



Eines von über 3.000 experimentellen Wohnprojekten in Deutschland: Assenland in Frankfurt am Main Foto: epd/Imago

Häuser von allen für alle

GRUPPENDYNAMIK In vielen Städten ist Wohnraum knapp und teuer. Genossenschaftliche Baugruppen gelten als Modell, um bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Doch sie können Neubauprojekte finanziell nur schwer stemmen

VON LARS KLAASSEN

Vor allem in den Städten steigen die Mieten seit Jahren stark an. Oft ist die Nachfrage größer als das Angebot. Neubau soll das Gleichgewicht wiederherstellen, aber der Staat kommt nicht hinterher. Als Alternative zu Immobilieninvestoren gelten Projekte von privaten Baugruppen: Bürger schaffen sich ihren Wohnraum selbst. Wenn dabei Eigentumswohnungen entstehen, trägt das zur sozialen Mischung aber wenig bei. Genossenschaftliche Projekte hingegen können den Spagat zwischen ökonomischen Hürden und sozialem Anspruch meistern – wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

„Die Zahl gemeinschaftlicher Wohnprojekte ist in den vergangenen Jahren gestiegen – sowohl insgesamt als auch in der Rechtsform der eingetragenen Genos-

senschaft (eG).“ Zu diesem Ergebnis kommt die Studie „Neues Wohnen – Gemeinschaftliche Wohnformen bei Genossenschaften“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Die Mehrzahl der darin untersuchten Wohnprojekte ist im Neubau realisiert worden.

„In keiner anderen Trägerform verbindet sich die soziale Utopie vom Leben in der Gemeinschaft so eng mit einem konkreten Rechtsmodell“, sagt Constance Cremer, Projektleiterin der Netzwerkagentur GenerationenWohnen und Geschäftsführerin der Stadtentwicklungsgesellschaft Stattbau. „Die rechtliche Übereinstimmung von Eigentümer und Nutzer sowie der Verzicht auf Profit zugunsten des Förderprinzips ebnet den Weg zu langfristig bezahlbarem Wohnraum.“

Eine besonders vielfältige Landschaft von Genossenschaften hat Berlin. Um die Genossenschaften zu ermuntern, weiter zu bauen, hatte die Senatsverwaltung 2012 einen Neubauwettbewerb ausgerufen. Ende 2014 folgte die zweite Runde. Der Titel lautet: „Generationenwohnen – Wohnen in Gemeinschaft“. Den ersten Preis, dotiert mit 50.000 Euro, erhielt Ende vergangenen Jahres ein Projekt der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Steglitz, die elf Wohnhäuser bauen will. Darin sollen 192 Wohnun-

Neubau ist teuer, kleinere Projekte mit schwacher Eigenkapitaldecke haben das Nachsehen

gen 36 bis 108 Quadratmetern entstehen sowie Gemeinschaftsflächen und ein Nachbarschaftsgarten. Der durchschnittliche Mietpreis wird mit 8,50 Euro pro Quadratmeter kalkuliert. Das ist für einen Neubau sehr günstig, liegt aber über dem Berliner Mittel.

Selbst Genossenschaften tun sich generell schwer, wirklich

günstigen Wohnraum zu schaffen: „Mit Neubau sind relativ hohe Baukosten verbunden, die sich in der Höhe der Pflichtanteile bei den Projektgenossenschaften und bei den Nutzungsentgelten in beiden Formen niederschlagen“, so die BBSR-Studie. „Solche Kosten stehen allerdings in Relation zur Qualität der Wohnprojekte“, sagt Barbara von Neumann-Cosel, Geschäftsbesorgerin des Genossenschaftsforums. „Genossenschaften bieten in dieser Hinsicht meist ein überdurchschnittliches Niveau.“

Ein Bauprojekt überhaupt zu stemmen, schaffen ohnehin nicht alle. „Kleine Genossenschaften – mit einem Wohnungsbestand deutlich unter 1.000 Wohnungen – würden gern mehr bauen, mehr Grundstücke der Bodenspekulation entziehen, mehr bezahlbaren Wohnraum schaffen“, sagt Angelika Noß, Verbandsdirektorin des Prüfungsverbands der kleinen und mittelständischen Genossenschaften. „Dem stehen aber deutlich Hindernisse im Weg. So werden städtische Grundstücke in der Regel entweder bevorzugt an stadteigene Wohnungsbaugesellschaften oder zum Höchstgebot an Investoren veräußert.“ Kleinere Nachfrager mit einer

schwachen Eigenkapitaldecke hätten das Nachsehen.

