

bpd MAGAZINE

NR. 11





bpdMAGAZINE

<< IM DETAIL: EYECATCHER

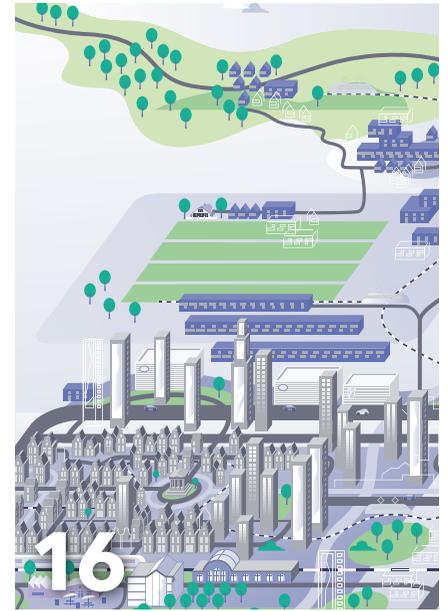
Grelle Farben, außergewöhnliche Formen und extravagante Figuren. Im Den Haager Stadtteil Binckhorst und speziell im Gebiet Binckhaven ist an jeder Ecke Street-Art zu finden. Diese Kunstform passt gut zum industriellen, rauen Charakter dieses im Wandel befindlichen, „coolen“, kreativen Viertels. BPD arbeitet gemeinsam mit vielen anderen Partnern daran, Binckhorst in einen hippen Stadtteil zu verwandeln. Dabei bekommen junge Unternehmer und Künstler, die schon jetzt viel Kreativität und Aufbruchstimmung in dem Gebiet versprühen, große Freiheiten. Der Amsterdamer Grafikdesigner Hugo Mulder (auch unter der Abkürzung DHM bekannt) entwarf einen riesigen Panther auf den Wänden der Pollux Studios – einem Ort, an dem sich Berufsmusiker und Kreative treffen. ■

Inhalt

Die Klassiker und ungewöhnliche Inspirationsquellen von Alexander Heinzmann.



Wie lassen sich alle Wohnwünsche und -vorgaben miteinander vereinbaren?



Martine van der Griendt über die Frage, wie sich Wohnviertel mit hoher Lebensqualität schaffen lassen.



In den Niederlanden und in Deutschland wird versucht, den Berg an Vorschriften abzutragen, aber das ist nicht einfach. Woran liegt das?



Die Folgen des Klimawandels für unseren Lebensbereich.



46

Blickfänge und interessante Spots in Basel.



60

Titelseite

Die Italiener in Venedig kämpfen jedes Jahr wieder gegen das Hochwasser, das durch den Klimawandel auch weiter steigt. Eine Herausforderung vor der nicht allein diese Stadt steht.
S. 46

Und außerdem

WOHNWÜNSCHE

Wie wollen die Menschen wohnen, wenn sie ihr perfektes Wohnviertel selbst entwerfen dürfen? Eine neue Untersuchung von BPD bietet Einblicke in die Wünsche der Wohnungsnutzer von heute und von morgen.

S. 25

WIE SIEHT DAS PERFEKTE QUARTIER AUS?

Zwei Stadtplaner über ihre Best Practices für Viertel, in denen alles zusammenkommt.

S. 30

ESSAY

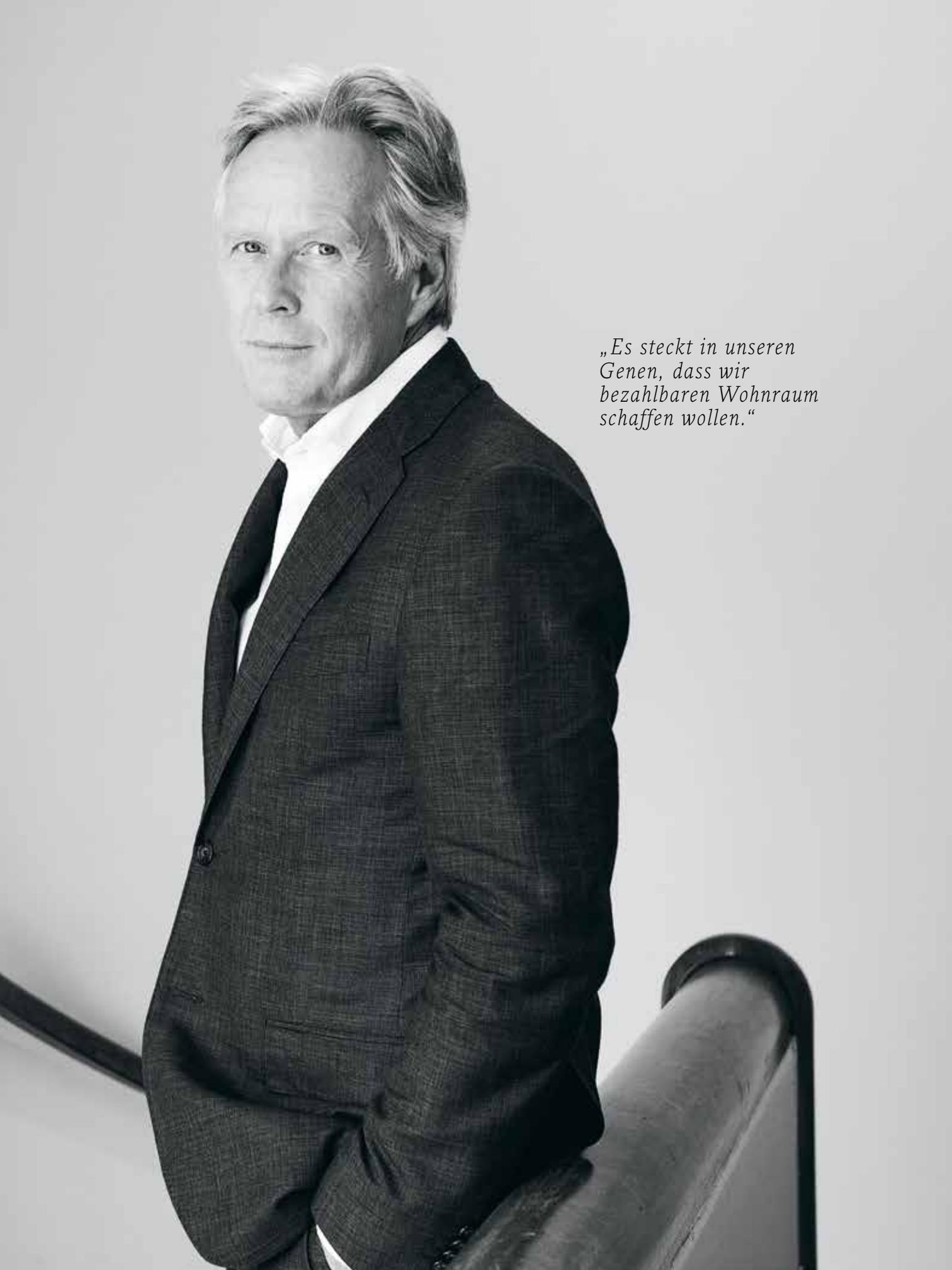
Wouter Veldhuis hält ein Plädoyer für eine gerechte Stadt, die passenden Wohnraum für jeden Geldbeutel, soziale Begegnungspunkte und unregulierte Freiräume bietet.

S. 56



65

Wie hält man die Stadt mobil, verbindet sie mit der Natur und fördert den sozialen Zusammenhalt? Wir haben drei Experten gefragt.



*„Es steckt in unseren
Genen, dass wir
bezahlbaren Wohnraum
schaffen wollen.“*

So sieht es Walter de Boer

DRASTISCH STEIGERN

„BPD WAR LANGE ZEIT ein Entwickler wie viele andere. Aber jetzt hinterfragen sie als Gebietsentwickler ihre Position in Bezug auf andere Akteure innerhalb der Kette. Was haben sie als der risikotragende Regisseur noch mehr zu bieten? Ethische Aspekte scheinen in vielerlei Hinsicht immer wichtiger zu werden.“ Es ist eine entscheidende Passage aus dem lesenswerten Essay des Stadtplaners Wouter Veldhuis in dieser Ausgabe des BPD Magazines. Es handelt von der Stadt, die zu einem Verdienstmmodell geworden ist, und den daraus resultierenden negativen Folgen wie Wohnungsmangel, (Un)bezahlbarkeit und zunehmende Ungleichheit. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie das geändert werden muss und kann. Das Essay hat mich betroffen gemacht. Es trifft den Nagel auf den Kopf. Wohnen ist ein Grundrecht. Das macht es umso schmerzhafter, dass so viele auf dem Wohnungsmarkt nicht das finden können, was sie suchen, vor allem die mittlere Einkommensklasse. Der Druck auf dem Markt ist besorgniserregend. Es ist wieder von einer „Wohnungskrise“ und von „Wohnungsnot“ die Rede. Das lässt uns als Entwickler nicht kalt, denn es steckt in unseren Genen, dass wir für eine bezahlbare Wohnung sorgen wollen – und zwar für alle. Mit diesem Auftrag wurden wir vor fast 75 Jahren gegründet. Wir fühlen uns direkt angesprochen. Wohnen war lange Zeit ein Verdienstmmodell,

aber in letzter Zeit bewegen wir uns von diesem Verdienstmmodell wieder zurück zum Wohnen. Bei diesem gesellschaftlichen Trend wollen wir, angesichts unserer Verantwortung als Gebietsentwickler, eine Vorreiterrolle übernehmen. Ende letzten Jahres wurde der *BPD Woningfonds* gegründet. In den kommenden Jahren werden wir diesen Fonds mit 15.000 mittelpreisigen, nachhaltigen Mietwohnungen füllen: bezahlbare Etagenwohnungen und Einfamilienhäuser, die Haushalten mit mittlerem Einkommen, die derzeit nicht finden können, was sie suchen, für längere Zeit zur Verfügung stehen werden. Unter den heutigen Marktbedingungen kann dies nicht mehr als ein kleiner, aber dennoch wichtiger Beitrag sein. Die Zahl der Wohnungssuchenden in Deutschland und den Niederlanden hat einen historischen Höchstwert erreicht. Die Maßnahmen für die Bezahlbarkeit von Wohnraum werden nicht ausreichen. Deshalb muss in großem Stil gebaut werden, um den Bedarf decken zu können. Und das bedeutet: Neubaugebiete, Neubaugebiete, Neubaugebiete. Dabei muss der Wohnungsbau mit der Landwirtschaft, den Klimaschutzmaßnahmen, der Energiewende und der Natur um die Flächen konkurrieren. Die Politik wird deshalb grundlegende Entscheidungen fällen müssen. Bauliche Verdichtung in den Städten schafft nur begrenzt Abhilfe. Durch

die komplexen, langwierigen Verfahren und hohen Erwerbs- und Baukosten werden die Miet- bzw. Verkaufspreise so in die Höhe getrieben, dass sie für große Interessentengruppen unerreichbar sind. Um den hohen Wohnungsbedarf decken zu können, müssen wir die Bauproduktion drastisch steigern.

Das geht nur über große Gebietsentwicklungen. In Deutschland ist es schon so weit: Mehrere Großstädte wollen auf der grünen Wiese bauen. Das muss natürlich wohlüberlegt und mit Rücksichtnahme auf die Umgebung, den Naturschutz und den begrenzt vorhandenen Raum geschehen – ganz besonders in einem Land wie den Niederlanden. Die Lösung muss zweigleisig sein: Einerseits muss am Stadtrand und in Erweiterungsgebieten gebaut werden und andererseits gibt es Möglichkeiten für Stadumbauprojekte. BPD will sich hierbei von seiner besten Seite zeigen: hinsichtlich des Wohnungsangebots, den Anforderungen des Marktes und gesellschaftlichem Verantwortungsbewusstsein – man kann es im Sinne von Wouter Veldhuis auch Ethik nennen. Wir wollen einen merkbaren Beitrag zu einer der größten Herausforderungen unserer Zeit leisten, und das lieber heute als morgen. Wir haben keine Zeit zu verlieren.“ ■

WALTER DE BOER
CEO BPD

Kurz

**KURZ
&
BÜNDIG**

1



Jahr für Jahr steigen die Suchanfragen zum Wohnungskauf

In vielen Branchen gibt es ihn schon lange: den ROPO-Effekt (Research Online – Purchase Offline). Menschen suchen online und kaufen offline. Sie lassen sich für Ihren nächsten Urlaub online inspirieren, buchen aber im Reisebüro. Oder sie lesen Bewertungen über Produkte online und kaufen sie dann im stationären Handel. Nun zieht auch die Immobilienbranche nach: Immer mehr Menschen suchen online nach Wohnungen und kaufen sie dann „offline“ beim Vertriebsmitarbeiter bzw. Notar. Beeindruckend: Der Suchbegriff „Wohnung kaufen“ wurde bei relevanten Suchmaschinen im Jahr 2017 ca. 6 Millionen Mal eingegeben. 9,1 Millionen Suchanfragen zum Wohnungskauf zählte man 2019. Die Kundenreise vieler Wohnungssuchender beginnt im Internet. Deshalb ist BPD auf allen relevanten digitalen Vertriebskanälen präsent und bringt die Projekte frühzeitig als Webseite auf den digitalen Markt. So begleitet BPD die Kunden bereits vor ihrer Kaufentscheidung und informiert sie über den Projektfortschritt bis hin zum Vertriebsstart.

2

Milieubasierte Wohnungsnachfrageprognose nun auch bei BPD in Deutschland

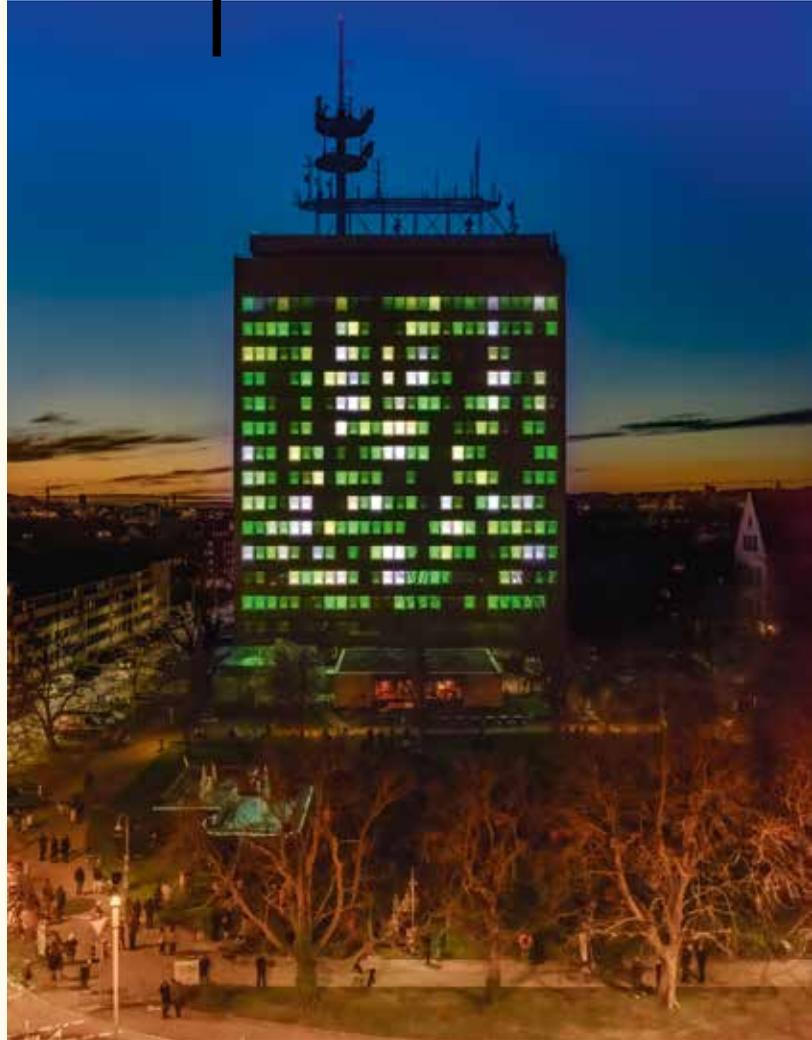
Wer wohnt wo? Wer zieht wann warum wohin und welchen Wohnungstyp braucht er oder sie dort? Und wie verändern sich Wohnbedürfnisse mit der Zeit? Um diese Fragen zu beantworten, nutzt BPD in den Niederlanden seit einigen Jahren MOSAIC, eine umfangreiche Geomarketing-Datenbank. Zusammen mit Umzugsdatensätzen und den Ergebnissen einer Wohnwunschbefragung lässt sich so die Wahrscheinlichkeit berechnen, mit der ein Haushalt umziehen wird und welche Präferenzen er dabei hat. Nun setzt BPD dieses Modell auch in Deutschland ein und stellt in einer Broschüre 17 Milieus in deren Wohn- und Lebenssituation vor. Damit gibt BPD-MOSAIC wertvolle Impulse für die Planung und Entwicklung zukünftiger Wohngebiete, die auf die Bedürfnisse der Bewohner ausgerichtet sind.

