

Immobilienwirtschaft und energetische Gebäudemodernisierung

Anforderungen an und Erfolgsfaktoren für einen Sanierungsfahrplan

Die Bundesregierung hat mit dem Energiekonzept erstmals sektor-spezifische Ziele zur Energieeinsparung für den Gebäudebestand gesetzt. Bis 2050 sollen 80 Prozent Primärenergie eingespart werden. Dazu wird an einem Sanierungsfahrplan gearbeitet, dessen Erfolg ganz wesentlich von ökonomischen Faktoren abhängen wird.

Von Andreas Pfnür

Einerseits legen die Modellvorhaben der Deutschen Energieagentur (dena) nahe, dass bis zu 90 Prozent Primärenergieeinsparungen bei Sanierungen im Bestand technisch möglich sind. Andererseits ist zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt unsere Gesellschaft wohl kaum bereit, den dafür zu entrichtenden Preis zu bezahlen. Eine solche Reduktion des Primärenergiebedarfs ließe buchstäblich keinen Stein auf dem anderen. Zu erreichen wäre dies nur durch städtebauliche, architektonische, bautechnische und infrastrukturelle Eingriffe, die gravierende Auswirkungen auf den Alltag der Gesellschaft hätten. Kurzum: Die Realisierung des Energiekonzepts in der Immobilienwirtschaft funktioniert nur über Erneuerungsprozesse, die per se die Ängste des Menschen gegenüber Veränderung aktivieren und in Ablehnung und Widerstand enden.

Entscheidend für die Umsetzung des Energiekonzepts ist daher, wie diese Widerstände am ehesten zu überwinden sein werden. Für erste Antworten bleibt nicht mehr viel Zeit, da sich seit Ankündigung der 2050-Ziele die Eigentümer(innen) bei Sanierungsvorhaben die berechtigte Frage stellen, ob sie denn bei heutigen Sanierungen das Richtige im Sinne zukünftiger Politik tun. Derzeit warten viele Eigentümer(innen) offensichtlich erst einmal ab, bis für sie ein verlässlicher Handlungsrahmen erkennbar ist. Seit Kurzem wird der Attentismus der Eigentümer(innen) auch in den Sanierungszahlen ablesbar. Für die Politik und Verwaltung wird es höchste Zeit, die Grundrisse eines zukünftigen Sanierungsfahrplans zu skizzieren.

Grundzüge des Sanierungsfahrplans

Da der Begriff des „Sanierungsfahrplans“ in der deutschen Sprache offensichtlich erst im Zuge des Energiekonzepts 2050 seine Bedeutung erhalten hat, ist zunächst zu klären, was darunter zu verstehen ist. Wenngleich in der Begriffsdefinition

noch erhebliche Bewegung herrscht, scheinen sich im Sprachgebrauch folgende Punkte herauszukristallisieren:

- Primäres Ziel des Sanierungsfahrplans sollte es sein, Zielmarken zu setzen. Hingegen erscheint es wohl schwierig, feste Sanierungsquoten im Ordnungsrecht festzuschreiben.
- Der Sanierungsfahrplan folgt den bereits im Energiekonzept angelegten Prinzipien der Freiwilligkeit und Wirtschaftlichkeit. Eine Sanierungspflicht wird derzeit von den meisten Akteuren abgelehnt. Eine Minderheitenmeinung vertritt hier der Naturschutzbund Deutschland e.V. (Nabu 2011).
- Der Sanierungsfahrplan soll festlegen, wie Zwischenziele gemessen werden können. Darüber hinaus soll er die zu erhebenden Maßnahmen des Forderns, Förderns und Informierens beschreiben sowie deren Beitrag abschätzen. Schließlich sollte er Aussagen zur Vollzugskontrolle beinhalten.
- Eine wichtige Rolle spielt der Sanierungsfahrplan auch für die politische Kommunikation. Sein weiteres Ziel sollte es sein, alle Akteure mitzunehmen und einen breiten gesellschaftlichen Konsens für die zukünftigen Fortschritte in der energetischen Gebäudesanierung zu schaffen.
- Schließlich sollte der Sanierungsfahrplan rollierend überplant werden und sich so Umweltänderungen, insbesondere dem technischen Fortschritt, stets anpassen. Dabei ist er im Laufe der Zeit beständig zu konkretisieren. Manche Akteure sprechen auch von einem lernenden Fahrplan.

Zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Beitrags besteht noch kein abgestimmter Ressortentwurf. Viele Fragen sind bislang ungeklärt. Insbesondere ist offen, ob ein Sanierungsfahrplan konkrete Verpflichtungen für einzelne Eigentümer(innen) bringen oder nur als genereller Orientierungsrahmen für den gesamten Gebäudebestand dienen soll, der ein Monitoring von Zwischenzielen ermöglicht.

Immobilienwirtschaftliche Akteure sind betroffen

Betrachtet man das Erfahrungsobjekt der Immobilie aus ökonomischer Sicht, sind mit der Eigentümer-, der Nutzer und der Produzentenperspektive drei unterschiedliche Betrachtungsebenen zu unterscheiden (Pfnür 2011). Je nach institutionellem Design können die Sichten auf ein Wirtschaftssubjekt, zum Beispiel den Selbstnutzer, vereint sein oder auf mehrere verteilt. Der Sanierungsfahrplan wird in diesem immobilienwirtschaftlichen System darüber entscheiden, wie die Lastenverteilung der energetischen Gebäudesanierung erfolgt und wer zu den Gewinnern zählen wird.

Eigentümer

Auch wenn der Immobilieneigentümer nicht im engen Sinne des Verursacherprinzips der Urheber der Umweltbelastung ist, sondern der Nutzer, wird ihm doch in erster Linie die Verantwortung dafür zugesprochen. Folglich sind umweltpolitische Maßnahmen in erster Linie an ihn adressiert. Er ist insbesondere wie folgt betroffen:

- Wert des Immobilienvermögens: Während ein Teil des Markts ursprünglich davon ausging, dass die energetische Sanierung von Gebäuden den Wert der sanierten Objekte steigert, setzt sich derzeit die Erkenntnis durch, dass der Effekt vielmehr auf der anderen Seite einsetzt. Gebäude, die den energetischen Mindeststandards nicht entsprechen, werden mit einem entsprechenden Abschlag bewertet (Pfnür 2009).

- Kopplungsprinzip: Maßnahmen, die der Sanierung von Gebäuden dienen, bestehen regelmäßig aus drei faktisch nicht trennbaren Teilmaßnahmen: der energetischen Gebäudesanierung, der nicht-energetischen Gebäudesanierung und der Wiederherstellung des Soll-Zustands durch Instandhaltungsmaßnahmen. Aus Sicht der Eigentümer(innen) wird die Entscheidung über eine Gebäudesanierung nur im Paket getroffen. Für Eigentümer(innen) ist die Summe des Sanierungspakets entscheidungsrelevant. Anders als in den rechtlichen Grundlagen differenziert er nicht zwischen den Bestandteilen.

Eine energetische Gebäudesanierung erfordert aus wirtschaftlicher Sicht der Eigentümer(innen) in der Praxis zumeist eine wesentlich höhere, nicht selten doppelt so hohe, Investition als die energetische Maßnahme.

- Kosten des Wohnens-Dilemmas: Die Kosten der energetischen Sanierung können gemäß Paragraph 559 Bürgerliches Gesetzbuch mit jährlich elf Prozent der Investitionskosten auf die Mieter umgelegt werden. Theoretisch kann eine energetische Gebäudesanierung aus Sicht der Eigentümer(innen) eine gut rentierliche Investition sein. Diese rechtliche Regelung lässt sich in der Praxis allerdings nur selten durchsetzen, da an der Mehrheit der deutschen Immobilienmärkte eine solche Preissteigerung nicht realisierbar ist.

