

Die Wohnungswirtschaft

DW

74. Jahrgang

10 / 2021

DW-
Zukunftspreis:
Erfolgsstory
mit Refresh

Seite 74

Thema des Monats

60

Wohnen im Denkmal:
Perle im Problemkiez

08

Die neue E-Mobilität:
Herausforderung und Chance

76

Bilanz- und Steuerwissen:
Rolle und Pflichten des Aufsichtsrats



Partner der
Immobilienwirtschaft

Smarte Digitalisierung Ihres Immobilienbestandes

Gebäudekonnektivität 4.0: alle Gebäudeinformationen und
Verbrauchsdaten in einer einzigen Datenplattform



Eine gemeinsame Funk-Infrastruktur vernetzt alle smarten Anwendungen in Ihren Beständen. Anbieterunabhängig, technologieneutral und in Echtzeit. Steuerung und Datenerfassung in einer einzigen Datenplattform – **das ist Gebäudekonnektivität 4.0!**

Erfahren Sie mehr und sprechen Sie uns an:
vodafone.de/immobilienwirtschaft/gk

Vodafone Deutschland GmbH · Betastraße 6–8 · 85774 Unterföhring · Stand: August 2021

Together we can



EDITORIAL

Die Aufbruchstimmung verleiht Flügel ...

Transformation, Wandel, Change Prozesse – wie auch immer Sie es nennen mögen: Das große Umdenken ist in vollem Gange. Im Fahrwasser des Klimawandels und befeuert durch ungewöhnliche Wetterereignisse mit schweren persönlichen und wirtschaftlichen Folgen nimmt nicht zuletzt eine Mobilitätswende gehörig an Fahrt auf. Der Abschied vom Verbrenner ist nur noch eine Frage der Zeit. Die Marktentwicklung der Elektromobilität und/oder alternativer Antriebstechniken wird sich in den nächsten Jahren sicher beschleunigen. Das hat Folgen – nicht nur für unser Klima, sondern auch für die Wohnungswirtschaft. Und genau deshalb widmen wir das Thema des Monats dieser Ausgabe der Mobilitätswende (ab Seite 8). Damit elektrisches Fahren überhaupt möglich ist, braucht es unter anderem eine flächendeckende Ladeinfrastruktur – nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch in Mehrfamilienhäusern. Wie also zum Beispiel die E-Mobilität über Carsharing-Angebote im Quartier bei den Mietern ankommt, lesen Sie ab Seite 16. Bei vielem, was nach Innovation klingt (und es auch ist!), steckt dennoch die Tücke im Detail: Fabian Viehrig, beim GdW verantwortlich für die baulich-technischen Themen der Elektromobilität, erläutert im Interview, welche Hürden der Wohnungswirtschaft bei ihrem Beitrag zur Verkehrswende im Weg stehen (ab Seite 38). Attraktiv dagegen sind Fördermöglichkeiten, über die wir ab Seite 30 informieren.

Ich wünsche Ihnen allzeit gute Fahrt und in Ihren vier Wänden dann eine spannende Lektüre!

Ihre



© ruesterphotos.com

Iris Jachertz
Chefredakteurin



Ihr kompetenter Partner
in der Wohnungs- und
Immobilienwirtschaft



» Heute schon
an morgen denken:
Quartiersentwicklung im
Zeitalter der Mobilitätswende und alternativen
Mobilitätskonzepten:
Ihre Vision – Unsere
Erfahrung! «

Sie möchten weitere Informationen?!
Wir freuen uns auf Sie.

iwb Ingenieurgesellschaft mbH

wowi@iwb-ingenieure.de
www.iwb-ingenieure.de



Berlin · Braunschweig · Dortmund · Hamburg · Magdeburg · Pinneberg

Inhalt

08



56



Bei Bestandsbauten heißt es oft: Modernisierung oder Ersatzneubau? Ein Münchener Beispiel zeigt, dass die im Gebäude gebundene Graue Energie ein Kriterium ist

STADT UND QUARTIER

- 04 **Meldungen**
- 08 **Die Mobilitätswende findet im Kopf statt!**
E-Mobilität und Klimawandel
- 10 **Herausforderungen und gute Beispiele**
Intelligente Mobilität im Wohnquartier
- 16 **Carsharing mit Elektroautos:
Langer Atem gefragt**
Elektromobilität im Quartier

- 20 **E-Lastenräder als Beitrag zur Verkehrswende?**
Mobilitätshubs in Bochum
- 26 **Wie sich der Strombedarf von E-Autos in den Griff bekommen lässt**
Die smarte Ladeinfrastruktur
- 30 **Lohnt sich ein eigener Ladestromtarif für Mieter?**
E-Mobilität
- 34 **Auch die Wohnungswirtschaft ist am Zug**
Mobilität der Zukunft
- 38 **„Es werden mehr Hürden geschaffen als abgebaut!“**
Interview mit Fabian Viehrig
- 40 **Bahn frei für die neue Mobilität**
1. Haufe Summit Real Estate

BAUEN UND TECHNIK

- 46 **Meldungen**
- 52 **Kostenstudie zu Wohnsiedlungen und -quartieren in Holzbauweise**
Welche Potenziale erschließt Holz?
- 56 **Graue Energie erhalten**
Modernisierung eines Schwesternwohnheims
- 60 **Perle im Problemkiez**
Wohnen im Denkmal
- 64 **Mit Submetering zu mehr Effizienz und Nachhaltigkeit**
Messdienstleistung neu aufstellen
- 67 **Produkte**



THEMA DES MONATS

TDM E-Mobilität: ein Aufgabenfeld mit Herausforderungen und Chancen

Der Klimaschutz erfordert Anstrengungen in vielen Handlungsfeldern. Ein Baustein ist die Mobilitätswende. Hierbei spielen Wohnungsunternehmen eine wichtige Rolle. Es gilt, von Mietern gewünschte Lademöglichkeiten, die regenerative Erzeugung von Energie im Quartier sowie Trends des Teilens und Leihens zu verknüpfen.

MARKT UND MANAGEMENT

- 68 **Meldungen**
- 74 **19 Jahre. Fünf Partner. Ein Fresh-up.**
DW-Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft
- 76 **Der Aufsichtsrat: Zwischen Beratung und Überwachung des Vorstands**
Bilanz- und Steuerwissen – Aktuelles aus den Prüfungsorganisationen des GdW
- 80 **Stellenmarkt**

URTEILE

- 85 **Mietrecht**
- 86 **WEG-Recht**
- 88 **Letzte Seite, Impressum**

74

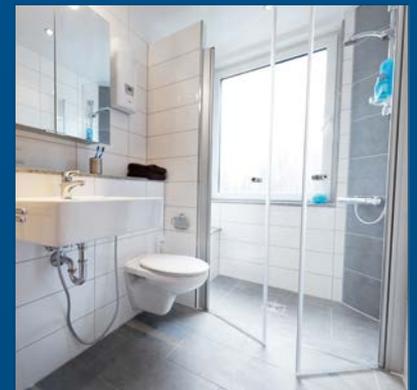


Der DW-Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft war bisher eine absolute Erfolgsgeschichte – trotzdem haben die Partner ihn neu aufgestellt



BAD- UND STRANG- MODERNISIERUNG AUS EINER HAND

Blome GmbH & Co.KG – Ihr Partner für Projekt- und Hochhausmodernisierung, Einzelbäder und strangweise Badsanierung



Unser Spezialgebiet: Badoptimierung mit bodengleicher Dusche

Ihre Vorteile:

- » kurze Modernisierungszeiten: nur 10 - 15 Tage
- » im bewohnten Zustand – Sie müssen nicht entmieten
- » bewährtes Hygienekonzept COVID-19
- » Mietermanagement
- » TGA-Planung
- » Brandschutzkonzepte



Weitere Informationen:
www.blome.org

Stadt und Quartier



Mit dem Ankauf und der Umnutzung kann die Gewoba ein stadtbildprägendes Gebäude aus den 1930er Jahren erhalten

Konversionsprojekt: Gewoba Bremen baut ehemalige Kinderklinik zu einem Familienquartier um

Um der Nachfrage nach bezahlbaren Wohnungen gerecht zu werden, hat die Gewoba Aktiengesellschaft Wohnen und Bauen die ehemalige Hess-Kinderklinik erworben. In dem alten, rund 8.700 m² großen, citynahen Gebäudekomplex entstehen 58 preisgebundene, barrierefreie Wohnungen mit vielseitigen Grundrissen als Teil des künftigen Neuen-Hulsberg-Viertels. Für moderne Innenstadtquartiere sei eine gute soziale Infrastruktur wichtig, so die Gewoba. Im Erdgeschoss ist daher eine Kindertagesstätte vorgesehen; eine Tages- und Nachtpflege-Einrichtung ergänzt das Nutzungskonzept.



Stolperstein vor Gesobau-Haus in Berlin-Pankow

Die Stolpersteingruppe Alt-Pankow und die Gesobau haben Ende August vor dem Gesobau-Wohnhaus in der Florastraße 36 einen Stolperstein für eine ehemalige Bewohnerin verlegt: Für Luise Kindel war es die letzte Adresse, an der sie bis 1929 freiwillig wohnte. Sie starb im November 1942 als Opfer der „Aktion T4“, der systematischen Ermordung von mehr als 70.000 Menschen mit körperlichen, geistigen und seelischen Behinderungen durch die Nationalsozialisten. Dieser Stolperstein ist der erste, der einem so genannten „Euthanasie“-Opfer in Pankow gedenkt.



Solidarisches ÖPNV-Mieterabo in Bielefeld

Neumieter der BGW Bielefelder Gesellschaft für Wohnen und Immobilien-dienstleistungen mbH und der Baugenossenschaft Freie Scholle eG erhalten ein stark vergünstigtes Mieter-Abo für Busse, Bahnen und Nahverkehrszüge in Bielefeld. Das deutschlandweit einmalige, auf zwei Jahre befristete Projekt setzen die Wohnungsunternehmen mit der Stadtwerke-Tochter Mobiel um. Das solidarisch finanzierte Ticket soll mehr Menschen vom ÖPNV überzeugen. Die Wohnungsunternehmen subventionieren das, nur rund ein Viertel des regulären Preises kostende, Angebot mit 2,50 € pro Ticket. Wohnungs- und Verkehrsunternehmen wollen testen, ob solch niedrigschwellige Angebote das Mobilitätsverhalten hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verändern. Bestandteil des Angebots sind auch Rabatte auf Car-, E-Roller- und Bike-sharing-Angebote. Die Neumieter treffen eine privatrechtliche Zusatzvereinbarung mit den Wohnungsunternehmen. Bestandsmieter können auf Basis einer Vereinbarung zwischen der BGW, Freier Scholle und Mobiel seit Jahren die Vorteile eines 10%-Rabatts eines ÖPNV-Großkundenabonnements nutzen.

www.mobiel.de/mieterabo

Schulbau mit Gemeinbedarfsflächen für den Stadtteil

In Bremen-Huchting ist man stolz, eine neue Grundschule zu erhalten. Errichtet wird sie durch das kommunale Wohnungsunternehmen Brebau GmbH, für die es der erste Schulbau ist. Die neue Ganztagschule soll den Stadtteil auch architektonisch aufwerten. Mensa und Turnhalle sind zudem als öffentlich nutzbare Bereiche unabhängig von der Schule zugänglich. Sie sollen auch durch andere Einrichtungen genutzt werden, um zusätzliche Aktivitäten im Stadtteil anbieten zu können. Nachdem Archäologen ihre Arbeit beendet haben – sie fanden eine für den Ackerbau kultivierte Flussandinsel aus der Zeit um 1100 n. Chr. sowie Hügelgräber ohne Grabbeigaben –, beginnen im Spätsommer die Bauarbeiten.



Sommerfest im Stadtpark

Rund 170 Gäste sind der Einladung der WIS Wohnungsbaugesellschaft im Spreewald mbH zum Sommerfest in den Lübbenauer Stadtpark gefolgt. Mit Erfüllung der 3G-Auflagen konnten die überwiegend älteren Besucher bei strahlendem Sonnenschein gemeinsam einen gemütlichen Nachmittag verbringen. Entzückt waren sie von den Gesangs- und Tanzdarbietungen der Mädchen und Jungen des WIS-Kindertreffs. Bei Kaffee und Kuchen plauderten sie ausgelassen miteinander und freuten sich über die Schlager-Diskomusik mit Roland-Kaiser-Double.

Gemeinsam Zukunft denken

Flexibilität, innovatives Mindset und Kreativität: Wir denken die Wohnungswirtschaft weiter und gestalten mit Ihnen smarte Lösungen, die es ermöglichen, bezahlbares Wohnen zukunftsfähig zu machen.

Think forward

[drklein-wowi.de](https://www.drklein-wowi.de)

IT-Lösungen · Digitalisierung · Versicherung · Finanzierung

DR. KLEIN WOWI



Nichtwohnbau mit besonderer Architektur: Howoge baut Schulgebäude in Berlin-Tempelhof

Die Howoge Wohnungsbaugesellschaft mbH realisiert einen weiteren Schulneubau im Rahmen der Berliner Schulbauoffensive. Die Integrierte Sekundarschule (ISS) mit 600 Schulplätzen entsteht auf einem gut 20.000 m² großen Grundstück entlang der Eisenacher Straße in Berlin-Tempelhof. Die Architektur dafür steht nun fest. Neben der sechszügigen ISS und den dazugehörigen Sportfreianlagen wird auf dem Grundstück eine Sechsfach-Sporthalle mit Galerie realisiert. Sie soll gemeinsam mit der benachbarten Grundschule genutzt und nachschulisch den Vereinen des Stadtteils zur Verfügung gestellt werden. Die gemeinsame Nutzung und die Schaffung funktionaler Verflechtungen waren im vorausgegangenen Partizipationsverfahren intensiv diskutiert worden und hatten die Aufgabe des ausgerufenen Realisierungswettbewerbs geprägt. Der erste Preis ging an das Büro AFF Architekten GmbH aus Berlin. Die Jury überzeugte die Anordnung der Gebäude und die dadurch erreichte Verknüpfung mit der Schätzelberg-Grundschule, die Adressbildung an der Eisenacher Straße sowie die Verzahnung der Baukörper mit der durchgrüneten Umgebung und den Bestandsgebäuden des Quartiers.



Bundesstiftung Baukultur: Handbuch zur Umbaukultur

Bestandsgebäude prägen Städte und Dörfer. Das Potenzial, das in ihrer Erneuerung steckt, werde zu wenig ausgeschöpft. Zudem binde der Bestand Rohstoffe und Energie, die es im Sinne der Nachhaltigkeit zu erhalten gelte, so der Tenor des Buches. Ohnehin fällige Arbeiten seien eine Chance, Immobilien an neue Bedürfnisse anzupassen, ohne sie durch Wärmedämmung oder billige Materialien zu verschandeln. Wie gut gemachte Aufstockungen, An- und Umbauten Wohnwert und Wertigkeit von Immobilien und Umgebung steigern können, zeigen Beispiele auf.

Bestellung oder Download:
www.bundesstiftung-baukultur.de



HWG Halle: Eröffnung des Nachbarschaftstreffs

Anfang September eröffnete die Hallesche Wohnungsgesellschaft mbH (HWG) ihren neuen Nachbarschaftstreff in der Südlichen Innenstadt. Die für den Nachbarschaftstreff zuständige HWG-Sozialarbeiterin Ines Neumann und Magdalena Forchmann vom CVJM Familienarbeit Mitteldeutschland e. V. durchschnitten dazu das Einweihungsband und gaben die Räumlichkeiten für die Öffentlichkeit frei. Nun können die Mieter im Erdgeschoss der Voßstraße 8 einen Seniorentreff, eine Krabbelgruppe oder die Sprechstunde der HWG-Sozialarbeiterin besuchen. Dank der Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern wie der Freiwilligen-Agentur Halle-Saalkreis e. V. oder dem Jobcenter Halle (Saale) bietet die HWG Angebote zum nachbarschaftlichen Miteinander und Austausch.

Gemeinwohlorientierte Nutzungen fürs Eckwerk-Gelände

Die WBM Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte mbH und die KIM Kilian Immobiliengruppe realisieren mit dem gemeinwohlorientierten Projekt „Wieweil“ einen Ort des Wissens und des Lernens. Nach langem Stillstand kommt neuer Schwung in die Entwicklung des ehemaligen Eckwerk-Areals an der Holzmarktstraße in Berlin-Lichtenberg. Auf dem von Bahntrasse und Hauptverkehrsstraßen umgebenen ehemaligen Stadtreinigungsgelände waren ursprünglich genossenschaftliche, kulturelle und gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Die Stiftung Abendrot als Eigentümerin setzt mit WBM und KIM nun eine innovative Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Co-Working, Gastronomie, Kultur und Freizeit um. Die Pläne der international bekannten Architekturbüros Graff und Kleihues + Kleihues mit rund 36.000 m² Bruttogeschossfläche sehen drei Türme, eine Spreeerrasse mit Fitnessbereich, Restaurants, stundenweise buchbare Büros und 250 Wohnplätze für Studierende und Auszubildende vor.



500

Mio. € stellt das Bundesverkehrsministerium (BMVI) bis 2025 für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Seit dem 31. August können Förderanträge gestellt werden.

DIGITALISIERUNG

Strategisch. Menschlich. Ganzheitlich.

Mit unserem Beratungskonzept begleiten wir Wohnungsunternehmen ganzheitlich bei der digitalen Transformation mit klarem Fokus auf Mitarbeitende und Mieter. Gemeinsam entwickeln wir **Ihre digitale Agenda** und analysieren Ihre Prozess- und IT-Landschaft. Auch bei der Umsetzung Ihrer Projekte unterstützen wir Sie, z.B. in den Bereichen Change-Management und IT-Sicherheit. Gestalten Sie mit uns gemeinsam Zukunft!

Think forward

drklein-wowi.de



DR. KLEIN WOWI



TDM E-MOBILITÄT UND KLIMAWANDEL – EINE GROSSE HERAUSFORDERUNG

Die Mobilitätswende findet im Kopf statt!

Einer der Treiber der CO₂-Emissionen ist der Verkehrssektor. Eine Ursache sind unter anderem Verhaltenseffekte. Eine Mobilitätswende wird notwendig. Hier kann die Immobilienwirtschaft helfen, indem sie das Quartier und die Nahmobilität stärker in den Fokus nimmt.

Von Prof. Dr. Jens S. Dangschat

Die EU-Mitgliedsstaaten wollen den Treibhausgasausstoß bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 absenken. In den vergangenen 29 Jahren erreichte Deutschland eine Reduzierung um 35,1 % (UBA 2021); die verbleibenden rund 20 % müssen in elf Jahren erreicht werden. Für das immer noch hohe Niveau der Emissionen sorgt vor allem der Verkehr. Er befand sich 2019 mit 165 Mio. t CO₂-Äquivalenten knapp über dem Niveau des Jahres 1990; 2008 bis 2010 hatte es noch 154 Mio. t CO₂-Äquivalent betragen (ebd.). Die Ursachen sind Verhaltenseffekte – zunehmender Motorisierungsgrad, größere und schwerere Fahrzeuge, längere Distanzen, schnelleres Fahren, aber auch die Tatsache, dass viele kurze Wege mit dem eigenen Pkw zurückgelegt werden.

Die Hoffnung, allein mit technologischen Entwicklungen den Klimawandel aufzuhalten, ist trügerisch. Es ist hingegen eine Antriebs-, Verkehrs- und Mobilitätswende notwendig:

- **Antriebswende** bedeutet vor allem den intensiveren Ausbau batteriegetriebener Elektrofahrzeuge sowie einen Fortschritt bei postfossilen Kraftstoffen (Wasserstoff, Methan, synthetische Kraftstoffe),
- **Verkehrswende** bezieht sich auf den Ausbau der notwendigen Infrastrukturen für Elektrofahrzeuge, den Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV), den Waren- und Güterverkehr, den Fuß- und Radverkehr,
- **Mobilitätswende** bezieht sich auf das tatsächliche Handeln der Stakeholder in Politik, planender Verwaltung, Wirtschaft und letztlich der Bürger. Notwendig ist dafür vor allem eine Neuausrichtung des bisherigen Denkens und Handelns bei allen Beteiligten.

Was kann die Wohnungswirtschaft beitragen?

In erster Linie sollte nicht nur die Wohnungswirtschaft, sondern die gesamte Bau- und Immobilienwirtschaft über das eigene Baufeld hinausdenken und das Quartier und die Nahmobilität ins Kalkül ziehen. Das bedeutet, vier Herausforderungen anzunehmen und in Chancen umzumünzen:

1. **Neue Lösungen für die kurzen Wege (letzte Meile):** Die meisten Wege haben die Wohnung zum Start oder Ziel. Diese sollten möglichst multimodal und autofrei zurückgelegt werden. Wenn der öffentliche Verkehr nicht zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar ist, bieten sich unterschiedliche Formen der Mikro-Mobilität (Scooter, Lastenräder) respektive Sharing-Angebote an – letztlich auch, weil das Interesse der Bevölkerung am Sharing stetig zunimmt. Die ersten halbautomatisierten Shuttlebusse eröffnen zudem die Möglichkeit, in absehbarer Zeit zeitlich und räumlich flexibler zu agieren. Darüber hinaus sollten neue Konzepte für eine gemeinsame Mobilität von Personen und Waren gefunden werden.

Prof. Dr. Jens S. Dangschat (em)

Institut für
Raumplanung
TU Wien
WIEN

2. **Neue emissionsfreie Mobilitätsformen:**

Es ist unumgänglich, dass neue Fahrzeuge und Mobilitätskonzepte emissionsfrei sind. Dies steigert den Wohnwert und optimiert investierte Mittel. Beim aktuellen Stand der Technik bieten sich neben muskelkraft- auch batteriebetriebene, mit „grünem“ Strom geladene Fahrzeuge an.

3. **Bauliche und räumliche Konsequenzen:**

Elektroautos benötigen Raum und Infrastrukturen. Muss weniger Parkraum für (Elektro-)Fahrzeuge bereitgestellt werden, können einerseits Flächen gewonnen und der aktiven Mobilität sowie der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewidmet werden. Andererseits spart dies Finanzmittel ein, die in baufeldübergreifende Mikro-Mobilität im Quartier investiert werden können.¹ Wichtigste bauliche Maßnahmen sind dabei Mobility Points beziehungsweise Mobility Hubs. Es sind meist in Gebäude integrierte Orte der sozialen Kontakte, des Sharings der Mikro-Mobilität, der Reparatur, des Aufladens. Mobility Hubs entstehen an Haltestellen des (höherrangigen) ÖPNV, ermöglichen die breite Palette des Sharings, Ladens und Abstellens und weisen oft auch Mantelnutzungen auf, die Funktionen eines Quartierszentrums erfüllen.

4. **Die Plattform-Ökonomie bietet neue Geschäftszweige und Erlösmodelle:**

Mobilität wurde von der Wohnungswirtschaft lange als ein fremdes Geschäftsfeld angesehen, damit einhergehende Verpflichtungen oft als Belastung empfunden. Mittlerweile bieten erste Wohnungsunternehmen und Bauträger Kommunikationsplattformen zur Selbstorganisation der Mieter an, unterstützen soziale Kontakte und das Sharing von Zeit und Gegenständen. All das trägt zur Wohnzufriedenheit bei.

„Die aus der Mobilitätswende erwachsenden Herausforderungen können zu Chancen werden.“

Gute Schnittstellen als Asset

Auch die Hinwendung zu Services als Mobilitätsanbieter findet zuerst im Kopf statt. Mit der E-Mobilität entstehen neue Möglichkeiten für profitable Investitionen in Ladeinfrastrukturen, Speichernetzwerke und ins Energiemanagement, zu dem auch die E-Autos zählen (Sektorkoppelung). Hier bieten sich Kooperationen mit Mobilitäts- und Energieanbietern an oder man engagiert sich selbst in diesen zukunftsträchtigen Wirtschaftszweigen. Und vor dem Hintergrund gewandelter Mobilitätsstile, gerade bei jungen Erwachsenen, bilden gute Schnittstellen zur virtuellen und physischen Mobilität ein Asset in der Branche. —

¹ Siehe beispielsweise das Mobilitätskonzept in der Seestadt Aspern in Wien: www.aspern-seestadt.at/wirtschaftsstandort/planung__wirklichkeit/mobilitaet

Literatur:

Dangschat, Jens S. (2021): Wohnen und Mobilität. In: C. Hannemann, N. Hilti & C. Reutlinger (Hrsg.): Wohnen – interdisziplinäre Positionen und Perspektiven. Stuttgart: Fraunhofer, im Erscheinen.
Umweltbundesamt (2021): Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen 1990-2019. Berlin.

TDM INTELLIGENTE MOBILITÄT IM WOHNQUARTIER

Herausforderungen und gute Beispiele

Das Mobilitätsverhalten verändert sich. Wohnungsunternehmen müssen besonders bei Bestands- und Neubauinvestitionen im urbanen Raum darauf reagieren und Infrastrukturmaßnahmen einplanen, die den Mobilitätsanforderungen der Bewohner in den nächsten Jahrzehnten gerecht werden.

Von René Waßmer

Trotz aller Anstrengungen gibt es im Verkehrssektor bislang kaum Fortschritte beim Erreichen der Klimaziele der Bundesregierung und bei der Umsetzung des Pariser Klimaabkommens. Ganz im Gegenteil, die CO₂-Emissionen stagnieren auf zu hohem Niveau, der Endenergieverbrauch des Verkehrs steigt sogar weiter an. Auch kurzfristige Erholungseffekte durch die Corona-Pandemie werden den Trend nicht umkehren. Dies führt weiter zu hohen Luftschadstoffbelastungen in Form von Stickoxiden und Feinstaub. Die nächsten Fahrverbote in Innenstadtzonen sind vorhersehbar.

Verkehrswende in Städten und Wohnquartieren

Weltweit reagieren Städte mit sehr unterschiedlich ambitionierten Stadtentwicklungsvorhaben, um vor allem den privaten Pkw-Verkehr in den Innenstädten stark zu reduzieren. Städte wie Brüssel und Gent, Paris, Oslo, Madrid und Pontevedra, Wien, Kopenhagen und Houten zeigen auf, wie die Aufenthalts- und Lebensqualität in autofreien und -armen Stadtvierteln und Innenstädten gesteigert werden kann.

Im niederländischen Utrecht werden 2024 die ersten von 12.000 Einwohnern in das neue Stadtquartier Merwede einziehen. Ihnen ist bewusst, dass sie zukünftig ohne ein eigenes Auto leben werden. Das



René Waßmer
Projektleiter
Verkehrsclub
Deutschland e.V.
BERLIN

kann nur funktionieren, wenn ihnen Mobilitätsangebote gemacht werden, die bequem und einfach nutzbar und jederzeit erreichbar sind. Für den Transport und den Verkehr steht eine Flotte von Leihautos und -fahrrädern zur Verfügung. Die Flotte ist so groß, dass jeder dritte Haushalt gleichzeitig ein Sharing-Fahrzeug nutzen könnte. Neben einer engen Taktung beim Anschluss an den ÖPNV wird die Quartiersstruktur helfen, lange Wegstrecken zu vermeiden. Die Nahversorgung für den täglichen Bedarf wird im Quartier angesiedelt und ist mit kurzen Wegen zu erreichen.

Bei allen Vorhaben gab und gibt es starke Widerstände: Gewerbetreibende sorgen sich um die Erreichbarkeit, Pendler fürchten den Verlust kurzer Wegstrecken, Anwohner erwarten abendliche Straßenpartys et cetera. Aber wie die TU Harburg 2020 bei einer Untersuchung festgestellt hat, haben sich die Bedenken in keinem Fall bestätigt und die Akzeptanz hat im Laufe der Zeit sehr stark zugenommen.

Diese Stadtentwicklungsprozesse haben Auswirkungen auf die Planung und den Neubau von Wohnquartieren. Immer mehr Städte gehen dazu über, städtebauliche Wettbewerbe und Ausschreibungen mit der Forderung zu verknüpfen, ein Mobilitätskonzept mitzuliefern, das Alternativen zum Pkw berücksichtigt. Und Stellplatzsatzungen werden zunehmend so angepasst, dass der Stellplatzschlüssel durch innovative Mobilitätsangebote gesenkt werden kann. Darauf sollten Wohnungsunternehmen reagieren und intern das Know-how aufbauen, um den Anforderungen entsprechen zu können.

Herausforderungen und Chancen für Wohnungsunternehmen

Bereits heute existieren in Bestands- und Neubaugartieren eine Vielzahl an Projekten mit ganzheitlichen Mobilitätsansätzen, die sowohl den Fußgänger- und Fahrradverkehr als auch den öffentlichen Verkehr fördern. Sie machen deutlich, dass Wohnen ohne Lärm und Abgase möglich ist, dass Carsharing und eine gute Infrastruktur Alternativen zum eigenen Auto und dass auch ein Mehr an Wohnqualität, (Frei-) Flächen und sozialem Miteinander ein Resultat kluger Mobilitätskonzepte sein können.

POSITIVE MARKTPositionIERUNG

An der Haustür entscheidet sich, wie wir mobil sind: In Deutschland starten oder enden mehr als 80 % aller Wege am Wohnstandort. Das verdeutlicht, welchen großen Hebel Wohnungsunternehmen in der Zusammenarbeit mit Kommunen und Mobilitätsdienstleistern haben, um mit zukunftsfähigen Mobilitätslösungen eine lebenswerte Quartiersentwicklung zu ermöglichen. Der Betrieb von wohnstandortnahen Mobilitätsangeboten gehört bisher nicht zum Kerngeschäft von Wohnungsunternehmen. Aber der Wert einer Immobilie wird sich künftig auch an der Qualität der Mobilitätsinfrastruktur orientieren. Durch die Beschäftigung mit dem Thema „intelligente Mobilität“ erweitern Wohnungsunternehmen ihr Leistungsportfolio um ein wichtiges Spektrum für neue Zielgruppen. Gerade bei Wohnungsunternehmen, die bereits im Bereich Smart Home aktiv sind, können wohnbegleitende Dienstleistungen wie zum Beispiel die Buchung von Sharing-Fahrzeugen gut eingebunden werden. >

Flächeninanspruchnahme Pkw versus Fahrräder



Datenquelle: Nationaler Radverkehrsplan 2019



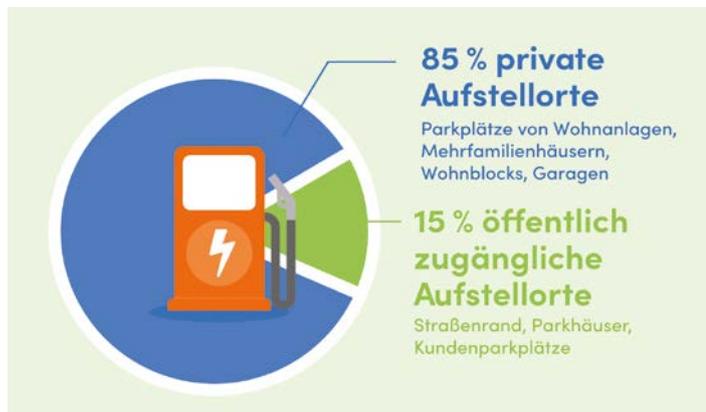
Im Fokus der Veranstaltung stehen die Neuerungen der ERP-Systeme von Aareon. Sie erhalten praxisnah tiefere Einblicke. Entdecken Sie auch, welchen Mehrwert die digitalen Lösungen bringen und welche Chancen sie eröffnen. Erfahren Sie, wie Sie mit der Aareon Smart World Ihr integriertes digitales Lösungsportfolio ausbauen und Prozesse effizient gestalten können.

Aareon Forum

Innovation. Information. Interaktion.

27. und 28. Oktober 2021 www.aareon-forum.de

Standorte der Ladeinfrastruktur



Datenquelle: Nationale Plattform Elektromobilität 2015

Mit einer umfassenden „Mobility as a Service“ (MaaS)-Strategie kann die Wohnungswirtschaft das Auto durch ein ausgewogenes Angebot von Mobilitätsdienstleistungen in Kooperation mit Mobilitätsunternehmen ersetzen. Dadurch übernimmt die Branche Verantwortung für eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung in ihren Quartieren und bewahrt sich die Entscheidungshoheit über die Mobilitätsversorgung in den eigenen Beständen. Statt auf politische Vorgaben reagieren zu müssen, kann die Wohnungswirtschaft den zukunftssträchtigen Mobilitätsmarkt selbst aktiv mitgestalten. Wohnungsunternehmen nehmen damit auch ihre gesellschaftliche Verantwortung (Corporate Social Responsibility) wahr und positionieren sich beim Thema Klimaschutz.

AUFWERTUNG UND WERTSTEIGERUNG

In Neubau- oder Konversionsquartieren ist die Umsetzung besonders vielversprechend, da Mobilitätskonzepte von Anfang an einfacher eingeplant und die vielfältigen Mobilitätsangebote aktiv in die Vermarktung einfließen können. So wird ein Kundensegment adressiert, für das solche Dienstleistungen ein zentrales Kriterium bei der Wahl des Wohnortes sind. Doch auch für Bestandsimmobilien können neue Mobilitätsdienste die Verkehrssituation im Quartier entspannen und die Aufenthaltsqualität steigern. Große infrastrukturelle Eingriffe sind im Bestand oftmals nur schwer möglich, jedoch können etwa Maßnahmen zur Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit meist relativ niederschwellig implementiert werden. So kann der Wohnwert von schlecht vermietbaren Objekten in Randlagen durch eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie verbesserte Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr gesteigert werden. Weniger Lärm und Abgase, dafür mehr Sicherheit und Lebensqualität in einem Quartier beeinflussen dann auch den Immobilienwert einer solchen Nachbarschaft positiv.

INVESTITIONEN IN E-MOBILITÄT ALS STANDORTVORTEIL

Die Nachfrage nach Lademöglichkeiten für E-Bikes und E-Autos steigt kontinuierlich. Die Angebotsoptionen reichen dabei von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur für einzelne Mieter bis hin zum Angebot eigener elektrischer Quartiersfahrzeuge. Der Wohnungswirtschaft kommt eine Schlüsselrolle zu, da sie oft über geeignete Flächen für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur an privaten oder öffentlich zugänglichen Aufstellorten verfügt.

Zudem ergibt sich für Wohnungsunternehmen bei Neubau- und Sanierungsprojekten die Möglichkeit, ein integriertes Mobilitäts- und Energiekonzept umzusetzen. So können beispielsweise Photovoltaikanlagen auf den Wohnhausdächern Strom für die Batterien von Pedelecs erzeugen. Viele Wohnungsunternehmen produzieren bereits seit Jahren eigenen Strom mit Photovoltaikanlagen oder Blockheizkraftwerken. Konkret bedeutet dies: Sektorenkopplungen zu schaffen und damit Synergien zwischen Energie, Wärme und Mobilität für Kostenvorteile zu nutzen.

Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität

Anknüpfend an das Vorgängerprojekt „Wohnen leitet Mobilität“, an dem der GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen als Partner beteiligt war, startete am 1. Mai 2020 das im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom Bundesumweltministerium geförderte Projekt „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“. Zentrales Anliegen des vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) geleiteten Projekts ist es, am Wohnstandort den Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln zu erleichtern und eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zu bewirken.

Das Projekt richtet sich vorrangig an die Wohnungswirtschaft, Kommunen, Mobilitätsdienstleister und Verkehrsunternehmen sowie Stadtplaner und Architekten. Umfangreiche Beratungsangebote, die Vernetzung der Akteure, Exkursionen und der Fachaustausch sowie die Initiierung konkreter Kooperationen sollen die Umsetzung intelligenter Mobilitätskonzepte vor Ort und integrierter Maßnahmen im Bestand und im Neubau anstoßen. Auch die Präsentation guter Praxis ist ein Baustein des Projekts. Partner sind unter anderem wohnungswirtschaftliche Verbände.

Besonderes Augenmerk liegt auf infrastrukturellen Optimierungspotenzialen im Wohnumfeld, der Initiierung eines wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements in Kooperation mit Mobilitätsdienstleistern (zum Beispiel Informationen über Mobilitätsangebote, Mietertickets, Concierge-Service) sowie der Schaffung innovativer Angebote.

Neben den fünf Regionen des Vorgängerprojektes – Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Sachsen, Hessen und Berlin-Brandenburg – wurden noch je eine Region in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern ausgewählt. In jedem dieser Räume sollen jeweils eine große und eine kleinere Stadt durch eine Regionalkoordination betreut werden.

www.vcd.org/wohnen-und-mobilitaet/
www.intelligentmobil.de

WOHNUNGSUNTERNEHMEN ALS WICHTIGE KOOPERATIONSPARTNER

Wohnungsunternehmen können ihr fundiertes Wissen über die eigenen Bestände bei der Planung von Mobilitätsangeboten einbringen und so die Bewohner als Kundengruppe für diese Services oder für Kooperationen erschließen. Die Wohnungswirtschaft kann dabei helfen, durch Befragungen den Mobilitätsbedarf ihrer Mieter festzustellen und dadurch belastungsfähige Aussagen zu den Erfolgchancen eines standortspezifischen Mobilitätsangebots zu treffen. Die Zusammenarbeit von Wohnungs- und Mobilitätsunternehmen wird zu einem wesentlichen Handlungsfeld.

Gutes Beispiel:

Autoarme Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Das ehemalige Kasernengelände in Darmstadt wird seit 2008 zu einer Wohnsiedlung umgebaut, daran ist unter anderem die Bauverein AG Darmstadt maßgeblich beteiligt. Neben der Sanierung von Bestandsgebäuden und Neubauten wurde in Zusammenarbeit von Wohnungsunternehmen und Kommune ein >



Gute, leicht zugängliche, geschützte und sichere Abstellmöglichkeiten zum Beispiel für Fahrräder sind einer der Schlüssel für erfolgreiche Konzepte alternativer Mobilität

Warum wir der passende Partner für das Thema Verkehrssicherung sind? Weil wir bei unseren Tätigkeiten Wert auf Details und Qualität legen: Insbesondere gilt das für die Begutachtung und Pflege von Bäumen, Spielplätzen und Freiflächen. Mit großer Sorgfalt und Zuverlässigkeit entwickeln wir für Sie die passenden Lösungen. Lernen Sie uns und unsere Leistungen kennen: www.hvg-mbh.de

EIN FÜR DETAILS

übergreifendes Mobilitätskonzept realisiert. Zentraler Aspekt war dabei die Reduzierung des Pkw-Verkehrs, um einen Verkehrskollaps in den angrenzenden Stadtteilen zu vermeiden. Die Straßen innerhalb der Siedlung sind entweder verkehrsberuhigt oder mit maximal 30 km/h zu befahren.

Der Stellplatzschlüssel wurde auf 0,65 Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit reduziert. Der überwiegende Anteil der angebotenen Stellplätze befindet sich

in sogenannten Sammelgaragen – Parkhäuser und Tiefgaragen – am Quartiersrand. Daneben sind in der Siedlung auch Garagen mit Ladeinfrastruktur geplant. Wohnungsnahe Stellplätze stehen bevorzugt Carpooling-Fahrzeugen oder Personen mit erhöhtem Bedarf zur Verfügung.

Miet- und Stellplatzgebühren werden in der Lincoln-Siedlung für Mieter der Bauverein AG voneinander entkoppelt: Nur wer wirklich einen Stellplatz

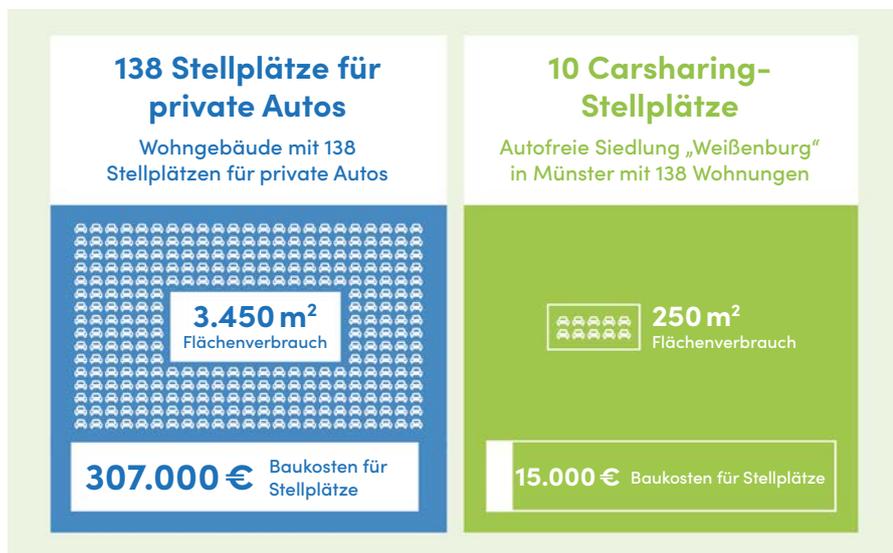
braucht, erhält einen – muss dafür jedoch zahlen. Jedes Gebäude der Siedlung verfügt über interne Fahrradabstellanlagen, die ein Verhältnis von 2,4 Radabstellplätzen pro Haushalt erreichen. Zeitgleich wurde der Neubau von Fahrradwegen forciert, die einen guten Anschluss an die Radwege außerhalb des Quartiers sicherstellen. Kindertagesstätten, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten sind fußläufig und mit dem Rad schnell zu erreichen. Im Jahr 2017 wurde die zusätzliche barrierefreie Straßenbahnhaltestelle „Lincoln-Siedlung“ mit enger Taktung und eigener Fahrradabstellanlage in unmittelbarer Nähe des Quartiers eröffnet. Mit einem Mieterticket und einem Ticketsharing-System für den ÖPNV sollen in Zukunft weitere Anreize für den Verzicht auf den privaten Pkw geschaffen werden.