Nicht nur die kleinen kämpfen mit ökonomischen Hürden. Eines der größten genossenschaftlichen Wohnungsbauprojekte in Berlin musste Ende vergangenen Jahres einen Baustopp verhängen: Im Kreuzberger Mörckenkiez sind 15 Gebäude geplant, in denen 464 Wohnungen entstehen sollen, außerdem ein Hotel, ein Biomarkt und eine Kindertagesstätte. Die Baukosten wurden 2007 mit 80 Millionen Euro angegeben. Mittlerweile liegen die Schätzungen bei 124 Millionen. Es kam zu Auseinandersetzungen mit Banken, wie schnell Kredite zurückgezahlt werden sollen. Mieten, die ursprünglich zwischen sieben und elf Euro kalt pro Quadratmeter veranschlagt worden sind, müssen deutlich höher kalkuliert werden – wenn es denn weitergeht. Je länger sich das Vorhaben zieht, desto teurer wird es. Genossenschaftler, die schon an die 100.000 Euro in das Projekt gesteckt haben, bekommen Angst um ihr Geld.

Gesellschaftlich ist es erwünscht, dass nicht ausschließlich wohlhabende Menschen sich in Genossenschaften engagieren, weil unter anderem das soziale Gefüge der Stadt dadurch stabilisiert wird. „Um solches Engagement zu stärken, sollte die öffentliche Hand mehr tun, denn derzeit bleibt zu vielen Bürgern dieser Weg aufgrund der ökonomischen Hürden versperrt“, sagt Rolf Novy-Huy. Der Geschäftsführer der gemeinnützigen Stiftung Trias für Boden, Ökologie und Wohnen hat einerseits die Vergabe von Grundstücken im Blick, darüber hinaus aber auch die Finanzierung: „Ein Null-Zins-Darlehen etwa würde vielen Genossenschaften Neubauprojekte ermöglichen – und der gesellschaftliche Mehrwert wäre ebenfalls garantiert.“

Solche Instrumente gibt es bereits. Zum Beispiel in München:

München etwa vergibt an Genossenschaften und Baugemeinschaften eigene Flächenkontingente

Genossenschaften und Baugemeinschaften erhalten bei den Ausschreibungen in den großen städtischen Planungsgebieten eigene Flächenkontingente. Ausschreibungsverfahren werden auf Genossenschaften zugeschnitten. Auch die Genossenschaftseinlage, ein zins- und tilgungsfreies Darlehen von bis zu 750 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche wurde beschlossen. Trotz solcher Schritte sind Bedarf und Wille, in den deutschen Ballungsräumen genossenschaftlich zu bauen, aber noch deutlich größer, als die ökonomische Realität es zulässt.

HNE Eberswalde
Hochschule für nachhaltige Entwicklung

Berufsbegleitendes Weiterbildungsangebot

Strategisches Nachhaltigkeitsmanagement

Zertifikatskurse
Zertifikatsprogramm
Master of Arts (M.A.)

www.hnee.de/snm

Für mehr Wachstum!

WERKHAUS outdoor

Gutschein 10%* TAZ62015

Neues für vertikales und urbanes Gärtnern:

www.werkhaus.de/shop

*Gültig für eine Bestellung pro Kunde/Haushalt/Nutzer/Inhaberauf werkhaus.de/shop. Der Gutschein ist nicht mit weiteren Gutscheinen oder Rabattaktionen kombinierbar und gültig bis zum 31.07.2015. Werkhaus GmbH, Industriest. 11, 93389 Bad Bodensee

Sei sanft zu Dir.

BKK-VBU

- **Osteopathie:** 80% Kostenübernahme, bis zu 360 Euro/Jahr
- **Homöopathie und Anthroposophische Medizin:** ohne Zuzahlung direkt auf Chipkarte
- **Arzneimittel der alternativen Therapierichtungen:** bis zu 100 Euro/Jahr

meine-krankenkasse.de

24-h-Servicetelefon: 0800 165 66 16* | info@bkk-vbu.de | 31 Standorte bundesweit
*kostenfrei innerhalb Deutschlands



Der E-Trabi kann nehmen, aber auch geben Foto: Paul Langrock/Zenit

Smart und mobil

MOBIL Mit E-Fahrzeugen und intelligenten Stromnetzen wird es möglich, komplett auf Wind- und Sonnenenergie umzusteigen

VON LARS KLAASSEN

Auf der technischen Seite haben Elektrofahrzeuge bislang zwei Schwachstellen: Ihre Reichweite ist gering und die Ladezeit der Akkus beträchtlich. Doch mit Blick auf die Energiewende, spielen diese Schwachstellen nur eine untergeordnete Rolle. Ihre Stärke können solche Fahrzeuge schon heute im Flotteneinsatz ausspielen.