Folglich steht der Eigentümer vor der Wahl, die Kosten der Sanierungsmaßnahme selbst zu tragen oder sie zu unterlassen. Würde er sie selber tragen, hätte er einen positiven Effekt auf den Immobilienwert, die Fungibilität des Objekts sowie sein persönliches Sozialprestige zu erwarten. Dieser Nutzen steht vermutlich aber nur sehr selten im positiven Verhältnis zu den Sanierungskosten (Pfnür 2009).

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass aus Sicht der Eigentümer(innen) im Sanierungsfahrplan vor allem Wege der Finanzierung energetischer Investitionen sowie der faktischen Umlagefähigkeit der Kosten langfristig planbar eröffnet werden sollten. Zu Letzterem gehört insbesondere auch eine klare Aussage zur öffentlichen Förderung von Sanierungsmaßnahmen.

Nutzer

Die Nutzer von Immobilien sind im engeren Sinne sowohl die Mieter als auch die selbstnutzenden Eigentümer und im weiteren Sinne jeder, der sich in den Objekten aufhält.

- Kosten und Nutzen des Wohnens: Die Nutzer sind von der energetischen Gebäudesanierung zumeist durch einen Anstieg der Kosten des Wohnens betroffen. Die ersparten Energiekosten reichen in der breiten Masse der Sanierungsfälle nicht aus, den investitionsbedingten Kostenanstieg zu kompensieren. Auch wenn neben dem quantitativen Kostenvergleich auch die verbesserte Aufenthaltsqualität sanierter Gebäude berücksichtigt wird, so bleibt zumeist ein negativer Saldo. Die Kosten des Wohnens werden durch die energetische Gebäudesanierung weiter steigen.

- Grenzen der finanziellen Belastbarkeit: Die zunehmende ökonomische Spaltung der Einkommen und Vermögen der Haushalte führt bereits heute dazu, dass viele Haushalte ihre Wohnung nicht mehr selber bezahlen können und auf eine Erstattung der Kosten der Unterkunft aus öffentlichen Mitteln angewiesen sind. Durch den Anstieg der Wohnkosten wird dieser Teil der Bevölkerung wachsen. Durch die energetische Gebäudesanierung droht ein Auseinanderfallen der Wohnsituation in ein Zweiklassensystem.

Es bleibt festzuhalten, dass aus Sicht der Mieter im Sanierungsfahrplan vor allem Wege zur Begrenzung des Anstiegs der Kosten des Wohnens sowie zur Abfederung von vermehrt zu erwartenden sozialen Ungleichgewichten aufgezeigt werden sollten.

Produzenten

Unter den Produzenten von Immobilien sollen alle an Planung, Bau, Betrieb und Verwertung Beteiligten subsummiert werden. Ihr Ziel ist es, durch die energetische Gebäudesanierung neue Aufgaben- und Umsatzpotenziale zu erschließen.

- Erratische Beschäftigungszunahme: Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich die energetische Gebäudesanierung positiv auf die Beschäftigungssituation in den betroffenen Branchen auswirkt. Dies gilt sowohl für die eigentliche Planungs- und Bautätigkeit als auch für den laufenden Gebäudebetrieb, der durch die energetische Sanierung zunehmend anspruchsvoller wird. Aufgrund der vergleichsweise geringen Kapazitäten der deutschen Bau- und Immobilienwirtschaft sind starke Auftragschwankungen kaum zu bewältigen. Diese sind im Sanierungsfahrplan deshalb bestmöglich zu glätten.

- Technologische Herausforderung: Mit der Anhebung energetischer Mindeststandards an Gebäude werden insbesondere große Objekte erheblich technologieintensiver. Der Umgang mit Hightech-Gebäuden, wie beispielsweise den Frankfurter Zwillingstürmen der Deutschen Bank, erfordert eine besondere Fachkunde der Dienstleister. Gleiches gilt in kleinerem Maßstab auch für den Betrieb moderner Ein- →

„Der Erfolg des Sanierungsfahrplans wird von den Rahmenbedingungen für die Sanierung und der Massentauglichkeit der Technologien abhängen.“

familienhäuser. Beobachtungen deuten darauf hin, dass das Qualifikationsniveau der Beschäftigten in der Breite noch recht unterschiedlich zu sein scheint.