Zum Konzept gehört auch, weitere Alternativen zum eigenen Auto anzubieten: den Mietern der Bauverein AG stehen E-Mietautos („mein lincoln mobil“) zur Verfügung. Weiterhin gibt es in der Siedlung zwölf Sharing-Fahrräder, zwei Fahrradverleihstationen, Elektrolastenräder und ein kombiniertes Carsharing-Angebot. Zweimal wöchentlich gibt es eine Mobilitätssprechstunde in der Mobilitätszentrale der Siedlung – den „Mobicheck“ der regionalen Verkehrsgesellschaft HEAG Mobilo. Hier können die Bewohner individuell erfahren, welches nachhaltige Mobilitätsangebot am besten zu ihren Mobilitätsbedürfnissen passt und wie damit auch Fahrten mit dem eigenen Pkw vermieden werden können.

Synergien durch Dialog

Eine frühzeitige und kontinuierliche Zusammenarbeit von Wohnungsunternehmen und den Kommunen wie in der Lincoln-Siedlung ist der ent-

Verringerung von Baukosten und Flächenverbrauch durch ein intelligentes Mobilitätskonzept



Quelle: eigene Berechnung, Daten nach Plattform autofrei/autoarm Wohnen 2019

Baukosten pro Stellplatz



Quelle: ADFC 2012, Zukunft Bau 2015

Erster Mobilitätshub der BVE

Die Bauverein der Elbgemeinden eG (BVE) aus Hamburg hat Anfang September ihren ersten Mobilitätshub mit umfassenden Sharing-Angeboten in Betrieb genommen. Mit diesem Hub im Stadtteil Iserbrook bündelt sie verschiedene Mobilitätsangebote für die Quartiersbewohner. Der neue Mobilitätshub umfasst zwei stationsbasierte, elektrische Carsharing-Fahrzeuge des Anbieters Cambio, eine Ladesäule für E-Autos aus dem Quartier, zwei E-Lastenräder des Anbieters Sigo, eine Station mit 16 Fahrrädern des Anbieters Stadtrad, Fahrradständer und eine Reparaturstation. Die Kosten für das Projekt betragen rund 250.000 €. Weitere Projekte sind bereits in Planung.

„Bei uns hört Wohnen nicht an der Haustür auf. Mit dem Angebot verbessern wir die Anbindung des Quartiers und schaffen weitere Anreize zum gemeinschaftlichen Teilen. Damit trägt das Projekt dazu bei, die Gemeinschaft im Quartier zu stärken und die Standortattraktivität weiter zu erhöhen“, erklärt BVE-Vorstandssprecher Michael Wulf. Ergänzt wird das Angebot von einer Postpaketstation sowie Möglichkeiten zum nachbarschaftlichen Austausch gegenüber der Station. Eine Besonderheit des BVE-Mobilitätshubs: In einem Kühlschrank von Foodsharing e. V. können auch Lebensmittel geteilt werden. Eingebunden ist das Projekt in die energetische Quartiersentwicklung am Heidrehmen. Strom und Wärme für das Viertel und den Mobilitätshub entstehen in einer Energiezentrale in der Nähe.



scheidende Faktor für eine erfolgreiche Umsetzung intelligenter Mobilitätskonzepte im Wohnquartier. Das ist die zentrale Botschaft des VCD nach vier Jahren Netzwerkarbeit im bundesweiten Netzwerk Wohnen und Mobilität. Sich die Zeit für einen Dialog auf Augenhöhe unter Beachtung der jeweiligen Interessen zu nehmen, wurde immer wieder als extrem hilfreich und zielführend beschrieben. Dabei gilt es zu prüfen, welche Bausteine für ein Wohnprojekt aufgrund der regionalen, stadtplanerischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen sinnvoll und welche Mobilitätsangebote angesichts der Bewohnerstruktur angemessen sind.

Auch für den urbanen Klimaschutz ist es dringend notwendig, dass ein solcher Dialog zum Standard in der Stadtentwicklung wird.



IP VIDEO TÜRSTATION

So individuell wie Ihre
Immobilie mit dem
DoorBird 3D Konfigurator.

Legen Sie Maße, Stil und Funktionen individuell fest und wählen Sie aus über 50 Farben und Materialien! Sie erhalten sofort Preis, Lieferzeit und eine technische Zeichnung.

DoorBird steht für die Verbindung von exklusivem Design mit innovativer IP-Technologie im Türkommunikationsbereich.

TDM ELEKTROMOBILITÄT IM QUARTIER

Carsharing mit Elektroautos: Langer Atem gefragt

Immer mehr Wohnungsunternehmen holen Elektromobilität ins Quartier, indem sie Kooperationen mit Carsharing-Anbietern eingehen. Dabei gibt es unterschiedliche Modelle – mit einer Gemeinsamkeit: Die Etablierung solcher Angebote braucht einen langen Atem.

Von Christian Hunziker

Seit diesem Frühjahr können Mieter der Hanova Wohnen GmbH ein neues Angebot nutzen: In drei Neubauquartieren haben sie die Möglichkeit, per Carsharing Elektroautos zu mieten. Auch Elektroroller und -lastenräder gehören zum Angebot, das auf den Namen „Hanova Flitz“ getauft wurde und mit dem sich das kommunale Unternehmen in Hannover als innovativer Mobilitätsdienstleister positioniert. „Mit dem Projekt beschleunigen wir die Verkehrswende, tragen zum Klimaschutz bei und steigern die Wohn- und Lebensqualität in Hannover nachhaltig“, sagte Hanova-Geschäftsführer Karsten Klaus beim Start des Vorhabens.

Die Hanova ist nicht das einzige Wohnungsunternehmen, das in den letzten Monaten begonnen hat, Elektromobilität in Kombination mit Carsharing in die Wohnquartiere zu bringen. Vielerorts finden sich ähnliche Ansätze – oft im Stadium von Pilotprojekten. Denn noch sind viele Fragen offen: Wie wird E-Carsharing von den Mietern angenommen? Welche technischen Herausforderungen sind damit verbunden? Und welche Kooperationsmodelle mit Carsharing-Betreibern bieten sich an?

Wohnungsunternehmen als Mobilitätsanbieter

Dabei geht die Hanova gleich in zwei Punkten einen ungewöhnlichen Weg. Zum einen setzt sie beim Carsharing ausschließlich Elektroautos ein, während die meisten anderen Wohnungsunternehmen, die mit

Carsharing arbeiten, ihren Mietern auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor anbieten. Zum anderen hat sich die Hanova nicht mit einem der großen Carsharing-Anbieter zusammengetan, sondern betreibt das Angebot selbst. Dafür gaben laut Torsten Weichert, Leiter Energie Service im Hanova-Konzern, verschiedene Gründe den Ausschlag. „Wir bieten das Projekt

ausschließlich unseren Mietern an. Es stellt einen weiteren Baustein eines gesamtheitlichen Mieterservice dar“, erklärt er. „Wir haben auf diese Weise die Möglichkeit, das Produktangebot gezielt zu steuern.“ Denn nicht alle Sharing-Betreiber seien in der Lage, sowohl Elektroautos als auch E-Roller und E-Lastenräder zur Verfügung zu stellen.

Allerdings erbringt das Wohnungsunternehmen nicht alle Leistungen selbst. So stammt der für das Laden der Fahrzeuge benötigte Ökostrom vom ortsansässigen Unternehmen Enercity und die Buchung erfolgt über die Plattform Moqo. „Eine eigene

Buchungsplattform aufzubauen, würde zu hohe Investitionen erfordern“, begründet dies Weichert.

Bisher sei das Angebot „recht gut“ angenommen worden, sagt der Hanova-Experte weiter. Dabei sei dem Unternehmen bewusst, „dass wir in erster Linie die Marke Hanova in den Vordergrund stellen und die Wirtschaftlichkeit anfangs eine untergeordnete Rolle spielt“. Um weitere Nutzer für das Angebot zu begeistern, spricht das Unternehmen seine Mieter mit Flyern und Anschreiben an.



Christian Hunziker

freier
Immobilienjournalist
BERLIN

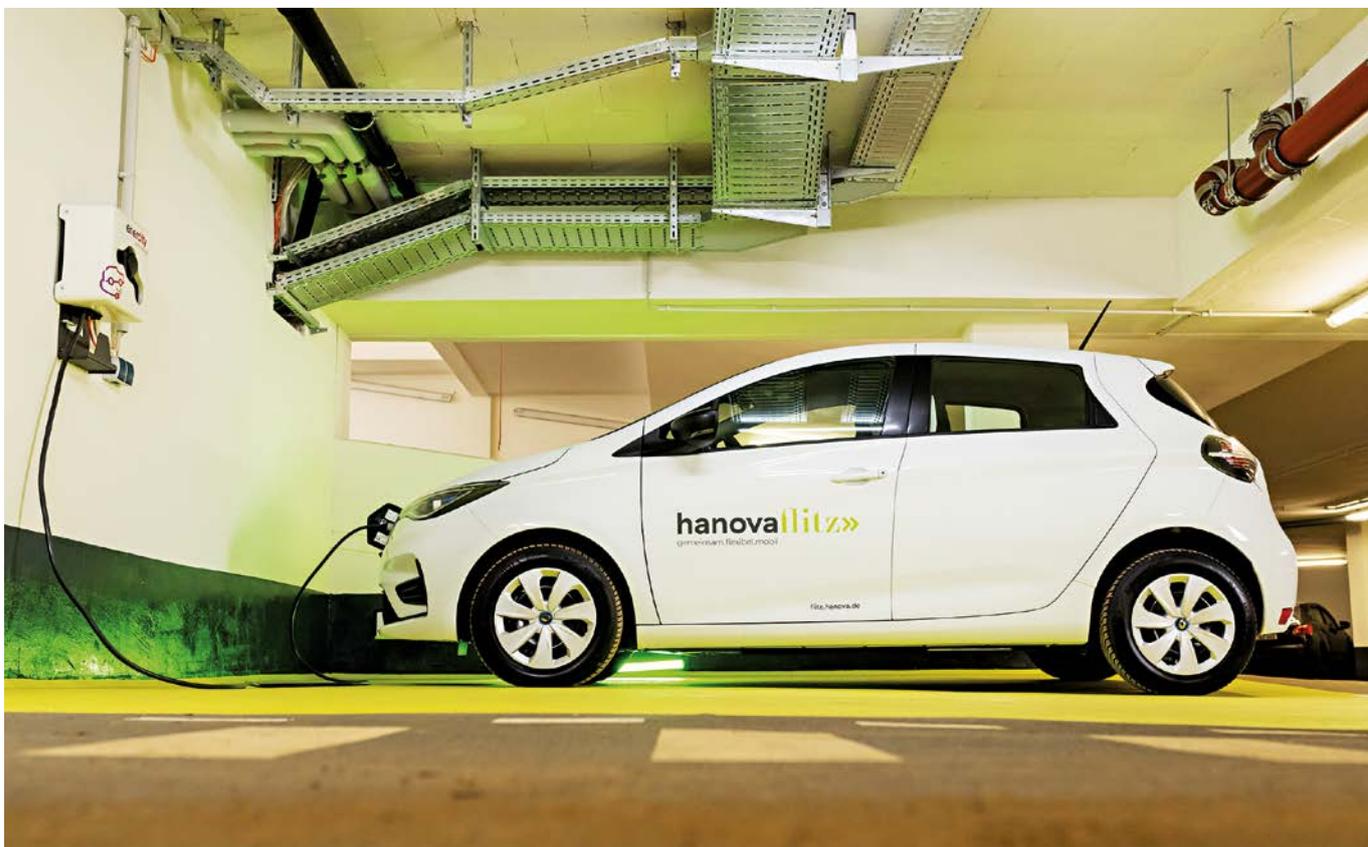
Lange Anlaufphase benötigt

Dass E-Carsharing viel Überzeugungsarbeit benötigt, bestätigen andere Unternehmen. In Neuss etwa hätten die Nutzungszahlen aufgrund der Corona-Pandemie unter den Erwartungen gelegen, sagt Dirk Reimann, Vorstandsmitglied der Neusser Bauverein AG, die in der Wingenderstraße eine E-Mobilitätsstation mit zwei Autos eingerichtet hat. Derzeit entwickelten sich die Zahlen aber zum Positiven, sagt Reimann. „Das bestärkt uns darin, an unseren Plänen festzuhalten, bei der Entwicklung von neuen Quartieren E-Mobilitätsangebote fest einzuplanen.“

„Genau wie in der Gesamtgesellschaft ist auch bei unseren Mietern der Wandel hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen kein Selbstläufer“, sagt auch Felix Lüter, Leiter Kompetenzzentrum Nachhaltigkeitsmanagement bei der Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt (NHW). Dabei werde Carsharing mit Verbrennerautos tendenziell eher angenommen als Angebote mit Elektromobilität. „Denn beim E-Pkw-Sharing“, so Lüter, „bedarf es oftmals einer doppelten Umstellung – auf ein Sharing-Modell und einen neuen Antrieb.“ Deshalb brauche die Anlaufphase eine begleitende Bewerbung und dauere manchmal bis zu zwei Jahre.

Anders als die Hanova betätigt sich die NHW nicht selbst als Carsharing-Betreiber, sondern arbeitet bei den Elektroautos mit Stadtmobil (bei konventionellen Fahrzeugen auch mit anderen Partnern) zusammen. Noch ist das E-Carsharing-Angebot recht gering: In Niederrad, Preungesheim, Wiesbaden und Kelsterbach ist je ein Elektroauto stationiert. „Wir stellen den Anbietern den Stellplatz und bei den E-Pkw die hierfür benötigte Infrastruktur in Form einer Ladesäule zur Verfügung“, erläutert Lüter die Aufgabenverteilung. „Der Carsharing-Anbieter betreibt das Fahrzeug, und wir weisen unsere Mieter regelmäßig auf die zur Verfügung stehenden Angebote hin.“

Ähnlich ist die Struktur bei der Gewobag Wohnungsbau-AG Berlin, deren Mieter ebenfalls an mehreren Standorten Elektroautos im Carsharing nutzen können. Auch die Gewobag stellt Flächen und Ladeinfrastruktur zur Verfügung, während der Mobilitätspartner (in diesem Fall das Unternehmen Mobilee-ee) für den Betrieb verantwortlich ist. An einem der Standorte, in Berlin-Falkenberg, betreibt die Gewobag über ihre Tochtergesellschaft Gewobag ED zudem die Ladesäulen. Bei der Vermarktung des Angebots arbeiten Gewobag und Mobilee-ee zusammen. >



Bei ihrem Angebot „Hanova Flitz“ setzt die Hanova ganz auf Elektromobilität

Elektromobilität für Senioren: Der Elektro scooter im Wohngebiet

Elektroautos, Elektrofahrräder, Elektrolastenräder: All das ist in deutschen Wohnquartieren mittlerweile keine Seltenheit mehr. Dass Mieter aber auch seniorengerechte Elektro scooter ausleihen können, ist bemerkenswert. Wie das funktioniert, zeigt die Wohnungsbaugenossenschaft Einheit eG (WBG) in Erfurt.

Ist man nicht mehr gut zu Fuß, kann der Weg zum Supermarkt oder zur nächsten Bushaltestelle ganz schön weit sein. Mitglieder der WBG Einheit aber brauchen kein Auto, um trotz eingeschränkter Mobilität gut vorwärtszukommen: Ihr Vermieter bietet seit diesem Sommer im Sharing-Modell Elektro scooter an – also kleine, vierrädrige Fahrzeuge, die ohne Führerschein gelenkt werden können und speziell für ältere Menschen entwickelt worden sind.

„Wir haben viele ältere Mitglieder und wissen deshalb, dass Mobilität im Alter eine Herausforderung ist“, sagt WBG-Vorstandsvorsitzender Christian Büttner. „Mit den Elektrorollern bieten wir eine Lösung.“ Für die einjährige Testphase identifizierten Büttner und seine Mitarbeiter sechs Standorte in unterschiedlichen Wohngebieten, an denen jeweils drei Elektro scooter stationiert sind. Diese stehen nicht im Freien, sondern sind in kleinen Garagen aus Stahl und Plexiglas untergebracht. „Bisher war die Resonanz sehr positiv“, sagt Büttner. „Läuft es weiter so gut, planen wir eine Ausweitung des Angebots.“

Dabei beschränkt sich die Aufgabe der Genossenschaft darauf, die Grundstücke für die Scooter-Garagen zur Verfügung zu stellen und diese zu bauen. Die Scooter selbst gehören der bei Nürnberg ansässigen Elmo Mobil GmbH, die sich auch um die Wartung kümmert und mit den interessierten Mitgliedern die Verträge abschließt. „Wir verdienen am Projekt nichts, tragen aber auch kein wirtschaftliches Risiko“, sagt Büttner.

Die Mitglieder schalten die Fahrzeuge über einen Transponder frei, der wie eine Armbanduhr aussieht. Abgerechnet wird dann pro Zeiteinheit, wobei die Stunde zwischen 3 und 5 € kostet. Reservieren lassen sich die Scooter laut Büttner derzeit noch nicht. „Für die Zukunft bereiten wir aber eine App vor, die auch ein Reservierungstool umfasst“, sagt er. Dabei arbeitet die Genossenschaft mit dem Erfurter Softwareunternehmen Tecart zusammen.

Elektromobilität ist auch darüber hinaus ein Thema für die WBG Einheit – wenn auch hauptsächlich in der Theorie. „Wir mussten feststellen, dass die Möglichkeiten für die Ladeinfrastruktur für Elektroautos sehr begrenzt sind“, begründet dies Büttner. Dabei verweist er auf unzureichende Netzkapazitäten: Bei einer Neubau-Wohnanlage zeigte es sich demnach, dass lediglich fünf von 60 Tiefgaragenstellplätzen mit Ladestationen ausgestattet werden konnten. In dieser Beziehung haben die Scooter einen großen Vorteil: Sie lassen sich mit ganz normalem Haushaltsstrom aufladen.

Auf ein anderes Modell setzt die Gewobag im Quartier Waterkant, einem großen Neubauviertel im Bezirk Spandau: Sie kooperiert mit der Jelbi-App, die die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) entwickelt haben. „Der Vorteil einer Jelbi-Station liegt darin, dass für die Bewohner gleich mehrere Sharing-Angebote wie E-Scooter, E-Roller, Leihfahrräder und Carsharing-Fahrzeuge verschiedener Anbieter zur Verfügung stehen“, sagt Patrick Isensee, Strategischer Projektmanager Mobilität bei der Gewobag. Dass die Mieter freie Wahl hätten, sei für die Etablierung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens wichtig. Gemeinsam mit der BVG hat die Gewobag nun vier Jelbi-Mobilitätsstationen auf eigenen Flächen errichtet.

Genossenschaft mit Rahmenvertrag

Auch für Wohnungsgenossenschaften ist Elektromobilität im Quartier ein Thema. Ein bemerkenswertes Modell findet sich in München, wo 2017 mehrere Genossenschaften (darunter Wogeno eG und Wagnis eG) die Dienstleistungsgenossenschaft Isarwatt eG gründeten. Diese versteht sich als Anbieterin von Energie- und Mobilitätslösungen inklusive Carsharing – wobei Elektromobilität noch einen geringen Anteil hat, wie Julian Weidinger sagt, bei der Isarwatt für Sharing- und Mobilitätskonzepte zuständig.



Christian Büttner (l.) und Christian Gottschalk, Vorstände der WBG Einheit Erfurt, führen E-Scooter für mobilitätseingeschränkte Mitglieder vor

Die Isarwatt hat Rahmenverträge mit zwei Carsharing-Unternehmen (Stattauto und Scouter) abgeschlossen, die den Nutzern der Mitglieds-genossenschaften günstige Konditionen sichern. Der eigentliche Vertrag wird jedoch zwischen dem Wohnungsunternehmen und dem Carsharing-Betreiber unterzeichnet. Hinzu kommen weitere Bausteine. „Wir betreiben im ländlichen Raum ein Pilotprojekt, bei dem wir selbst Carsharing-Betreiber sind“, sagt Weidinger. „Ferner bauen wir ein Quartiers-Sharing auf, bei dem Autos in privatem Eigentum für andere Bewohner des Quartiers nutzbar gemacht werden.“

Wer aber trägt die Anlaufkosten, wenn ein Angebot mit Elektro- oder konventionellen Pkw anfangs

wenig genutzt wird? Bisher liege das Risiko einer schwachen Auslastung hauptsächlich beim Carsharing-Anbieter, antwortet er. Jedoch sei die Wirtschaftlichkeit im ländlichen Raum eine ganz andere als im urbanen Raum. Deshalb müssten individuelle Lösungen der Risikoteilung gefunden werden.

Finanzielle Beteiligung angeregt

Eine Beteiligung der Wohnungsunternehmen in der Startphase schlägt auch der Bundesverband Carsharing e. V. vor. „Eine Beteiligung an den Kosten des Carsharing-Anbieters in Form einer Umsatzgarantie für einen definierten Zeitraum wäre hilfreich“, so das Factsheet „Wohnen mit Carsharing“ – und zwar insbesondere bei Neubauprojekten. Denn dort zeige sich der Charme derartiger Modelle: Vielerorts reduziert sich der Stellplatzschlüssel, wenn Carsharing-Stellplätze errichtet werden. In Hannover zum Beispiel entspricht ein Carsharing-Stellplatz vier regulären Stellplätzen. Somit „ist ein nachhaltiges Mobilitätskonzept auch ein wichtiger Schritt zum kostenoptimierten Bauen“, wie Felix Lüter von der NHW sagt.

Einen weiteren Grund für den Aufbau eines Carsharing-Angebots mit Elektroautos nennt Torsten Weichert von der Hanova: „Da wir ohnehin eine Ladeinfrastruktur für die privat genutzten Pkw unserer Mieter aufbauen, liegt es nahe, diese Infrastruktur auch für das Carsharing-Angebot zu nutzen.“ Hinzu komme der Nachhaltigkeitsaspekt. „Wir verstehen Hanova Flitz nicht zuletzt als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.“ Deshalb habe man auch keine Verbrennerfahrzeuge einsetzen wollen, betont er.

Auf einzelne Wohnquartiere beschränkt bleiben muss E-Carsharing übrigens nicht. Das zeigt sich in Hamburg, wo die Hafencity Hamburg GmbH in



Die Nassauische Heimstätte arbeitet bei ihrem E-Carsharing-Angebot (hier die Station in Kelsterbach) mit dem Betreiber StadtMobil zusammen

diesem Herbst zusammen mit dem Anbieter Cambio ein quartiersübergreifendes Carsharing mit einer weitgehend elektrisch betriebenen Flotte startet. In den östlichen Hafencity-Vierteln Baakenhafen und Elbbrücken stehen an sechs Standorten zunächst 13 Fahrzeuge (davon acht E-Autos) zur Verfügung. Nutzen können sie die künftig circa 8.000 Bewohner und 13.000 Beschäftigten in der östlichen Hafencity, aber auch alle anderen Interessierten. Ein bedeutendes Projekt, findet Prof. Jürgen Bruns-Berentel, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity Hamburg GmbH, und spricht vom „Reallabor zur Erprobung neuer, komplexer Mobilitätsansätze auf Stadtteilebene, das zugleich als das größte Innovationsprojekt für Carsharing und E-Mobilität im Rahmen eines Stadtentwicklungsvorhabens in Europa gelten kann“. —

Energieautarke Mehrfamilienhäuser

Das rechnet sich!

- Miete inkl. Energieverbrauch
- zufriedenerer Mieter
- weniger Verwaltungsaufwand
- weniger juristische Auseinandersetzungen
- weniger Mieterwechsel

HELMA Eigenheimbau AG
051 32/8850-444
autarkie@HELMA.de

www.HELMA.de/energieautarke-Mehrfamilienhaeuser

TDM MOBILITÄTSHUBS IN BOCHUM

E-Lastenräder als Beitrag zur Verkehrswende?

E-Lastenräder sind gefragt, wenn es um umweltfreundliche Fortbewegung mit Transportcharakter geht. Können Wohnungsunternehmen diesen Trend unterstützen und davon sogar profitieren? In Bochum hat es die Wohnungsgenossenschaft GWV gemeinsam mit Partnern ausprobiert.

Von Christian Knibbe

Rund 80 % der täglichen Wege starten und enden an der eigenen Haustür. Aus diesem Grund ist das Thema Mobilität innerhalb der Wohnungswirtschaft ein zentrales Handlungsfeld. Es findet somit auch beim Gemeinnützigen Wohnungsverein zu Bochum eG (GWV) insbesondere im Zuge der Quartiersentwicklung Berücksichtigung.

Eine von der Genossenschaft im Jahr 2018 durchgeführte, umfassende Mitgliederbefragung zum Thema Wohnzufriedenheit zeigte auf, dass in einigen Quartieren eine hohe Unzufriedenheit bezüglich der Parkmöglichkeiten bestand. Zwar waren diese Ergebnisse wegen der meist zentralen Wohnlagen nicht überraschend, sie zeigten aber in ihrer Ausprägung im Hinblick auf die Mieterbindung einen konkreten Handlungsbedarf auf: Wo möglich, errichtete der GWV daraufhin in einigen Lagen Kfz-Stellplätze. In vielen anderen, meist zentralen Lagen, war dies jedoch nicht möglich. Es ist anzunehmen, dass letztere Situation in vielen Wohnquartieren die Regel sein dürfte, da Freiraum oft nicht mehr vorhanden ist oder schon aus ökologischen Gründen nicht weiter versiegelt werden sollte. Da die Ressource Parkraum also begrenzt ist, war es das Ziel der Bochumer Genossenschaft, Alternativen zum eigenen Auto zu finden.

Ein erster Schritt konnte 2018 umgesetzt werden: In zwei Wohnquartieren wurden in Kooperation mit



Christian Knibbe

Vorstand
GWV Gemeinnütziger
Wohnungsverein zu
Bochum eG
BOCHUM

der Firma Stadtmobil zwei Carsharing-Standorte eröffnet, die wegen ihrer positiven Entwicklung nun durch einen dritten Standort ergänzt wurden. Da dieses Angebot allerdings nur begrenzt zur Verfügung steht, suchte die Genossenschaft im vergangenen Jahr für die Entwicklung weiterer Ideen das Gespräch mit dem örtlichen Verkehrsbetrieb Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Bogestra).

Projektanfang

Daraus wurde eine Schnittmenge bei den Interessen von GWV und Bogestra deutlich, da der Verkehrsbetrieb beabsichtigte, ein E-Lastenradstationsnetz mit insgesamt acht Stationen in Bochum aufzubauen und dafür Kooperationspartner aus der Wohnungswirtschaft suchte. Inspiriert war diese Absicht durch den bereits erfolgten Aufbau von zwei Mobilitätsstationen in Bochum, bei denen auch erste Erfahrungen mit dem Darmstädter Start-up Sigo gesammelt wurden, das Lastenfahrräder und -stationen sowie Dienstleistungen rund um das Ausleihen und Teilen dieser Räder anbietet. „Für uns ist das Projekt ein Baustein im Rahmen einer Verkehrswende. Durch die Kombination des ÖPNV mit Sharing-Angeboten wie dem E-Lastenrad wird es Menschen möglich, auf ein eigenes (Zweit-)Auto zu verzichten“, erklärt Bogestra-Projektleiterin Verena Obergefell.

Für eine Kooperation entschied sich der GWV nicht nur wegen des übereinstimmenden Ziels beider Partner, eine Mobilitätsalternative zum Auto anbieten zu wollen. Die Partner eint darüber hinaus die Überzeugung, dass Fahrräder und Lastenräder (so-



An gleich fünf Standorten hat der GWV gemeinsam mit den Partnern Bogestra und Sigo E-Lastenräder stationiert. Pro Standort stehen zwei solcher Verkehrsmittel zur Verfügung

wie ihre batteriegetriebenen Varianten) nicht nur ein Modephänomen sind, sondern sich nachhaltig hohen Zuspruchs und großer Akzeptanz erfreuen werden. Ihr Beitrag zur Verkehrswende steht für den GWV außer Frage. So sind seit dem Jahr 2020 vermehrt Lastenräder im Stadtbild zu beobachten. Im Wahlkampf brachten die Grünen eine Förderung



von links: Christian Knibbe und Micha Heimbucher (beide Vorstand GWV) mit Jens Biebrich (Projektleiter Bogestra)

zur Anschaffung von Lastenrädern ein und bei der Internationalen Automobilmesse IAA waren in diesem Jahr erstmals neben den Automobilherstellern auch Lastenradanbieter vertreten. Berücksichtigt man, dass vor nicht allzu langer Zeit kaum jemand dieses Fortbewegungsmittel kannte, unterliegt dieser Trend einer rasanten Entwicklung.

Die Kooperation

Innerhalb der Kooperation haben sich die drei Partner bezüglich der Aufgaben und Leistungen wie folgt aufgeteilt: Die Bogestra hat den Kauf der E-Lastenräder und -säulen der Firma Sigo übernommen und wartet und repariert diese selbst. Darüber hinaus beauftragt das Verkehrsunternehmen die laufenden Dienstleistungen des Darmstädter Start-ups, wie die Bereitstellung des Sharing-Systems, den Kunden- und den technischen Support. Der GWV hat die Errichtung der Stellplätze und die Herstellung des Stromanschlusses übernommen. Die Kommunikation des Angebotes übernehmen der GWV und die Bogestra über ihre Medien.

Das E-Lastenradsystem

Das E-Lastenradssystem von Sigo hat Bogestra und GWV überzeugt: Die Räder sind speziell für die Vermietung entwickelt, sind hochwertig aber einfach, robust und bieten hohe Sicherheit. In der Nutzung sind Räder und System unkompliziert.

Technik: Die Räder sind eine Eigenentwicklung des Start-ups und verfügen über moderne Technik, wie eine Vier-Kolben-Scheibenbremse, eine stufenlose Enviolo-Nabenschaltung und einen wartungsarmen Riemenantrieb. Sattel- und Lenkerhöhe können vom Nutzer selbst eingestellt werden. Die Transportbox kann bis zu 60 kg tragen und auch Kinder können damit befördert werden. Das Rad beschleunigt bis zu 25 km/h und kann je nach Fahrweise und Beladung bis zu 50 km elektrisch unterstützen. Besonders positiv ist die induktive Ladung: Es gibt keine La- >

dekabel und zum Aufladen muss das Rad nur in die feste Station geschoben werden. Für diese wird kein Starkstromanschluss, sondern lediglich ein 230-Volt-Anschluss benötigt. Die Räder haben eine Länge von 2,50 m, sodass für eine Station mit 2 Rädern eine Fläche von circa 12 m² benötigt wird.

Dienstleistung: Nutzer müssen sich in der Sigo-App (Android oder iPhone) registrieren. Anhand einer Karte in der App werden die Standorte und die verfügbaren Räder in der Umgebung der Kunden angezeigt. Jeder ab 14 Jahre (mit Einverständnis der Eltern), ob mit oder ohne Führerschein, kann sich das Rad ausleihen. Zum Öffnen entriegeln die Kunden das Schloss der Ladestation und bezahlen per Lastschrift oder Kreditkarte über die App. Die Kosten belaufen sich auf 1,50 € je Ausleihe und 1 € für jede angefangene halbe Stunde. Die Fahrt von einer Stunde kostet somit 3,50 €. Nach dem Öffnungsvorgang kann das Rad aus der Station genommen werden und die Fahrt beginnen. Bei Rückgabe muss das Rad in dieselbe Station zurückgeschoben werden, der es entnommen wurde (kein flexibles System). Dadurch wird es automatisch abgeschlossen. Durch diesen Vorgang wird die Mietgebühr selbstständig ausgelöst und abgerechnet.

Realbetrieb im Pilotprojekt

Fünf der insgesamt acht Stationen der Bogestra in Bochum sind Teil der Kooperation mit dem GWV und Sigo. Warum wurde nun nicht zunächst nur mit einer Station als „Testballon“ gestartet? Zum einen waren die Partner vor dem Projektstart davon überzeugt, dass die Räder langfristig nachgefragt werden würden. Zum anderen sollte das Produkt von der

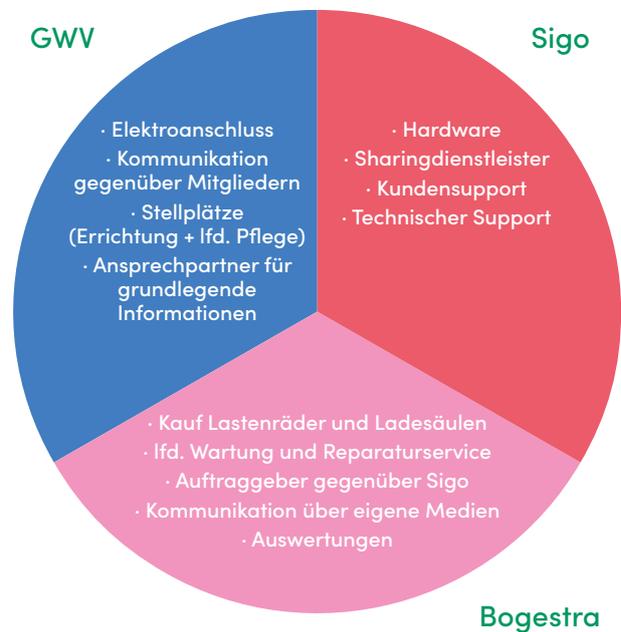
„Durch die Kombination des ÖPNV mit Sharing-Angeboten wie dem E-Lastenrad wird es Menschen möglich, auf ein eigenes (Zweit-)Auto zu verzichten.“

Verena Oberfell
Projektleiterin Bogestra

Öffentlichkeit möglichst schnell und deutlich wahrgenommen und auf diese Weise das Interesse gesteigert werden. Da die Bogestra als gesamtstädtischer Mobilitätsdienstleister nicht auf einzelne Quartiere beschränkt ist, bestand die Chance dieses bis dato unbekannte Sharing-Produkt möglichst vielen Menschen in der Stadt zugänglich zu machen. Zudem bestand in mehreren Quartieren des GWV Handlungsbedarf aufgrund des Parkdrucks.

Die Aufteilung der Projektkosten untereinander hat die Entscheidung für mehrere Stationen gefördert. Für die Genossenschaft war das Engagement der Verkehrsbetriebe dabei eine wesentliche Ent-

Leistungsverteilung der drei Partner



scheidungsgrundlage. Das Projekt hat für alle Kooperationspartner einen experimentellen Charakter, da es bis dato keine belastbaren Erfahrungswerte zu E-Lastenradstationen gab. Deshalb sollen die verschiedenen Standorte in ihrer Nutzung beobachtet und miteinander verglichen werden. Eine solche Analyse wird nur durch das Vorhandensein mehrerer Stationen ermöglicht.

Die Standortwahl

„Elementarer Punkt für den Erfolg des Sharing-Angebotes ist die Standortwahl“, so Tobias Lochen, CEO der Sigo GmbH. Dazu erstellt das Unternehmen im Regelfall eine umfangreiche Standortanalyse. Eine um Kriterien von GWV und Bogestra ergänzte Checkliste (siehe Seite 23) half dabei, die geeigneten Standorte zu identifizieren. Grundlegendes Ziel war es zunächst, eine örtliche Streuung der Stationen über das Stadtgebiet zu erreichen. Dabei sollten bewusst zentrale sowie dezentrale Wohnlagen Berücksichtigung finden. Die GWV-Quartiere sollten zudem eine gewisse Größe aufweisen, im Projekt liegt sie zwischen 130 und 230 Wohneinheiten. Als weitere Auswahlkriterien wurden einzelne Ergebnisse der Mitgliederbefragung aus 2018 einbezogen, etwa die Bewertung der Parksituation und Einkaufsmöglichkeiten vor Ort oder das Interesse an Bikesharing-Angeboten. Da Menschen über 65 Jahre nahezu kein Interesse an Sharing-Angeboten bekundeten, galt es darauf zu achten, dass in den Quartieren ausreichend

Bewohner unterhalb dieser Altersgrenze wohnen. Drei von fünf Stationen stehen in direkter Nähe zu GWV-Räumen für nachbarschaftliche Begegnung.

Alle Stationen wurden am Rande der GWV-Quartiere an sehr gut sichtbarer Stelle errichtet und stehen überwiegend in direkter Hausnähe. Neben den kurzen Wegen für die Mieter hat dies auch die Installationskosten für die Stromanschlüsse minimiert. Es hat sich bewährt, im Vorfeld direkt anwohnende Mieter mit in das Vorhaben einzubeziehen, da nicht jeder Mieter einen persönlichen Vorteil in dem Angebot sieht beziehungsweise sich durch die spätere Nutzung gestört fühlen könnte. Die meisten Stationsflächen konnten so angelegt werden, dass sie im Falle eines Misserfolges alternativ relativ leicht umgenutzt (oder rückgebaut) werden könnten, zum Beispiel als Aufenthaltsfläche, Fahrradstellbereich oder als Kfz-Stellplatz.

Erste Erfahrungen und Rückschlüsse

Die Stationen sind inzwischen fünf beziehungsweise vier Monate in Betrieb, was ein zu kurzer Zeitraum ist, um belastbare Ergebnisse daraus abzuleiten. Die Nutzungszahlen deuten aber zumindest auf ein entsprechendes Interesse an dem Fortbewegungsmittel hin. Durchschnittlich sind bislang 94 Ausleihen je Standort erfolgt, was in etwa 21 Ausleihen je Standort und Monat bedeutet. Dabei gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Stationen. Während der beste Standort rund 202 Ausleihen aufzeigt (circa 50 Ausleihen je Monat), wurde der schlechteste Standort nur 21 Mal in Anspruch genommen (circa vier Ausleihen je Monat).

Fahrten mit kurzer Nutzungsdauer beziehungsweise Wegstrecke werden statistisch als Einkaufsfahrt gewertet, die längeren Fahrten als Freizeitfahrt. Diese Annahme zugrunde gelegt, wurden im Durchschnitt 72 % aller Fahrten für Einkäufe genutzt. Unter denjenigen Nutzern, die eine Kurzstrecke gefahren sind, befinden sich allerdings auch diejenigen, die die E-Lastenräder nur einmal getestet haben. Gründe für die unterschiedliche Akzeptanz konnten bislang noch nicht ermittelt werden, sollen aber zukünftig gemeinsam mit Sigo analysiert werden.

Die Nutzungszahlen entsprechen bei vier von fünf Standorten im Verhältnis tendenziell dem vorher in der Mieterbefragung bekundeten Interesse an Bikesharing-Angeboten. Insofern ist diese sicherlich ein probates Mittel zur Potenzialerkennung. Empfehlenswert ist es zudem, ergänzend die Standortanalyse durch Sigo in Anspruch zu nehmen. Noch nicht ausgewertet werden konnte bislang der Anteil der Mieter und Nichtmieter, die von den E-Lastenrädern Gebrauch gemacht haben. Die bisherige Resonanz auf die E-Lastenradstationen bewerten sowohl der GWV als auch die Bogestra positiv, denn der Service wird trotz einiger Regentage nachgefragt und bietet weiteres Potenzial.

Rolle der Wohnungswirtschaft

Welche Rolle hat nun die Wohnungswirtschaft bei dem Thema E-Lastenräder? Hierzu ist noch einmal in den Fokus zu nehmen, dass die täglichen Wege überwiegend an der Haustür beginnen und enden und daher der Bedarf an diesem Fortbewegungsmittel im privaten Bereich überwiegend auch dort entsteht. Zumindest derzeit scheint die Nachfrage nach E-Lastenrädern weiter deutlich zu steigen, sodass dieses bisherige Nischenprodukt eine nicht unwesentliche Rolle für die Verkehrswende im urbanen Bereich zu spielen scheint.