3

Starkes Jahr für BPD Deutschland

BPD Deutschland setzte auch in 2019 den Wachstumskurs der letzten Jahre fort und steigerte seinen Umsatz auf ca. 700 Millionen Euro. Das entspricht einem Plus von rund 10 Prozent gegenüber 2018. In Deutschland verkaufte BPD insgesamt 1.986 Wohneinheiten. Das Grundstücksportfolio wuchs auf 10.480 Einheiten zum Jahresende an. BPD verfügt damit über ein Verkaufsvolumen von rund 4,3 Milliarden Euro. Zuwachs gab es auch bei dem Standortnetz: BPD eröffnete 2019 mit der Niederlassung Leipzig den 15. Standort in Deutschland. Um sich für den weiteren Wachstumskurs aufzustellen, wurde die Geschäftsführung verbreitert und besteht nun aus: Franz-Josef Lickteig (Sprecher), Raymond van Almen und Alexander Heinzmann.

4



Lichtkunst trifft Klassik

Kurz vor seinem Umbau wurde das BPD-Hochhaus auf dem ehemaligen Telekom-Areal in Konstanz zum Schauplatz für ein Lichtkunstprojekt. Im März erleuchteten 351 LED-Fluter die Fenster des Hochhauses zu den Klängen von Beethovens 5. Symphonie – begleitet von der Südwestdeutschen Philharmonie. BPD unterstützte das Projekt der beiden Konstanzer Medienkünstler Jan Behnstedt-Renn und Teresa Renn mit der Medienagentur a2r:media. Das Lichtspiel erweckte das leerstehende Hochhaus für einen Abend zum Leben und stimmte auf den bevorstehenden Umbau ein. Im Herbst dieses Jahres beginnt BPD mit dem Umbau zu einem Wohnhaus.

5

Zukunftsweisender Wohnungsbau im SPINELLI Quartier

BPD hat den städtebaulichen Wettbewerb für das SPINELLI Quartier im Nordosten von Mannheim gewonnen und entwickelt dort einen neuen Stadtbaustein. Das urbane Mehrfamilien- und Geschäftshaus wird in einer Hybridbauweise aus Holz und Stahlbeton realisiert. Der Mix aus heimischen Holzarten und Recycling-Beton zeigt, wie sich eine wirtschaftliche mit einer nachhaltigen Bauweise kombinieren lässt. Während es hinter dem Haus einen Gemeinschaftsgarten und Angebote für Urban Gardening gibt, ist das Dach mit einer bienenfreundlichen Blumenwiese begrünt und Photovoltaik-Anlagen ausgestattet. Hinter der Fassade aus Lärchenholzschindeln befinden sich neben Gewerbeeinheiten flexible und barrierefreie Wohnformen. Der Baubeginn ist für 2021 geplant.



6



Diversität bei BPD

BPD beschäftigt aktuell 311 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland. Das Verhältnis von weiblichen und männlichen Kollegen ist nahezu ausgeglichen: 48 Prozent sind Frauen und 52 Prozent Männer. Auch Menschen aus den unterschiedlichsten Kulturkreisen arbeiten bei BPD, darunter beispielsweise Italien, Kuba, Polen, Niederlande, Türkei und viele mehr. Das durchschnittliche Alter aller Beschäftigten liegt bei 45 Jahren. Über alle Altersstufen hinweg zeigt sich ein ausgewogenes Bild: 34 Prozent sind zwischen 51 und 60 Jahren alt und 29 Prozent zwischen 41 und 50 Jahren. Der Anteil der 31- bis 40-Jährigen liegt bei 21 Prozent. ■

Best of...

„Wir betrachten die Welt oft durch einen zu engen Blickwinkel“

Der neue BPD-Geschäftsführer Alexander Heinzmann lässt sich von großen Gebietsentwicklungen auf der ganzen Welt inspirieren. Er stellt uns bekannte und unbekannte Projekte in Deutschland und der Welt vor.



Alexander Heinzmann

ist seit November 2019 Geschäftsführer von BPD in Deutschland. Er wird sich in den kommenden Jahren unter anderem mit der Entwicklung eines Baukompetenz-Centers beschäftigen, in dem intern die gesamten Kenntnisse und Kompetenzen von BPD konzentriert werden. Des Weiteren wird er den digitalen Immobilienverkauf ausbauen und sich mit Gebietsentwicklungsprojekten in Deutschland auseinandersetzen. Vor seiner Anstellung bei BPD war er insgesamt fünfzehn Jahre für die Wüstenrot Bausparkasse tätig, davon die letzten sieben Jahre als Geschäftsführer.



La Confluence, Lyon

1 DIE STADT DER ZUKUNFT IST ...

... für ihre Einwohner attraktiv

Obwohl auch manche Menschen aufs Land ziehen, um der Hektik der Stadt zu entfliehen, geht der Trend weltweit betrachtet in Richtung der Städte. Deshalb müssen wir viel breiter denken. Wie können wir die Städte für alle attraktiv gestalten – nicht nur jetzt, sondern auch in ferner Zukunft? Ich habe in einem Artikel gelesen, wie der zunehmende Verkehr mit Pferdekutschen Anfang des 20. Jahrhunderts die Städte aufgrund der

herumliegenden Pferdeäpfel vor ein großes Problem stellte. Das Auto war angeblich die Rettung und die Hersteller präsentierten es als saubere Alternative. Heute stehen wir wieder vor einer solchen Herausforderung und müssen uns als Gebietsentwickler die Frage stellen, wie wir ansprechende Quartiere für die Stadt der Zukunft schaffen können. Wie können wir Stadtteile, ausgehend von gründlicher Marktforschung, mit innovativen Konzepten so gestalten, dass sie in 25, 50 oder 100 Jahren noch immer beliebte Viertel sind?



Markthalle, Stuttgart

2 MEINE TOP 3 ÖFFENTLICHEN RÄUME

Markthalle, Stuttgart

Die im Jugendstil errichtete Markthalle – ein architektonischer Höhepunkt meiner Heimatstadt – ist ein Ort, an dem sich das Stadtleben konzentriert. Die Stuttgarter finden hier eine große Auswahl an Verkäufern und internationalen Küchen. Die unterschiedlichsten Kulturen zahlreicher Länder sind hier zum Staunen und Kosten versammelt.

La Confluence, Lyon

Dieses ehemalige Hafengebiet südlich des Zentrums von Lyon wurde völlig neu gestaltet. Wenn *La Confluence* 2025 fertig ist, wird das Zentrum der Stadt fast doppelt so groß sein. Schon jetzt ist es ein Mischgebiet zum Arbeiten, Ausgehen und Wohnen. Das Gebiet beherbergt sehenswerte, hochwertige moderne Architektur wie das Musée des Confluences, den Cube Orange und den Cube Vert. Ich finde es beeindruckend, wie aus einem solchen postindustriellen Gebiet ein lebhaftes Stadtquartier entstehen kann – und vor allem eines mit sehr gefragten Wohnungen in zentraler Lage.

Brandenburger Tor, Berlin

Dieser Triumphbogen symbolisiert so viel Geschichte. Als ich letzten November dort war, wurde mir wieder bewusst, dass es eigentlich gar nicht so selbstverständlich ist, dass wir unter dem Tor hindurchlaufen können. Auch der Platz lädt dazu ein, sich an seine Geschichte zu erinnern: ein Symbol der Teilung wie auch der Wiedervereinigung. Ein gutes Beispiel, wie die Umgebung einem historischen Ort mehr Gewicht verleihen kann.



3 LIEBLINGSBLOGS UND -PODCASTS

- Podcast On the Way to New Work – Der Podcast über neue Arbeit onthewaytonewwork.com
- Podcast Immobiléros - Der Podcast für die Immobilienszene immobileros.de
- Blog blog.iao.fraunhofer.de/tag/stadtentwicklung
- Blog postwachstum.de/tag/stadtentwicklung



Bundesgartenschauelände, Heilbronn

4 INSPIRIERENDE ENTWICKLUNGEN

Bundesgartenschauelände, Heilbronn

Meistens wird bei Bundesgartenschauprojekten auch gleich ein städtebauliches Problem behoben. Denn es besteht die Gefahr, dass ein solches Gelände danach ungenutzt bleibt. In Heilbronn wurden gleich Flächen für Wohnungsbau reserviert. Das gesamte Gebiet entlang des Neckars wurde neu gestaltet und so entstand Raum für innovative Wohnkonzepte. Der Auftrag für den Entwickler war klar: Die Wohnungen müssen vor Beginn der Bundesgartenschau fertiggestellt, vermietet und bezogen sein.

Bois-Franc, Montreal

Dieser Außenbezirk von Montreal ist innovativer als man auf den ersten Blick meinen könnte. Zugegeben, der Straßenplan ist typisch nordamerikanisch, mit vielen Sackgassen. Andererseits wurde die Dichte doch auch aufgelockert: Man kann sowohl eine Etagenwohnung als auch ein Reihenhaus finden und zwischen den Häusern gibt es viel Wasser und Grün. Das Viertel ist so entworfen, dass der Weg zwischen dem zentralen Platz und dem nahegelegenen Bahnhof einfach und bequem zu laufen ist. Geparkt wird möglichst viel unterirdisch und die verschiedenen Ecken des Viertels sind durch Fußwege miteinander verbunden. Diese fußgängerfreundliche Gestaltung finde ich sehr zukunftsfähig.



5 LESEFUTTER

Buch: Design Thinking: Das Handbuch

Wie Sorge ich dafür, dass mein Unternehmen von sich aus innovativ ist und sich ständig verbessert? Das ist die zentrale Frage in diesem Buch von Falk Uebernickel, Walter Brenner, Therese Naef, Britta Pukall und Bernhard Schindlholzer. Es regt zum Nachdenken darüber an, wie Manager und Unternehmen Innovationen und Nachhaltigkeit ansteuern können. Ein Klassiker, wie ich finde.

Buch: Welt mit Zukunft

Die breite Sichtweise von Franz Josef Radermacher ist essenziell. Projektentwickler betrachten die Welt oft durch einen zu engen Blickwinkel und sehen die Dinge nur aus der deutschen Perspektive. Oder wir konzentrieren uns zu stark auf eine Stadt oder Gemeinde oder ein einzelnes Projekt. Wenn man sein Buch *Welt mit Zukunft* liest, erkennt man, dass Ökologie und Umweltschutz nicht lokal lösbar sind. Natürlich muss jeder einen Beitrag leisten, aber wir sollten auch daran denken, dass eine Förderung für eine bessere Dämmung hier vielleicht zu weniger Energieeinsparung führt als bei einem wegweisenden Projekt anderswo. Wie hoch ist der Mehrwert bei einem sowieso schon sehr sparsamen deutschen Haus? Von diesem globalen Denken sind wir noch weit entfernt.



Bosco Verticale, Mailand

6 BESTE GEBIETSENTWICKLUNG

Leipzig

Es ist dem Stadtrat gelungen, wirtschaftliche Stabilität zu erreichen, ohne dass die historische Innenstadt hierunter gelitten hat. Die Stadt ist heute ein gutes Beispiel für ein Gleichgewicht zwischen Geschichte und zeitgenössischem Bauen. Das Geheimnis dahinter ist zum einen eine klare Vision einer Stadtentwicklung pro Sektor – wie zum Beispiel Wohnen, Kultur und nachhaltige Mobilität. Durch ständige Evaluierung wird die Vision weiter verfeinert. Und zum anderen profitiert Leipzig von den strengeren Vorschriften für Ausschreibungen: Ein Bauvorhaben wird nur dann genehmigt oder gefördert, wenn es den Zielen der Stadt als Ganzes entspricht.

7 BESTE INNOVATION

Bosco Verticale, Mailand

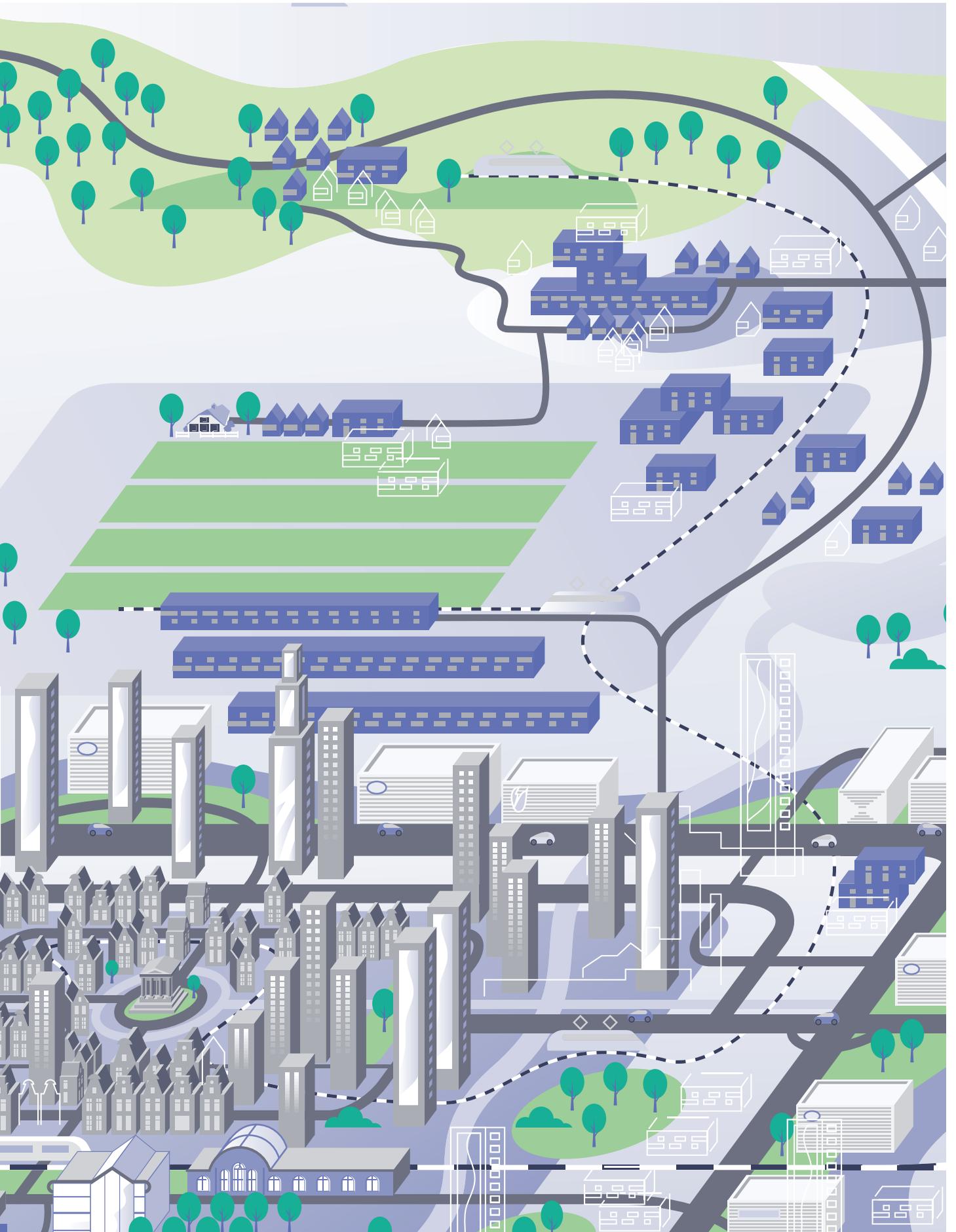
Die bewaldeten Türme des Bosco Verticale in Mailand sind ein beeindruckendes Beispiel dafür, wie effektiv und zugleich grün in einer Stadt gebaut werden kann. In diesem einen Projekt steckt so viel Innovation! Die Höhe, die Grünflächen, die ausgesprochene Urbanität. Es wird in zu wenigen Städten über intelligente Hochhauslösungen nachgedacht. ■

Thema

WO UND WIE KÖNNEN WIR ANNO 2030 WOHNEN?

Sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden müssen dringend Wohnungen gebaut werden. Das ist zum Teil innerhalb der Städte möglich, aber Wohnungsbau am Rande von Städten und Dörfern und im Grünen scheint dennoch unvermeidlich. Wie lassen sich alle Wünsche und Vorgaben in Bezug auf Wohnen, Arbeiten, Klima, Verkehrsanbindung und Naturschutz miteinander verbinden?





„Ohne ein Eingreifen fließt Wasser immer zum tiefsten Punkt“

BIS 2030 MÜSSEN nach den Zahlen des niederländischen Statistikamtes CBS sowie dem Bericht „Zuhause in der Zukunft“ des Verbandes der niederländischen Projektentwickler NEPROM eine Million Wohnungen gebaut werden. In Deutschland liegt der Wohnraumbedarf dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zufolge bei 2,3 Millionen Neubauwohnungen bis 2030. Laut der aktuellen Prognosen, werden diese Zahlen nicht im Entferntesten erreicht. In den Niederlanden rechnet man bei der derzeitigen Bauproduktion bis 2030 mit einer Lücke von 300.000 Wohnungen. In Deutschland liegt die Unterschreitung bei fast einer Million. In den Niederlanden wird inzwischen nicht mehr von einer

Highlights

- > Der enorme Bedarf an 1 Million Neubauwohnungen bis 2030 in den Niederlanden lässt sich nur mit Erweiterung und Verdichtung zugleich lösen.
- > In den Niederlanden muss ein Drittel dieser Neubauwohnungen in der städtischen Peripherie errichtet werden. Bis 2030 geht es um etwa 300.000 Wohnungen, die fehlen.
- > Auch in Deutschland gibt es einen Zuzug in die Städte, die jungen Leute von heute werden voraussichtlich in zehn Jahren in die Peripherie umziehen.
- > Es geht darum, neue Viertel am Stadtrand mit dem Rest der Stadt zu verbinden.
- > Zu diesem Zweck kann unter anderem die alte Infrastruktur in die Neubausiedlung integriert werden und kann die Siedlung auf den Charakter der Stadt und die künftigen Wohnbedürfnisse zugeschnitten werden.
- > Vor dem ersten Spatenstich für ein Neubaugebiet müssen die Aspekte Verkehrsanbindung und Mobilität geklärt sein.
- > Grünflächen und mehr Beton brauchen einander nicht zu beißen, es gibt immer mehr Initiativen, die die Natur in Neubaugebiete integrieren.
- > Zusammenarbeit ist wichtiger denn je; angesichts der großen und komplexen Herausforderungen.

Wohnungskrise gesprochen, sondern von Wohnungsnot. Die Gründe sind in Deutschland und den Niederlanden ähnlich: der Zuzug in Ballungsgebiete, demographische Entwicklungen wie Überalterung, Bevölkerungswachstum und Migration sowie wirtschaftliche Entwicklungen (wie die Flexibilisierung des Arbeitsmarktes, steigende Baukosten und der Mangel an Entwicklungsstandorten und Fachkräften). In beiden Ländern wächst das Bewusstsein, dass die Themen Klimawandel, Energiewende, Kreislaufwirtschaft, Verkehrsanbindung und Wohnungsbau in den kommenden zehn Jahren große Auswirkungen auf die Landschaft haben werden. Die niederländische Regierung hat deshalb die Ausarbeitung einer Nationalen Raumordnungsvision (NOVI) initiiert, die 2020 zur Vorlage einer (definitiven) langfristigen Vision der Zukunft und Entwicklung der niederländischen Landschaft führen soll. In der gleichzeitig zu veröffentlichen Umsetzungsagenda sollen die konkrete Herangehensweise und die angestrebte amtliche Zusammenarbeit festgelegt werden.

MÖGLICHST IN DER STADT

In den Niederlanden gibt es durch die steigende Zahl der Haushalte, die demographischen und wirtschaftlichen Tendenzen und den Abriss veralteter Wohnhäuser eine starke Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum. Diese Nachfrage konzentriert sich vor allem in Städten. Im Nationalen Wohnungsbauplan 2018 – 2021 (von 2018) haben sich die niederländischen Gemeinden und Provinzen zum Bau von 75.000 Wohnungen pro Jahr verpflichtet. 2018 wurden fast 66.000 Wohnungen gebaut, 2019 waren dies nach Auskunft des CBS fast 71.000. Damit bleibt die Bauproduktion also immer hinter den Zahlen zurück, die als notwendig gelten, nicht zuletzt wegen der besonderen Schwierigkeiten beim Bauen in Städten. Gleichzeitig scheuen sich größere Städte oft Neubaugebiete am Stadtrand auszuweisen. Zudem sind die Flächen am Stadtrand bereits für andere Zwecke bestimmt. Der Entwurf der Nationalen Raumordnungsvision (NOVI) vom Juni 2019 nimmt auf diese Tendenz Rücksicht.





Emiel Reiding

studierte

Verwaltungswissenschaften in Leiden. Seit 2005 ist er Beamter im Staatsdienst, anfangs als Projektleiter und leitender strategischer Mitarbeiter. Seit Oktober 2017 leitet er im Innenministerium die Nationale Raumordnungsvision (NOVI). Außerdem war er von 2010 bis 2014 Gemeinderatsmitglied von Oegstgeest.



Co Verdaas

studierte

Planungswissenschaften in Nimwegen. Er war unter anderem Manager für Wohndienstleistungen bei der Wohnungsbaugesellschaft SWZ. Von 2003 bis 2006 war er für die sozialdemokratische PvdA (Partei der Arbeit) Mitglied des niederländischen Parlaments. 2012 übte er für kurze Zeit das Amt des Staatssekretärs im Wirtschaftsministerium aus. Er ist Mitglied des niederländischen Rats für Landschaft und Infrastruktur, Professor für Gebietsentwicklung an der TU Delft und Vorsitzender des Wasserverbands Rivierenland.



Thomas Beyerle

studierte Geografie sowie Bau und Immobilien an der Universität Mannheim und promovierte 1998 in Stuttgart.

Seit 2014 ist er Managing Director der schwedischen Investitionsfirma Catella Property Evaluation und seit 2019 Professor für Immobilienresearch an der Fakultät Bau und Immobilien der Hochschule Biberach (HBC).

„Die Vorstädte werden beliebter und hipper werden als jetzt“

Emiel Reiding, der Leiter der für die NOVI verantwortliche Behörde im Innenministerium: „Wir gehen in unserer Urbanisierungsstrategie davon aus, dass wir möglichst innerhalb der Grenzen der bestehenden Bebauung bauen wollen. Es steht zwar noch nicht fest, aber ich kann mir vorstellen, dass die Endfassung eine ‚comply-or-explain‘-Verpflichtung für die Kommunen enthalten wird, d. h. wer davon abweicht, muss es begründen. Der Grundgedanke dahinter ist, dass das Wasser ohne ein Eingreifen sinnbildlich immer zum tiefsten Punkt fließt. Das sind in Bezug auf das Baugewerbe vor allem die Standorte, an denen bereits Grundstücke aufgekauft wurden und wo andere Kräfte dafür sorgen, dass dort gebaut wird. Das sind nicht immer die Standorte, die bei uns von einer höheren gesellschaftlichen Warte aus für eine Verstärkung oben an stehen. Gleichzeitig haben wir keine Zeit zu verlieren und müssen den Wohnungsbedarf pro Region analysieren.“

VERGLEICHBARE SITUATION IN DEUTSCHLAND

In den Niederlanden wurden zwischen 2004 und 2014 etwa 0,9 Prozent der grünen Flächen in Bauland umgewandelt. In Deutschland waren das dem CBS zufolge nur 0,4 Prozent. Trotzdem ist die Situation in beiden Ländern vergleichbar. „In Deutschland herrscht streng genommen kein Wohnungsmangel,“ meint Dr. Thomas Beyerle, Professor für Immobilienresearch an der Fakultät Bau und Immobilien der Hochschule Biberach (HBC) und zugleich Managing Director der Catella Property Evaluation GmbH. „Es stehen etwa 300.000 Wohnungen leer, vor allem auf dem Land.“ In Ballungsgebieten wie München und Berlin dagegen fehlt es an Wohnraum. „Das liegt daran, dass die jungen Leute in Deutschland nicht mehr auf dem Land wohnen wollen,“ erklärt Beyerle. „Das führt zu einer Verdichtung der Wohngebiete in der Stadt. Man wohnt immer kleiner und immer enger aufeinander.“ Beyerle erwartet, dass sich dieser Trend in den nächsten zehn Jahren umkehren wird. „Wer jetzt jung ist, hat dann eine feste Beziehung und eine feste Anstellung und wird in eine kinderfreundliche Siedlung in einem Außenbezirk

ziehen. Damit werden die Vorstädte beliebter und hipper werden als jetzt. Natürlich wird eine neue Gruppe junger Menschen kommen, die in zentraler Lage wohnen wollen, aber diese Gruppe wird angesichts des Bevölkerungsschwunds in Deutschland kleiner sein als die heutige Generation.“ Ein Unterschied zwischen Deutschland und den Niederlanden ist nach Ansicht von Beyerle, dass es in Deutschland schwieriger ist, nach Marktbedürfnissen zu bauen. „Bei uns wird vor allem auf höchster Qualitätsstufe gebaut. Das liegt an unseren Bauverordnungen, die kompliziert und bürokratisch sind. Will ein Bauherr von der Norm abweichen, so muss er einiges in Bewegung setzen. Die Folge ist, dass viel zu wenig für die eigentliche Nachfrage gebaut wird. In Deutschland bauen wir nur Porsches, obwohl viele Leute über einen Volkswagen Golf oder einen Fiat sehr froh wären.“

AM STADTRAND WOHNEN

Es ist allen klar, dass sich die strukturelle Wohnungsnot durch Hinzubauen in der bestehenden Bebauung allein nicht lösen lässt. Prognosen zufolge wird ein Drittel bis die Hälfte der Neubauwohnungen in den Niederlanden in der städtischen Peripherie und in Dörfern errichtet werden müssen. Ein weiteres Drittel wird im Grünen gebaut werden müssen, meint Co Verdaas, Professor für Gebietsentwicklung an der TU Delft. Seiner Meinung nach müssen wir uns daran gewöhnen, dass wir Grünflächen aufgeben müssen, um die Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen. „Bisher konnten Landwirtschaft, Wohnungsbau, Natur, Industrie und Infrastruktur relativ gut nebeneinander bestehen. In den Niederlanden wurden die Interessen sorgfältig gegeneinander abgewogen und allen Beteiligten Zugeständnisse gemacht. Was in den nächsten zehn Jahren an Flächen für Energiewende, für eine Million Wohnungen, für die Klimaanpassung und für einen wachstumswilligen Agrarsektor benötigt wird – das lässt sich nicht mehr miteinander vereinbaren. Der verfügbare Raum ist erschöpft, das wird allmählich spürbar.“

„Wir werden uns daran gewöhnen müssen, Grünflächen aufzugeben“

Die in den Niederlanden laufenden Diskussionen über die Stickstoffdeposition und perfluorierte Alkylsubstanzen (PFAS) im Boden sind das erste Anzeichen dafür. Aber we ain't seen nothing yet.“

NEUEN WOHNRAUM IN DIE STADT INTEGRIEREN

Eine der Möglichkeiten, wie neuer Wohnraum in die Stadt integriert werden kann, besteht nach den Worten von Reiding darin, bestehenden historischen Gebäuden im Plangebiet eine neue Bestimmung zu geben. Reiding verweist auf Berlin als Beispiel für Neubau, bei dem keine Rücksicht auf die „Seele der Geschichte“ genommen wurde. „Nach 1989 wurde das kommunistische Ostberlin faktisch neu errichtet. Das war damals eine verständliche Wahl, denn man wollte die Vergangenheit hinter sich lassen. Heute finden das viele schade, weil die ostdeutsche Seele völlig verschwunden ist.“

WOHNEN, LEBEN, ARBEITEN

Wie sieht das Wohnviertel der Zukunft in einem urbanisierten Gebiet aus? Verdaas verweist in diesem Zusammenhang auf Nimwegen-Nord, eine große Gebietsentwicklung, die auch den Namen Waalsprong trägt. „Das war jahrzehntelang ein unbeliebter Stadtteil. Aber es wurden einige gelungene Eingriffe vorgenommen, wie beispielsweise ein Boulevard und ein neuer Seitenkanal, der das Risiko von Überschwemmungen verringert. Jetzt kommen Expertengruppen aus dem Ausland das Viertel besichtigen. Das zeigt, dass wir mit Qualität, einem guten Entwurf und einem guten Programm städtische Randgebiete entwickeln können, die wirklich ein Teil der Stadt sind.“ Das geht aber nur, wenn auch wirtschaftliche und demographische Trends berücksichtigt werden. So gibt es immer mehr Freiberufler und Menschen, die im Home Office arbeiten. Deshalb muss in neuen Wohnsiedlungen auch Platz für Kaffeebars und Bürogemeinschaften sein. Das Wichtigste ist aber, dass ein Viertel zu der „Kultur“ und „Atmosphäre“ einer Stadt passt. „Städte sind soziale Systeme und darauf muss mehr Rücksicht genommen werden. Die Utrechter

Stadterweiterung Leidsche Rijn wäre beispielsweise besser in die bestehende Stadt integriert, wenn ein Teil der Universität dorthin verlegt worden wäre.“

