



BORDEAUX PFLEGT DIE VERGANGENHEIT UND ÖFFNET SICH DER ZUKUNFT

STRUKTURSCHWACHE REGIONEN

ABRISS, INTENSIVIERUNG
UND KREATIV SEIN

RADIKALER SCHWENK

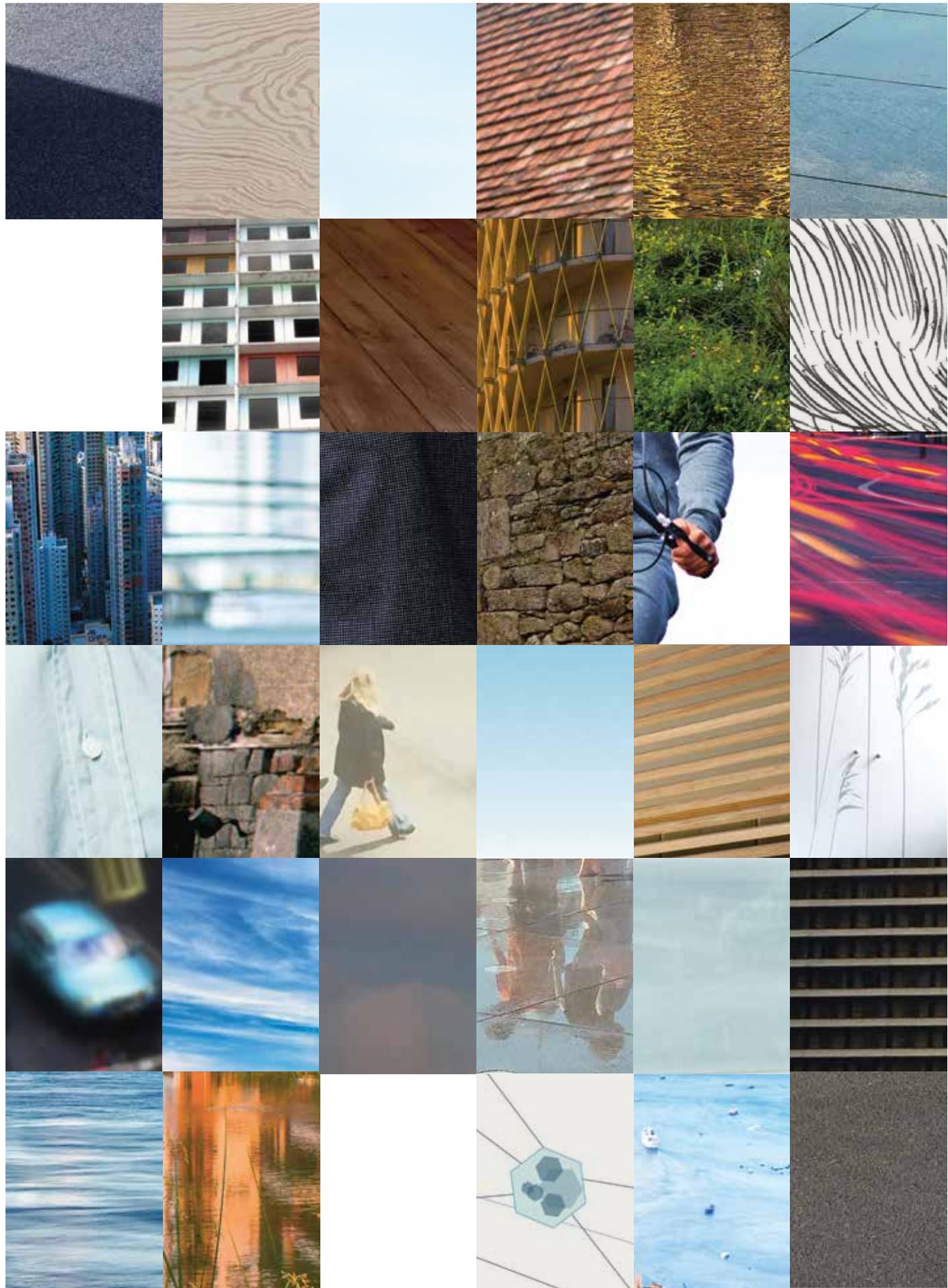
„DIE EINSTELLUNG DES
MENSCHEN ZU UNSEREM
PLANETEN MUSS SICH ÄNDERN“

URBAN MOBILITY

INNOVATIVE IDEEN
FÜR DEN VERKEHR IN
DER STADT

KLEIN ABER FEIN

VORTEILE UND
SCHATTENSEITEN
VON WENIG QM



bpd MAGAZINE

BPD MAGAZINE 2, JAHRGANG 1
HERBST 2015

BPD Magazine ist eine Veröffentlichung von BPD Europe, Postbus 15, 3870 DA Hoevelaken, Niederlande. Die Zeitschrift erscheint zweimal pro Jahr in drei Sprachen (Deutsch, Französisch und Niederländisch) in begrenzter Auflage für die Geschäftspartner von BPD in Europa.

REDAKTIONSRAT BPD
Marcel Baas, Elizabeth Georges, Ursula van Kooij,
Caspar van Loo, Hans Weber

KONZEPT & PRODUKTION
ZB Communicatie & Media

GRAFISCHE GESTALTUNG
ZB/Marinka Reuten

AN DIESER AUSGABE HABEN MITGEWIRKT
Jaco Boer, Niels Christern, Alex von Finkel, Elizabeth Georges,
Mathilde Giard, Kees de Graaf, Karen Jochems, Bas Kooman,
Karina Meerman, Ruud Slierings, Guido Spars, Joost Zonneveld

FOTOGRAFIE & ILLUSTRATIONEN
Hollandse Hoogte, Getty Images, Arthur Pequin,
Marinka Reuten, Janita Sassen, Erik Smits, Tzenko

DRUCK
GrafServices, Utrecht

BPD Magazine wird auf ungestrichenem,
holzfreiem Offset-Papier gedruckt.



AUFLAGE 8.500

Das vollständige oder auszugsweise Übernehmen von Artikeln, Fotos und Illustrationen aus dieser Zeitschrift ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter Angabe der Quelle gestattet. BPD und ZB Communicatie & Media übernehmen keinerlei Haftung für Unrichtigkeiten und/oder eventuelle Satz- und Druckfehler.



FRANZ-JOSEF LICKTEIG
GESCHÄFTSFÜHRER BPD
IMMOBILIENENTWICKLUNG



WALTER DE BOER
CEO BPD



JEAN-PHILIPPE BOURGADE
GESCHÄFTSFÜHRER BPD
MARGNAN

EUROPA IN ENTWICKLUNG

Gebietsentwicklung. Das ist das Thema des BPD Magazins. Mit dieser zweiten internationalen Ausgabe des BPD Magazins wollen wir unsere Vision, unser Know-How und unsere Erfahrung als europäischer Gebietsentwickler mit Ihnen teilen und Sie als Leser inspirieren.

In dieser zweiten Nummer erörtern wir den Zuzug in die Städte und die Abwanderung aus dem ländlichen Raum. An vielen Orten in Europa zeichnet sich dieser Trend ab – das erfordert ein jeweils unterschiedliches Konzept für den Wohnungsmarkt. Wo weniger Menschen wohnen, gibt es ebenfalls weniger Läden, Arztpraxen und andere Einrichtungen. Manche Straßen oder sogar ganze Dörfer geraten somit in eine Sackgasse. Was ist erforderlich, um solche Einrichtungen in zurückbleibenden Regionen zu stabilisieren bzw. den überhitzten Wohnungsmarkt einer populären Stadt etwas abzukühlen, damit dieser räumliche Gegensatz sich zurückbildet?

Desweiteren finden Sie in dieser Ausgabe ein Doppelinterview mit Thomas Rau, Geschäftsführer des Architektenbüros RAU & Turntoo, und Franz-Josef Lickteig, Geschäftsführer der BPD Immobilienentwicklung. Hier werden neue Spielregeln für ein anderes Wirtschaftssystem, mit dem der Bausektor und die Welt überhaupt längere Zeit arbeiten können, befürwortet. Welche Übereinstimmungen gibt es zwischen dem radikalen Denker und dem wachstumsorientierten Entwickler?

Die herrliche Bildreportage über Bordeaux, die Stadt im Südwesten Frankreichs, die wegen der Weine aus dieser Gegend weltweit bekannt ist, sollten Sie natürlich auch nicht verpassen. Schauen Sie auf eine Stadt, die ihre Vergangenheit schätzt und ihre Zukunft umarmt. In den letzten fünfzehn Jahren ist die Stadt von einem hässlichen Entlein zu einem stolzen Schwan ausgewachsen. In dieser ambitionierten Umgebung eröffnete BPD 2014 eine neue Niederlassung. Von dort aus werden Projekte durchgeführt. Zum Beispiel in Caudéran: einst ein liebeswürdiges kleines Dorf in der Gironde, seit 1965 jedoch ein Luxusviertel am Rande von Bordeaux. Die Metamorphose der umliegenden Gebiete wie die Ufer der Garonne setzt sich weiterhin ständig fort.

Lassen Sie sich von diesen und vielen andere Themen, die in dieser Ausgabe zur Sprache kommen, inspirieren!

FRANZ-JOSEF LICKTEIG,
GESCHÄFTSFÜHRER BPD IMMOBILIENENTWICKLUNG



VISION

- 20 **RADIKALER SCHWENK**
Architekt Thomas Rau und Franz-Josef Lickteig (Geschäftsführer von BPD Immobilienentwicklung) über ihre gemeinsame Vision: die Notwendigkeit eines anderen Wirtschaftssystems, in dem die (Bau)welt besser und langfristiger funktionieren kann.
- 42 **SMART DURCH VERKNÜPFUNG**
Die intelligente Stadt gibt es nicht, behauptet der Urbanist Greg Clark. Es ist ja nicht die Stadt, die intelligent ist, sondern es sind deren Einwohner, die Verwaltung und die Datensysteme, die intelligent und eng miteinander verknüpft sind.
- 84 **FLORIERENDER NEUBAU**
Warum schätzen es die Deutschen immer mehr, in kleinen oder großen Neubauvierteln zu wohnen? Eine Kolumne von Professor Dr. Michael Voigtländer.



INSPIRATION

- 34 **MOBIL IN DER STADT**
Eine bessere Mobilität steigert nicht nur die Attraktivität der Stadt, sondern bringt auch große Kosteneinsparungen mit sich. Ein paar interessante Beispiele aus Deutschland, den Niederlanden und Frankreich.
- 73 **CHANGE AND THE CITY**
Die Skylines der großen Weltstädte haben sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Das heutige Bild ist meistens bekannt, aber wie sah die Stadt vor 30 Jahren aus?



HINTERGRUND

- 8 **EUROPA IN EINEM SPAGAT**
Das Muster wachsender und schrumpfender Städte und Regionen zeigt sich in ganz Europa. Die Frage ist, wie wir damit umgehen. Über abreißen, renovieren und kreativ sein.
- 60 **ÜBERRASCHUNGEN IN DER CITY**
Autos aus der Stadt zu verbannen würde viele Probleme beheben. Realistisch? Nein, vorläufig nicht. Deshalb lassen sich die Städte teils bemerkenswerte Lösungen einfallen.
- 68 **AUF DEM WEG ZUR NACHHALTIGKEIT**
Wir müssen unsere Entscheidungen heute so treffen, dass nachfolgende Generationen auch noch etwas zu entscheiden haben und nicht vor vollendeten Tatsachen stehen. Ein Essay über die Quintessenz von Nachhaltigkeit.
- 86 **WIE FEIN IST KLEIN?**
Je größer desto besser! Das gilt jedoch nicht immer. Klein Wohnen, ist im Kommen, besonders in den Großstädten. Kompakt, bezahlbar und in zentraler Lage Wohnen – was genau bedeutet das?



PROJEKTE

- 50 **BORDEAUX LÄSST AUFHORCHEN**
In den letzten Jahren hat sich die Stadt Bordeaux von einem hässlichen Entlein zu einem stolzen Schwan entwickelt. BPD führt auch von hier auf Projekte durch.



ANDERS DENKEN
„Wir wollen keine Lampen sondern Licht. Wir wollen kein Auto sondern Mobilität“
20



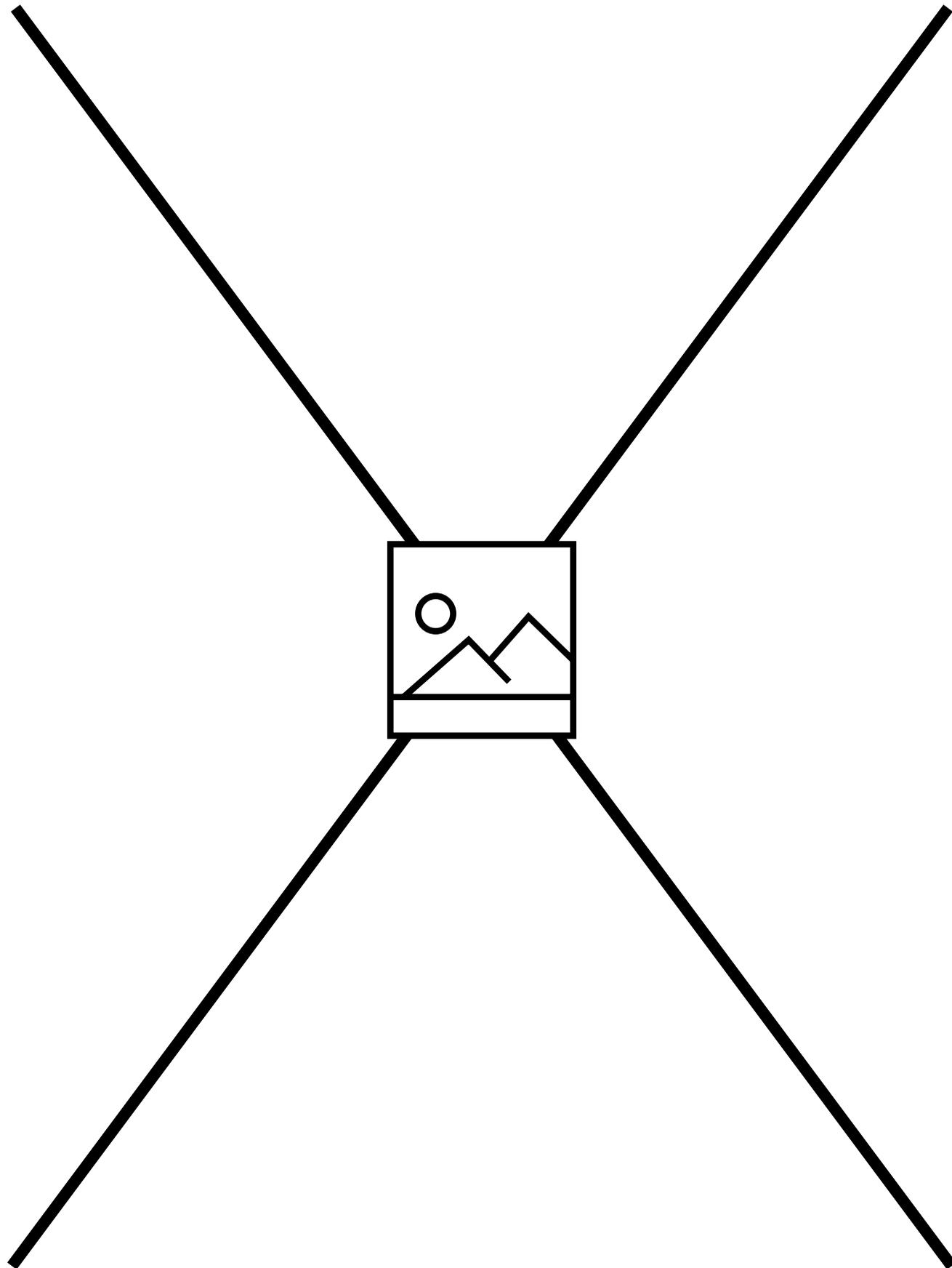
STRAHLENDE BLONDINE
Bordeaux entwickelte sich in den letzten Jahren zu einer strahlenden Blondine
50



TRANSFORMATION
Ein einschneidendes Abriss- und Renovierungsprogramm in der ostdeutschen Stadt Schwedt
8



KLEIN ABER FEIN
Es geht immer noch kleiner. Schon einmal eine 7-qm-Wohnung gesehen?
86



Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

WACHSTUM DER STÄDTE UND BEVÖLKERUNGSSCHWUND AUF DEM LAND

EUROPA IN EINEM SPAGAT

In der schrumpfenden ostdeutschen Stadt Schwedt machten leerstehende Hochhäuser Platz für Grünflächen und wurden Wohnblöcke „zurückgestutzt“. Die expandierende Stadt München gibt dagegen jährlich 160 Millionen Euro aus, um preisgünstige Baugrundstücke für die steigende Nachfrage nach Wohnraum anzubieten. Das Muster wachsender und schrumpfender Städte zeigt sich in ganz Europa und verlangt ein differenziertes Vorgehen auf dem Wohnungsmarkt.

„WIR MÜSSEN VERHINDERN,
DASS NUR NOCH REICHE IN
MÜNCHEN WOHNEN KÖNNEN“

DURCH EINEN EINSCHNEIDENDEN Abriss- und Umstrukturierungsplan in dem noch jungen Neubauviertel der ehemaligen ostdeutschen Industriestadt Schwedt hat die Stadtverwaltung die Entvölkerung ihrer Stadt in den letzten Jahren in gute Bahnen zu lenken versucht. Seit dem Fall der Berliner Mauer verlor die Stadt in zwanzig Jahren über 20.000 Einwohner, ein Viertel ihrer ursprünglichen Einwohnerzahl. Seit Anfang dieses Jahrhunderts wurden deshalb über 5.000 Wohnungen abgerissen und doppelt soviel an Wohnungen von Grund auf verbessert. Außerdem ließ die Stadt die Hälfte ihrer zwölf Schulen und Kindertagesstätten abreißen und die übriggebliebenen Gebäude gründlich renovieren. Überflüssige Wasser- und Abwasserleitungen wurden entfernt und für die verbliebene Bevölkerung wurden neue Straßen, Grünflächen und Sportstätten angelegt. Die – anfangs umstrittene – Operation verhinderte, dass die örtlichen Wohnungsbaugesellschaften und die Stadt durch umfangreichen Leerstand und ungenutzte Infrastruktur finanziell zugrunde gingen. Außerdem verbesserte sich die Wohnqualität in der Stadt hierdurch erheblich.

„Sehen Sie, dort habe ich gewohnt.“ Brigitte Berndt, Planerin im Amt für Stadtentwicklung in Schwedt, deutet auf ein kahles Grundstück. Ein Straßenschild gibt an, dass wir am Goethering stehen. Aber von den grauen Wohnblöcken, die hier vor etwa acht Jahren standen, ist nichts mehr zu sehen. Stattdessen sind

Bäume gepflanzt und in ein paar Jahren wird ein neuer Wald entstanden sein. Auch an anderen Stellen in diesem Außenbezirk wurden viele Plattenbauten abgerissen. Für die paar tausend Menschen, die im Viertel bleiben konnten, wurden neue Parks, Sportanlagen und eine Skate-/Crossradbahn errichtet. Ihre Wohnhäuser wurden nicht abgerissen, sondern auf vier oder fünf Stockwerke „zurückgestutzt“ und mit Wärmedämmung, Aufzügen, Balkons und einem neuen Anstrich versehen. Einige der Gebäude wurden sogar in mehrere Blöcke mit luxuriösen „Urban Villas“ aufgeteilt. Sie werden problemlos für sechs Euro pro Quadratmeter – das Anderthalbfache des ortsüblichen Preises – vermietet.

Stadtplanerin Berndt ist stolz auf diese Metamorphose. „Wenn wir hier nicht so drastisch eingegriffen hätten, wäre das Viertel zu einem Ghetto geworden. Im Jahr 2003 stand die Hälfte der Wohnungen hier noch leer.“

WENIGER EINWOHNER, WENIGER GESCHÄFTE

Das ostdeutsche Schwedt ist nicht die einzige deutsche Stadt oder Region mit schrumpfender Bevölkerung. Die Einwohnerzahl von Deutschland insgesamt bleibt trotz der niedrigen Geburtenrate stabil. Das liegt vor allem an Asylbewerbern und qualifizierten Arbeitskräften aus anderen EU-Ländern, die zuziehen. Trotzdem ist die Zahl der Einwohner in vielen deutschen Bezirken rückläufig, erklärt Prof. Dr. Michael Voigtländer, Leiter des Kompetenzfelds Finanz- und Immobilienmärkte beim Institut der deutschen Wirtschaft in Köln (siehe auch seine Kolumne zu Bevölkerungswachstum auf Seite

84). Am stärksten betroffen sind nach seinen Worten die ländlichen Gebiete in den neuen Bundesländern sowie die strukturschwachen Gebiete im Westen, wie das Sauerland, Nordbayern und Teile von Rheinland-Pfalz.

Die Folge sind stagnierende oder gar sinkende Kauf- und Mietpreise. An manchen Orten gibt es Leerstand, und diese Dynamik ist nur schwer umzukehren. Wo weniger Menschen wohnen, gibt es auch weniger Geschäfte, Ärzte und andere Einrichtungen. Manche Straßen oder sogar ganze Dörfer geraten hierdurch ins Hintertreffen. Die Herausforderung für Investoren und Planer besteht im Abreißen, der Intensivierung (Nutzung leerstehender Räume in der bestehenden Bebauung) und dem Vermeiden von Leerstand durch kreative Nutzungskonzepte für die bestehenden Gebäude. Diesen strukturschwachen Gebieten stehen einzelne „Gewinner“ gegenüber, wie die Millionenstädte Berlin, Hamburg, München und Köln, aber auch regionale Zentren wie Paderborn und Nürnberg. Berlin wächst beispielsweise jährlich um 40.000 Einwohner. Die Kauf- und Mietpreise steigen immer weiter. Um dies zu stoppen, müssen neue Flächen gefunden und zugleich weniger attraktive Flächen besser genutzt werden.

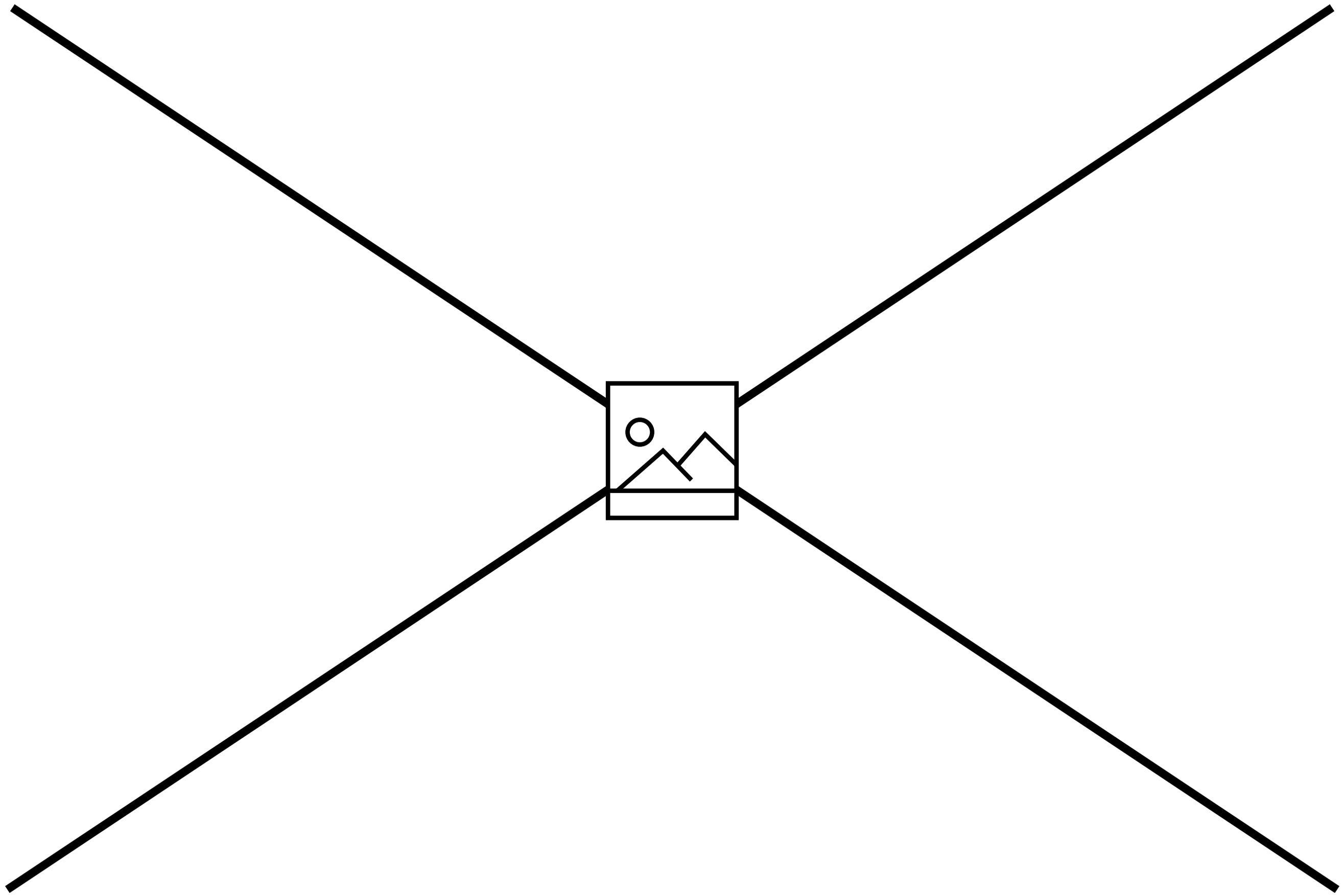
Die Kombination aus Wachstum und Entvölkerung zeigt sich auch in anderen Gebieten in Europa. Ganze 42 Prozent der europäischen Städte mit über 200.000 Einwohnern wurden in den letzten zwanzig Jahren mit einem Bevölkerungsrückgang konfrontiert, wie eine Untersuchung für das internationale



VISION FRANKREICH DIE ENTVÖLKERUNG STOPPEN

Die Entvölkerung auf dem Land, die in vielen Gebieten in Europa zu sehen ist, scheint in Frankreich weniger stark zu sein. Von 2007 bis 2014 schrumpfte die Bevölkerung nur in den Regionen Limousin und Champagne-Ardenne, und das nur sehr langsam (um weniger als 0,05 Prozent pro Jahr). In anderen ländlichen Regionen nahm die Bevölkerung im selben Zeitraum dagegen stark zu. Dies war beispielsweise auf Korsika, in Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, Pays-de-la-Loire, Aquitaine, Midi-Pyrénées und in der Bretagne der Fall. Diese Wachstumsregionen haben ein angenehmes Klima und meist auch einige attraktive regionale Großstädte mit einer starken Wirtschaft. Auch Aspekte wie die Entwicklung des Verkehrs von und nach Paris (u. a.

mit dem TGV), neue Technologien für Telearbeit und die steigende Berücksichtigung der Lebensqualität scheinen eine Rolle zu spielen. Gleichzeitig ist das Leben in der Stadt heute attraktiver als noch vor zwanzig oder dreißig Jahren. Die Wohnverhältnisse haben sich nämlich deutlich verbessert. Es wurden angenehme Naturzonen angelegt, der Verkehr in der Innenstadt wurde umweltfreundlicher und in vielen Orten gehören Nachbarschaftsläden wieder zum Stadtbild. Vor allem wohlhabende Haushalte mit Kindern profitieren von dieser deutlich verbesserten Situation. Die Mittel- und Kleinverdiener entscheiden sich aus Preisgründen eher für eine Wohnung in den Außenbezirken oder in einer der ländlichen Gemeinden in Großstadtnähe.



Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

„WER NICHT GENUG VERDIENT,
UM IN DIESEN VIERTELN EIN HAUS
KAUFEN ZU KÖNNEN, MUSS SICH
MIT EINEM WENIGER BELIEBTEN
VIERTEL BEGNÜGEN“

Forschungsprogramm Urban Europe ausweist¹. Vor allem veraltete Industriegebiete und Regionen außerhalb der wirtschaftlichen Kerngebiete (insbesondere in Süd- und Osteuropa) werden von diesen Entwicklungen schwer getroffen. So verlor die polnische Industriestadt Lodz im letzten Jahrzehnt fast ein Drittel ihrer Einwohner. Auch in Nordfrankreich ziehen Einwohner weg und gehen Einrichtungen verloren. Der französische Staat versucht, Unternehmen mit einem teilweisen Steuererlass in bestimmte Förderzonen umziehen zu lassen. Auf diese Weise soll die hohe Arbeitslosigkeit zurückgehen und sollen Jugendliche und Familien mit guten Arbeitsmarktchancen dazu bewogen werden, in der Region zu bleiben. Zudem gibt es Förderprogramme für Eigentümer leerstehender Wohnungen, die ihre verfallenen Immobilien renovieren und wieder auf den Markt bringen wollen. Der Staat finanziert auch den Abriss leerstehender Mietshäuser in Gebieten mit rückläufiger Bevölkerung². In London sind dagegen ganz andere Maßnahmen nötig. Im letzten Frühjahr brach die Stadt ihren Vorkriegsrekord von 8,6 Millionen Einwohnern. Es wird erwartet, dass sich der Zuwachs in den kom-

menden fünfzehn Jahren sogar bis auf zehn Millionen Londoner fortsetzt. London zieht viele Jugendliche und Migranten an, was zu einem überhitzten Miet- und Immobilienmarkt führt.

AUF DER SUCHE NACH GLÜCK

Europa steht bei dieser Spaltung zwischen erfolgreichen und schrumpfenden Städten nicht allein dar. In Nordamerika vollzieht sich dieselbe Entwicklung. Während eine Metropole wie San Francisco das Wachstum der Einwohnerzahl nur schwer bewältigen kann, hat Detroit, einst die stolze Hauptstadt der amerikanischen Automobilindustrie, in den vergangenen zehn Jahren die Hälfte seiner Bevölkerung verloren. Dass die Vereinten Nationen für 2050 erwarten, dass Dreiviertel der Weltbevölkerung in einer Stadt wohnen, liegt vor allem an den rasch wachsenden Metropolen in aufstrebenden Kontinenten wie Asien und Afrika. Der Niedergang konzentriert sich dort meist auf ländliche Gebiete. Ob die Zahl der Haushalte und damit die Nachfrage nach Wohnraum in einer Region steigt, hängt vor allem von den demografischen Entwicklungen und wirtschaftlichen Aussichten ab. Das weist die Studie „Wohnungsmärkte im Vergleich“ aus, die BPD letztes Jahr veröffentlichte und in der die vielversprechendsten Ballungsräume in Deutschland, den Niederlanden und Frankreich untersucht wurden. Dabei geht es um Orte, in denen die Zahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte zunimmt und sich (innovative) Unternehmen ansiedeln, die hochqualifizierte Arbeitnehmer und die für Städte typischen größtenbedingten Vorteile suchen. In der letzten

Ausgabe des BPD Magazine wurden diese Ballungsräume ausführlich behandelt.

DIE STOCKENDE ROLLTREPPE

Erfolgreiche Ballungsgebiete waren nicht immer so beliebt. So zogen bis Anfang der 90er Jahre viele Familien aus der Stadt weg, um ihre enge Stadtwohnung in schlechtem Zustand gegen ein großes, bezahlbares Eigenheim mit Garten auf dem (verstäderten) Land einzutauschen. Dasselbe galt für Unternehmen, die sich lieber an den preisgünstigen Gewerbestandorten in exponierter Lage an der Autobahn niederließen. Es waren vor allem Migranten aus nichtwestlichen Ländern, die in der Stadt blieben. Die Stadt zog auch Jugendliche auf der Suche nach Freiheit und neuen Freundschaften unvermindert an. Wenn sie ihr Studium beendet und eine feste Anstellung und einen festen Partner gefunden hatten, verließen sie die Stadt meist dennoch. Ihr Platz wurde dann von neuen Jugendlichen eingenommen. Wissenschaftler bezeichnen diesen Prozess der Zuwanderung, des sozialökonomischen Aufstiegs und der anschließenden Abwanderung als „Rolltreppenmechanismus“ der Städte. Es war bis vor kurzem ein typisches Wandlungsmuster in vielen Großstädten Europas. In den letzten Jahren beginnt die

„Rolltreppe“ jedoch zu stocken. In den vier größten niederländischen Städten – Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht – schieben junge Erwachsene ihren Wegzug aus der Stadt immer öfter auf oder sie bleiben ganz, wie Zahlen des niederländischen staatlichen Planungsinstituts für Raumordnung und Umwelt (PBL) zeigen³. Durch die Errichtung großer Neubauviertel am Rand der Städte sind in den letzten 25 Jahren viele großzügige Eigentumswohnungen und Eigenheime innerhalb der Stadtgrenzen hinzugekommen. Mit anderen Worten: Wer eine Wohnung mit Garten sucht, braucht der Stadt nicht mehr unbedingt den Rücken zuzukehren. Im Gegenteil, inzwischen werden in diesen Städten sogar mehr Wohnungen gebaut als in den Wachstumskernen, den suburbanen Neubauvierteln, die in den Niederlanden die aus der Stadt wegziehende Bevölkerung auffangen sollten. Eine Situation, die vor 15 Jahren genau umgekehrt war. Damals wurden im Bau vor allem außerhalb der Städte Überstunden gemacht.

BELIEBTE STADTVIERTEL

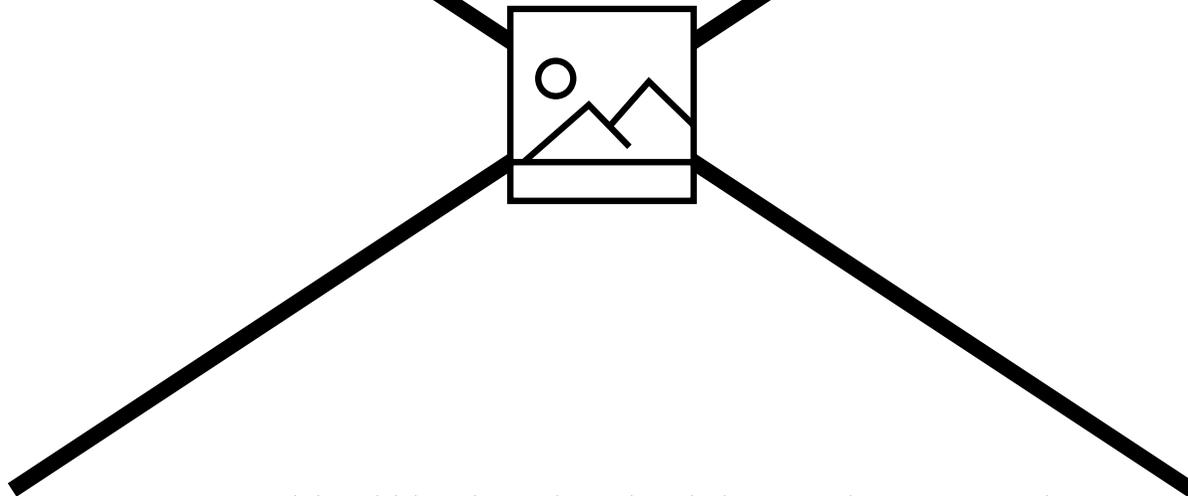
Eine Untersuchung der Universität Amsterdam⁴ zu jungen Familien in der niederländischen Hauptstadt zeigt, dass es vor allem akademisch geschulte Doppelverdiener mit Kindern sind, die gern in der Stadt wohnen bleiben möchten. Amsterdamer Viertel wie das Östliche Hafengebiet und Watergraafsmeer sind bei dieser Gruppe überraschend beliebt. Väter und Mütter können dort ihre Aufgaben für Arbeit und Familie gut miteinander kombinieren, alle Einrichtungen sind per Fahrrad erreichbar und das Fehlen eines eigenen

QUELLEN

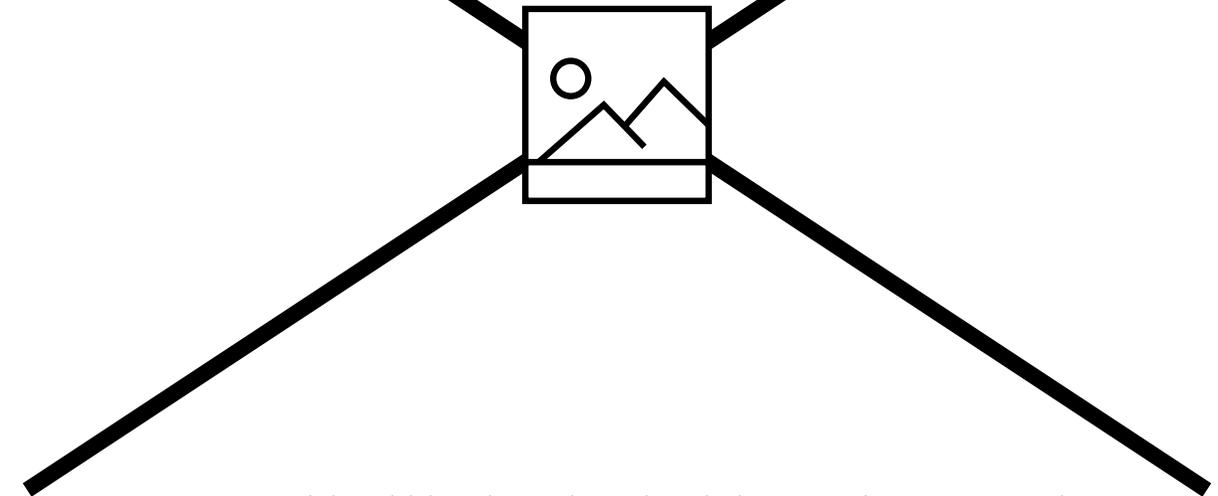
1. *Urban megatrends: towards a European research agenda, Joint Programming Initiative Urban Europe, 2014*
2. *Beleidsaanpak bevolingskrimp in het buitenland, Bureau PAU, 2010*

QUELLEN

3. *De Nederlandse bevolking in beeld. Verleden, heden, toekomst, PBL, 2014*
4. *S+RO Themanummer Jonge Stad, Platform 31, 2014*



Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.



Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

Gartens wird durch einen Besuch im Stadtpark kompensiert. Diese sogenannten Young Urban Professional Parents (YUPP's), also die städtischen Mittelklassefamilien, sind in den letzten Jahren auch in anderen (Haupt)städten aufgetaucht. Der Berliner Bezirk Prenzlauer Berg ist dafür bekannt, aber auch zentral gelegene Teile von Stockholm oder New York sind bei diesen Städtern beliebt. Wer nicht genug verdient, um in diesen Vierteln ein Haus kaufen zu können, muss sich mit seiner Familie mit einem weniger beliebten Viertel weiter außerhalb begnügen.

Außer Jugendlichen und Familien werden in Zukunft auch mehr Senioren in den Städten wohnen. Zwar ist die Überalterung außerhalb der Stadt größer, aber Stadtbewohner werden durch die bessere Gesundheitsfürsorge und einen bewussteren Lebensstil schlichtweg älter als früher. Außerdem gibt es eine kleine, kapitalkräftige Gruppe, die vom Land in die Stadt zieht, weil sie in der Nähe medizinischer und kultureller Einrichtungen wohnen möchte. Trotzdem machen die Entscheidungsträger einen Fehler, wenn sie hierauf eindimensional mit dem Bau von mehr Wohntürmen

reagieren, meint Carl Smeets, Geschäftsführer der Region Süd von BPD Niederlande. „Es gibt zwar eine kleine Gruppe, die so etwas sucht, aber ich verspreche mir mehr von dem Bau kleinerer, vier- bis fünfstöckiger Wohnensembles, die von viel Grün umgeben sind.“ Sogar in Frankreich, wo seit jeher viele nach ihrer Pensionierung von den Großstädten im Norden an die Atlantik- oder Mittelmeerküste umziehen, registrieren die Forscher einen Zuzug in Orte in der Nähe attraktiver Städte⁵. Zusammen mit den Jugendlichen sorgen diese Senioren für eine steigende Nachfrage nach Wohnungen.

STEIGENDE PREISE UND REISEZEITEN

Die wachsende Beliebtheit der Städte hat an einigen Orten für stark steigende Preise für Baugrundstücke und Immobilien gesorgt. Immer mehr Familien mit mittlerem Einkommen können eine Wohnung in zentraler Stadtlage nicht mehr bezahlen und suchen ihr Heil in weiter abgelegenen Vierteln und Wohnorten. Dadurch

QUELLE

⁵. Siehe BPD Magazine, Winter 2014/2015

sind sie immer länger zu ihrer Arbeit unterwegs. Paris, München und Frankfurt, aber auch Regionen wie Südostengland sind inzwischen für ihre hohen Preise für Eigentums- und Mietwohnungen bekannt. Die einzige Art zu verhindern, dass große Teile der Stadt eine einseitige Bevölkerungszusammensetzung bekommen und für Menschen mit kleinem und mittlerem Einkommen unerreichbar werden, ist die Subventionierung des Baus preiswerter Miet- und Eigentumswohnungen. München gibt beispielsweise jährlich 160 Millionen Euro dafür aus, dass Wohnungsbaugesellschaften, Marktteilnehmern und Privatleuten preisgünstige Baugrundstücke zur Verfügung stehen. Bei Mietwohnungen verlangt die Stadt als Gegenleistung für diese Subventionen eine feste, niedrige Anfangsmiete und begrenzte Mieterhöhungen in den ersten dreißig Jahren. Darüber hinaus reserviert München etwa 20 – 40 Prozent ihres Baulands für Genossenschaften und Baugemeinschaften, die selbst (preiswert) ihre Häuser bauen. „München ist so teuer geworden, dass es für Unternehmen und öffentliche Einrichtungen immer schwieriger wird, Leute zu finden, die dort wohnen und

arbeiten wollen.“ erläutert Walter Buser, Stadtdirektor der Landeshauptstadt München. „Kollegen, die günstig wohnen wollen, pendeln schon jetzt drei Stunden am Tag hin und her.“ Ein anderer Grund, weshalb so viel Geld für die Wohnungsbauförderung ausgegeben wird, hat einen mehr ideologischen Hintergrund. In München gibt es keine Ghettos oder „schlechte“ Viertel mit einem Überangebot billiger Mietwohnungen, und das möchte die Stadt gern so beibehalten. „Wir müssen aber auch verhindern, dass bald nur noch Reiche in München wohnen können. Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen verdienen hier auch einen Platz.“

STEIGENDER WOHNUNGSBEDARF

In vielen strukturschwachen Regionen sinkt die absolute Einwohnerzahl, aber durch die Überalterung steigt die Zahl der Haushalte dennoch. Für die Entscheidungsträger und Entwickler ist das ein wichtiger Unterschied. Schließlich ist für die Nachfrage nach Wohnungen die Zahl der Haushalte ausschlaggebend. Wenn diese steigt, können sich die Bauunternehmen an die Arbeit machen. Die regionalen

„DER ‚ROLLTREPPENMECHANISMUS‘
WAR BIS VOR KURZEM EIN TYPISCHES
WANDERUNGSMUSTER IN VIELEN
EUROPÄISCHEN STÄDTEN“

Bevölkerungsprognosen des niederländischen staatlichen Planungsinstituts für Raumordnung und Umwelt (PBL) illustrieren dieses scheinbare Paradox deutlich. Bis 2040 wird die Einwohnerzahl in weiten Teilen der Niederlande zurückgehen, aber der Wohnungsbedarf steigt in allen Regionen weiter. Selbst wenn das Wachstum des Bruttonationaleinkommens hinter den Erwartungen zurückbleibt, wird der Wohnungsbedarf in den kommenden fünf Jahren noch fast überall steigen. Erst wenn die Zahl der Haushalte zurückgeht, droht der Wohnungsmarkt aus dem Gleichgewicht zu geraten. Die Nachfrage nach Neubauwohnungen wird zurückgehen und unverkäufliche Eigentums- und Mietwohnungen werden die Marktpreise drücken. Dann kommt es darauf an, dass der Staat und die Marktteilnehmer zusammen klare Vereinbarungen zu Abriss- und Neubauplänen in einer Region treffen. Wo müssen dem Markt Häuser entzogen werden? Wo darf noch gebaut werden, um die Wohnqualität in der Region zu erhalten? Und nicht unwichtig für die zurückbleibende ältere Bevölkerung: In welchem Dorf konzentrieren wir die Einrichtungen? Eines haben wachsende und schrumpfende Regionen miteinander gemein: der Staat kann nicht allein dafür sorgen, dass die Lebensqualität in Städten und Wohngebieten erhalten bleibt. Es bedarf der Zusammenarbeit mit dem Markt und den Bewohnern, damit ins Hintertreffen geratene Regionen einen Impuls bekommen oder der überhitzte Wohnungsmarkt einer beliebten Stadt sich etwas abkühlen kann. Nur dann kann der raumordnerische Spagat, in den Europa geraten ist, angegangen werden.



HIGHLIGHTS

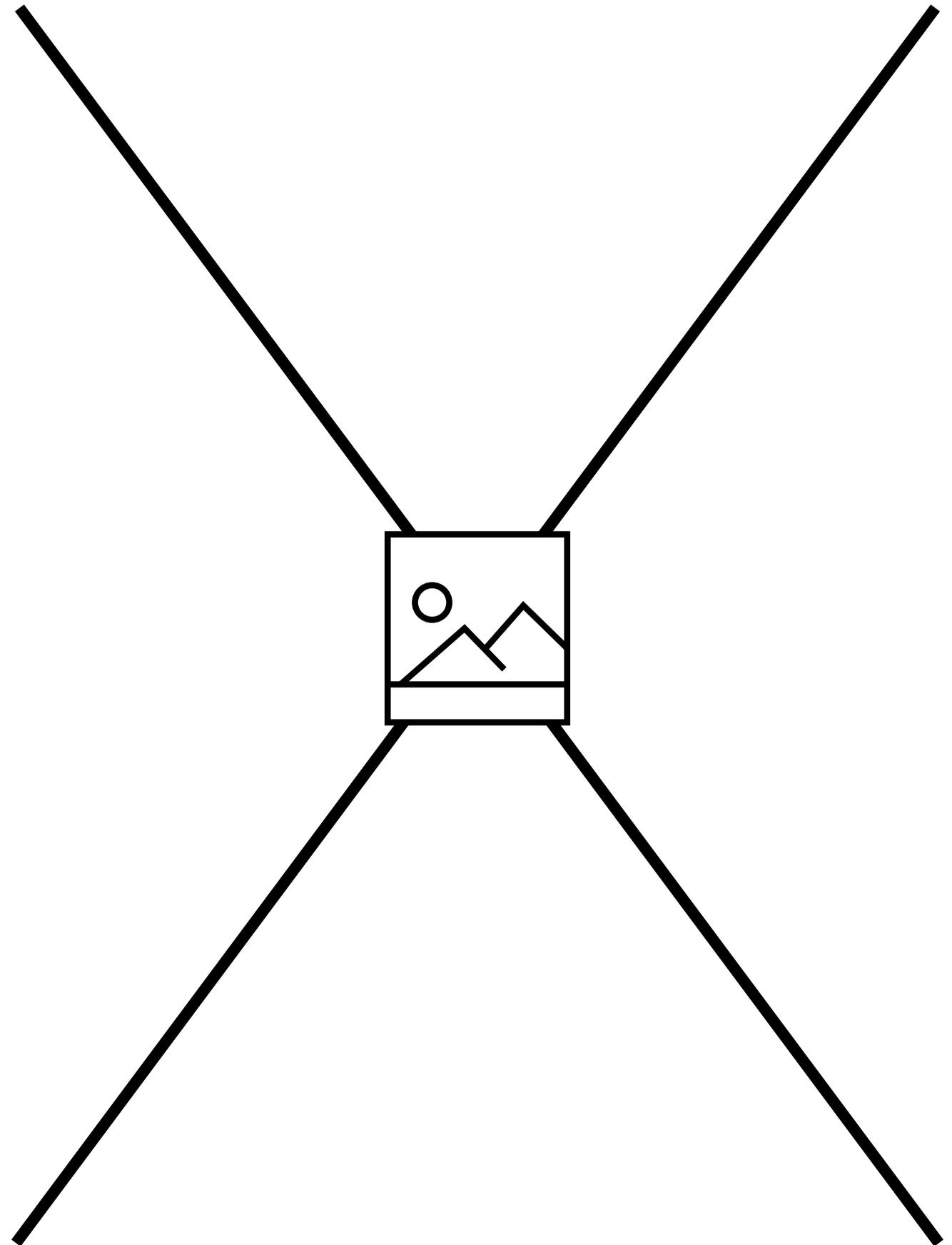
Ganze 42 Prozent der europäischen Städte mit über 200.000 Einwohnern wurden in den letzten zwanzig Jahren mit einem Bevölkerungsrückgang konfrontiert.



Europa steht mit dieser Spaltung zwischen erfolgreichen und schrumpfenden Städten nicht allein dar. In Nordamerika vollzieht sich dieselbe Entwicklung.



Zwar ist die Überalterung außerhalb der Stadt größer, aber Stadtbewohner werden durch die bessere Gesundheitsfürsorge und einen bewussteren Lebensstil schlichtweg älter als früher.



Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

„WIR WOLLEN
KEIN AUTO
SONDERN
MOBILITÄT.
WIR WOLLEN
KEINE LAMPEN
SONDERN
LICHT“

THOMAS RAU

Thomas Rau (54) gründete 1992 RAU Architecten in Amsterdam. Rau ist in Deutschland geboren und aufgewachsen, studierte Pädagogik in Bonn und Architektur in Aachen. Danach studierte er Kunst an einer privaten Hochschule in Bonn. 2008 gründete er das One Planet Architecture Institute und 2010 Turntoo, ein Dienstleistungsunternehmen für Kreislaufwirtschaft und leistungsorientierte Geschäftsmodelle. Rau, der gern provoziert und konfrontiert, um das Denken und Handeln in Bewegung zu versetzen, steht seit Jahren auf einem vorderen Platz in der Nachhaltigkeits-Top-100-Rangliste der niederländischen Tageszeitung *Trouw*.

ARCHITEKT
THOMAS RAU



FRANZ-JOSEF LICKTEIG
GESCHÄFTSFÜHRER BPD IMMOBILIENENTWICKLUNG

Franz-Josef Lickteig (56) ist seit 2000 Geschäftsführer von BPD Immobilienentwicklung (früher Bouwfonds GmbH). Lickteig studierte Volkswirtschaftslehre an der Universität Mannheim, wo er auch fünf Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter tätig war. Nach seiner akademischen Laufbahn und vor seinem Eintritt bei Bouwfonds arbeitete Lickteig bei der Hausbau Rheinland-Pfalz AG, der Wilma Bauprojekte GmbH und der Mengler Wohnbau KG.



RADIKALER SCHWENK

Was haben ein radikaler Denker und ein nach Wachstum strebender Entwickler miteinander gemein? Beide sehen die Notwendigkeit eines anderen Wirtschaftssystems, in dem die (Bau)welt besser und langfristiger funktionieren kann. Thomas Rau, Leiter des Architektenbüros RAU und Turntoo, und Franz-Josef Lickteig, Geschäftsführer von BPD Immobilienentwicklung, plädieren für neue Spielregeln. „Der Verbraucher wird zum reinen Nutzer.“

THOMAS RAU IST ein radikaler Denker, der der Konfrontation nicht aus dem Weg geht. Im Gegenteil: er sucht sie geradezu. Er glaubt an die Notwendigkeit eines radikalen Wandels unseres Wirtschaftssystems. Mit seinen kompromisslosen Vorstellungen von einer nachhaltig eingerichteten Welt greift er mitunter weit vor. Aber es bleibt nicht nur bei Worten. Die CO₂-neutralen, energierzeugenden, recycelten und demontierbaren Gebäude, die Rau entwirft, zeugen von einem hohen Anspruch und sind innerhalb der Branche richtungsweisend. An solchem Ehrgeiz mangelt es auch Franz-Josef Lickteig von BPD Deutschland nicht, aber die Praxis erweist sich als komplizierter, als er sich wünschen würde. Er leitet ein Unternehmen mit hochgesteckten Wachstumszielen, ein Unternehmen, das lebendige Räume schaffen und nachhaltig entwickeln will. BPD ist jedoch auch den alltäglichen Anforderungen ausgesetzt, mit traditionellen wirtschaftlichen Verhältnissen und

Gewinnzielen. Wie sind beide Sachen unter einen Hut zu bekommen?

KEINERLEI RECHT

„Zu einer nachhaltigen Entwicklung der Gesellschaft beitragen“, so lautet das Ziel von BPD, das groß auf der Website steht. Lickteig: „Das geht über das Entwickeln von nachhaltigem Wohnraum hinaus. Unsere Produkte müssen das Zusammenleben fördern. Die Bebauung ist im Grunde der Rahmen, der den Kontext für das soziale Klima bildet. Und ob dieses Klima ein nachhaltiges ist, hängt davon ab, wie wir die Bebauung gestalten und einrichten.“ Rau: „Nachhaltigkeit hat vor allem mit dem Verhalten und der Einstellung zu tun. Ob es um die Bebauung, die Nahrungskette oder den Rohstoffverbrauch geht, die Einstellung des Menschen zu unserem Planeten muss sich bei allem ändern. Wir sind hier zu Gast und haben keinerlei Recht, Raubbau zu betreiben. Die Erde ist ein geschlossenes System: Was wir

aufbrauchen, kommt nicht wieder.“ Lickteig: „Das stimmt, aber darin steckt zugleich das Problem. Die Variablen dieses geschlossenen Systems ändern sich ständig. Nehmen Sie beispielsweise das anhaltende Wachstum der Weltbevölkerung.“ Rau: „Ich sehe nur eine echte Lösung: Wir müssen die lineare Wirtschaftsstruktur durch eine kreislaufförmige ersetzen. Dann verändern sich die Variablen im System.“

RAUBBAUGESELLSCHAFT

Rau ist seiner Sache ausgesprochen sicher, Lickteig eher skeptisch: „Der Mensch ist ein Individuum, das nach der Maximierung seines persönlichen Wohlbefindens strebt. Mit Unternehmen ist es nicht viel anders; alles ist auf Gewinnmaximierung ausgerichtet. Heute ist es noch so dass, wer die Umwelt schädigt, davon kurzfristig profitieren kann, während die Folgen seines Handelns auf lange Sicht die ganze Gesellschaft treffen. Umweltschutz ist leider keine kollektive Verpflichtung.