Als „Nadelöhr“ beziehungsweise „Bremse“ könnten sich allerdings der Platzmangel und der hohe Anschaffungspreis erweisen: Unabhängig von Förderanreizen wird sich die Anschaffung eines solchen in der Regel teuren Rades sicher nicht jeder leisten können oder wollen. Durch das Sharing-Modell wird die Nutzung praktisch für jedermann erschwinglich. Die Wohnungswirtschaft kann daher mit einem eigenen Mobilitätshub einen Beitrag dazu leisten, das Mobilitätsangebot der breiten Masse zugänglich zu machen. Auch bei den Abstellmöglichkeiten kann die Branche helfen, denn gerade im Mehrfamilienhausbereich ist der Platz begrenzt. Hier hat die Wohnungswirtschaft, natürlich abhängig von den örtlichen Gegebenheiten, →

5 Standortfaktoren für E-Lastenrad-Stationen

1. Sichtbarkeit und Erreichbarkeit

- ungeeignet: Innenhöfe und schlecht sichtbare Standorte
- geeignet: Aufstellung an Kreuzungsbereichen, auf öffentlichen Plätzen, in der Nähe von Frequenzbringern wie Restaurants etc.
- Ideal: in der Nähe von ÖPNV-Knotenpunkten (spricht Teilzielgruppe an, die ohnehin ohne Auto unterwegs ist)
- Barrierefreier Zugang zur Station (z. B. keine Bordsteinkanten)
- Es sollte einen Bereich zum Anfahren geben, um das anfängliche Gefühl der Unsicherheit bei der ersten Benutzung zu nehmen

2. Nähe zu potenziellen Kunden

Je näher eine Station an den Hauseingängen liegt, desto besser

3. Erreichbarkeit von Point-of-Interests (POIs)

Supermärkte, Baumärkte und andere POIs sollten nicht direkt neben einer Station liegen, aber auch nicht zu weit entfernt sein. Die Fahrt mit dem E-Lastenrad sollte sich lohnen und nicht nach einer Minute zu Ende sein. Ebenso ist es gut, wenn andere Ziele wie Parks, Badeseen oder andere Ziele erreichbar sind

4. Altersstruktur

Menschen bis 65 Jahre, Familien mit Kindern, Studierende

5. soziales Milieu

Aufgeschlossene Menschen; Menschen, die ohne Auto leben, die ihr Auto gerne mal stehen lassen oder auf einen Zweitwagen verzichten wollen



Die Box der E-Lastenräder trägt bis zu 60 kg und ist auch für den Transport von Kindern geeignet

ten, die Chance, entsprechende Flächen buchstäblich vor der Haustür zur Verfügung zu stellen. „Durch die wohnortnahen Stationsplätze im Quartier besteht meist schon eine soziale Kontrolle, die vor Vandalismus schützt“, beschreibt Verena Obergfell eine weitere Funktion der Wohnungswirtschaft. Und wenn ein den Kunden vertrautes Wohnungsunternehmen E-Lastenradstationen anbietet und unterstützt, fördert das das Vertrauen und das Interesse der Mieter an dem System.

Mehrwert für das Wohnungsunternehmen

Neben der Reduktion des Parkdrucks erhofft sich der GWV mit diesem Projekt vor allem in Sachen Image und Mieterbindung einen Mehrwert. Ein wichtiger Punkt ist dabei das Engagement der Genossenschaft für Klimaschutz und Nachhaltigkeit: Es wird durch ein innovatives und umweltfreundliches Produkt praktisch an der Straßenecke sichtbar und entsprechend wahrgenommen. Dass die E-Lastenräder auch von externen Nichtmietern genutzt werden können und sollen, „öffnet“ nebenbei das Wohnquartier dem benachbarten Umfeld und steigert auch hier die Bekanntheit der Genossenschaft.

Standorte in Bochum

- Lewackerhof 6 (Linden)
- Danziger Str. 1 (Wiemelhausen)
- Christstr. 39 (Ehrenfeld)
- Wielandstr. 108 (Grumme)
- Im Hagenacker 19 (Hiltrop)

Bisher stand bei der Entwicklung von wohnbegleitenden Dienstleistungen eher die Zielgruppe der Senioren im Fokus. Die E-Lastenräder stoßen aber eher bei jüngeren Menschen auf Interesse. Dies unterstützt den GWV dabei, auch jüngere Generationen für die Genossenschaft zu interessieren, sich modern darzustellen und die Mitgliederstruktur zu verjüngen. Darüber hinaus geht der GWV davon aus, dass die Mieterzufriedenheit mit diesem Mobilitätsangebot steigt, da dem Mieter vermittelt wird, dass man sich als Vermieter um das Quartier kümmert und Angebote neben dem reinen Wohnen schafft. Es ist anzunehmen, dass dabei nicht immer ausschlaggebend ist, ob das Angebot auch tatsächlich in Anspruch genommen wird. Nicht zuletzt ist auch der soziale Beitrag des Projektes zu benennen, denn das Angebot ist für alle kostengünstig und einfach verfügbar.

Ein ganz praktischer Aspekt: Viele Wohnungsunternehmen sind derzeit damit konfrontiert, mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (besonders E-Bikes) im Quartier zu schaffen – der Trend der Fahrradnutzung macht sich hier bemerkbar. Sollte sich die steigende Nachfrage im Bereich der Lastenräder ebenfalls fortsetzen, werden bald auch dafür sichere Abstellmöglichkeiten von Mietern gesucht, die der Vermieter wegen der Rädergröße dann nur schwer

bieten kann. Das Sharing-Modell bietet hierfür eine gute Lösung, die bei frühzeitiger Implementierung sogar pro-aktiv vom Wohnungsunternehmen angeboten werden kann, bevor die Nachfrage bei der Mieterschaft entsteht.

Inwiefern das Angebot ein wirtschaftliches Geschäftsmodell für die Wohnungswirtschaft wird, kann nicht beurteilt werden. Primär hängt dies sicherlich

„Durch die wohnortnahen Stationsplätze im Quartier besteht eine soziale Kontrolle, die vor Vandalismus schützt.“

Verena Obergfell
Projektleiterin Bogestra

von der Nachfrageentwicklung ab. Je nachdem, welchen strategischen Weg das Wohnungsunternehmen wählen möchte, kann die Suche nach einem Kooperationspartner sinnvoll sein. Mögliche Partner könnten die jeweiligen Verkehrsbetriebe, spezialisierte Dienstleister oder auch Wohnungsunternehmen mit benachbartem Wohnungsbestand sein. Aus Sicht des GWV stellen sich die Kooperation und deren Rahmenbedingungen positiv dar. Schließlich soll das Angebot möglichst dauerhaft bestehen bleiben, sodass auch der Nutzen nachhaltig bestehen bleibt. Deshalb hoffen die Partner auf eine gute Entwicklung des Projektes. Geduld und die Bereitschaft, nochmals nachzujustieren – wenn nötig, im Einzelfall auch durch einen Stationsortwechsel –, haben die Kooperationspartner. Denn auch hierin sind sich alle einig: „Wir probieren noch.“

Nachhaltiges Facility Management rechnet sich

Der Megatrend Nachhaltigkeit sorgt auf dem Immobilienmarkt für enorme Dynamik – auch in der Wohnungswirtschaft. Nachhaltige Gebäudebewirtschaftung kann die Attraktivität von Wohnimmobilien erhalten, ihren Wert steigern und das Wohlbefinden der Mieter erhöhen.



Von Hausmeisterdiensten bis Grünpflege: Die WISAG bündelt einzelne Dienstleistungen zu einem stimmigen Gesamtpaket.

René Trageser, Sie sind Segmentleiter Wohnungswirtschaft der WISAG Facility Service, einem der größten deutschen Immobiliendienstleister. Welche Bedeutung hat die Entwicklung im Bereich Nachhaltigkeit für Ihr Segment?

RENÉ TRAGESER: Nachhaltigkeit ist zu einer neuen ‚Währung‘ geworden, damit gewinnen ökologisch ausgerichtete Facility Services zunehmend an Bedeutung. In der Wohnungswirtschaft können in der Grünpflege zahlreiche Maßnahmen zu einer nachhaltigen Bewirtschaftung beitragen, auch in der Reinigung und beim Einsatz von Technik und Maschinen gibt es viele umweltschonende Lösungen, mit denen wir Immobilienverwalter bei der Umsetzung ihrer Immobilien- und Nachhaltigkeitsstrategien unterstützen können.

Wie gelingt diese Unterstützung am besten?

RENÉ TRAGESER: Viele Kunden aus der Wohnungswirtschaft schätzen es, Leistungen gebündelt zu erhalten. Das heißt: Wir kümmern uns um alle infrastrukturellen und technischen Belange ihrer Liegenschaften. Im Innenbereich um Hausmeisterdienste und Treppenhausreinigung. Im Außenbereich um die Grün- und Baumpflege, Verkehrssicherung, Spielgeräthewartung und Winterdienste. Das schafft Synergien und Effizienz. Zu einem Komplettservice für eine zukunftsorientierte Entwicklung von Liegenschaften gehört aus unserer Sicht auch eine digital unterstützte Garten- und Landschaftspflege.

Wie sieht das aus der Perspektive der Mieterschaft aus?

RENÉ TRAGESER: Tatsächlich profitieren sowohl unsere Kunden als auch deren Mieter von nachhaltigen Maßnahmen. Immobilienverwalter begrüßen die insgesamt wertsteigernde Bewirtschaftung ihrer Gebäude. Die gewünschten Leistungen wie Freiflächenmanagement, Instandhaltung oder Modernisierung stellen wir ihnen individuell und flexibel in einem ganzheitlichen Paket zusammen. Gleichzeitig zahlen diese Maßnahmen auf die Aufenthaltsqualität und damit auf das Wohlbefinden der Mieter ein – wer wohnt nicht gerne in einem nachhaltig gepflegten Gebäude mit attraktiven Freiflächen und modernen Services.



WISAG Facility Service Holding GmbH

René Trageser ist auf die Anforderungen von Kunden aus der Wohnungswirtschaft spezialisiert.
Tel. +49 69 505044-183
rene.trageser@wisag.de

TDM DIE SMARTE LADEINFRASTRUKTUR

Wie sich der Strombedarf durch E-Autos in den Griff bekommen lässt

Der Immobilienbestand hierzulande dürfte größtenteils deutlich älter sein als die Erkenntnis, dass sich der Verbrennungsmotor dem Ende seines Lebenszyklus nähert. Anders ausgedrückt: Wohnanlagen in Deutschland sind für Elektromobilität schlecht gerüstet. Höchste Zeit, das zu ändern. Aber wie?

Von Tina Zierul

In den vergangenen zehn Jahren hat das deutsche Kraftfahrtbundesamt laut Statista etwa eine halbe Million rein batteriebetriebener Pkw zugelassen, etwa 200.000 davon allein im vergangenen Jahr. 2021 war diese Marke bereits im August überschritten. Wie der amtierende Verkehrsminister Andreas Scheuer kürzlich verkündete, sollen in Deutschland spätestens zum Ende der Dekade 14 Mio. Elektrofahrzeuge zugelassen sein, damit die Klimaziele erreichbar seien. Allgemein gelten immerhin 7 bis 10 Mio. als realistische Zielgröße.

Nicht nur angesichts des holprigen Starts in die Energiewende ist die Frage angebracht, wo und wie all diese E-Fahrzeuge regelmäßig und zuverlässig aufgeladen werden können. Die naheliegende Antwort: Mit wachsender Anzahl der Verbrauchsanlagen müssen die Stromnetze erweitert werden – quantitativ wie qualitativ. Erfahrungsgemäß dauert das aber so lange, dass es die hochfliegenden E-Mobility-Ziele erheblich behindern wird. Alternativlösungen sind gefragt. Und tatsächlich gibt es intelligente Ladekonzepte, die sowohl das Stromnetz als auch den Geldbeutel der Betroffenen entlasten.

Nachrüsten geht gewaltig ins Geld

Rund 80 % der Ladevorgänge gehen im nicht-öffentlichen Raum vonstatten, etwa die Hälfte davon bei den Fahrzeughaltern zu Hause. Stromanschlüsse gehören aber längst nicht überall zur Grundausstattung des Tiefgaragenplatzes, und nicht alle Hausgemeinschaften dulden private Wallboxen mit meterlangen Anschlusskabeln an der Außenwand.

Tatsächlich ist der größte Teil des Wohnungsbestands auf die Herausforderungen der E-Mobilität nicht vorbereitet: Die Kabel müssten auf Umwegen

oder durch Brandschutzwände hindurch geleitet, die Netzanschlüsse erheblich verstärkt werden et cetera. Besser früher als später muss sich auch die Wohnungswirtschaft damit beschäftigen, wie dieses Dilemma zu lösen wäre.

Das gilt umso mehr, als die Novelle des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG) sowohl gewerblichen Mietern als auch Immobilieneigentümern das Recht auf Einbau eines Ladepunkts zugesteht. Wer die Kosten dafür übernehmen soll, ist allerdings umstritten. Die aktuellen Förderprogramme decken fast ausschließlich die öffentlich zugänglichen Ladestationen ab. Nachrüstung und angepasste Neubaupläne gehen fürs Erste zu Lasten der Eigentümer beziehungsweise der Bauherren.

Für jeden individuellen Autostellplatz eine Lademöglichkeit einzurichten, wäre ohnehin Geldverschwendung. Dafür gibt es schließlich zeitgemäße Sharing-Konzepte. Weil sicher nicht alle Elektroautos in einer Anlage gleichzeitig ans Kabel müssen, lassen sich mit einem intelligenten Lastmanagement verschiedene Ladepunkte mit begrenzter Gesamtleistung betreiben. Allerdings müssen die Autofahrer



Tina Zierul

Senior Director Public Policy, ChargePoint MÜNCHEN

Studie: Preisgesteuertes Laden

Dem Thema „Gesteuertes Laden von Elektrofahrzeugen über Preis-anreize“ widmet sich eine aktuelle, von TÜV Rheinland Consulting GmbH sowie dem Institut für Innovation und Technik (IIT) der VDI/VDE Innovation + Technik GmbH herausgegebene Studie. Sie liefert eine Übersicht über die unterschiedlichen Aspekte des preisgesteuerten Ladens, schildert Anwendungsbeispiele sowie Erfahrungen aus Pilotprojekten und skizziert auf Grundlage einer Wirkungsbetrachtung den Handlungsbedarf. Die Autorin dieses Artikels hat das Projekt ELBE begleitet.



Ladesäule und Fahrzeug in einer Tiefgarage (Symbolbild)

hier mitspielen. Unter Umständen ist es dann sogar möglich, die Stationen zu Zeiten mit geringer Auslastung für Dritte zu öffnen. Anbieter wie ChargePoint stellen bereits Cloud-basierte Plattformen zur Verfügung, über die sich ein statisches oder dynamisches Lastmanagement betreiben lässt. Dadurch allein kann das Stromnetz bereits spürbar entlastet werden. Um Überlastungen des Stromnetzes zu vermeiden, wäre es aber darüber hinaus notwendig, die Bedarfsspitzen zu brechen.

Anreize für tarifoptimiertes Laden

In einem völlig ungesteuerten System werden fast alle Nutzer von E-Mobilen ihr Fahrzeug ans Netz anschließen, sobald sie von der Arbeit kommen. Niemand will beispielsweise vor dem Schlafengehen oder am Sonntagnachmittag noch in die Garage gehen, um das Auto dann aufzuladen, wenn die Stromnachfrage auf dem Tiefstand ist – es sei denn, sie oder er hätte davon einen handfesten Vorteil.

In einer breit angelegten Untersuchung mit drei großen Pilotprojekten wollten der TÜV Rheinland und das IIT (Institut für Innovation und Technik) diese These untermauern¹. Die Ausgangsfrage lautete: Wie wirkt es sich auf das Ladeverhalten aus, wenn der Verbrauchspreis an den tages- oder stundenaktuellen Strompreis gekoppelt ist?

Um es vorwegzunehmen: Mit „Smart Charging“ lassen sich die vorhandenen Stromkapazitäten de facto so nutzen, dass der Ausbau der Verteilernetze eine Chance hat, mit dem Nachfragewachstum Schritt zu halten. Und finanzielle Anreize können die Verbraucher sehr wohl bewegen, ihre Ladevorgänge vorausschauender zu planen oder gegebenenfalls auch kurzzeitig zu verschieben.

Preissenkungen bei vertraglich vereinbarter Flexibilität sind also ein wirksames Konzept zum Vermeiden von Lastspitzen. Jetzt gilt es nur noch, diese

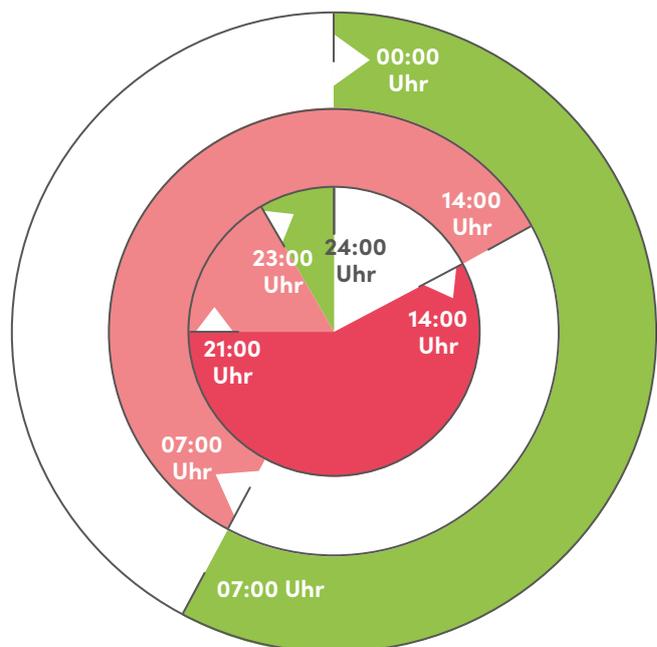
Erkenntnisse praktisch zu nutzen, also die entsprechenden Mess- und Steuerungssysteme zu bauen. Auch hierzu gibt es bereits erste Untersuchungsergebnisse, beispielsweise aus dem Teilprojekt ELBE (siehe Infotext Seite 28).

Flexible Preise, entlastete Netze

Der Strommarkt ist eine hochkomplexe Angelegenheit. Er gliedert sich in die Strombörse, den Over-the-Counter-Vertrieb und den Regelenergiemarkt. Die Preise werden dort jeweils zu verschiedenen Tageszeiten und in unterschiedlichen Intervallen berechnet. Welches Modell für welchen Fall zum Tragen kommen wird, ist noch nicht absehbar. Wichtig ist nur: Für ein tarifoptimiertes Laden müssen die Stromerzeuger allen Kunden eine Form der dynamischen Preisgestaltung anbieten.

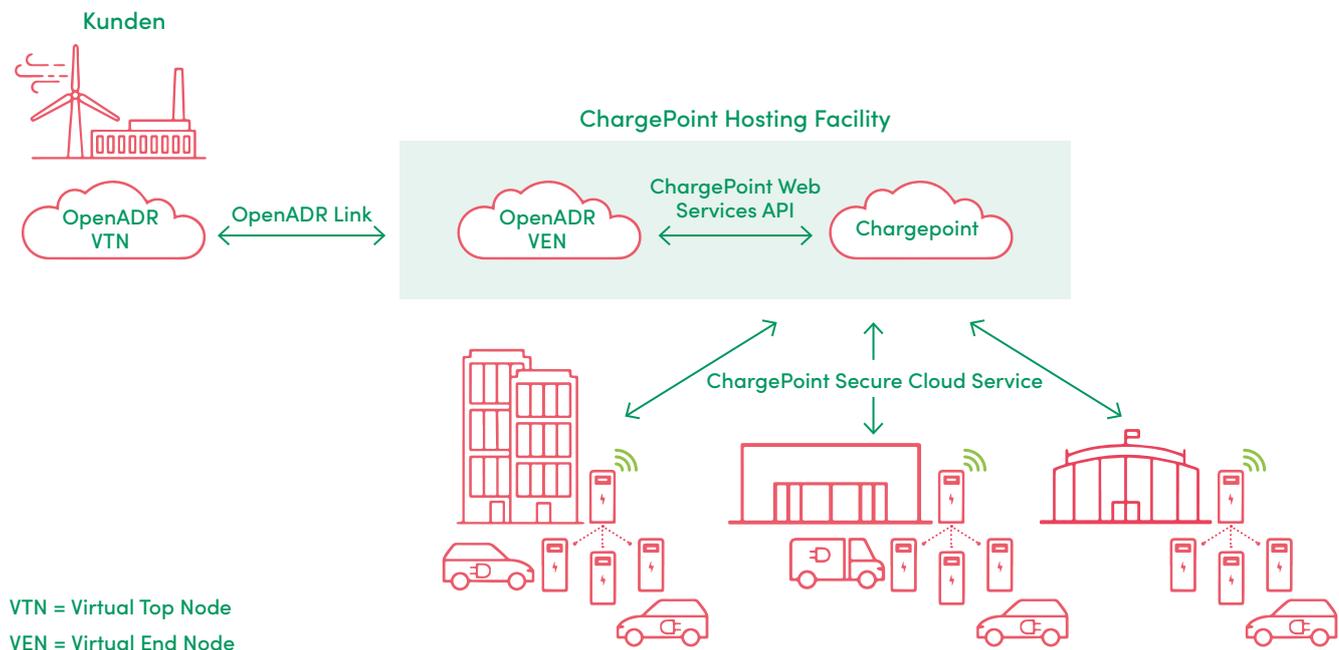
Derzeit sind nur Großabnehmer in der Lage, direkt mit den Stromlieferanten abzurechnen. Doch deswegen müssen alle anderen keineswegs auf variable Strompreise verzichten. Aggregatoren können die Anfragen unterschiedlicher Marktteilnehmer bündeln, also die Funktion eines Zwischenhänd- >

Strompreise Privathaushalte im Tagesverlauf



- 15 Cent **Niedrigste Kosten**
Ideale Ladezeit: 23:00 – 07:00 Uhr
- 30 Cent **Höhere Kosten**
- 54 Cent **Ladezeit vermeiden: 07:00 – 23:00**

Zur technischen Umsetzung im Projekt ELBE



Das ELBE-Konzept

Mit dem Verbundprojekt ELBE wollte der Stromversorger Hamburg Energie herausfinden, wie Preisanreize das Ladeverhalten von Flottenbetreibern beeinflussen. Als Partner gewann er die Hamburger Stadtreinigung. Wie das Projekt belegt, macht die Bedarfssteuerung Spitzenverbräuche vermeidbar, wodurch das Gesamtentgelt für die Energienutzung über das Jahr gerechnet sinkt.

In einem anderen Arbeitspaket entwickelte und testete ChargePoint einen Prototypen für die dezentrale Steuerungslogik. Damit ließen sich knapp 1.000 Ladepunkte aufbauen, ohne das Verteilnetz zu vergrößern.

lers erfüllen. Die flexible Preisgestaltung muss dann aber auch bis zum „Letztverbraucher“, zum Beispiel dem Halter eines E-Fahrzeugs, durchsickern, um ein „tarifoptimiertes Laden“ überhaupt zu ermöglichen.

Im Teilprojekt ELBE entwickelte der Infrastrukturspezialist ChargePoint den Prototyp für eine dezentrale Ladelogik mit Steuerungsimpulsen. Konkret handelt es sich um ein funktional stark reduziertes „Minimal Viable Product“ (MVP). Die Software verbindet die Ladeinfrastruktur und ihr Backend über eine direkte Schnittstelle mit dem Stromnetz und empfängt auf diese Weise Auslastungs-, also de facto Preissignale. In den USA sind ähnliche Features schon im Einsatz sowie in die Geschäftsmodelle von Anbietern wie Abnehmern integriert.

Im Prinzip umsetzbar

Das Konzept des preisgesteuerten Ladens ist also realisierbar. Allerdings stellte sich im Laufe der Untersuchung heraus, dass Fahrer von Elektroautos unrealistische Vorstellungen vom tatsächlichen Einsparpotenzial haben: Eigenen Aussagen zufolge wird das Konzept für sie eigentlich erst ab einer Ersparnis von 30 % interessant. Die aber lässt sich den Studienergebnissen zufolge derzeit bei Weitem nicht erzielen.

Offenbar ist hier ein gewisses Erwartungsmanagement notwendig. Sicher ist der finanzielle Anreiz ein entscheidender Faktor, aber doch nicht der einzige. Ein mehr oder weniger dezenter Hinweis auf nicht nur mögliche, sondern durchaus wahrscheinliche Netzüberlastungen dürfte erheblich zur Meinungsbildung beitragen.

Herausforderungen für die Wohnungswirtschaft

Was muss die Wohnungswirtschaft nun tun? Bauherren und Vermieter sollten baldmöglichst darüber nachdenken, wie sie die Anforderungen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) mit einer durchdachten Lösung für alle erfüllen wollen. Andernfalls riskieren sie, dass sich Halter von E-Fahrzeugen Individuallösungen schaffen, die in Summe das Stromnetz überlasten können.

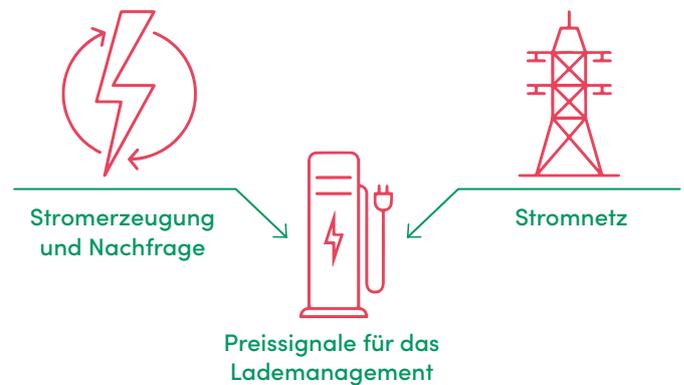
Bei Wohnanlagen im Bau müssen „smarte“ Lademöglichkeiten von Anfang an mitgedacht wer-

den. Schwieriger und deutlich teurer ist es, die Bestandsanlagen nachzurüsten. Am besten sollten Wohnungsunternehmen schon heute bei den Versorgern beziehungsweise Aggregatoren nachfragen, wie sie mit dem Thema umgehen wollen. Das eröffnet möglicherweise Räume für Kooperationen und ist besser als erst einmal abzuwarten, was andere Marktteilnehmer unternehmen. Das sollte frühzeitig passieren, denn ein Zusammenbruch der Verteilernetze ist sicher nicht im Interesse aller Beteiligten.

Vor allem an Orten, wo es Anbieteralternativen gibt, lässt sich der Stromlieferant sicher auf flexible und preisabhängige Tarife ein. Letztlich handelt es sich ja um eine klassische Win-win-Situation. —

¹ TÜV Rheinland, Studie „Gesteuertes Laden von Elektrofahrzeugen über Preissignale. Anwendungsbeispiele und Handlungsbedarf“, <https://vdivde-it.de/sites/default/files/document/gesteuertes-laden-von-elektrofahrzeugen.pdf>

Vereinfachtes Schaubild zum preisgesteuerten Laden



INTERVIEW MIT TINA ZIERUL

„Die Wohnungswirtschaft bietet die Tankstelle für zuhause“



Tina Zierul ist Senior Director Public Policy bei ChargePoint und hat sich mit dem gesteuerten Laden von E-Fahrzeugen beschäftigt. Im Interview erzählt sie, welche Handlungsfelder sich für die Wohnungswirtschaft eröffnen.

Im Forschungsprojekt ELBE haben Sie untersucht, wie sich „Smart Charging“ auf die Stromnetze auswirkt. Was verbirgt sich dahinter?

Wir setzen auf eine IT-Lösung zwischen dem Stromnetzbetreiber und unserem Backend, das wiederum die Ladesäulen und Wallboxen der Kunden über eine standardisierte Schnittstelle (OpenADR) steuert. Mit dem Einverständnis der Kunden gibt der Stromnetzbetreiber ein Signal vor, wie viel an einem bestimmten Netzübergabepunkt, also beispielsweise einem Gebäude, geladen werden darf. Der Netzbetreiber steuert also keine einzelne Ladesäule, sondern Übergabepunkte. Die Steuerung der einzelnen Ladesäulen übernimmt ChargePoint, in Absprache mit den Kunden.

Wie funktioniert dabei die bedarfsge-rechte und individuelle Abrechnung?

Hier gibt es Tarife, die das Wohnungsunternehmen über unsere Software vom Stromversorger oder Netzbetreiber erhalten, oder Tarife, die das Unternehmen selbst für verschiedene Kundengruppen einstellen kann. Es lassen sich Zeittarife, Einmalgebühren, Cent-pro-Einheit-Strom und auch Kombinationen dieser Bausteine einstellen.

Welche Rolle spielen Wohnungsunternehmen, Stromanbieter und Netzbetreiber in diesem Gefüge?

Wohnungsunternehmen können das Laden von E-Autos als Premiumangebot für ihre Mieter anbieten, allerdings zunehmend auch für externe Gäste, Mieter von Stellplätzen, Carsharern oder auch der Logistik-Branche. Stromanbieter bieten Ladetarife und beliefern auch die Ladesäule separat, zum Beispiel mit Grünstrom. Netzbetreiber haben ein großes Interesse an steuerbarer Ladeinfrastruktur hinter dem Anschlusskasten. Als Dienstleister berät ChargePoint alle Parteien und kann nicht nur Hardware, Software sowie Installation, Wartung und Strom über Partner liefern, sondern ab 2021

auch die geladenen Strommengen in Zertifikate umwandeln und im Auftrag der Wohnungsunternehmen an der Börse für Treibhausgas-Quoten handeln, um die laufenden Kosten von Ladesäulen zu reduzieren.

Welchen Beitrag kann die Wohnungswirtschaft zum Ausbau der E-Mobilität leisten und welche Kosten kommen auf die Branche zu?

Die Wohnungswirtschaft bietet die Tankstelle für zuhause. Allerdings wurde nicht jedes Gebäude für große Stromverbraucher konzipiert, daher ist vor allem die Gebäudeertüchtigung teuer. Die Kosten für Wallboxen sind mit 1.000 € gering und dank staatlicher Unterstützung von 40 bis 80 % für die Anschaffung relativ günstig. Das Gros der Investition ist die Verstärkung der Gebäude-Elektronik und des Netzanschlusses, die schnell mit mehr als 10.000 € zu Buche schlagen kann. Dies wird meist notwendig, wenn mehr als zwei Wallboxen mit je 35 kW installiert werden.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Nikola Schellig.

TDM E-MOBILITÄT

Lohnt sich ein eigener Ladestromtarif für Mieter?

Dank staatlicher Förderung boomt die Elektromobilität und mit ihr die Nachfrage der Mieter nach Lademöglichkeiten. Denn 80% aller E-Fahrzeuge werden zu Hause geladen. Darauf muss die Wohnungswirtschaft reagieren.

Von Frank Urbansky



E-Ladestationen können mit Mieterstromkonzepten im Wohnquartier gekoppelt werden, wie hier mit Solarstrom

So mancher Mieter hat sich ein E-Auto angeschafft und möchte das gern wohnortnah laden. Doch öffentliche Ladepunkte gibt es nur selten – und wenn, dann sind sie belegt oder funktionieren nicht. Das sorgt für Frust. Und der könnte sich noch steigern. Setzt sich die EU mit ihrem Programm „Fit for 55“ wie geplant durch, droht schon lange vor 2035 ein Verbrennerverbot und damit eine explosionsartige Zulassung von Elektroautos.

Mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) sind Wohnungsunternehmen zwar verpflichtet, neue Stellplätze mit den Vorinstallationen für Ladesäulen auszustatten. Doch im Wohnungsbestand könnte theoretisch alles wie bisher bleiben. Doch das sollte es nicht. Denn Mieter wünschen sich zunehmend eine Ladesäule vom Vermieter.

Mieter- und Ladestrom als Geschäftsmodell

Wenn Stellplätze oder gar Tiefgaragen vorhanden sind, tut jeder Vermieter gut daran, diese auch in Teilen mit Ladepunkten auszustatten. Das kostet und wirft die Frage auf, wie diese speziellen Ladepunkte (und die müssen es sein; reiner Haushaltsstrom kommt etwa aus Gründen der Netzüberlastung nicht in Frage) betrieben werden. Soll der Vermieter selbst Betreiber sein oder doch besser ein Dritter? Immerhin wurde in diesem Jahr das Gewerbesteuer-Gesetz geändert. Wohnungsunternehmen können jetzt selbst als Energiehändler oder Dienstleister auftreten, ohne gleich ihre Steuerprivilegien zu verlieren.

Zwar wäre es auch denkbar, dass ein Mieter selbst die Initiative ergreift und bei der Hausverwaltung anfragt, ob er an einem passenden Ort eine Wallbox installieren kann – auch auf eigene Kosten, mit separatem Stromzähler und eventuell eigenem Hausanschluss. Doch das wäre nur der zweitbeste Weg. Denn was man einem nicht verwehrt, möchten vielleicht auch andere haben. Und das könnte zu einem regelrechten Wallboxen-Salat führen, was wiederum das Netz über Maßen belasten könnte – zum finanziellen Schaden aller Mieter.

Wie es richtig gehen könnte, zeigen bereits einige Projekte in der Wohnungswirtschaft. Dabei können Eigenstromerzeugung, Mieter- und Ladestrom im



Frank Urbansky
freier Journalist
LEIPZIG



Mieterstrom-Ladestation in der Tiefgarage eines Wohngebäudes

Idealfall und zum Nutzen aller Strombezieher im Wohnobjekt miteinander verbunden werden.

Bei Mieterstromprojekten bleibt immer genug Strom übrig

Der Berliner Mieterstromspezialist Solarimo hat die Erfahrung gemacht, dass gerade bei großen Projekten immer genug Strom übrigbleibt, der nicht im Gebäude verbraucht wird. „Deswegen kann man damit auch Ladesäulen betreiben und so den Eigenverbrauch im Gebäude erhöhen“, so Philip Manns, Projektplaner bei Solarimo.

Einfach sei dies jedoch nicht. Die PV-Anlagen würden den meisten Strom in der Mittagszeit erzeugen. Die bisherigen Ladegewohnheiten von E-Auto-Nutzern zeigen aber, dass vorrangig nachmittags oder in den Abendstunden geladen wird. Das, so Manns, sei jedoch auch die Zeit, wo sowieso am meisten Strom im Gebäude verbraucht wird. Zwar gebe es dann immer noch Überschussenergie, aber eben nicht so viel wie am Mittag.

„Deswegen kann man überlegen, wie der Eigenverbrauch erhöht werden kann, aber eben nicht in übertriebenem Maße“, so Manns. Untersuchungen seines Unternehmens zeigten, dass ein Einbeziehen der Ladeinfrastruktur den Eigenverbrauch um bis zu 6 % erhöhe.

Hinzu kommt die technische Begrenzung durch die Installation, die im Haus bereits vorliegt. Die Stromanschlüsse in Bestandsgebäuden seien für die bisherigen Verbraucher im Haus ausgelegt, nicht für das Laden von E-Autos. „Wenn man da jetzt 40 kVA frei hat, könnte man noch drei oder vier Ladesäulen mit je 11 kW anbieten. Wollen wir aber noch mehr Ladesäulen in Zukunft, braucht es ein Energiemanagementsystem, um das gleichzeitige Laden mehrerer >



Photovoltaik auf den Dächern von Wohngebäuden kann eine eigene Ladeinfrastruktur und die damit verbundenen Tarife unterstützen

Autos zu ermöglichen. Dadurch wird die Ladeleistung heruntergefahren und die Ladezeit erhöht“, so Manns. Das sei netzschonender.

Letztlich müsste sich das Verhalten der Mieter ändern: Sie müssten entweder in den Mittagsstunden laden (was in Zeiten von Corona mit vielen Homeoffice-Stunden ja möglich schien), oder aber das Auto dürfte nicht jeden Tag vollgeladen werden. Tatsächlich reicht eine Ladung bei einem durchschnittlichen Fahrweg von 35 km pro Tag und einer Reichweite von 250 km für gut eine Woche. Denkbar wäre es also, wochentags am Abend nur ein wenig und am Wochenende, wenn gerade in der Mittagszeit die höchste Leistung zur Verfügung steht, vollständig zu laden.



„Einen finanziellen Vorteil für die Vermieter sehe ich derzeit nicht.“

Philip Manns
Projektplaner bei Solarimo

Doch, bevor es soweit ist, braucht es eine Investition. „Das GEIG schreibt für die Wohnungswirtschaft nur vor, die Voraussetzung für die Ladeinfrastruktur, also Leerrohre und einen Raum für Anschlussmöglichkeiten, einzurichten“, so Manns. Man brauche aber auch die Ladepunkte. Und die würden mit jeweils mindestens 2.500 bis 3.000 € zu Buche schlagen. Die Ladepunkte hätten dann zwar eine Garantie von fünf Jahren. Derzeit fehlten aber die Erfahrungen, inwieweit Wartungen und Reparaturen noch einzurechnen seien.

Vom Eigenbetrieb der Ladepunkte rät er deshalb ab und empfiehlt die Suche nach einem geeigneten Contractor. Der könne dann sowohl den Mieterstrom als auch den Ladestrom mit getrennten und eichrechtskonformen Zählern erfassen und abrechnen. Die Zähler könnten dabei auch einer Wohnung, in der ein E-Mobilist wohnt, zugeordnet werden, was die Abrechnung vereinfache. Viele Vermieter wollen das nicht selbst machen, sondern setzen auf einen Partner, der die

Installation, den Betrieb und die Abrechnung übernimmt. „Einen Vorteil sehe ich vor allem im Marketing bei der Vermietung, wenn man eben einen E-Ladepunkt bereitstellen kann. Einen finanziellen Vorteil für die Vermieter sehe ich derzeit nicht“, so Manns. Für die Mieter gebe es den, denn der Ladestromtarif vom Contractor könnte 10 % unter dem gängigen Grundversorgertarif bleiben. Und das wären derzeit Preise unter 30 ct/kWh – mitunter die Hälfte von dem, was öffentliche Anbieter verlangen.

Kein Mieterstrom ohne Ladelösungen

Der Münchner Anbieter Polarstern verknüpft ebenfalls Mieter- mit Ladestrom. „Wir realisieren inzwischen praktisch kein Mieterstromprojekt mehr ohne die Installation von Ladelösungen“, betont Geschäftsführer Florian Henle. Auch Besitzer und Verwalter von bestehenden Gebäuden oder aus älteren Mieterstromprojekten kämen mit dem Wunsch, Ladestationen in das Energiekonzept zu integrieren. Sie reagierten damit jedoch weniger auf das GEIG, sondern auf die steigende Nachfrage seitens der Bewohner und Mieter.

Unterstützt werde dies durch die verbesserte Wirtschaftlichkeit der Anlageninvestitionen, weil mehr erzeugter Solarstrom direkt vor Ort genutzt werde. „60 % unserer Mieterstromprojekte haben eine Ladeinfrastruktur oder planen derzeit eine zu installieren“, so Henle. In einer Neubausiedlung in München etwa könnten Mieter zu ihren Tiefgaragenstellplätzen eine Wallbox erwerben, installieren und abrechnen lassen. Zusätzlich gibt es eine öffentliche Ladestation auf einem frei zugänglichen Parkplatz. Alle diese Ladestationen sind miteinander vernetzt. Eine Station steuert die anderen Ladepunkte. Damit ist auch ein dynamisches Lastmanagement möglich – immer ratsam, wenn mehrere Ladepunkte an einem Hausnetz hängen.

Der Netzüberlastung kann man auch entgehen, wenn man eine eigene Stromproduktion, etwa aus einer PV-Anlage, hat. „Ist der Netzanschluss eines Bestandsgebäudes ausgeschöpft, kann die installierte Leistung durch eine lokale Photovoltaikanlage gesteigert werden“, sagt Manuel Thielmann, Leiter dezentrale Energieversorgung bei Polarstern. Je höher die Netzanschlussleistung, umso höher die Kosten. Zudem sei selbst in Neubaugebieten oft keine höhere Anschlussleistung verfügbar.

Auch in Gießen hat das Unternehmen im Quartier „Am alten Flughafen“ für die Weimer Wohnbau GmbH & Co. KG ein solches Projekt realisiert. Neben Ladestationen für die Bewohner des Quartiers in den Tiefgaragen installierte Polarstern zusätzlich Außenladesäulen auf einem Quartiersparkplatz, der zugänglich für alle Quartiersbewohner ist.