„Flotten lassen sich professionell managen“, betont Weert Canzler, Verkehrs- und Mobilitätsforscher am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). Zudem lägen dort die täglichen Wegelängen zum großen Teil innerhalb einer Reichweite von 100 Kilometern. „Innerhalb weniger Jahre liefen sich beträchtliche Flottenbestände durch Elektrofahrzeuge ersetzen.“ Nicht nur die Nutzung auf kürzeren Strecken ist von Vorteil. In Flotten lässt sich auch das stundenlange Aufladen einzelner Fahrzeuge handhaben, ohne dass es zu Engpässen beim Angebot kommt. Innerhalb weniger Jahre können im großen Stil Flotten von Firmen und Verwaltungen umgestellt werden. Auch im Carsharing bietet sich der Einsatz von E-Autos an. In Berlin sind das aber bislang noch Ausnahmen. Unter anderem nutzen verschiedene Unternehmen am Potsdamer Platz drei Fahrzeuge im Sharingbetrieb. 15 weitere Pkw stehen für Pendler bereit. Die Autos werden während der Arbeitszeit am Platz geladen. Die größte Flotte in der Region betreibt DHL mit 20 E-Fahrzeugen.

Die Motivation, dieses Potenzial stärker zu nutzen, dürfte künftig steigen, denn im Flotteneinsatz gemanagte Elektrofahrzeuge haben einen weiteren Vorteil: „Sie sind eher als private Fahrzeuge als Speicher für überschüssigen regenerativen Strom einsetzbar“, so Canzler. „Damit können sie eine Pufferfunktion im Stromnetz einnehmen, das bei einem steigenden Anteil regenerativ erzeugten Stroms auf zusätzliche Speicheroptionen angewiesen ist.“ Der Hintergrund: Im Zuge der Energiewende wird der Anteil von Sonnen- und Windenergie im deutschen Strommix beträchtlich zunehmen. Weil der Strom nicht dann erzeugt, wenn er auch verbraucht wird, sind flexible Speicher gefragt. „Da bieten sich Batterien von E-Mobilen geradezu an“, sagt Canzler. Die Zauberformel heiße „Vehicle-2-grid“ – das Auto ans Netz.

Soweit, dass der in E-Autos zwischengespeicherte Strom bei Bedarf wieder ins Netz abgegeben wird, ist es im Alltag noch nicht. Aber eine Reihe von Pilotprojekten demonstriert die Machbarkeit. Die Batteriebelastung im Auto ist ähnlich wie beim Fahren. Benötigt werden zusätzlich ein Spannungswandler, Kontrollelemente im Fahrzeug und eine Verbindung zum Netzbetreiber – etwa über WLAN. Denn wie viel Strom wohin fließt, muss auch erfasst werden. Den zusätzlichen Kosten für diese Ausstattung steht ein finanzieller Anreiz gegenüber: Fahrzeughalter sollen eine Vergütung dafür erhalten, dass sie den Netzbetreibern große, zuverlässige und billige Energiespeicher zur Verfügung stellen.

Das Südkreuz wird smart

Seit 2012 fördert die Bundesregierung vier „Schaufenster Elektromobilität“; groß angelegte regionale Demonstrations- und Pilotvorhaben, in denen Energiesysteme, E-Fahrzeuge und öffentliche Verkehrssysteme gebündelt werden. Eine der Regionen ist das Internationale Schaufenster Elektromobilität Berlin-Brandenburg. An der Schnittstelle von urbaner Mobilität und Energiesystemen arbeitet in der Hauptstadt das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ). „Die Energie- und Verkehrswende hängen eng zusammen“, betont Frank Christian Hinrichs, der bei InnoZ die Programmentwicklung leitet.

Am Bahnhof Berlin Südkreuz entwickelt InnoZ mit Anwohnern, Gewerbetreibenden und Industriepartnern ein integriertes Konzept. Dort sollen vor allem CO₂-freie Angebote zum Einsatz kommen: E-Bikes, elektrische Carsharing-Fahrzeuge sowie eine emissionsfreie Elektrobuslinie. Der Bahnhof wird zunehmend eigenen Strom aus erneuerbaren Energien produzieren. Bereits heute erzeugen zwei Vertikalwindräder auf dem Dach des Bahnhofs CO₂-freien Strom. Künftig sollen Photovoltaikanlagen sie ergänzen – sowohl auf dem Dach als auch an den Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Zusätzlich wird ein intelligentes Stromnetz aufgebaut, das Erzeugung und Verbrauch optimal steuert. Dabei helfen die Erfahrungen mit dem „Micro Smart Grid“ auf dem nahe gelegenen EUREF-Campus, die unter Mitwirkung des dort ansässigen InnoZ gesammelt wurden.