Die freie Marktwirtschaft steht einer Verhaltensänderung im Wege.“ Rau: „Deshalb brauchen wir neue Spielregeln. Ich meine wirklich neue. Was wir heute über Nachhaltigkeitsprogramme tun, ist die Optimierung eines falschen Systems. Wir laufen in eine Sackgasse. Wir ökonomisieren die Ökologie, während wir die Ökonomie ökologisieren müssten. Die Welt hat sich zu einer Raubbaugesellschaft entwickelt.“ Lickteig: „Richtig. Als ich jung war, konnte ich nicht für achtzig Euro von Frankfurt nach Hamburg und zurück fliegen. Heute geht das. Wir sind weiter denn je von einem vernünftigen Umgang mit knappen Rohstoffen entfernt,

während uns die Sonne als unbegrenzte Energiequelle zur freien Verfügung steht. Wir finden sie nur zu teuer.“ Rau: „Sonnenenergie ist nicht zu teuer, Erdöl ist viel zu billig.“

FEIERSTIMMUNG

Unbewusst zeichnen beide Herren ein etwas pessimistisches Bild der Zukunft unserer Erde. Rau denkt allerdings, dass immer mehr Menschen sich der Endlichkeit der lebenswichtigen Ressourcen bewusst werden und es so zu einer Umkehr kommen wird. „Das Bewusstsein, dass wir auf der Erde nur ‚zu Gast‘ sind, wächst. Wenn wir unser Leben aus diesem

Bewusstsein heraus gestalten, kann ein neues Wirtschaftssystem entstehen. Gerade auch im Hinblick auf zukünftige Generationen.“ Lickteig: „Ein großer Teil der Bevölkerung hat aber keine Kinder und denkt dann leicht: Nach mir die Sintflut.“ Rau: „Andererseits zeigt die Geschichte eine Bewegung. Durch die industrielle Revolution konnte der Mensch plötzlich Dinge tun, die ihm mit reiner Muskelkraft nicht gelungen wären. Durch die digitale Revolution konnte der Mensch plötzlich Dinge denken, auf die er nie aus eigener Kraft gekommen wäre. Und jetzt stehen wir vor dem Beginn einer existenziellen Revolution: Wir müssen unser ‚Sein‘ neu definieren und immer mehr begreifen, dass alle Materie endlich ist.“ Lickteig ergänzt: „Das Problem ist, dass die Endlichkeit dessen, was wir der Erde entziehen, nicht immer und überall gleichermaßen sichtbar ist. Außerdem: Die Wirtschaft läuft hier in Deutschland zur Zeit nicht schlecht. Dadurch herrscht

„SONNEN-
ENERGIE
IST NICHT
ZU TEUER,
ERDÖL
IST VIEL
ZU BILLIG“

THOMAS RAU





„WIR SIND
WEITER DENN
JE VON EINEM
VERNÜNFTIGEN
UMGANG
MIT KNAPPEN
ROHSTOFFEN
ENTFERNT“

FRANZ-JOSEF LICKTEIG

„WIR ÖKONOMISIEREN DIE ÖKOLOGIE,
WÄHREND WIR DIE ÖKONOMIE
ÖKOLOGISIEREN MÜSSTEN“

eine Feierstimmung, bei der wir die Dringlichkeit der Probleme ein wenig aus den Augen verlieren.“ Rau: „Das ist der springende Punkt. Das Bewusstsein ist vorhanden, aber wir handeln noch zu wenig danach. Wir lassen uns noch zu viel von Alltäglichem leiten.“

KEINE LAMPEN SONDERN LICHT

Deshalb wird es Zeit, etwas zu unternehmen. Denn trotz des gestiegenen Bewusstseins scheint ein Aufruf zu freiwilligen Veränderungen nicht zu genügen. Wie können wir dennoch eine Verhaltensänderung erzwingen? Rau: „Die Lieferkette im Baugewerbe ist jetzt so organisiert, dass niemand mehr für die Konsequenzen seines Handelns verantwortlich ist.“ Lickteig: „Genau. Die Verantwortung ist auf so viele Seiten verteilt, dass man niemanden mehr für seine Entscheidungen oder auch für die verwendeten Materialien zur Rechenschaft ziehen kann.“ Rau: „Wir müssen dringend neue Spielregeln ausarbeiten. Ich denke, dass wir uns in eine Richtung bewegen, bei der aus Produkten Dienstleistungen werden. Der Verbraucher wird zum reinen Nutzer. Vor allem bei jüngeren Generationen ist das ein Trend: Man will kein Auto mehr sondern Mobilität, keine Lampen sondern Licht, keine Waschmaschine sondern saubere Wäsche. Lickteig:

„Man will keine Wohnung, sondern Wohnvergnügen, Geborgenheit und Identität.“ Rau, vollmundig: „Richtig. Aber der Markt funktioniert noch nicht so. Nehmen Sie beispielsweise das iPhone: Der einzige, der weiß, was darin steckt, ist der Hersteller. Er muss eigentlich jederzeit die Verantwortung für dieses Produkt behalten und das iPhone nur als leistungsorientierten Dienst auf den Markt bringen. Wenn der Kunde das Telefon nicht mehr braucht, nimmt der Hersteller das iPhone zurück. Bisher ist es so, dass man schlechte Produkte herstellen kann, denn wenn sie verkauft sind, ist man sie los. Wenn der Kunde aber zum Servicepartner wird, bleibt die Verantwortung beim Hersteller. Dann wird er anders mit dem Produkt umgehen, dann ist das Produkt ein ‚Rohstoffreservoir‘ und wird er die Rohstoffe wiederverwenden, wenn sie im ersten ‚Reservoir‘ nicht mehr gebraucht werden.“ Lickteig: „Das erscheint mir eine gute Lösung. So wird der Lebenszyklus der Produkte verlängert. Wenn die Verantwortung beim Hersteller bleibt, wird er für bessere Produkte sorgen.“

BLINDER FLECK

Das eröffnet der Immobilienbranche neue Perspektiven: eine Wohnung, ein Büro- oder Fabrikgebäude als

Rohstoffreservoir. Lickteig: „In gewissem Sinne haben wir dieses System bereits: Der Nutzer oder Mieter trägt keine Verantwortung für das Produkt, die liegt beim Vermieter.“ Rau entgegnet: „Aber auch der Vermieter weiß nicht, welche Materialien verwendet wurden und welchen Rohstoffwert die Mietobjekte haben. Um uns herum stehen Berge von Rohstoffen in Form von Gebäuden, aber das Wie und Was ist ein einziger, großer blinder Fleck. Ich würde mir wünschen, dass der Entwickler oder der Bauträger verantwortlich bleibt und dass der Vermieter nur die Nutzung regelt. Der Bauträger bleibt Eigentümer der Rohstoffe und wird so gezwungen, sie wiederzuverwenden. Damit wird vermieden, dass ein Rohstoff irgendwo im Kreislauf zu Abfall wird, wie das in dem heutigen Bauprozess der Fall ist.“ Lickteig: „So weit sind wir im Baugewerbe noch nicht. Wir erfassen noch nicht die Menge an Rohstoffen wie Beton, Stahl, Kupfer und Eisen, die wir der Erde entzogen und in Gebäuden verbaut haben. In der Bilanz stehen der Wert des Gebäudes und die gekauften Materialien, aber wir verfügen nicht über eine Ökobilanz.“ Rau: „Wir schon. Von zwei Gebäuden haben wir inzwischen einen Rohstoffausweis erstellt, mit dem die Rohstoffe existent werden. Wir halten darin fünf Werte fest: den



„DIE EINSTELLUNG DES MENSCHEN ZU UNSEREM PLANETEN MUSS SICH ÄNDERN.“

Materialwert, den Komponentenwert, den Produktwert, den Zukunftswert und den Ursprungswert. Außerdem haben wir eine Datenbank entwickelt, mit der wir sehen können, welcher Rohstoff sich wo im Gebäude befindet. Der Auftraggeber schreibt ein solches Gebäude nie bis null ab, denn es bleibt immer mindestens noch ein Rohstoffwert von etwa zwanzig Prozent.“

DIE SONNE ALS LÖSUNG

Könnte ein solcher ‚Ausweis‘ für das rohstoffintensive Baugewerbe das Ei des Kolumbus sein? Lickteig ist verhalten optimistisch: „Was man damit erreicht, ist, dass Gebäude mit einem geringeren wirtschaftlichen Wert als dem Rohstoffwert schneller in den Kreislauf zurückgeführt werden. Aber wir sollten das nicht zu rosig sehen, im heutigen

Baugewerbe ist die Wiederverwendung von Baumaterialien alles andere als effizient. Denn wie kann man die Stoffe brauchbar voneinander trennen? Darüber hinaus verwenden wir noch immer Materialien, die umwelt- oder gesundheitsschädlich sein können: Dämmmaterialien, Farbe, Klebstoffe. Vielleicht sollten wir uns vor allem mit der Suche nach Alternativen für derartige Materialien beschäftigen.“ Rau: „Womit wir wieder bei der Sonne sind. Wenn wir die Energiefrage auf eine andere Art lösen, nämlich über die unendlich verfügbare Sonnenenergie anstatt über die endlichen fossilen Brennstoffe, brauchen wir vielleicht überhaupt keine Dämmung mehr. Eine einseitige Optimierung führt garantiert nicht zu besseren Häusern.“ Lickteig: „Das ist richtig. Die Konstruktionen werden monotoner,

weil wir einen immer höheren Dämmwert erreichen wollen, weniger Brennstoffverbrauch und weniger CO₂- und Feinstoffemissionen. Es wäre viel besser, wenn wir Energie nutzen, die sowieso im Überfluss vorhanden ist, damit wieder mehr gestalterische Freiheit entsteht.“

RADIKAL ODER ALLMÄHLICH?

Was bleibt, ist die Aufgabe, diese Zukunftsvisionen auf die normale Alltagspraxis zu übertragen. Lickteig wählt hierfür lieber den allmählichen Wandel: „Es fängt doch mit dem Dialog mit den Kunden an. Wenn es uns nicht gelingt, eine Verhaltensänderung zu bewirken, ist der einzige Weg, die Optimierung des bestehenden Systems zu versuchen. BPD hat in Deutschland Pilotprojekte für den Bau nachhaltiger

„ARBEIT IST UNERSCHÖPFLICH
UND REGENERIERT SICH JEDE NACHT
WIEDER VON SELBST“

Wohnungen anvisiert. Wenn es sein muss, machen wir dabei beispielsweise die Wohnfläche etwas kleiner. Das ist keine Imagekosmetik, wir suchen ernsthaft Möglichkeiten, solche Projekte in großem Maßstab zu wiederholen, um beim nachhaltigen Bauen zu größeren Stückzahlen zu kommen.“ Rau will viel stärker die eigene Branche die Verantwortung für einen Wandel tragen lassen: „Ich arbeite nur für Auftraggeber, die sich wirklich für Nachhaltigkeit starkmachen. Auftraggeber, die sich nicht nur zu einer großen gesellschaftlichen Verantwortung bekennen, sondern auch danach handeln.“ Lickteig: „Das würde ich auch wollen, und in der Vision unserer Muttergesellschaft ist auch ein deutliches Bekenntnis zu Nachhaltigkeit enthalten. Aber dann muss man auch in Kauf nehmen, dass die finanzielle Performance vielleicht vorübergehend etwas zu wünschen übrig lässt, um so eine Führungsposition beim Umweltschutz zu erreichen. Das wird die Lackmusprobe für die Branche: Akzeptieren wir vorübergehend einen geringeren Ertrag für Projekte, die in puncto Nachhaltigkeit hervorragend abschneiden und für die Zukunft wegweisend sein können?“

RIGOROS EINGREIFEN

Rau will die Dinge beschleunigen und

macht verschiedene Vorschläge (außer dem bereits erwähnten leistungs-basierten Konsumieren), wie mehr Bewegung in den Prozess kommen kann. „Es muss rigoros eingegriffen werden, sonst geht es auf unserem Planeten schief. Als Erstes plädiere ich für eine Minderwertsteuer anstelle der Mehrwertsteuer. Also eine Besteuerung für diejenigen, die der Erde Werte entziehen. Und ich würde auch nicht Arbeit besteuern, wie das bisher geschieht, denn Arbeit ist unerschöpflich und regeneriert sich jede Nacht wieder von selbst. Wir müssen stattdessen die Nutzung von Rohstoffen besteuern, denn die stehen nur begrenzt zur Verfügung. Ein weiterer Vorschlag: Für jedes Gebäude müsste, wie schon erwähnt, ein Rohstoffausweis eingeführt werden, mit einer genauen Auflistung der enthaltenen Stoffe. Und drittens: Ich würde Auftraggebern die Nachweispflicht auferlegen, dass, sobald ein Gebäude seine Funktion verliert, nichts von dem Material verloren geht.“ Lickteig: „Das sind alles Ideen, über die wir sicher weiter nachdenken müssen. Der letzte Vorschlag ist recht einfach umzusetzen, wir arbeiten bei gemeinschaftlichem Eigentum bereits mit vergleichbaren ‚Stammakten‘. Und ein Rohstoffausweis und die Minderwertsteuer: Das muss im Prinzip möglich sein, warum also nicht? Es sind allerdings viele, vor allem poli-

tische Beschlüsse dafür notwendig. Bis dahin müssen wir weiter mit Nachdruck auf die Notwendigkeit und Dringlichkeit von Veränderungen hinweisen. Auch hier liegt für unseren Wirtschaftszweig eine große Aufgabe.“



INSPIRATION

Buchtipps von Franz-Josef Lickteig:
Prof. Dr.-Ing. Dirk Althaus:
Nachhaltigkeit. Denken, planen,
konstruieren, bauen, betreiben

•
Thomas Rau: „Kein Buch oder Blog, sondern das Wissen, dass uns alles nur vorübergehend gehört. Und die Kunst von Joseph Beuys, Mark Rothko und vor allem Marina Abramovic, die unserem ‚Sein‘ Identität verleiht.“

ONLINE

• bpdeurope.com / bpd-de.de
• rau.eu
• turntoo.com



EINE MAQUETTE DES BALLETTTHEATERS
IM SPUIVIERTEL IN DEN HAAG. DIESES
PROJEKT WURDE VON DER STADT
LETZTLICH NICHT REALISIERT.

PROJEKTE VON RAU ARCHITECTEN

- Alliander-Hauptverwaltung (Duiven, 2015), das erste recycelte Gebäude Europas
 - Rathaus Brummen (2013), das erste „Rohstoffreservoir“ Europas
- WOOPA (Lyon, 2011), das erste CO₂-neutrale Bürogebäude Frankreichs, das einen Energieüberschuss erzeugt
 - WNF-Hauptverwaltung (Zeist, 2006), das erste CO₂-neutrale Gebäude Europas
- Hauptverwaltung der Triodos Bank (Zeist, 2006), CO₂-neutral, aus recycelten Baumaterialien
- Artur-Woll-Haus (Siegen, 2002), Versuchsprojekt für energiesparende Technologien



MOBIL IN DER STADT

Etwa siebzig Prozent der Europäer wohnen in einer Stadt. Die Nagelprobe: Wie tun wir etwas für den Verkehrsfluss und verbessern wir gleichzeitig die Lebensqualität? Beispiele aus Deutschland, den Niederlanden und Frankreich.

„ES FÄNGT MIT BEWUSSTWERDUNG AN, MAN MUSS AUCH IN SEINEM DENKEN MOBIL SEIN“



DREIRÄDER

Es taucht immer öfter im Stadtbild auf: das Elektro-Dreirad, beispielsweise der Toyota i-ROAD. Im französischen Grenoble wird dieser neue Zweisitzer bei einem Carsharing-Projekt getestet. Was dieses Stadtauto interessant macht, ist, dass es schmal und wendig wie ein Roller ist.



PER PEDES UND PER RAD

Freiburg profiliert sich als die Stadt der Zu-Fuß-Gehenden und Radler. In der Innenstadt ist das Fahrrad das beliebteste Verkehrsmittel. Fast 30 Prozent der Verkehrswege in der Stadt legen die Freiburger per Rad zurück. Es gibt zahlreiche Bike + Ride-Stellen, an denen Radfahrer in den Bus oder die Straßenbahn umsteigen können, und es gibt eine Scherben-Hotline, über die auf dem Weg liegende Glassplitter gemeldet werden können. Lauter Maßnahmen, um es den Radfahrern möglichst einfach zu machen.

DIE VERSTOPFUNG DER städtischen Ballungsgebiete in der EU kostet jährlich 100 Milliarden Euro (1 Prozent des BIP). Eine bessere Mobilität steigert also nicht nur die Attraktivität der Stadt, sondern bringt auch eine große Kosteneinsparung mit sich. Leicht zugängliche Mobilitätslösungen bewirken außerdem eine Zunahme der Interaktion zwischen Menschen im öffentlichen Raum. Aber wie kann man die Mobilität verbessern und gleichzeitig die negativen Folgen wie Luftverschmutzung, Unfallgefahr, Lärm und Belästigung reduzieren? Und welche Folgen ergeben sich für die Entwicklung der Innenstädte?

FREIBURG: MOBIL IM DENKEN

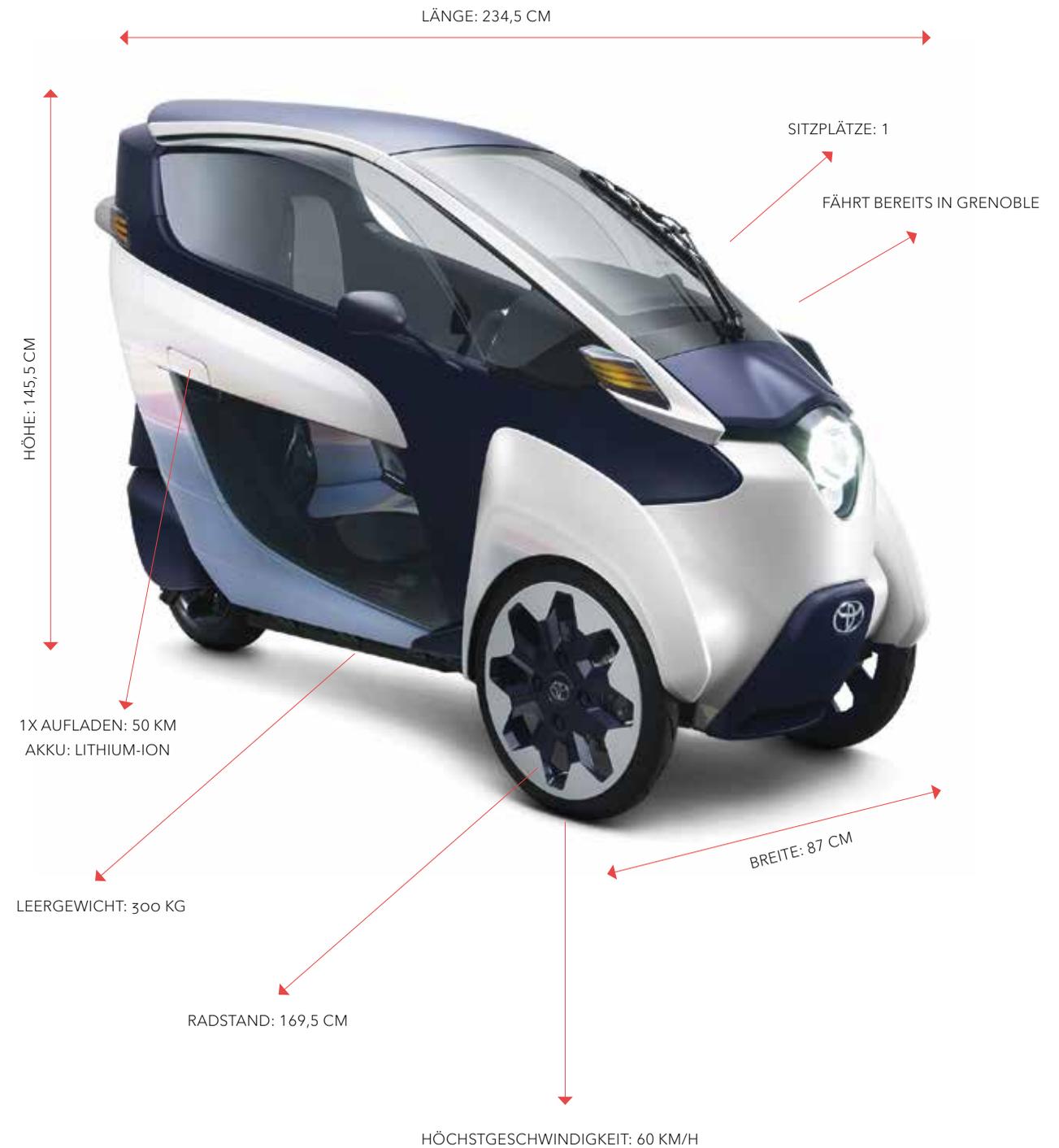
„Die Kunst besteht darin, passende, nachhaltige Lösungen zu finden, und das geht nur mit einer integralen Herangehensweise,“ meint Professor Martin Haag, der Baubürgermeister von Freiburg. „Wenn wir uns fragen, wie wir die Mobilität organisieren können, fragen wir uns also eigentlich, wie wir die Stadt organisieren können. Dabei spielen Projektentwickler eine wichtige Rolle. Wir schalten sie hier in Freiburg bereits in der Strategiephase ein, denn es geht nicht um den Bau von Wohnungen, sondern um die Konfiguration der Stadt.“ Die Freiburger Stadtplanung geht von der Philosophie der Stadt der kurzen Wege aus. Das bedeutet freie Bahn für Fußgänger, Radfahrer und

öffentliche Verkehrsmittel. Umsteigen – Umdenken lautet das Motto. Haag: „Es fängt mit Bewusstwerdung an, man muss auch in seinem Denken mobil sein. Wir schaffen die Voraussetzungen, die den Menschen die Möglichkeit bieten, ihr Verhalten zu ändern: ein hochwertiges ÖPNV-Netz und mehr Rad- und Fußgängerwege.“

Keine unlogische Wahl angesichts der geografischen Situation von Freiburg. Die Stadt liegt in einem schmalen Tal Richtung Schwarzwald, mit stark befahrenen Verkehrsadern, die Teile der Stadt tangieren oder durchschneiden.

„Gerade deshalb wollen wir in der Innenstadt weniger Autoverkehr. Darüber sind nicht alle Bürger erfreut, aber wir verbannen die Autos auch nicht völlig. Die Priorität liegt allerdings bei den umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln. Untersuchungen haben gezeigt, dass die Bewohner diesen Ansatz unterstützen.“

Freiburg wird den eingeschlagenen Weg deshalb weiterverfolgen, erklärt Haag: „Die öffentlichen Verkehrsmittel und das Verkehrsnetz für Radfahrer und Fußgänger sind noch nicht ideal, vor allem für Senioren und beispielsweise Rollstuhlfahrer. Wir sind der festen Überzeugung, dass Mobilität auch eine Voraussetzung für soziale Integration ist. Wenn Menschen nicht außer Haus kommen, weil der öffentliche Raum und die Infrastruktur das unzureichend ermöglichen, dann hat man als Stadtverwaltung etwas



LÄNGE: 270 CM

GERÄUSCHLOS

SITZPLÄTZE: 2

CAR2GO KANN IN ALLEN EURO-PÄISCHEN STÄDTEN GENUTZT WERDEN, IN DENEN DER EURO ALS ZAHLUNGSMITTEL DIEN

HÖHE: 156 CM

1X AUFLADEN: 145 KM
AKKU: LITHIUM-ION
(LEBENSDAUER: 10 JAHRE)
LADEZEIT: 7 STD.

GEWICHT: 1.120 KG

BREITE: 156 CM

IN AMSTERDAM FAHREN 300 CAR2GO-FAHRZEUGE

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 125 KM/H

„KEINE EINZIGE WELTSTADT GREIFT SO TIEF IN DIE TASCHEN, UM DAS VERKEHRSSYSTEM AN DIE HEUTIGE ZEIT ANZUPASSEN, WIE PARIS: 25 MILLIARDEN EURO“

falsch gemacht. Wir müssen die Kontakte fördern, und dabei ist Mobilität ein entscheidender Faktor.“

AMSTERDAM: ELEKTRISCH FAHREN MIT BONUSPUNKTEN

Amsterdam tut viel zur Verbesserung der Mobilität und Sicherheit in der Stadt. Es gibt Projekte zur Verkürzung der Hilfsfristen der Rettungsdienste bei Unfällen, es gibt ein Belohnungsprogramm für Radfahrer und ein Projekt zur Verbesserung der Luftqualität in der Umgebung von Einkaufszentren auf der grünen Wiese (mit ihrem vielen Lkw-Verkehr). Ein Projekt, das bereits erfolgreich läuft, ist car2go: 350 elektrische Smarts stehen den Einwohnern zur Verfügung. Es ist ein benutzerfreundliches System: Man reserviert ein Auto, gibt eine Geheimzahl ein, fährt los und stellt den Wagen an einer beliebigen Stelle wieder ab (kostenlos, im Gegensatz zu vielen vergleichbaren Systemen). Wenn man bei einer der über tausend Ladestationen parkt, bekommt man Bonuspunkte. Über die car2go-App können die Teilnehmer sehen, wo der nächstgelegene freie Smart steht. Man mietet das Auto nicht pro Kilometer, sondern pro Nutzungszeit (Minuten-, Stunden- oder Tagstarif). Das „Nutzungsgebiet“ ist achtzig Quadratkilometer groß; außerhalb dieses Gebiets kann das Auto auch benutzt werden, aber nicht abgegeben. Auf diese Weise will die Stadt den Schadstoffausstoß weiter reduzieren. Die Ziele

sind hoch gesteckt, denn 2020 will die Stadt, dass der Autobestand im Stadtgebiet 40.000 Elektroautos zählt (200.000 bis 2040). car2go operiert in dreißig Städten in Europa und Nordamerika. Amsterdam war für car2go 2011 die erste Stadt, in der nur Elektroautos verwendet wurden. In den ersten drei Jahren wurden etwa acht Millionen Kilometer zurückgelegt, also 9.000 Kilometer pro Jahr und Fahrzeug (insgesamt werden in der Stadt jährlich 800 Millionen Kilometer gefahren). Anfangs ging die Nutzung von car2go vor allem zulasten der öffentlichen Verkehrsmittel, aber inzwischen scheinen immer mehr Nutzer ihr eigenes Auto dafür stehenzulassen oder gar ganz abzuschaffen.