Modulares und erweiterbares Konzept

Das Münchner Wohnungsunternehmen Dawonia Real Estate GmbH setzt beim Ladestrom auf eine Lösung des Anbieters Reev. In einer neugebauten Wohnanlage mit 380 Wohneinheiten, sieben Gewerbeeinheiten und 170 Tiefgaragenplätzen werden 72 % der Stellplätze für Ladesäulen vorgerüstet. „Das modulare und trotzdem skalierbare Konzept kann stufenweise erweitert werden, wenn die bestehenden Ladepunkte nicht mehr ausreichen. Die technische und planerische Basis wird schon zu Beginn gelegt. Daher können teure, spätere Umbauten vermieden werden“, so Regina Rabe, Projektleiterin Projektmanagement Neubau bei Dawonia. —

Statistik zur E-Mobilität

Anzahl Batterieelektrische Autos (BEV): 365.000

Anzahl Plug-in-Hybride (PHEV): 349.000

Angaben: Statista/KBA

Anzahl öffentliche Ladesäulen: 35.845 Normal- und 5.906 Schnellladepunkte, gesamt 41.751

Angaben: VDA

Anzahl privater Wallboxen: unbekannt

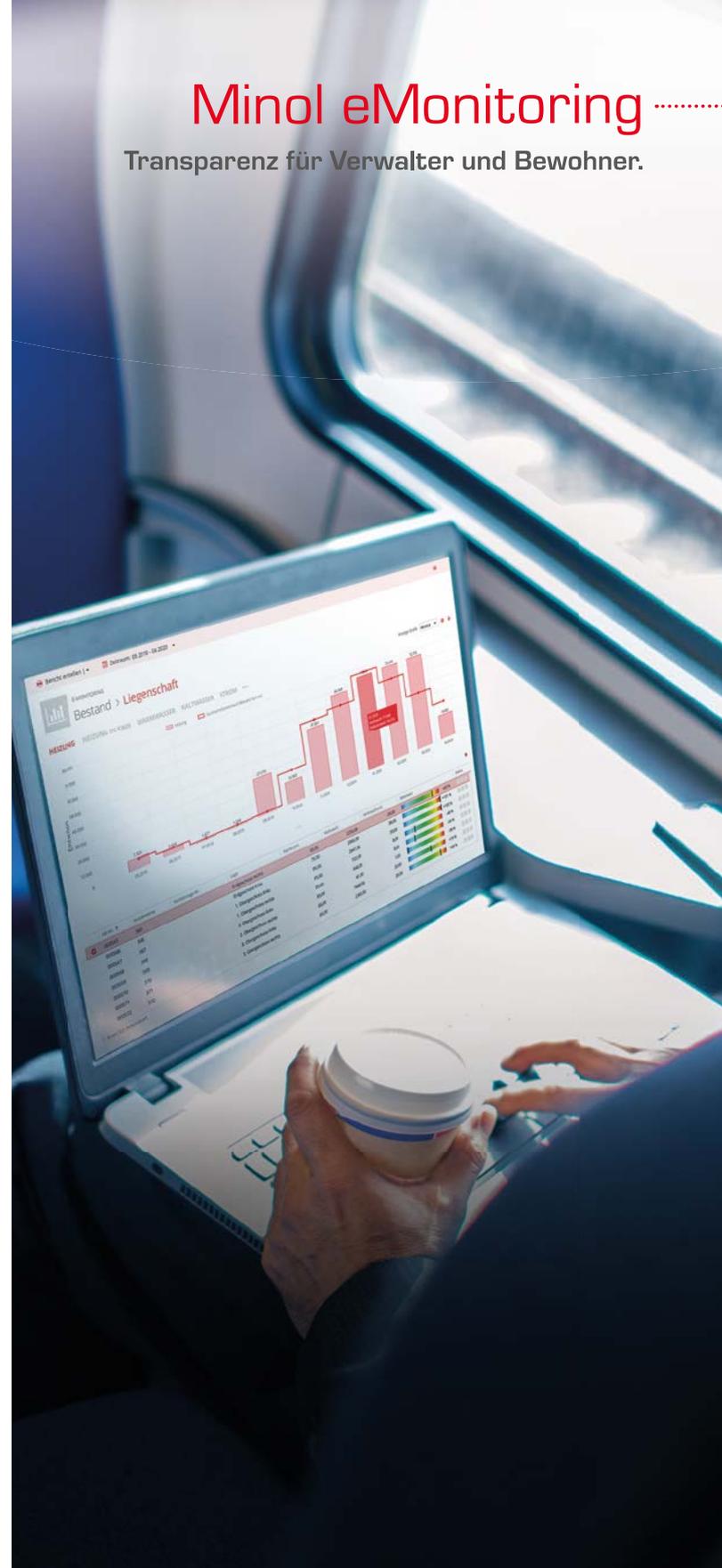
Potenzial privater Ladepunkte bei Gebäuden mit drei oder mehr Wohnungen: 0,45 bis 1,8 Mio.

Angaben: Dena

Zahlen: Stand Juni 2021

Minol eMonitoring

Transparenz für Verwalter und Bewohner.



Bereit für die Anforderungen der EED?

Schaffen Sie sich mit dem **Funksystem Minol Connect** die Basis für die Vorgaben der EU-Energieeffizienz-Richtlinie (EED) und beobachten Sie mit **Minol eMonitoring** Verbrauchsverläufe online.

Erfüllen Sie bereits heute die Anforderungen der EED für unterjährigere Verbrauchsinformationen.

TDM MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Auch die Wohnungswirtschaft ist am Zug

Klimaschutz steht ganz oben auf der Agenda und damit die Umstellung auf Elektromobilität. Der Druck auf die Industrie steigt – Politik und Konsumenten erwarten schnelle, nachhaltige Lösungen. Branchenübergreifende Ansätze sind das Stichwort, mit Anforderungen an die Wohnungswirtschaft.

Von Dr. Gerd Niklas Köster

Schon jetzt fährt auf den Straßen ein buntes Potpourri an E-Autos, E-Bikes, E-Scootern und Co. Doch ein großes Nadelöhr ist die Ladeinfrastruktur. Obwohl sie entscheidend für eine erfolgreiche, fahrzeugübergreifende Elektromobilität ist, hinkt sie bislang hinterher. „Wir diskutieren konkrete Maßnahmen und überlegen, wie Umstellen auf neue Antriebe. Wir erleben disruptives Denken. Systeme und Branchen müssen nun übergreifend miteinander arbeiten!“, fordert auch Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Deutschen Automobilindustrie, kürzlich auf der Internationale Automobil-Ausstellung (IAA).

Kostenfaktor Umrüstung

Auch wenn bis 2030 über eine Million öffentliche Ladesäulen entstehen sollen¹, wird das die privaten Ansprüche vieler Bewohner von Wohnquartieren nicht befriedigen.

Ein Kostenfaktor für die Vermieter stellt insbesondere das Verlegen neuer Stromversorgungsleitungen dar, denn die vorhandene Infrastruktur reicht in vielen Bestandsgebäuden nicht aus. Dabei hört der Stromanschluss nicht in der Tiefgarage auf. Oft ist der Hausanschluss schon ungenügend und entspricht nicht den modernen Energieanforderungen. Daher muss bei Neubauprojekten bereits im Projektentwicklungsprozess eine enge Abstimmung mit dem jeweiligen Netzanbieter bezüglich der benötigten



Dr. Gerd Niklas Köster

Studiendekan
Immobilienwirtschaft
Hochschule Fresenius
HAMBURG

Strommenge im Gebäude erfolgen. Der Vorteil im Wohnungsneubau ist, dass die Kosten zum Aufrüsten der einzelnen Stellplätze auf den Kaufpreis der Wohnungen umgelegt werden können. Bei Bestandsobjekten ist dieser Prozess jedoch nur bedingt möglich. Somit bleiben die Kosten für neue Leitungen oft beim Eigentümer hängen und können nicht vollständig auf den Bestandsmieter übertragen werden. Dies stellt eine nicht zu unterschätzende Herausforderung für die Wohnungswirtschaft dar. Das Umrüsten auf eine moderne Mobilität erfordert kostenintensive Sanierungsmaßnahmen. Auch wenn hierfür eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten vorhanden ist.

Brandschutz wird hitzig diskutiert

Ein weiteres Thema ist und bleibt der Brandschutz. Elektrofahrzeuge bilden aufgrund ihres Akkus ein hohes Brandlastrisiko. Viele Bewohner von Wohnimmobilien fühlen sich heute unwohl, wenn ihr Nachbar sein Elektrofahrzeug in der Tiefgarage oder auf einem Außenstellplatz in direkter Nähe zu ihrer Wohnung parkt und auflädt. So ist es in den letzten Jahren immer wieder zu Gerichtsprozessen gekommen, weil über das Abstellen und Aufladen von Elektroautos in der Wohneigentumsgemeinschaft keine Einigung erzielt werden konnte. Aufgeheizt wurde dieses Thema durch die Verbreitung von Internetvideos, welche in Brand geratene Elektroautos zeigen, die von der Feuerwehr nur schwer zu löschen waren. Damit entstand der Eindruck, dass Elektrofahrzeuge ein erhöhtes Risiko im Wohnungsbau darstellen.

Automobilhersteller haben selbst den größten Respekt vor dieser neuen Technologie. Beschädigte Elektrofahrzeuge werden vor Instandsetzung 24 h auf einem Quarantänestellplatz beobachtet. Erst dann dürfen sie in das Werkstattgebäude überführt werden. Dabei muss der spezielle Stellplatz einen Mindestabstand von 5 m zum Gebäude haben, um einen möglichen Brandüberschlag zu verhindern. Dieses Beispiel zeigt das vorhandene Risikopotenzial für den Wohnungsbau. Somit ist der Brandschutz neben der Energieversorgung als wesentlicher Sicherheits- und Kostenfaktor bei der Unterbringung von Elektroautos in Wohnprojekten zu beachten.

Wenn also in Zukunft ein Großteil der Bewohner von Wohngebäuden ihr Elektrofahrzeug in der Tiefgarage parkt, wird dies ganz andere Brand-szenarien hervorrufen als heute. Die ortsansässigen Feuerwehren arbeiten schon an innovativen Löschkonzepten. Zusätzlich liefert die VDE-Norm strenge Brandschutzanforderungen an die Installation einer Wallbox.² Hiermit will der Gesetzgeber die Sicherheit der Ladeprozesse erhöhen. So muss zum Beispiel jede einzelne Ladeeinrichtung über einen eigenen FI-Schalter verfügen.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Elektrofahrzeug in einer Tiefgarage Feuer fängt, ist nach einem aktuellen Gutachten des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) nicht höher

als bei Benzin- oder Dieselfahrzeugen.³ Der aktuellen Wissenschaft zufolge, haben Elektrofahrzeuge kein erhöhtes Brandrisiko gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen. Jedoch ist der Brandbekämpfungsprozess im Ernstfall wesentlich komplexer. Damit kann das Brandüberschlagsrisiko auf den Wohnungsteil eines Gebäudes sowie die Brandlast auf Gebäudekonstruktionen erhöht sein. Schlussendlich ist das Brandschutzkonzept von Wohnimmobilien ein wichtiger Erfolgsfaktor, um auch in Zukunft möglichst vielen Bewohnern einen sicheren Stellplatz für ihr Elektrofahrzeug zur Verfügung stellen zu können.

Freie Fahrt für Elektromobilität

Eins ist sicher, an Elektromobilität führt kein Weg mehr vorbei. Hierbei nimmt die Wohnungswirtschaft eine wichtige Schlüsselposition im Transformationsprozess ein. Schließlich haben Eigentümer und Mieter mithilfe neuer Gesetze in Zukunft ein Recht, ihr Fahrzeug auf ihrem Stellplatz zu laden. Eine Zustimmung der Wohneigentümergeinschaft (WEG) ist nicht mehr notwendig, es genügt ein Antrag.

Bis vor kurzem war es noch ein steiniger Weg, für Eigentümer und Mieter, zur Installation der eigenen Ladestation in der Tiefgarage. Erst im letzten Jahr ist das Wohneigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG) in Kraft getreten. Es ermöglicht jedem Wohnungseigentümer den Einbau einer Ladeein- >



Das E-Auto bequem zu Hause laden – bald Standard? Die Wohnungswirtschaft nimmt hier eine Schlüsselposition ein: Ladestationen müssen installiert werden, mit neuen Anforderungen an den Brandschutz und Stromleitungen

richtung auf seinem Stellplatz, im oder außerhalb des Gebäudes. Bei der Installation der Wallbox können die übrigen Mitglieder der Wohneigentümergeinschaft lediglich über deren Installationsprozess mitbestimmen. Infolgedessen ist es auch für Mieter einfacher, eine Ladestation auf ihrem Stellplatz durchzusetzen. Hierfür muss nur ihr Vermieter einen Antrag bei der Eigentümergemeinschaft stellen.⁴

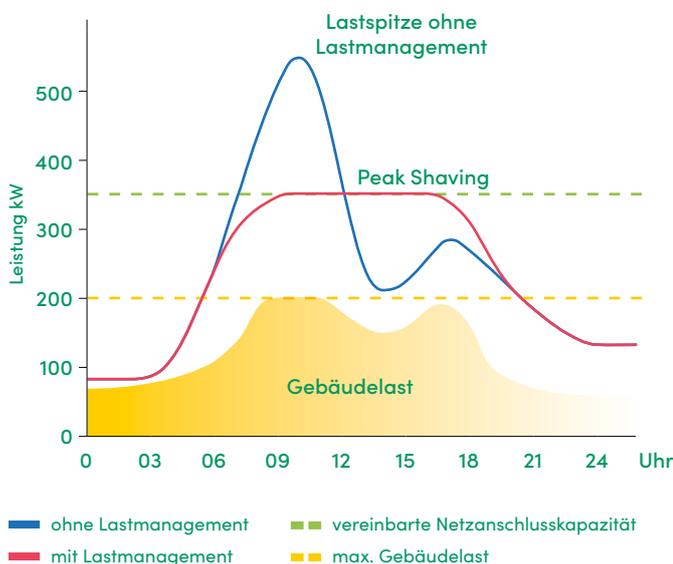
„Einkaufsladen“: Einkaufen und Laden

Eine zusätzliche Ladeoption wird es in Zukunft auch auf den Kundenparkplätzen von Verbrauchermärkten geben. Die Menschen werden ihre Fahrzeuge also vermehrt während des Einkaufens aufladen. Da auch das Thema „Wohnen auf dem Supermarkt“ aufgrund des Flächenmangels in deutschen Innenstädten von der Stadtplanung befürwortet wird, wird die Verschmelzung von öffentlichen und privaten Ladevorgängen weiter voranschreiten. Schon heute müssen bei der Quartiersentwicklung Ladesäulen für die Öffentlichkeit bereitgestellt werden. Hierbei entstehen zusätzliche Kosten, welche schon im Projektentwicklungsprozess berücksichtigt werden müssen.

Woher kommt der Strom?

Wie eingangs erwähnt, ist die Anschlussleistung des Hausanschlusses einer der wesentlichen Risikofaktoren für die Wohnungswirtschaft. Ist die Anschlussleistung für die geforderten Ladeeinrichtungen nicht ausreichend, muss der Anschluss zum Beispiel durch zusätzliche Trafostationen und Strombereitstellungen kostenintensiv erhöht werden. Eine weitere

Vermeidung von Spitzenlasten durch Lastmanagement



Alternative hierzu bietet das intelligente Lastenmanagement. Dieses wiederum verteilt verfügbare Stromreserven aus dem Hausstrom auf die einzelnen Ladestationen. Insbesondere bei alten Wohnungsbeständen besteht jedoch das Risiko, dass die Elektroinstallation des Gebäudes nicht für ein modernes Lastenmanagement ausgelegt ist. Somit ist auch hier das Umrüsten auf Elektrofahrzeuge in der Tiefgarage eine kostenintensive Sanierungsmaßnahme. Grund hierfür ist, die zusätzliche Neuverlegung erforderlicher Elektroinstallationen sowie deren Verteilung mithilfe zusätzlicher Sicherungskästen.

Anders als beim Bestand ist beim Neubau in Zukunft vor allem das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) für die Wohnungswirtschaft von Interesse. Dieses Gesetz dient zur Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im Gebäudebereich. Gemäß seinen Vorgaben muss beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen jeder Stellplatz mit einem Leerrohr für die Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Auch bei der Modernisierung von Wohnbauprojekten muss ab einer Anzahl von zehn Stellplätzen in Zukunft jeder Stellplatz mit einem Leerrohr für spätere Elektrokabel ausgestattet werden.⁵

Weniger Lärmbelastung

Offensichtlich ist die Integration der neuen Elektromobilität eine kostenintensive Angelegenheit, jedoch beinhaltet sie auch viele Vorteile. Insbesondere die geringen Lärmemissionen der Elektrofahrzeuge erhöhen die Aufenthaltsqualität in Wohngebäuden. Momentan sind Lärmemissionen im Quartier oft ein Problem bei Genehmigungsprozessen und verhindern das Schaffen zusätzlicher Wohneinheiten. Im Realisierungsprozess müssen Wohnungsneubauten nicht selten mit aufwendigen Schallschutzmaßnahmen ausgestattet werden. Gleichzeitig haben die heute vorhandenen Lärmemissionen auch Auswirkungen auf die Gestaltung von Grundrissen. So wird im Lärmschutzgutachten häufig eine Anordnung von Schlaf- und Aufenthaltsräumen „zur lärmabgewandten Seite“ gefordert. Diese Vorgabe führt in der Regel zur nicht optimalen Gestaltung von Grundrissen und zur Verschwendung von Wohnfläche. Je höher der Anteil an Elektromobilität im Wohnquartier steigt, umso mehr würde dieser Risikofaktor in Zukunft entfallen.

Carsharing steigert die Attraktivität

Eine wichtige Schlüsselposition bei der Umrüstung auf Elektromobilität ist das Angebot „Residential Carsharing“. Hierbei werden stationäre Fahrzeuge für die Anwohner eines Wohnquartiers oder einer Immobilie auf Abruf zur Verfügung gestellt. Die Autos können von jedem Bewohner zeitlich flexibel gemietet werden. Solche Konzepte fördern nicht nur die Elektromobilität, sondern sie wirken sich auch positiv auf die Vermarktung der Wohneinheiten aus. Gleich-

zeitig entspannen sie den Stellplatzschlüssel und reduzieren damit die Herstellung unnötiger Stellplätze. Carsharing-Angebote in Form von Elektroautos erhöhen die Nachhaltigkeit und den Gesamtwert einer Immobilie. Um diese Konzepte intelligent in den Wohnungsbau zu integrieren, bieten sich Partnerschaften mit Carsharing-Betreibern an. Gleichzeitig wird auch der Stellenwert von quartiersübergreifenden Mobilitätskonzepten weiterhin an Relevanz gewinnen. So müssen in der Hamburger Hafencity schon heute 30 % aller Tiefgaragenstellplätze für ein Carsharing-Konzept zur Verfügung gestellt werden.⁶ In Zukunft werden also nicht nur die Autos der Bewohner in der Garage stehen. Heute geht der Trend ganz klar zu intelligenten Betreiberkonzepten.

Eine Investition in die Zukunft

Die Integration von Elektromobilität in Wohnimmobilien bietet eine große Chance für die Wohnungswirtschaft. Auch wenn die Investitionskosten erst einmal intensiv sind, überwiegen die Zukunftschancen. Insbesondere der Rückgang von Schadstoff- und Lärmemissionen erhöht die Wohnqualität und vereinfacht indirekt Genehmigungsverfahren. Momentan eignen sich E-Autos insbesondere für den urbanen Raum, daher sind überwiegend innerstädtische Immobilien betroffen. Sobald die Reichweite der Fahrzeuge erheblich steigt, wird auch der Wohnungsbau in ländlichen Regionen um das Umrüsten nicht herumkommen. Immerhin ist es Ziel des Klimaschutzprogramms der deutschen Bundesregierung, bis 2030 circa 7 bis 10 Mio. Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen zuzulassen.⁷ Dies wird wiederum nur möglich, wenn auch die deutsche Wohnungswirtschaft eine Infrastruktur zur Verfügung stellt.

Auch wenn die Investitionskosten zunächst intensiv sind, überwiegen die Zukunftschancen der E-Mobilität für die Wohnungswirtschaft.

¹ Vgl. Die Bundesregierung (2019): Mehr Ladestationen für Elektroautos. Masterplan Ladeinfrastruktur. Abruf am 14.07.2021.

² Vgl. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club – ADAC (2020): Die eigene Wallbox: Leitfaden für Mieter und Eigentümer. Abruf am 16.07.2021.

³ Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft – GDV (2021): E-Autos in Tiefgaragen: Keine erhöhte Brandgefahr feststellbar. Abruf am 12.07.2021.

⁴ Vgl. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2020): Das Wohneigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG). Die Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes. WEG-Reform. Abruf 10.07.2021.

⁵ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2020): Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG). Abruf am 28.06.2021.

⁶ Vgl. Hafencity Hamburg GmbH (2017): Smart Mobility Hafencity. Von nachhaltiger Stadtentwicklung zu nachhaltigen Mobilitätsstrukturen und -optionen. Abruf am 14.07.2021.

⁷ Vgl. Die Bundesregierung (2019): Klimaschutzprogramm 2030. Förderung des Umstiegs auf Elektrofahrzeuge. Abruf am 13.07.2021.



AiBATROS



DAS WOHNUNGS-ABC(D)

NEUE DIMENSION

**AiBATROS®
LEERSTAND-
SANIERUNG**



- ▶ EFFIZIENTE BEWERTUNG DES IST-ZUSTANDS VON WOHNUNGEN
- ▶ AUTOMATISCHE MAßNAHMEN-VORSCHLÄGE INKLUSIVE KOSTEN
- ▶ SCHNELLER VERGLEICH VERSCH. INSTANDHALTUNGSVARIANTEN

WEBINARE zum Kennenlernen

Leerstandsaniegerung
mit AiBATROS®

14.09. / 07.10. / 14.10.2021

Jetzt kostenfrei anmelden
WWW.AiBATROS.COM

TDM INTERVIEW MIT FABIAN VIEHRIG

„Derzeit entsteht oft der Eindruck, dass mehr Hürden geschaffen werden als abgebaut.“



Im Hinblick auf die Wärmewende oder Verkehrswende scheinen die Hoffnungen vieler Akteure auf der Wohnungswirtschaft zu ruhen. Doch welche Rahmenbedingungen beeinflussen die Schaffung von Ladeinfrastrukturlösungen in Bestand und Neubau?

Fabian Viehrig arbeitet seit 2010 im GdW-Referat Energie, Bauen und Technik und leitet den Bereich Bauen und Technik. Damit ist er auch verantwortlich für die technischen Themen der Elektromobilität.

Es wird immer wieder von smarten Lademanagementlösungen gesprochen. Sind die Stromnetze in bestehenden Wohnsiedlungen und Bestandsgebäuden überhaupt dafür ausgelegt, in größerem Stil E-Fahrzeuge zu laden?

Das Thema Laden und Leistungsfähigkeit der Stromnetze ist immer wieder Ausgangspunkt vieler Diskussionen. Prinzipiell sind die Netze so

ausgebaut, dass die geplanten Hausanschlussleistungen bedient werden können. Das bedeutet, dass sich die Leistungsfähigkeit der Netze insbesondere an den ehemals prognostizierten Leistungen der Gebäude und der angenommenen künftigen Bebauung orientiert, als die E-Mobilität noch keine Rolle spielte. Aber Leistungsreserven sind immer vorhanden. Die Leitungsquerschnitte sind vielfach belastbar. Ein wichtiger, leistungslimitierender Faktor sind allerdings die Trafostationen. Sie können mit vertretbarem Aufwand aber relativ einfach an künftige Leistungsbedarfe angepasst werden. Insofern bieten unsere Stromnetze aktuell und künftig installierbare Leistungsreserven. Natürlich erfordern leistungsfähige Netze aber immer wieder hohe Investitionen.

Ein anderer wichtiger Aspekt im Zusammenhang mit dem Laden sind die Lademanagementlösungen. Man

muss hier eigentlich zwischen Last- und Lademanagement unterscheiden. Das Lastmanagement ist insbesondere wichtig für den Gebäudeanschluss. Es begrenzt statisch oder dynamisch die potenziell beziehbare Leistung auf die sogenannte Leistungsreserve des Hausanschlusses, die nicht

für Nutzungen wie Waschen, Kochen oder Licht benötigt wird. Lademanagementlösungen können hingegen einzelne Batterieladezustände berücksichtigen und Ladevorgänge initiieren.

Für die Zukunft und die Ortsnetze wichtig ist jedoch das Zusammenspiel von bezogenen Leistungen des Hausanschlusses und den verfügbaren Strommengen im Netz. Dies erfordert nicht in erster Linie smarte Lademanagementlösungen, sondern vielmehr intelligente Hausanschlüsse mit sogenannten Smart Meter Gateways. Diese können mit dem Stromnetz kommunizieren. Bevor wir jedoch von einem intelligenten Netz sprechen können, wird noch einige Zeit vergehen.

Welche baulich-technischen Aspekte sehen Sie bezogen auf Bestand und Neubau bei der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität als vordringlich an?

Letztendlich ist immer alles eine Frage der beabsichtigten Lösung res-

pektive Geschäftsmodells und der zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Insofern sind verschiedene Ausstattungen von Gebäuden oder Parkplätzen mit Ladeinfrastrukturen denkbar. Für den Neubau ist dringend zu empfehlen, die Vorgaben des GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) einzuhalten – also die notwendigen Leerrohre, Kabeltrassen und Räumlichkeiten für Elektroanschlüsse vorzusehen. Es macht aber höchstwahrscheinlich auch großen Sinn, in einem Neubau Direktlademöglichkeiten, also eine komplette Verkabelung zumindest einiger Stellplätze, vorzusehen.

Für den Bestand stellt sich die Situation ungleich schwieriger dar. Je nach vorhandener Situation ist zu prüfen, ob das Gebäude Reserven für den Anschluss und die Installation einer separaten Ladeinfrastruktur hat. Je nach beabsichtigtem Geschäftsmodell kann ein Dienstleister beauftragt werden, die Ladeinfrastrukturen zu installieren und zu betreiben oder das Wohnungsunternehmen übernimmt Installation und Betrieb in eigener Regie.

„Im Bestand sollte die zu vernünftigen Kosten installierbare Ladeleistung im Vordergrund stehen. Zwei kleine Anschlüsse sind besser als keiner.“

Dann wäre zu prüfen, ob eine zusätzliche Zählerinfrastruktur in den entsprechenden Räumlichkeiten installiert und vorgehalten werden kann, damit die Mieter sich selber um den Strom kümmern können. Es sind aber auch andere Lösungen denkbar. Im Anschluss sind die entsprechenden Installationsarbeiten zu beauftragen, zum Beispiel für 10 % der Parkplätze. Da zukünftige Erweiterungen der Elektroladeinfrastruktur möglich sein sollten, ist hierbei wiederum eine Leerrohrverrohrung mitzudenken.

Und was ist mit der Leistungsfähigkeit?

Das Thema Ladeleistung wird immer wieder hinterfragt. Ein 11 kW-Anschluss wird derzeit als ausreichend

und zukunftssicher angesehen. Doch im Bestand werden 11 kW Ladeleistung vielfach nicht möglich sein. Erfahrungen zeigen aber, dass aufgrund des nie leeren Batterieladezustandes und der möglichen Ladezeiten auch ein Laden mit 3,7 kW ausreichend sein kann. Insofern sollte die zu vernünftigen Kosten installierbare Ladeleistung im Vordergrund stehen. Zwei kleine Anschlüsse sind besser als keiner. Wichtig ist und bleibt die Zusammenarbeit mit den Experten der Elektroinnung.

„Viele Wünsche von Mietern werden kurzfristig unbefriedigt bleiben.“

Meist spricht man beim Thema E-Mobilität über Wallboxen in den Tiefgaragen oder Ladesäulen im öffentlichen und halböffentlichen Raum. Doch wie steht es um die sonstigen Elektrofahrzeuge wie Elektrofahrräder, -scooter, -lastenräder? Benötigen sie nicht auch spezifische und leicht zugängliche Infrastrukturen für sicheres und geschütztes Abstellen, Laden und Aufbewahren?

Das ist richtig. Tatsächlich sehen wir in vielen Wohnungsbeständen eine starke Zunahme von Elektrofahrrädern. Diese stellen uns mitunter vor neue Probleme. Diese Räder sind zum einen nicht nur schwerer und damit schwieriger in die üblichen Fahrradkeller zu manövrieren, wodurch die Bedarfe an ebenerdigen, sicheren, überdachten Abstelllösungen für diese teureren Fahrzeuge steigen. Zum anderen wird nach Lademöglichkeiten am Abstellort gefragt. In den meisten Bedienungsanleitungen dieser Fahrräder steht aber der Hinweis, dass ein Laden der Batterien nur unter Aufsicht stattfinden darf. Oft sind die Batterien ausbaubar und in entsprechenden Ladestationen dann in der Wohnung zu laden. Die hierfür erforderlichen Leistungen entsprechen üblichen Haushaltsgeräten, sodass ein Laden an klassischen Steckdosen erfolgen kann.

Langfristig sehe ich eine deutliche Zunahme von elektrisch betriebenen Mobilien, die eine Reaktion unserer Wohnungswirtschaft erfordern. Es sollte bei Neubauten, Sanierungen

und Bestandsentwicklungen überlegt werden, wie diese Mobile möglichst barrierefrei abgestellt werden können. Hierfür gibt es kein Patentrezept, sondern nur lokale Lösungen.

Welche organisatorischen Herausforderungen sehen Sie für die Wohnungswirtschaft? An welchen Punkten erwarten Sie Unterstützung von der Politik?

Organisatorische Herausforderungen ergeben sich derzeit durch punktuelle Nachfragen nach Lademöglichkeiten. Wohnungsunternehmen schildern, dass das Laden mit Hilfe einer Verlängerungsschnur aus dem Keller oder der Küche vielfach vorzufinden ist. Das kann im Hinblick auf die steigende Anzahl an Elektrofahrzeugen sicherlich keine Lösung sein und nicht toleriert werden. Aber ein strukturiertes Vorgehen ist schwierig und alles auf einmal nachzurüsten, geht nicht. So werden viele Wünsche kurzfristig unbefriedigt bleiben.

Ferner wird es organisatorisch schwierig werden, gebäudeferne Stellflächen mit Elektroinfrastruktur auszurüsten – erst recht, wenn öffentliches Straßenland durchquert werden muss. Auch der Betrieb von öffentlichen Ladeinfrastrukturen oder von Ladeinfrastrukturen mit wechselndem Nutzerkreis ist keine leichte Aufgabe für ein Wohnungsunternehmen. Doch kann man hier auf bewährte Dienstleistungslösungen zurückgreifen.

Nun stellen Veränderungsprozesse letztendlich immer eine Herausforderung dar – und die Verkehrswende ist neben der Wärmewende wohl eine der größten Zukunftsaufgaben. Speziell für die Wohnungswirtschaft wünschen wir uns von der Bundespolitik natürlich finanzielle Unterstützung durch spezielle Förderprogramme für Mehrfamilienhäuser. Darüber hinaus und noch viel mehr fordern wir von der Politik, dass beim Zusammenwachsen der Sektoren und beim Organisieren der Elektromobilität in Zukunft Steine aus dem Weg geräumt werden, damit die Wohnungswirtschaft im Rahmen ihrer Möglichkeiten diese Transformation auch gestalten kann. Derzeit entsteht oft der Eindruck, dass mehr Hürden geschaffen werden als abgebaut.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Olaf Berger. —

TDM 1. HAUFE SUMMIT REAL ESTATE

Bahn frei für die neue Mobilität

Die Bedeutung individuell genutzter Autos nimmt ab, Elektroautos setzen sich durch und am Horizont nimmt das autonome Fahren Gestalt an: Die Mobilität verändert sich derzeit grundlegend. Das stellt auch die Wohnungswirtschaft vor Herausforderungen, wie beim 1. Haufe Summit Real Estate im Panel „Future Mobility“ deutlich wurde.

Von Christian Hunziker



Beim Panel „Future Mobility“ diskutierten Fermin Bustamante (l.) und Dr. Matthias Rasch (r.) mit Moderator Dirk Labusch (M.) über die Mobilität der Zukunft. Live zugeschaltet wurde Michael Fischer (nicht im Bild)

Die Diskussionsteilnehmer

Fermin Bustamante, Director Sales and Operations der Vattenfall Incharge

Michael Fischer, Head of PR and Public Affairs bei Weshare
Dr. Matthias Rasch, Geschäftsführer der Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH

Moderation: Dirk Labusch, Chefredakteur „Immobilienwirtschaft“

Für Fermin Bustamante steht fest: Die großen Veränderungen der Mobilität werden nicht erst in ein paar Jahren eintreten, sondern sind schon längst im Gang. „Wir bewegen uns im Moment in rasender Geschwindigkeit von einem Innovationsmarkt in einen Massenmarkt hinein“, sagte der Director Sales and Operations bei Vattenfall Incharge im Rahmen des Panels „Future Mobility – Mobilitätswandel und die Auswirkungen auf die Immobilienwirtschaft“ beim 1. Haufe Summit Real Estate in Hamburg. Immer mehr Wohnungsnutzer hätten ein Elektroauto und verlangten deshalb von ihrem Vermieter, ihnen die Möglichkeit zum Aufladen ihres Fahrzeuges zu geben, sagte Bustamante, dessen zum Vattenfall-Konzern gehörender Arbeitgeber Elektromobilitätslösungen anbietet. „Wer sich jetzt nicht vorbereitet, gerät schnell ins Hintertreffen.“

Elektromobilität war eines der großen Themen in der Runde, die von Dirk Labusch, dem Chefredakteur



Christian Hunziker

freier
Immobilienjournalist
BERLIN

des Fachmagazins „Immobilienwirtschaft“, moderiert wurde. Doch in der Diskussion ging es auch um übergreifende Fragen: Wie soll sich die Wohnungswirtschaft vor dem Hintergrund der sich verändernden Anforderungen an die Mobilität verhalten? Soll sie selbst aktiv werden oder zunächst die weitere Entwicklung abwarten? Und wo kann sie eigenständig agieren, wo ist sie auf Partner angewiesen?

Einen Einblick in die praktische Arbeitsweise eines kommunalen Wohnungsunternehmens gab Dr. Matthias Rasch, Geschäftsführer der Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH in Lübeck. Seit ungefähr zwei Jahren beschäftigt sich sein Unternehmen mit der Elektromobilität, berichtete er. Dabei habe es zuerst die eigene Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb umgestellt und damit auch die Frage der Ladeinfrastruktur aufgeworfen. Mittlerweile sei das Thema im Neubau angekommen. So plane die Trave zum >

DESIGN-BODENBELÄGE

für den Wohnungsbau



Gerflor
theflooringgroup

Gerflor ist mit seinen hochwertigen CREATION Design-Bodenbelägen aus Vinyl Ihr Partner bei Neubau und Renovierung:

- Authentische Holz- und Steindesigns
- Strapazierfähig und pflegeleicht
- Wohngesund, zu 100 % recycelbar
- Feuchtraumgeeignet, fußwarm
- Einfach zu verlegen, schnell lieferbar
- Barrierefreie Bodengestaltung
- Persönliche Beratung vor Ort

Sie haben Fragen zu Wohnungsbau-Bodenbelägen von Gerflor oder wünschen eine Beratung: wohnungsbau@gerflor.com / Tel. 02241 - 125 30 637 / www.gerflor.de

Über den Haufe Summit Real Estate

Am 18. Mai 2021 fand der 1. Haufe Summit Real Estate in Hamburg statt. Im Hotel „Le Méridien“ trafen sich hochkarätige Vertreter der Immobilienbranche. Im Fokus stand das Thema „Zukunftsfähiges Planen, Bauen und Wohnen“. Das hybride Event brachte Vertreter aus Industrie und Dienstleistung mit denen aus Wohnungs- und Immobilienunternehmen an einen Tisch – eine spannende Mischung, bei der visionäre Ansichten und Fachargumente ausgetauscht wurden. Interessierte Zuschauer konnten das Geschehen per Livestream verfolgen. Das Moderationsteam rund um die Redaktionen der Haufe Fachmagazine „DW Die Wohnungswirtschaft“ und „Immobilienwirtschaft“ führte in vier Panels durch den Tag.

Eine Zusammenfassung der Panels, Videos sowie Impressionen finden Sie unter www.summit.haufe.de/real-estate.

Save the Date: Der nächste Haufe Summit Real Estate findet am 26. April 2022 statt.

Beispiel bei der Entwicklung eines Neubauquartiers in Travemünde, das sie zusammen mit drei anderen Wohnungsunternehmen realisiert, von Anfang an, Ladesäulen einzurichten.

Auch im Wohnungsbestand sei der Aufbau einer Infrastruktur für Elektromobilität erforderlich, sagte Rasch weiter – besonders für ein kommunales Unternehmen, das sich einer entsprechenden politischen Erwartung ausgesetzt sehe. Derzeit installiert die Trave auf eigenen Grundstücken zehn öffentlich zugängliche Ladesäulen, wobei sie zwei unterschiedliche Betreibermodelle ausprobiert. Es gehe darum, so Rasch, sich „ein Stück vorzutasten“ und herauszufinden, wie das Angebot angenommen werde und ob sich damit Geld verdienen lasse.

Carsharing mit Potenzial

Wie Wohnungsunternehmen und Carsharing-Betreiber zusammenarbeiten können, beleuchtete Michael Fischer, Head of PR and Public Affairs bei dem zum VW-Konzern gehörenden (und ausschließlich auf Elektroautos setzenden) Anbieter Weshare. Zwar spiele das eigene Fahrzeug noch die Hauptrolle, räumte Fischer ein. Doch geteilte Mobilität sei ein großer Trend und die Bedeutung des individuell genutzten Autos werde in Zukunft zumindest in den Städten zurückgehen. Zudem werde auch politischer Druck dazu führen, dass sich immer mehr Wohnungsunternehmen mit dem Thema auseinandersetzen würden.

Zu unterscheiden ist dabei laut Fischer zwischen dem stationsbasierten Carsharing und dem Free-Floating-Carsharing, bei dem die Fahrzeuge nicht an festgelegten Stellplätzen geparkt werden müssen. Während es beim stationsbasierten Carsharing bereits erfolgreiche Anwendungsfälle in der Zusammenarbeit mit Wohnungsunternehmen gebe, sei die

Branche beim Free-Floating-Modell noch nicht über Pilotprojekte hinausgekommen. Zunehmen werde außerdem das private Carsharing, bei dem private Autobesitzer über eine digitale Lösung ihr Fahrzeug ausleihen. „Da ist unwahrscheinlich viel Potenzial vorhanden“, sagte Fischer.

Eine wichtige Frage bei Kooperationsmodellen zwischen Wohnungsunternehmen und Carsharing-Betreibern sei, wer die Kosten bei mangelnder Auslastung übernehme, erklärte Fischer weiter. Zudem wies er auf einen nicht unerheblichen positiven Nebeneffekt des Carsharing-Modells bei Neubauten hin: Projektentwickler und Wohnungsunternehmen müssten dann unter Umständen weniger Stellplätze errichten und könnten möglicherweise sogar auf die teure Tiefgarage verzichten.

Mobilität integriert denken

Entscheidend sei es jedoch, Mobilität gerade im Neubaubereich von Anfang an integriert zu denken, betonte Fischer weiter. „Es reicht künftig nicht, irgendwo eine Ladesäule hinzustellen.“ Alle Einzelprojekte müssten in ein umfassendes Mobilitätskonzept eingebunden sein, bestätigte Matthias Rasch von der Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH. Zwar habe er noch nirgends eine ausgereifte Strategie gesehen; die Wohnungswirtschaft habe aber erkannt, dass Handeln nötig sei. „Die Strategie, gar nichts zu machen – diese Zeit ist vorbei“, sagte Rasch.



„Ich glaube, dass sich in Zukunft Contracting-Modelle durchsetzen werden.“

Fermin Bustamante



„Die Strategie, gar nichts zu machen – diese Zeit ist vorbei.“

Dr. Matthias Rasch

Vattenfall-Vertreter Fermin Bustamante wies darauf hin, dass zuletzt deutlich mehr Elektroautos zugelassen wurden. Deshalb bleibe den Wohnungsunternehmen gar nichts anderes übrig, als sich mit dem Thema auseinanderzusetzen und eine Ladeinfrastruktur für Elektroautos aufzubauen. Das bedeute aber nicht, dass die Wohnungsunternehmen diese Infrastruktur selbst betreiben müssten. „Ich glaube, dass sich in Zukunft Contracting-Modelle

durchsetzen werden“, sagte Bustamante. Vattenfall biete jetzt schon an, Ladesäulen aufzubauen und auch die Abrechnung zu übernehmen. Dabei seien die Kosten im Neubau sehr viel günstiger als im Bestand, führte Bustamante weiter aus. Während im Neubau pro Ladesäule mit circa 500 € zu rechnen sei, betrügen die Kosten im Bestand 4.000 bis 5.000 €. Das liege unter anderem daran, dass bei bestehenden Gebäuden oft Wände durchbohrt werden müssten.



„Das Wesentliche ist, dass man Mobilität im Neubaubereich von Anfang an integriert denkt.“

Michael Fischer

auch darin, dass das autonome Fahren in nicht allzu ferner Zukunft Realität wird. Das dürfte erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Planung von Wohnquartieren haben – ein Aspekt, der aus Zeitgründen nicht erörtert werden konnte.

Doch auch kurzfristig werde sich die Mobilität verändern, betonte Weshare-Sprecher Fischer – nicht nur, weil der Druck von Mieterseite zunehmen werde. Vielmehr komme auch das finanzielle Argument zum Tragen: Immer mehr Städte würden Parkraumbewirtschaftungszonen einrichten und die Preise für Anwohnerparkausweise erhöhen, und manche Parkplätze würden anderen Nutzungen wie Wohnen oder Erholung zugeführt. Mieter würden deshalb künftig nicht mehr in jedem Fall mit dem eigenen Auto zu ihrem Wohnhaus kommen. „Dann“, so Fischer, „muss man sich Gedanken machen, wie die Menschen mobil bleiben.“

Blick in die Zukunft

Moderator Dirk Labusch wollte von den Panelisten auch wissen, wie sich die Mobilität in Zukunft entwickeln wird. Alle drei Diskussionsteilnehmer waren sich einig, dass der Trend zum Elektroauto gehe, während es, so Matthias Rasch, eine „hypothetische Frage“ sei, ob sich eines Tages das Wasserstoff-Auto durchsetzen werde. Übereinstimmung herrschte

ROCKWOOL Baustellenverschnitt? Da machen wir neue Steinwolle draus!



Rockcycle: Der ROCKWOOL Recycling-Service für WDV-Systeme

ROCKWOOL Dämmstoffe eignen sich ideal für Wärmedämm-Verbundsysteme. Aber wohin mit dem Baustellenverschnitt? Ganz einfach – zurück zu uns. Denn unsere Steinwolle ist 100% recycelbar. Mit Rockcycle bieten wir Ihnen einen Recycling-Service zur umweltgerechten Entsorgung von Baustellenverschnitt an. Ein Problem weniger für Sie. Eine nachhaltige Lösung mehr von uns. Neue Steinwolle-Dämmstoffe für alle.



www.rockwool.de/rockcycle

Fischbach Gruppe: Der technische Dienstleister für Ihre Immobilien

1914 in Gelsenkirchen gegründet, hat sich die Fischbach Gruppe in den letzten Jahren von einem Baufachbetrieb für Stuckateur-Arbeiten zu einem der führenden deutschen Dienstleister, mit den Schwerpunkten Modernisierung und Sanierung von Bestandsimmobilien, etabliert.