Die Produzenten sind die eindeutigen Gewinner der energetischen Gebäudesanierung. Der Sanierungsfahrplan sollte deshalb den Innovations- und Kostenwettbewerb fördern. Aus Sicht der Produzenten sollte der Sanierungsfahrplan insbesondere Wege einer gleichmäßigen Auslastung der Kapazitäten im Zeitablauf sowie der Weiterqualifikation der Fachkräfte beinhalten.

Erfolgsfaktoren aus ökonomischer Sicht

Der Erfolg des Sanierungsfahrplans dürfte ganz maßgeblich davon abhängen, ob es gelingt, die ökonomischen Anforderungen an die energetische Gebäudesanierung zu meistern. Die kritischen Erfolgsfaktoren lassen sich wie folgt zusammenfassen.

Wirtschaftlichkeit der geforderten Investitionsmaßnahmen

Wichtigstes Ziel des Sanierungsfahrplans muss es sein, dass die Maßnahmen aus Sicht der Eigentümer und Nutzer wirtschaftlich durchführbar sind. Dort wo Wirtschaftlichkeitslücken verbleiben, sind diese durch Förderung zu schließen.

Technologieoffenheit

Um das Effizienzerfordernis des Wirtschaftlichkeitsgebots erfüllen zu können, ist die Technologieoffenheit des Sanierungsfahrplans unabdingbar. Technologieoffenheit bietet nicht nur die Flexibilität, auf unterschiedliche klimatische, bauliche, planerische oder ökonomische Situationen bestmöglich reagieren zu können. Sie schafft auch Kreativität der Lösungen und beschleunigt technologische Adoptionsprozesse.

Systemische Integration der energetischen Gebäudesanierung

Die für ein ökologisches Wirtschaften notwendige Erhöhung der Ressourcenproduktivität ist weit mehr als nur Klimaschutz. Auch wenn heute die CO₂-Thematik gleichsam als „Gift des Jahrzehnts“ die gesellschaftliche Debatte beherrscht, ist absehbar, dass in Zukunft andere gesellschaftliche Anliegen, wie eine noch konsequentere Umsetzung der Kreislaufwirtschaft, an seine Seite treten.

Der Sanierungsfahrplan muss deshalb systemisch flexibel angelegt sein, um zukünftige Richtungswechsel der gesellschaftlichen Debatten zum Klimaschutz im Gebäudebestand verarbeiten zu können.

Kräfte des Marktes nutzen

Der Sanierungsfahrplan kann nur erfolgreich sein, wenn es gelingt die Kräfte des Markts aktiv und flexibel zu nutzen. Nachfolgende Beispiele sollen diese Möglichkeiten exemplarisch unterstreichen. Derzeit treibt die Debatte über den Klimaschutz einem Höhepunkt entgegen. Es ist absehbar, dass dieses Interesse mit abflauernder Konjunktur abnehmen wird (Dyllick 1992). Der Sanierungsfahrplan muss Spielräume lassen, „Windows of Opportunity“ wie zum Beispiel durch die konjunkturelle Entwicklung oder Naturkatastrophen wie in Fukushima zu nutzen. Ferner ist in Deutschland derzeit ein Trend zu hochwertigen Gebäuden erkennbar. Angesichts steigender Preise in den Topsegmenten des Immobilienmarkts nimmt die Zahlungsbereitschaft für Immobilien deutlich zu. Im Sanierungsfahrplan sind Maßnahmen zu verankern, die den Nutzen der energetischen Qualität der Gebäude auch auf die soziale und emotionale Ebene heben. Wenn energetisch hochwertige Gebäude en vogue sind, wird die Nachfrage steigen. Schließlich hängt der Erfolg von Immobilieninvestitionen weit mehr als zumeist erwartet von der Inflation ab. Unter der Voraussetzung einer weitgehenden Fremdkapitalfinanzierung entwerfen sich die Schulden des energetischen Investors im Zeitablauf bei moderater Inflation. Wie Beispielrechnungen zeigen, können fünf Prozent Inflation die Wirtschaftlichkeit energetischer Maßnahmen ceteris paribus erheblich verbessern (Pfnür 2010).