PARIS: VERHALTENSÄNDERUNG UND HOCHGESTECKTE ZIELE

Eine möglichst große Vielfalt und Auswahl an Mobilität zu bieten – das ist der Ausgangspunkt in Paris. Nach den Worten von Alexandre Labasse, leitender Direktor des Pavillon de l’Arsenal (Kompetenzzentrum für Stadtplanung und Architektur), steckt die französische Hauptstadt die Ziele höher als alle anderen: „Keine einzige Weltstadt greift so tief in die Tasche, um das Verkehrssystem an die heutige Zeit anzupassen, wie Paris: 25 Milliarden Euro. Die Reisezeit ist heutzutage ein wichtiger Punkt. Deshalb haben wir uns zum Ziel gesetzt, dass neunzig Prozent der Einwohner in höchstens zwei Kilometer Entfernung einen Bahnhof haben.



STADTBahn KARLSRUHE

Karlsruhe besitzt ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz, das den Vorstädten und Dörfern in der Umgebung einen direkten Anschluss an die Innenstadt bietet. Dieses „Karlsruher Modell“, bei dem Eisenbahn und Straßenbahn zusammen dieselben Gleise nutzen, ist ein Vorbild für viele Städte – auch weil es zeigt, wie man „den öffentlichen Nahverkehr zu den Bürgern bringen kann anstatt umgekehrt“, wie Dieter Ludwig, der ehemalige Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbundes, es ausdrückt.

„WIR BEMÜHEN UNS UM EIN
INEINANDERGREIFEN VON
TEILLÖSUNGEN, DENN GERADE DIE
VIELFALT IST VON GROSSEM WERT“



AUTOLIB UND VÉLIB

In der Region Île-de-France beteiligen sich 71 Kommunen an dem Carsharing-Programm "Autolib". Es gibt 3.000 Bluecars und 70.000 Teilnehmer, die zusammen im Durchschnitt 13.000 Mal pro Tag ein Auto leihen. Genauso erfolgreich ist das Leihfahrradsystem „Vélib“: Inzwischen gibt es 20.000 Fahrräder und 1.450 Stellplätze. Die Fahrradnutzung hat sich in den letzten fünfzehn Jahren verdreifacht.



RING RING

Im Amsterdamer Stadtteil IJburg wurde auf Initiative von Einwohnern ein Punktesammelsystem für zurückgelegte Fahrradkilometer ins Leben gerufen (das inzwischen auch in der Stadt Utrecht eingeführt wurde). Je mehr Kilometer man fährt, desto mehr Rabatt bekommt man in Geschäften und desto mehr Geld sammelt man für die Finanzierung von Nachbarschaftsprojekten.

Es kommen also neue Bahnhöfe und neue Linien hinzu, während wir schon jetzt eine größere Dichte und viel mehr Material als beispielsweise London, Madrid oder Berlin haben. In den letzten zehn Jahren ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel um zwanzig Prozent gestiegen. Nicht weil die Bevölkerung zugenommen hat, sondern weil wir eine Verhaltensänderung bewirkt haben.“ Die öffentlichen Verkehrsmittel bekommen in Paris nicht als einzige einen kräftigen finanziellen Impuls. Labasse: „Wir bemühen uns um ein Ineinandergreifen von Teillösungen, denn gerade die Vielfalt ist von großem Wert: Straße, Zug, Metro, Straßenbahn, Bus – auf einer eigenen Busspur –, Car-Sharing, Bike-Sharing (Paris war mit ‚Vélib‘ die erste Stadt mit einem Fahrradverleihsystem): Wir nehmen alles mit. In den kommenden Jahren kommen beispielsweise auch 700 Kilometer an Radwegen hinzu.“ Nach den Worten von Labasse verlangt dieses Ziel nicht nur viel Förderungsmaßnahmen und Regulierung, sondern auch Unterstützung und Bürgerinitiativen, wie Uber (Taxiservice) und Drivy und Quicar (Verleihen des eigenen Autos an Nachbarn). Und es bedarf des Einsatzes von Konstrukteuren und Entwicklern: „Wir müssen den neuen Anforderungen der Bewohner gerecht werden. So steigt die Nachfrage nach Fahrradabstellmöglichkeiten bei Wohnungen. Gleichzeitig müssen wir anders über Parken

in der Stadt nachdenken. In der Innenstadt ist die Zahl der Autos pro Haushalt nämlich rückläufig. Es gibt viele Faktoren, die auf dem Weg hin zu guter, nachhaltiger Mobilität eine Rolle spielen. Neben dem Ausbau des ÖPNV und der intensiveren Förderung von Radfahrern sind auch eine Verhaltensänderung, finanzielle Mittel, die Bedürfnisse neuer Generationen, Bürgerbeteiligung und Information wichtig. Die gute Nachricht ist, dass heutzutage jeder mithelfen will, die Städte mobiler und umweltfreundlicher zu machen.“



INSPIRATION

Interessante Websites zu diesem Thema:
ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/

• zerauto.nl

ONLINE

• carzgo.com

• en.velib.paris.fr

• tramtrain.org/en/index.html



GREG CLARKS DEFINITION VON „SMART CITIES“

SMART DURCH VERKNÜPFUNG

Städte sind nicht intelligent, Menschen sind intelligent, so der Urbanist Greg Clark. Sie sind der Motor für Neuerungen, wobei Technologie lediglich als Hilfsmittel fungiert. Es gibt nach Ansicht von Clark drei Merkmale für Smart Cities: intelligente Einwohner, intelligente Köpfe in der Stadtverwaltung und gute Datensysteme.

URBANISTEN LIEBEN SCHLAGWÖRTER. Wir hatten bereits *Sustainable Cities*, *Entrepreneurial Cities*, *Digital Cities* und *Eco Cities*. Jetzt haben wir *Smart Cities* und – noch neuer – die *Flexible Cities*. Wenn Sie fünf Definitionen von Smart Cities suchen, finden Sie fünf verschiedene. Dem Erfinder des Ausdrucks, Greg Clark, macht das nichts aus. Es ist beschreibende Theorie und dabei müssen wir nicht zu dogmatisch sein, ist seine Auffassung. Clark weiß, wovon er spricht. Er beriet weltweit über hundert Städte, einschließlich London, New York und São Paulo. Seit neuestem arbeitet er auch an der Positionierung der niederländischen G4 – der vier größten Städte des Landes, die zusammen die sogenannte Randstad-Region bilden – mit, unter anderem für die 2016 Mipim Expo in Cannes. Die Randstad hat nach Ansicht von Clark



GREG CLARK

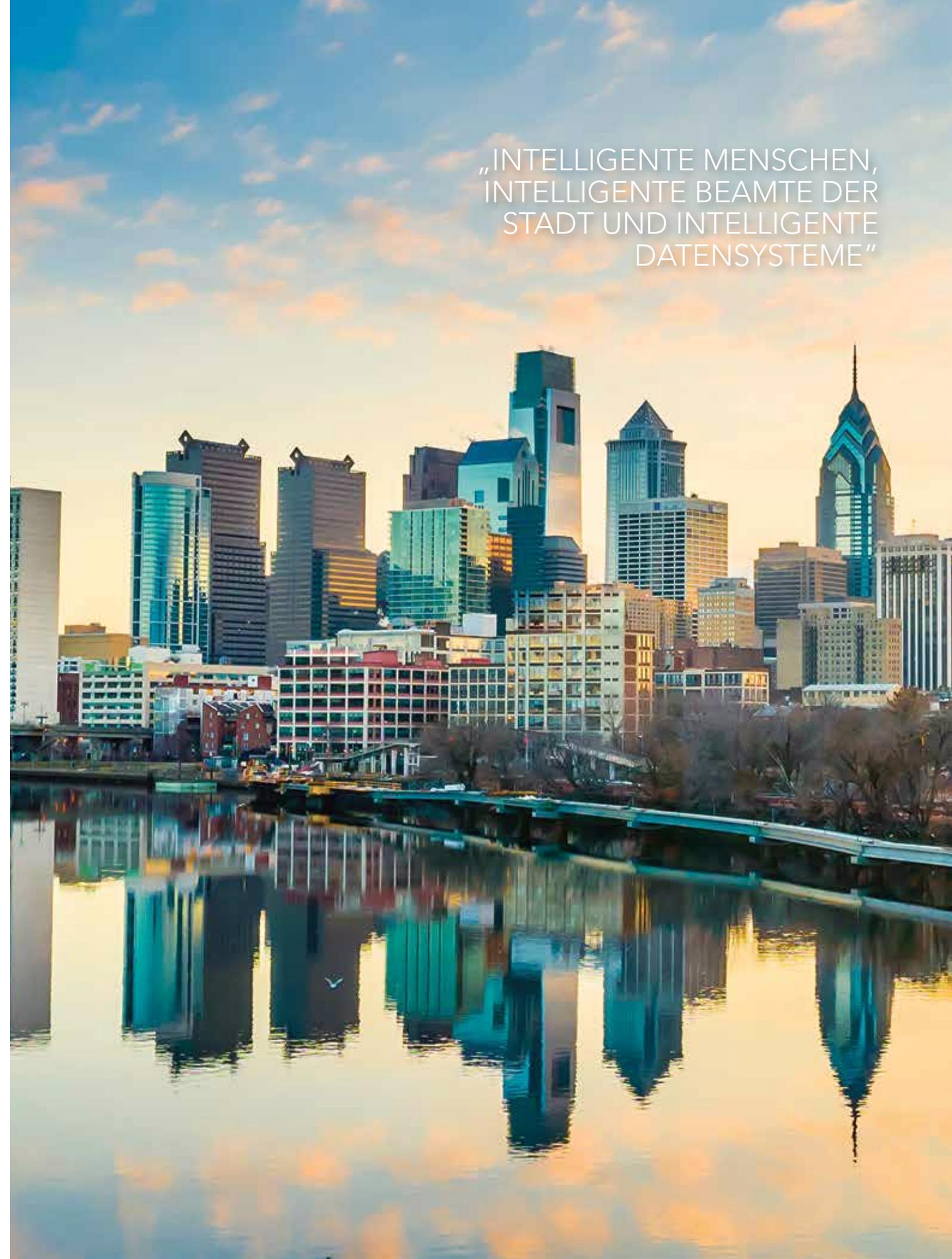
Greg Clark (1962) ist Urbanist mit einem universitären Hintergrund in Wirtschaftswissenschaften, Soziologie und Politologie. Er ist weltweit als Berater für Stadtentwicklung und Investitionen tätig und arbeitet für Einrichtungen wie die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), The Brookings Institution und das Urban Land Institute (ULI).

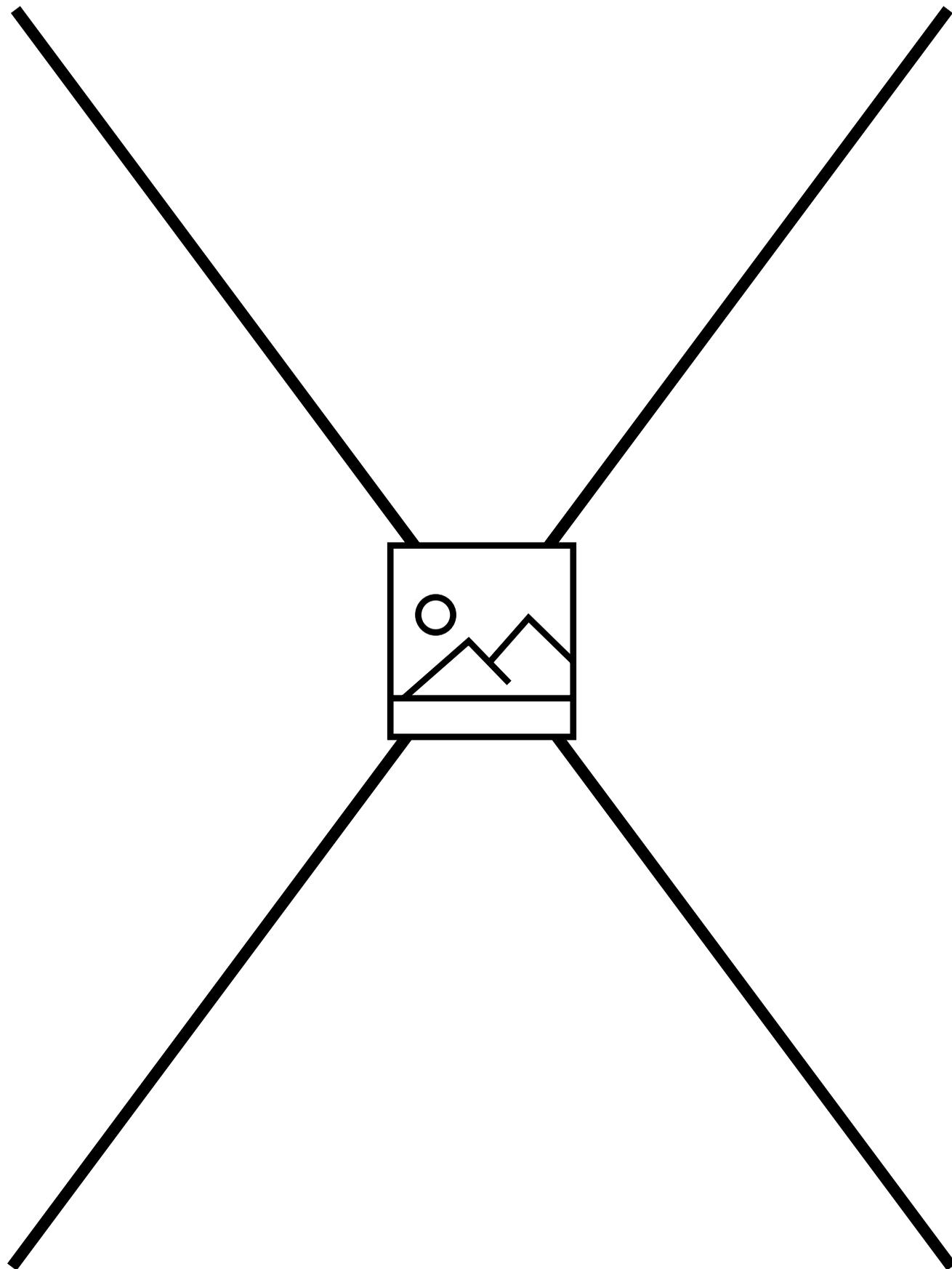
viel Potenzial: „Die G4 können sich zur intelligentesten Region der Welt entwickeln, mit dem städtischen Chic von Amsterdam, dem Raue-Schale-Image von Rotterdam, der institutionellen Korrektheit von Den Haag und dem kleinstädtischen Charakter von Utrecht.“

WAS IST EINE SMART CITY?

„Eine Smart City ist eigentlich eine merkwürdige Vorstellung, denn Städte können nicht intelligent sein, nur Menschen. Sie sind die treibende Kraft; die Technik ist nur ein Mittel zum Zweck. Eine Stadt ist umso intelligenter, je umfangreicher und besser die Informationen für die Bürger sind, so dass sie bessere Entscheidungen treffen können. Das Informationsangebot hängt davon ab, inwiefern die Leitung der Stadtverwaltung Datensysteme intelligent zu nutzen versteht, um so die Lebensqualität in der Stadt insgesamt zu steigern. Die europäischen Städte stehen jedoch auch noch vor anderen Aufgaben. Jede Großstadt wird mit Armut, sozialer Ungleichheit und einer unterschiedlichen Gesundheit der Bevölkerungsgruppen konfrontiert. Europäische Städte müssen nicht nur wirtschaftlich stärker und konkurrenzfähiger werden, sie müssen auch gesünder und sozial gerechter werden. Eine intelligente Verdichtung kann dazu beitragen: eine höhere Dichte zieht gemischte Funktionen an und sorgt für gemischtere Viertel. Eine singuläre Nutzung des Raumes führt zur Trennung, die Reichen auf der einen Seite und die Armen auf der anderen. Verdichtung ist auch eine Voraussetzung für die Sharing Economy, vom erfolgreichen Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel bis hin zum Teilen von Autos, Fahrrädern und sogar Hunden! Langfristig betrachtet schafft die Sharing Economy Arbeitsplätze und einen Mehrwert. Das braucht allerdings Zeit, damit sich die Menschen an die Vorstellung gewöhnen können, ein Auto miteinander zu teilen. Die *Early Adopter* eines *smarten* Lebensstils können dabei helfen. Aber der Fokus muss auf der Schaffung einer *Shared City* liegen, einer Stadt des Teilens – das geht weiter als eine reine Sharing Economy.

„INTELLIGENTE MENSCHEN,
INTELLIGENTE BEAMTE DER
STADT UND INTELLIGENTE
DATENSYSTEME“





Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

WAS FÜR DATENSYSTEME MEINEN SIE?

„Systeme für Wohnungen, öffentliche Verkehrsmittel, Gütertransport, Energie, Wasser, Abfall usw. Wenn man Energie aus Abfall gewinnt und Ressourcen wiederverwendet, trägt das zu einer besseren Umwelt bei. Wenn man bei einem Unfall mit Hilfe eines Verkehrsmanagementsystems die Straße für Rettungsdienste frei macht, verbessert man die Gesundheitsfürsorge. Die Kunst besteht darin, diese Systeme möglichst weitgehend zu integrieren. Philadelphia hat beispielsweise eine einheitliche Karte für die Bezahlung aller öffentlichen Dienstleistungen. Hongkong hat mit der Octopus-Karte etwas Vergleichbares. Darüber hinaus ist es wichtig, Daten zu teilen. Nehmen wir beispielsweise eine Park-App für Parkhäuser: Wenn man weiß, in welchem Parkhaus noch Platz ist, verringert sich der Suchverkehr in vollen Innenstädten. Das kommt der Sicherheit und der Luftqualität zugute. Ein gelungenes Beispiel für Systemintegration ist das nachhaltige System für die Abfallentsorgung und die Wasser- und Energieversorgung in Hammarby Sjöstad, einem Stadtteil von Stockholm.“ (Siehe Kasten, Red.)

WELCHE STADT IST DIE SMARTESTE DER WELT?

„Keine Stadt ist völlig smart. Außerdem ist und bleibt das Ansichtssache. Smart Cities ermöglichen einen modernen Lebensstil: Handys mit praktischen Apps, One-Card-Lösungen, Car-Sharing, flexible Arbeitsplätze ... Aber was für den einen praktisch und bequem ist, ist für den anderen unpersönlich und steril. Manche möchten ihr Leben lieber nicht perfekt planen, sie wollen sich vom Zufall überraschen lassen.“

SIE SIND DER MEINUNG, DASS IN DEN NIEDERLÄNDISCHEN G4 VIEL POTENZIAL STECKT. WIE STEHEN DIE NIEDERLANDE IM INTERNATIONALEN VERGLEICH DA?

„Die Niederlande stehen sehr gut da. Sie sind noch nicht auf einer Höhe mit Seoul, Singapur, Vancouver und Seattle, aber die G4 und die Stadt Eindhoven können sich sehen lassen. Sie bieten, ähnlich wie mittlere Großstädte wie Stockholm, Oslo, Basel, Hamburg und München ein qualitativ gutes Lebensumfeld. Außerdem sind sie *zusammen* ähnlich groß wie London und Paris – das ist ein entscheidender Vorteil. Aber



STOCKHOLM ALS INTELLIGENTE STADT

Die langfristige Strategie von Stockholm, um sich als saubere, grüne und menschliche Stadt mit einem klaren Akzent auf ICT, Cleantech und *Life Sciences* zu positionieren, spiegelt sich in der Entwicklung der Stadt wider. Der Bau neuer Stadtviertel wird dazu genutzt, die Nutzung neuer, „intelligenter“ Technologien zu testen und zu fördern und bewährte nachhaltige Technologien breiter einzusetzen. Das dabei gewonnene öffentliche und private Knowhow wird anschließend international vermarktet. Eines der „intelligentesten“ Projekte ist die innovative Integration von Infrastruktursystemen in Hammarby Sjöstad. In diesem neuen Viertel auf der Fläche eines ehemaligen Industriegebiets hat die Stadt von Anfang an mit Unternehmen, Wissenschaftlern und Entwicklern zusammengearbeitet. Das Ergebnis ist eine integrale Lösung für die Energieversorgung, Abfall und Wasser, einschließlich der Gewinnung

von Biogas aus Abwasser und Hausmüll. Der Energie- und Wasserverbrauch in Hammarby beträgt etwa die Hälfte des schwedischen Durchschnitts. Die Stadtverwaltung konnte als großer Grundeigentümer die Entwickler bei diesen ehrgeizigen Zielen mitziehen. Gleichzeitig wurden dank der starken politischen Unterstützung hohe Summen für die erforderliche Bodensanierung freigemacht. Die Stadt hat inzwischen einen ansehnlichen Teil dieser Investitionen durch den Verkauf und die Verpachtung von Grundstücken wieder erwirtschaftet. Hammarby findet zurzeit bei ausländischen Delegationen viel Beachtung als ein gelungenes Beispiel für nachhaltige Stadtentwicklung. Von dem Imagegewinn durch diese erfolgreiche Branding-Strategie von Stockholm als saubere und menschliche Stadt profitieren auch die innovativen Unternehmen.

die Niederlande stehen auch vor einer Herausforderung. Die niederländischen Großstädte können mit großen europäischen Wirtschaftsmetropolen wie London und Paris konkurrieren, wenn sie dazu bereit sind, zu wachsen und zusammenzuarbeiten. Sie müssen die Initiative an sich reißen. Das Smart-City-Konzept kann dazu beitragen.“

WELCHE ROLLE KÖNNEN DER STAAT, DIE PRIVATWIRTSCHAFT UND ANDERE PARTNER SPIELEN?

„Die Kunst besteht darin, alle Interessengruppen zu mobilisieren und für die gemeinsame Agenda auf eine Linie zu bekommen. Erst muss eine gemeinsame Vision gefunden werden. Der nächste Schritt ist, mit innovativen Lösungen zu experimentieren und den Bürgern und Beteiligten deren Vorteile klarzumachen. Dabei ist beispielsweise an eine einheitliche Karte für die Bezahlung aller öffentlichen Dienstleistungen zu denken. Der letzte Schritt ist die Einführung der erprobten Anwendungen, die dann laufend geprüft und verbessert werden müssen. Privatwirtschaftliche und andere Partner wie Universitäten, Bahnunternehmen, Häfen, Flughäfen, große Kultureinrichtungen und zwischenstaatliche Organisationen müssen mehr Synergien erzielen, indem sie besser zusammenarbeiten. Außerdem müssten sich alle Organisationen in einer Region im Ausland als eine gemeinsame Metropole darstellen. Vancouver und Seattle tun das bereits. Auch die nordenglischen Städte Manchester, Leeds, Liverpool, Sheffield und Newcastle treten nach außen hin als *The Northern Powerhouse* auf. Eine wirtschaftlich starke und konkurrenzfähige Metropole ist für ausländische Investoren interessanter. Sie können für einen kräftigen Qualitätsimpuls sorgen!“

DIE SMART CITY MÜNCHEN IST INZWISCHEN SO TEUER GEWORDEN, DASS UNTERNEHMEN UND ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN KAUM NOCH LEUTE FINDEN KÖNNEN, DIE DORT WOHNEN UND ARBEITEN WOLLEN. WIRD EINE SMART CITY SO LETZTLICH NICHT ZU EINEM ORT FÜR DIE OBERSCHICHT?

„Man muss aktiv auf die Folgen des Erfolges reagieren.

Wenn man wirtschaftlich stark sein, mehr Arbeitsplätze schaffen und Unternehmen, Forschungszentren und Universitäten anziehen will, muss man die Stadt bei ihrem Wachstum unterstützen. Erfolg führt zwangsläufig zu Wachstum. Dieses Wachstum muss man durch Verdichtung der Flächennutzung und die Kombination von Funktionen in gute Bahnen lenken. Amsterdam hat genau wie München ein Wohnraumproblem, aber Amsterdam hat ein gut erschlossenes, breiteres Umland, das das Wachstum mit auffängt. Die Städte müssen lernen zu wachsen, ohne noch mehr in die Breite zu gehen; ein kompakteres Wachstumsmodell ist unbedingt zu bevorzugen, damit die Stadt attraktiv bleibt. Es kommt auf intelligentes Verdichten mit einer größeren Vermischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit an. Gebäude und Flächen mit Mischfunktion sorgen Tag und Nacht für Vitalität und ziehen eine Mischung verschiedener Einkommensgruppen an.“



WEITERE INFORMATIONEN

Business-Friendly and Investment-Ready Cities (Greg Clark, September 2014).
Siehe europe.uli.org/wp-content/uploads/sites/3/ULI-Documents/Business-Friendly-Report-final.pdf

ONLINE

 bpdeurope.com
 thebusinessofcities.com
 gregclark.com
 [@TheBizOfCities](https://twitter.com/TheBizOfCities)



„PHILADELPHIA HAT BEISPIELSGEWISSE EINE EINHEITLICHE KARTE FÜR DIE BEZAHLUNG ALLER ÖFFENTLICHEN DIENSTLEISTUNGEN“

OH OH BORDEAUX

Von großartigen, alten Schätzen bis hin zu nachhaltigen Lösungen in neuen Stadtvierteln – Bordeaux hat beides zu bieten. Wir stellen vor: eine Stadt, die die Vergangenheit pflegt und sich der Zukunft öffnet.





52 CAUDÉRAN inzwischen ein reiches Außenviertel von Bordeaux.



Die STRASSENBAHN VON BORDEAUX ist das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in dieser Stadt an der Garonne.



ÜBER BORDEAUX

„Von einer staubigen Brünetten zu einer strahlenden Blondine“, so wird der Wandel von Bordeaux umschrieben. In den letzten 15 Jahren hat sich die Stadt von einem hässlichen Entlein zu einem stolzen Schwan entwickelt. In dieser dynamischen Umgebung eröffnete BPD 2014 eine selbstständige Niederlassung: BPD Marignan. Von hier aus werden Projekte in z. B. Caudéran durchgeführt: einst ein malerisches Dorf im Departement Gironde, seit 1965 jedoch ein teurer Außenbezirk von Bordeaux. Ein Eintrag auf der Liste des Weltkulturerbes im Jahr 2007 gab Bordeaux den Anstoß, um die alte Innenstadt wieder in neuem Glanz erstrahlen zu lassen. Aber die Metamorphose der umliegenden Gebiete, wie der Ufer der Garonne, geht unvermindert weiter. Und in zwei Jahren wird der TGV-Anschluss, also die Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke von Paris nach Bordeaux, fertig sein. Dann werden die beiden Städte nur noch zwei Stunden auseinander liegen. Die Beliebtheit von Bordeaux wird dadurch noch steigen.