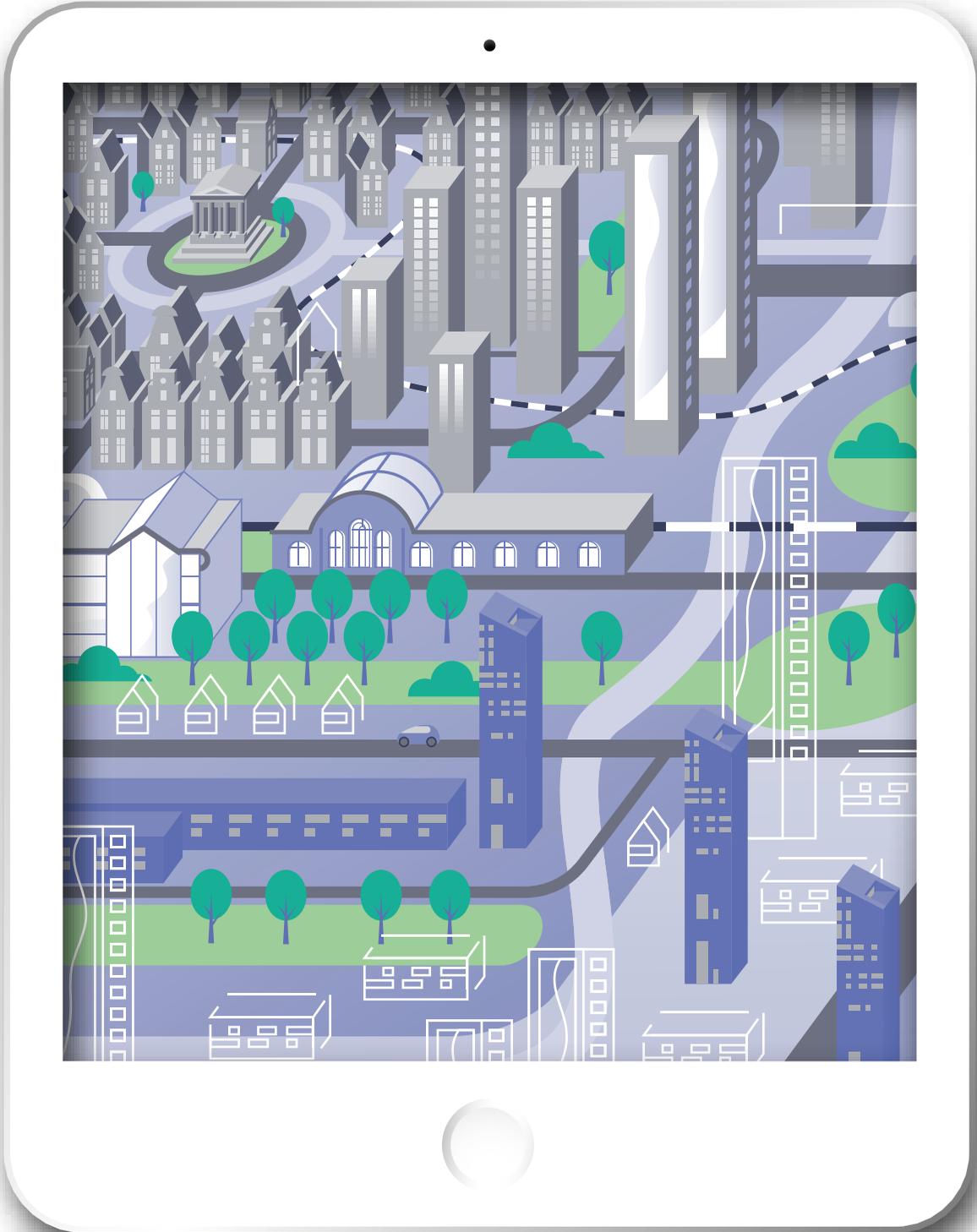
VERKEHRSANBINDUNG

Ein anderes Problem – sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland – ist die Verkehrsanbindung. „Wir betrachten den Wohnungsmarkt und die Mobilität oft getrennt voneinander,“ meint Beyerle. „Sie sind aber untrennbar miteinander verbunden. Wir können die wunderbarsten Wohnviertel bauen, aber wenn sie dann nur mit dem Auto zu erreichen sind, ist doch etwas schiefgegangen.“ Reiding ist der Ansicht, dass die Niederlande hierin nicht besser sind als Deutschland. „Man kann nicht ein Wohngebiet errichten und dann das daraus resultierende Verkehrsaufkommen auf das bestehende Straßennetz abschieben. In der Stadt Almere haben wir gesehen, wohin das führt.“ Und wie lässt sich erreichen, dass in neuen Quartieren mit städtischem Charakter ein sozialer Zusammenhalt entsteht? Es ist bekannt, erläutert Verdaas, dass Wohnungsmangel dazu führt, dass sich Bevölkerungsgruppen mit geringerem Einkommen und höherem Pflegebedarf in bestimmten Vierteln konzentrieren. „Das kommt dem Gefühl einer verbundenen, integrativen Stadt nicht zugute.“ Nach Ansicht von Beyerle könnten die Planer in Deutschland hier von den Niederlanden lernen. „Die Mischung der Bevölkerungsgruppen in Städten wie Rotterdam oder Den Haag finde ich sehr gelungen: dass der Arzt in der gleichen Straße wohnen kann wie die Krankenschwester. Was die Niederlande auch besser machen, ist die Einrichtung autofreier Zonen in bestimmten Vierteln. So weit sind wir in Deutschland noch nicht.“

REGIONALE ZUSAMMENARBEIT BENÖTIGT

Wohnungsbau am Stadtrand, dort wo Gewerbegebiete stehen, die zur Konversion vorgesehen sind, oder wo Grünflächen in neue, nachhaltige Wohnsiedlungen verwandelt werden: das ruft Widerstände hervor. Und wenn es zu jahrelangen Einspruchsverfahren





„Erst wenn das Grundgerüst steht, kann etwas verwirklicht werden“

und Prozessen gegen Neubaupläne kommt, wird das erforderliche Bauvolumen sowieso nicht erreicht. Sollte die Regierung wieder – wie früher in den Niederlanden – festlegen, wo gebaut werden darf? Reiding: „Der Staat hat sich bei der Raumordnung mehr als zehn Jahre sehr zurückgehalten, muss aber jetzt wieder mehr eingreifen. Das entspricht auch dem Wunsch des niederländischen Parlaments. Gleichzeitig bleiben die meisten Pläne auf einer niedrigeren Stufe. Es kommt jetzt ganz auf die Zusammenarbeit in den Regionen an; diese Erkenntnis setzt sich in den Niederlanden immer mehr durch.“ Verdaas denkt auch, dass auf regionaler Ebene gemeinsam über eine bedarfsgerechte Nutzung der Flächen nachgedacht werden sollte. Er hat damit Erfahrung: „Wir haben jetzt einen informellen Kreis, in dem Städte, die niederländische Bahn, die Forstverwaltung und andere vertreten sind und der sich mit den Bedürfnissen auf regionaler Ebene auseinandersetzt. So setzen wir an der Basis an und sind sofort mit den unmittelbar Beteiligten im Dialog, die sich zugleich am besten auskennen.“

STADTWALD?

Verdaas sieht, wie die Organisationen ihre traditionellen Rollen loslassen und einsehen, dass es um wichtige Planungsfragen geht, die sich nur gemeinsam lösen lassen. Die niederländische Bahn plädiert für die Verlängerung der neuen Amsterdamer U-Bahnlinie nach Süden, um den Anschluss zu regionalen Verkehrsknotenpunkten herzustellen. Die staatliche Forstverwaltung, die 40.000 bis 50.000 Hektar Land am Rande oder in der Nähe einer Stadt besitzt, denkt aktiv mit, wie Wohnungsbau und Landschaftsschutz Hand in Hand gehen können. Im niederländischen Krommenie wurde ein schwer zugängliches Naturschutzgebiet mit einem Neubauviertel verbunden. Um Hoofddorp und Nieuw-Vennep herum gibt die Forstverwaltung Zustimmung, dass mehrere Waldstücke für Spaziergänger dazu genutzt werden, ein neues Wohngebiet mit über 7.000 Wohnungen aufzuwerten und attraktiver zu

machen. Wie ist es möglich, dass die Forstverwaltung dem zustimmt? Verdaas: „Die Argumente der Planer waren einfach überzeugend. Es ist eine wichtige Lehre: Wenn das Grundgerüst steht und die eigene Rolle klar ist, erst dann kann man etwas zustande bringen. Also nicht mehr wie früher sagen: ‚Wir wollen hier Wohnungen bauen und deshalb müssen Sie hier weg.‘ Stattdessen muss verdeutlicht werden, wie wichtig eine vitale Stadt ist. Wenn das jeder versteht, ist Neubau am Stadtrand oder in der Natur immer noch eine schlechte Nachricht, aber die Leute sehen eher ein, dass es keinen anderen Weg gibt.“

KOOPERATIONEN

Sowohl Deutschland als auch die Niederlande stehen beim Wohnungsbau bis 2030 vor einer großen Herausforderung. Es erinnert an die große Wohnungsnot in den 1950er und 1960er Jahren, aber die Aufgabe ist größer und komplexer als damals, weil sie mit weitreichenden (Planungs-)Entscheidungen rund um die Energiewende, den Naturschutz und die Überlastung der Straßen im Umkreis der bebauten Gebiete einhergeht. In Deutschland sind die verfügbaren Flächen zwar deutlich weniger knapp als in den Niederlanden, aber erschweren vor allem die bürokratischen und komplexen Bauvorschriften den Wohnungsbau. In den Niederlanden scheint vor allem die mangelnde staatliche Lenkung bei der Raumordnung dem Bau von einer Million Häuser bis 2030 im Wege zu stehen. Wenn diese Zahl erreicht werden soll, sind Lenkung und weitreichende Entscheidungen jedoch unverzichtbar. Das bekannte Poldermodell kann hierbei hilfreich sein: Die Niederländer sind das Zusammenarbeiten gewöhnt und sind auch gut darin, Interessen auszugleichen. Innovation und kreativen Lösungen, vor allem aber mit breit angelegten Partnerschaften (Behörden, Entwickler, Wohnungsbaugesellschaften, Verkehrsunternehmen, Anwohner und Interessengruppen) können wir auch 2030 Wohnen, Arbeiten, Leben und Erholung miteinander verbinden. ■

Forschung

WAS SIND DIE WÜNSCHE DER WOHNUNGSNUTZER?

Wie wollen die Menschen wohnen, wenn sie ihr perfektes Wohnviertel selbst gestalten dürfen? CHOICE Insights + Strategy untersuchte unter Wohnungsnutzern von heute wie die ideale Wohnumgebung der Zukunft aussieht. Kleinstädtische Gebiete und neue Stadtviertel in einer Parklandschaft sind beliebt. Für ein solches hochwertiges, grünes Umfeld sind die Verbraucher bereit, auf Platz zu verzichten und Einrichtungen miteinander zu teilen.

„NEUBAUVIERTEL AM STADTRAND haben in den letzten Jahren an Beliebtheit gewonnen,“ erklärt der CEO von CHOICE Insights + Strategy, Martin Siebelhoff. Er schließt dies aus der Untersuchung, die sein Büro für BPD unter niederländischen Wohnungsnutzern durchführte. „Das hat zweifellos mit der Knappheit auf dem Wohnungsmarkt zu tun. Aber die idealen Neubaugebiete des 21. Jahrhunderts sehen anders aus als die des 20. Jahrhunderts. Die Stichworte heißen grüner, aufgelockerter und integrativer.“ Laut Siebelhoff wollen die Verbraucher nicht in einem Viertel mit ein bisschen Grün wohnen, sondern sollte ein

parkähnlicher Bewuchs die Basis sein. Außerdem wünschen sie sich eine abwechslungsreiche und auffällige Architektur. Auch die Bereitschaft, mit verschiedenen Einkommensgruppen in einem Viertel zu wohnen, ist hoch. Was auch auffällt: Die Wohnungsnutzer stehen hinter der Energiewende. Solarmodule und andere Formen nachhaltiger Energieerzeugung werden in Neubaugebieten als logischer Bestandteil gesehen und die nachhaltige Mobilität ist im Kommen. Martin Siebelhoff reagiert auf vier bemerkenswerte Untersuchungsergebnisse.



„DIE WOHNUNGSNUTZER WOLLEN IN GRÜNEN, AUFGELOCKERTEN UND INTEGRATIVEN VIERTELN WOHNEN“

Schlussfolgerung 1:

Zwei Drittel der Verbraucher möchten in einem kleinstädtischen Stadtviertel wohnen. 40 Prozent der Befragten wohnen am liebsten in einem parkähnlichen Viertel.

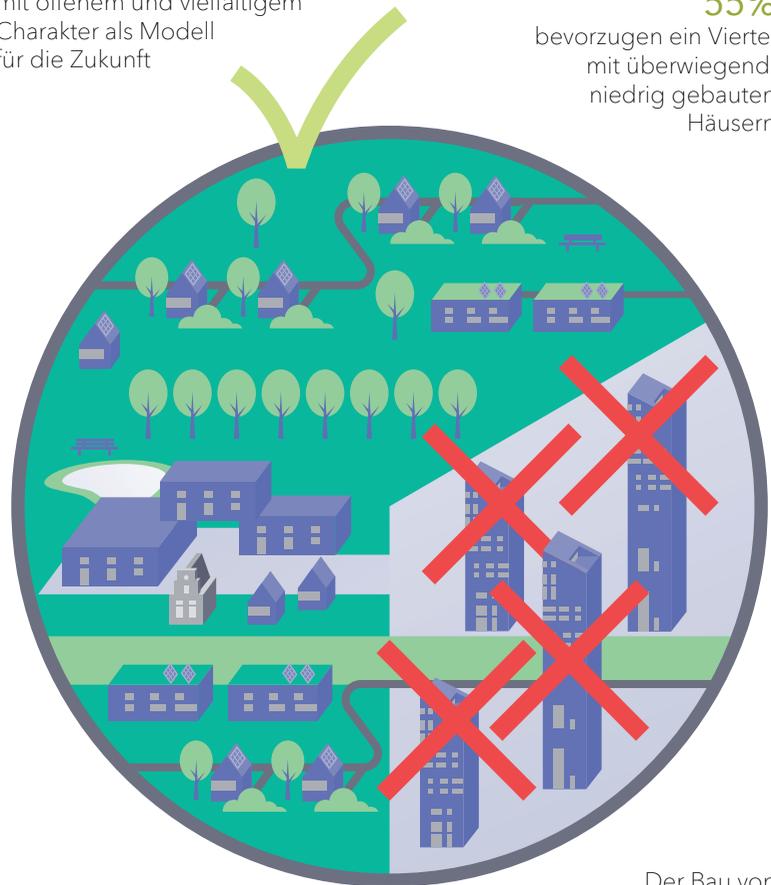
„Wie unsere Untersuchung zeigt, sind Neubauten am Stadtrand für viele Menschen eine immer attraktivere Alternative zu den teuren Innenstädten. Parkstadtähnliche Viertel sind grün, es gibt Platz zum Spielen und zur Erholung und sie bestehen aus einer Mischung aus niedrigen und höheren Wohngebäuden mit höchstens fünf bis zehn Stockwerken. Es fällt auf, dass die Vermischung verschiedener Einkommensgruppen begrüßt wird und die Menschen nicht nur Leute wie sie selbst als Nachbarn wollen, so wie Wohnungsstudien in der Vergangenheit meist ausgewiesen haben. Neben einer grünen Umgebung werden eine abwechslungsreiche Architektur und das städtebauliche Konzept als wichtige Kriterien für attraktive Neubauviertel am Rande der Stadt genannt. Gleichzeitig müssen Neubauviertel auch etwas zu bieten haben: Die täglichen Einkäufe müssen erledigt werden können, es muss so etwas Einfaches wie eine Paketstelle geben und es muss Gastronomie in der Nähe sein. Um ausgehen zu können, sollte das Stadtzentrum gut erreichbar sein.“

42%

sehen ein parkähnliches Stadtviertel mit offenem und vielfältigem Charakter als Modell für die Zukunft

55%

bevorzugen ein Viertel mit überwiegend niedrig gebauten Häusern



94%

präferieren ein weitläufiges Stadtviertel mit Grünflächen

Der Bau von Hochhäusern wird in einem zukünftigen Wohnviertel nicht gerne gesehen

36%

wünschen sich eine geringere Ausrichtung auf das Auto in den Stadtvierteln



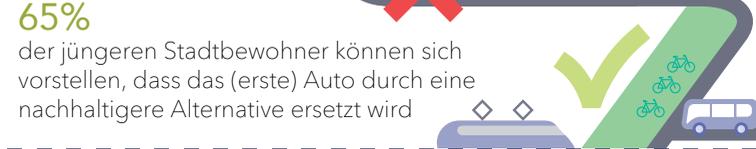
25%

der Städter sind bereit 5-10 Minuten Fußweg in Kauf zu nehmen, wenn das Auto aus dem Straßenbild verschwindet



65%

der jüngeren Stadtbewohner können sich vorstellen, dass das (erste) Auto durch eine nachhaltigere Alternative ersetzt wird



87%

sind bereit, bei guten Alternativen zukünftig mit einem Auto auszukommen



Martin Siebelhoff

ist Strategie bei CHOICE Insights + Strategy, das Unternehmen berät Kunden anhand von Untersuchungsergebnissen zu verschiedenen Strategien. CHOICE konzentriert sich vor allem auf die Bedürfnisse und Zielgruppen des Auftraggebers und arbeitet seit Jahren auch für BPD. Siebelhoff hat CHOICE vor 25 Jahren während seines Wirtschaftswissenschaftsstudiums als Startup gegründet.

