



Bild: Catella

Bild: BFW NRW

*„Beim Thema Mobilität darf man nicht nur reagieren, sondern muss vorangehen.“*

Klaus Franken, Elisabeth Gendziorra

Interview:

## Gemeinsam mobil machen

Ein Zusammenschluss von Immobilienunternehmen, Handelskonzernen und dem BFW NRW will die Verkehrswende in den Städten voranbringen. Die Idee: Öffentliche Hand und privates Eigentum werden zusammengebracht, damit vernetzte Mobilität in der Stadt wirtschaftlich und effektiv möglich ist. immobilienmanager sprach darüber mit Klaus Franken, CEO Catella Project Management, und Elisabeth Gendziorra, Geschäftsführerin des BFW Nordrhein-Westfalen.

### Was ist die Idee hinter dem neu gegründeten Forum Mobilität in Deutschland (FMID)?

**Klaus Franken:** Im Forum engagiert sich ein sehr breites Bündnis von Marktteilnehmern, darunter Projektentwickler und Investoren, der BFW NRW und private Unternehmen wie Aldi oder Lidl. Uns alle eint die Überzeugung, dass Infrastruktur nicht alleine Aufgabe der öffentlichen Hand ist. Wir können nicht warten, dass Mobilität neu definiert wird, wir müssen selbst Beiträge leisten.

### Und welche Ziele haben Sie sich gesteckt?

**Klaus Franken:** Es geht darum, ein vernetztes Mobilitätsangebot in den Städten zu schaffen. Wir alle engagieren uns im FMID nicht aus altruistischen Gründen. Dahinter stehen auch wirtschaftliche Interessen. Wenn zum Beispiel ein Aldi-Supermarkt auf seinem Parkplatz eine Mobilitätsstation einrichtet, dann verliert er zwar einige Stellplätze. Er gewinnt aber im Gegenzug an Zentralität. Wenn wir als Projektentwickler Stationen in unseren Quartieren vorhalten, werden wir attraktiver für potenzielle Bewohner. Eine Familie kann vielleicht sogar auf das zweite Auto verzichten, die Haushaltskasse wird entlastet und die Familie kann sicherer die Miete bezahlen.

**Elisabeth Gendziorra:** Beim Thema Mobilität darf man nicht nur reagieren, sondern muss vorangehen. Deshalb freuen wir uns, dass es bereits BFW-Mitgliedsunternehmen gibt, die im Forum aktiv sind.

Wir als Verband können helfen, wenn es um gesetzliche Rahmenbedingungen oder Strukturen geht. Da gibt es viele kleine Stell-schrauben, wie etwa die Stellplatzverordnungen der Kommunen.

**Klaus Franken:** Das ist ein gutes Stichwort, denn gerade bei diesem Thema gibt es Fehlentwicklungen. In einigen Städten können Projektentwickler die Stellplatznachweise reduzieren, wenn sie eigene Sharing-Systeme anbieten. Ohne Vernetzung stehen die Fahrzeuge aber in der Garage und dienen nur dazu, die Vorgaben zu senken. Ein Effekt auf die Mobilität bleibt aus. Der Markt findet immer einen Weg, Regulierungen zu umgehen. Neue Mobilität braucht ein anderes System. Es sollte nicht auf Regulierung und Verbote setzen, sondern es muss kooperativ, vernetzt und auf neue Angebote ausgerichtet sein.

### Wie soll diese Vernetzung funktionieren?

**Klaus Franken:** Wir möchten Mobilitätsstationen schaffen, die über die Städte verteilt und vernetzt sind. Nur so können die Sharing-Systeme effektiv und betriebswirtschaftlich erfolgreich agieren. Ein solches Netz können die Kommunen aber alleine nicht schaffen, wenn wir jedoch die Parkplätze von Aldi, Lidl, Projektentwicklern und Immobilieneigentümern aktivieren, schaffen wir das schnell. Wir müssen mit öffentlicher Hand und privaten Grundstücken dieses Netz aufbauen. Dann kann ein solches Mobilitätssystem wirtschaftlich betrieben werden.



### **Gibt es bereits umgesetzte Projekte?**

**Elisabeth Gendziorra:** Noch sind die ersten Stationen in Vorbereitung. In Düsseldorf zum Beispiel kann die Stadt über eine eigene Gesellschaft sieben Mobilitätsstationen in ihrem Stadtgebiet beisteuern. Das ist für ein funktionierendes Netz natürlich zu wenig. Deshalb sind die privaten Grundstücke von Wohnquartieren und Supermärkten so wichtig. Denn sie ermöglichen erst ein wirklich funktionierendes Mobilitätsangebot. Wir haben in unserem Mitgliedskreis über 20 weitere Standorte definiert, die wir zur Verfügung stellen könnten. Nach diesem Prinzip lässt sich schnell ein Netz mit zwei oder drei Dutzend Stationen aufsetzen, ohne dass man jahrelang darauf warten muss.