OBEN Genießen in der Natur entlang der Ufer. 95 Prozent der Einwohner von Bordeaux sind stolz, hier zu wohnen.

RECHTS Das Ökoviertel Ginko zeigt innovative Lösungen für nachhaltiges Bauen und Wohnen.





Der beeindruckende PLACE DE LA BOURSE mit dem Drei-Grazien-Brunnen im Norden von Bordeaux in der alten Innenstadt. Im Hintergrund der Börsenpalast, der im 18. Jahrhundert im Barockstil erbaut wurde.



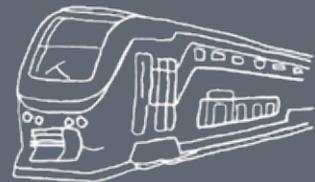
PLACE DE LA COMÉDIE der Platz, an dem alle wichtigen Verkehrsadern der Stadt zusammenkommen. Hier steht auch das Grand Théâtre.



Joggen, Rad fahren, schlendern – der Kai entlang der GARONNE ist dafür ideal.



Das Öko Wohn gebiet **DARWIN** in Bordeaux hat sich mittlerweile zu einem kulturellen Hotspot entwickelt. Die ehemaligen Packhäuser wurden 2008 renoviert und sind dann durch mehrere Unternehmen bezogen worden.



„4.000 AUTOS WENIGER IM BERUFSVERKEHR VON MARSEILLE UND DIE LÖSUNGEN IN UTRECHT UND HAMBURG“



LOT VAN HOOIJDONK
MITGLIED DES STADTRATES
DER STADT UTRECHT



MARCUS KELLER
BPD-NIEDERLASSUNGSLEITER
IN HAMBURG



ANNE-LAURE CARADEC
MITGLIED DES STADTRATES
DER STADT MARSEILLE



ÜBERRASCHUNGEN IN DER CITY

Verkehrsstaus, Luftverschmutzung und Parkplatzmangel: drei Probleme, die Autos in den Städten verursachen. Das Auto zu verbieten, ist nicht realistisch. Deshalb lassen sich die Städte teils bemerkenswerte Lösungen einfallen. Zwei Beigeordnete aus Marseille und Utrecht sowie der BPD-Niederlassungsleiter in Hamburg berichten von ihrem Verhältnis zum Auto und den innovativen Ideen ihrer Stadt.

LOT VAN HOOIJDONK

Lot van Hooijdonk ist Beigeordnete der Stadt Utrecht für Verkehr & Mobilität, Nachhaltigkeit und Umwelt. Von 2003 bis 2010 war sie beim niederländischen Verkehrs- und Wasserwirtschaftsministerium tätig, dies unter anderem als Pressesprecherin, interne Beraterin und Senior-Beraterin für das Projekt „Anders zahlen für Mobilität“. Anschließend war Van Hooijdonk drei Jahre stellvertretende Leiterin der Natur- und Umweltföderation Utrecht.



TEXT NIELS CHRISTERN / FOTOS JANITA SASSEN / ILLUSTRATIONEN TZENKO



AUF DEM WEG ZU EINER GESUNDEN STADT

Utrecht ist die erste niederländische Stadt mit einem Fahrverbot für alte Dieselfahrzeuge. Eine effektive Maßnahme, da sie den Rußausstoß um dreißig Prozent reduziert, indem die am stärksten verschmutzenden Pkw und Lieferwagen außen vor bleiben. Die Beigeordnete der Stadt Utrecht Lot van Hooijdonk ist damit zufrieden, würde aber lieber sehen, dass das ganze System verändert wird.

WAS FÜR EIN VERHÄLTNISS HAT UTRECHT ZUM AUTO?

„Das Auto hat durchaus einen Platz in Utrecht, aber wir sorgen dafür, dass es für möglichst wenig Belästigung sorgt. Zu diesem Zweck fördern wir vor allem die Alternativen. Autos stehen durchschnittlich 23 der 24 Stunden geparkt, meistens auf öffentlichen Flächen. In Utrecht ist der Autobesitz in allen Stadtvierteln rückläufig, aber es fahren noch immer viele Leute, die nicht nach Utrecht wollen, von der A2 durch die Stadt hindurch zur A27. Solcher Verkehr ist nur eine Last, die wir nicht haben wollen. Deshalb wollen wir möglichst viele 30-km/h-Zonen einrichten. Die Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads nimmt zu, wenn die Autos langsamer fahren müssen. Und das sorgt für ein viel ruhigeres, angenehmeres Bild der Stadt. In einem öffentlichen Raum, der von fahrenden oder geparkten Autos beherrscht wird, hat man buchstäblich ein Stück Blech vor Augen.“

WELCHE STRATEGIE HAT UTRECHT HIERFÜR ENTWICKELT?

„Indem wir weniger Kapazität für Autos schaffen, machen wir es weniger verlockend, in die Stadt zu fahren. Auf der anderen Seite ist die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Unternehmen eine wichtige Alternative zum Auto. Deshalb wollen wir mehrere

große Haltestellen, wie ein Rückgrat, um das herum entwickelt wird. Im Süden der Innenstadt wird ein neuer Bahnhof gebaut. Dort hält auch die Stadtbahn, die Menschen von außerhalb in die Stadt bringen kann. Das ist, was wir erreichen wollen: dass die Autos um die Stadt herumfahren und nur dort in der Stadt fahren, wo sie wirklich fahren müssen.“

HAT DIE AUTOPOLITIK EINFLUSS AUF DAS WOHNEN IN DER STADT?

„Einer meiner Vorgänger hat in einem Strategiepapier eine Vision beschrieben, mit der die Verkehrspolitik wirklich revolutioniert wurde. Der springende Punkt ist, dass Verkehr nicht auf Erreichbarkeit abzielen muss, sondern auf die Lebensqualität im Raum. Mit anderen Worten: Die Qualität für die Menschen, die hier wohnen, ist wichtiger als die für die Menschen, die hier vorbeikommen. Das hat erhebliche Konsequenzen, denn wenn es um Gebietsentwicklung geht, fordern wir, dass sich die Entwicklungen

an das anpassen, was die Stadt verkehrsmäßig verkraften kann. Dieser Ansatz ist das genaue Gegenteil der früheren Politik. Wir arbeiten jetzt an einem Verkehrsplan, bei dem dieses Strategiepapier auch rechtlich unterbaut ist.“

WAS IST IHRER MEINUNG NACH DIE BESTE INNOVATION?

„Car-Sharing wie beispielsweise MyWheels ist eine gelungene Peer-to-Peer-Lösung, bei der Autobesitzer ihr Fahrzeug gegen Entgelt ausleihen. Das führt dazu, dass man weniger schnell ein eigenes Auto anschafft. Die Menschen müssen sich bewusster entscheiden und pro Fahrt überlegen, welches Verkehrsmittel das beste ist. Mit einem E-Bike kann inzwischen auch eine viel längere akzeptable Entfernung zurückgelegt werden – etwa fünfzehn Kilometer. Damit ist die Stadt vom gesamten Umland aus zu erreichen.“

WIE BEWEGEN SIE SICH SELBST DURCH DIE STADT?

„Ich nehme für alles das Rad. Ein Fahrrad ist für mich viel mehr als nur ein umweltfreundliches, sparsames und leises Verkehrsmittel. Ein öffentlicher Raum, in dem Fahrräder vorherrschen, bedeutet auch mehr Blickkontakt, mehr soziale Interaktion und Freiheit; ein Fahrrad ist ein viel demokratisierendes Verkehrsmittel.“

„DIE QUALITÄT FÜR DIE MENSCHEN, DIE HIER WOHNEN, IST WICHTIGER ALS DIE FÜR DIE MENSCHEN, DIE HIER VORBEIKOMMEN“



KEINE GUTEN ALTERNATIVEN ZUM AUTO IN HAMBURG

Marcus Keller hat das Glück, dass er zu Fuß zu seiner Arbeit gehen kann. Viele andere Einwohner von Hamburg müssen sich täglich mit dem Auto einen Weg durch die Staus bahnen. Das möchte die Stadt gern ändern.

WIE STEHT HAMBURG DEM AUTO GEGENÜBER?

„Lokalpolitiker wollen natürlich, dass sich die Bevölkerung nach Möglichkeit ohne Auto fortbewegt. In der Innenstadt ist das recht einfach. Mit dem Bus und der Straßenbahn ist alles erreichbar, und das Auto ist dort sowieso ein Problem, weil man oft keinen Parkplatz findet. Am Stadtrand ist es dagegen anders, vor allem wenn man nicht in Bahnhofsnähe wohnt. Es gibt Radwege, aber viele Leute müssen 20 Kilometer oder mehr zurücklegen, um ins Zentrum zu gelangen. Deshalb steigen viele Pendler noch immer ins Auto. Das führt zwangsläufig zu Staus auf den Ausfallstraßen und großen Kreuzungen.“

WAS IST IHRER MEINUNG NACH DIE BESTE INNOVATION IM BEREICH MOBILITÄT?

„Die Stadt Hamburg stellt an 130 Stationen in und um die Innenstadt etwa 1.500 Leihfahrräder zur Verfügung. Mit Hilfe einer App kann man sehen, wo das nächste freie Fahrrad steht. Man meldet sich an und kann gleich auf das Fahrrad steigen. Die Leihfahrräder werden gut angenommen, so dass im Laufe des Jahres noch weitere 500 Fahrräder und vierzig Stationen hinzukommen. Gerade in Hamburg ist diese Maßnahme wichtig, da das U-Bahnnetz nicht groß ist. In anderen deutschen Großstädten

wurde die U-Bahn nach dem Krieg verstärkt ausgebaut, Hamburg hinkt hier hinterher. Das muss jetzt nachgeholt werden, aber es ist äußerst kostspielig und schwierig, um in einer Stadt an einem U-Bahnnetz zu bauen. Wenn die Olympischen Spiele 2024 tatsächlich in Hamburg stattfinden, wäre das eine ideale Gelegenheit, den Rückstand aufzuholen und ein umfassendes, durchdachtes Verkehrskonzept auszuarbeiten.“

WIE GROSS IST DER EINFLUSS DER VERKEHRSPOLITIK AUF DEN WOHNUNGSMARKT?

„Die Stadt hat beispielsweise die Regeln für Stellplätze geändert. Wohnungen müssen jetzt nur noch Abstellplätze für Fahrräder haben, aber nicht mehr unbedingt für Autos. Wir merken allerdings, dass viele Käufer und Mieter doch einen Stellplatz für ihr Auto haben möchten. Immobilieninvestoren entscheiden deshalb fallweise, ob und wie viele Stellplätze sie vorsehen. Die Politik will die Änderung

„ES IST ÄUSSERST KOSTSPIELIG UND SCHWIERIG, UM IN EINER STADT AN EINEM U-BAHNNETZ ZU BAUEN“

dieser Vorschrift in den Außenbezirken eventuell rückgängig machen, weil man dort oft ein Auto braucht. Aber dann muss erst festgelegt werden, wo diese Außenbezirke genau anfangen.“

BEI WELCHER STADT WERDEN SIE, WAS MOBILITÄT ANGEHT, NEIDISCH?

„Ich war zwei Mal in Kopenhagen und habe mich gewundert, wie gut der Verkehr dort fließt. Es gibt viele Möglichkeiten, von A nach B zu kommen, wodurch sich die Autos besser über die Stadt verteilen. Im Allgemeinen legen die Dänen weniger Wert auf ein Auto als Deutsche. Das macht es natürlich auch einfacher. In München ist der öffentliche Nahverkehr sehr gut, aber wirklich neidisch bin ich auf keine andere Stadt in Deutschland, auch wenn die Situation in Hamburg nicht optimal ist.“

WELCHE ROLLE WIRD DAS AUTO IN HAMBURG IN ZUKUNFT SPIELEN?

„Auf jeden Fall eine kleinere als jetzt. Aber solange Autos und alles, was damit zusammenhängt – wie Parkplätze, Versicherung und Benzin – erschwinglich sind, werden viele Leute Auto fahren. Sogar wenn sie es nur selten brauchen. Wenn die Politik will, dass weniger Autos auf der Straße sind, muss sie für gute Alternativen sorgen. Und daran mangelt es in Hamburg bisher noch.“

MARCUS KELLER

Marcus Keller wurde 1964 in Köln geboren und ist teils in Kerpen im Rheinland und teils in Ruanda aufgewachsen. Nach seinem Architekturstudium absolvierte er noch ein Studium zum Immobilienökonom an der EBS und 2000 spezialisierte er sich auf Investitionen und Projektentwicklung. Seit Mai 2011 ist er als Niederlassungsleiter für BPD in Hamburg tätig.

MARCUS KELLER



ANNE-LAURE CARADEC

Anne-Laure Caradec, 48 Jahre, studierte Städtebau und Immobilienwirtschaft. Seit 2014 ist sie Beigeordnete der Stadt Marseille und als solche mit dem Bereich Stadtentwicklung betraut. Sie ist nicht nur Mitglied des Departementsrats von Bouches-du-Rhône für die UMP, sondern auch Vorsitzende des Büros für Stadtentwicklung der Region Marseille sowie stellvertretende Vorsitzende des Gemeindeverbands Marseille-Provence-Métropole und des Landesverbands der Büros für Stadtentwicklung.



TEXT MATHILDE GIARD / FOTOS LAURENCE FILLON / ILLUSTRATIONEN TZENKO



VON WASSERBUSSEN BIS HIN ZUM ROLLERVERKEHR IN MARSEILLE

Marseille ist für seine vielen Staus bekannt. Anne-Laure Caradec, Beigeordnete für Stadtentwicklung, schlängelt sich oft auf ihrem Roller behändig zwischen den Autos hindurch, von denen sie gern weniger auf der Straße sehen würde. Ein Ende 2014 erschienenes „Verkehrsweißbuch“ plädiert für einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel in den kommenden fünfzehn Jahren für insgesamt sieben Milliarden Euro.

WIE IST DIE SITUATION BEIM VERKEHR IN MARSEILLE?

„Historisch gesehen hat das Auto in Marseille einen hohen Stellenwert: Mit einer Größe von 24.000 Hektar, eingeklemmt zwischen dem Meer und den Bergen, ist es eine sehr ausgedehnte Stadt. Schon in den 70er Jahren wurde die Autobahn bis an den Stadtteil Vieux-Port herangebaut. Um diesen Stadtteil verkehrsberuhigt zu machen, wurde die achtspurige Straße (die an manchen Stellen sogar zehnspurig war) auf zwei Streifen reduziert. Dadurch ging die Zahl der Fahrzeuge, die morgens durch das Zentrum fahren, von 2002 bis 2013 um 60 Prozent zurück. Es fahren also morgens im Berufsverkehr 4.000 Autos weniger! Die Autofahrer umfahren den Stadtteil jetzt über Tunnels, die 1993, 2007 und 2013 fertiggestellt wurden. Die Umgehungsstraße L2 wird voraussichtlich Ende 2017 fertig sein.“

WELCHE ENTWICKLUNGEN GAB ES IN DER LETZTEN ZEIT?

„Die Einführung von Parkgebühren hat den Verkehrsstrom regulierbar gemacht. Außerdem wurden zwei neue Straßenbahnlinien angelegt und wurden zwei U-Bahnlinien verlängert. Wir konzentrieren uns vor allem auf die Nord-Südachse, damit die am dichtesten bevölkerten Stadtteile um die Hôpitaux-Sud die Quartiers-Nord gut erreichbar

bleiben. Laut dem Ende 2014 vorgestellten „Weißbuch öffentliche Verkehrsmittel Aix-Marseille-Provence“ müssen in den kommenden 15 Jahren sieben Milliarden Euro investiert werden, um das Mobilitätsproblem, das das größte Hemmnis für die Beschäftigung darstellt, zu lösen. Dieses Programm setzt auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes, die Verdoppelung des öffentlichen Nahverkehrs und Maßnahmen zugunsten der Radfahrer und Fußgänger.“

WAS IST „GRÜN“ AN MARSEILLE?

„Marseille hat Projekte zur Förderung von Bike-Sharing, Carpooling und Car-Sharing ins Leben gerufen. Es wurden mehrere Ladestationen für Elektroautos eingerichtet. Wir haben sechs Elektrobusse angeschafft und weitere sechs sind bestellt. Der städtische Fuhrpark wird ganz auf Elektrofahrzeuge umgestellt. Privatleute, die ein Elektroauto anschaffen, bekommen einen Zuschuss von 400 Euro. Seit 2012 pendeln zwischen Vieux-Port und Pointe-Rouge Wasserbusse. Nach der Einrichtung einer zweiten Verbindung

zwischen Vieux-Port und L'Estaque 2013 wird diesen Sommer versuchsweise bis Les Goudes weitergefahren. Was die Parkplätze in Wohngebieten angeht, sind die Anforderungen sehr unterschiedlich. Auf der Demonstrationsinsel Allar, einem umweltfreundlichen Viertel, das auf einem ehemaligen Gewerbegebiet errichtet wird, werden die nicht reservierten Stellplätze in der doppelten Tiefgarage tagsüber für die Büroangestellten und abends für die Bewohner zur Verfügung stehen.“

WIE BEWEGEN SIE SICH SELBST DURCH DIE STADT?

„Ich habe einen Dienstwagen mit Chauffeur. Aber ich nehme auch gern den Roller, ein beliebtes Verkehrsmittel in den Städten am Mittelmeer, wo meistens gutes Wetter ist. Mein Mann und ich nehmen jeder ein Kind hintendrauf mit. Der Verkehr in Marseille staut sich oft wegen der vielen kleinen Straßen und wegen des Mangels an Durchfahrtsstraßen. Straßburg wird in Frankreich als Modellstadt gesehen, aber dort gibt es keine Hügel so wie hier. In Zukunft werden die Autos möglichst wenig Platz bekommen und dürfen sie nur noch wenig Schadstoffe ausstoßen. Wir wollen die Stadt so umbauen, dass die Alternativen zum Auto eine Chance bekommen, so dass sich die Einwohner einfacher in der Stadt bewegen können.“

„WIR WOLLEN DIE STADT SO UMBAUEN, DASS DIE ALTERNATIVEN ZUM AUTO EINE CHANCE BEKOMMEN“



AUF DEM WEG ZU NACHHALTIGKEIT

Ob wir von erneuerbarer oder nachhaltiger Energie, Niedrigstenergiehäusern oder nachhaltiger Gebietsentwicklung reden – wir haben alle dasselbe Ziel vor Augen: Entscheidungen treffen, durch die wir den kommenden Generationen nicht ihren Entscheidungsspielraum nehmen. Das ist auch gleich die Kernfrage der Diskussion.

DAS THEMA NACHHALTIGKEIT umfasst viel mehr als nur Energie, aber oft beschränkt sich die Diskussion auf diesen Punkt. So gelten für Deutschland, Frankreich und die Niederlande die 20-20-20-Ziele der EU. Diese sehen unter anderem vor, dass wir bis 2020 zwanzig Prozent weniger Energie verbrauchen und dass zwanzig Prozent unserer Energie erneuerbar sein müssen. Für unsere Branche schlägt sich dieses Ziel in der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD) nieder, die vorschreibt, dass wir bis 2020 nur noch Niedrigstenergiehäuser entwickeln dürfen, also sogenannte *near zero energy buildings*. Das ist unser gemeinsames Ziel, bei der Umsetzung gibt es jedoch deutliche Unterschiede.

Das Ziel, Häuser mit niedrigem Energiebedarf zu bauen, wurde in den Niederlanden im Frühjahrsabkommen Energiesparendes Bauen (2007) konkreter ausgestaltet. Neubauwohnungen, die seit 2015 entwickelt werden, dürfen nur noch halb so viel Energie verbrauchen wie 2005. Bis 2020 muss dies auf null reduziert werden. Die Vorgaben gelten strikt, d. h. wir bekommen keine

„WIR MÜSSEN JETZT ENTSCHEIDUNGEN TREFFEN, DIE KOMMENDEN GENERATIONEN NICHT IHREN ENTSCHEIDUNGSSPIELRAUM NEHMEN“

Baugenehmigung mehr für den Bau von Wohnungen, die diese Norm nicht erfüllen. In Deutschland und Frankreich gelten entsprechende eigene Regeln zur immer weiteren Steigerung der Energieeffizienz. Diese sind in der EnergieEinsparverordnung (EnEV) und der Réglementation Thermique (RT) en Bâtiment de Basse Consommation énergétique (BBC) festgelegt.

Bei unserem Weg hin zu Nullenergiewohngebieten sind Technik und Innovation ein wesentlicher Faktor, aber sie sind nicht die definitive Antwort. Beiden sind Grenzen gesetzt. Man kann ein Haus ab einem gewissen Punkt nicht noch mehr dämmen, ohne dass dies auf Kosten des Raumklimas geht. Außerdem werden zusätzliche Verbesserungen im Verhältnis teurer, da der Nutzen immer kleiner wird. Deshalb rückt die effiziente Erzeugung und Regeneration von Wärme mehr in den Vordergrund. Das wird durch neue Techniken möglich, wie beispielsweise der Verwendung von Wärmepumpen und Wärmerückgewinnungsanlagen, und natürlich durch das Erzeugen von eigenem Strom mit z. B. Solaranlagen. Deutschland ist darin inzwischen sehr weit. Auch in den Niederlanden wird es in den letzten Jahren mehr; seit 2011 verdoppelt sich jedes Jahr die Kapazität.

VERBRAUCHER

Inzwischen ist unser Ziel in Sicht gekommen; wir bauen immer mehr energieneutrale Häuser, aber das reicht jetzt schon nicht mehr aus. Die niederländischen Gemeinden fordern immer öfter, dass Entwickler sogenannte *rechnungslöse* und *Nullenergiehäuser* entwickeln.



BAS VAN DE GRIENDT

Bas van de Griendt ist als Leiter des Bereichs CSR und nachhaltiges Entwickeln für alle Nachhaltigkeitsfragen bei BPD in den Niederlanden zuständig. Bevor er 2005 bei BPD anfang, arbeitete er 15 Jahre als Umweltberater für den Immobilienmarkt. Er studierte physikalische Geographie an der Universität Utrecht und promovierte 2007 mit einer Untersuchung der Folgen von Bodenverschmutzung für den Wohnungsmarkt in den Niederlanden. Im Mittelpunkt seiner Arbeit und Forschung steht die Zusammenführung der Disziplinen Umwelt, Raumordnung und Wirtschaft, wobei er nie das Empfinden, die Interessen und Bedürfnisse der Verbraucher und Endnutzer aus dem Auge verliert.

Das sind Gebäude, in denen alle benötigte Energie selbst erzeugt wird, nicht nur für den Heizbedarf, sondern auch für den Energieverbrauch im Haushalt. Die Bewohner zahlen dann unter dem Strich keine Energiekosten oder bekommen sogar Geld vom Energieversorger zurück. Immer mehr niederländische Gemeinden machen dies bei der Entwicklung von Neubauwohnungen zur unbedingten Voraussetzung. Die Immobilienbranche, Entwickler und Bauunternehmen können sich dem nicht mehr entziehen. Aber wie steht es mit den Verbrauchern?

Es wird Zeit, dass wir die Ambitionen der Branche – Entscheidungsträger, Entwickler, Baufirmen – in Bezug auf Nachhaltigkeit mit den Interessen und Bedürfnissen der Verbraucher verknüpfen. In den Niederlanden machen die Heizkosten etwa ein Viertel der Wohnnebenkosten aus. Das ist viel Geld. Energie wird in den kommenden Jahren, wenn die Energiepreise weiter steigen, nur noch teurer werden. Trotzdem spielt dieses Argument in der Diskussion kaum eine Rolle. Wenn ein Käufer keinerlei Energiekosten mehr zu tragen hat, hat er mehr Spielraum für eine höhere Hypothek und damit ein größeres Haus. Nachhaltiges Bauen kann also auch ein finanzieller Anreiz sein – warum nicht? So profitieren auch die Verbraucher.

Nachdem die technische Seite der Nachhaltigkeitsfrage so weit vorangetrieben wurde, können wir durchaus einen Schritt zurücktun: Von dem Wie zurück zum Warum der Nachhaltigkeitsdiskussion. Warum wollten wir eigentlich nachhaltig bauen und leben? Natürlich ist es gut für das Klima und wollen wir mit unserem Energiebedarf weniger von unberechenbaren Drittstaaten abhängig sein. Nie

„WENN IN EINEM VIERTEL VIELE SENIOREN WOHNEN, MUSS FÜR AUSREICHENDE GESUNDHEITSEINRICHTUNGEN IN DER NÄHE GESORGT WERDEN. AUCH DAS IST EINE FORM VON NACHHALTIGKEIT“

mehr eine Heizkostenrechnung bekommen, wer will das nicht? Aber Nachhaltigkeit ist im Grunde genommen eine Verhaltenssache. Wir denken immer an Gebäude und Wohnungen, aber diese Diskussion hat einen breiteren Rahmen und dreht sich vor allem um Gebietsentwicklung.

Ein bekanntes Sprichwort in der Immobilienbranche besagt, dass der Wert einer Immobilie von drei Faktoren bestimmt wird: Standort, Standort und Standort. Um einen nachhaltigeren Lebensstil zu erreichen, kommt es deshalb viel mehr auf die Umgebung des Gebäudes an. Denn für den Verbraucher hat eine energiesparende Wohnung mit niedrigen Energiekosten zwar Vorteile, aber wir wollen in erster Linie Gebiete entwickeln, in denen die Menschen wohnen, arbeiten und sich erholen wollen. Wenn man in einem Gebiet wohnt, in dem man sich wohl fühlt, ist das womöglich eine bessere Garantie für eine nachhaltige Zukunft als die Energieeffizienz der konkreten eigenen Wohnung.

GRACHTENGÜRTEL

In einem Gebiet geht es um das Kollektiv; das ist der gesellschaftliche Bereich, in dem nicht die Energieeffizienz im Vordergrund steht, sondern Dinge wie Identität und Verbundenheit. Es geht dort um Einrichtungen, Vielfalt, Umgangsformen und Verkehrsanbindung – das „living Environment“.

Ein Beispiel ist der Amsterdamer Stadtteil Bijlmer, ein typisches Hochbauviertel von Ende der 60er/Anfang der 70er Jahre. Technisch gesehen war dieser Stadtteil deutlich nachhaltiger als der Grachtengürtel, aber inzwischen ist

Bijlmer zur Hälfte schon wieder abgerissen und steht der historische Grachtengürtel der Innenstadt noch immer. Warum? Weil wir daran hängen und uns dort wohl fühlen. Deshalb sind wir dazu bereit, den Grachtengürtel an sich ändernde Bedürfnisse anzupassen und Bijlmer nicht. Dieses Gefühl und diese Bedürfnisse kann man auch in anderen Gebieten schaffen. Eine Umgebung, die zu sportlicher Betätigung einlädt, trägt zum Wohlbefinden und der Gesundheit der Bewohner bei. Wenn dort viele Senioren wohnen, muss für ausreichende Gesundheitseinrichtungen in der Nähe gesorgt werden. Auch das ist eine Form von Nachhaltigkeit. Eine gute Verkehrsanbindung macht ein Gebiet interessant für Pendler oder für Menschen, die beruflich oft unterwegs sind. Technik gibt es genug, die Innovationen liegen mehr im sozialen und finanziellen Bereich. Das passt außerdem viel besser zu dem, was wir als Gebietsentwickler zu dieser Diskussion beitragen wollen und können.