Schlussfolgerung 2:

Die Rolle des Autos in Wohnvierteln wird sich verändern: Die Mehrheit ist für nachhaltige Alternativen zum Auto aufgeschlossen.

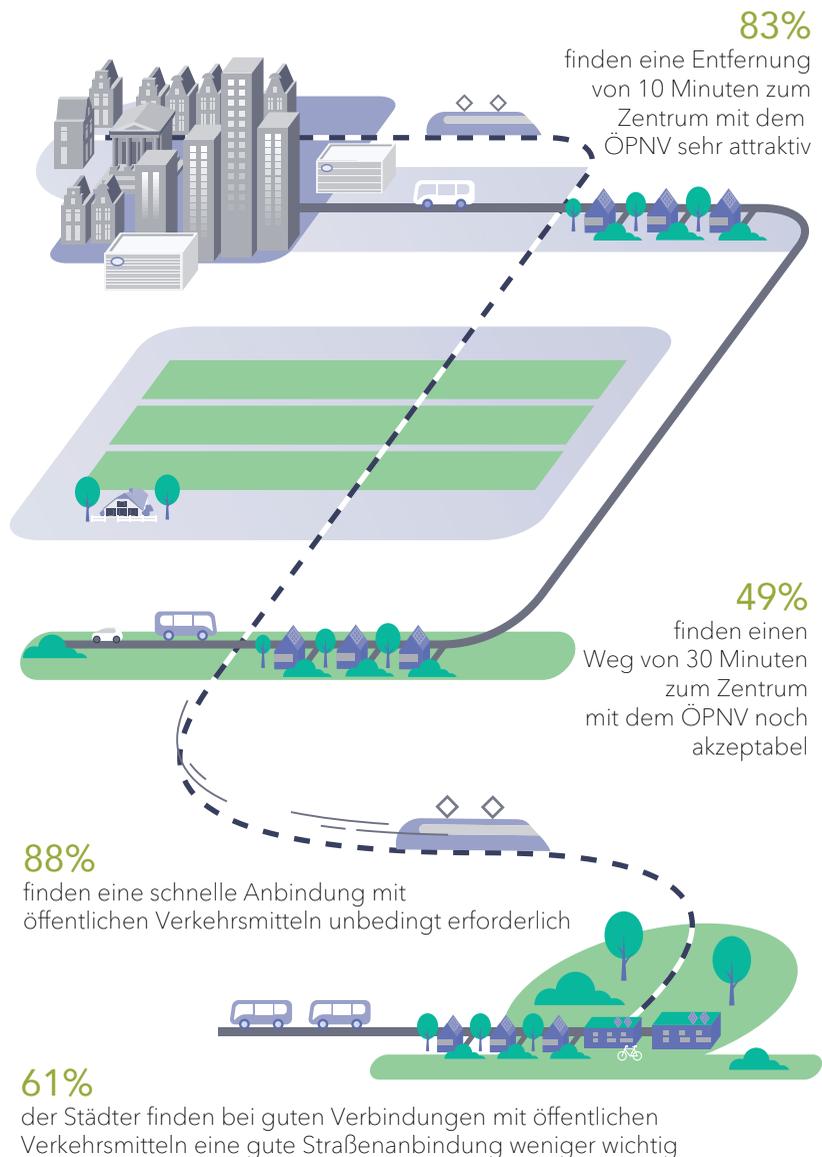
„Eine Mehrheit der Befragten kann sich nachhaltige Alternativen zum klassischen Privatfahrzeug gut vorstellen. Neben guten öffentlichen Verkehrsmitteln finden die Bewohner künftiger Wohnviertel am Stadtrand Carsharing, selbstfahrende Autos, Gemeinschafts-Lastenräder und zum Beispiel schnelle Fahrradverbindungen für Elektrofahrräder als sehr gute Alternativen für die Zukunft. Die Freiheit, die ein eigenes Fahrzeug bietet, bleibt wichtig, denn über 80 Prozent der Befragten geben auch an, dass sie ein Auto vor der Haustür stehen haben wollen. Übrigens ist ‚Nachhaltigkeit‘ als Thema wirklich angekommen, das war beispielsweise vor fünf Jahren noch anders. Solarmodule auf Häusern, eine Windkraftanlage in der Ferne – solche Dinge haben die Menschen als notwendige Bestandteile der neuen Stadt akzeptiert. Die überwiegende Mehrheit hat damit kein Problem mehr.“

„DIE WOHNUNGSNUTZER STEHEN HINTER DER ENERGIEWENDE“

Schlussfolgerung 3:

Das betreffende Viertel braucht nicht an die Stadt zu grenzen, wichtiger ist die Reisezeit bis zur Stadtmitte.

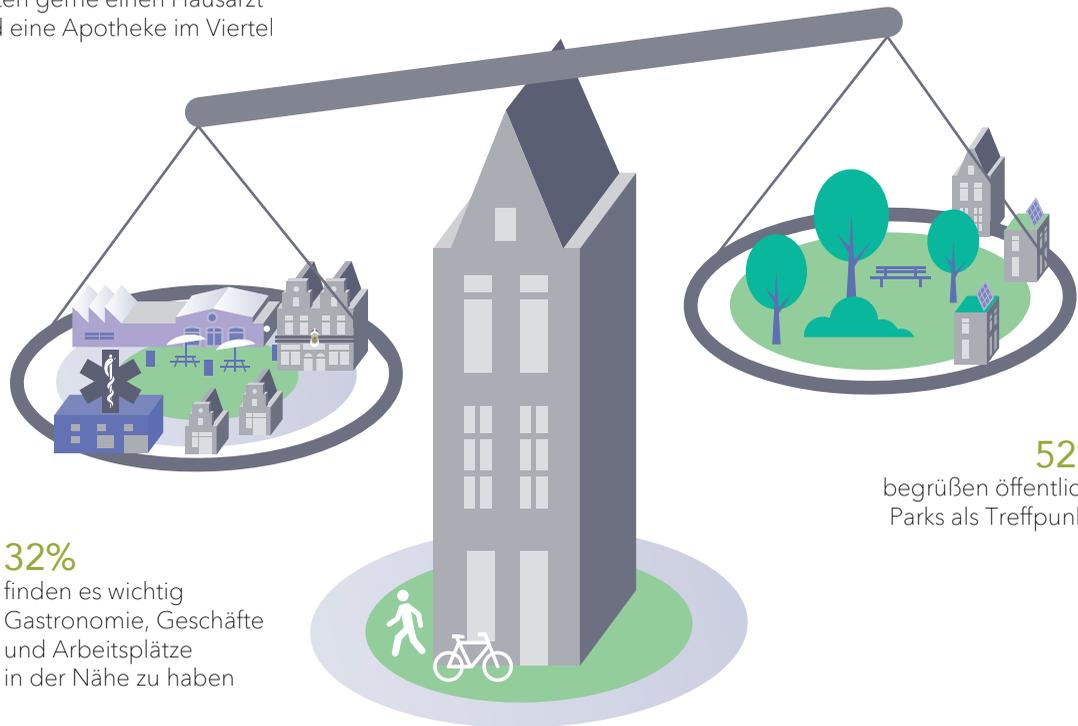
„Mobilität ist das A und O. Das Zentrum der nächstgelegenen großen Stadt ist wichtig im Zusammenhang mit der Arbeitsstelle und vor allem, um ausgehen zu können. Das quirliche Stadtleben muss schnell und leicht zu erreichen sein. Wenn das gegeben ist, sind die Menschen bereit, etwas weiter weg zu wohnen. Ganze 80 Prozent finden zehn Minuten bis zum Stadtzentrum ideal, und eine Entfernung von 30 Minuten ist für die Hälfte der Befragten akzeptabel. Für die beliebte Amsterdamer Innenstadt sind die Befragten sogar bereit, länger in öffentlichen Verkehrsmitteln zu sitzen. Obwohl fast 90 Prozent der Menschen der Meinung sind, dass neue Stadtviertel an ein modernes ÖPNV-Netz angeschlossen sein müssen, ist die Art der Mobilität im Wandel begriffen. Gemeinsame Nutzung und Nachhaltigkeit sind die Zukunft.“



95%

hätten gerne einen Hausarzt
und eine Apotheke im Viertel

90%
finden es angenehm wenn
es kleine Plätze und Innenhöfe gibt



32%

finden es wichtig
Gastronomie, Geschäfte
und Arbeitsplätze
in der Nähe zu haben

52%
begrüßen öffentliche
Parks als Treffpunkte

Schlussfolgerung 4:

*Die Einwohner eines Viertels wünschen sich sowohl Ruhe als auch Aktivität.
Die Kunst besteht darin, dabei das richtige Mittelmaß zu finden.*

„Die ideale Balance zwischen Ruhe und Aktivität hängt von mehreren Faktoren ab, ist aber vor allem je nach Zielgruppe unterschiedlich. Junge Stadtbewohner wollen Restaurants, Geschäfte und Arbeitsplätze in Reichweite haben. Stadtbewohner, die sich für parkähnliche Stadtviertel entscheiden, wollen auch Treffpunkte in der Nachbarschaft haben, aber lieber in Form von Parks, in denen sie sich entspannen und erholen können. Ein Park in der Nachbarschaft wird immer wichtiger, denn auf dem heutigen Wohnungsmarkt ist es keine Selbstverständlichkeit mehr, einen großen eigenen Garten zu haben, wenngleich sich viele diesen nach wie vor wünschen. Die Menschen sehen durchaus ein, dass Städte – und damit auch neue Viertel – etwas kompakter gebaut werden müssen. Zum Ausgleich wollen sie aber mehr Grün auf und bei ihren Häusern, wie beispielsweise Dachbegrünung. Gemeinsame Gärten sind auch eine Alternative zum eigenen Garten, aber es gibt Zweifel, ob diese dann auch ordentlich gepflegt werden.“ ■

Inspirationsquellen

EINFACH NUR BAUEN GEHT NICHT MEHR

Eine sorgfältig geschaffene Balance zwischen Entwicklung, Natur und Nachhaltigkeit – so sehen gelungene Wohnviertel nach Ansicht der Stadtplaner Gijs van den Boomen von *KuiperCompagnons* und Maartje Luisman von *SVP Architectuur & Stedenbouw* in Zukunft aus.



REICHE GESCHICHTE UND NATUR VERLANGEN SORGFÄLTIGE ABSTIMMUNG

„IN EINEM NORMALEN Neubaugebiet stehen vor allem Einfamilienhäuser und meistens nur wenige Etagenwohnungen. Das wird hier – auf einem ehemaligen Militärgelände im niederländischen Landstrich ‚Het Gooi‘ – genau umgekehrt sein. Es war eine bewusste Entscheidung aufgrund einer Wohnungsmarktstudie: auch Het Gooi hat mit rascher Überalterung zu kämpfen. Deshalb gibt es eine hohe Nachfrage nach Wohnungen für Senioren, die nicht unbedingt alle einen großen Garten brauchen, aber gern bequem und sicher im Grünen wohnen bleiben wollen. Die drei Gemeinden, denen das Gebiet gehört, haben sich vor zwei Jahren auf diese Ziele geeinigt und sie in einem Dokument festgelegt. Wenn dieser Plan stattdessen



Crailo (Bussum, Laren, Hilversum), Baubeginn Herbst 2021



Maartje Luisman

ist Inhaberin und Direktorin der Firma *SVP Architectuur en Stedenbouw* in Amersfoort. Davor arbeitete sie als Stadtplanerin bei der Gemeinde Utrecht. Sie absolvierte ihr Architekturstudium an der TU Delft.

von einem Entwickler erstellt worden wäre, hätte er doch anders ausgesehen. So bleibt Platz für gemeinschaftliche Natur übrig, während bei Einfamilienhäusern viel Fläche für die eigenen Gärten reserviert werden müsste. Crailo war jahrzehntlang ein militärisches Sperrgebiet, das auf der Nordseite von der Kolonel-Palm-Kaserne begrenzt wird und im Osten von der Autobahn A1. Genau wie im Rest von Het Gooi gibt es dort Wald, Heide und lange Alleen. Die reiche Geschichte und unberührte Natur machen es zu einem besonderen Gebiet, bei dem es auf eine sorgfältige Abstimmung zwischen Entwicklung, Natur und Nachhaltigkeit ankommt. Ein gutes Beispiel hierfür ist die geplante Lösung für die Mobilität. Öffentliche Verkehrsmittel und das

Fahrrad werden natürlich bevorzugt, aber in diesem relativ wohlhabenden Gebiet geht es nicht ohne Auto. Wir berücksichtigen auf jeden Fall einen Stellplatz pro Haushalt. Für den Zweitwagen werden über Crailo verteilt mehrere Mobilitätshubs eingerichtet, bei denen ein Carsharing-Elektroauto abgeholt werden kann. Bei diesen Hubs können die Bewohner auch Pakete abholen, Abfall entsorgen und vielleicht in einem gemeinschaftlichen Schuppen Werkzeug leihen. Bei der Energie und der Verwendung von Materialien steht die Nachhaltigkeit ganz konkret im Mittelpunkt. Was im Rest der Niederlande ab 2050 die Norm sein wird – aufgrund des Klimaabkommens von Paris –, muss hier schon in fünf Jahren erreicht sein. Crailo wird ein Plusenergieviertel, das alle benötigte

Energie zum Wohnen und auch für die Mobilität selbst erzeugt. Am Südrand des Geländes kommen Natur und Technik in einem sogenannten Ökowall zusammen. In dem Schutzwall sind Solarmodule, Parkplätze und Gewerberäume vorgesehen. Für den Ökowall werden nicht mehr benötigte Materialien des Kasernengeländes verwendet, damit beim Bau des Viertels möglichst wenig Material entsorgt werden muss. Was ich bei diesem Projekt so inspirierend finde, ist der Mut zu klaren Entscheidungen. Es gibt in dieser Umgebung schon genügend andere Entwicklungen, bei denen die Käufer ein Reihenhaus mit Garten finden können. Wird überall ein durchschnittliches Angebot für den durchschnittlichen Wohnbedarf gebaut, stehen am Ende im ganzen Land überall die gleichen Häuser.“





Schieveste (Schiedam), Baubeginn Ende 2021

ABGESCHIEDENHEIT IN DER STADT



Gijs van den Boomen

ist Kreativdirektor bei *KuiperCompagnons* in Rotterdam. Zuvor war er Senior Designer und Partner bei *Wissing Urban Design and Planning*. Er studierte Landschaftsarchitektur an der Universität Wageningen.