Die Wohnungswirtschaft denkt langfristig. Ihre Innovationszyklen erstrecken sich oft über Jahrzehnte. Doch was lange als große Stärke der Branche galt – ihre Stabilität und Beständigkeit –, muss angesichts der Megatrends wie Urbanisierung, Neoökologie, demografischer Wandel und der sich immer schneller wandelnden Rahmenbedingungen neu gedacht werden. „Gerade das Erreichen der anspruchsvollen Klimaziele stellt eine große Herausforderung im Umgang mit den Bestandsgebäuden dar. Sie sind für etwa ein Drittel aller CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich und daher der bedeutende Meilenstein für das Erreichen der Klimaziele“, sagt Lukas Heise, Geschäftsführer der Fischbach Gruppe. Doch die Sanierungsquoten in Deutschland würden nur zögerlich steigen, gibt Heise zu bedenken. Das müsse sich ändern.

Gebäudesanierung neu gedacht: Innovatives Herangehen

Daher geht die Fischbach Gruppe neue Wege. Sie beteiligt sich über die Deutsche Energie-Agentur (Dena) an dem Energiesprong-Konzept. Das Prinzip dahinter: Häuser mit ähnlicher Bauweise werden mit vorgefertigten Dach- und Fassadenelementen sowie standardisierter Haustechnik modernisiert und auf den „NetZero“ Standard gebracht. Die Tatsache, dass dieses Konzept zu einer erheblichen Einsparung von CO₂ beitragen wird, verleiht ihm zusätzlich einen echten Vorbildcharakter.

Es befinden sich bereits einige Pilotprojekte in Vorbereitung, bei deren Umsetzung die Fischbach Gruppe an unterschiedlichen Standorten die Ausführung



Langjährige Expertise in der Wohnungswirtschaft:
Die neuen Aufsichtsräte Axel Koschany,
Stefan Gaudig und Stefan Lohwasser (v.l.)

übernehmen wird. Durch ihre langjährige Erfahrung im Bereich der Gebäudesanierung und modularer Dachaufstockung ist die Fischbach Gruppe ein praxisorientierter Ratgeber in der Diskussion innovativer Umsetzungsvarianten.

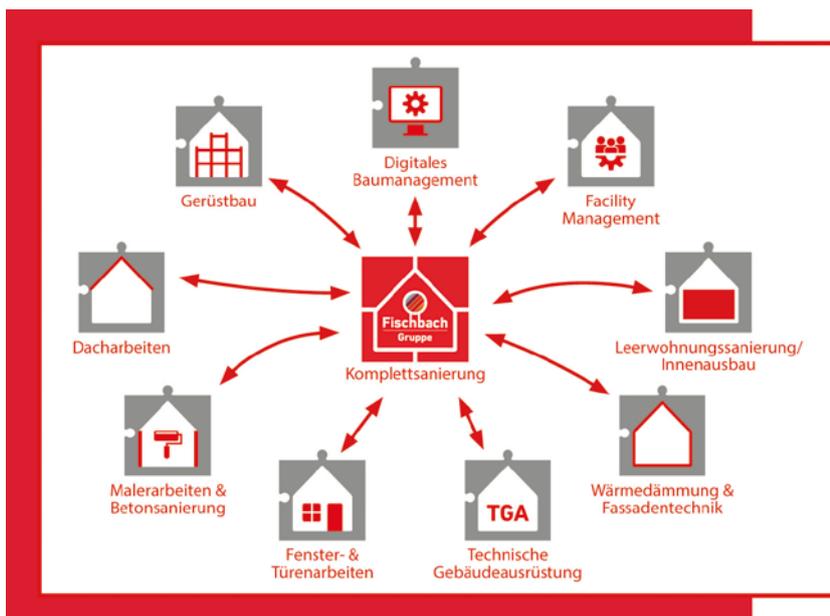
Darüber hinaus stehen bauausführende Unternehmen angesichts der herausfordernden Rahmenbedingungen zunehmend unter dem Druck, die Effizienz ihrer Geschäftsprozesse zu verbessern, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Fischbach Gruppe hat frühzeitig das Potenzial der Digitalisierung erkannt und eine eigene Software zur Steuerung von Bauprojekten entwickelt. Sie bietet durch innovative Lösungsansätze die Möglichkeit, eine digitale Steuerung und Kommunikation der Projektbeteiligten umzusetzen. Dies ermöglicht eine umfassende Dokumentation des Bauablaufes, welche digital und zentral von allen Beteiligten genutzt werden kann. Eine erhöhte Qualität in der Abwicklung resultiert aus der Vermeidung von Verzögerungen im Bauablauf und einem vollständigen Informationsfluss.

Tradition und Erfahrung: Erfolgreich seit über 100 Jahren

Danny Fischbach kennt sein Metier von der Pike auf und weiß, wovon er spricht. 2009 übernahm er aufgrund eines unerwarteten Schicksalsschlages den damaligen Stuckateurbetrieb mit zwölf Mitarbeitern. Gemeinsam mit seinem Partner Lukas Heise entwickelte er den 1914 gegründeten Handwerksbetrieb zu einem 360 Grad Dienstleister für technische Fragestellungen der Wohnungswirtschaft. Besonderes Augenmerk legten sie dabei immer auf Ausführungsqualität und Termintreue. Dadurch konnten sie sich eine hohe Anerkennung bei der institutionellen Wohnungswirtschaft erarbeiten. Dies ist auch die Basis für das schnelle Wachstum des Unternehmens mit aktuell über 300 Mitarbeitern und einem Umsatz von 120 Millionen Euro. Doch die Fischbach Gruppe setzt sich stets neue Qualitätsmaßstäbe und treibt so den technischen und prozessualen Fortschritt voran.

Breites Kundenportfolio

Das Kundenspektrum der Fischbach Gruppe reicht von kleinen Bestandshaltern bis hin zu großen börsennotierten Konzernen. Sie alle schätzen neben dem modularen Dienstleistungsspektrum, das von der Komplettsa-



**Können wir.
Machen wir.**

Alles aus einer Hand – Als Generalunternehmer oder im Einzelgewerk, die Fischbach Gruppe steht für höchste Qualität.

nierung einer Bestandsimmobilie aus einer Hand bis hin zur gewerkespezifischen Leistungserbringung reicht, auch die Zuverlässigkeit in der Ausführung. In der eng vernetzten Branche der Wohnungswirtschaft hat dieser Aspekt eine sehr hohe Bedeutung. Das Erfolgsgeheimnis des Unternehmens sieht Fischbach darin: „Wir haben kurze Wege, können schnell agieren und haben neben langjährigem Know-how auch ein hohes Maß an Flexibilität durch unsere Partnerunternehmen mit 1000 Mitarbeitern – alles unter einem Dach. Das sichere auch in Zeiten des Fachkräftemangels eine hohe und termingerechte Ergebnisqualität“.

Unternehmerische Entwicklung bedingt durch kundenspezifische Bedürfnisse

Vieles hat sich seit der Gründung der Fischbach Gruppe verändert. Gleichgeblieben ist die hohe Bedeutung für nachhaltiges und verantwortungsvolles Handeln und das Streben nach Neuerungen, um den Kunden einen möglichst passgenauen Lösungsvorschlag anbieten zu können – sei es in Form von Einzelleistungen unterschiedlicher Gewerke oder über ein Komplettpaket als Generalübernehmer mit 360 Grad Betreuung von der Erst-Idee bis zur Erfolgskontrolle. Und auch im Förderungsdschungel behalten die Sanierungsexperten den Überblick: „Derzeit wird so viel wie noch nie zuvor von Bund und Land gefördert. Das sollte die Wohnungswirtschaft nutzen“, rät Heise. „Wir kennen das Prozedere und auch die Tücken und unterstützen daher unsere Kunden bei der Antragstellung und Umsetzung.“

Neuer Aufsichtsrat

Mit Wirkung zum 01. Juli 2021 wurden Stefan Gaudig, Stefan Lohwasser und Axel Koschany in den Aufsichtsrat

der Fischbach Gruppe berufen. Stefan Gaudig bringt mehr als 20 Jahre Branchenerfahrung bei großen institutionellen Immobilieneigentümern in das Gremium ein und wird bei der Entwicklung neuer Lösungen für die Wohnungswirtschaft unterstützen. Stefan Lohwasser hat als langjähriges Vorstandsmitglied und Mitgesellschafter der B&O Gruppe die Expertise des Dienstleiters für die Wohnungswirtschaft. Axel Koschany, Experte in den Bereichen Architektur und Planung, komplettiert das Gremium. Er verfügt über eine langjährige Erfahrung als Gesellschafter und Geschäftsführer des Architektenbüros Koschany + Zimmer Architekten. Das breite Wissen der Experten des neuen Aufsichtsrates wird die Unternehmensführung in der Umsetzung der Unternehmensstrategien unterstützen. „Sie werden uns helfen, den Wachstumsmotor der Fischbach Gruppe weiterhin konsequent auf unsere strategischen Leitlinien auszurichten: Neben der Stärkung des Kerngeschäfts werden innovative Prinzipien der Sanierung und die weitere digitale Transformation des Unternehmens entscheidende Impulse verleihen“, gibt Heise einen Ausblick in die Zukunft – ganz nach dem Firmen-Motto: „Können wir. Machen wir.“

Fischbach Gruppe

Willy-Brandt-Allee 316
45891 Gelsenkirchen
info@fischbach-gruppe.de
www.fischbach-gruppe.de



Bauen und Technik



WIS-Seniorenwohnprojekt „Wohnen an den Gärten“ fertiggestellt

Die 58 Wohnungen in den beiden sanierten Wohnhäusern der WIS Wohnungsbaugesellschaft im Spreewald mbH in der Lübbenauer Robert-Schumann-Straße sind fertiggestellt. Überwiegend seniorengerechte Zwei- und Dreizimmerwohnungen mit einer Größe zwischen 35 und 72 m² und neuen Grundrissen entstanden. Der Außenraum wurde mit neuen Wegen und Bepflanzungen neu gestaltet, Pergolen und Beete rund um die Tagespflegestation der WIS sollen den Bewohnern einen attraktiven Grünraum zur Verfügung stellen.

7,4 Mio. €

erhält die Nassauische Heimstätte | Wohnstadt vom Land Hessen für den Bau von 174 Wohnungen in den „Antoniagärten“ in Wiesbaden-Erbenheim.

CO₂-neutrales Wohnen dank NetZero-Gebäudesanierung

Die VBW Bauen und Wohnen GmbH saniert 32 Wohnungen in Bochum-Harpen nach dem Energiesprung-Prinzip. Die vorgefertigten Fassadenelemente werden derzeit angebracht. Mit der Maßnahme sollen die Mehrfamilienhäuser auf ein klimaneutrales Energieniveau gebracht werden.



Mehr Wohnraum für Zwickau

Die Gebäude- und Grundstücksgesellschaft Zwickau hat ihre Wohnanlage „Mariengarten“ um einen fünfgeschossigen Neubau mit 21 Zwei- und Dreizimmerwohnungen erweitert. Die Bauzeit betrug zwei Jahre, 4,3 Mio. € wurden investiert.

Bauverein AG errichtet 27 Wohnungen

In Darmstadt realisiert die Bauverein AG ein Mehrfamilienhaus mit 27 neuen Wohnungen, einer Tiefgarage sowie Spiel- und Begegnungsflächen. Zwölf der Wohnungen in der Frankfurter Landstraße 131-133 sind als geförderter Wohnraum vorgesehen. Alle Wohnungen werden barrierefrei im KfW-40-Standard errichtet und tragen damit zu Inklusion und Klimaschutz in Darmstadt bei. Im Erdgeschoss des Hauptgebäudes ist ein Raum vorgesehen, der für bürgerschaftliches Engagement genutzt werden kann. Parallel dazu wird auf dem ehemaligen Gelände der Arheilger Feuerwehr der Rohbau für drei Reihenhäuser errichtet, die in den Mietwohnbestand der Bauverein AG übernommen werden. Die Fertigstellung des gesamten Projekts ist für November 2022 geplant.

180 öffentlich geförderte Wohnungen für die Hamburger Hafencity

Die Saga Unternehmensgruppe hat in direkter Wasserrichtung an der Elbe in der Hamburger Hafencity 180 öffentlich geförderte Wohnungen fertiggestellt. Die Andert- bis Vierzimmerwohnungen wurden bereits zum 1. September vollständig bezogen. Es ist das einzige Bauvorhaben des kommunalen Wohnungsunternehmens in dem neuen Hamburger Stadtteil. „Die Saga leistet am Standort ihren Beitrag zur gebotenen sozialen Durchmischung der Hafencity“, resümierte Dr. Thomas Krebs, Vorstandssprecher des Wohnungsunternehmens.



75 % weniger CO₂-Ausstoß

Die Baugenossenschaft Hamburger Wohnen eG und der Energieversorger Hansewerk Natur gehen gemeinsam in Richtung klimaschonende Wärmeversorgung: Die rund 1.500 Wohneinheiten des Wohnquartiers „Stelling Linse“ im Hamburger Bezirk Eimsbüttel werden zukünftig überwiegend aus einem Biomethan-Blockheizkraftwerk (BHKW) sowie Solarthermie-Anlagen mit 525 MWh Gesamtleistung versorgt. 1.260 t CO₂ werden dadurch jährlich eingespart. „Der Klimaschutz steht schon lange ganz oben auf unserer Agenda. Mit der neuen klimaschonenden Wärmeversorgung der ‚Stelling Linse‘ gehen wir einen großen und wichtigen Schritt in Richtung Klimaneutralität. Und gleichzeitig profitieren die Bewohner des Quartiers von einer Senkung der Wärmekosten“, begründete Sönke Selk, Vorstandsmitglied der Genossenschaft, den Schritt. Der Umbau der Wärmeversorgung startete in diesem Sommer und soll im Frühjahr 2022 abgeschlossen sein.

Schon heute alle Anforderungen der EU-Energieeffizienz-Richtlinie (EED) erfüllen!

KALO
einfach persönlicher.

Mit unserer Funkmesstechnik erfüllen Sie bereits heute alle Vorgaben der EED und sind für zukünftige Anforderungen bestens vorbereitet – dafür sorgen wir persönlich!

KALO – Ihr Partner für die klimaintelligente Immobiliensteuerung

Erfahren Sie mehr unter:
eed.kalo.de



Sprechen Sie mit uns persönlich! T 040 23775-0
KALORIMETA GmbH · info@kalo.de · www.kalo.de





Positionspapier Holzbau

Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB): Positionspapier Holzbau, 8 Seiten, kostenloser Download unter www.dgnb.de

Der Holzbau gilt als ein Baustein für die Transformation hin zu einem klimagerechten und nachhaltigen Bausektor. Die DGNB plädiert dabei für Offenheit und eine differenzierte Auseinandersetzung mit allen Baustoffen, um individuell passende Lösungen zu finden. Das Positionspapier wurde unter fachlicher Begleitung des DGNB Innovationsbeirats und weiterer Experten erarbeitet.



Neues Familienbad in Bornheim

Die ABG Frankfurt Holding errichtet in Frankfurt ein neues Schwimmbad mit 900 m² Wasserfläche und Saunalandschaft. Es ersetzt das alte „Panoramabad“. Auf einer bisher als Parkplatz genutzten Fläche zwischen der Eissporthalle und dem Bornheimer Hang haben die Bauarbeiten für das neue Familienbad Bornheim bereits begonnen. Eine Photovoltaikanlage auf dem Dach erzeugt günstigen Strom, mit dem pro Jahr fast 60.000 t CO₂ eingespart werden können. Die Anlage ist durch 124 Parkplätze sowie die Nähe zu einer U- sowie Straßenbahnstation gut erreichbar, was für eine Entlastung des angrenzenden Wohngebiets Bornheim durch weniger Parksuchverkehr sorgt. ABG-Geschäftsführer Frank Junker rechnet für das Familienbad Bornheim mit einer Bauzeit von rund zwei Jahren. Ende 2023 könnten die ersten Badegäste begrüßt werden. Nach der Fertigstellung werden die Bäderbetriebe Frankfurt GmbH das Familienbad Bornheim betreiben.



Jörg Franzen (Gesobau), Sebastian Scheel (Stadtentwicklungssenator) und Maik Kunkel (Dahm Architekten + Ingenieure)

148 Wohnungen im „Schwyzer Kiez“

In der Wohnsiedlung Schillerhöhe im Berliner Ortsteil Wedding realisiert die Gesobau AG bis zum Frühjahr 2022 148 Wohnungen. Diese entstehen in drei fünfgeschossigen Neubauten sowie durch die Aufstockung von neun Bestandsgebäuden. Der Wohnungsmix umfasst vorwiegend Drei- und Vierzimmerwohnungen mit Wohnflächen von 71 bis 83 m², rund die Hälfte ist öffentlich gefördert und wird zu Mieten ab 6,50 €/m² angeboten. Kürzlich konnte Richtfest gefeiert werden.

66 %
der Deutschen haben ihr Heizverhalten trotz des CO₂-Preises nicht angepasst. Das geht aus einer Umfrage von YouGov und Ista hervor.

Soziales Wohnungsneubauprojekt „Erlenhöfe“ in Jena gestartet

Die Wohnungsgenossenschaft Carl Zeiss eG baut 140 neue Wohnungen, davon 128 Sozialwohnungen, zentrumsnah in Jena. Die Wohnungen werden ökologisch nachhaltig und in Systembauweise mit vorgefertigten Bauelementen errichtet. Mieterstrom, Wärmerückgewinnung, Photovoltaik-Anlagen und Gründächer spielen in diesem, nach eigenen Angaben größten sozialen Bauvorhaben seit der Wiedervereinigung, eine wesentliche Rolle.



5.000 Wohnungen in Halle-Merseburg bekommen Glasfaseranschluss

Die Bau- und Wohnungsgenossenschaft Halle-Merseburg e. G. stattet bis 2026 rund 5.000 ihrer Wohnungen in Halle-Merseburg mit einer direkten Glasfaseranbindung („Fiber to the Home“, FTTH) des Anbieters Tele Columbus aus. Dank eines offenen Zugangsmodells können auch andere Anbieter von Telekommunikationsdienstleistungen die Technik auf Mietbasis nutzen, sodass weitere Baumaßnahmen einzelner Anbieter in den jeweiligen Wohnungen entfallen.

Ihre Software für
Controlling, Finanz- und
Portfoliomanagement



Andreas Grunow



Ester Seiffarth

avestrategy.com

avestrategy

Ein Produkt der BBT GmbH



75 neue Wohnungen am Güterbahnhof in Freiburg

Die Freiburger Stadtbau (FSB) baut auf einem rund 4.000 m² großen Gelände am Güterbahnhof 75 neue geförderte Mietwohnungen. Das Konzept sieht einen bis zu siebengeschossigen Baukörper an der Ingeborg-Krummer-Schroth-Straße vor, der gemeinsam mit zwei rückwärtigen und gleichgearteten Hofhäusern in fünfgeschossiger Bauweise eine städtebauliche Verbundenheit bildet. Die Gesamtwohnfläche für die 75 öffentlich geförderten Wohnungen beträgt rund 4.600 m². Eine von der Stadt Freiburg betriebene Kindertagesstätte für vier Gruppen ist in den ersten zwei Etagen des straßenseitigen Langhauses vorgesehen. Deren Außenspielfläche ist Teil des Innenhofs der Gebäude – dem sogenannten „Grünen Zimmer“. Dieses soll allen Bewohnern zur Verfügung stehen und somit als kleine Oase dienen. Darunter befindet sich eine Tiefgarage für Autos und Fahrräder. Die vorgesehene monolithische und verputzte Ziegelbauweise der Außenwände macht die Fassade besonders wartungsarm. In Verbindung mit den teilweise begrünten vorgelagerten Holzlamellenfassadenelementen entspricht sie den Ansprüchen der FSB an eine nachhaltige und ökologische Bauweise. „Mit diesem Projekt können wir weiteren, dringend benötigten, bezahlbaren Wohnraum für Freiburg schaffen“, heißt es aus der FSB-Geschäftsführung. Realisiert wird der Neubau nach dem Entwurf des Freiburger Architekturbüros Melder Binkert Prettnner Kerner (MBPK).



75 öffentlich geförderte Wohnungen in nachhaltiger und ökologischer Bauweise errichtet die FSB in Freiburg



Holzwohnhaus für Wohnungslose

Auf dem Gelände einer ehemaligen Gärtnerei in Hannover-Kirchrode an der Bleekstraße entsteht ein neues Wohnhaus in Holzmodulbauweise mit 18 Einzimmerapartments für ehemalige Wohnungslose. Die drei Gebäuderiegel werden über Eck angeordnet, sodass ein Innenhof entsteht, über den die einzelnen Apartments erreicht werden. Die Wohnungen sind rund 30 m² groß, verfügen über ein eigenes Bad, eine Pantryküche und einen kleinen Abstellraum. Zwei der 18 Apartments sind behindertengerecht, die übrigen barrierefrei. Der Gebäudekomplex entsteht als Holzmodulbau in KfW-70-Standard. Die schlüsselfertigen Module wurden im September per Tieflader geliefert und vor Ort zum Schutz vor Feuchte auf einer Stahlbetonplatte platziert. Jedes Modul besteht aus einem Boden und einer Decke aus Holzbalken und Brettspertholz, die durch tragende Stützen und Wände verbunden sind. Durch eine Sichtschalung in Lärchenholz erhält das Gebäude eine freundliche Optik, ergänzt um ein umweltfreundliches Gründach. Durch die Vorfertigung kann die Belastung des Baumfeldes durch Baulärm und Lieferverkehr minimiert und die reine Bauzeit vor Ort verkürzt werden.

Startschuss für einen Neubau in Rostock

Baubeginn für eines der größten Wohnungsbauprojekte der Wiro Wohnen in Rostock Wohnungsgesellschaft mbH in Rostock: Auf einer circa 2,5 ha großen Brachfläche zwischen Schleswiger und Möllner Straße im Rostocker Stadtteil Lichtenhagen baut das kommunale Wohnungsunternehmen 318 Mietwohnungen, von denen 42 durch das Landesbauministerium im zweiten Förderweg aus dem Programm „Wohnungsbau Sozial“ gefördert werden. Die Zwei- bis Fünferwohnungen in insgesamt acht Häusern mit vier bis acht Etagen wurden deshalb für Familien, Singles und Senioren jeden Alters geplant und sollen Ende 2024 bezugsfertig sein. Die Gesamtwohnfläche beträgt rund 20.500 m². „Ausgestattet mit Aufzügen, Balkonen oder Terrassen, sowohl offenen als auch geschlossenen Küchen und hellen Bädern, bieten die barrierearmen Wohnungen Platz für viele Wünsche“, machte der Technische Geschäftsführer der Wiro, Christian Urban, deutlich.

An zentraler Stelle soll ein Achtgeschossiger die Standortmarke bilden. Dreh- und Angelpunkt des Neubaus wird ein Punkthaus mit vier Etagen, in dessen Innenbereich ein Concierge-Service angeboten wird. Die Gebäude werden im KfW-55-Standard errichtet und zu Mieten zwischen 7,40 und 11 €/m² angeboten. Zum Mobilitätskonzept gehören 195 Autostellplätze, ergänzt durch Carsharing und Ladestationen für E-Autos. Die neu anzulegenden Außenanlagen mit Spiel- und Fitnessgeräten, Tischtennisplatten und einem Roller-Parcours können sich zu beliebten Treffpunkten entwickeln. Für den Neubau nimmt die Rostocker Wohnungsgesellschaft rund 69,5 Mio. € in die Hand.



100 Studentenapartments in der Hauptstadt

In der Bremer Straße in Berlin-Moabit werden Mitte Oktober 2021 zu Beginn der neuen Vorlesungszeit Studierende und Auszubildende in 66 neue Wohngruppen mit insgesamt 100 Wohnplätzen der Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft einziehen.

Alles im grünen Bereich

ista einfachSmart plus EcoTrend –
perfekt für Ihre digitale Heizkostenabrechnung

Fernauslesung

Verbrauchsinformation

HKVO

Energieeffizienz

Nachhaltigkeit

Mit ista einfachSmart plus neuem Service EcoTrend erfüllen Sie künftige Anforderungen an die Heizkostenabrechnung. Zudem setzen Sie für Ihre Liegenschaft ein deutliches Zeichen pro Nachhaltigkeit und bieten Bewohnern den Vorteil einer regelmäßigen Verbrauchsinformation. Jetzt mehr erfahren unter einfachsmart.ista.de

WELCHE POTENZIALE ERSCHLIESST DER BAUSTOFF HOLZ?

Kostenstudie zu Wohnsiedlungen und -quartieren in Holzbauweise

Investoren und Kommunen setzen – neben dem energieeffizienten Bauen an sich und dem Einsatz erneuerbarer Energien – zunehmend auf den nachwachsenden Baustoff Holz. Dieser könnte durch geforderte Umweltfaktoren wie ein CO₂-Bonus in Bebauungsplänen indirekt forciert werden.

Von Holger Wolpensinger

Weltweit existieren mittlerweile zahlreiche Hochhäuser in Holzbauweise, die mit mehr als zehn Stockwerken das technische Potenzial dieses Baustoffs aufzeigen. Als Beispiel sei auf den 18-geschossigen „Mjøstårnet“ im norwegischen Brumund-

dal verwiesen, der in Holz-Skelettbauweise als Multifunktionsgebäude realisiert wurde und mit Blick auf den Brandschutz höchsten Sicherheitsanforderungen entspricht.

Doch wie hält es die Wohnungswirtschaft mit dem Baustoff Holz bei der Erstellung und Verdichtung ganzer Wohnsiedlungen? Neben rechtlichen und technischen Fragestellungen zur Tragwerksplanung, zum Brand- und Schallschutz stellt sich vorrangig die Frage nach den Erstellungskosten. Ist die Entwicklung eines Wohnquartiers in Holzbauweise oder die Nachverdichtung bestehender Strukturen tatsächlich teurer als eine konventionelle Ausführung in mineralischer Bauweise? Und welche sonstigen Argumente gibt es derzeit für kommunale oder private Wohnungsbauunternehmen, Wohnraum in Holzbauweise zu realisieren?

90 Wohnsiedlungen und -quartiere auf dem Prüfstand

Diesen Fragen geht seit Anfang 2021 die „Baukosten-Studie zu großen Holzbausiedlungen und -quartieren in Europa“ (kurz „Holzwohnbau-Studie“) nach, die im Zuge des Förderprogramms „Zukunft Bau“ aus Mitteln des Bundesbauministeriums finanziert wird. Unter Federführung von Prof. Ludger Dederich, der das Lehr- und Forschungsgebiet Holzbau an der Hochschule Rottenburg (Baden-Württemberg) ver-



Holger Wolpensinger

wissenschaftlicher Mitarbeiter,
Hochschule für Forstwirtschaft (HFR),
ROTTENBURG AM NECKAR

antwortet, werden bis Ende 2022 etwa 90 Wohnungsbauvorhaben mit mehr als 100 Wohneinheiten (WE) untersucht. Diese umfassen insgesamt etwa 30.000 WE, von denen etwa 16.000 WE in Deutschland zu finden sind (38 Projekte). Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt bei bereits realisierten Quartieren (66 Projekte), von denen 51 nach 2010 fertiggestellt wurden, doch auch in der Planung befindliche Quartiere werden berücksichtigt.

„Die Frage, wie nachhaltiges, dekarbonisiertes Bauen aussieht, wird nicht zuletzt vor dem Hintergrund der neuesten ESG-Beschlüsse der EU für die Wohnungswirtschaft immer relevanter“, so Dederich hinsichtlich der Aktualität des Forschungsvorhabens. „Vor allem im Bereich von Aufstockungen und anderen Maßnahmen der Nachverdichtung sind die Potenziale des Holzbaus aus unserer Sicht bislang nur unzureichend innerhalb der Wohnungswirtschaft bekannt.“

Analyse der Erstellungskosten im Mittelpunkt der Studie

Aktuell ist die Meinung verbreitet, dass die Erstellungskosten von größeren Holzwohnprojekten zehn bis 15% höher liegen als die von vergleichbaren Massivbauten – obwohl dazu bislang keine Studie existiert. Im Gegensatz dazu deuten erste Analysen im Rahmen der Studie darauf hin, dass kostensenkende beziehungsweise kostensichernde Rationalisierungseffekte innerhalb des Holzbaus oft nicht umgesetzt werden.

Diese Effekte beziehen sich vor allem auf den Planungsprozess, der sich beim Holzbau signifikant von dem des Massivbaus unterscheidet. Da Wand-, Decken- und Dachelemente zeitgemäßer Holzgebäude witterungsunabhängig innerhalb einer Werkstatt vorgefertigt werden, müssen zum Beispiel Installa-



Das größte bislang recherchierte Aufstockungsvorhaben in Holzbauweise mit 526 Wohneinheiten wurde im Jahr 2000 in der Karlsruher Nordstadt fertiggestellt

tionsschächte für Wasser und Elektrizität zu einem sehr viel früheren Zeitpunkt der Planung festgelegt werden. Nachträgliche Arbeiten auf der Baustelle dagegen würden die Erstellungskosten des Holzbaus unnötig erhöhen und den Rationalisierungseffekt einer Vorfertigung häufig zunichte machen.

Die Forschungsthese, nach der die Kosten von Holz- und Massivbauten vergleichbar seien, ist bislang noch nicht belastbar, so dass die weiteren Untersuchungen der Studie abzuwarten sind. Deutlicher fällt dagegen das Ergebnis der ersten Analyse der Quartiere aus: Danach stellt der Geschosswohnungsbau mit Abstand die gängigste Bautypologie der untersuchten Projekte dar, wobei sich fünf- oder sechsgeschossige Bauten besonders gut für verdichtete Strukturen zu eignen scheinen.

Die Ergebnisse der Studie werden im Herbst 2022 nicht nur in einer Publikation, sondern auch im Rahmen einer Tagung der Fachöffentlichkeit vorgestellt.

Weitere Informationen zur laufenden Studie finden sich unter www.holzwohnbau.eu

Großvolumige Aufstockungen in Holzbauweise gesucht

Das Team der Holzwohnbau-Studie sucht weiterhin Wohnsiedlungen und Stadtquartiere in Holzbauweise in Deutschland und Europa. Vor allem Hinweise auf Aufstockungen in Holzbauweise – mit 60 WE und mehr – sind für das Forschungsvorhaben hilfreich. Diese sollen im Vergleich zu mineralischen Bauteilen ein geringeres Gewicht aufweisen und den aufzustockenden Bestand statisch weniger beanspruchen.

Für entsprechende Hinweise nutzen Sie bitte die Projektadresse klein@holzwohnbau.eu



VIELSEITIGE ELEKTRONISCHE ZUTRITTSLÖSUNGEN

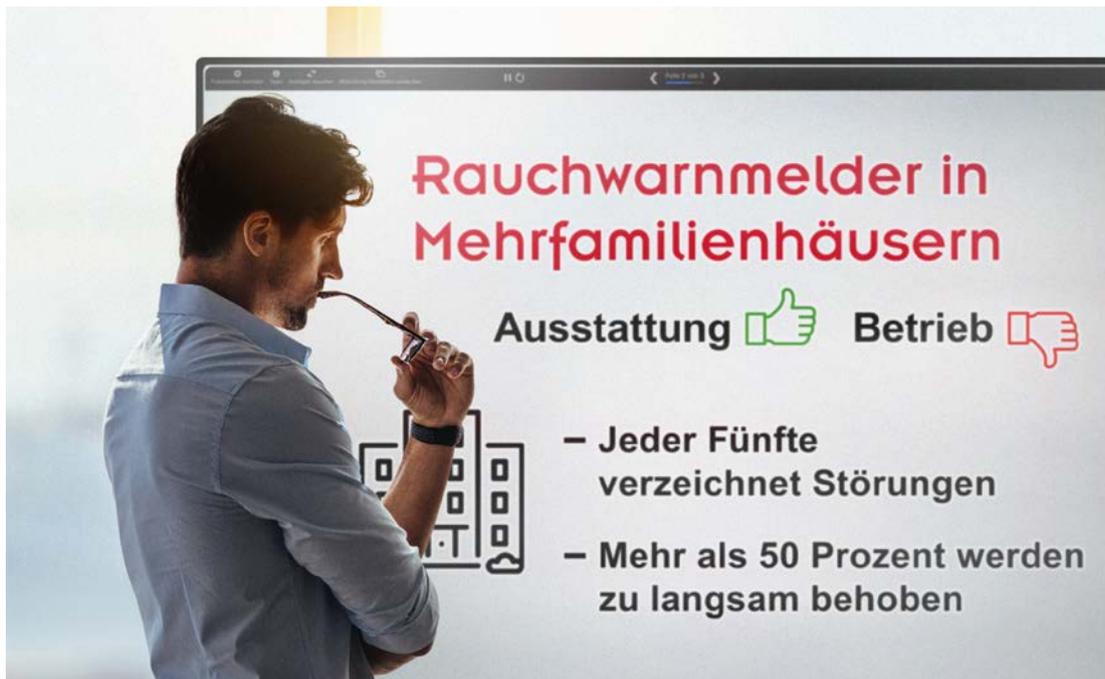
SYSTEMARCHITEKTUR je nach Anforderung online, offline, funk- vernetzt, Cloud-basiert und mobil.

SYSTEMPLATTFORM mit Türbeschlägen und -zylindern, Wandlesern, Spindschlossern, Software, Apps u. v. m.

SYSTEMKOMPONENTEN für Innen- und Außentüren, automatische Türsysteme, Tore, Aufzüge, Spinde, Möbel, Zufahrten u. v. m.

Störenfriede unerwünscht

Ein kleines, unscheinbares Gerät kann ganze Wohnungskonzerne auf Trab halten. Störungen bei Rauchwarnmeldern sind weit verbreitet und sorgen nicht nur für Ärger bei Mietern, sondern bringen auch Haftungsrisiken für die Eigentümer mit sich. Manchmal hilft nur ein Komplett-austausch, wie das Beispiel der Kreisbaugenossenschaft Böblingen eG zeigt.



Störungen der Rauchwarnmelder stellen eine Gefahr für Leib und Leben von Bewohnern dar. Verantwortliche müssen ihrer Verkehrssicherungspflicht nachkommen.

Rauchwarnmelder gehören zu den wichtigsten Sicherheitseinrichtungen im Wohnumfeld. Entsprechend ist nicht nur ihre ordnungsgemäße Installation, sondern auch ihr zuverlässiger Betrieb sicherzustellen. Doch genau das erweist sich in der Praxis als schwierig: Viele Melder zeigen Ausfallerscheinungen lange bevor die zehnjährige Lebensdauer abläuft.

So ergab eine repräsentative Befragung* von über 5.600 Bewohnern in deutschen Mehrfamilienhäusern deutliche Optimierungspotenziale bei der Umsetzung der Rauchwarnmelder-Pflicht. Zwar verfügen 96 Prozent der Haushalte über die gesetzlich vorgeschriebenen Rauchwarnmelder, jedoch gibt es ernste Probleme im dauerhaften Betrieb: 22 Prozent der Befragten geben an, dass bei ihnen schon mal eine Störung vorlag, deren Behebung den Besuch eines Servicetechnikers erforderlich machte. Häufigste Mängel waren unerwünschte akustische Signale (49 Prozent), gefolgt von leeren Batterien (35 Prozent). Bei 13 Prozent fielen die Melder sogar von der Decke.

Außerdem bedenklich: In mehr als der Hälfte der Wohnungen wurde die Störung nicht innerhalb weniger Tage beseitigt, bei 29 Prozent dauerte es sogar länger als vier Wochen – ein Zeitraum, in dem Bewohner aufgrund nicht funktionierender Rauchwarnmelder nur unzureichend vor Wohnungsbränden geschützt sind!

Verkehrssicherungspflicht der Eigentümer

Dabei ist die juristische Lage eindeutig. Laut Rechtsanwalt Dr. Ulrich Dieckert aus Berlin ist es absolut inakzeptabel, wenn eine Störungsbeseitigung länger als eine Woche dauert. In Anbetracht der Tatsache, dass es um Leib und Leben der Bewohner geht, sind Störungen bei Rauchwarnmeldern innerhalb weniger Tage zu beseitigen. Dieckert kommt zu der Einschätzung: Wer das als verantwortlicher Wohnungseigentümer nicht sicherstellen kann, steht in der vollen Haftung, sollten Bewohner aufgrund nicht funktionierender Rauchwarnmelder zu Schaden kommen.



HAUFE. Online-Seminar: Rechtliche Fallstricke beim Betrieb von Rauchwarnmeldern

Laut einer aktuellen Studie ist die Ausstattung mit Rauchwarnmeldern in Mehrfamilienhäusern zwar vorbildlich, die Anzahl und Dauer von Störungen liegt jedoch auf einem inakzeptabel hohen Niveau. Doch wer steht in der Haftung? Herr Rechtsanwalt Dr. Ulrich Dieckert informiert im Rahmen eines Online-Seminars am Dienstag, den 19.10. um 14 Uhr.

Kostenlose Anmeldung unter www.haufe.de/online-seminar-rauchwarnmelder.

Genossenschaft tauscht aus

Haftungsrechtliche Überlegungen standen beim Vorstand der Kreisbaugenossenschaft Böblingen eG noch nicht einmal im Vordergrund, als man sich entschloss, den kompletten Bestand an Rauchwarnmeldern noch deutlich vor Ablauf der zehnjährigen Gerätelebensdauer auszutauschen. Die Anzahl an Störungen hatte Dimensionen angenommen, die nicht mehr tolerierbar waren. Zu jedem Vorgang schickte der beauftragte Dienstleister mehrere Schreiben, die Papierberge wuchsen und die damit verbundenen administrativen Vorgänge waren nicht mehr zu bewältigen.

Das Problem wurde dann auf pragmatische Weise gelöst: Die traditionsreiche Genossenschaft hat dem externen Messdienst kurzerhand den Auftrag entzogen und die störanfälligen Melder auf eigene Faust gegen Geräte der Marke Ei Electronics ausgetauscht. Seitdem herrscht Ruhe an der Rauchwarnmelder-Front: Sowohl bei den Mietern als auch in der Verwaltung. Und die Verkehrssicherungspflicht wird ebenfalls erfüllt.

Risikominimierung

Um Störungen von vornherein zu vermeiden, empfiehlt es sich, bei der Auswahl der Melder auf Qualität zu setzen. So gibt es Modelle, die ihre Zuverlässigkeit nachweislich über einen langen Zeitraum in der Praxis

bewiesen haben. Darüber hinaus ist davon abzuraten, Geräte per Klebung oder Magnethalterung an der Decke zu installieren. Für die nach DIN 14676-1 regelkonforme „dauerhafte Befestigung“ stufen Experten die Montage mit Schrauben und Dübeln als einzig sichere Methode ein.

Bei der Vergabe von Aufträgen für Installation und Wartung der Rauchwarnmelder an externe Dienstleister sollten fachliche Kompetenz, zeitliche Flexibilität und Nähe zum Wohnobjekt sichergestellt sein. Hierbei hat die Studie gezeigt, dass Elektrofachbetriebe (53 Prozent) oder spezialisierte Rauchwarnmelder-Services (48 Prozent) Störungen häufiger innerhalb weniger Tage beseitigen als klassische Messdienstleister (39 Prozent).

Fazit

Die Sicherstellung der Betriebsbereitschaft von Rauchwarnmeldern wird aktuell eher stiefmütterlich behandelt. Gleich zwei Gründe sprechen dafür, dem Thema mehr Aufmerksamkeit zu widmen: Bewohner profitieren von dem besseren Schutz vor Wohnungsbränden und Eigentümer vermeiden unnötige Haftungsrisiken.

* Die repräsentative Studie wurde durch die INNOFACT AG mittels Online-Befragung im Zeitraum von 13. bis 20. April 2021 realisiert. Es wurden 5.682 Personen befragt, die in einer Wohnung in einem Mehrfamilienhaus leben – egal ob zur Miete oder im Eigentum. Die Befragung wurde in 15 Bundesländern durchgeführt. Nicht einbezogen war Sachsen aufgrund einer abweichenden Gesetzeslage; die Rauchmelderpflicht gilt dort nur für Neubauten.

Serie in Kooperation mit



Ausgabe 10/2021:
Störenfriede unerwünscht

Ausgabe 11/2021:
Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser!