Nachhaltiges Entwickeln bedeutet, dass wir jetzt Entscheidungen treffen, die kommenden Generationen nicht ihren Entscheidungsspielraum nehmen. In Bezug auf Nachhaltigkeit schneiden Häuser mit Solaranlagen sehr gut ab. Aber wenn es um Entscheidungen treffen geht, wage ich zu behaupten, dass Solaranlagen oft keine nachhaltige Lösung sind, weil sie nicht flexibel genug sind. Wo eine Solaranlage installiert ist, kann man keine Gaube anbringen, ohne die Energieerzeugung zu beeinflussen. Die Entscheidung, Energie zu erzeugen, beeinflusst damit den eigenen Wohnenuss. Man kann nur eines von beidem haben. Das ist nicht nachhaltig. Energieeffizienz ist also nicht das einzige Kriterium für Nachhaltigkeit. Es

„WIR KÖNNEN HÄUSER MIT KABELKANÄLEN VOM DACH BIS ZUM STROMZÄHLER BAUEN“

geht im Gegenteil um die richtige Balance zwischen People, Planet und Profit. Als Bauunternehmen und Entwickler können wir auf die Bedürfnisse der Verbraucher eingehen, ohne ihnen damit etwas vorzuschreiben. Wir können Häuser mit Kabelkanälen vom Dach bis zum Stromzähler bauen. Wer eine Solaranlage möchte, kann sie so einfach anschließen. Will man das nicht oder muss die Anlage kleiner werden, weil die Familie größer wird und man eine Gaube braucht, ist das auch kein Problem. Wenn man auf diese latenten Bedürfnisse Rücksicht nimmt, lässt man den Menschen Bewegungsfreiheit.

KING'S CROSS STATION

Das Thema Nachhaltigkeit beschäftigt die niederländischen Verbraucher deutlich weniger als die deutschen und die französischen. Außerdem verwenden wir eine sehr eng gefasste Definition. Das ist unter anderem der BPD-Studie *Wohnungsmärkte im Vergleich* von 2014 zu entnehmen. Während es bei Nachhaltigkeit in den Niederlanden hauptsächlich um Energie geht, steht in Deutschland und auch in Frankreich die sozialökonomische und kulturelle Nachhaltigkeit im Mittelpunkt. Bei dieser sozialen Nachhaltigkeit geht es unter anderem über die Zusammensetzung eines Wohngebiets, die Einrichtungen, die Mobilität.

In dieser Hinsicht ist für mich und viele Fachkollegen das Londoner Viertel King's Cross Station ein gelungenes Beispiel für nachhaltige Gebietsentwicklung. In allen Besprechungen dieses Teils von London kommt das Wort „Energie“ nirgendwo vor, sondern hier geht es

um Identität, Zusammenhalt und Lebendigkeit. Es ist ein Viertel, in dem man gern wohnt und sich aufhält. Wenn es um nachhaltige Gebiete geht, ist King's Cross Station eine ideale Inspirationsquelle und ein Anstoß zur Neudefinierung des Begriffs „nachhaltiges Entwickeln“ in unserer Branche.



HIGHLIGHTS

Bei unserem Weg hin zu Nullenergiewohngebieten sind Technik und Innovation ein wesentlicher Faktor, aber sie sind nicht die definitive Antwort.

- Es wird Zeit, dass wir die Ambitionen der Branche - Entscheidungsträger, Entwickler, Baufirmen - in Bezug auf Nachhaltigkeit mit den Interessen und Bedürfnissen der Verbraucher verknüpfen.

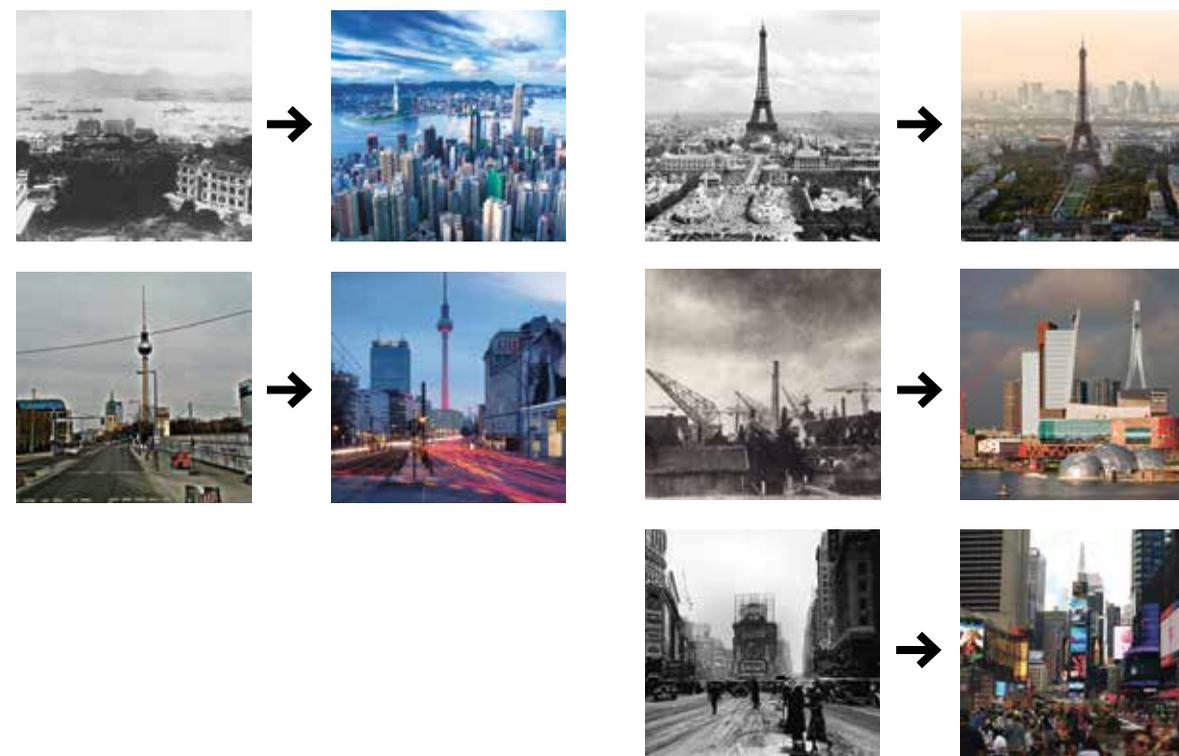
- Bei einem nachhaltigen Gebiet geht es um Identität, Zusammenhalt und Lebendigkeit. Es ist ein Gebiet, in dem man gern wohnt und sich aufhält.

ONLINE

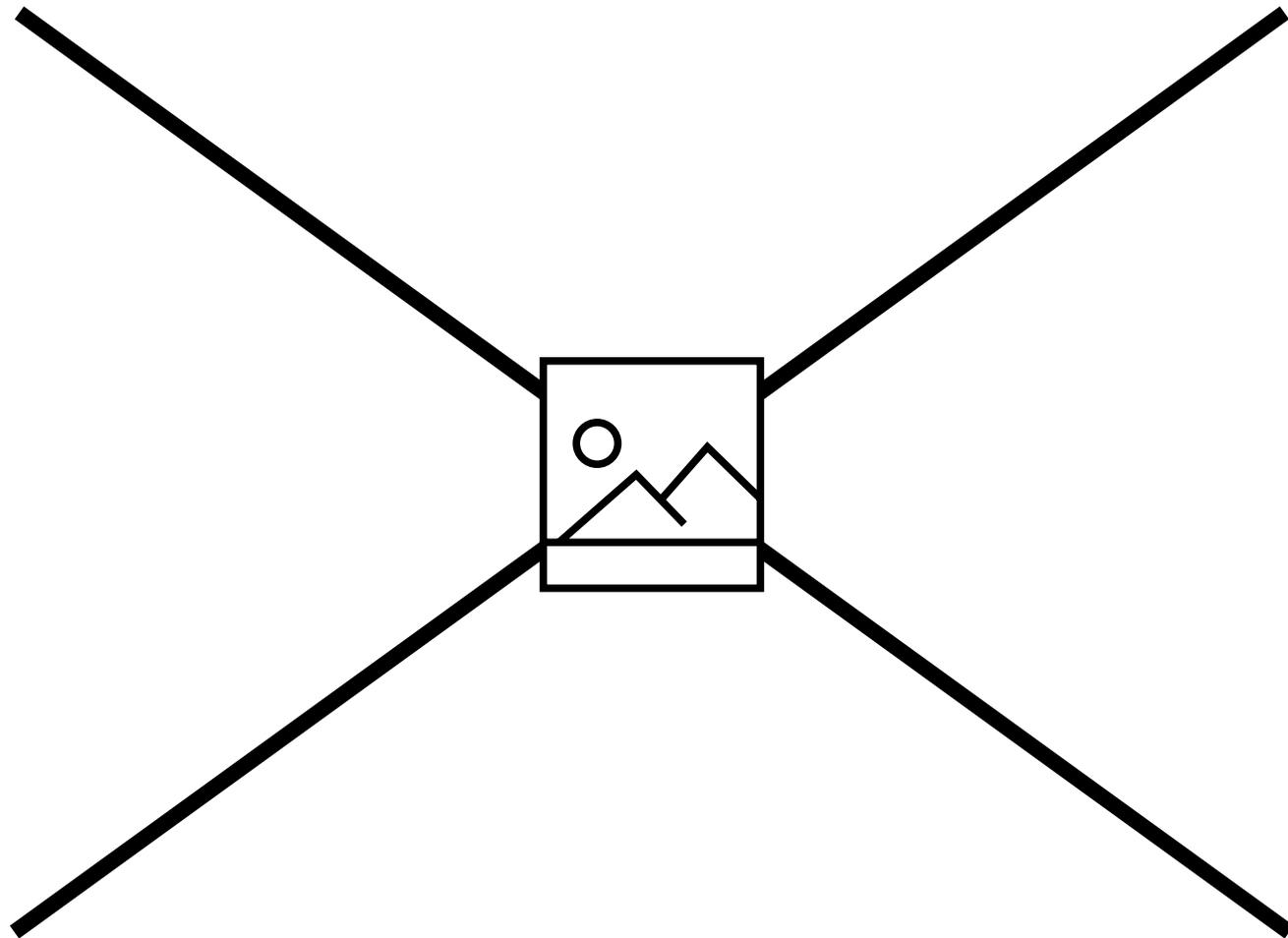
bpdeurope.com
 @basvandegriendt

CHANGE AND THE CITY

In 115 Jahren kann sich vieles verändern, wie die folgenden Stadtaufnahmen von Hongkong von 1900 und 2015 zeigen. Sehen Sie sich die Fotos an und lassen Sie sich davon überraschen, wie auch andere Weltstädte eine bemerkenswerte Veränderung erfahren haben.

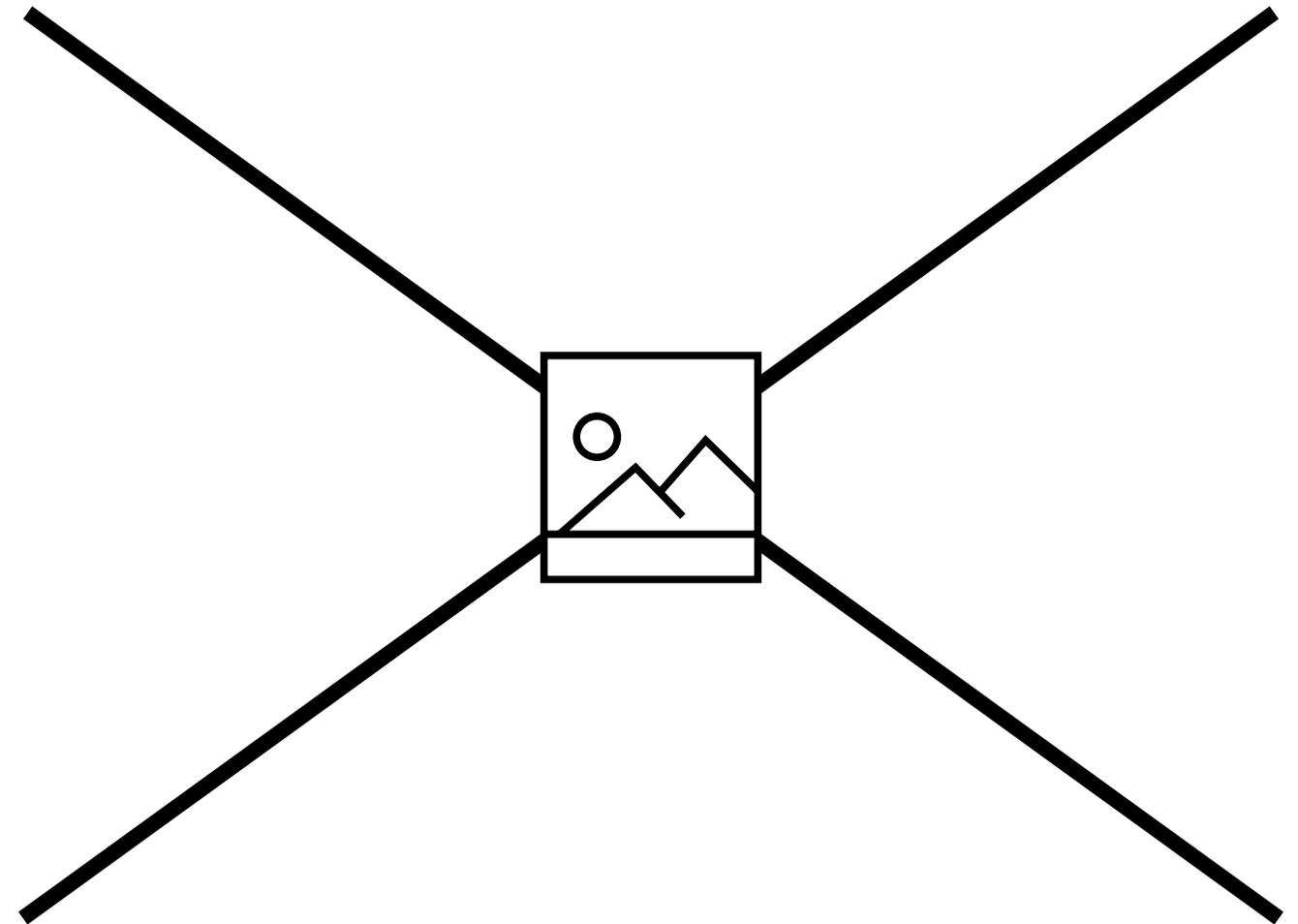


1910



Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

HONGKONG

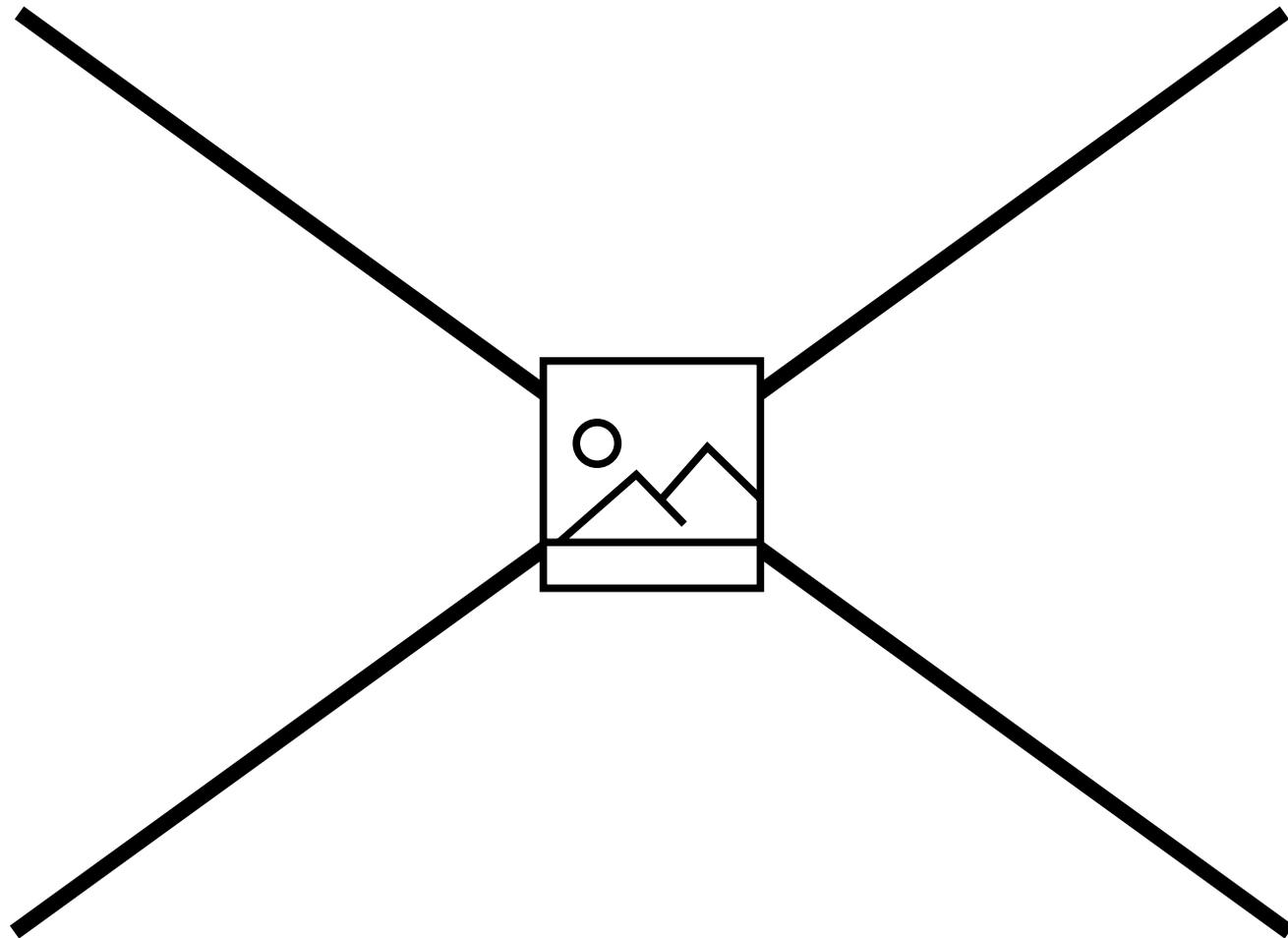


Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

1910 HATTE HONGKONG NUR 350.000 EINWOHNER, HEUTE SIND ES FAST 7,2 MILLIONEN. DIE MITTLERE BEVÖLKERUNGSDICHTE BETRÄGT ETWA 6.630 PRO QUADRATKILOMETER.

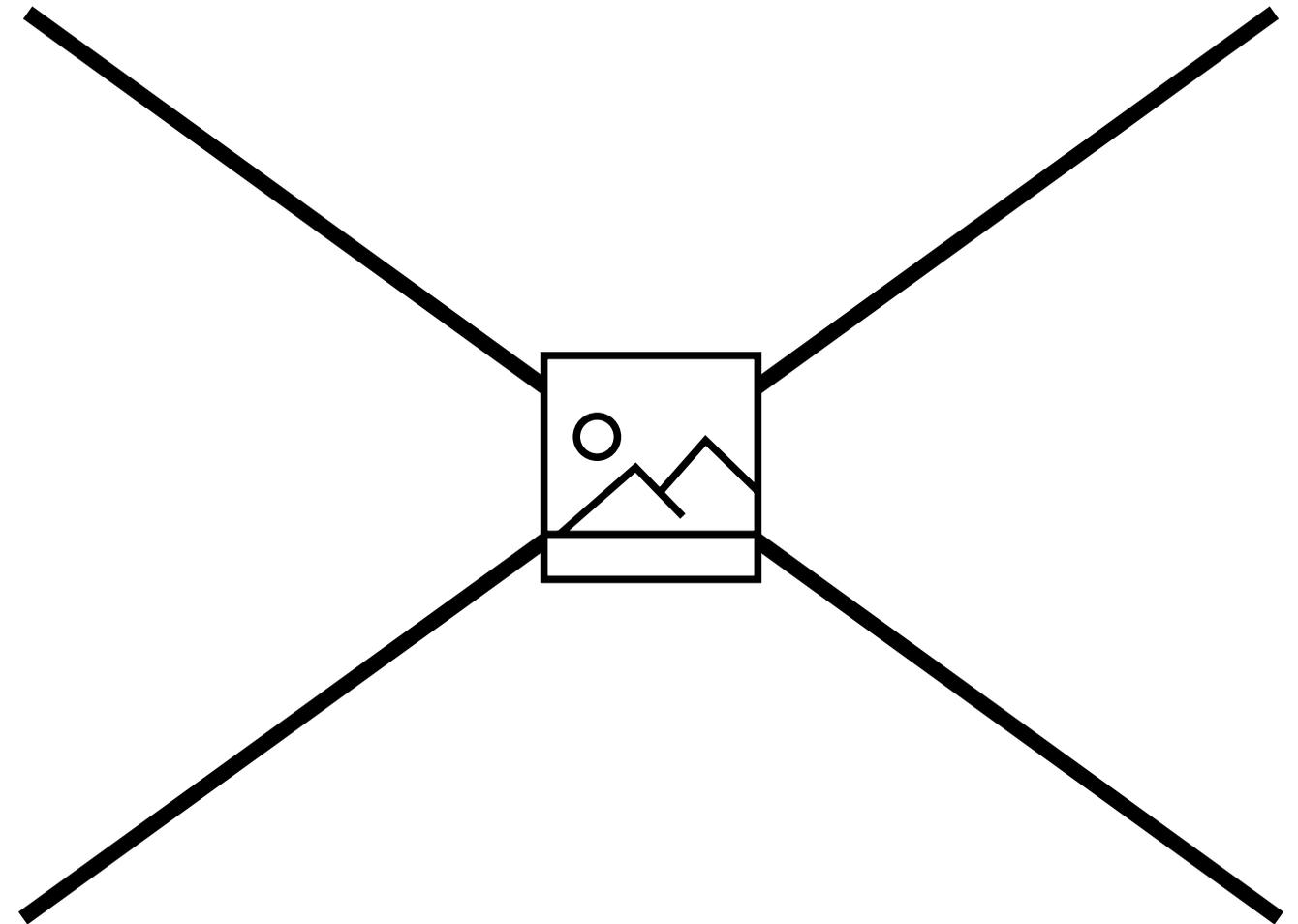
DIE TATSÄCHLICHE BEVÖLKERUNGSDICHTE VARIERT IN DEN EINZELNEN VIERTELN STARK. IM STADTZENTRUM MIT SEINEN WOLKENKRÄTZERN WOHNEN TEILS MEHRERE ZEHNTAUSEND MENSCHEN AUF EINEM QUADRATKILOMETER! DIE ENORME EXPANSION DER STADT IST VOR ALLEM AUF VICTORIA HARBOUR ZURÜCKZUFÜHREN, DEN HAFEN, DER DIE STADT ZU EINEM WICHTIGEN HANDELSPLATZ GEMACHT HAT.