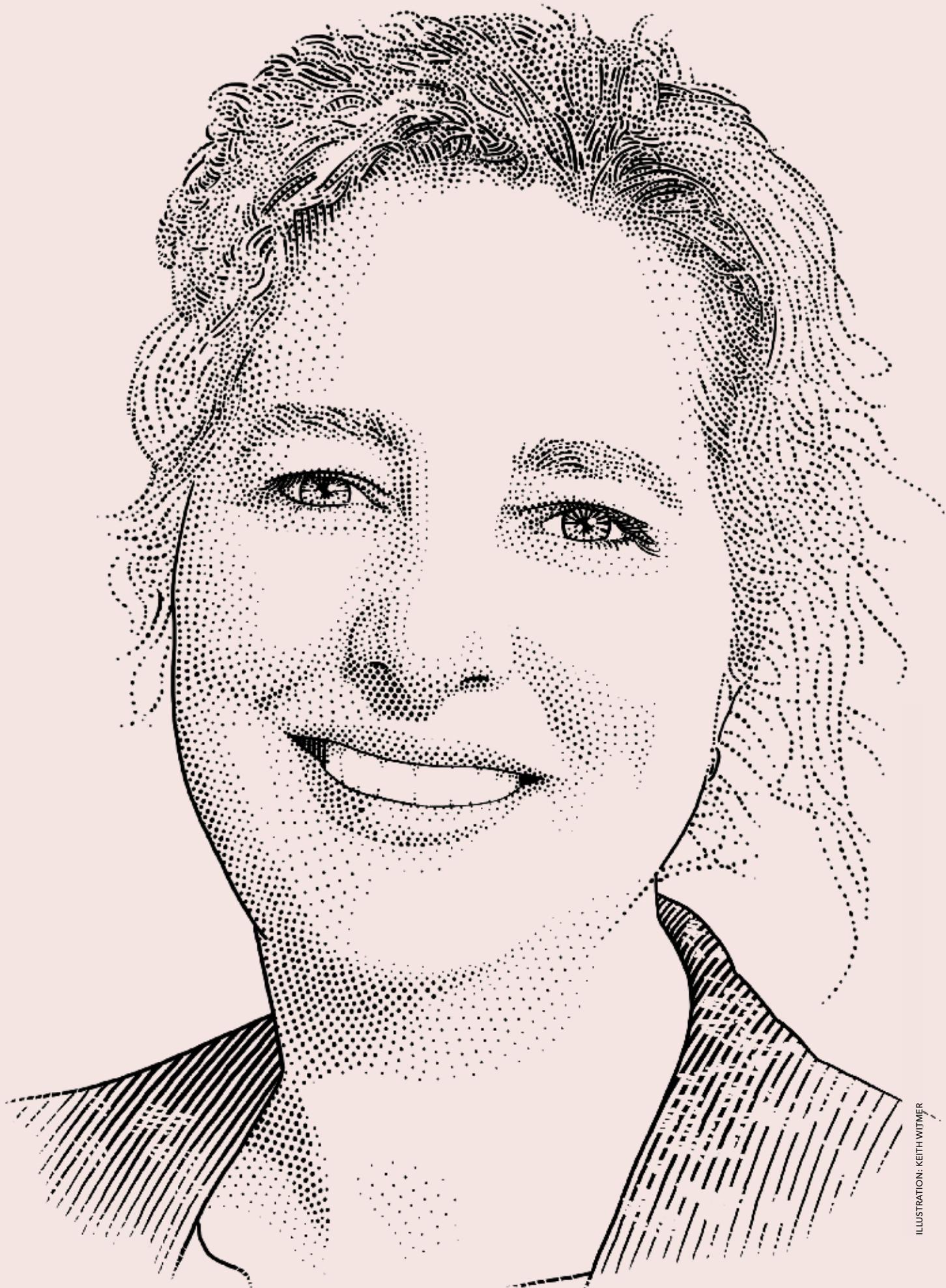
„IM AUGENBLICK GEHT es in den Niederlanden natürlich um die Wohnungsnot und was wir dagegen tun können. Es ist meiner Ansicht nach schon fast eine ideologische Diskussion, bei der viele sagen: ‚Wir dürfen nur noch in der Stadt bauen, nicht mehr im Grünen oder am Rand.‘ Aber allmählich wird immer deutlicher, dass das wahrscheinlich nicht realistisch ist. Ich stelle mir lieber die Frage: ‚Welche Kriterien und Qualitäten brauchen wir, um für jede Stadt und jedes Dorf die beste Lösung zu finden? Und wo können wir welche Qualitäten bieten?‘ Deshalb möchte ich zwei Projekte einander gegenüberstellen: Schieveste im Bahnhofsgelände von Schiedam und das neue Wohngebiet Aarlesche Erven, das an den bestehenden Kern der Stadt Best angebaut wird. Sie sind von der Atmosphäre her gegensätzlich, denn Schieveste ist eine Art ‚Hochhausstadt‘, während Aarle ein dörfliches Wohngebiet wird, bei dem von den bestehenden Bestandteilen

wie Landschaft, Umgehungsstraßen und Bauernhöfen ausgegangen wird. Andererseits sind die Ausgangspunkte beider Projekte gleich: Verbundenheit und ein Gefühl des Zuhause-Seins. Schieveste wird ein großer, lang gestreckter Komplex zwischen der Bahnlinie nach Rotterdam und der Autobahn A20. Es wird wie eine Gruppe von freistehenden Gebäuden aussehen, die in Wirklichkeit miteinander verbunden sind. Auf diese Weise kriert das Gebäude seine eigene Atmosphäre. In der Mitte wird eine Reihe von grünen Höfen und Flächen angelegt, auf denen man nicht auf Autos zu achten braucht – denn diese Zonen sind autofrei. Der Schwerpunkt liegt auf Leben und nicht nur auf Wohnen. Wir kaufen keine Wohnung mehr mit dem Hintergedanken, in sechs oder sieben Jahren eine neue, größere Wohnung suchen zu wollen. Wir wollen uns heute langfristig in eine Gemeinschaft ‚einkaufen‘. Dann kommt es nicht nur auf eine gute Wohnung für den ausgegebenen



Aarlesche Erven (Best), Baubeginn Ende 2021

Betrag an, sondern auch auf eine nachhaltige und gesunde Umgebung, in der wir uns zuhause fühlen. In Aarle soll auch eine solche Gemeinschaft entstehen, aber in ganz anderem Größenmaßstab. Am Rand der bestehenden Bebauung von Best sind 900 Wohnungen mit einem zentralen Platz für verschiedene alltägliche Einrichtungen geplant. Durch Aarle zieht sich ein Wirrwarr von Wallhecken. Die Bauern, die dort lange Zeit ihre Felder bestellt haben, tauschten in den sechziger Jahren viele Grundstücke miteinander. Das Muster der Straßen und Wege bleibt als eine Art Patchwork aus Gärten und öffentlichen Flächen mit Wasser erhalten. Diese historische, kleinräumige Struktur bildet nach der Fertigstellung den Übergang zwischen dem städtischen Gebiet von Best und dem gegenüberliegenden Landschaftsgebiet ‚Groene Woud‘. Es ist wie eine Art Reißverschluss: miteinander verbunden und doch filigran. Der Übergang vom Ortskern zum Waldrand verläuft ganz allmählich und sorgfältig. Nicht mehr wie früher, als ein Neubauviertel einfach so in die bestehende Landschaft gepflanzt wurde, mit der Stadt auf der einen Seite und der Agrarlandschaft auf der anderen. Das ist auch ein Grund, weshalb ich die Diskussion über Bauen in der Stadt oder Bauen auf dem Land für überholt halte. Wir müssen vielmehr neue Verbindungen schaffen, bei denen die Lebensqualität im Mittelpunkt steht – sowohl in den Städten als auch außerhalb. Das muss natürlich so geschehen, dass auch die Landschaft davon profitiert. Es gibt zum Glück kein einfaches Bauen mehr. Die Zeit, in der wir städtebauliche Pläne abstempelten und auf der Wiese hochzogen, ohne allzu viel auf den Kontext zu achten, ist endgültig vorbei.“ ■



IN GUTEN WIE IN SCHLECHTEN ZEITEN

Wie können wir erreichen, dass jeder bezahlbaren Wohnraum findet und gleichzeitig die Lebensqualität in den Quartieren hoch ist? Martine van der Griendt, bei BPD als Entwicklungsmanagerin tätig, sucht die Lösung hierfür in einer „Stadtehe“, einem langfristigen, gemeinsamen Engagement von Stadt, Wohnungsbaugesellschaften und Entwicklern. In guten wie in schlechten Zeiten.

JEDER KENNT SIE: die etwas veralteten und einseitig zusammengesetzten Wohnsiedlungen in den größeren Städten. Sie bestehen aus großen Wohnkomplexen, die zumeist aus den 1960er Jahren stammen. Sie waren ursprünglich vor allem für die Mittelschicht bestimmt, also für Familien mit Kindern, bei denen die Eltern ein bescheidenes Einkommen hatten. Heute setzt sich die Mieterschaft der Wohnungsbaugesellschaften – die in den Niederlanden im Durchschnitt 30 Prozent des Wohnungsbestandes einer Stadt besitzen – aus einer bunt gemischten Zielgruppe zusammen. Neben der traditionellen Zielgruppe der Wohnungsbaugesellschaften gehören dazu auch anerkannte Asylbewerber, Arbeitsmigranten und Menschen, die Sozialhilfe empfangen. Diese Gruppen unterscheiden sich stark in ihrem Lebensstil und ihrer Kultur. Was sie miteinander gemein haben, ist ihre benachteiligte soziale und wirtschaftliche Position. Durch diese Veränderungen ist die Lebensqualität in diesen Vierteln gefährdet. An vielen Orten besteht ein Ungleichgewicht zwischen bezahlbaren Sozialwohnungen, Mietwohnungen im mittleren Preissegment und Eigenheimen. Und wir wissen, dass einseitig strukturierte Viertel in einer Stadt problematisch sind. Das Wohnen in der Stadt muss bezahlbar bleiben. Durch die Mischung

verschiedenartiger Wohnungen und Zielgruppen wird ein Stadtteil stabil und zukunftssicher. Eine Restrukturierung kann die Lösung sein. Doch wegen des neuen Wohnungsgesetzes sind die Wohnungsbaugesellschaften in den Niederlanden selbst kaum mehr in der Lage, derartige Aufgaben zu stemmen. Deshalb ist die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren in den Vierteln – Stadt, Wohnungsbaugesellschaften und Entwicklern – so ungemein wichtig. Zusammen können wir den gesamten Wohnungsmarkt bedienen. Wir nennen das mit einem Augenzwinkern eine Stadtehe: ein langfristiger, vertrauensvoller Bund mit Spielraum für die Interessen des anderen. Und das in guten wie in schlechten Zeiten, wie bei einer echten Ehe. Beim Neubau funktioniert der Abgleich der gegenseitigen Ziele und Interessen bereits sehr gut. Bei der Restrukturierung von Quartieren und Siedlungen gibt es jedoch noch vieles zu verbessern. Aufgrund des rechtlichen Rahmens, in dem die Wohnungsbaugesellschaften operieren

„ZUSAMMEN KÖNNEN WIR DEN GESAMTEN WOHNUNGSMARKT BEDIENEN“

müssen, können sie oft nur einen einzelnen Wohnkomplex beeinflussen und nicht die gesamte Situation in einem Viertel. Durch die Zusammenarbeit wird das nun möglich. Vereinbarungen wie die zwischen BPD und der Utrechter Wohnungsbaugesellschaft Mitros im letzten Jahr, durch die das Gleichgewicht in Stadtvierteln verbessert werden soll, inspirieren mich enorm. Im Utrechter Viertel Overvecht werden 80 Sozialwohnungen abgerissen und BPD ersetzt sie durch 140 mittelpreisige Mietwohnungen und Eigentumswohnungen. Der Verlust an Sozialwohnungen wird in einem anderen Viertel kompensiert. So arbeiten wir an verschiedenen Orten an ausgeglichenen, integrativen Quartieren. Wir wollen an viel mehr Orten in den Niederlanden solche Stadtehen schließen. Gegenseitiges Verständnis und Vertrauen sind dabei wichtig, aber vielleicht mehr noch der Mut, sich vom reinen Eigeninteresse zu lösen. Wenn das gelingt, können die Partner etwas bewegen, das sie für sich allein nie hätten erreichen können – beispielsweise mehr Wertschätzung, die sich in einem höheren Wert im offiziellen niederländischen Lebensqualität-Barometer niederschlagen kann, ein steigender Immobilienwert, ein besserer technischer Zustand oder verbesserte Nachhaltigkeit der Wohnungen. ■

LEBENS LAUF Martine van der Griendt ist Entwicklungsmanagerin bei BPD. Davor arbeitete sie bei der Wohnungsbaugesellschaft DeltaWonen in Zwolle, Kampen und Wezep sowie bei der niederländischen Bahn als Verkaufsmanagerin in der Gebietsentwicklung in den Nordostniederlanden. Sie studierte an der Technischen Universität Delft.



Anne Katrin Bohle



Desirée Uitzetter

Doppelinterview

**REGELN,
REGELN, REGELN
... UND WAS WIR
DAGEGEN TUN
KÖNNEN**

Manchmal dauert es lang - unnötig lang - bis der erste Grundstein eines neuen Quartiers gelegt wird. Regeln und Verfahren bilden ein großes Hemmnis für die Bauproduktion, obwohl neuer Wohnraum dringend benötigt wird. In den Niederlanden und in Deutschland wird versucht, den Berg an Vorschriften abzutragen, aber das ist nicht einfach. Woran liegt das? Was wird dagegen unternommen? Und geht es auch anders? Anne Katrin Bohle, Staatssekretärin für Bau, Wohnen und Stadtentwicklung im deutschen Bundesinnenministerium, und Desirée Uitzetter, Vorsitzende des Verbandes niederländischer Projektentwicklungsgesellschaften NEPROM und Leiterin der Gebietsentwicklung bei BPD, geben darauf Antwort.

IN ENGLAND IST ES gesetzlich verboten, in den britischen Parlamentsgebäuden zu sterben. Offiziell ist es auch nicht erlaubt, eine Briefmarke mit dem Bild der britischen Königin auf dem Kopf auf einen Brief zu kleben. Jedes Land hat Gesetze und Vorschriften, die bei genauerer Betrachtung eher absurd sind als notwendig. Natürlich werden Regeln und Verfahren immer mit den besten Absichten ausgedacht. Das gilt beispielsweise für Richtlinien für den Brandschutz oder die Trinkwasserqualität. Aber Regeln können – besonders wenn sie miteinander verwoben sind – beengend und sogar regelrecht kontraproduktiv sein. In den Niederlanden und in Deutschland wird dies bei der Gebietsentwicklung und im Bau auf jeden Fall so erlebt.

Es wird auch etwas dagegen unternommen. 2010 wurde in den Niederlanden das Krisen- und Belebungs-gesetz (Crisis- en Herstelwet) erlassen, um

Highlights

- > Verzögerungen beim Neubau sind häufig zurückzuführen auf Verzögerungen bei der Ausgabe der Baugrundstücke (Deutschland) und durch eine Häufung unterschiedlicher Anforderungen (Niederlande).
- > Bei der Vielzahl der Vorschriften fehlt der Blick für das Ganze, während in der heutigen Welt doch wirklich alles mit allem zusammenhängt.
- > Ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren ist nur ein Teil der Lösung. Besser wäre es, wenn alle betroffenen Parteien - Projektentwickler, Bauunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften, Investoren, Kommunen, Energieversorger, aber auch Naturschutzorganisationen und Verkehrsunternehmen - gemeinsam an einer integralen Lösung für den Wohnungsbedarf arbeiten würden.
- > Vorschriften sind nicht sinnlos, aber die Kohärenz ist wichtig. Wir brauchen kein neues System, sondern wir brauchen Visionen.

„DIE VORSCHRIFTEN WERDEN ZU OFT NUR VON DER EIGENEN WARTE AUS BETRACHTET“

Desirée Uitzetter

mitten in der Wirtschaftskrise unnötige Hemmnisse für das stark betroffene Baugewerbe zu beseitigen. Ende Mai 2019 stimmte die Erste Kammer des niederländischen Parlaments einer Änderung dieses Gesetzes zu, wodurch die Verfahren noch stärker verkürzt werden. Ein wichtiger Meilenstein wird das Umgebungsgesetz sein. Durch dieses Gesetz wird es möglich, mehr übergreifende Abwägungen in Fragen wie Natur, Wohnen, Infrastruktur und Umwelt vorzunehmen. In Deutschland werden diese Entwicklungen in den Niederlanden oft mit einem gewissen Neid verfolgt. Die Fachpresse weist gerne darauf hin, dass die Niederlande die Bauvorschriften so reformiert haben, dass die Zeit zwischen Planung und Baubeginn erheblich verkürzt wurde und die Kosten im Griff behalten werden. Im Gegensatz zur Situation in Deutschland würde die niederländische Bauwirtschaft vom Staat dazu animiert, optimale Lösungen zu finden, was die Innovation fördert und die Bauzeiten verkürzt. Das Wort *entschlacken* als Begriff für die Beschleunigung der Raumordnungsverfahren, die oft in einem Schnecken-tempo verlaufen, ist inzwischen aus dem Niederländischen ins Deutsche übernommen worden.