Ausgabe 12/2021:
In Eigenregie zum Erfolg



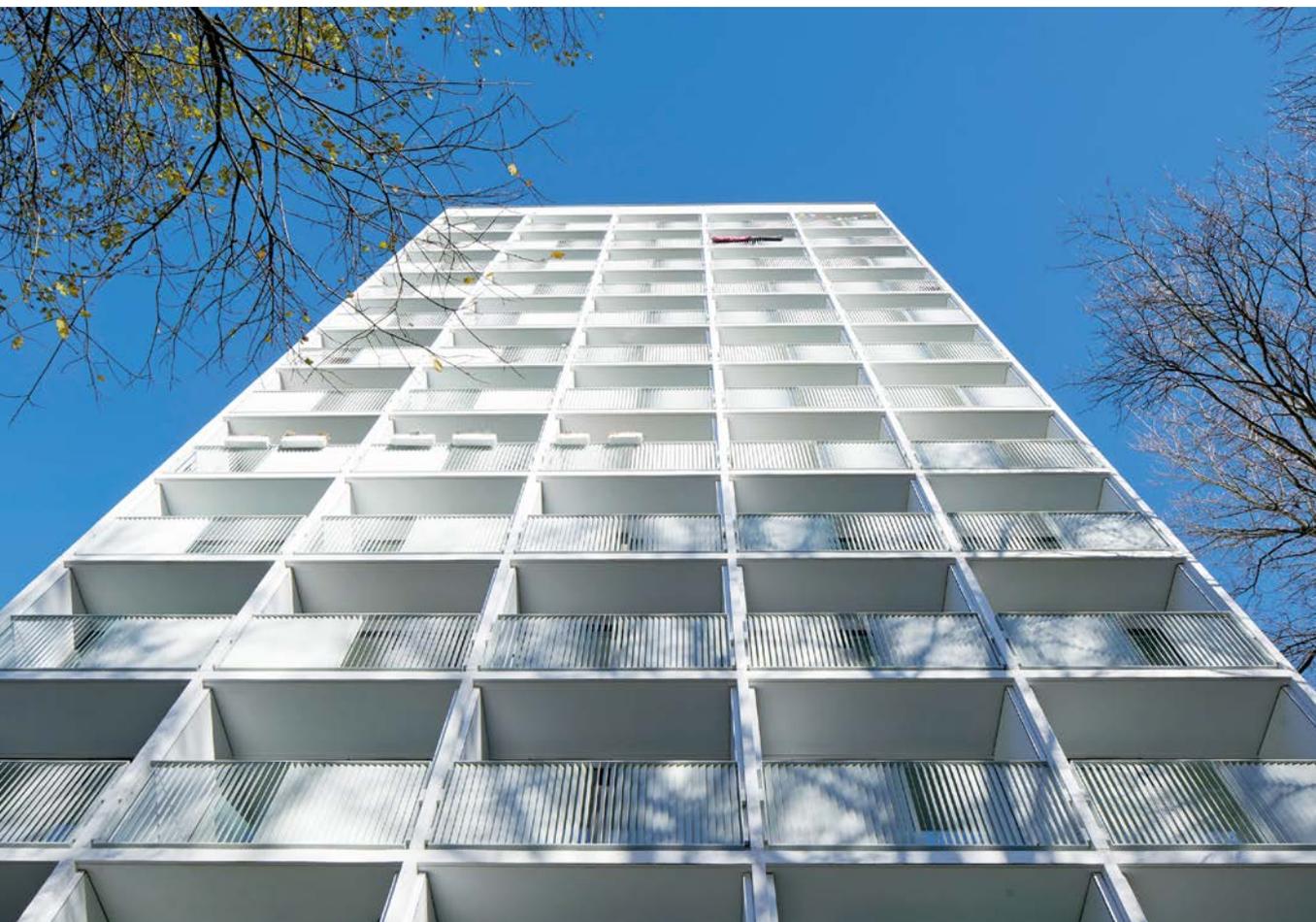
Rainer Eisenach, Bereichsleiter
Wohnungswirtschaft Ei Electronics GmbH,
Düsseldorf

MODERNISIERUNG EINES SCHWESTERNWOHNHEIMS

Graue Energie erhalten

Die GWG Städtische Wohnungsgesellschaft München mbH stand bei einem Schwesternwohnheim vor der Frage: Modernisierung oder Abriss und Neubau? Das Unternehmen entschied sich zugunsten des Erhaltens der Grauen Energie für die Modernisierung. Ein Erfahrungsbericht.

Von Stefanie Noack



Das 14-stöckige Wohnhochhaus „S1“ in der Theodolindenstraße in München ist aus dem Jahr 1965 und wurde von Grund auf modernisiert. Auch der Brandschutz wurde heutigen Anforderungen entsprechend angepasst

Bautafel

Architekten: SSP Architekten Schmidt-Schicketanz und Partner GmbH, München

Freiraumplanung: Teutsch Ritz Rebmann
Landschaftsarchitekten, München

Wohnfläche: 3.595 m²

Bruttogeschossfläche: 7.047 m²

Baukosten brutto: 10 Mio. €

Gesamtkosten: 15,5 Mio. €

Bauzeit: November 2014 – Mai 2017

Auf insgesamt mehr als 3,9 Mrd. m² belief sich Ende 2020 die Wohnfläche des Wohnungsbestandes in Deutschland¹. Irgendwann im Lebenszyklus dieser Flächen gibt es einen mehr oder weniger weitreichenden Modernisierungsbedarf. Es stellt sich dann häufig die Frage, ob eine Immobilie modernisiert werden kann oder ein Abriss und Neubau nach den heutigen technischen Anforderungen sinnvoller ist. Wenn vor ein paar Jahren für die energetische Modernisierung noch ausschließlich der Heizenergiebedarf im Mittelpunkt der Diskussionen stand, so rückt nun auch immer mehr das Thema der Grauen Energie in den Fokus. Denn auch wenn ein Gebäude modernisierungsbedürftig ist, so stellt es doch grundsätzlich einen Wert in Form einer großen Masse an verwendeten Materialien dar.

Um diese zu erstellen und zu verbauen, wurden ursprünglich große Mengen Primärenergie aufgewendet. Wie viel der sogenannten Grauen Energie in einem Gebäude steckt, ist schwierig zu berechnen. Experten gehen davon aus, dass sie dem Heizenergiebedarf für mehrere Jahrzehnte Nutzung entspricht. Kritiker bemängeln deshalb, dass Gebäude immer noch zu leichtfertig abgerissen werden, da der Verlust der im Gebäude steckenden Grauen Energie bei Abbruch und Entsorgung des Materials zu wenig berücksichtigt werde. Hinzu kommt bei einem Neubau der erneute Verbrauch von Grauer Energie für die Herstellung des neuen Baumaterials und die Bautätigkeit. Der Fokus bei Entscheidungen läge deshalb letztendlich zu sehr bei möglichen Energieeinsparungen in der Nutzungsphase eines neuen Gebäudes.

Der Erhalt der Grauen Energie spielte bei der Entscheidung zugunsten der Modernisierung eines Schwesternwohnheims an der Theodolindenstraße in Harlaching-Untergiesing, München, durchgeführt von der GWG Städtische Wohnungsbaugesellschaft München GmbH, eine entscheidende Rolle für Geschäftsführerin Gerda Peter: „Die Befassung mit



Stefanie Noack

Architektin, Prokuristin
GWG München mbH
MÜNCHEN



Das ehemalige Schwesternwohnheim in München-Harlaching entsprach nicht mehr den heutigen Wohnanforderungen. Die GWG München hat es daher umfassend umgebaut und modernisiert

Klimaschutz, insbesondere mit Grauer Energie, hat für die GWG München einen sehr hohen Stellenwert. Die Erhaltung von Grauer Energie ist für uns ein Quick-Win im Klimaschutz.“

„Gespeicherte“ Primärenergie im Gebäudebestand

Die Frage „Modernisierung oder Neubau?“ stellte sich bei der GWG München nach der Übernahme des Areals der ehemaligen Schwesternwohnheime mit insgesamt circa 500 Wohnungen. Das Wohnhochhaus „S1“ aus dem Jahr 1965 mit 3.595 m² Wohnfläche ragt in seiner Höhenentwicklung von 14 Stockwerken aus dem allgemeinen Maßstab der umgebenen Bebauung heraus und bildet den südlichen Abschluss der Wohnanlage mit insgesamt acht Wohngebäuden in unmittelbarer Nähe zum städtischen Klinikum Harlaching. Die Einzimmerapartments waren lediglich mit einer Waschmöglichkeit ausgestattet, die Gemeinschaftsküchen und -toiletten befanden sich im innenliegenden Flurbereich. Durch die nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügende Wohnqualität hatte das Gebäude eine hohe Fluktuation und viele Leerstände. Aus diesem Grund wurden die unteren vier Geschosse als Büroflächen von der Krankenhausverwaltung genutzt. Weitere Mängel lagen im baulichen Brandschutz, der veralteten technischen Gebäudeausrüstung sowie den verbauten Schadstoffen, zum Beispiel Asbest. >



Um den Brandschutzanforderungen zu genügen, wurde ein zweites Treppenhaus in das Wohnhochhaus „S1“ eingebaut



Durchbrüche ermöglichen größere Familienwohnungen, neue Fenster sorgen für eine bessere Energiebilanz

Eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt des Gebäudes war die Herstellung eines zweiten Rettungsweges. Hierzu wurden folgende Überlegungen angestellt.

- **Szenario 1:**
Zunächst lag es nahe, ein zweites Treppenhaus außen am Gebäude als Fluchttreppe anzubauen. Da dies nicht ohne tiefere Eingriffe ins Gebäude und die Freianlagen umzusetzen war, wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.
- **Szenario 2:**
Rückbau der oberen fünf Stockwerke, um unterhalb der Hochhausgrenze zu bleiben. Ein zweites Treppenhaus wäre nicht notwendig gewesen. Der Teilabbruch hätte jedoch sowohl Wohnraum als auch Graue Energie vernichtet und wurde deshalb nicht weiterverfolgt.
- **Szenario 3:**
Das existierende Treppenhaus wird in ein Sicherheitstreppe umgebaut. Da allerdings die Aufzüge im Treppenhaus liegen, war diese Ertüchtigung nicht möglich.
- **Szenario 4:**
Da für die Erneuerung der Haustechnik und die Entsorgung der verbauten Schadstoffe größere Eingriffe

Die GWG München

Derzeit bewirtschaftet die GWG München mehr als 30.000 Mietwohnungen und rund 700 Gewerbeeinheiten. Seit über 100 Jahren bietet sie in der stetig wachsenden Stadt bezahlbaren Wohnraum für die Münchner an. Darüber hinaus engagiert sich das Unternehmen in der Stadtteilentwicklung, realisiert Wohnformen für alle Lebensphasen und ist dem Klimaschutz verpflichtet. Im Mittelpunkt aller Aktivitäten steht die Wohn- und Lebensqualität der Mieter.

ins Gebäude nicht zu vermeiden waren, wurde der Einbau eines zweiten Treppenhauses in Betracht gezogen. Diese Variante hatte zudem den Effekt einer zusätzlichen statischen Aussteifung des Gebäudes.

Die Entscheidung der GWG München für den Erhalt der kompletten Bausubstanz durch eine Modernisierung nach Szenario 4, ergänzt um den Austausch von Fenstern und der Schließung der offenen Laubengänge, ist ein deutliches Bekenntnis zum Klimaschutz durch den Erhalt der bereits aufgetragenen Grauen Energie. Weiter bildet bei einem kommunalen Wohnungsunternehmen die kostengünstige Versorgung mit Wohnraum die Grundlage für alle Entscheidungen. Es galt deshalb, die Modernisierung mit möglichst einfachen Mitteln zu realisieren.

Szenario 4 ermöglichte den Erhalt der ursprünglichen Bausubstanz und sparte damit Graue Energie für das Recycling der Materialien und die Erstellung eines neuen Gebäudes. Durch die Modernisierung konnte außerdem das Gebäude besser versteift und so die Statik optimiert werden. In den oberen Stockwerken konnten dadurch für größere Familienwohnungen die existierenden Schotten durchbrochen werden. Es wurde bewusst ausgeschlossen, die existierende Fassade energetisch auf den heutigen Stand zu bringen, weil sie bereits eine Kerndämmung hatte und noch vollständig intakt war. Dies entspricht zwar nicht dem heutigen Stand der Technik, ermöglichte aber den Erhalt der Fassade mit vorgehängten Waschbetonplatten. In der Nutzungsphase energieeffizient wirkte sich dagegen der Austausch der Fenster aus, die in einem Gebäude mit Einzimmerapartments einen beträchtlichen Anteil der Fassade ausmachen. Darüber hinaus führte die Schließung der Laubengänge insgesamt zu einer kompakteren und damit energetisch aufgewerteten Gebäudehülle.

Darüber hinaus konnte durch den zweiten Rettungsweg nicht nur der Brandschutz sichergestellt,

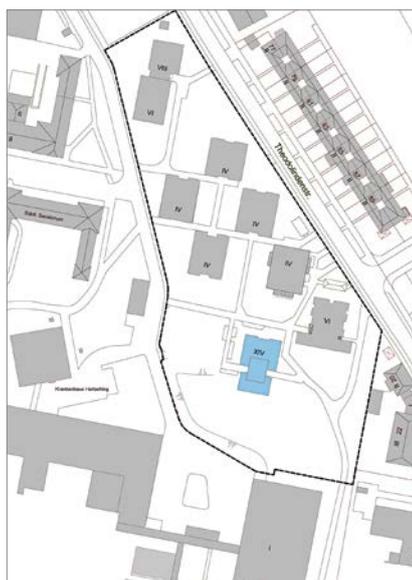


sondern auch noch die vollständige Geschosshöhe erhalten werden, da bei der Modernisierung der Bestandschutz galt. Bei Abbruch und Neubau wäre zudem ein Genehmigungsantrag notwendig gewesen, da sich durch die geplanten Familienwohnungen eine Nutzungsänderung ergeben hätte. In diesem Verfahren wäre zum Beispiel auch die Stellplatzsituation am Gebäude neu evaluiert worden und hätte gegebenenfalls den Bedarf für eine Tiefgarage nach sich gezogen.

Neues Wohnen im modernisierten Hochhaus

Zweieinhalb Jahre haben die Umbaumaßnahmen gedauert, um das Gebäude von Grund auf zu modernisieren. Das Hochhaus wurde entkernt, die Grundrisse mieterfreundlich geändert, der Brandschutz ertüchtigt und die Ausstattung der Wohnungen und Apartments nach technischen Maßstäben modernisiert. Insgesamt entstanden so 96 moderne Mietwohnungen, die hauptsächlich als günstiger Wohnraum für Beschäftigte des nahegelegenen Klinikums zur Verfügung stehen. Im Zuge der Baumaßnahmen wurden auch die Freiflächen überplant, Spielflächen und vielfältige Sitzmöglichkeiten geschaffen, die Begrünung und Wege geordnet sowie spannungsreich ergänzt. Die neue Aufenthaltsqualität innerhalb des Areals ermöglicht es den Bewohnern hier zu verweilen, sich zu treffen und damit die Kommunikationsmöglichkeiten der Nachbarschaft zu verbessern. Im Erdgeschoss des Hochhauses befindet sich zudem ein Gemeinschaftsraum, der unter anderem für Festivals und Zusammenkünfte genutzt werden kann.

Durch die gezielte Bauteilverbesserung wie neue Fassadenelemente sowie effizientere Haustechnik konnte der Energieverbrauch deutlich reduziert werden. So leistet das Gebäude neben einer Einsparung an Grauer Energie auch einen Beitrag zur Energieeinsparung in der neuen Nutzungsphase.



Das blau markierte Hochhaus „S1“ bildet den südlichen Abschluss der Wohnanlage mit insgesamt acht Wohngebäuden

„Fit für die Mobilitätswende?“



Wir bringen Elektromobilität in Ihren Gebäudebestand.

- ✓ Unsere Experten entwickeln für Ihre Immobilie eine **zukunftssichere Lösung**, die auf der bestehenden Elektrik aufbaut und jederzeit erweiterbar ist.
- ✓ Wir **beraten** zu staatlichen Förderprogrammen und **begleiten** Sie bis zur vertraglichen Umsetzung mit der Eigentümergemeinschaft.
- ✓ Gemeinsam mit Ihnen machen wir Ihre Immobilien **„e-mobility-ready“!**

Vertrauen Sie uns – einem der größten mittelständischen Energielieferanten in Deutschland mit über 60 Jahren Markterfahrung. www.montana-energie.de

Wir beraten Sie gerne:

089/641 65 214 oder
geschaeftskunden@montana-energie.de

WOHNEN IM DENKMAL

Perle im Problemkiez

Im sozial eher instabilen Duisburger Norden bietet ein Ensemble aus der Bauhauszeit ein Stück heile Welt. Um das Erbe des Industriearchitekten Emil Mewes kümmert sich das Wohnungsunternehmen Vivawest Wohnen GmbH.

Von Kristina Pezzei

Der Duisburger Wohnungsmarkt darf getrost als zweigeteilt betrachtet werden: Während sich der Süden zum ansehnlichen Ausweichquartier für Menschen gemauert hat, die der exorbitant steigenden Preise im benachbarten Düsseldorf müde sind, wartet der Norden weiter auf seine Erweckung aus dem Dornröschenschlaf. Nach Duisburg-Marxloh reisen Fernseheteams, wenn es um Reportagen aus „Brennpunktvierteln“ und „Parallelwelten“ geht, im benachbarten Hamborn gilt die soziale Lage mindestens als gemischt. Doch genau hier, mitten im auch als Problemkiez geschmähten Viertel, verbirgt sich eine architektonische Perle aus der Bauhauszeit: An der Ecke Kampstraße/Kantstraße errichtete der Kölner Architekt Emil Rudolf Mewes in den Jahren 1929 bis 1930 eine Wohnanlage mit damals 162 Wohnungen, in denen er Kernelemente des Bauhausstils mit denen des ausklingenden Expressionismus kombinierte. Heute kümmert sich die Vivawest Wohnen GmbH um das „BauhausKarree“ genannte Ensemble in Hamborn.

Herausragende Architektur

„Mewes hat sich vor allem im Industriebau einen Namen gemacht und war selten im Wohnungsbau aktiv – schon deswegen gilt das Quartier als herausragend“, sagt Andrea Wenzel, Leiterin des zuständigen Vivawest-Kundencenters. Mewes steht

neben zahlreichen Industriebauten im Ruhrgebiet vor allem für das Volkswagenwerk bei Wolfsburg, das er gemeinsam mit anderen Architekten in den Jahren bis 1940 erbaute. Er starb Ende der 1940er Jahre in der Schweiz. Das Duisburger Ensemble steht seit 1991 unter Denkmalschutz und gehört zur „Route der Industriekultur“ durch das Ruhrgebiet.

Die Gebäude sind in roten Ziegelfassaden gehalten, eine streng symmetrische Linienführung verrät die Nähe zum Bauhaus-Gedanken: Horizontale helle Fugen stehen im bewussten Kontrast zu den in dunkel gehaltenen vertikalen Fugen. Die mehrsprossigen Fenster heben sich mit ihrer weißen Farbe ab, auch vom als Gestaltungsmittel eingesetzten Klinker. Manche der meist Vier- bis Fünfgeschosser tragen Flach-, manche Walmdächer. Die 30 Gebäude sind sternförmig angelegt und treffen sich an einem großzügig angelegten Stadtplatz.

Modernisierung

Gedacht waren die Wohnungen damals für Menschen mit mittlerem Einkommen, beispielsweise Bergbauwitwen oder Arbeiter mit gehobener Stellung. Von 2003 bis 2006 sanierte und modernisierte die damalige THS, eine der Vivawest-Vorgängergesellschaften, das „BauhausKarree“. „Dabei hat man versucht, unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten das Besondere hervorzuheben“, erzählt Wenzel. Angesichts der wirtschaftlichen Situation von Region und Unternehmen selbst war das alles andere als selbstverständlich. Wenzel verweist in einer Wohnung im



Kristina Pezzei

freie Journalistin
BERLIN



Um die architektonisch bedeutenden Gebäude zu erhalten und zugleich modernen Wohnstandards anzupassen, wurden in den Jahren 2003 bis 2006 aufwendige Modernisierungs-, Um- und Ausbauarbeiten vorgenommen, die viele historische Details berücksichtigten

Hochparterre beispielsweise auf Lichtschalter, die in originalgetreuer Bauhaus-Optik gehalten sind. Auch Türgriffe, Haustüren und die Hausflure an sich sind im Stil der Bauzeit gehalten: Schlicht, strukturiert, mit klaren Linien. Mit dem Denkmalschutz habe es eigentlich nie Probleme gegeben, sagt Wenzel; die Balkone liegen rückwärtig, sodass sie die Außenfassaden

nicht stören, bei den Fenstern ist das ursprüngliche Aussehen erhalten worden.

Der Stadtplatz liegt in kommunaler Hand. Er ist zwar weitgehend mit Steinen und Asphalt versiegelt, jedoch sollen die eigens geplanzten Bäume später mit ihren tellerartigen Kronen gerade im Sommer die Aufenthaltsqualität erhöhen und den darunter liegenden Sitzbänken Schatten spenden. Die Kosten der Bepflanzung teilten sich Vivawest und Stadt. Vorgärten mit niedrigem Pflanzenbewuchs schaffen eine Verbindung zu den umliegenden Häusern, die Zugänge zu den Innenhöfen sind mit verschließbaren Gittern abgeteilt. „Das verhindert, dass sich dort ungebetene Gäste aufhalten“, sagt Wenzel. Auf dem Stadtplatz selbst veranstaltete die Vivawest in Vor-Corona-Zeiten beispielsweise Mieterfeste.

Wohnungsschnitte, Mietniveau und Mieterklientel

Aus den 162 Wohnungen 36 bis 60 m² Wohnfläche wurden im Zuge der Sanierung 127 Einheiten mit unterschiedlichen Grundrissen. Vereinzelt entstanden Loftwohnungen mit knapp 160 m² Wohnfläche über zwei Etagen. Die weiter unten gelegenen rund 60 m² großen Einheiten wenden sich eher an junge Paare mit etwas schmalerem Geldbeutel. „Naturgemäß haben umfangreiche Sanierungen wie diese eine Erhöhung der Mietpreise zur Folge“, sagt Wenzel. Um „den unterschiedlichen Wohnbedürfnissen verschiedener Zielgruppen Rechnung zu tragen“, seien Wohnungen mit abweichenden Standards ent- >



Das im Jahr 1991 unter Denkmalschutz gestellte „BauhausKarree“ gilt als ein wichtiges städtebauliches Zeugnis der regionalen Siedlungsgeschichte



Hatten die ursprünglich 162 Wohnungen eine Wohnfläche von 36 bis 65 m², so weisen die heute 127 Wohnungen eine Größe zwischen 65 und 120 m² auf. Sogar zwei luxuriöse, 160 m² große Loftwohnungen sind entstanden

standen. Dies drücke sich beispielsweise beim Lichtschaltermaterial oder bei der Entscheidung zwischen Parkett und Laminat aus. Für Bestandsmieter seien die Mieten gedeckelt worden, sodass niemand wegen der Sanierung habe ausziehen müssen. Die Loftwohnungen kosten um die 7,80 €/m², ansonsten liegt der Durchschnitt bei 6,60 €/m². Damit liegen die Mieten über dem Niveau umliegender Straßenzüge, wo sich Angebote für unter 5 €/m² finden lassen.

Heute kommen die meisten Mieter aus dem näheren Umfeld; nicht selten seien es Erwerbstätige, die aus sozial schwächeren umliegenden Vierteln in das „BauhausKarree“ ziehen, wie Wenzel erklärt. „Hier ist die Welt in Ordnung.“ Leerstand gibt es so gut wie nicht, vor allem die kleineren Wohnungen sind heiß begehrt, wie die Kundencenterleiterin sagt. „Wer hierher kommt, schätzt die außergewöhnliche Gestaltung und die intakte Nachbarschaft und ist bereit, dafür zu bezahlen.“ Auf der Suche nach adäquatem

Bautafel „BauhausKarree“

Standort: Duisburg–Obermarxloh

Baujahr: 1929/30

Architekt: Emil Rudolf Mewes

Bauherr: Bergmannsiedlung GmbH Hamborn/THS

Wohnungen 1930: 162 in 30 Gebäuden

Wohnungen heute: 127

Modernisierung Gebäude: 2003 bis 2006

Neugestaltung Stadtplatz Kamp-/Kantstraße: 2008

Wohnraum im Stadtteil bleibe man zwangsläufig beim „BauhausKarree“ hängen.

Wirkung ins Umfeld

Die Vivawest hofft, dass Siedlung und Bewohnerschaft perspektivisch stabilisierend auf das nähere Umfeld wirken: Im benachbarten Dichterviertel unterhält das Unternehmen beispielsweise mehr als 1.600 Wohnungen aus einer ähnlichen Entstehungszeit, die aber anders gebaut wurden, nicht unter Denkmalschutz stehen und bei denen die damalige Evonik Immobilien bei der Sanierung eher rustikal vorgeht. Heute gestaltet sich die Wohnsituation dort weitaus schwieriger, öffentliche Räume wirken weniger gepflegt, der Ton im Viertel ist rau. Wer seine Einkommenssituation verbessert, sieht sich gern nach alternativem Wohnraum um – und orientiert sich nicht selten in Richtung der „heilen Welt“ zwischen Kamp- und Kantstraße, wo es sich für Hamburger Verhältnisse gediegen wohnen lässt.

www.vivawest.de/ueber-vivawest/referenzen/bauhauskarree-duisburg/



Die Bezeichnung „BauhausKarree“ entstand im Zuge der Sanierung. Mewes Architektursprache mit Walmdächern, Gesimsen und Reliefs an der Fassade entspricht auch einer gemäßigten Moderne

HAUFE.

„WIR SORGEN FÜR BEZAHLBAREN WOHNRAUM IN EUROPÄISCHEN METROPOLEN.“



Dirk Lönnecker
Vorstand der LiM Living
in Metropolises SCE

L'Immo vom 23.08.2021

Mit prickelnder Podcast-Unterhaltung
up to date in der Immobilienbranche.

Iris Jachertz, Dirk Labusch und
Jörg Seifert von den Fachmagazinen
DW Die Wohnungswirtschaft und
immobilienwirtschaft fragen nach.

Jede Woche neu.
Mit führenden Experten.



L'Immo
Der Podcast von
Haufe.Immobilien

JETZT REINHÖREN
Keine Folge verpassen!
podcast.haufe.de/immobilien



WIE WOHNUNGSUNTERNEHMEN IHRE MESSDIENSTLEISTUNG NEU AUFSTELLEN KÖNNEN

Mit Submetering zu mehr Effizienz und Nachhaltigkeit

Fünf Messdienstleister waren bisher bei der Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft mbH (SWSG) mit der Erfassung und Abrechnung der Heiz- und Wasserkosten von rund 15.000 Haushalten beauftragt. Unterschiedliche Technik kam zum Einsatz. Nun wird der gesamte Bestand mit neuen Zählern versehen.

Von Dr. Johannes Warth, Andreas Haas, Dr. Mathieu Riegger

Rund 100.000 Messgeräte, also Wasserzähler, Heizkostenverteiler und Wärmemengenzähler, sind in den SWSG-Wohnungen verbaut. Noch im Jahr 2020 waren fünf verschiedene Unternehmen mit den

Messdienstleistungen beauftragt, wodurch fünf unterschiedliche Gerätetechniken im Einsatz waren. Zudem verkomplizierten unterschiedliche Vertragslaufzeiten und Vertragsinhalte manche Abläufe. Hinzu kam, dass die Technologie der Zähler und vor allen Dingen der Verbrauchserfassung nicht dem neuesten Stand der Technik entsprachen. So war es beispielsweise notwendig, dass zum Ablesen der Zählerstände Mitarbeiter der Dienstleister teilweise zu jedem Mieter in die Wohnung mussten. Das war – nicht nur unter den hohen Hygieneauflagen während der Corona-Pandemie – mit einem enormen Zeit- und Kostenaufwand verbunden.

Nun sollen – auch gemäß der Energy Efficiency Directive der Europäischen Union (kurz: EED) – die installierten Zähler und Kostenverteiler fernauslesbar sein, und die Mieter sollen nach Möglichkeit unterjährige Verbrauchsinformationen erhalten. Aufgrund dieser Fülle an Optimierungsmöglichkeiten entschloss sich die SWSG, sich im Bereich der Messdienstleistungen neu aufzustellen.

Lösungsansätze finden und Ziele definieren

Mit dem Anspruch, den Prozess der Messdienstleistung gleichzeitig zu standardisieren, zu digitalisieren und zu automatisieren, wurden die Parameter festgelegt: Einheitliche Zähler im gesamten Wohnungsbestand sollen eine klare, transparente und einheitliche Erfassung der Verbräuche gewährleisten. Die digitalen Zähler sollen es zudem ermöglichen, dass die Daten jederzeit und punktgenau zentralisiert ausgelesen werden können. Dabei sollen die



Dr. Johannes Warth

Leiter Finanz- und Rechnungswesen,
SWSG
STUTTGART

Daten automatisiert ausgelesen werden, sodass dies niemand mehr vor Ort vornehmen muss. Die Vorteile dieser Möglichkeiten liegen auf der Hand: Zeit- und Kostenersparnisse entstehen damit sowohl für die SWSG als auch für die Mieter.

Der richtige Partner

Über ein Ausschreibungsverfahren hat sich die Firma Minol Messtechnik W. Lehmann GmbH & Co. KG als geeigneter Partner herauskristallisiert. Mit der eingesetzten Technologie können die Zähler zukünftig zentralisiert und per Funk ausgelesen und gewartet werden. Das neue System basiert auf dem Übertragungsstandard LoRaWAN, in den unterschiedlichste Messgeräte eingebunden werden können. Zudem soll die Lösung auch für zukünftige Standards funktionieren, sodass weitere Endgeräte, Sensoren oder Smarthome-Anwendungen eingebunden werden können. Die Daten werden dabei sicher verschlüsselt (End-to-End-Datenverschlüsselung).

Für die Mieter entfallen durch den Einsatz der neuen Technik die Termine vor Ort, an denen bisher das Ablesen oder eine Wartung vorgenommen wurde. Außerdem erfolgt die Ablesung zukünftig stichtaggenau zum 31. Dezember. Auch bei Mieterwechsel können die Verbrauchsdaten punktgenau und transparent ausgelesen und entsprechend verrechnet werden. Zudem ergibt sich eine Kostenersparnis für die Mieter. Konkret heißt das, über eine Laufzeit von zehn Jahren fallen knapp 10 Mio. € Ersparnis an, was wiederum für die Mieter eine Kostenreduktion von

8 Ct/m² Wohnfläche im Monat ausmacht.

Vereinfacht und vereinheitlicht wird durch die Umstellung auch der Abrechnungserstellungsprozess, der sich fortan folgendermaßen gestalten wird:

- Die SWSG übermittelt mittels eines Webservices die angefallenen Heizkosten (B+K-Satz) sowie die



Andreas Haas

Mitarbeiter Betriebskostenmanagement,
SWSG
STUTTGART



Denkmalgeschütztes Bestandsgebäude aus den 1930er Jahren in der Wallmerstraße in Stuttgart-Untertürkheim, das bereits mit der neuen Technik ausgestattet ist

Mieter- und Objektdaten (L+M-Satz) an den Messdienstleister.

- Dieser erstellt darauf basierend die Heizkostenabrechnung – und zwar in Form einer Gesamtabrechnung sowie Einzelabrechnungen je Mieter. Diese werden in einem elektronischen Datensatz (E-Satz) pro Liegenschaft über den Webservice wiederum der SWSG zur Verfügung gestellt.
- Über den Webservice wird der E-Satz ins SAP-System der SWSG übertragen und somit werden die einzelnen Heizkostenabrechnungen in die Abrechnungsschreiben integriert.

Die Umsetzung

Die Neuausstattung begann für einzelne Gebäude im Frühjahr 2021: In einer ersten Pilotphase wurden einzelne Liegenschaften mit der neuen Technologie ausgestattet. Dieser Schritt dient auch dazu, eventuelle Hürden an einzelnen Objekten auszumachen und frühzeitig gegenzusteuern. Bis zum März 2022 sollen alle SWSG-Wohnungen mit den neuen Zählern ausgerüstet sein. Alle bisherigen Heizkostenverteiler werden durch elektronische Funkheizkostenverteiler (Minometer M8) ersetzt; die alten Wasseruhren werden gegen neue Modelle mit einem Funkmodul getauscht.



Dr. Mathieu Riegger

Leiter Strategisches
Energiemanagement
SWSG
STUTTGART

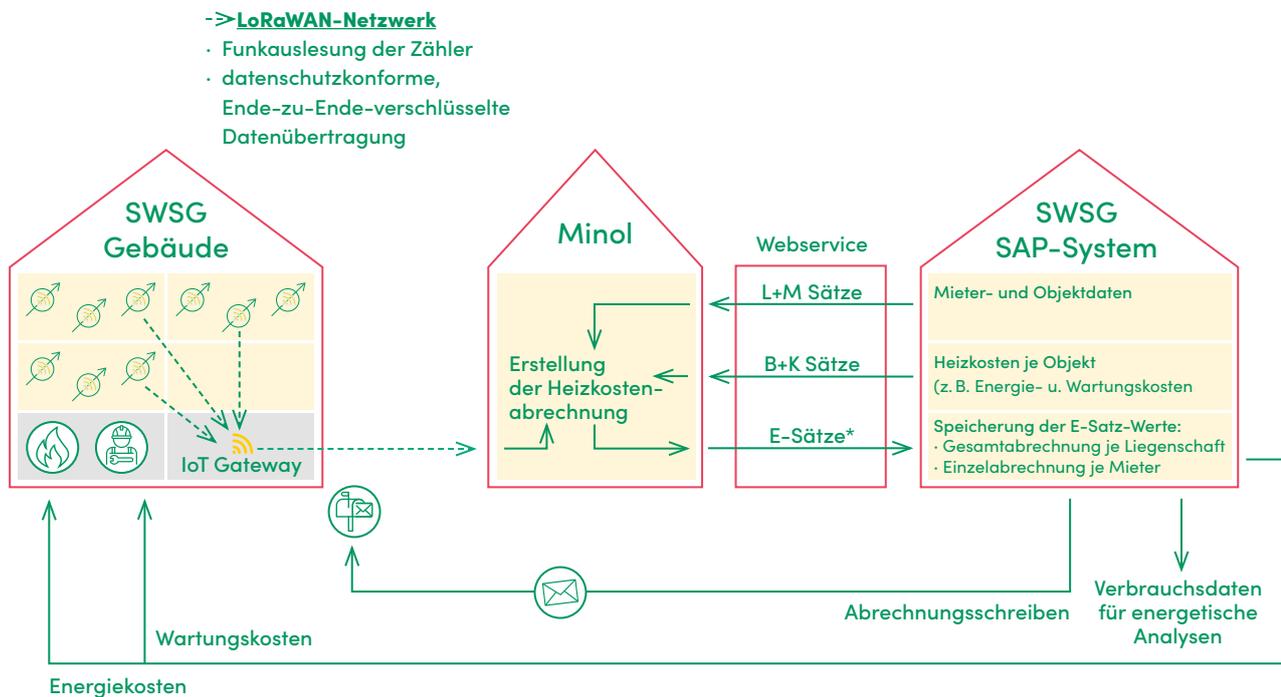
Submetering

Das sogenannte Submetering umfasst die verbrauchsabhängige Erfassung und Abrechnung von Heiz- und Wasserkosten in Gebäuden sowie die Überlassung der dafür benötigten messtechnischen Ausstattung wie Heizkostenverteiler oder Wärme- und Wasserzähler.

Für den Zählereinbau legt die SWSG pro Mietobjekt und Liegenschaft in ihrem SAP-System einen Austauschauftrag an, der dann jeweils in das entsprechende Handwerkerportal übermittelt wird. Minol bearbeitet dann die Aufträge. Sollte beispielsweise ein Mieter zum vereinbarten Termin vor Ort nicht angetroffen werden, wird diese Information über das Handwerkerportal in SAP eingespeist, sodass seitens der SWSG der Mieter erneut kontaktiert werden kann. Sobald ein Gebäude mit der neuen Technik ausgestattet ist, wird dies ebenfalls über das System an die SWSG übermittelt.

Die Mieter können dann im kommenden Jahr ihre Verbräuche jederzeit über eine App abrufen und einsehen. So können sie beispielsweise Tageswerte miteinander vergleichen, persönliche Einsparmöglichkeiten erkennen und ihr Heizverhalten oder den Wasserverbrauch anpassen. >

Schema der Erfassung, des Transfers und der Analyse der Daten



* 1 E-Satz je Liegenschaft

Über eine Laufzeit von zehn Jahren fallen bei rund 15.000 Wohnungen knapp 10 Mio. € Ersparnis an.

Die Klimaziele im Blick

Momentan befindet sich die SWSG mitten in der Umsetzungsphase. Direkt im Anschluss nimmt dann das SWSG-interne Energiemanagement seine Arbeit auf. Denn die automatisch erhobenen und standardisiert übermittelten Daten sollen gezielt für das Erreichen der ambitionierten SWSG-Klimaziele eingesetzt werden.

Hierzu werden die für jedes Gebäude punktgenau ermittelten Energieverbrauchsdaten in das bei der SWSG im Einsatz befindliche Portfoliomanagementsystem IGIS^{six} übertragen, das außerdem Informationen zum Zustand aller wichtigen Gebäudebestandteile – also zum Beispiel zu Fenstern oder der Fassade – enthält. Mit diesen Informationen kann zukünftig das Gebäudeportfolio der SWSG ganzheitlich optimiert – und hin zu einem klimaneutralen Gebäudebestand im Jahr 2050 entwickelt werden. Dazu werden in dem Modul „IGIS^{six} Energetische Analyse

Advanced“ verschiedene energetische Maßnahmenpakete und Umsetzungszeitpunkte hinsichtlich ihrer CO₂-Minderungswirkung auf die Einzelgebäude und den Gesamtbestand durchgerechnet. Auf diese Weise wird ein optimierter Maßnahmenplan abgeleitet – die sogenannte Klima-Roadmap.

Diese innovative Methodik ist ein Novum im Bereich der wohnwirtschaftlichen Portfoliomanagementsysteme. In einer Entwicklungspartnerschaft zwischen der SWSG und der IWB Immobilienwirtschaftliche Beratung GmbH wird dies nun erstmals bei dem Stuttgarter Wohnungsunternehmen umgesetzt. Somit bildet die Neuausrichtung der Messdienstleistungen bei der SWSG einen wichtigen Baustein auf dem Weg zur Erreichung der Klimaziele.



Elektronische Heizkostenverteiler mit integrierter Funkschnittstelle dienen der Erfassung der anteiligen Wärmeabgabe von Heizkörpern

Produkte

Solardachziegel aus Deutschland



Naturgemäß ist die Ausbeute der Sonnenenergie auf einem Süd-Dach am höchsten

Hausdach und Solaranlage in einem, das verspricht der Hersteller Autarq. Seine Solardachziegel aus dem brandenburgischen Prenzlau nutzen die Sonnenenergie direkt lokal und sollen pro Dach und Anlage bis zu 70% des Strombedarfs eines Ein- beziehungsweise Mehrfamilienhauses decken können.

Das Trägermaterial sind Glattziegel, die untrennbar mit dem Solarmodul zu einem Bauteil verbunden werden. Die Wasserführung und Dichtigkeit bleiben dadurch nach Herstellerangaben komplett erhalten. Außerdem hätten die Solardachziegel gegenüber allen anderen am Markt verfügbaren Systemen einen entscheidenden Vorteil: ihre intelligente Verschaltung, die eine Montage ohne Elektrovorkenntnisse ermöglicht. Zudem sind die Solarziegel elektrisch parallelgeschaltet und arbeiten unabhängig voneinander. Auf diese Weise haben die verschatteten Dachbereiche keine Auswirkung auf die nicht verschatteten Bereiche.

Autarq-Solardächer zeichnen sich, so der Anbieter, zudem dadurch aus, dass sie im sicheren Kleinspannungsbereich < 120V DC arbeiten. Im Gegensatz zu herkömmlichen Photovoltaik-Anlagen müsse daher auch keine Baulast für den Brandschutz eingetragen werden.

Weitere Infos: www.autarq.com

Digitalisierung der Technischen Gebäudeausrüstung

Das Berliner Technologieunternehmen Metr Building Management Systems GmbH stellt künftig noch mehr Lösungen zur Digitalisierung der Technischen Gebäudeausrüstung (TGA) bereit und hat das Angebot auf seiner Plattform um drei weitere Lösungen der Anbieter Elmatic und Eddi24 erweitert. Sie decken den hydraulischen Abgleich für Heizsysteme, die Beprobung und Analyse des Trinkwassers und ein Modul zur Abrechnung und Erstellung der unterjährigen Verbrauchsinformation beim Submetering ab. Bereits verfügbar sind Lösungen der Einhundert Energie GmbH (Mietstrom und Stromverbräuche der Heizungsanlagen) und der DIT GmbH (Miet- und Eigentümer-App für Wohnungsunternehmen und Hausverwaltungen).