Soziale Differenzierung und Integration in die Sozialpolitik

Mit Blick auf die Immobiliennutzer bergen die sozialen Folgen des zu erwartenden Anstiegs der Wohnkosten erheblichen Sprengstoff. Der Erfolg des Sanierungsfahrplans hängt davon ab, ob es gelingt, die unterschiedlichen sozialen Milieus adäquat zu adressieren und im Rahmen der Sozialpolitik für ein höheres Budget zur Übernahme der Kosten des Wohnens zu sorgen. Hier ist der Konflikt zwischen Bundes- und zuständiger kommunaler Ebene vorprogrammiert, da die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums bereits heute in vielen Gemeinden eines der wichtigsten sozialpolitischen Themen ist (Pfnür 2011).

Regionale Differenzierung und Integration in lokale und quartiersbezogene Kontexte

Die Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass die energetische Gebäudesanierung immer dann besonders effizient erfolgte, wenn es gelang, quartiersbezogene Lösungen zu finden. Eine erfolgreiche Minimierung von Sanierungskosten ist nur möglich, wenn Freiräume zur Anpassung der Sanierungsmaßnahmen an die situativen Kontexte vor Ort erhalten bleiben und Anreize gesetzt werden, diese intensiv einzubeziehen. Dazu gehört in besonderem Maße auch die Situation am regionalen Immobilienmarkt. Hier wird es maßgeblich darauf ankommen, die Immobilienmärkte stabil zu halten, denn nur in diesem Zustand sind die Sanierungskosten der Eigentümer umlagefähig. Dies ist angesichts der schrumpfenden Bevölkerung in vielen Regionen eine erhebliche Herausforderung.

Ausdifferenzierung von Einzelfall und generellen Regelungen

Angesichts eines sehr heterogenen Gebäudebestands mit unterschiedlichen Baualterklassen erscheint es sehr schwer,

in einer bundesweiten Regelung allen situativen Facetten gerecht werden zu können. Zudem gebieten auch ökonomische Zusammenhänge einer allzu kasuistischen Regelung Einhalt. Um die Sanierungskosten zu minimieren, kommt es zukünftig sehr stark darauf an, erfolgreiche prototypische Technologien in möglichst großer Stückzahl zu produzieren. Erfahrungskurven- und Mengendegressionseffekte sind unverzichtbar, um die Wirtschaftlichkeit vieler Leuchtturm-Technologien der energetischen Gebäudesanierung zu erreichen. Der Erfolg des Sanierungsfahrplans wird davon abhängen, ob es gelingt, den Spagat zwischen den situativen Sanierungsrahmenbedingungen und der Massentauglichkeit der Sanierungstechnologien herzustellen.

Resümee

Der Horizont des Sanierungsfahrplans ist mit knapp 40 Jahren noch fern, und das ist gut so. Denn nach heutigen Verhältnissen dürfte eine nach ökonomischen Kriterien wirtschaftliche Sanierung des Gesamtbestands mit dem Ziel der Reduktion des Primärenergieverbrauchs um 80 Prozent definitiv nicht machbar sein. Es bedarf schon besonderer Entwicklungen wie einer Inflation, einer lang anhaltenden volkswirtschaftlichen Boom-Phase, einer weiteren Präferenzänderung der Wirtschaftssubjekte oder eines technologischen Durchbruchs, um die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen herzustellen.

Fragt man sich stattdessen, was denn zu erreichen sei, macht die Tatsache Mut, dass in den nächsten 40 Jahren nahezu jedes Gebäude aus Anlass veränderter soziodemografischer Strukturen, eines Eigentümerwechsels oder einer großen Instandhaltung grundsaniert oder abgerissen und gegebenenfalls neu errichtet wird. Konzentriert man sich bei der Ausgestaltung des Sanierungsfahrplans auf genau diese ohnehin stattfindenden Sanierungsfälle und versucht die Ressourceneffizienz dieser

jährlich anfallenden Teilbestände zu optimieren, dürfte im Jahr 2050 die Lücke zum Soll von 80 Prozent auch ohne die oben aufgezählten Sondereffekte denkbar klein ausfallen.