WIE IST DIE SITUATION AUF DEM WOHNUNGSMARKT IN DEUTSCHLAND UND DEN NIEDERLANDEN IM AUGENBLICK?

Bohle: „In Deutschland haben wir insgesamt ein

gutes Niveau der Versorgung mit Wohnraum, aber es gibt große regionale Unterschiede. In vielen Städten steigen die Preise durch Zuzüge aus dem In- und Ausland und das Wohnungsangebot wird knapp. Auf der anderen Seite haben die ländlichen Regionen mit Bevölkerungsrückgang, Leerständen und sinkenden Immobilienpreisen zu kämpfen. Die Politik hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, um den Wohnungsbau zu intensivieren und damit das Wohnen bezahlbar bleibt. Unser Ziel ist es, dass in der Amtszeit dieses Kabinetts 1,5 Millionen neue Wohnungen entstehen. Daran wird auf allen Verwaltungsebenen hart gearbeitet. Für den sozialen Wohnungsbau, Bauförderung, Mietzuschüsse und Städtebauförderung stellen wir 13 Milliarden Euro bereit. Das ist mehr als je zuvor! Darüber hinaus fördern wir serielle und modulare Bauweisen und die Digitalisierung der Verfahren.“

Uitzetter: „Auch in den Niederlanden ist die Situation günstig, jedenfalls für diejenigen, die schon eine Wohnung haben. Wenn man keine Wohnung hat, sondern eine sucht, ist die Lage in manchen Städten und Regionen äußerst problematisch. Das zeigt sich auch an der schwachen Bauproduktion und den Preisen – und an den Regeln, die die Projektentwickler und Baufirmen, aber auch die Behörden selbst daran hindern, rasch für Verbesserungen zu sorgen. Es ist nicht umsonst von einer *Wohnraumkatastrophe* die Rede.“

ES DAUERT OFT LANGE, BIS DIE BAUAUSFÜHRUNG ANLÄUFT. WORAN LIEGT DAS?

Bohle: „Verzögerungen im Wohnungsbau sind häufig darauf zurückzuführen, dass die Baugrundstücke nicht frei werden oder nicht für Wohnzwecke zur Verfügung stehen. Deshalb setzen wir alles daran, diesen Prozess zu vereinfachen. Die Baulandkommission hat hierfür am 2. Juli 2019 Empfehlungen ausgesprochen. Dazu gehört es beispielsweise, Flächen des Bundeseisenbahnvermögens leichter verfügbar zu

→



Anne Katrin Bohle

studierte Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Gießen, Münster und Bonn. Sie war lange Zeit Abteilungsleiterin und später Geschäftsführungsvorsitzende verschiedener Arbeitsämter.

Danach war sie vierzehn Jahre lang in verschiedenen leitenden Positionen im Bauministerium des Landes Nordrhein-Westfalen tätig. Seit März 2019 ist sie Staatssekretärin im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat.



Desirée Uitzetter

studierte Sozialgeographie an der Universität Utrecht sowie Human Geography an der Middlesex University. Sie ist seit 2015 Leiterin der Gebietsentwicklung bei BPD.

Außerdem ist sie seit 2019 Vorsitzende der NEPROM, dem Verband der niederländischen Projektentwickler. Davor war sie in verschiedenen Beratungs- und Projektleitungspositionen bei Ecorys, KPMG, BNG Gebietsentwicklung und der STEC Groep tätig.





„BUND UND LÄNDER ARBEITEN BEREITS DARAN, DIE ZAHL DER VORSCHRIFTEN ZU BEGRENZEN“

Anne Katrin Bohle

machen. Das Schwierige dabei ist, dass Maßnahmen für bezahlbares Wohnen, klimafreundliche Gebäude und den Umgang mit demografischen Veränderungen widersprüchlich sein können. Deshalb müssen wir die verschiedenen Interessen richtig gegeneinander abwägen.“

Uitzetter: „Ich sehe die Flut von Anforderungen als das Hauptproblem. Nachhaltigkeit, Umwelt, Bezahlbarkeit, Sicherheit, Raumplanung, Mitsprache – in allen diesen Bereichen wurden Vorschriften erlassen. Natürlich werden sie mit den besten Absichten erlassen, dann aber oft zu einseitig und zu isoliert betrachtet. Das ist der Kern der Sache: Es fehlt der Blick für das Ganze, während in der heutigen Welt doch wirklich alles mit allem zusammenhängt, ganz besonders in unserer Branche.“

WIE ERKLÄREN SIE SICH DAS ENTSTEHEN SO VIELER REGELN?

Bohle: „Das ist im Laufe der Jahre so entstanden. Man sollte nicht außer Acht lassen, dass Normung in Deutschland auf Initiative der Wirtschaft erfolgt. Nur ein kleiner Teil der Normen ist gesetzlich vorgeschrieben und für den Wohnungsbau von Bedeutung.“

Uitzetter: „Die Vorschriften werden zu oft nur von der eigenen Warte aus betrachtet. Jeder will seinen eigenen Bereich absichern, obwohl wir doch besser

zusammenarbeiten und zusammen einen Nutzen daraus ziehen könnten. Ein anderer wichtiger Punkt ist die Raumordnungspolitik. In den Niederlanden hat sich die Regierung aus der Raumordnung zurückgezogen. Vieles fällt jetzt unter die Zuständigkeit der Kommunen. Dadurch konnte eine Vielzahl von Vorschriften auf lokaler Ebene entstehen, während der Umfang des Wohnungsbedarfs nach einer zentralen Herangehensweise und weniger Regeln schreit. Es fehlt der Blick für das große Ganze.“

LASSEN SIE UNS NACH DEN LÖSUNGEN SCHAUEN. KÖNNEN DIE ABLÄUFE BESCHLEUNIGT UND VEREINFACHT WERDEN? UND WENN JA, WIE?

Bohle: „Ja, das glaube ich schon. Bund und Länder arbeiten bereits daran, die Zahl der Vorschriften zu begrenzen. Ein nationaler Kontrollrat prüft nun, was zur Einhaltung der Bundesvorschriften erforderlich ist. Das Deutsche Institut für Normung e.V. (DIN) soll künftig auch die Baunormen in ähnlicher Weise prüfen. Die Bundesländer haben kürzlich ihre Bauvorschriften umgestellt und in einer Mustervorlage für technische Baubestimmungen zusammengefasst. Darin wird konkret angegeben, wie die nationalen Sicherheits-, Umwelt- und Gesundheitsvorschriften anzuwenden sind. Mein Ministerium arbeitet derzeit an einem Gesetzentwurf für eine Novelle des Baugesetzbuches mit konkreten Änderungen, unter anderem zur Erleichterung der Zulässigkeit von Wohnungsbauvorhaben.

Des Weiteren hat die bereits genannte Baulandkommission Vorschläge für eine schnellere Freigabe von Baugrundstücken mit den vorhandenen Instrumenten vorgelegt. Diese Vorschläge setzen wir um. Ein wichtiger Punkt ist, dass Deutschland ein föderales System hat: Der Vollzug der Gesetze ist Aufgabe der Länder, im Bereich des Bauordnungsrechts, zu dem auch die Baugenehmigungsverfahren gehören, ist es auch die Gesetzgebung selbst.

→



„EIN NATIONALER KONTROLLRAT PRÜFT NUN, WAS ZUR EINHALTUNG DER BUNDES-VORSCHRIFTEN ERFORDERLICH IST“

Anne Katrin Bohle

Die Länder haben in den vergangenen Jahren die Baugenehmigungsverfahren erheblich vereinfacht und entbürokratisiert, beispielsweise durch Einführung der Verfahrensfreiheit oder des vereinfachten Genehmigungsverfahrens für bestimmte Vorhaben. Sie sind sich ihrer Verantwortung für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Bauordnungsrechts bewusst.“

Uitzetter: „Es wäre am besten, wenn sich alle Beteiligten viel früher gegenseitig langfristig verpflichten würden: Projektentwickler, Bauunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften, Investoren, Kommunen, Energieversorger, aber auch Naturschutzorganisationen und Verkehrsunternehmen. Also jeder, der – in welcher Form auch immer – am Bau und an der Gebietsentwicklung beteiligt ist. Dann könnten alle gemeinsam an einer integralen Lösung für den Wohnungsbedarf arbeiten, die anschließend auf regionaler Ebene ausgearbeitet werden könnte. In den Niederlanden wird an verschiedenen Orten in der Provinz Nordholland und in den Regionen Haaglanden und Arnheim-Nimwegen bereits auf diese Weise gearbeitet.“

WÄRE ES NICHT BESSER, ZU STIMULIEREN, ANSTATT ZU REGULIEREN?

Bohle: „Das tun wir auch. Ein gutes Beispiel sind unsere Aktivitäten zur Förderung des seriellen und modularen Bauens. Auf dem Wohngipfel im September 2018 haben die Länder und Gemeinden ein Maßnahmenpaket beschlossen, um unter anderem die steigenden Baukosten zu senken. Auf die deutlich gestiegene Wohnungsnachfrage haben die Wohnungsgesellschaften bereits mit einer beachtlichen Steigerung reagiert. Weitere Schritte könnten beispielsweise eine weitere Harmonisierung der Bauvorschriften und die Vereinfachung und Digitalisierung der Verfahren sein.“

Uitzetter: „Richtig. Das ist eigentlich auch das Ziel des neuen Umgebungsgesetzes in den Niederlanden: Es soll mehr Möglichkeiten für Initiativen schaffen und stimulieren, anstatt zu regulieren. Die große Frage ist nun, ob wir es verstehen werden, dieses Gesetz auch ausreichend zu nutzen. Es verlangt nämlich gründliche Kenntnisse, eine gute strategische Leitung, Disziplin und den Mut, das Gesetz in voller Breite anzuwenden, so wie es gedacht ist. Es wäre wunderbar, wenn das gelingt. Aber zuerst einmal sehe ich es als eine große Herausforderung, vor der wir alle gemeinsam stehen.“

ANGENOMMEN SIE KÖNNTEN DAS GESAMTE REGELWERK NEU FESTLEGEN, WIE WÜRD E S DANN AUSSEHEN?

Uitzetter: „Das ist eine schwierige Frage. Ich fände einen solchen Neuentwurf auch nicht unbedingt nötig. Vorschriften können sinnvoll sein – und oftmals sind sie es auch. Natürlich müssen wir immer kritisch bleiben und vor allem genau auf die Kohärenz achten. Wir brauchen also kein neues System, sondern mehr Visionen. Wir müssen die beste Lösung für ein Gebiet, eine Region und eigentlich auch für das ganze Land suchen.“

Bohle: „Inwieweit in Deutschland Vorschriften abgebaut werden können, hängt stark von den



unterschiedlichen Kompetenzen von Bund, Ländern und Gemeinden ab. Diese Rollenverteilung ist in der Verfassung verankert.“

BLICKEN SIE FÜR IDEEN AUCH ÜBER DIE GRENZE ZU IHREM NACHBARN?

Bohle: „Wir hören natürlich, wie in den Niederlanden an Deregulierung gearbeitet wird. Es ist allerdings schwierig, Vergleiche zu ziehen. So ist beispielsweise die Wohnungs- und Städtebaupolitik in Deutschland oft eine regionale oder gar kommunale Angelegenheit. Trotzdem finde ich es nützlich zu sehen, was im Nachbarland geschieht. Wir verfolgen nicht nur die Entwicklungen in den Niederlanden, sondern in allen Mitgliedsstaaten der EU. Gelungene Beispiele in diesen Ländern bilden eine gute Grundlage, um sich über die Ansätze Gedanken zu machen, die wir sinnvollerweise übernehmen könnten.“

Uitzetter: „Anfang Dezember 2019 hielt ich auf einem Kongress in Aachen zum Thema Gebietsentwicklung einen Vortrag. Bei diesem Kongress hörte ich immer wieder von Besuchern, dass die Niederlande in Deutschland oft als Vorbild gesehen werden. Es stimmt auch, dass es bei uns gute Beispiele gibt, aber es gibt doch noch einiges zu verbessern. Umgekehrt sehe ich auch sehr gelungene



Beispiele in Deutschland. Auf dem Kongress wurde ein Fallbeispiel aus München vorgestellt: ein großes, neues Wohngebiet, das mit einfachen Regeln entwickelt wird, die die Bezahlbarkeit der Wohnungen garantieren. Ich fand das sehr inspirierend und vielversprechend.“

ABSCHLIESSEND: WELCHES PROJEKT HAT SIE BEGEISTERT?

Bohle: „Da fällt mir spontan das GdW-Projekt mit serieller Bauweise in Idstein im Taunus ein. Durch das innovative Bauverfahren wurde erfolgreich qualitativ guter und dennoch bezahlbarer Wohnraum erstellt. Und das innerhalb kürzester Bauzeit, ohne große Beeinträchtigung der Nachbarschaft, bei gleichzeitiger Beachtung bestehender Regelungen. Das zeigt: Es geht!“

Uitzetter: „Rijnenburg am Rande von Utrecht ist ein Gebiet, das die Möglichkeit bietet, dort den innovativsten Neubaustandort der Niederlande zu entwickeln. Eigentlich wird dort noch überhaupt nicht gebaut, aber ich nenne dieses Projekt ganz bewusst, denn Ende 2019 haben Entwickler, Bauunternehmen, Investoren und Wohnungsbaugesellschaften an die Stadt Utrecht appelliert, gemeinsam Pläne für die nächsten zehn Jahre auszuarbeiten.“ ■

FOTOS: GETTY IMAGES

Fotoreportage

NEBENWIRKUNGEN DES KLIMAWANDELS

Eine Weltstadt unter einer weißen Schneedecke. Krater mitten in der Bebauung. Dicke Rauchvorhänge nach großen Waldbränden. Das sind die Auswirkungen von Naturphänomenen auf unseren Lebensraum.

GUADALAJARA, SPANIEN

Der Taag, ein Fluss in Spanien, erreichte 2017 buchstäblich einen historischen Tiefpunkt.





NEW YORK, USA

New York kämpfte mit einem schweren Schneesturm, als 2018 die Ostküste der USA von eiskalter Luft und dichtem Schneefall heimgesucht wurde.



SINT-MAARTEN, KLEINE ANTILLEN

Der Orkan Irma wütete im September 2017 auf der Insel
Sint-Maarten.





HOKKAIDO, JAPAN

Ein starkes Erdbeben führte im September 2019 auf der nordjapanischen Insel Hokkaido zu Erdbeben.



KIRIBATI-INSELN, OZEANIEN

Verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge wird Kiribati das erste Land der Welt sein, das durch den Klimawandel und den steigenden Meeresspiegel vollständig untergehen wird.



SARNA, SCHWEDEN

Verursacht durch warmes und trockenes Wetter wüteten in der Mitte Schwedens mehr als zwei Wochen lang Waldbrände.



VENEDIG, ITALIEN

In Venedig wurde im November 2019 der Notstand ausgerufen, als über 80 Prozent der Stadt überschwemmt waren.