1900



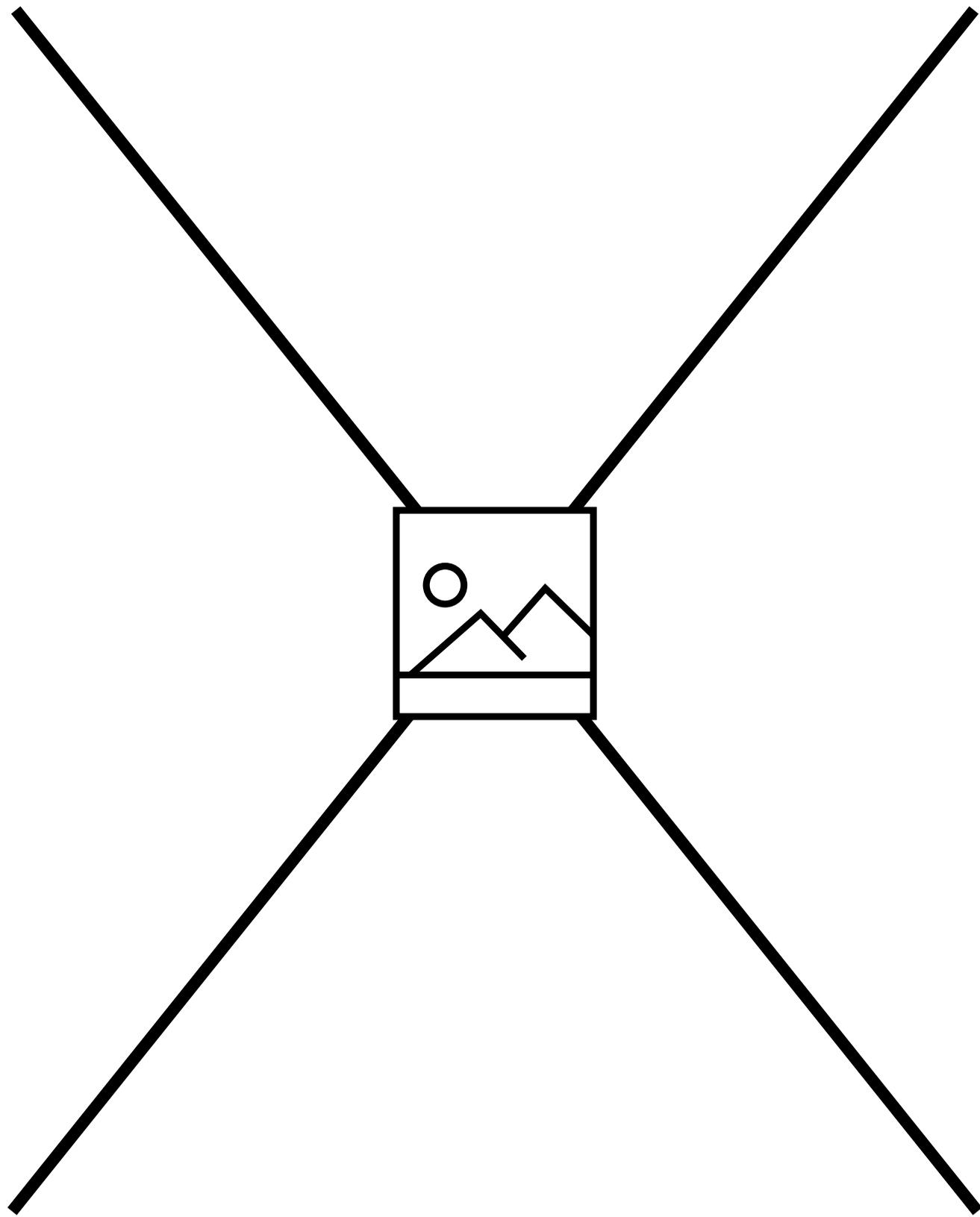
Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

PARIS

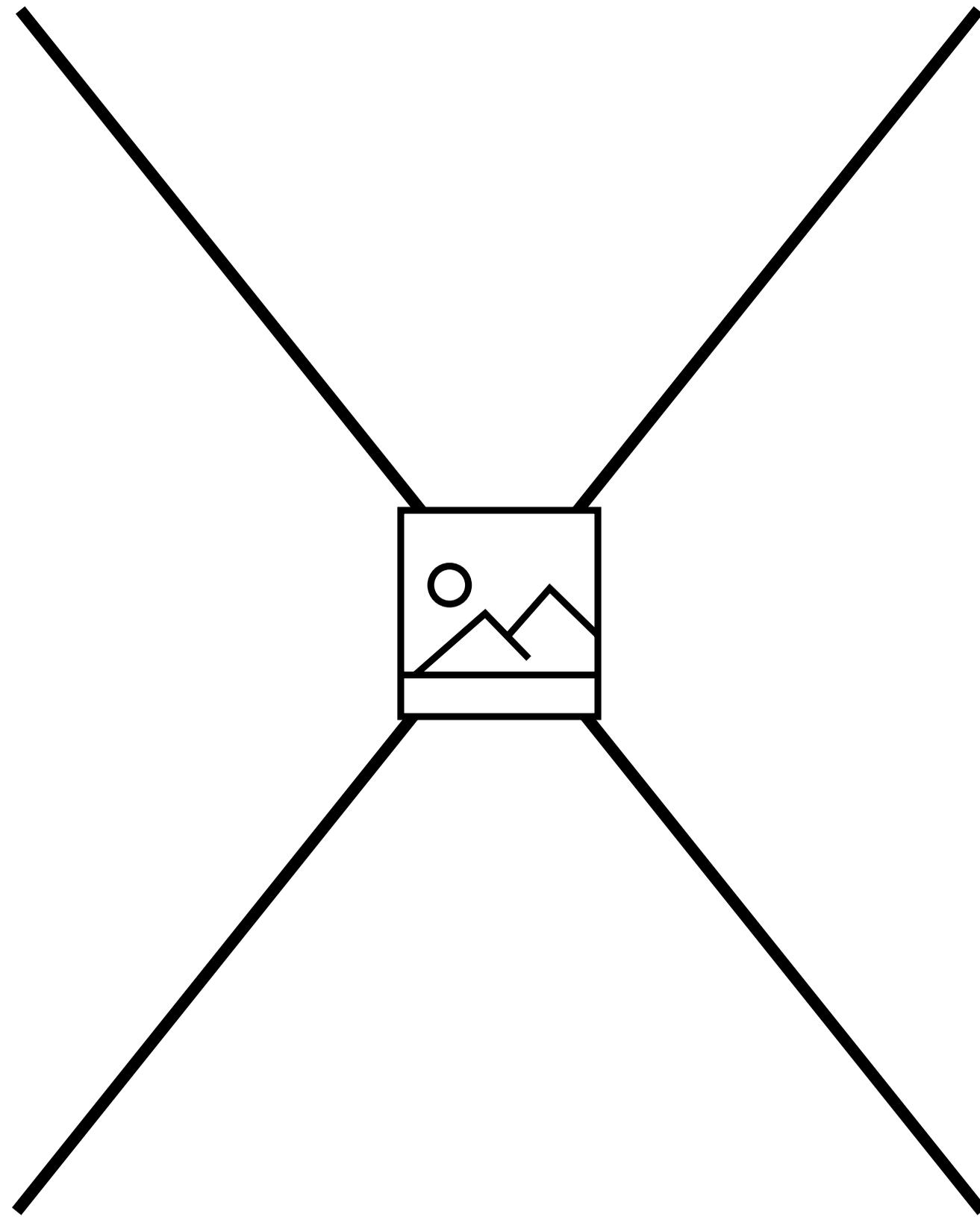


Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

PARIS WAR UM 1900 BEREITS EINE SEHR WOHLHABENDE STADT. DAS ZEIGTE SICH VOR ALLEM IN DER KUNST, DER MODE UND DER CHARAKTERISTISCHEN PARISER ARCHITEKTUR. DIESER UMSTAND UND DAS NACHTLEBEN ZOGEN UNZÄHLIGE TOURISTEN AN. 1900 WOHNTE BEREITS **2,7 MILLIONEN** MENSCHEN IN PARIS, HEUTE SIND ES NOCH ETWA **2,25 MILLIONEN**. ZWISCHEN 1950 UND 1990 SANK DIE BEVÖLKERUNGSZAHL, DA VIELE FAMILIEN DER MITTELSCHICHT IN DIE AUSSENBEZIRKE ABWANDERTEN. SEIT ANFANG DES 21. JAHRHUNDERTS WÄCHST DIE BEVÖLKERUNG WIEDER, VOR ALLEM DURCH DIE STEIGENDE ZAHL JUGENDLICHER.

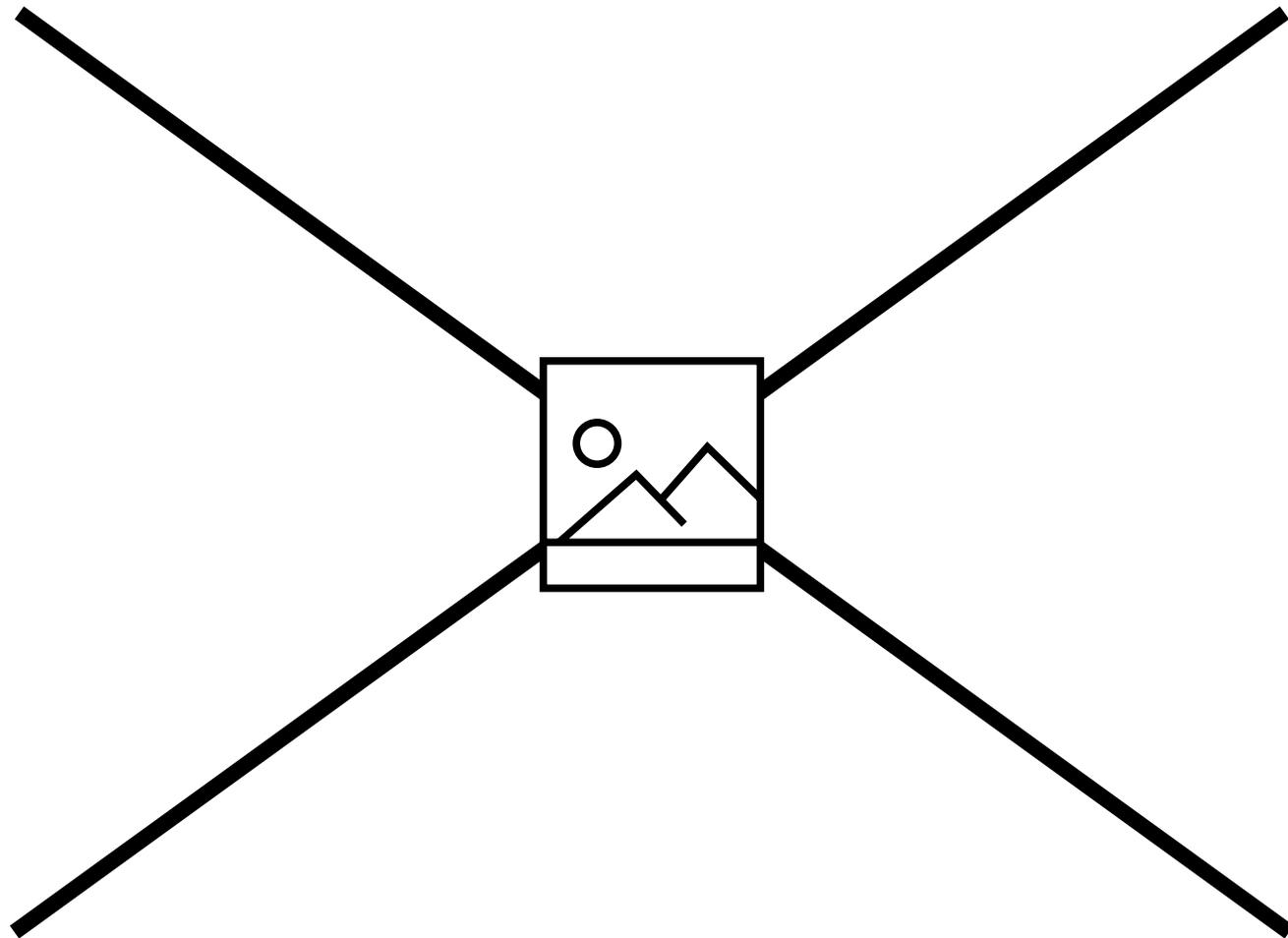


Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.



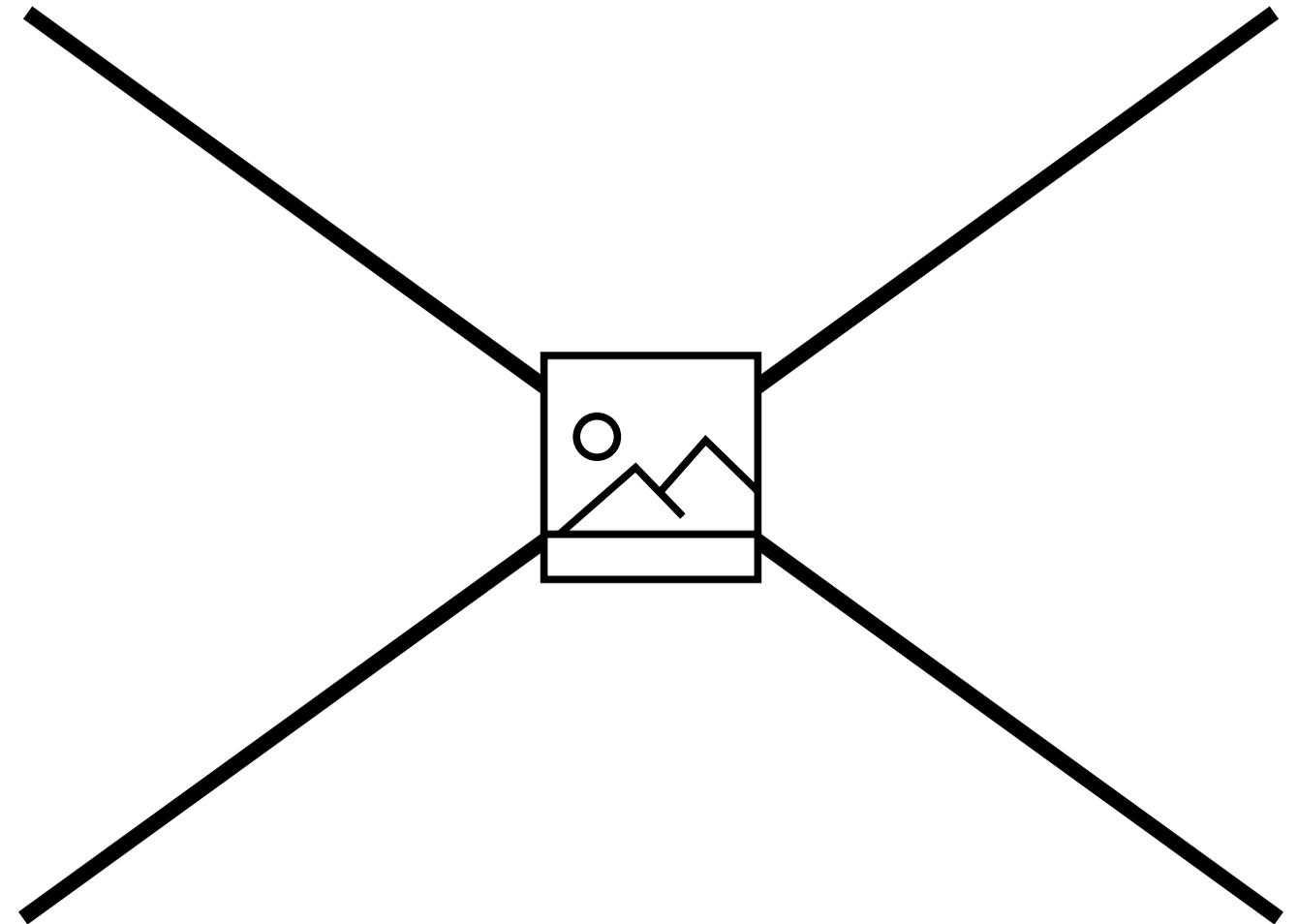
Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

1910



Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

ROTTERDAM



Dieses Foto ist urheberrechtlich geschützt und nur in der gedruckten Version des Magazins verwendet.

DIE ARCHITEKTONISCHE KULTUR, FÜR DIE ROTTERDAM HEUTE INTERNATIONAL BEKANNT IST, HAT IHREN URSPRUNG IM **20. JAHRHUNDERT**. DER BAU NEUER HAFENABSCHNITTE UND KAIS BRACHTE WIRTSCHAFTSWACHSTUM UND EINE STEIGENDE EINWOHNERZAHL MIT SICH. AUCH DAMALS HATTE DIE STADT DEN MUT, ARCHITEKTEN FREIEN SPIELRAUM ZU LASSEN, WIE DIE BEKANNTE VAN NELLE-FABRIK BEWEIST. NACH DEM BOMBARDEMENT 1940 MUSSTE DIE INNENSTADT FAST VOLLSTÄNDIG WIEDERAUFGEBAUT WERDEN. DAS GESCHAH UNTER DER FEDERFÜHRUNG PRAGMATISCHER ARCHITEKTEN, WOBEI RÄUMLICHE QUANTITÄT DAS OBERSTE GEBOT WAR. IN DEN LETZTEN JAHREN WURDEN AUF UND UM DEN WILHELMINAPLEIN UND DEN WILHELMINAPIER MARKANTE HOCHHÄUSER GEBAUT, WESHALB DIE STADT DEN SPITZNAMEN „MANHATTAN AN DER MAAS“ BEKAM. INZWISCHEN ZÄHLT ROTTERDAM FAST **620.000 EINWOHNER**.



1935



NYC

DASS NEW YORK EINE MEGASTADT IST, LIEGT VOR ALLEM AN DEN ZAHLLOSEN MIGRANTEN, DIE ÜBER NEW YORK INS LAND KAMEN. OFT ZOGEN SIE NICHT WEITER INS LAND HINEIN, SONDERN LIESSEN SICH IN NEW YORK NIEDER. DURCH DIESE MIGRANTEN, DIE ZUMEIST EINFACHE ARBEITER WAREN, ENTWICKELTE SICH DIE INDUSTRIE BESONDERS GUT, WAS DIE STADT WEITER WACHSEN LIESS. DAS ZOG WIEDERUM NOCH MEHR MIGRANTEN AN. HEUTE HAT NEW YORK ETWA 8,5 MILLIONEN EINWOHNER, 1924 WAREN ES „NUR“ 3 MILLIONEN. DANK DER GROSSEN KULTURELLEN DIVERSITÄT WERDEN IN DER STADT ÜBER 170 SPRACHEN GESPROCHEN.



ILLUSTRATION TZENKO

Prof. Dr. Michael Voigtländer ist Leiter der Abteilung Finanz- und Immobilienmärkte des Instituts der deutschen Wirtschaft in Köln.

FLORIERENDER NEUBAU

Warum wollen immer mehr Deutsche in kleinen oder großen Neubauvierteln wohnen? Professor Dr. Michael Voigtländer vom Institut der deutschen Wirtschaft in Köln über die Hintergründe dieser Entwicklung.

2009 ERREICHTE die Bautätigkeit in Deutschland mit nur 140.000 Wohnungen einen absoluten Tiefpunkt. Wegen der ungünstigen demografischen Entwicklung sah es ganz danach aus, dass sich dieser Trend fortsetzen würde. Aber anno 2015 ist alles ganz anders. Seit 2010 steigt in Deutschland die Zahl der Einwanderer. Dadurch nimmt vor allem in den Großstädten die Einwohnerzahl stark zu, sowohl unter der inländischen als auch der ausländischen Bevölkerung. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: die günstigere Beschäftigungslage, gute Ausbildungsmöglichkeiten und eine gute Infrastruktur sowie nicht zu vergessen die kürzeren Wege, die in einer Gesellschaft, in der Zeit eine immer größere Rolle spielt, ein gewichtiges Argument sind. In den deutschen Städten sind die Entfernungen, um einander zu treffen, relativ kurz. Man verliert also relativ wenig wertvolle Zeit für Reisen. Allein schon in Berlin wächst die Bevölkerung jährlich um 40.000 Einwohner. Um dieses Wachstum verkraften zu können, werden in der

Hauptstadt nach Berechnungen des IW Köln (Institut der deutschen Wirtschaft Köln – Red.) jährlich über 15.000 Neubauwohnungen benötigt. In ganz Deutschland müssen pro Jahr mindestens 225.000 neue Wohnungen erstellt werden. Die Bedürfnisse der Bewohner haben sich in den letzten Jahrzehnten drastisch verändert. In den 60er bis 70er Jahren wurden viele Häuser und Wohnungen für Familien gebaut. Heute steigt dagegen die Zahl der Zwei- und Einpersonenhaushalte. Auch aus qualitativen Gründen ist die Nachfrage nach Neubauten größer denn je. Strenge Energieeffizienznormen werden oft nur in Neubauten auf wirtschaftlich sinnvolle Weise erreicht, während energiesparende Häuser bei den Bestandswohnungen die Ausnahme

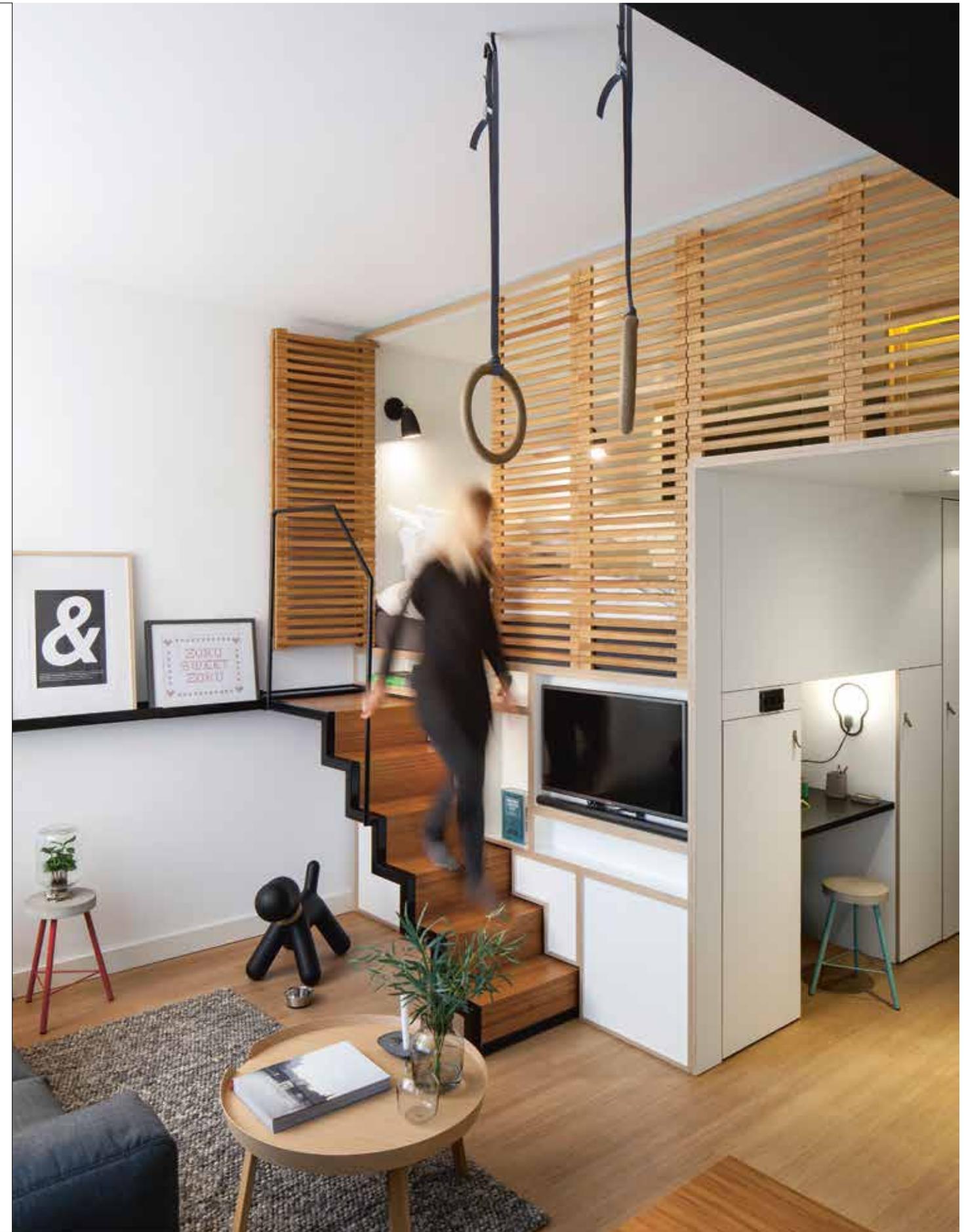
„DIE BEDÜRFNISSE DER BEWOHNER HABEN SICH IN DEN LETZTEN JAHRZEHNEN DRASTISCH VERÄNDERT“

sind. Auch eine seniorengerechte Ausstattung ist in Neubauwohnungen einfacher zu verwirklichen. Das Durchschnittsalter der Käufer steigt nämlich und viele wollen bis ins hohe Alter in ihrer eigenen Wohnung bleiben. Vor allem in Wohnungen aus den 60er und 70er Jahren sind rollstuhlgerechte Badezimmer und Türbreiten oft nicht möglich und Aufzüge fehlen zumeist. Bei diesen Häusern sind die Modernisierungskosten in vielen Fällen unverhältnismäßig hoch, während Neubauwohnungen sehr einfach barrierefrei gebaut werden können. Größere Neubauprojekte haben noch einen zusätzlichen Vorteil: Personen mit ähnlichem Hintergrund werden zu Nachbarn. So entstehen schneller und einfacher Kontakte und das fördert den sozialen Zusammenhalt. Es gibt also genügend Gründe, warum Neubauwohnungen vor allem in den florierenden Großstädten in Deutschland wieder so beliebt sind.

Prof. Dr. Michael Voigtländer
 @mvoiglaender

WIE FEIN IST KLEIN?

Großzügig Wohnen war sehr lange der Trend: je größer desto besser. Aber mittlerweile ist klein Wohnen im Kommen, besonders in Städten. Junge Stadtbewohner bevorzugen eine kompakte, erschwingliche Wohnung in zentraler Lage – ein Trend mit Vorteilen, aber auch mit Schattenseiten.



„STADTBEWOHNER BEGNÜGEN SICH AUCH MIT EINER KLEINEREN WOHNUNG, ABER DANN MÜSSEN DIE LAGE UND DIE QUALITÄT STIMMEN“

KLEINERE WOHNUNGEN sind ein weltweiter Trend. Klein, kleiner, am kleinsten scheint die Devise. In New York werden im Rahmen des Entwicklerwettbewerbs *adAPT NY City* Wohnungen ab 23 m² gebaut. Aber das ist längst nicht die Untergrenze. In Seoul wurden dieses Jahr im Rahmen des Song-Pa Micro Housing-Projekts acht Mikroapartments mit nur 11 m² Größe fertiggestellt, komplett mit flexiblen Schiebewänden. Das Londoner Architektenbüro Horden Cherry Lee erstellte bereits 2001 zusammen mit Studenten der TU München das „m-ch“, ein sieben Quadratmeter(!) micro-compact home für Studenten, Geschäftsleute, Sportler und „Wochenendpendler“.

Das sind natürlich Extrembeispiele, aber auch in Ländern wie Deutschland, Frankreich und den Niederlanden ist kompaktes Wohnen im Vormarsch. Klein zu wohnen, bedeutet in diesen Ländern (siehe auch den Kasten zur Situation in Frankreich), eine Wohnung zwischen ca. 19 - 50 m² zu haben. Die kleinsten Neubauwohnungen gibt es in Deutschland: Einzimmerwohnungen, die mit allem Komfort ausgestattet sind und zumeist möbliert übergeben werden. In den Niederlanden und in Frankreich geht es öfter um Zweizimmerwohnungen. Einzimmerwohnungen werden dort eher an Studenten vermietet und sind oft unter den Bestandswohnungen zu finden. Was für alle Länder gilt: Je beliebter die Stadt, desto kleiner die Wohnungen und desto mehr kleine Wohnungen werden gebaut.



GUILLAUME NOUGARET UND MARIE-THÉRÈSE PONTIER, BEIDE LEHRER

„Wir wohnen seit zehn Jahren in einer bescheidenen 26-m²-Wohnung im zwanzigsten Arrondissement von Paris. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist jede Adresse in der Stadt innerhalb von zwanzig Minuten erreichbar. Der Bois de Vincennes, Geschäfte, Märkte, Kultur- und Freizeiteinrichtungen: alles ist um die Ecke. Grund genug, um auf jeden Fall nicht in einen Pariser Außenbezirk umzuziehen, wo wir für dasselbe Geld eine viel größere Wohnung bekommen könnten. Wir sehen voller Vertrauen der Geburt eines Kindes in unserer kleinen Zweizimmerwohnung entgegen. Das ist eine gute Gelegenheit, um gründlich aufzuräumen und ein Schlafsofa anzuschaffen.“

IN ERSTKLASSIGEM ZUSTAND

Die Neubauprojekte mit kleinen bis sehr kleinen Wohnungen sind die Antwort auf die steigende Zahl von Zwei- und vor allem Einpersonenhaushalten in Städten. So ist „AdAPT“ eine Reaktion auf den weiteren Anstieg der Einwohnerzahl von New York um 600.000 bis 2030.

Bei diesem Wachstum geht es überwiegend um kleine Haushalte; in Manhattan wohnen bald fast die Hälfte der Einwohner allein.

Überall auf der Welt gewinnen die Städte an Beliebtheit und das bedeutet, dass immer mehr Haushalte auf derselben Fläche in den Stadtzentren untergebracht werden müssen. Denn auch das ist klar: Stadtbewohner begnügen sich auch mit einer kleineren Wohnung, aber dann müssen die Lage und die Qualität stimmen. Die Wohnung muss in der Nähe all dessen sein, was eine Stadt zu bieten hat, und einen guten Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel besitzen.

Dieser Trend zeigt sich deutlich in der Studie „Wohnungsmärkte im Vergleich“, die BPD 2011 erstmals in den drei Kernländern veröffentlichte, in denen Bouwfonds Property Development (BPD) als



FOTOS: KITOKU STUDIO PARIS.