Die Komponenten kombinieren

EFFIZIENZ Ein Achtgeschossiger aus der Nachkriegszeit wird zum „Eigen-Energie-Haus“. Die Warmmiete soll in diesem Pilotprojekt nur minimal steigen

Die große Masse der hiesigen Wohnhäuser wurde in den 1950er bis 1980er Jahren gebaut. Bei diesen Gebäuden besteht energetisch großer Nachholbedarf. Wer hier Hand anlegen will, steht vor einigen Hürden. Eine Herausforderung stellen bauliche Begrenzungen dar und die wirtschaftliche Umsetzung. Das Berliner Wohnungsunternehmen Degewo baut ein Mehrfamilienhaus aus dem Jahr 1954 zu einem Eigen-Energie-Haus um.

Der Achtgeschossiger mit 64 Wohnungen soll sich künftig selbst komplett mit Wärme versorgen, sowie den Strombedarf für den Betrieb des Hauses abdecken (Allgemeinstrom, Strom für die Wärmepumpen etc.). Auch noch ein Teil für den Verbrauch durch die Mieter in ihren Wohnungen soll noch abspringen. Das Haus ist unabhängig von externen Wärmenetzen. Dabei kommen verschiedene Technologien zum Einsatz. Unter anderem werden Photovoltaik, Solarthermie, Strom- und Wärmespeicherung, Wärmepumpen sowie eine hocheffiziente Lüftung mit

Wärmerückgewinnung miteinander kombiniert. Die Gebäudehülle erhält eine Dämmung mit Passivhaus-Standard.

„Mit dem Einsatz der einzelnen Komponenten dieser Sanierung gibt es bereits Erfahrungen, neu ist vor allem die Kombination der einzelnen Technologien,

Die Erfahrungen sollen in den gesamten Bestand von über 73.000 Wohnungen einfließen

die innerhalb des bestehenden Wohngebäudes auf einander abgestimmt werden müssen“, erläutert Friedrich Sick. Der Professor für Regenerative Energiesysteme an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW) begleitet das Projekt wissenschaftlich. Das künftige Eigen-Energie-Miets Haus in Berlin Lankwitz gehört zu einer Siedlung, die aus teilweise fast baugleichen Häusern besteht. Erfah-

rungen aus diesem Pilotprojekt sollen später nicht nur in die Sanierung der umliegenden Immobilien einfließen, sondern möglichst in den gesamten Degewo-Bestand von über 73.000 Wohnungen.

Mit den Bauarbeiten soll 2016 begonnen werden. Im Vorfeld wurden die Mieter auf einer Versammlung über das Projekt informiert. „Wir führen mit allen Mietern ein ausführliches Gespräch und unterstützen sie so weit es uns möglich ist“, sagt Elke Benkenstein, Leiterin des Degewo Kundenzentrums City. „Die Reaktionen der Mieter waren im Rahmen der Mieterversammlung positiv.“ Die Wohnungen werden während des 15-monatigen Umbaus nicht bewohnbar sein. Danach besteht für alle eine bevorzugte Rückzugsmöglichkeit. Durch deutlich gesunkene Ausgaben für Heizung und Warmwasser sollen die Mieten auch dann noch bezahlbar sein: Die Nebenkosten liegen aktuell bei durchschnittlich 1,05 Euro pro Quadratmeter. Künftig sollen es 0,29 Euro sein. **UK**

Aktionswoche gegen das „Eltern-Taxi“

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) ruft mit dem Arbeitskreis Mobilitätserziehung Berlin alle Berliner Schulen auf, sich an der Aktionswoche „Zu Fuß zur Schule – selbst sicher mobil“ zu beteiligen. Noch immer gebe es Verkehrschaos vor Berliner Schulen. In vielen Fällen seien Eltern dafür verantwortlich, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen oder abholen. Die Folgen, so der Bund: „Kinder sind unsicher im Verkehr, bewegen sich weniger, haben kaum Orientierungssinn und können sich schlecht konzentrieren. Zusätzlich gefährdet das hohe Verkehrsaufkommen die Kinder.“ Die Kampagne wendet sich an Lehrer, Erzieher, Eltern sowie Schüler. Von Einzelaktionen bis zu Projektwochen gibt es Unterstützung mit Beratung und Materialien. Falls gewünscht kommt der Bund auch an die Schule, um über die Problematik „Elterntaxi“ zu informieren.

www.mobilitaetserziehung-berlin.de

Berlin elektrisiert
Berliner Agentur für Elektromobilität



Förderung für Elektroautos und Ladeinfrastruktur

Flottenbetreiber und Privatleute profitieren bei „Initiative Berlin-Brandenburg“ von einer Leasingförderung für Elektrofahrzeuge und der dazugehörigen Ladelösung. Sprechen Sie uns an.



www.emo-berlin.de/initiative

berlin Berlin