### **Wer soll die Flotten von Sharing-Autos und E-Bikes betreiben?**

**Klaus Franken:** Professionelle Anbieter der Sharing-Systeme können sich über Ausschreibungen bewerben. Sie übernehmen das Management und den Betrieb der Stationen. Diese Anbieter arbeiten bislang selten wirtschaftlich, weil sie auf das Freefloat-System angewiesen sind, bei dem die Fahrzeuge überall stehen. Stationsgebunden könnten sie ihr Modell endlich wirtschaftlich betreiben.

### **Was ist die größte Hürde, die es jetzt zu überspringen gilt?**

**Elisabeth Gendziorra:** Wir müssen den ersten Schwung schaffen und mit den Städten gemeinsam dieses Programm installieren.

Der Wille ist vorhanden, aber die Umsetzung ist nicht von heute auf morgen zu schaffen. Es braucht dazu einen attraktiven ÖPNV, Fahrradwege müssen ausgebaut werden. Im Gegenzug muss der Autoverkehr umgeleitet werden, und auch das Verhalten der Menschen ändert sich nicht von heute auf morgen. Dieser Wandel braucht Zeit.

**Klaus Franken:** Wichtig ist, dass Anreize über Angebote geschaffen werden und nicht über Verbote. Wir müssen ja auch die Autofahrer mitnehmen. Es nützt nichts, wenn Verbote erlassen werden, ohne auf der anderen Seite ein alternatives Angebot anzubieten. Politisch wird leider schnell verkürzt: Autos raus, Fahrräder rein. Das geht in dieser Absolutheit aber nicht.

### **Gibt es bereits Vorzeige-Städte?**

**Elisabeth Gendziorra:** Es gibt nicht die eine Stadt, die ein ganzheitliches System als Blaupause für andere Kommunen anbietet. Aber man kann sich in einigen Städten einzelne Bausteine anschauen, wie zum Beispiel in Münster, in Monheim oder auch international in Oslo oder Kopenhagen. Die Herausforderung ist es jetzt, die einzelnen Komponenten in ein ganzheitliches System zusammenzubinden. Gerade die beiden letzten Beispiele zeigen allerdings auch, dass es einen langen Atem braucht. ■

*Das Interview führte Markus Gerharz.*

ADVERTORIAL

## Energieeffiziente Gebäudetechnik aus einer Hand – Daikin bietet größtes förderfähiges Produktportfolio

Von der neuen Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) profitieren auch große Unternehmen mit mehreren Unternehmensbeteiligungen, Einzelhändler und Filialisten.

Neben der Ausweitung der Förderung zur energetischen Sanierung von Gebäuden gibt es u.a. zwei maßgebliche Änderungen:

- Luft-Luft-Wärmepumpen sind mit der BEG förderfähig
- Das Förderprogramm ist beihilfefrei gestellt und unterliegt nicht länger dem EU-Beihilferecht

Daikin verfügt als Technologieführer in der Klima-, Kälte- und Wärmepumpentechnologie über das größte förderfähige Produktportfolio im Markt. Der Vorteil: Daikin Kunden benötigen für Heizung, Klimatisierung, Lüftung, Gewerbekälte, Warmwasser und die Systemsteuerung nur einen einzigen Ansprechpartner, der ihnen von der Planung bis zur Inbetriebnahme und darüber hinaus im laufenden Betrieb der Systeme kompetent zur Seite steht. Insgesamt deckt die umfangreiche Produktpalette von Daikin bis zu 90 % der technischen Gebäudeausrüstung ab und bietet für jede Raum- und Gebäudegröße eine Lösung und in vielen Fällen förderfähige Systeme an.

Das Förderprogramm der BEG umschließt im Nichtwohngebäudebereich Lüftungsgeräte und Klimaanlage, Kaltwassersätze und Daikin VRV Systeme sowie Luft-Luft-Wärmepumpen wie Daikin SkyAir. Der Fördersatz beträgt 20 % der Investitionskosten (bis zu 1.000 € pro m<sup>2</sup>, aber maximal 15 Mio. €). Wärmepumpen werden im Nichtwohngebäudebereich mit 35 % bis hin zu 45 % gefördert.

Die Wahl der richtigen Gebäudetechnik ist ein essentieller Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Zertifizierung einer Immobilie, denn: Bis zu 40 % des Zertifizierungsprozesses können durch Kälte-, Klima- und Heiztechnik positiv beeinflusst werden.

Weitere Informationen zum Thema Förderung gibt es auf [www.daikin.de/foerderung](http://www.daikin.de/foerderung) ■

*Daikin Lüftungs- und Klimaanlage werden im Rahmen der BEG gefördert und sorgen für eine optimale Raumluftqualität.*



**DAIKIN**