Weitere Infos: www.metr.systems



Die neue Komplettlösung fürs Badezimmer „i.life“ von Ideal Standard vereint die Keramikkollektion „i.life A“ und die Armaturenkollektion Ceraplan

Weitere Infos: www.idealstandard.com

Zweite Chance für Verschnittreste



Das „Second Life Recycling“-Programm bildet die Grundlage für eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft bei Gerflor

Der für seine elastischen Bodenbeläge bekannte Hersteller Gerflor baut sein Angebot im Bereich der Rücknahme von Verschnittresten weiter aus: Das „Second Life Recycling“-Programm ist ein Baustein seiner Nachhaltigkeitsstrategie und verfolgt das Ziel eines nach Unternehmensangaben „noch konsequenteren Recyclings“. Als ganzheitliches Sammel- und Recyclingkonzept richtet sich das „Second Life Recycling“-Programm speziell an Betriebe des Verlegehandwerks. Unternehmen erhalten ein genau auf die jeweils anfallenden Abfallvolumen abgestimmtes Konzept. Gerflor stellt die benötigten Sammelbehälter zur Verfügung – darin lassen sich saubere Verschnittreste von EVO-, Linoleum- und Vinyl-Bodenbelägen sowie alte Lagerbestände fachgerecht sammeln. Die gesammelten und verarbeiteten Materialien werden schließlich den Gerflor-Produktionsstätten zugeführt und dort recycelt beziehungsweise bei der Produktion neuer Bodenbeläge wiederverwertet. Zudem weitet Gerflor – ebenfalls vor dem Hintergrund eines optimierten Recyclings – die Verwendung natürlicher Rohstoffe in den Produkten stetig aus. DLW-Linoleumbeläge zum Beispiel bestünden zu 98% aus natürlichen und mineralischen Rohstoffen, so der Hersteller.

Weitere Infos: www.gerflor.de

Markt und Management



Thorsten Bachler (links) und Matthias Zabel vom GdW nach der Preisverleihung

Azubi-Kampagne erneut ausgezeichnet

Die Azubi-Kampagne für die Wohnungswirtschaft wurde in der Kategorie „Beste Nachwuchsinitiative“ mit dem MediaV-Award ausgezeichnet. Die Kampagne mit dem aktuellen Titel „Ausbildung zur/m Immobilienkauffrau/-mann – Vielseitiger als du denkst!“ starteten der GdW und seine Regionalverbände gemeinsam mit der Werbeagentur Bachler bereits 2009. Der Jury gefiel besonders der unkonventionelle und zielgruppengerechte Ansatz der Kommunikation und die Zielgenauigkeit der Kampagne.

Tarifergebnis in der Deutschen Immobilienwirtschaft

Die Tarifkommission des Arbeitgeberverbandes der Deutschen Immobilienwirtschaft hat sich mit den Gewerkschaften Verdi und IG BAU auf einen Tarifabschluss verständigt.

Vorbehaltlich der Zustimmung der großen Tarifkommissionen der Gewerkschaften und des Verbandsausschusses des Arbeitgeberverbandes haben die Tarifvertragsparteien vereinbart, dass die Löhne und Gehälter zum 1. November 2021 um 2,9% (gerundet auf volle 5 €) steigen werden.

Zum 1. Januar 2023 werden die Löhne und Gehälter dann um weitere 2,1% (aufgerundet auf volle 5 €) angehoben. Außerdem werden die Ausbildungsvergütungen in jedem Ausbildungsjahr zum 1. November 2021 um 50 € und zum 1. Januar 2023 um weitere 50 € erhöht.

Der neue Tarifvertrag hat, im deutlichen Unterschied zu seinem Vorgänger mit nur rund einem Jahr, eine Laufzeit von 26 Monaten bis zum 31. Dezember 2023. Die Tarifsteigerung zum 1. November 2021 beläuft sich im Hinblick auf die 14-monatige Laufzeit tarifmathematisch auf circa 2,5%. Die Laufzeit von 26 Monaten soll den Unternehmen zusätzliche Planungssicherheit geben.

Die Tarifvertragsparteien haben sich des Weiteren darauf verständigt, beginnend am 5. Oktober 2021 Gespräche zur Schaffung einer Regelung aufzunehmen, nach der zukünftige Tarifierhöhungen (ab dem Jahr 2023) in Urlaub umgewandelt werden können. In diesem Zusammenhang sollen weitere Möglichkeiten zur Umwandlung von Tarifentgelt (zum Beispiel zu Gunsten eines Jobrads) erörtert werden.



Hamburger Wohnungsbaugenossenschaften e. V. mit neuem Vorstand

Zu sechst leiten sie seit einigen Wochen die Geschicke des Vereins **Hamburger Wohnungsbaugenossenschaften**: Alexandra Chrobok (Eisenbahnbauverein Harburg eG), die den Verein bisher stellvertretend geleitet hat, ist Vorsitzende, außerdem mit dabei sind (von links im Bild): Peter Kay (Baugenossenschaft freier Gewerkschafter eG), Matthias Saß (Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer-Genossenschaft eG), Jörg Tondt (Baugenossenschaft Fluwog-Nordmark eG), Michael Wulf (Bauverein der Elbgemeinden eG) und Dennis Voss (Kaifu-Nordland eG).

Kundenportal gestartet, Arbeitsabläufe verschlankt

Mehr digitales Angebot bei gleicher Nähe zu den Kunden: Die Mülheimer Wohnungsbau eG nimmt derzeit sukzessive ihr neues Serviceportal in Betrieb. Dort können Mitglieder und Mieter Vertragsdaten einsehen, Nachrichten inklusive Anhang an den Kundenservice versenden und zukünftig auch die Verbräuche ihrer Wohnung überprüfen.



Wolfram Gay verabschiedet

Nach einer Übergangsphase als ehrenamtlicher Vorstand wurde Wolfram Gay auf der diesjährigen Vertreterversammlung der PWG 1956 eG nach langem und erfolgreichem Wirken in den Ruhestand verabschiedet. Als Mitglied der Vertreterversammlung ist er trotzdem weiterhin mit der PWG verbunden.

DIE ZUKUNFT DER WOHNUNGSWIRTSCHAFT? MOBIL & SICHER



Neuer Riese am deutschen Proptech-Himmel

Immomio, Anbieter einer digitalen Vermietungsplattform, und DIT, Anbieter von Mieter-Apps, haben ihre Unternehmen seit September zusammengeführt.

Durch die Fusion ist Deutschlands größtes Proptech in der Wohnungswirtschaft mit über 1,45 Mio. verwalteten Mieteinheiten entstanden.

Die Freude über die Fusion ist bei beiden Partnern groß: „Wir haben eine einheitliche Customer Journey und arbeiten seit Jahresbeginn an gemeinsamen Projekten“, erzählt Nicolas Jacobi, Geschäftsführer von Immomio. Kai Teute, Gründer der DIT, ergänzt: „Wir entwickeln gemeinsame Produkte, unsere Visionen passen zusammen, es ist das perfekte Match.“ Kennengelernt haben sich die beiden bei einem Pitch – und aus Konkurrenten wurde ein Team. Dabei war nicht zuletzt der Fokus auf die Wohnungswirtschaft ein entscheidender Punkt.

Neuaufstellung des Gesellschafterkreises

Die DIT wird als 100%iges Tochterunternehmen der Immomio GmbH unter eigener Marke und Führung des Gründers Kai Teute weiter am Markt agieren. Teute wird gleichzeitig Beiratsmitglied und steigt als Gesellschafter in das neue Immomio-Gemeinschaftsunternehmen ein.

„Durch die Neuaufstellung des Gesellschafterkreises bei Immomio haben wir die Grundlage geschaffen, um uns als marktführende Plattform rund um die Digitalisierung von Immobilien in Europa zu etablieren“, sagt Nicolas Jacobi. Mit dem nun vergrößerten Immomio-Gründerteam und den langfristig orientierten, strategischen Investoren hätten sie das optimale Setup, um ihre Ziele zu erreichen, ergänzt der Immomio-Geschäftsführer. Das Ziel sei, insbesondere auch neue digitale Produkte für die Immobilienunternehmen zu entwickeln und weitere Prozesse zu digitalisieren.



Die Proptechs Immomio und DIT machen seit September 2021 gemeinsame Sache

Zur Neuaufstellung des Gesellschafterkreises gehört auch der Einstieg der W&W Brandpool GmbH, welche die Anteile der Aareon Deutschland GmbH übernommen hat und Immomio zusätzliches Wachstumskapital zur Verfügung stellt. Die seit 2017 bestehende Kooperation mit dem Softwareanbieter Aareon bleibt darüber hinaus weiterhin bestehen.

Große Pläne für den Proptech-Riesen

Das künftige Potenzial sei groß, sind sich Nicolas Jacobi und Kai Teute einig. Mieter sollen künftig die gesamte Kommunikation mit dem Vermieter digital über eine einzelne Oberfläche führen können – von der Wohnungssuche über den Mietvertragsabschluss bis hin zum Auszug. Über eine Mieter-App lassen sich nicht nur Termine mit Handwerkern buchen und koordinieren, sondern zum Beispiel auch E-Autos laden oder Pakete versenden.

Für ihre Kunden bieten die Partner verschiedene modulare Systeme, also flexibel auf Bedarf und die Anzahl der Wohneinheiten abgestimmte Pakete, an. Ein Einstieg für Wohnungsunternehmen lohne sich ab circa 1.000 Wohneinheiten, so Nicolas Jacobi.

Schluss ist noch lange nicht

Das Unternehmen beschäftigt nun 65 Mitarbeiter, es soll aber noch neues Personal dazukommen. „Wir sind langfristig sehr gut aufgestellt“, resümiert Jacobi. „Wir können schnell und verlässlich arbeiten und haben jede Menge Entwicklungspotential!“

„Wir haben die Grundlage geschaffen, um uns als marktführende Plattform rund um die Digitalisierung von Immobilien in Europa zu etablieren.“



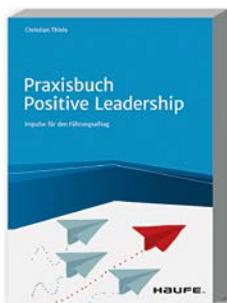
Martin Rüger



Ute Schäfer

Vorstandswechsel bei der Unitas

Als Vorstand der Wohnungsgenossenschaft Unitas eG agieren ab 1. Oktober 2021 die kaufmännische Vorständin Ute Schäfer und Martin Rüger als neuer Vorstand Wohnungswirtschaft/Technik. Martin Rüger ist seit zehn Jahren Assistent des Vorstands und seit 2016 Prokurist bei der Genossenschaft. Er übernimmt das Amt von Steffen Foede, der nach knapp zehn Jahren Vorstandstätigkeit und insgesamt 25 Jahren Zugehörigkeit zur Unitas auf eigenen Wunsch zum 30. September 2021 seine Vorstandstätigkeit für die Leipziger Genossenschaft beendet.



Positive Leadership

Christian Thiele, Praxisbuch Positive Leadership, Haufe Verlag, 223 Seiten, 29,95 €, ISBN 978-3-648-15353-6

Das Buch behandelt die Förderung von Sinnerleben und Motivation, inspirierende Team- und Führungskulturen sowie den konstruktiven Umgang mit Konflikten. Auch wertschätzende Kommunikation und Tipps für virtuelle Führung sind ein Thema.



DESWOS Marathon 2021

Unter dem Motto „Jeder Kilometer zählt“ sucht die DESWOS Unterstützung für ihren Marathon, der dieses Jahr zum ersten Mal in einer Hybrid-Version angeboten wird: Ob Laufen, Radfahren, Rudern oder Schwimmen, noch bis zum 3. Oktober kann entweder bei einem individuellen Sportevent oder beim Köln Marathon Geld für das DESWOS-Förderprojekt in El Salvador gesammelt werden.

Weitere Informationen gibt es bei astrid.meinicke@deswos.de

DAS TRIPLE FÜR MOBILE SICHERHEIT

- 1. Ihre Daten:** geschützt in der Cloud.
- 2. Ihr Betrieb:** Immer sicher.
- 3. Ihr Team:** Überall handlungsfähig.



Das Cloud-ERP-System für die Wohnungswirtschaft. Jetzt informieren unter www.axera.de/mobil-sicher

Haufe axera
Kann heute schon morgen.

Aareon Forum – Auf neuen Wegen in die Zukunft

Am 27. und 28. Oktober 2021 treffen sich auf dem Aareon Forum wieder Vertreter der Immobilienwirtschaft, um sich über Trends und Nutzen neuer Technologien sowie jüngste Entwicklungen in der Aareon Smart World zu informieren und auszutauschen. Aufgrund der aktuellen Situation wird die Veranstaltung erstmals in hybrider Form durchgeführt. Die Vorträge und Diskussionsrunden finden im Convention Center der Deutschen Messe Hannover unter Berücksichtigung eines entsprechenden Hygienekonzepts statt, können aber auch via Livestream aus dem Büro oder Homeoffice verfolgt werden.

Die Immobilienwirtschaft steht vor großen Herausforderungen wie CO₂-Reduktion, demografischer Wandel und Kosteneffizienz. Die Digitalisierung ist hier ein Schlüssel zum Erfolg und erfährt einen bislang ungeahnten Schub. Im Einklang damit steht das Event unter dem Dachthema „Pioneering Work“.

Wie sieht das Arbeiten von morgen aus? Welche Neuheiten erleichtern den Arbeitsalltag? Wie kommunizieren wir künftig mit Mietern und Partnern? Dies sind einige der Fragen, die Aareon gemeinsam mit Fachleuten der Branche ausloten will. Auf der Agenda stehen dabei Impulse von ausgewiesenen Vordenkern sowie ein interaktiver Austausch mit Anwendern und Experten. Die DW Die Wohnungswirtschaft ist als Medienpartner dabei.

Chancen und Herausforderungen der Digitalisierung

Keynote Speaker Linus Neumann vom Chaos Computer Club möchte für technische und gesellschaftliche Risiken sensibilisieren. Er spricht unter anderem über digitale Mündigkeit und Datensicherheit, vor allem aber über die Frage, in welcher Welt wir leben möchten. Der Diplom-Psychologe und Hacker redet über gängige IT-Sicherheitslücken und stellt



pragmatische Lösungen vor, mit denen sich Unternehmen schützen können.

Keynote Speaker Chris Boos gilt als Hidden Champion des digitalen Zeitalters und ist Mitglied im Digitalrat der Bundesregierung. Außerdem ist er Gründer von Arago, einem der führenden Unternehmen für Künstliche Intelligenz in Deutschland. Boos ist überzeugt, dass diese Technologie helfen kann, die wichtigsten wirtschaftlichen, politischen und umweltbezogenen Probleme zu lösen. Wie genau, erläutert er in seinem unterhaltsamen Vortrag.

Neuheiten in der Produktwelt

Bei den unterschiedlichen ERP-Systemen arbeitet Aareon ebenfalls mit Hochdruck an der Zukunft. Welche Änderungen und Neuerungen anstehen und wie die neuen Oberflächen und mobilen Lösungen rund um SAP® und Blue Eagle aussehen, ist genauso Teil der Veranstaltung wie die Themen strategisches Instandhaltungsmanagement und vorausschauende Wartung.

Virtuell und doch mittendrin

Spannende Einblicke in die Praxis gibt es darüber hinaus in der virtuellen Ausstellung von Aareon und ihren Partnern. Dort können die Teilnehmer unter anderem die Fachvorträge zu verschiedenen Aareon-ERP-Systemen sowie digitalen Lösungen vertiefen und sich über die Produkte der Partner informieren.

Weitere Informationen: www.aareon-forum.de

„Pioneering Work“ lautet das Motto des diesjährigen Aareon Forums, zu dem das Unternehmen am 27. und 28. Oktober ins Convention Center der Deutschen Messe Hannover einlädt.



Ekkehard Weiß und Lutz Haake
(von links)

Wechsel in der BWG-Vorstandsetage

Mit Wirkung zum 1. Juli 2021 ist Ekkehard Weiß zum Vorstandsmitglied der Bau- und Wohnungsgenossenschaft Halle-Merseburg e. G. (BWG) bestellt worden und unterstützt somit Lutz Haake (Sprecher des Vorstands) in der Leitung der BWG. Er übernimmt das Amt vom bisherigen Vorstandsmitglied Peter Kondziela, der als Geschäftsführer weiterhin für die BWG Service GmbH tätig ist.

Neuer WGS-Vorstand

Der Aufsichtsrat der Wohnungsgenossenschaft „Glückauf“ Süd Dresden (WGS) hat den Prokuristen Holger Helzel zum Vorstand berufen. Helzel übernimmt nun den technischen Bereich im Vorstand an der Seite von Dr. Olaf Brandenburg, welcher als kaufmännischer Vorstand seit 2005 die Genossenschaft führt. Helzel tritt die Nachfolge von Dr. Christoph Menzel an, der nach 15 Jahren die WGS auf eigenen Wunsch verlässt.



Holger Helzel (links) und
Dr. Olaf Brandenburg

Bauverein AG gibt Wandeldarlehen aus

Die Bauverein AG unterstützt mit einem Wandeldarlehen das Start-up ETA Plus GmbH (ETA+). Durch die Option, dieses später in eine Unternehmensbeteiligung umzuwandeln, unterstützt es den Kompetenzausbau im Bereich Energiemanagement und Klimaschutz.

SCHON GEWUSST?



SAT-TV und **Glasfaser** sind in
Kombination **einfach perfekt!**



**GEWUSST WIE.
MIT ASTRA.**

Eine Komplettlösung aus
optischer SAT-ZF-Verteilung
und superschnellem Glasfaser-
Internet bietet alles,
um Wohngebäude fit für
die Anforderungen des
Gigabitzeitalters zu machen.



wowi.astra.de

DW-ZUKUNFTSPREIS DER IMMOBILIENWIRTSCHAFT

19 Jahre. Fünf Partner. Ein Fresh-up.

Zum 19. Mal werden im kommenden Jahr drei außergewöhnliche und innovative Projekte mit dem DW-Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft ausgezeichnet – und wenn es die Pandemie zulässt, werden die Preise auch wieder im Juni 2022 in Garmisch-Partenkirchen beim Aareon-Kongress live vergeben. Das also bleibt – und dennoch ist jetzt vieles neu beim wichtigen Branchenpreis!

Von Iris Jachertz

Für all jene, die den DW-Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft seit vielen Jahren als festen und etablierten Branchenpreis kennen, ist dieser untrennbar mit dem Partner Aareon AG verbunden. Von Beginn an wurden die Gewinner jeweils

beim Aareon-Kongress in Garmisch-Partenkirchen ausgezeichnet und entsprechend vor Publikum geehrt – unterbrochen wurde dies pandemiebedingt nur in den letzten beiden Jahren: 2020 und 2021 wurden die Preise im Rahmen von Aareon Live, einem digitalen Veranstaltungsformat, übergeben. DW

Die Wohnungswirtschaft und Aareon haben diese erfolgreiche Partnerschaft aktuell bekräftigt und ihre Zusammenarbeit für viele weitere Jahre auf sichere Füße gestellt. Der GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen übernimmt mit seinem Präsidenten Axel Gedaschko auch künftig die Schirmherrschaft des Preises. Weitere langjährige Partner bleiben ebenfalls an Bord: Dem Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V. (BBU) obliegt die techni-

sche Betreuung des Preises und der Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen (BFW) zählt ebenso zu den Unterstützern.

Was kommt, was bleibt?

Die Webseite www.dw-zukunftspreis.de erscheint ab sofort im neuen Design. Übersichtlich angeordnet

und in attraktiver, moderner Aufmachung erfahren Sie hier alles, was Sie zum DW-Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft wissen müssen: das aktuelle Motto und Informationen rund um den Preis sowie den Bewerbungsschluss, die Jurymitglieder und Partner sowie die bisherigen Gewinner und ihre Projekte sowie einen Ansprechpartner, wenn es doch noch Fragen gibt.

Neues Motto für 2022 steht fest

Das neue Motto für 2022, zu dem Immobilien- und Wohnungsunternehmen aus allen Regionen Deutsch-

lands ihre Projekte einreichen können, lautet: „Immobilien, Quartiere und Städte nach der Pandemie“.

Corona hat die Welt verändert, im Großen wie im Kleinen. Wie geht die Immobilienbranche damit um? In vielen Themenbereichen ist Umdenken, Perspektivwechsel und alternatives Handeln gefragt. Beispielhaft hierfür stehen neue Entwicklungs-, Planungs- und Gestaltungskonzepte für Städte, Gemeinden, Quartiere und Flächen, aber auch Umnutzungen und Umgestaltungen

beziehungsweise Nutzungstransformationen von Gebäuden und Freiflächen sowie die Schaffung neuer Infrastrukturen oder Co-Working-Angebote. Ebenso müssen häufig neue Serviceangebote und -konzepte erarbeitet und bereitgestellt werden. Der Digitalisierung kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Anders als in den vergangenen Jahren dürfen



„Der DW-Zukunftspreis spielt eine bedeutende Rolle für die Innovation und den Fortschritt in der Wohnungswirtschaft.“

Axel Gedaschko, Schirmherr und GdW-Präsident



„Ihre Pionierideen sind gefragt! Zeigen Sie mit innovativen Beispielen, wie die Immobilienwirtschaft die Zukunft gestaltet.“

Dr. Manfred Alflen, Vorstand Aareon AG



Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft
DW|2022

PARTNER JURYMITGLIEDER GEWINNER ARCHIV AKTUELLES

JETZT BEWERBEN ▶

Immobilien, Quartiere und Städte nach der Pandemie

DW-Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft

JETZT BEWERBEN ▶

NUR NOCH BIS ZUM **31. Januar 2021**



PARTNER





Aareon
WE MANAGE IT FOR YOU



BBU
BERGISCHE UNIVERSITÄT
WUPPERTAL



BFW
Bundesverband Für
Immobilien- und Wohnungs-
unternehmen

Tradierter Branchenpreis mit frischem Auftritt

für 2022 auch Projekte eingereicht werden, die zwar begonnen haben, aber noch nicht fertiggestellt sind.

A propos Bewerbung: Diese haben wir im Zuge der Modernisierung des DW-Zukunftspreises der Immobilienwirtschaft ebenfalls neu aufgestellt und nehmen sie künftig ausschließlich über ein vollständig ausgefülltes Online-Bewerbungsformular, das auf der Webseite ab 20. Oktober 2021 bereitsteht, entgegen. Darin fragen wir neben allgemeinen Daten auch konkrete Informationen und Zahlen zum Projekt ab. Das digitalisierte Formular unterstützt dabei die Bewerber und stellt gleichzeitig sicher, dass keine Angaben vergessen werden. Nicht zuletzt werden die Projekte so für die Jury besser vergleichbar.

Die Jury selbst bleibt wie bisher: Sie setzt sich auch weiterhin aus Experten seitens unserer Partner und namhafter Immobilien- und Wohnungsunternehmen zusammen. Den Vorsitz für 2022 hält Prof. Dr. Dr. Dr. h.c. Franz Josef Radermacher der Universität Ulm weiterhin inne.

Mittendrin statt nur dabei

Warum sollten Sie sich um den DW-Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft bewerben? Der Preis ist ein Spiegel für die Innovationskraft der Branche. Die ausgezeichneten Projekte und Unternehmen nehmen eine Vorreiterrolle ein und dienen als Vorbilder für andere Unternehmen. Bewerber erhöhen damit auch ihre Sichtbarkeit innerhalb der Branche. Die

Sieger bekommen das Logo des DW-Zukunftspreises der Immobilienwirtschaft für ihre Pressearbeit und Kommunikation zur Verfügung gestellt. Aus den Unternehmen, die sich mit ihrem Projekt gegen die Konkurrenz durchsetzen konnten, werden zur Preisverleihung jeweils zwei Vertreter zum Aareon-Kongress eingeladen. In der DW Die Wohnungswirtschaft werden wir ausführlich über die Siegerprojekte berichten.

**ABG Paradise eG,
Campus Berlin Tech
GmbH, GWG Lössen eG,
Woban Erläuben GmbH,
Hochschule für Technik
und Wirtschaft Berlin
und Prognos eG**

BERLIN

**GSW Gesellschaft für
Siedlungs- und
Wohnungsbau Baden-
Württemberg mbH**

SIGMARINGEN

**SEEG Stadtentwicklungs- und
Stadtneuerungs-gesellschaft
Heilbronn mbH**

HEILBRONN

"WohnZukunft: digital gesteuerte energieeffiziente Prozesse im wohnungswirtschaftlichen Quartier"

Für das Konsortium aus ABG Paradise eG, Campus Berlin Tech GmbH, GWG Lössen eG, Woban Erläuben GmbH, Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin und Prognos eG nahm die Prognos eG den Preis entgegen. Ausgewählt wurde das Projekt "WohnZukunft: digital gesteuerte energieeffiziente Prozesse im wohnungswirtschaftlichen Quartier" mit seinem energieeffizienten Ansatz. Es seien erfolgreiche Erkenntnisse und CO2-Einsparungen für gleichzeitige klimafreundliche Investitionen erreicht worden, so das Urteil der Jury. Das Projekt zeichne sich außerdem durch vollständige digitale Kommunikation im Bereich Gebäudetechnik aus und eine gelungene Kooperation von Siedler und Mieter aus. Der gemeinsame Einsatz von digitalen Technologien habe Schlüsselimpulse für die Branche bei der Begrenzung.



Auf der neuen Website werden alle Sieger des DW-Zukunftspreises präsentiert

Nikola Schellig aus der DW-Redaktion steht künftig als Ansprechpartnerin für alle Fragen zum DW-Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft zur Verfügung. Ihr Kontakt per E-Mail: dwzukunftspreis@diewohnungswirtschaft.de

BILANZ- UND STEUERWISSEN – AKTUELLES AUS DEN PRÜFUNGSORGANISATIONEN DES GDW

Der Aufsichtsrat: Zwischen Beratung und Überwachung des Vorstands

Aufsichtsräte leisten einen wichtigen Beitrag zur Ausrichtung und Stabilität von Unternehmen. Sie unterliegen denselben Sorgfaltspflichten wie der Vorstand. Welche Pflichten sind dies? Wie lassen sie sich erfüllen? Welche rechtlichen Grundlagen bestehen? Handlungsvorschläge für die Praxis.

Von Robert Dobroschke und Andreas Gissendorf

Neben dem geschäftsführenden Organ (Vorstand/Geschäftsführer – im Folgenden zusammengefasst Vorstand) steht der Aufsichtsrat als Überwachungsorgan. Dieses originär aus dem Aktien- beziehungsweise Genossenschaftsrecht stammende Organ findet sich immer häufiger auch in (kommunalen) Gesellschaften mit beschränkter Haftung wieder. Seine Begründung findet das Organ innerhalb der Genossenschaft oder der AG darin, dass den vielfältigen Interessen der Mitglieder respektive Aktionäre eine sehr starke Stellung des Vorstands gegenübersteht; dieser leitet die Gesellschaft in eigener, unbeschränkter und unbeschränkbarer Verantwortung. Ein wenig anders stellt sich die Situation zwar innerhalb der GmbH dar: Dort kann der Geschäftsführer durch die Gesellschafterversammlung angewiesen werden. Jedoch stehen hinter den jeweiligen Gesellschaftern in der Regel – vor allem im kommunalen Bereich – juristische Personen, bei denen wiederum Kollektivorgane wie beispielsweise der Stadtrat entscheiden. Und auch dort herrscht regelmäßig ein großer Meinungspluralismus. Der Aufsichtsrat soll daher nicht zuletzt sicherstellen, dass die jeweilige Gesellschaft im Sinne dieser Meinungsvielfalt geleitet wird.

Letztlich spiegelt sich in dieser Meinungsvielfalt auch der Rahmen für die Geschäftspolitik wider: Neben der gesetzlich vorgesehenen Überwachung des



WP/StB Robert Dobroschke

Prüfungsnahe
Beratung
VdW Bayern
MÜNCHEN

geschäftsführenden Organen sehen die Mustersatzungen des GdW für Wohnungsunternehmen die Beratung des Vorstands als Aufgabe des Aufsichtsrats vor. Dabei kann er insbesondere durch Zustimmungsvorbehalte entscheidenden Einfluss auf die Geschäftspolitik nehmen; regelmäßig können dabei bereits im Vorfeld die verschiedenen Meinungen kommuniziert werden, sodass diese hinreichende Berücksichtigung in der Entscheidung des Vorstands finden.

Aufgaben und Haftung des Aufsichtsrats

Sowohl das Aktiengesetz (AktG) als auch das Genossenschaftsgesetz (GenG) weisen dem Aufsichtsrat die Aufgabe zu, die Geschäftsführung des Vorstands zu überwachen. Geschäftsführung bedeutet jedoch nicht jedwedes Handeln des Vorstands. In diesem Zusammenhang sind Leitungsmaßnahmen des Vorstands gemeint. Dies betrifft die Grundsätze der Unternehmensorganisation, konkrete Führungsaufgaben des Vorstands oder aber auch wichtige Einzelfallentscheidungen, die maßgeblichen Einfluss auf die Gesellschaft haben (beispielsweise Neubauvorhaben oder die Gründung von Tochterunternehmen).

Daraus folgt jedoch auch, dass eine Kompetenzüberschreitung vorliegt, wenn der Aufsichtsrat darüber hinaus das Alltagsgeschäft überwacht. Eine solche Totalüberwachung ist gesetzlich nicht vorgesehen; ferner erweitert eine solche Über-



RA Andreas Gissendorf

Prüfungsnahe
Beratung
VdW Bayern
MÜNCHEN

Leistungsmaßnahmen des Vorstands



wachung den Haftungsrahmen für den Aufsichtsrat erheblich.

Die Erhöhung des Haftungsrisikos ist schon deshalb brisant, weil die Tätigkeit des Aufsichtsrats ein Nebenamt darstellt. Auch der versierteste Aufsichtsrat wird regelmäßig nicht sämtliche Details und die dahinterstehenden Einzelfragen ohne Weiteres überblicken können – ist aber eine tiefgreifende Einbindung in die Geschäftsführung gewünscht, müssen auch solche Detailfragen bekannt sein und deren Folgen in die Entscheidung mit einfließen.

Nicht nur vor dem Hintergrund einer klaren Kompetenzaufteilung und einer drohenden Erweiterung des eigenen Haftungsrahmens, aber vor allem auch aus arbeitsökonomischen Gründen ist daher dringend zu empfehlen, dass Aufsichtsräte sich um das „Grobe und Ganze“ kümmern und ausschließlich in Einzelfällen tiefergehende Prüfungen vornehmen. Die in diesem Zusammenhang oft kommunizierte

Sorge, gegebenenfalls doch etwas zu übersehen, ist unbegründet. Der Vorstand hat die originäre Pflicht, den Aufsichtsrat über alle Leistungsmaßnahmen so umfassend und regelmäßig zu informieren, dass dieser mit den mitgeteilten Informationen eine hinreichende Entscheidungsgrundlage erhält und seinen Aufgaben nachkommen kann.

Genügen die Informationen diesen Anforderungen nicht, liegt eine Pflichtverletzung des Vorstands vor. Der Aufsichtsrat kann sich demnach prinzipiell darauf verlassen, dass der Vorstand seinen Pflichten nachkommt. Nur wenn die Informationen erkennbar nicht ausreichen oder aber offensichtlich Lücken oder Fehler aufweisen, ist eine gezielte Nachfrage angezeigt.

Die Überprüfung vorgelegter Unterlagen ist durch fortlaufende Aufsichtsratsprüfungen zu ausgewählten Unternehmensbereichen, anlassbezogen oder zufällig, zu ergänzen. Der Aufsichtsrat kann >

Bad Homburger Inkasso

IHR PARTNER IM FORDERUNGSMANAGEMENT.

Ihre Mieter sind mit Mietzahlungen oder Forderungen aus Betriebskostenabrechnungen im Rückstand? Als marktführendes Kompetenzzentrum der Sparkassen-Finanzgruppe bieten wir Ihnen passgenaue Lösungen für laufende und beendete Mietverhältnisse. Dabei profitieren Sie von unserer Rahmenvereinbarung mit dem GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V.

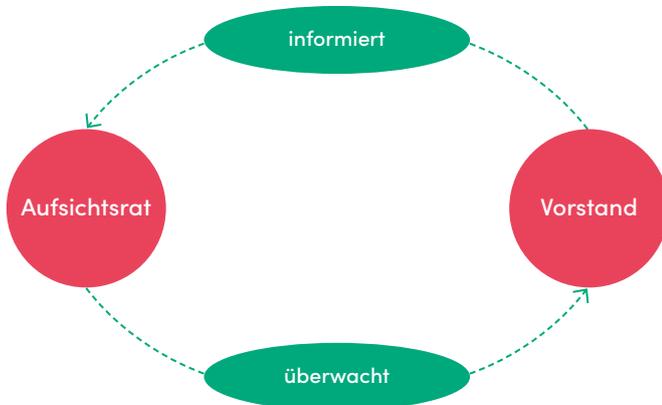
Ein Anruf genügt: Wir beraten Sie gern.

Bad Homburger Inkasso GmbH
Konrad-Adenauer-Allee 1–11 • 61118 Bad Vilbel
Tel. 06101 98911-313 • Fax 06101 98911-508
vertrieb@bad-homburger-inkasso.com
www.bad-homburger-inkasso.com

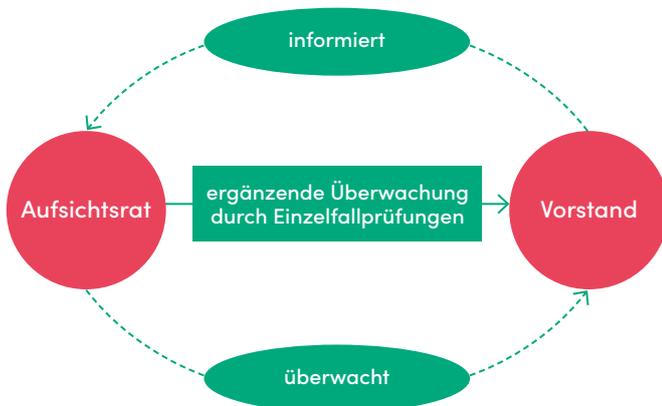
 **Finanzgruppe**



Kreislauf von Information und Überwachung



Ergänzende Überwachung durch Einzelfallprüfungen



die Prüfungshandlungen entweder selbst oder aber durch externe Dritte durchführen. Letzteres bietet sich vor allem dann an, wenn die Komplexität der zu prüfenden Bereiche steigt. Denn auch hier gilt: Wird durch den Aufsichtsrat geprüft, muss inhaltlich und sachlich umfassend geprüft werden. Bleiben Missstände aufgrund mangelnder Kenntnis unentdeckt, führt dies nicht zu einem Entfall des Verschuldens. Denn in diesem Fall ist der Aufsichtsrat verpflichtet, sich die notwendige Sachkunde zu verschaffen.

Insofern unterscheiden sich diese konkreten Prüfungshandlungen von der regulären begleitenden Überwachung; während bei Letzterer die Entscheidungsgrundlage durch den Vorstand aufbereitet und im Wesentlichen einer Plausibilitätskontrolle durch den Aufsichtsrat unterzogen werden muss, kann bei

tiefgehenden Einzelfallprüfungen erwartet werden, dass die zu prüfenden Geschäftsvorgänge auch im Detail nachvollzogen und verstanden werden.

Folgerungen für die konkrete Tätigkeit

In der täglichen Praxis gilt es für den Aufsichtsrat, die richtige Balance aus Überwachung und Beratung des Vorstands unter Berücksichtigung eigener Haftungsrisiken zu finden. Hier ist zunächst die klare Aufteilung der Kompetenzen von Vorstand und Aufsichtsrat entscheidend, sodass die Geschäftsführung ordnungsgemäß organisiert werden kann. Dies drückt sich in der Regel durch Geschäftsordnungen für Vorstand und Aufsichtsrat aus.

Im nächsten Schritt muss der Aufsichtsrat sich ein klares Bild von der konkreten Organisation des Gesellschaftsbetriebs verschaffen: Liegt ein Organigramm vor und wird danach gehandelt? Wird über Änderungen berichtet? Sind die wesentlichen Prozesse innerhalb der Gesellschaft definiert und sehen diese auch Kontrollen vor? Wie erfolgt beispielsweise der Durchlauf einer Rechnung, wer prüft diese und wer führt Zahlungen durch?

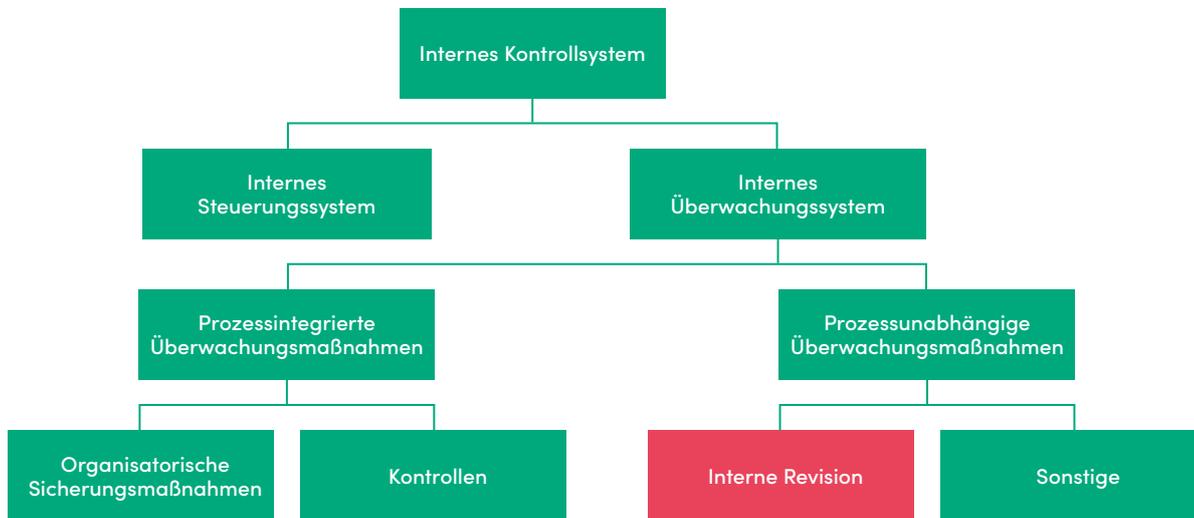
Weiterhin fallen darunter auch die Bereiche Planungswesen, Controlling und Risikofrüherkennungssystem. Auch hier obliegt es dem Aufsichtsrat, ein entsprechendes Reporting durch den Vorstand einzufordern: Werden jährlich Wirtschaftspläne vorgelegt? Ist die prognostizierte Entwicklung plausibel? Steht diese in Einklang mit der Unternehmenspolitik? Werden Planabweichungen systematisch untersucht? Hat der Vorstand Risiken für die Gesellschaft definiert und überwacht er diese regelmäßig?

Risiken können sich finanziell (zum Beispiel Kapitaldienstbelastung, Eigenkapitalrendite), operativ (zum Beispiel Leerstandsquote, Fluktuationsrate), aber auch abstrakt (zum Beispiel mietrechtliche Rahmenbedingungen, Grundstücksbeschaffung) ausdrücken.

In erster Linie erfolgt der Informationsaustausch im Rahmen von gemeinsamen Sitzungen, in denen der Vorstand den Aufsichtsrat in den genannten Bereichen informiert und gegebenenfalls entsprechende Beschlüsse einholt. Die Aufbereitung der Informationen, der Umfang und die Intensität der Beratungen sind dabei individuell an die Gegebenheiten der Gesellschaft anzupassen.

Daneben sollte sich der Aufsichtsrat auch in Einzelfällen selbst vergewissern, wie die Verhältnisse tatsächlich sind. In der Praxis dominiert hier die – meist unangekündigte – Kassenprüfung durch den Aufsichtsrat. Hier sollte sich der Aufsichtsrat jedoch selbst breiter aufstellen (oder gegebenenfalls sachverständige Dritte einschalten), um weitere Unternehmensbereiche beziehungsweise Abläufe innerhalb der Gesellschaft zu prüfen. Idealerweise sollte der Aufsichtsrat auch einen Revisionsplan erstellen und über einen Zeitraum von mehreren Jahren sämtliche Bereiche der Gesellschaft einmal beleuchten.

Interne Revision als Teil des IKS



Fazit

Der Aufsichtsrat trägt eine große Mitverantwortung für den dauerhaften Erfolg der Gesellschaft. Er ist Bindeglied zwischen Mitgliedschaft beziehungsweise Gesellschafter und Vorstand. Dabei überwacht und berät er den Vorstand. Hierbei hat er besondere Sorgfaltspflichten umzusetzen: Er muss die Geschäftsführungsorganisation angemessen gestalten, das heißt insbesondere eine sachgerechte Geschäftsordnung für den Vorstand erlassen und das Geschäftsinstrumentarium des Vorstands überwachen. Dies geschieht zu einem großen Teil über die Infor-

mationsvermittlung des Vorstands in gemeinsamen Sitzungen. Daneben sollte der Aufsichtsrat auch einzelfallbezogen abgegrenzte Bereiche der Gesellschaft im Detail überwachen.

Die regionalen Prüfungsverbände der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft und ihre nahestehenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaften unterstützen Sie gern bei Fragen rund um das Thema Aufgaben und Haftung des Aufsichtsrats. —

Weitere Informationen: www.gdw-pruefungsverbaende.de

HAUFE.

FACHKOMPETENZ FÜR DIE WOHNUNGSWIRTSCHAFT

ALLE RECHTLICHEN UND STEUERLICHEN ASPEKTE IN EINEM BAND

Die Autoren stellen die rechtlichen und steuerlichen Voraussetzungen für den Anspruch auf staatliche Begünstigungen vor. Sie fassen alle hierfür relevanten Fragen und Antworten zusammen und helfen Genossenschaften, ihr Projekt kalkulierbar und nachhaltig rentabel zu machen.