Gebiets- und Projektentwickler aktiv ist: in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden. Das Resultat war eine umfangreiche Übersicht über die Unterschiede und Gemeinsamkeiten, wobei der Fokus auf der Beschreibung 22 wirtschaftlich starker, nordwesteuropäischer Ballungsräume lag. Aus der jüngsten Ausgabe von 2014 geht hervor, dass vor allem in Deutschland der Anstieg der Bau- und Grundstückskosten vom Verbraucher durch die Wahl einer kleineren Wohnung kompensiert wird. In anderen Punkten macht man dagegen keine Zugeständnisse: Wohnungen müssen in erstklassigem Zustand sein, ganz gleich wie klein sie sind.

FOKUS AUF EINZIMMERWOHNUNGEN

Investoren sind sich der wachsenden Nachfrage nach kleinen bis sehr kleinen Wohnungen bewusst und nehmen sie ernst. Nach Ansicht von Dick Hasselbring,

CEO der Investmentgesellschaft Hamburg Trust, geht es hier um einen eindeutigen Trend. Sein Unternehmen übernahm im vergangenen Jahr zwei Projekte in diesem Marktsegment: „Neuer Hühnerposten“ in Hamburg und „Little East“ in Frankfurt am Main. Es sind große Projekte mit 353 (Hamburg) bzw. 272 (Frankfurt) Ein- und Zweizimmerwohnungen. Hasselbring kommt zu dem Schluss, dass zwei Faktoren diese Entwicklung vorantreiben: „Wir merken, dass die Preise für Wohnraum in der Stadt ganz allgemein immer mehr ein Thema werden. So haben wir beispielsweise schon zuvor mit BPD in Hamburg ein Projekt für Zwei- bis Fünzimmerwohnungen realisiert, aber wir sehen, dass die Nachfrage nach den größeren Wohnungen zurückgeht.“

Neben den festen Bewohnern der Stadt – beispielsweise Studenten, die nach dem Studium in der Stadt bleiben



„STÄDTE MÜSSEN MEHR PARKS UND ANSPRECHENDE ÖFFENTLICHE FLÄCHEN ANLEGEN, UM SO EINEN AUSGLEICH FÜR DEN PLATZMANGEL IN WOHNUNGEN ZU SCHAFFEN“

– registriert Hasselbring einen Trend hin zu „vorübergehenden“ Bewohnern. Das ist vor allem in den sieben größten Städten Deutschlands zu erkennen: „Die Städte werden immer mehr auch die Domäne von Menschen, die sich nicht die ganze Woche über dort aufzuhalten brauchen: Pendler, Arbeitsnomaden. Sie kommen von außerhalb, wollen aber in der Stadtmitte wohnen.



TOM GUGGER,
WEBENTWICKLER IN KÖLN

„Ich habe eine 54 m² große Neubauwohnung im BPD-Projekt Süd.Flügel, die 2016 fertiggestellt wird. Ich kenne den Standort gut, weil ich bereits in der Straße wohne, in der das Projekt gebaut wird. Zurzeit wohne ich auf 30 m², ich habe also schon einige Erfahrung mit einer kleinen Wohnung gesammelt. Ich werde keine Dinge wegwerfen, wenn ich umziehe; ich nehme nichts mit, kaufe alles neu. Bis jetzt pendele ich noch zwischen Köln und meinem anderen Haus in Österreich. Ich habe etwa ein Jahr lang eine neue Wohnung gesucht. Eine Bestandswohnung wollte ich nicht und auch keine Mietwohnung: Die Mieten in der Stadt steigen immer weiter. Da stieß ich plötzlich auf dieses Projekt. Ich hätte vielleicht lieber etwas mehr Platz gehabt, aber diese Wohnung hat einen großen Vorteil: die Südlage, mit einer schönen Terrasse und freier Aussicht auf eine Grünfläche. Die Lage in der Stadt ist ideal für mich; es gibt genügend Platz, um ein Stück zu joggen, und es sind öffentliche Verkehrsmittel in der Nähe. Mein Auto habe ich inzwischen sogar weggegeben, ich erledige alles per Bahn.“

Meistens suchen sie dann eine Einzimmerwohnung.“ Diese Einzimmerwohnung ist bei den erwähnten Projekten in Hamburg und Frankfurt 19 – 21 m² groß, komplett eingerichtet und möbliert (Bett und Matratze, Schrank, Tisch mit zwei Stühlen) und verfügt über eine Fußbodenheizung. Die Küchenausstattung besteht ausschließlich aus Produkten deutscher Marken. Es sind Mietwohnungen, die für mindestens sechs Monate auf dem Markt angeboten werden. Das Interesse an diesem Nischenprodukt ist groß, erklärt Hasselbring. „In Frankfurt haben wir drei Viertel der Wohnungen für einen Zeitraum von zehn Jahren an die Deutsche Bahn vermietet. In anderen Städten sehen wir ein vergleichbares Interesse großer Unternehmen. Sie suchen nach guten Unterbringungsmöglichkeiten für ihre Arbeitnehmer. Die deutschen Großstädte können sich damit als interessante Wirtschaftsstandorte auszeichnen.“

Es fällt auf, dass die Zahl der Parkplätze für diese Wohngebäude relativ gering ist. Der CEO von Hamburg Trust hierzu: „Wir sehen, dass die Bewohner hier lieber ein Auto mieten oder öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Deshalb kommt es auch auf die Lage an. In Hamburg liegt unser Projekt in 600 Meter Entfernung zum Hauptbahnhof. Wer braucht noch ein Auto? Es ist ein Trend, der auch in anderen städtischen Wohngebieten zu erkennen ist. Sogar in Gebieten wie dem Europagarten in Frankfurt geht der Autobesitz zurück.“

BEDARF AN GRÜNFLÄCHEN

Für Haushalte in der Stadt ist es die Lösung. Entwickler und Investoren sehen gute Möglichkeiten, Städte sehen, wie ihre Einwohnerzahl steigt – klein Wohnen scheint nur Vorteile zu haben. Trotzdem hat die scheinbare Erfolgsstory durchaus ihre Schattenseiten. So ist klein nicht immer gleichbedeutend mit erschwinglich, im Gegenteil. Ein Teil der bereits erwähnten 55 Mikrowohnungen in New York wird als Wohnung



mit Mietpreisbindung angeboten, die Monatsmieten liegen hier zwischen 914 und 1.870 Dollar. Der Rest wird zu marktüblichen Preisen vergeben, und dann gilt in New York: the sky is the limit. Damit treiben die Einzimmerwohnungen die Preisspirale in dieser Stadt eher in die Höhe, als dass sie für eine Abkühlung des überhitzten Marktes sorgen. Ein anderer negativer Aspekt, der manchmal vergessen wird, ist der Bedarf an Grünflächen und Platz in der unmittelbaren Umgebung. Wer in einer kleinen Wohnung wohnt, will wenigstens im Freien Platz haben. Deshalb müssen Städte mehr Parks und ansprechende öffentliche Flächen anlegen, um so einen Ausgleich für den Platzmangel in Wohnungen zu schaffen. So gesehen hat die „Intensivierung“ der Nutzung städtischer Flächen und die Steigerung des Wohnungsbaus Grenzen: Es muss Raum zum Atmen bleiben. Das gilt auch für die Mobilität: Städte, die die Zahl der kleinen Haushalte in ihrem Gebiet deutlich erhöhen wollen, müssen über ein sehr gutes ÖPNV-System verfügen. Ein Auto zu parken ist nämlich oft nicht möglich oder extrem teuer:



BEZAHLBARER WOHNRAUM IN DEN NIEDERLANDEN

Erschwingliche Wohnungen in der Stadt sind auch in den Niederlanden ein viel besprochenes Thema. Bei dem Projekt Oostpoort Oost setzen sich BPD als Entwickler und die Stadt Amsterdam aktiv mit der steigenden Nachfrage nach bezahlbaren Einsteigerwohnungen auf dem Wohnungsmarkt auseinander. Die zwölf Studios sind 35 m² groß und verfügen über eine eingerichtete Küche und Badezimmer, Fußbodenheizung, Videosprechanlage und Glasfaserkabelanschluss. Mit diesem Projekt sollen gezielt Amsterdamer mit einem Einkommen bis € 42.000 angesprochen werden, die von einer Mietwohnung in die erste Eigentumswohnung wechseln wollen.



MAQUETTE PARIJS. FOTO:
KITOKU STUDIO PARIS

„HABITER PETIT“ IN FRANKREICH

Anfang dieses Jahrhunderts explodierten die Häuserpreise in Frankreich. Seitdem ist das Thema klein(er) Wohnen hier noch immer aktuell. Auch in Frankreich steigt die Zahl der kleineren Haushalte in den letzten Jahren rasch. In den Millionenstädten (Paris, Lyon, Marseille und Lille) beträgt der Anteil der Ein- und Zweipersonenhaushalte inzwischen 66 Prozent. Sie suchen vor allem Ein- und Zweizimmerwohnungen,

besonders wenn sie neu in der Stadt sind. Im Wohnungsbestand von Frankreich insgesamt sind die kleinen Wohnungen nicht gerade überrepräsentiert (19 Prozent), aber in den Städten ist die Situation anders. Paris steht - selbstverständlich - an der Spitze: Die Ein- und Zweizimmerwohnungen machen hier 55 Prozent des Bestandes aus. In den übrigen Großstädten und mittelgroßen Städten liegt dieser Anteil zwischen einem

Viertel und einem Drittel. Französische Immobilienentwickler greifen diesen Trend aktiv auf. Von den neu verkauften Wohnungen sind inzwischen 40 Prozent kleine Wohnungen. Von einem Trend beim Anbieten sehr kleiner Wohnungen, wie in New York, kann noch keine Rede sein; die Wohnungsgrößen beginnen bei 40 m² für eine Zweizimmerwohnung. Die Frage, ob es damit für Familien immer schwieriger wird, in den

Innenstädten Wohnraum zu finden, muss differenziert beantwortet werden. Einerseits ja, da kleinere Wohnungen leichter zu verkaufen sind und größere Wohnungen immer öfter in kleinere aufgeteilt werden. Aber andererseits auch wieder nicht, da junge Familien eine erschwingliche Wohnung suchen und sich deshalb mit weniger Platz begnügen.

„DIE WICHTIGSTE FRAGE WIRD SEIN, OB DIE STÄDTE DAS BEVÖLKERUNGSWACHSTUM IN GEEIGNETER WEISE AUFFANGEN KÖNNEN“

Die Bewohner sehen sich dazu gezwungen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Und auf kleinem Raum zu wohnen, mag für Stadtpendler, die ihrer Wohnung ab und zu einen Kurzbesuch abstatten, seinen Reiz haben, aber Menschen, die keine andere Wahl haben, sehen das doch anders. Zu welchen Situationen der Platzmangel führen kann, zeigt „Trapped“, eine Fotoausstellung der Society for Community Organization aus Hongkong. Die Fotos illustrieren, wie in dieser Stadt ganze Familien mitunter auf ein paar Quadratmetern leben müssen.

LÄRM DER ANDEREN

Aber auch in Europa ist Platzmangel mitunter ein Problem. Aus einer Studie des Royal Institute of British Architects (RIBA) geht hervor, dass zu wenig Platz haben das größte Ärgernis ist, dem Menschen in ihrer Wohnung ausgesetzt sind. 47 Prozent erklären, dass der Platz für die Möbel nicht ausreicht, 57 Prozent klagen über zu wenig Stauraum und 28 Prozent leiden unter der Tatsache, dass man dem Lärm anderer nicht entkommen kann. Die neue Präsidentin des RIBA, Angela Brady, rief deshalb die englischen Entwickler dazu auf, „nicht noch einmal eine ganze Generation ärmlischer Wohnungen ohne Tageslicht und ausreichenden Platz“ zu errichten. Auch von Seiten der Wissenschaft wird gemahnt. Angesprochen auf den Bau von Mikroapartments in New York weisen Psychologen darauf hin, dass diese Wohnform vielleicht noch für junge Alleinstehende akzeptabel ist, aber für Paare mit einem oder mehreren Kindern kann es zu einem ernsthaften Mangel an Privatsphäre führen, mit entsprechenden Folgen wie beispielsweise Lernschwierigkeiten. In den kommenden Jahren wird die Entwicklung kleiner Wohnungen jedoch noch weiter zunehmen. Dafür sorgen der Zuzug in die Städte und die wachsende Zahl kleiner Haushalte. Architekten und andere Planer zeigen sich bei der Entwicklung verschiedenster

neuer Konzepte findig, oft sogar beim (einklappbaren) Mobiliar. Auch Behörden und Entwickler sehen Möglichkeiten. Die wichtigste Frage wird sein, ob die Städte das Bevölkerungswachstum in geeigneter Weise auffangen können. Es ist nicht schwer, kleine Mikrowohnungen aus der Fabrik aufeinanderzustapeln. Ob damit die Attraktivität und Lebensqualität der Stadt aufrechterhalten werden kann, ist eine andere Frage. Sie sind gewiss nicht für alle Haushalte geeignet, die in der Stadt ein gutes Zuhause suchen, das ist klar. Eine vor kurzem in den Niederlanden durchgeführte Untersuchung zeigt, dass immer mehr Einwohner in der Stadt bleiben. Und früher oder später wird das Mikroapartment für sie zu klein. Dann muss die nächste Stufe in der „Wohnungsleiter“ der Stadt auch vorhanden sein, sonst bleibt nur der Umzug an einen anderen Ort. Die Städte und die Entwickler stehen somit vor der Aufgabe, ein möglichst lückenloses Wohnungsangebot zu schaffen.



HIGHLIGHTS

Platzmangel ist das größte Ärgernis, dem Menschen in ihrer Wohnung ausgesetzt sind.

- Ein negativer Aspekt kleiner Wohnungen ist der Bedarf an Grünflächen und Platz in der unmittelbaren Umgebung.

- Architekten und andere Planer zeigen sich bei der Entwicklung verschiedenster neuer Konzepte findig, oft sogar beim (einklappbaren) Mobiliar.

FAKTEN & ZAHLEN ZU BPD



BPD IST EINER DER GRÖSSTEN Gebietsentwickler in Europa. Unser Unternehmen ist in den Niederlanden, Frankreich und Deutschland tätig. BPD hat Wohnungen und Wohngebiete für mehr als eine Million Europäer realisiert. In den Niederlanden und Deutschland ist das Unternehmen unter dem Namen BPD bekannt, in Frankreich als BPD Marignan. Die Größe und Komplexität der Gebiete, die BPD entwickelt, sind sehr unterschiedlich. BPD ist vor allem in den Niederlanden verantwortlich für die Entwicklung von Wohngebieten mit zum Teil mehreren Tausend Wohnungen, jedoch auch für Apartments in München, exklusive Villen in Nizza und Grundstückspartzen in der Amsterdamer Innenstadt, auf denen nur einige wenige Häuser gebaut werden können. Die Projekte von BPD können also sehr groß sein oder nur wenige Wohnungen umfassen. Das Unternehmen ist zugleich Projekt- und Gebietsentwickler.

LIVING ENVIRONMENTS

BPD möchte zu der Schaffung von 'living environments' beitragen: Wohnumfelder, die selbst auch lebendig sind. Wohngebiete die Ruhe bieten, aber auch zu Aktivitäten auf der Straße einladen und in denen die Bewohner mit viel Freude zusammen wohnen. BPD setzt sich für die Qualität der gebauten Umgebung ein. Dabei wird auf alles, was das Wohngefühl beeinflusst, besonders geachtet. Von der Einrichtung des öffentlichen Raumes bis hin zu den Grünanlagen. Von der architektonischen Abwechslung und Harmonie bis hin zur Sicherheit und Erreichbarkeit.

GEBIETSREGISSEUR

Das Gestalten und Entwickeln von neuen Wohngebieten bringt viele Anforderungen und Rücksprachen mit Beteiligten mit sich. Fast immer ist eine Anzahl von Parteien involviert, darunter (lokale) Verwaltungsbehörden, Stadtplaner, Architekten und Bauunternehmen. Als guter Organisator spielt BPD in den Entwicklungsprozessen, die oft Jahre dauern, häufig die Rolle von Initiator und Regisseur. Wenn möglich, erhalten wir in den neuen Wohngebieten vorhandene Gebäude oder Infrastruktur. Bauen ist weiterbauen, in einem neuen Wohnviertel sollten Gegenwart und Vergangenheit spürbar sein.

REGIONALBÜROS

Einen europäischen Wohnungsmarkt gibt es nicht. In den Ländern Frankreich, Deutschland und den Niederlanden sind große regionale Unterschiede zu beobachten. In einer niederländischen Provinzstadt kann es eine große Nachfrage nach Einfamilienhäusern mit einem Garten nach Süden hin geben, während in Hamburg oder Lyon vor allem Luxusapartements gefragt sind – besonders wenn sie einen Blick auf die Elbe bzw. die Rhône bieten. Mit einer Vielzahl von Büros in den drei Ländern ist BPD mitten in den lokalen Wohnungsmärkten vertreten. Es gibt keinen Trend, der uns entgeht.

GEBORNEN IN DEN NIEDERLANDEN, IN EUROPA GEWACHSEN

BPD wurde 1946 von einer Gruppe niederländischer Gemeinden gegründet. In den Jahren der großen Wohnungsnot ermöglichten wir durch unsere kommunalen Fonds den Bau von Häusern. Diese Vorgehensweise hat einen großen Bedarf abgedeckt. Heute stehen in den Niederlanden fast 310.000 Häuser, die mit Hilfe unseres Unternehmens realisiert worden sind.

Inzwischen ist BPD zu einem renommierten Projekt- und Gebietsentwickler mit fast dreißig Niederlassungen in Europa gewachsen. Jedes Jahr werden mehrere Tausend Häuser und Wohnungen übergeben, die mit unserer Hilfe gebaut worden sind. Seit 2006 gehört BPD zur Immobiliengruppe Rabo Real Estate Group, eine hundertprozentige Tochter der Rabobank. Das gibt uns Ruhe und Raum für unser Unternehmen, so dass wir uns auf unser Fachgebiet konzentrieren können: Die Gestaltung und die Fertigstellung von 'living environments', von lebendigen Räumen.

Umsatz 2013 Milliarden € 1,3	Anzahl verkaufter Wohnungen 2014 über 7.800	In den letzten 10 Jahren verkaufte Wohnungen über 90.000	Seit der Gründung verkaufte Wohnungen über 310.000	Wohnungen im Portfolio über 75.000	Mitarbeiter über 800
---	---	---	---	--	-----------------------------------

ONLINE

- bpdeurope.com
- bpd.nl
- bpd-marignan.fr
- bpd-de.de

BPD

Westerdorpstraat 66
3871 AZ Hoevelaken,
Nederland
T +31 (0)33 253 97 00
www.bpdeurope.com
ontwikkeling@bpd.nl

GESCHÄFTSFÜHRUNG

- Walter de Boer, CEO von BPD
- Hayo Doornink, COO
- Carl-Jan Kreikamp, CFO

NIEDERLANDE

BPD ONTWIKKELING BV

HAUPTVERWALTUNG

Westerdorpstraat 66
3871 AZ Hoevelaken
Niederlande
T +31 (0)33 253 97 00
www.bpd.nl
ontwikkeling@bpd.nl
Walter de Boer, CEO

DEUTSCHLAND

BPD

IMMOBILIENENTWICKLUNG

GmbH

8 Niederlassungen
(+ 3 lokale Büros)
850 - 1.100 verkaufte
Wohnungen pro Jahr

KONTAKT

Lyoner Straße 15
60528 Frankfurt
T +49 (69) 509 579 2900
www.bpd-de.de
Franz-Josef Lickteig,
Geschäftsführer

NIEDERLASSUNG HAMBURG

Sachenstraße 8
20097 Hamburg
T 040 / 688 768-0
www.bpd-hamburg.de
Marcus Keller,
Niederlassungsleiter

**NIEDERLASSUNG
DÜSSELDORF**

Kanzlerstraße 8
40472 Düsseldorf
T 0211 / 537 29 - 0
www.bpd-duesseldorf.de
Tanja Kilger,
Niederlassungsleiterin

NIEDERLASSUNG KÖLN

Richard-Byrd-Straße 6a
50829 Köln
T 0221 / 949800-0
www.bpd-koeln.de
Tanja Kilger,
Niederlassungsleiterin

NIEDERLASSUNG STUTTGART

Silcherstraße 1
70176 Stuttgart
T 0711 / 65 67 95 - 3
www.bpd-stuttgart.de
Antonius Kirsch,
Niederlassungsleiter

NIEDERLASSUNG MÜNCHEN

Bachbauernstraße 1
81241 München
T 089 / 384768-0
www.bpd-muenchen.de
Achim Kleinert,
Niederlassungsleiter

NIEDERLASSUNG BERLIN

Mommsenstraße 73
10629 Berlin
T 030 / 889 27 65-10
www.bpd-berlin.de
Dirk Seidel,
Niederlassungsleiter

NIEDERLASSUNG NÜRNBERG

Pirckheimerstraße 9
90408 Nürnberg
T 0911 / 80 12 99-0
nuernberg@bpd-de.de
Frans-Josef Lickteig,
Niederlassungsleiter

**NIEDERLASSUNG FRANKFURT
AM MAIN**

Lyoner Straße 15
60528 Frankfurt
T +49 (69) 509 579 2900
frankfurt@bpd-de.de
Stefan Messemer,
Niederlassungsleiter

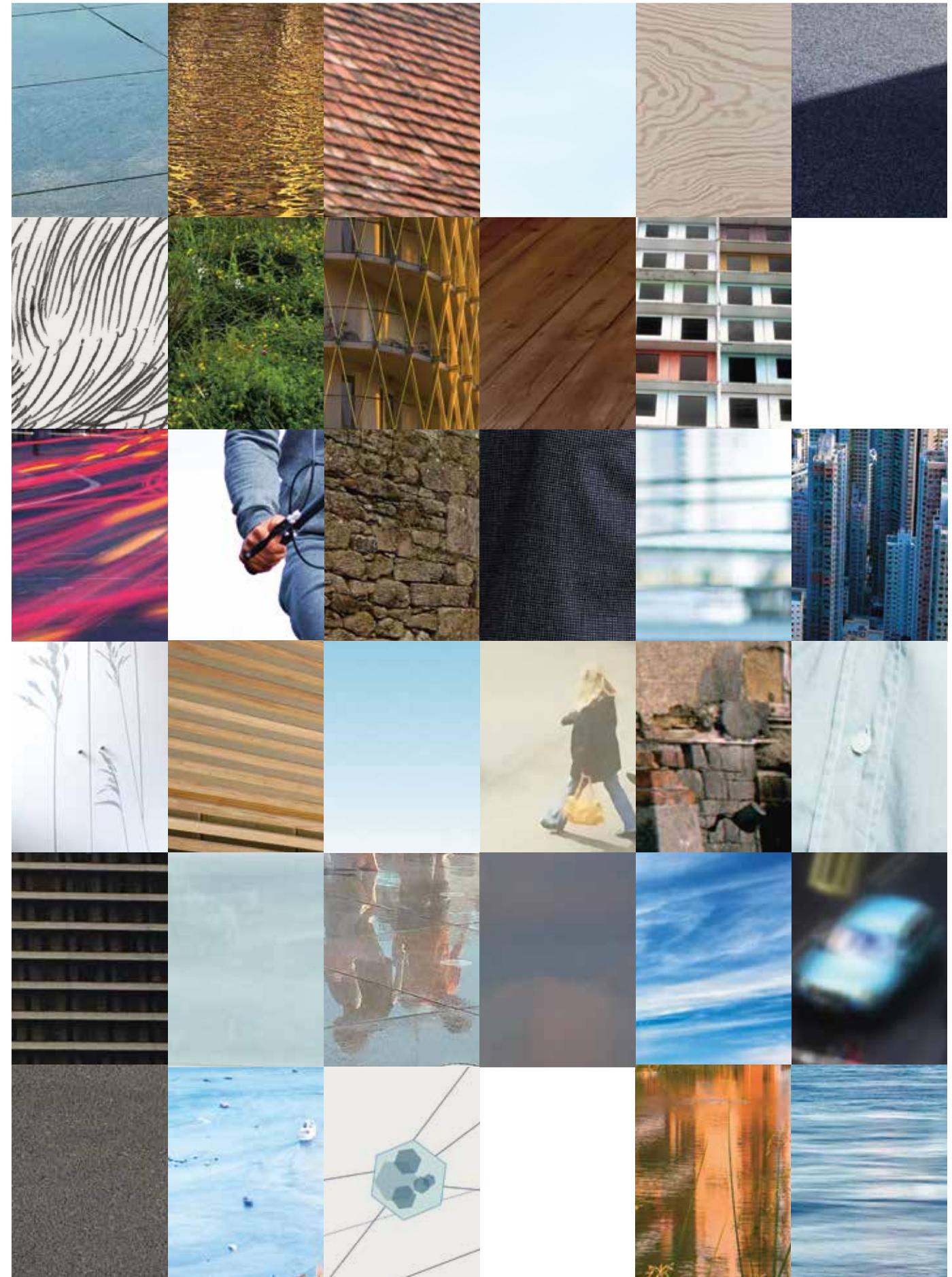
FRANKREICH

BPD MARIGNAN SAS

5 Regionalbüros (+ 17 lokale
Vertretungen)
3.000 - 5.000 verkaufte
Wohnungen pro Jahr

KONTAKT

70, rue de Villiers
F-92532 Levallois-Perret Cedex
T +33 (0)1 4 96 41 515
www.bpd-marignan.com
Jean-Philippe Bourgade,
Geschäftsführer



„WIR MÜSSEN VERHINDERN, DASS BALD NUR NOCH REICHE IN MÜNCHEN WOHNEN KÖNNEN. MENSCHEN MIT KLEINEM UND MITTLEREM EINKOMMEN VERDIENEN HIER AUCH EINEN PLATZ“

WALTER BÜSER / STADTDIREKTOR DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN / SEITE 17



„WIR MÜSSEN UNSER ‚SEIN‘ NEU DEFINIEREN UND IMMER MEHR BEGREIFEN, DASS ALLE MATERIE ENDLICH IST“

THOMAS RAU / ARCHITEKT / SEITE 25



„KEINE EINZIGE WELTSTADT GREIFT SO TIEF IN DIE TASCHE, UM DAS VERKEHRSSYSTEM AN DIE HEUTIGE ZEIT ANZUPASSEN, WIE PARIS“

ALEXANDRE LABASSE / LEITENDER DIREKTOR DES PAVILLON DE L'ARSENAL / SEITE 39



„WENN IN EINEM VIERTEL VIELE SENIOREN WOHNEN, MUSS FÜR AUSREICHENDE GESUNDHEITSEINRICHTUNGEN IN DER NÄHE GESORGT WERDEN. AUCH DAS IST EINE FORM VON NACHHALTIGKEIT“

BAS VAN DE GRIENDT / LEITER DES BEREICHS CSR UND NACHHALTIGES ENTWICKELN VON BPD NIEDERLANDE / SEITE 71