Literatur

- Bundesregierung: Das Energiekonzept 2050. Berlin 2010.
 Dyllick, T: Management der Umweltbeziehungen. Öffentliche Auseinandersetzungen als Herausforderung. Wiesbaden 1992.
 Nabu Bundesverband: Anforderungen an einen Sanierungsfahrplan. Berlin 2011.
 Pfnür, A. / Heitel, S. / Kämpf-Dern, A.: Nachhaltiges Management von Stakeholderbeziehungen der bauverein AG. Darmstadt 2012.
 Pfnür, A.: Modernes Immobilienmanagement. Berlin u.a. 2011.
 Pfnür, A.: 2010. Munter der Entschuldung entgegen. In Immobilienmanager 7/8 2010. S. 12-15.
 Pfnür, A. / Müller, N. / Weiland, S.: Klimaschutzpolitik der Bundesregierung und der Europäischen Union – Auswirkungen auf die Immobilien- und Wohnungswirtschaft. Berlin 2009.

■ AUTOR + KONTAKT

Dr. Andreas Pfnür ist Professor und Leiter des Fachgebiets Immobilienwirtschaft und Baubetriebswirtschaftslehre sowie des Forschungszentrums Betriebliche Immobilienwirtschaft (FBI) an der TU Darmstadt.



Technische Universität Darmstadt,
 Fachbereich Rechts- und Wirtschaftswissenschaften,
 Fachgebiet Immobilienwirtschaft und Baubetriebswirtschaft, Hochschulstraße 1, 64289 Darmstadt.
 Tel.: +49 6151 16-3717,
 E-Mail: pfnuer@bwl.tu-darmstadt.de, Internet:
<http://www.real-estate.bwl.tu-darmstadt.de>,
<http://www.immobilien-forschung.de>

politische ökologie

Die Buchreihe für Querdenker und Vordenkerinnen

oekom
verlag

Bürgerbeteiligung 3.0

Zwischen Volksbegehren und Occupy-Bewegung



Die *politische ökologie* macht sich auf die Suche nach einer neuen Balance zwischen staatlicher Handlungsfähigkeit und demokratischer Mitbestimmung.

Nicht nur in den USA, Spanien oder Israel haben die Bürger(innen) es satt, dass die Politik mehr Rücksicht auf die Lobbyinteressen nimmt als auf ihre Bedürfnisse. Auch hierzulande erhebt sich Volkes Stimme lauter als bislang gegen die Intransparenz politischer Entscheidungen. Durch die Verschärfung ökonomischer, sozialer und ökologischer Krisen scheint eine Toleranzgrenze überschritten zu sein. Auffallend kreativ und vielschichtig sind die modernen Protest- und Mitbestimmungsformen. Doch bringt eine stärkere Bürgerbeteiligung beispielsweise mehr Umweltschutz?

Mit Beiträgen von C. Leggewie, K. Selle, F. Ekardt, B. Hennig, M. Zschiesche, R. Roth, T. Bussemer u.v.m.

„Bürgerbeteiligung 3.0 – politische ökologie (Band 127) | 144 Seiten | 16,90 EUR (zzgl. Versand)
 ISBN 978-3-86581-283-4 | **Erhältlich bei:** www.oekom.de, kontakt@oekom.de



Lizenzhinweis

Die Beiträge in *Ökologisches* Wirtschaften werden unter der Creative-Commons-Lizenz "CC 4.0 Attribution Non-Commercial No Derivatives" veröffentlicht. Im Rahmen dieser Lizenz muss der Autor/Urheber stets genannt werden, das Werk darf nicht bearbeitet, abgewandelt oder in anderer Weise verändert und außerdem nicht kommerziell genutzt werden.

Die digitale Version des Artikels bleibt für zwei Jahre Abonnent/innen vorbehalten und ist danach im Open Access verfügbar.