161 Seiten | 49,95 €

Jetzt versandkostenfrei bestellen:
shop.haufe.de/toptitel-immobilien
 0800 50 50 445 (Anruf kostenlos)
 oder in Ihrer Buchhandlung

FINDEN STATT SUCHEN – JOBS FÜR FACH- UND FÜHRUNGSKRÄFTE

Haufe Stellenmarkt



Buchungsschluss für die nächste Ausgabe ist am **07. Oktober 2021**

BERUFSGRUPPE WOHNUNGS- UND IMMOBILIENWIRTSCHAFT

Geschäftsführer (m/w/d)

Haus & Grund Hameln Hausverwaltungen
GmbH über DOMUS Consult Wirtschafts-
beratungsgesellschaft mbH
Hameln
[Job-ID 024235862](#)

Stellvertretende Bereichsleitung

Projektentwicklung (w/m/d)
GEWOFAG Holding GmbH
München
[Job-ID 024251723](#)

Kaufmännischen Vorstand (m/w/d)

Wohnungsgenossenschaft Thale eG
Thale
[Job-ID 024092806](#)

Hofheimer Wohnungsbau GmbH (m/w/d)

Hofheimer Wohnungsbau GmbH
Hofheim am Taunus
[Job-ID 024250471](#)

Technische Geschäftsführung (m/w/d)

SWD Städt. Wohnungs-Verwaltungs-GmbH
über Stanton Chase Düsseldorf GmbH
Düsseldorf
[Job-ID 024222947](#)

Architekt/-in im Hochbau (m/w/d)

Lüdenscheider Wohnstätten AG
Lüdenscheid
[Job-ID 023903897](#)

Sachbearbeiter Liegenschaften (m/w/d)

Bundesamt für die Sicherheit der
nuklearen Entsorgung
Berlin
[Job-ID 023895691](#)

Leiter/in technische Bestandsbewirt- schaftung (d/m/w)

Bauverein Rheinhausen eG
Duisburg
[Job-ID 023766129](#)

Vorstandsmitglied (m/w/d)

GEWOBAU Bamberg eG
Bamberg
[Job-ID 023770377](#)

Bestandsmanager/in (m/w/d)

RADTKE & ASSOCIATES
Kassel
[Job-ID 023806659](#)

Abteilungsleitung Kaufmännisches Bestandsmanagement (m/w/d)

über ifp – Personalberatung | Manage-
mentdiagnostik
Norddeutschland
[Job-ID 023660860](#)

Bauingenieur*in (m/w/d) – (Diplom (FH)/Bachelor) Planung

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-
Westfalen
Kassel
[Job-ID 023897494](#)

Job-ID eingeben und bewerben!

Einfach auf www.stellenmarkt.haufe.de
die gewünschte Job-ID eintippen und
Sie gelangen direkt zu Ihrem gewünschten
Stellenangebot.



Sie möchten eine Stellenanzeige aufgeben?

Ihr Ansprechpartner:
Alexander Mahr
Tel. 0931 2791-452
stellenmarkt@haufe.de

Finden Sie aktuelle Stellenangebote unter www.stellenmarkt.haufe.de

Mit unserem Bestand von rund 3.200 Wohnungen sind wir als Tochtergesellschaft der Stadt Koblenz, das größte, in Koblenz ansässige Immobilienunternehmen. Hier bieten wir Wohnraum für breite Bevölkerungsschichten, tragen soziale Verantwortung und leisten unseren Beitrag zu einem lebendigen Teil der Stadt.

Neben der nachhaltigen Modernisierung und Instandhaltung unserer Liegenschaften sind die Vorbereitung, Planung und Realisierung von Neubauprojekten Tätigkeitsschwerpunkte.

Zur Gestaltung dieser Aufgaben sowie zur Führung unserer technischen Abteilung suchen wir Sie als

Abteilungsleiter Technik (m/ w/ d)

Ihr Profil:

- ein abgeschlossenes Studium des Bauingenieurwesens, der Architektur oder vergleichbaren Studiengang. Mehrjährige Praxis in der Wohnungswirtschaft und Leitungserfahrung
- Sie führen gerne Ihre Mitarbeiter agil und kommunikativ zum Erfolg
- Gesamtverantwortung im Führungsteam ist Ihnen selbstverständlich
- Sie verstehen sich als Dienstleister und technisches Kompetenzzentrum gleichermaßen
- Zukunftsweisende technische Betreuung und grundlegendes betriebswirtschaftliches Verständnis sind für Sie eine Selbstverständlichkeit
- Überdurchschnittliche Einsatzbereitschaft, soziale Kompetenz sowie unternehmerisches Denken
- umfassende Kenntnisse der HOAI/ VOB
- Praktische Anwendung des Planungs- und Baurechts mit Bauvorlageberechtigung

- Erfahrung im kommunalen Planungs- und Genehmigungsrecht
- Sie verfügen über ein ausgeprägtes Bewusstsein zu den Themen Klimaneutralität, Portfolio Management, Ausschreibung+Vergabe
- Ausschreibungssoftware sowie Microsoft-Office beherrschen Sie sicher, Kenntnisse in wohnungswirtschaftlicher Software (WODIS) sind von Vorteil

Wir bieten:

- der Position angemessene außertarifliche Bezahlung
- Dienstwagen
- Gestaltungsmöglichkeiten
- betriebliche Altersvorsorge
- betriebliches Gesundheitsmanagement
- die Chance, Ihre Erfahrungen in einem qualifizierten und kompetenten Team weiter zu entwickeln
- Attraktive, lebendige urbane Umgebung in der reizvollen Landschaft des Mittelrheintals

Sie wollen was erreichen? Gestalten Sie ein Stück Stadt mit uns.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung. Ihre aussagekräftigen Unterlagen mit Gehaltsvorstellung und frühestem Eintrittstermin senden Sie bitte bis zum 30.10.2021 an unser Personalbüro - Frau Schaeffer

per E-Mail: bewerbung@koblenzer-wohnbau.de

Koblenzer Wohnungsbaugesellschaft mbH, Görgenstraße 11, 56068 Koblenz



Koblenzer | WohnBau



Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Labore
Gewerbeflächen
Bibliotheken
Wohnungen
Bunker
Kasernen
Truppenübungsplätze
Schlösser
Museen
Wälder
Leuchttürme
Ministerien
Bundesimmobilien
und vieles mehr auf www.bundesimmobilien.de

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) – Anstalt des öffentlichen Rechts – ist das zentrale Immobilienunternehmen des Bundes. Es gehört zum Geschäftsbereich des Bundesfinanzministeriums und handelt nach den modernen Standards der Immobilienwirtschaft. Aufgabenschwerpunkte sind das einheitliche Immobilienmanagement des Bundes, die Immobilienverwaltung und der -verkauf sowie die forst- und naturschutzfachliche Betreuung der Geländeliegenschaften. Bundesweit arbeiten rund 7.000 Beschäftigte für die BImA, verteilt auf die Zentrale in Bonn und neun Direktionen.

Am 1. September 2020 wurde intern die **Sparte Wohnen** gegründet. Diese Sparte bewirtschaftet einen Bestand von gut 36.000 eigenen Wohneinheiten. Wir verwalten strategisch bedeutsamen Streubesitz ebenso wie große Wohnquartiere in gefestigten städtebaulichen Lagen. Wir kümmern uns – mit der Wohnungsfürsorge – um attraktiven und bezahlbaren Wohnraum für die Bediensteten des Bundes, insbesondere in angespannten Wohnungsmärkten in wirtschaftsstarken Regionen und Großstädten. Neben dem aktuellen Fokus auf Modernisierung und Instandsetzung steht die Sparte Wohnen für eine nachhaltige Quartiersentwicklung und hat damit auch die Themen des demographischen Umbruchs und des Klimawandels fest im Blick.

In der Sparte Wohnen sind folgende unbefristete **Führungspositionen** vakant:

Leiterin / Leiter (w/m/d) des Regionalbereiches NORD

Arbeitsort **Hannover** (außertarifliche Vergütung entsprechend BesGr. A 16 BBesO)

Der Regionalbereich Nord umfasst 6.350 Wohnungen in den Bundesländern Bremen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Sie leiten und steuern die Kundencenter in Rostock und Magdeburg/Hannover, die mit ihren Serviceteams an verschiedenen Standorten im Regionalbereich Nord die Wohnungsverwaltung vor Ort übernehmen.

Leiterin / Leiter (w/m/d) des Regionalbereiches WEST

Arbeitsort **Bonn** (außertarifliche Vergütung entsprechend BesGr. A 16 BBesO)

Der Regionalbereich West umfasst 12.300 Wohnungen in den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen und Saarland. Sie leiten und steuern die Kundencenter in Münster und Koblenz, die mit ihren Serviceteams an verschiedenen Standorten im Regionalbereich West die Wohnungsverwaltung vor Ort übernehmen.

Die **ausführlichen Stellenausschreibungen** finden Sie auf: <https://karriere.bundesimmobilien.de>

Bewerbungsschluss ist der **31. Oktober 2021**.

Wir sind die kommunale Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Hattersheim. Unser Aufgabengebiet umfasst die Vermietung von rund 1.700 Wohn- und Gewerbeeinheiten sowie eine rege Neubau-, Stadtentwicklungs- und Sanierungstätigkeit.

Für unser **Team des kaufmännischen Gebäudemanagements**, das für die kaufmännische Verwaltung unseres gesamten Wohnungsbestandes zuständig ist, suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine(n)

Teamleiter Kaufmännisches Gebäudemanagement (m/w/d)

Wir bieten

- Voll- oder Teilzeit (mind. 30 Stunden der 37-Stunden-Woche)
- attraktive Vergütung mit 13,5 Gehältern
- zusätzliche betriebliche Altersversorgung
- flexible Arbeitszeit
- 30 Tage Urlaub
- Jobticket RMV
- Fortbildungsmöglichkeiten
- Unterstützung bei der Wohnungssuche

Aufgaben

- personen- und sachorientierte Führung des dreiköpfigen Teams Kaufmännisches Gebäudemanagement
- Mitwirkung bei der strategischen und operativen Weiterentwicklung unseres Portfolios
- Weiterentwicklung und Umsetzung definierter Arbeits- und Kommunikationsprozesse innerhalb des Teams sowie teamübergreifend
- verantwortlich für die Wohnungsvergabe unter Berücksichtigung sozialer und ökonomischer Belange im frei und öffentlich finanzierten Bereich

- verantwortlich für Mietanpassungen gemäß unternehmensinterner Anforderungen und Zielsetzungen
- Unterstützung der Geschäftsleitung und Übernahme von weiteren Aufgaben
- operatives Mitwirken im Tagesgeschäft

Fachliche Anforderungen

- abgeschlossenes wirtschaftswissenschaftliches (Fach-) Hochschulstudium oder gleichwertiger Studienabschluss einer vergleichbaren Studienrichtung
- Berufs- und Führungserfahrung in der Wohnungswirtschaft
- gute Kenntnisse der MS-Office Anwendungen, sicherer Umgang im wohnungswirtschaftlichen ERP-System, vorzugsweise Wodis

Persönliche Anforderungen

- ausgeprägte Sozial- und Führungskompetenz sowie ein sehr gutes Kommunikationsverhalten
- gewissenhafte und strukturierte Arbeitsweise
- Team- und Kooperationsfähigkeit

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann senden Sie uns bitte Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellungen per E-Mail an die Personalabteilung der Hattersheimer Wohnungsbau GmbH, Friedensstraße 1a, 65795 Hattersheim, personal@hawobau.de



HATTERSHEIMER
WOHNUNGSBAU GmbH

Schaffen Sie mit Ihrer Expertise als Partner (w/m/d) der Kommunen den Wohnraum von morgen!

Seit mehr als 80 Jahren bietet die GWG Wohnungsgesellschaft mbH Rhein-Erft als kommunales Wohnungsunternehmen den Menschen in der Region hochwertigen Wohnraum zu günstigen Konditionen an. Sitz der Gesellschaft ist Hürth, in unmittelbarer Nähe zur Metropole Köln.

Wir investieren regelmäßig in unsere Wohnungsbestände und schaffen so attraktiven sowie bezahlbaren Wohnraum. Unsere über 3.100 eigenen sowie 700 verwalteten Wohnungen befinden sich im Herzen des Rheinlandes in Pulheim, Frechen, Hürth und Wesseling. Aktuell beschäftigen wir 85 Mitarbeitende.

Wir suchen zum 01.07.2022 eine engagierte, fachlich versierte und umsetzungsstarke Führungspersönlichkeit, die als



▶ Alleingeschäftsführung (w/m/d)

die zukünftige Entwicklung der GWG Rhein-Erft an entscheidender Stelle verantwortet.

Als branchenerfahrener Immobilienmanager (w/m/d) bringen Sie sowohl Erfahrungen in der Grundstücksentwicklung als auch im Management von Modernisierungs- und Neubauprojekten mit und verfügen idealerweise über ein abgeschlossenes Studium der Immobilienwirtschaft. Sie entwickeln als unternehmerisch denkende Führungspersönlichkeit kreative und pragmatische Lösungsvorschläge zur Weiterentwicklung unserer Gesellschaft. Mit unterschiedlichen Ansprechpersonen kommunizieren Sie authentisch auf Augenhöhe.

Die GWG Rhein-Erft engagiert sich für Chancengleichheit.

Interessiert? Bewerben Sie sich direkt bei der von uns beauftragten Beratungsgesellschaft **zfm**. Für einen ersten vertraulichen Kontakt stehen Ihnen dort unter der Rufnummer 0228/265004 Simone Nowotny, Gianna Forcella oder Roland Matuszewski gerne zur Verfügung. Lassen Sie uns Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen, inklusive Ihrer Gehaltsvorstellung, bitte bis zum **17.10.2021** über das **zfm-Karriereportal** unter www.zfm-bonn.de zukommen.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

Die **kwb** Kommunale Wohnungsbau GmbH Rheingau-Taunus ist das Wohnungsunternehmen des Rheingau-Taunus-Kreises und seiner Städte und Gemeinden. Wir erbringen Dienstleistungen rund um die Immobilie in ökologischer und sozialer Verantwortung für einen Wohnungsbestand von 2.500 Wohnungen.

Wir freuen uns auf eine_n

Garten- und Landschaftsarchitekt_in

Ihre Aufgaben:

- Planung von Neuanlagen
- Organisation und Überwachung von Arbeiten an bestehenden Außenanlagen
- Entwickeln von Konzepten und Maßnahmen zur nachhaltigen Pflege des Bestands
- Regenwasser und Grundleitungsmanagement

Sie sind:

- Entscheidungssicher in gestalterischen und technischen Belangen
- Erfahren im Umgang mit am Bau Beteiligten
- Interessiert am Umgang mit Menschen

Sie verfügen über:

- Teamfähigkeit und soziale Kompetenz
- Ein erfolgreich abgeschlossenes Studium
- Gute Eigenorganisation
- Einen Führerschein der Klasse B

Wenn Sie Interesse an einem abwechslungsreichen und sicheren Arbeitsplatz mit flexiblen Arbeitszeiten in einem engagierten Team haben, senden Sie bitte ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen digital mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung und des möglichen Eintrittstermins an:

**kwb Kommunale
Wohnungsbau GmbH**
Rheingau-Taunus
Martin-Luther-Str. 13
65307 Bad Schwalbach



Geschäftsführung
Ditmar Joest
ditmar.joest@kwb-rheingau-taunus.de

Die Neue Bitterfelder Wohnungs- und Baugesellschaft ist ein kommunales Wohnungsunternehmen und bewirtschaftet einen Bestand von rund 3500 Mietobjekten in Bitterfeld-Wolfen und Sandersdorf-Brehna. Für unser Unternehmen suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine verantwortungsvolle, erfahrene Führungspersönlichkeit als

Geschäftsführer (m/w/d)

Ihre Aufgaben

Ihnen obliegt die Gesamtverantwortung für die Gesellschaft einschließlich deren strategische und zukunftsorientierte Weiterentwicklung. Sie verantworten das gesamte operative Geschäft, treffen Investitionsentscheidungen und setzen nachhaltige Akzente in der Stadt- und Quartiersentwicklung. Sie analysieren den Markt und leiten proaktiv erforderliche Maßnahmen ab, um die Wettbewerbsfähigkeit der Gesellschaft sicherzustellen. Durch eine motivierende, wertschätzende Führung, begeistern Sie Ihre Mitarbeitenden von den gemeinsamen Zielen. Zudem repräsentieren Sie das Unternehmen gegenüber der Öffentlichkeit sowie Politik und arbeiten konstruktiv mit Aufsichtsrat und Gesellschaftern zusammen.

Ihr Profil

Sie verfügen über ein abgeschlossenes betriebswirtschaftliches oder technisches (Fach-) Hochschulstudium, idealerweise mit einer Zusatzausbildung in der Immobilienwirtschaft. Sie bringen umfangreiche Berufs- und Führungserfahrung sowie ausgeprägte Fachkenntnisse mit. Es gelingt Ihnen, durch Perspektivübernahme und diplomatisches Geschick mit unterschiedlichen Interessenvertretungen belastbare Kompromisse zu erzielen. Darüber hinaus überzeugen Sie durch Verantwortungsbewusstsein, Kommunikationsstärke und hohe Leistungsbereitschaft. Unternehmerisches Denken und eine hohe Sozialkompetenz sollten selbstverständlich sein.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen eine anspruchsvolle, interessante und sehr abwechslungsreiche Tätigkeit in einem gut aufgestellten Unternehmen der Wohnungswirtschaft.

Ihre Bewerbung

Senden Sie Ihre aussagefähigen Bewerbungsunterlagen unter Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung und Ihrem frühestmöglichen Eintrittsdatum bis zum **31.10.21** vorzugsweise per E-Mail an neubi@neubi-bitterfeld.de oder postalisch an Neue Bitterfelder Wohnungs- und Baugesellschaft, Aufsichtsratsvorsitzender Oberbürgermeister Armin Schenk, Burgstraße 37, 06749 Bitterfeld-Wolfen.

Die vertrauliche Behandlung Ihrer Bewerbung ist selbstverständlich.



HAUFE.

FINDEN STATT SUCHEN: JOBS FÜR FACH- UND FÜHRUNGSKRÄFTE



IM HAUFE STELLENMARKT

finden Sie die passenden Jobs in den Bereichen Immobilien,
Wohnungswirtschaft, Finanzierung u.v.m.



Hier finden:
www.stellenmarkt.haufe.de

Urteile

MIETRECHT

- 85 Kündigung des Mietverhältnisses
- 85 Legionellen im Trinkwasser
- 86 Schönheitsreparaturen
- 86 Kündigung einer Zweitwohnung

WEG-RECHT

- 86 Selbstbehalt bei einer Gebäudeversicherung
- 87 Pauschale jährliche Erhöhung der Verwaltervergütung
- 87 Anlassbezogenes Betretungsrecht
- 87 Planwidrige Errichtung eines Gebäudes



**RA Heiko
Ormanschick**

MIETRECHT
kanzlei@ormanschick.de
www.ormanschick.de



Dr. Olaf Riecke

WEG-RECHT
olaf@riecke-hamburg.de
www.riecke-hamburg.de

Kündigung des Mietverhältnisses

Aus dem Beschluss

Zur fristlosen Kündigung einer psychisch erkrankten Mieterin wegen deren Angriffs auf ihre Nachbarin

Bedeutung für die Praxis

Ein Vermieter kann das Mietverhältnis aus wichtigem Grund unter anderem bei einer nachhaltigen Störung des Hausfriedens kündigen, wenn ihm unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls, insbesondere eines Verschuldens der Vertragsparteien, die Fortsetzung des Mietverhältnisses nicht zugemutet werden kann. Das Verschulden ist jedoch keine zwingende Voraussetzung für die Kündigung. Zu berücksichtigen sind das Ausmaß der Schuld, die Auswirkungen der Vertragsverletzung und die Folgen des Wohnungsverlusts für den Mieter. Wird der Hausfrieden durch das Verhalten eines schuldunfähigen, psychisch kranken Mieters gestört, sind die Belange des Vermieters, des Mieters und der anderen Mieter unter Berücksichtigung der Wertentscheidungen des Grundgesetzes und der besonderen Schutzbedürftigkeit des kranken Mieters gegeneinander abzuwägen. Die Verpflichtung zur Toleranz endet dort, wo durch das Verhalten des psychisch erkrankten Mieters die Gesundheit anderer Mieter im Haus ernsthaft gefährdet wird. Vorliegend hatte die psychisch erkrankte Mieterin den Hausfrieden durch einen nicht herausgeforderten tätlichen Angriff (hier: mit Pfefferspray) auf eine Nachbarin gestört. Hierin erkannte das Gericht einen wichtigen Grund zur außerordentlichen Kündigung. HO

LG Hamburg, Beschluss vom 23.6.2021,
316 T 24/21 | BGB § 543, 569

Legionellen im Trinkwasser

Aus dem Urteil

Minderung wegen Gesundheitsgefährdung infolge Legionellenbefalls?

Bedeutung für die Praxis

Für die Feststellung des Mangels der Mietsache kommt es nach Auffassung der erkennenden Kammer nicht darauf an, ob die Nutzung der Wasserversorgung tatsächlich mit Sicherheit zu einer Gesundheitsgefährdung geführt hat. Vielmehr genügt, dass eine solche Gefährdung nicht ausgeschlossen werden kann. Bereits die begründete Besorgnis einer nicht nur unerheblichen Gesundheitsgefahr führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Wohngebrauchs, wenn und weil sie nur in der Befürchtung der durch eine mit ihr in einer konkreten Beziehung stehenden Gefahrenquelle begründete Gefahrverwirklichung genutzt werden kann. Damit ist der ungestörte Gebrauch der Mietsache so lange beeinträchtigt, bis die Gesundheitsgefahr sicher behoben ist, ohne dass es aufgrund der bereits minderungsrelevanten latenten Gesundheitsgefahr eines tatsächlichen Schadenseintritts oder der Feststellung unmittelbar bevorstehender Schädigungen bedarf. Ein Mangel der Mietsache liegt vor, wenn die Trinkwasserversorgungsanlage der Mietsache von Legionellen befallen ist und dadurch der technische Maßnahmewert nach Anlage 3 Teil II der Trinkwasserverordnung überschritten wird. HO

LG Berlin, Urteil vom 17.6.2021, 67 S 17/21
BGB § 536

Schönheitsreparaturen

Aus dem Beschluss

Die Verpflichtung, Schönheitsreparaturen nur dann vorzunehmen, wenn dafür ein Bedürfnis besteht, ist unwirksam.

Bedeutung für die Praxis

Grundsätzlich schuldet ein Vermieter die Schönheitsreparaturen. Seine Renovierungspflicht kann er allerdings auf den Mieter übertragen mit einer entsprechenden Regelung im Mietvertrag. Vorliegend war vertraglich vereinbart: „Soweit zur Beseitigung der durch die Nutzung des Mieters während der Mietzeit entstandenen Abnutzungserscheinungen und Verschmutzungen dazu ein Bedürfnis besteht, ist der Mieter bei Beendigung des Mietverhältnisses zur Ausführung der notwendigen Arbeiten verpflichtet.“ Hierbei handelt es sich um eine Klausel, die für den Mieter nicht ausreichend deutlich macht, was er schuldet. Die vorliegende Klausel lässt für den Mieter nicht erkennen, wann „zur Beseitigung von Abnutzungsbescheinigungen und Verschmutzungen ein Bedürfnis besteht.“ Diese Bestimmung ist als Allgemeine Geschäftsbedingung gemäß § 307 Abs. 1 S. 2 BGB unwirksam. Eine unangemessene Benachteiligung, die zur Unwirksamkeit von Allgemeinen Geschäftsbedingungen führt, kann sich daraus ergeben, dass die Bestimmung nicht klar und verständlich ist. Dies ist vorliegend der Fall. HO

Kündigung einer Zweitwohnung

Aus dem Urteil

Die gelegentliche Nutzung einer Zweitwohnung ist kein vorübergehender Gebrauch der Mietsache im Sinne des § 549 Abs. 2 Nr. 1 BGB.

Bedeutung für die Praxis

Entgegen der Auffassung des auf Räumung klagenden Vermieters unterfiel das Mietverhältnis der Parteien nicht dem Anwendungsbereich des § 549 Abs. 2 BGB als Ausnahmevorschrift. Nach dieser gesetzlichen Regelung sind unter anderem die Vorschriften über den Mieterschutz bei Beendigung des Mietverhältnisses nicht anwendbar. Die Parteien hatten vorliegend ein unbefristetes Wohnraummietverhältnis begründet, wie sich aus dem Mietvertrag ergab. Ob die Mieter die Wohnung nur als Zweitwohnung zeitweise nutzten, war unerheblich. Der „vorübergehende Gebrauch der Mietsache“ im Sinne der vorgenannten gesetzlichen Regelung setzt die zeitliche Begrenzung der Nutzungsabsicht der Mietsache bei Vertragsschluss voraus, nicht jedoch – wie bei einer Zweitwohnung – die dauerhafte temporäre Nutzung. Der Wegfall des Sonderbedarfs muss bei einem nur vorübergehenden Gebrauch der Mietsache in zeitlicher Hinsicht sicher feststehen. Dies ist bei unbefristeten Wohnraummietverhältnissen – auch lediglich als Zweitwohnung zur gelegentlichen Nutzung – nicht der Fall. HO

Selbstbehalt bei einer Gebäudeversicherung

Aus dem Urteil

Der Selbstbehalt bei einer Gebäudeversicherung ist im Schadensfall nicht anteilig zwischen geschädigtem Sondereigentümer und ebenfalls geschädigter Wohnungseigentümergeinschaft aufzuteilen, vielmehr trägt die Gemeinschaft diesen allein.

Das LG Karlsruhe (ZWE 2019, 324) hat richtig ausgeführt: Der Selbstbehalt ist als Bestandteil der Versicherungsprämie anzusehen, weil deren Höhe auch von der Vereinbarung eines Selbsthalts abhängig ist. Da sämtliche Wohnungseigentümer von einer niedrigeren Prämie infolge eines Selbsthalts profitieren, ergibt sich aus der zwischen der Gemeinschaft und den Wohnungseigentümern bestehenden Treuepflicht auch die Pflicht der Gemeinschaft, im Schadensfall den Selbstbehalt nicht dem einzelnen zufällig Geschädigten aufzubürden, sondern diesen zunächst als Verband zu übernehmen und anschließend im Rahmen der Jahresabrechnung auf alle Wohnungseigentümer nach den entsprechenden Kostenanteilen umzulegen.

Bedeutung für die Praxis

Diese Lösung ist noch umstritten, aber zutreffend. Nach der (vertretbaren) Gegenansicht ist bei Schäden am gemeinschaftlichen und Sondereigentum oder an mehreren Sondereigentumseinheiten eine quotale Verteilung des Selbsthalts auf sämtliche geschädigte Wohnungseigentümer vorzunehmen (so etwa Armbrüster ZWE 2009, 109 (112) sowie ZWE 2019, 324; Hügel/Elzer, § 19 Rn. 131). OR

Pauschale jährliche Erhöhung der Verwaltervergütung

Aus dem Urteil

Eine Klausel in einem Verwaltervertrag, die eine pauschale jährliche Erhöhung der Vergütung um 4 % vorsieht, benachteiligt eine Wohnungseigentümergeinschaft, der Verbraucher angehören, unangemessen und ist daher unwirksam.

Wenn lediglich eine pauschale Preiserhöhung erfolgt, ohne dass sichergestellt ist, dass im gleichen Umfang auch Preissteigerungen bei dem Verwalter eintreten, so ist dies unangemessen. Es handelt sich nicht um eine Kostenelementklausel, sondern um eine reine prozentuale Preiserhöhungsklausel. Aus deren Nichtigkeit ergibt sich ein Rückforderungsanspruch in Höhe von 4.812,41 €.

Preisklauseln sind auch in Verwalterverträgen nur dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass sie dem Verwalter keine Möglichkeit eröffnet, einseitig seinen Gewinn zu erhöhen.

Bedeutung für die Praxis

Selbst wenn eine hinreichende Kompensation durch ein Kündigungs- beziehungsweise Lösungsrecht vorläge, wäre die Klausel nichtig. Nach Ansicht des Reformgesetzgebers soll nach dem 1.12.2020 auch bei einem Vertrag mit der Einpersonengemeinschaft – bestehend aus dem Bauträger als Kaufmann – Verbraucherschutzrecht dann anzuwenden sein, wenn die Gemeinschaft auf künftige Verbraucher als Sondereigentümer ausgelegt ist (vgl. Fritsch in SEHR, Die WEG-Reform 2020 § 2 Rn.12). **OR**

LG Frankfurt, Urteil vom 24.6.2021, 2-13 S 35-20
WEG a. F. § 21; VVG § 43 Abs. 1

Anlassbezogenes Betretungsrecht

Aus dem Beschluss

§ 14 Abs. 1 Nr. 2 WEG n. F. als vom Gesetzgeber mit dem WEMoG (BGBl. I 2020, 2187) neu geschaffene Anspruchsgrundlage (vgl. Agatsy, in: SEHR, Skauradszun/Elzer/Hinz/Riecke, Die WEG-Reform 2020, § 4, Rn. 49) ermöglicht es, in Anlehnung an § 14 Nr. 4 HS 1 WEG a. F. unter Berücksichtigung der wechselseitigen Interessen (und Grundrechtspositionen) im Einzelfall ein anlassbezogenes, auf konkreten Tatsachen (hier: extrem niedrige Verbrauchswerte) gestütztes Betretungsrecht zugunsten der Gemeinschaft anzunehmen.

Wenn ein konkreter – später durch die Strafverfolgungsbehörden bestätigter – Verdacht bestand, dass mehrere Ablesegeräte in beiden Wohnungen (unter Aufrechterhaltung ihrer „Funkaktivität“) aktiv von den Heizkörpern demontiert worden sind, besteht ein „anlassbezogenes“ Betretungsrecht.

Bedeutung für die Praxis

Es darf nicht nur ein allgemeines Betretungsrecht oder eine unzulässige Routinekontrolle angestrebt werden, sondern es müssen zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für die mangelnde Funktionsfähigkeit der neu installierten (Funk-)Heizkostenverteiler bestehen.

Vor dem Hintergrund der Wohnungsgröße und den Verbräuchen in den Vorjahren sind plötzlich deutlich zu geringe Verbrauchswerte, die die Geräte erfasst haben, ein solches Indiz. **OR**

AG Hamburg-St. Georg, Beschluss vom 9.7.2021, 980b C 36/20

WEG n. F. § 14 Abs. 1 Nr. 2; GG Art. 13;
HeizkostenVO §§ 3, 4 Abs. 2 S. 1 HS 2;
StGB § 263a

Planwidrige Errichtung eines Gebäudes

Aus dem Urteil

Die seit 1.12.2020 bestehende alleinige Ausübungsbefugnis der Gemeinschaft der Wohnungseigentümer gemäß § 9a Abs. 2 WEG bezieht sich (allein) auf die Abwehr von Störungen im Bereich des gemeinschaftlichen Eigentums.

Das Recht des einzelnen Wohnungseigentümers, Störungen abzuwehren, die sowohl den räumlichen Bereich seines Sondereigentums als auch das gemeinschaftliche Eigentum beeinträchtigen, beschränkt sich auf Unterlassungs- und Beseitigungsansprüche; nur unter den Voraussetzungen von § 14 Abs. 3 WEG kann ein einzelner Wohnungseigentümer Ausgleich in Geld verlangen. Zahlungsansprüche, die aus einer planwidrigen Errichtung des Einzelhauses hergeleitet werden, kann der Einzelne nicht selbst durchsetzen beziehungsweise einklagen, weil nur die Gemeinschaft der Wohnungseigentümer solche Rechte ausüben könnte.

Bedeutung für die Praxis

Der sich gestörtühlende Eigentümer darf nicht Schadensersatz in Geld vom Störer verlangen. Würde dann diese Störung nicht beseitigt, wäre etwa der Rechtsnachfolger nicht zur Duldung der fortbestehenden Störung verpflichtet; er könnte seinerseits vom Störer erneut Beseitigung auf dessen Kosten verlangen. **OR**

BGH, Urteil vom 11.6.2021, V ZR 41/19

WEG n. F. §§ 9a Abs. 2, 14 Abs. 2 Nr. 1, Abs. 3;
BGB § 1004

53

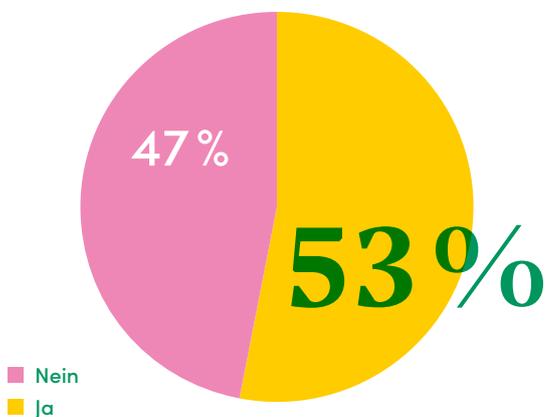
ZAHL DES MONATS

Co-Working kommt

Wenn es in ihrer Umgebung die Möglichkeit dazu gäbe, würden **53%** der Erwerbstätigen in Deutschland gern Co-Working-Spaces nutzen. Am stärksten ausgeprägt ist der Wunsch bei denjenigen Menschen, die sich in der Vergangenheit einen Arbeitsplatz in einem Wohn- oder Schlafraum ihrer Wohnung eingerichtet haben. Von ihnen würden **54,7%** einen Co-Working-Space nutzen. Von denen, die ein Arbeitszimmer haben, sind es nur **47,5%**. „Co-Working-Spaces in der Nähe des Wohnorts stellen für viele Menschen eine gute Alternative zum Arbeitszimmer in der Wohnung dar. Einige Wohnungsunternehmen haben das erkannt und während der Corona-Pandemie zum Beispiel in ihren Nachbarschaftstreffs entsprechende Möglichkeiten geschaffen“, kommentiert Katrin Trunec von Analyse & Konzepte Immoconsult die Ergebnisse.

Wenn es in Ihrer Umgebung die Möglichkeit eines Coworking-Space gäbe, würden Sie das gern nutzen?

(Nur erwerbstätige Mieter, n = 540)



Quelle: Servicemonitor Wohnen, Analyse & Konzepte Immoconsult

Impressum



Iris Jachertz



Olaf Berger



Annika Weyde



Nikola Schellig



Grit Schaarschmidt



Stefan Krause



Monika Glück

DAS DW-TEAM

Iris Jachertz, Chefredakteurin, 040-211165-34, iris.jachertz@diewohnungswirtschaft.de

Olaf Berger, Redakteur, 040-211165-35, olaf.berger@diewohnungswirtschaft.de

Annika Weyde, Redakteurin, 040-211165-59, annika.veyde@diewohnungswirtschaft.de

Nikola Schellig, Redakteurin, 040-211165-44, nikola.schellig@diewohnungswirtschaft.de

Grit Schaarschmidt, Redaktionsassistentin, 040-211165-32, grit.schaarschmidt@diewohnungswirtschaft.de

Stefan Krause, Verkaufsleitung Hamburg, 040-211165-41, stefan.krause@haufe-lexware.com

Monika Glück, Grafikerin, 0931-2791-620, monika.glueck@haufe-lexware.com

HERAUSGEBER UND VERLAG

Haufe-Lexware GmbH & Co. KG

Ein Unternehmen der Haufe Group

Standort Hamburg, Hufnerstraße 28, 22083 Hamburg

Geschäftsführung: Isabel Blank, Iris Bode, Jörg Frey, Birte Hackenjos, Joachim Rotzinger, Christian Steiger, Dr. Carsten Thies, Björn Waide

Beiratsvorsitzende: Andrea Haufe, Kommanditgesellschaft, Sitz Freiburg, Registergericht Freiburg, HRA 4408

Komplementäre: Haufe-Lexware Verwaltungs GmbH, Sitz und Registergericht Freiburg, HRB 5557; Martin Laqua, USt-IdNr. DE812398835

Redaktionsanschrift: DW Die Wohnungswirtschaft Hufnerstraße 28, 22083 Hamburg, Fax: 040-211165-3332, redaktion@diewohnungswirtschaft.de, www.diewohnungswirtschaft.de

Veröffentlichungen: Zum Abdruck angenommene Beiträge und Abbildungen gehen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen in das Veröffentlichungs- und Verbreitungsrecht des Verlages über. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen des Verlages. Für unaufgefordert eingesandte Beiträge übernehmen Verlag und Redaktion keine Gewähr. Für mit Namen gekennzeichnete Beiträge übernimmt der Einsender die Verantwortung. Honorare für Veröffentlichungen werden nur an Inhaber der Rechte gezahlt.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar. Das gilt auch für das Erfassen und Übertragen in Form von Daten. Die allgemeinen Geschäftsbedingungen stehen vollständig unter www.haufe.de.

Partner in Österreich: Robert Koch, Wohnen Plus, Singerstraße 8/10 · A-1010 Wien

Partner in der Schweiz: Daniel Krucker, Verlag wohnen, Bucheggstraße 109 · Postfach · CH-8042 Zürich

MEDIA SALES (PRINT/ONLINE)

Stefan Krause, 040-211165-41, stefan.krause@haufe.de
Michael Reischke, 0931-2791-543, michael.reischke@haufe.de
Klaus Sturm, 0931-2791-733, klaus.sturm@haufe.de

DW-STELLENMARKT

Alexander Mahr, 0931-2791-452, stellenmarkt@haufe.de

BUCHUNGEN/DISPOSITION/DRUCKDATEN

Tel. 0931-2791-770, Fax 0931-2791-477, daten@haufe.de

Für Anzeigen gilt die Preisliste ab 1.1.2021.
www.mediacyber.haufe.de

ABONNENTENSERVICE UND VERTRIEB

Aboverwaltung: Telefon (kostenfrei): 0800-7234249, Fax (kostenfrei): 0800-5050446, Zeitschriften@haufe.de

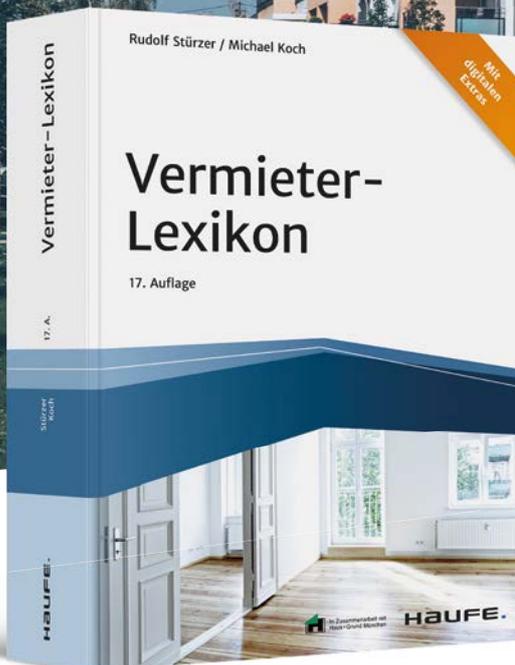
Bezugspreise: Jahresabonnement (Print mit Onlinekomponente) 141,00 €, einschließlich 7% Mehrwertsteuer. Einzelheft 15,20 €. Abonnementrückstellungen sind mit einer Frist von vier Wochen zum Quartalsende möglich und schriftlich an den Verlag zu richten (Preise ab dem 1.1.2021).

Erscheinungsweise: monatlich

Druck: Rewi Druckhaus, Reiner Winters GmbH, Wiesenstr. 11, 57537 Wissen, ISSN 0939-625X



VON DEN EXPERTEN VON HAUS + GRUND MÜNCHEN



ISBN 978-3-648-14967-6
Buch: **39,95 €** [D]
eBook: **35,99 €** [D]
17. Auflage September 2021



ISBN 978-3-648-15198-3
Buch: **29,95 €** [D]
eBook: **25,99 €** [D]
11. Auflage Oktober 2021



ISBN 978-3-648-15202-7
Buch: **29,95 €** [D]
eBook: **25,99 €** [D]
7. Auflage Dezember 2021

LIEFERBAR
AB DEZEMBER

JETZT IN DER 17. AUFLAGE

In diesem Nachschlagewerk finden Sie auf rund 1.000 Seiten Antwort auf alle wichtigen Rechtsfragen zum Thema Vermietung. Mit insgesamt mehr als 10.000 aktuellen Gerichtsentscheidungen – von den Autoren ausführlich erläutert. Sie stellen unter Einbeziehung ihrer langjährigen praktischen Erfahrung in Mietsachen das gesamte Wohn- und Geschäftsraummietrecht in verständlich dar.

Aktuell in der 17. Auflage:

- + **Mietrechtliche Änderungen aufgrund des Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetzes (WEMoG)**
- + **Gebäudeenergiegesetz: aktuelle energetische Anforderungen an Gebäude und Heizungen, geänderte Bestimmungen für die Erstellung von Energieausweisen**
- + **Über 200 neue Urteile, darunter über 100 aktuelle Urteile des BGH (u. a. zur Mietpreisbremse)**

Jetzt versandkostenfrei bestellen:
shop.haufe.de/toptitel-vermieter
0800 50 50 445 (Anruf kostenlos)
oder in Ihrer Buchhandlung

Immobilien, Quartiere und Städte nach der Pandemie

DW-Zukunftspreis der Immobilienwirtschaft 2022



Informationen zur Bewerbung
unter www.dw-zukunftspreis.de



Zukunftspreis der
Immobilienwirtschaft
DW|2022