KLIMAWANDEL IM BILD

Die Welt verstädert in raschem Tempo: 2050 werden voraussichtlich über sechs Milliarden Menschen in städtischem Gebiet wohnen. Alle Städter zusammen werden für Dreiviertel des Gesamtausstoßes an Treibhausgasen verantwortlich sein. Das hat Folgen für das Klima: Die Gefahr von Überschwemmungen, Trockenzeiten und Hitzewellen steigt. Das gilt gleichermaßen innerhalb und außerhalb der Städte. Die Temperatur in Ballungsgebieten – die grundsätzlich höher ist als in unbebauten, grüneren Gebieten – beeinflusst die Ausbildung von Naturereignissen. ■

Essay

ZEIT FÜR EIN NEUES IDEAL

In immer mehr Städten ist nicht mehr für alle Platz. Viele Gruppen werden aus der Stadt vertrieben. Deshalb hält **Wouter Veldhuis** ein Plädoyer für eine gerechte Stadt, die passenden Wohnraum für jeden Geldbeutel, soziale Begegnungspunkte und unregulierte Freiräume bietet. Die gute Nachricht ist: Architekten, Designer, Entwickler, Investoren, Wohnungsbaugesellschaften und Behörden können schon jetzt etwas bewirken.

EIN BLICK ZURÜCK. In den 1980er Jahren war der Wiederaufbau der Niederlande weitgehend abgeschlossen. Bis dahin lag der Fokus darauf, all das zu errichten, was für das Funktionieren des Landes nötig war: Wohnungen, Schulen, Gewerbestandorte und Infrastruktur. Derselbe Schwung war bei der Entwicklung der Landwirtschaft nach dem Krieg zu sehen: nie wieder Hunger! Das gelang so gut, dass die Agrarwirtschaft wuchs und wuchs und inzwischen nicht nur die Niederlande, sondern fast die ganze Welt mit Nahrungsmitteln beliefert. Etwas Vergleichbares geschah bei der Entwicklung unserer Städte.

STÄDTE ALS VERDIENSTMODELL

Das Ende des Wiederaufbaus bot Raum für eine neue Vision. Diese lautete verkürzt: die Stadt als Wirtschaftsfaktor. Das Großbritannien von Margaret Thatcher diente als Vorbild, die anderen westeuropäischen Länder folgten bald nach. Das Marktdenken hielt Einzug. Man entdeckte, dass Grundstücke wertvoll sind. So wurden die Städte zu Verdienstmotellen. Die Kommunen verkauften ihr Land möglichst teuer auf dem Markt und nutzten den Erlös für Verbesserungsprojekte. In Amsterdam beispielsweise wurde unter anderem der Grachtenring renoviert

und große Museen bekamen einen überdimensionierten Facelift. In anderen Städten entstanden prestigeträchtige Kultureinrichtungen – wie das NAI in Rotterdam und die Elbphilharmonie in Hamburg – oder es wurde in Universitätsgelände und andere typische Einrichtungen der Großstadt investiert.

INTERNATIONALES GESCHÄFT

Durch diese und andere Entwicklungen sind die Grundstückspreise in Städten so stark gestiegen, dass es sich nur noch wenige lokale Akteure leisten können, in Grundstücke zu investieren. Dadurch wird das Geschäft immer internationaler. Auf der anderen Seite können es sich



ganze Gruppen in unserer Gesellschaft nicht mehr leisten, in den Städten zu wohnen. Dank der schönen Dinge, die die Kommunen mit den hohen Grundstückserträgen gebaut haben, sind die Städte zu einem globalen Wirtschaftsprodukt geworden. Die Folge ist, dass sie von Touristen, internationalen Unternehmen und Expatriates überschwemmt werden. Alle diese Entwicklungen kommen in einem eklatanten, aktuellen Beispiel zusammen: NorthOrleans in Amsterdam, ein Wohnkomplex mit relativ preiswerten Wohnungen für Einsteiger, Studenten und junge Leute. So hatte sich die Stadt das zumindest

vorgestellt. Die entsprechenden Verträge mit dem Entwickler stellten sich jedoch als rechtlich nicht bindend heraus. Inzwischen ist der Komplex fertiggestellt, die Mieten liegen zwischen 1.250 und 1.500 Euro für eine 30-Quadratmeter-Wohnung. Der Markt wird immer aggressiver und versucht, den Staat – wo immer das geht – zu hintergehen. Und wenn nicht, dann verhält sich manche Kommune selbst so. In sozial schwachen Vierteln wie Hillesluis in Rotterdam und Overvecht in Utrecht stehen die schönsten öffentlichen Gebäude – oft ehemalige Schulen –, in denen lokale Unternehmer und

→

Highlights

- > Nach dem Abschluss des Wiederaufbaus hielt das Marktdenken Einzug und die Stadt wurde als Wirtschaftsfaktor gesehen.
- > Die Kommunen entdeckten, dass Grundstücke wertvoll sind und verkauften sie zum Höchstpreis.
- > Durch diese Entwicklungen gehört die Stadt nicht mehr allen: Große Gruppen können sich dort keine Wohnung mehr leisten, jeder Quadratmeter muss Geld einbringen.
- > Wir brauchen ein neues Ideal, bei dem die Ethik wieder ein wichtiger Faktor ist und nicht der wirtschaftliche Wert vorherrscht. So wird es möglich, konkrete Schritte zu unternehmen und Gruppen wieder einen Platz zu bieten, die derzeit außen vor bleiben.

„DER SCHLÜSSEL BESTEHT DARIN, VON ANDEREN WERTEN ALS DEN QUADRATMETERKOSTEN AUSZUGEHEN“



Wouter Veldhuis

ist Geschäftsführer von MUST, einem Planungsbüro für Stadtplanung in Amsterdam und Köln, das sich mit Stadterneuerung, großstädtischen Fragen und unabhängiger Forschung beschäftigt. Gleichzeitig ist er einer von drei Vertretern im Amsterdamer Beirat Stadt-Forum. Veldhuis ist Autor verschiedener Bücher, wie beispielsweise *Erkundung der gerechten Stadt: Städtebau und die Ökonomisierung des Raumes*, das er gemeinsam mit Simon Franke geschrieben hat.

soziale Einrichtungen eine Chance bekommen. Aber für die städtischen Grundstücksämter sind diese Gebäude ein Kostenposten. Deshalb werden sie oft an einen Investor verkauft, der darin in der Regel Wohnungen in der gehobenen Preisklasse unterbringt. Besserverdiener anzuziehen kann ein sinnvolles Motiv sein, aber dabei gehen zugleich Sozialimmobilien verloren. Und die Menschen, die dort gewohnt, gearbeitet und sich getroffen haben, werden so verjagt.

ZU WENIG ERTRAG? DANN AUF WIEDERSEHEN!

Wenn die Stadt also mit einer rein wirtschaftlichen Brille betrachtet wird, bleibt kein Raum mehr für Funktionen, die wenig oder kein Geld abwerfen. So verschwinden Menschen mit niedrigem und mittlerem Einkommen nach außerhalb – und auch die kreativen Branchen und die Fertigungsindustrie werden aus der Stadt getrieben. Hoher Platzbedarf? Zu wenig Ertrag? Dann auf Wiedersehen! Auch gut gemeinte Maßnahmen, die beispielsweise dem Umwelt- und Klimaschutz dienen sollen, treffen die weniger Kapitalkräftigen als Erste. Werden Dieselfahrzeuge aus der Stadt verbannt? Der kleine Selbstständige, der sich keinen neuen Lieferwagen leisten kann, hat das Nachsehen.

FORDERUNGEN IN DIE TAT UMSETZEN

Es ist ein pessimistisches Bild, aber es kann alles zum Besseren

gewendet werden. Und nicht nur das: Es geschieht bereits. Wir müssen ein neues Ideal dessen schaffen, wie die Gesellschaft aussehen sollte, so wie das in den 1950er und 1980er Jahren auch geschehen ist. Ausgelöst durch unter anderem die Kreditkrise, die Stickstoffproblematik in der Landwirtschaft und im Baugewerbe in den Niederlanden und das generell in einer Sackgasse steckende System der Marktwirtschaft kommt die politische Landschaft in Bewegung. Dadurch entstehen wachsende gesellschaftliche Strömungen, die nicht nur Veränderungen fordern, sondern die Forderungen auch in die Tat umsetzen. So riefen Bewohner eigene Energiegenossenschaften ins Leben und es wurden vor allem in Deutschland und der Schweiz erfolgreich eigene Baugenossenschaften gegründet. Aber auch die etablierten Kräfte machen sich Gedanken. Die Rentenkassen investieren nicht mehr in Waffenhersteller. Traditionelle Banken passen sich an, weil immer mehr Kunden zu nachhaltigen Banken wie Triodos wechseln. Wohnungsbaugesellschaften überdenken ihre ursprünglichen Ziele. Und die Projektentwickler definieren ihr Arbeitsfeld neu. Das merke ich auch bei BPD, das lange Zeit ein Entwickler wie viele andere war, aber jetzt seine Position in Bezug auf andere Parteien hinterfragt. Was hat BPD als lokaler Entwickler mehr zu bieten als andere? Die Ethik scheint in vielerlei Hinsicht eine immer wichtigere Rolle zu spielen. Das neue Ideal, bei dem

die Ethik wieder ein wichtiger Faktor ist und nicht der wirtschaftliche Wert vorherrscht, bietet die Möglichkeit, jetzt konkrete Schritte zu unternehmen. Architekten, Stadtplaner, Designer, Entwickler, Investoren, Wohnungsbaugesellschaften, Behörden ... wir können etwas bewirken, indem wir einfach handeln! Wir sind in einer Position, in der unser individuelles Handeln sofort einen Effekt hat. Wer sagt zum Beispiel, dass wir bei einer Gebietsentwicklung jeden Quadratmeter in die Kalkulation einbeziehen müssen? Wir können auch einfach etwas Platz frei lassen. Für eine Arztpraxis oder einen einladenden Begegnungsraum oder andere unregulierte Freiräume.

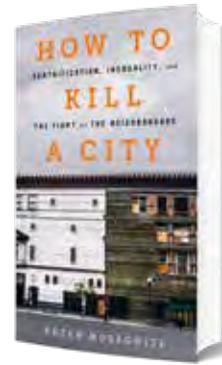
SOFORTIGER EFFEKT

Mit meinem Büro MUST haben wir bei einem Wohnblock mit provisorischen Unterkünften für anerkannte Asylbewerber und Studenten im Norden von Amsterdam etwas Ähnliches getan. Der Block musste ein Fluchttreppenhaus für jedes Stockwerk bekommen – mit einer Zwischenplatte, die standardmäßig nicht mehr als zwei Quadratmeter groß ist. Wir haben das auf zwanzig Quadratmeter verzehnfacht und auf die Südseite gelegt. Und schon hatten die Bewohner ein Außenzimmer, in dem sie einander im Sonnenlicht begegnen können. War diese Lösung teuer? Keineswegs! Der Auftraggeber, die Wohnungsstiftung De Key, hat ein Interesse daran, dass die Bewohner des Komplexes einander begegnen, sich kennenlernen und gut

miteinander umgehen. Das erleichtert die Verwaltung und beugt zahlreichen möglichen Problemen vor. Der Schlüssel besteht darin, von anderen Werten als den Quadratmeterkosten auszugehen und andere Zielvorgaben zu machen als nur das Geldverdienen. So einfach ist das.

GRUNDSTÜCKSWERT IST FIKTIV

Wohnungsbaugesellschaften können eine Rolle spielen, indem sie sich auf ihre ursprüngliche Hauptaufgabe besinnen: Wohnraum für Niedrigverdiener schaffen. Das ist dann möglich, wenn die niederländische Regierung damit aufhört, die Wohnungsbaugesellschaften nach dem Wert ihres Wohnungsbestands zu besteuern und den Verkauf ihres Vorrats zu begünstigen. Wenn dem Staat daran liegt, dass in den Städten Platz für alle ist, kann er sich entsprechend entscheiden. Natürlich können auch Entwickler hierbei eine wichtige Rolle spielen. Zwischen den Wohnungsbaugesellschaften und den großen internationalen Playern, die sich auf unseren Markt begeben haben, klafft eine große Lücke. Entwickler können in diese Lücke springen und Wohnungen bauen, die für die Mittelklasse erschwinglich sind. Das ist aber nur möglich, wenn die Kommunen nicht mehr den Höchstpreis für Bauland verlangen. Es kostet sie nichts! Schließlich ist der Wert von Grundstücken fiktiv – er wird erst dann konkret, wenn Flächen verkauft werden. Mit anderen Worten:



Lesetipp:

- > Segregation fördern, um mit Stadtentwicklung Geld zu verdienen. In „How to Kill a City: Gentrification, Inequality and the Fight for the Neighborhood“ (2017) zeigt Peter Moskowitz, dass auch eine gerechte Stadt möglich ist, wenn nicht nur nach finanziellem Ertrag gestrebt wird.
- > George Monbiot zeigt in „Out of the Wreckage: A New Politics for an Age of Crisis“ (2017) mit ansteckender Begeisterung, wie wir mit einem neuen Ideal verhindern können, dass wir unseren Planeten und unsere Gesellschaft zugrunde richten.

Auch hier ist es eine Frage des Willens, die richtige Wahl zu treffen. Das neue Ideal, bei dem die wirtschaftliche Brille für ethische Aspekte und Gerechtigkeit Platz macht, bietet hierfür den Rahmen. Vielleicht fragt jemand in der Stadtverwaltung: „Und wovon soll ich die nächste Museumsrenovierung bezahlen?“ Meine Antwort: „Vielleicht brauchen die Einwohner Ihrer Stadt kein Museum, vor dem tagtäglich tausende Touristen in der Schlange stehen, sondern eher Begegnungsräume und bezahlbaren Wohnraum. Die kosten viel weniger und verbessert ganz direkt das Leben Ihrer Bürger.“ ■



Made in... Basel



Martin Knuijt

studierte Landschaftsarchitektur an der Universität in Wageningen (Niederlande). Als einer der Gründer von OKRA Landschaftsarchitekten interessiert er sich dafür, gesellschaftlich relevante Themen einzubeziehen, wie die Gestaltung für alle und Nachhaltigkeit. Seine Projekte sind über die ganze Welt verteilt. Für Basel erarbeitete er einen strategischen Plan zur Revitalisierung der Altstadt. Wichtigstes Ziel: das Wohnen und Leben in Basel attraktiver zu machen. Die meisten seiner Vorschläge sollen dort bis 2030 umgesetzt werden.

Die Blickfänge von Basel

Basel befindet sich in malerischer Lage am Rheinknie beim Dreiländereck zwischen der Schweiz, Frankreich und Deutschland. Es ist eine internationale Stadt mit gemütlicher Atmosphäre. Die Renovierung des Stadtzentrums soll Basel zu einer lebendigeren und grüneren Stadt zum Wohnen und Arbeiten machen. Der Landschaftsarchitekt Martin Knuijt zeigt uns seine Lieblingsplätze.



ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

„Mit der **Baseler Straßenbahn** erreicht man jeden Winkel der Stadt. Die Straßenbahnen fahren in kurzen Taktzeiten, auch in das Umland, wo fast eine Million Menschen wohnen. Bei jeder Hotelübernachtung bekommt der Gast eine Fahrkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel mit dazu. Basel ist eine Autostadt, was an einigen Stellen – wie zum Beispiel beim Marktplatz – für sehr viel Verkehr sorgt. Die Straßenbahn ist eine ausgezeichnete Alternative.“



HISTORISCHE INNENSTADT

BEEINDRUCKENDES DESIGN

„Das **Vitra Design Museum** in Weil am Rhein, das mit der Straßenbahn von Basel aus zu erreichen ist, muss man einfach gesehen haben. Es zeigt Architektur von Tadao Ando, Zaha Hadid, Álvaro Siza und Jean Prouvé. Das 1989 errichtete Hauptgebäude von Frank Gehry ist ein architektonisches Meisterstück. Das gilt auch für die Kollektion, die 20.000 Objekte umfasst, einschließlich 7.000 Möbelstücke und 1.000 Lampen. Ein Großteil davon befindet sich im angrenzenden Schaudepot.“

„Basel wurde auf **zwei Hügeln** erbaut. Der etwas rustikale Münsterhügel ist ein sehenswertes Gebiet hoch über dem Rhein, das in den letzten Jahren größtenteils neu gestaltet wurde. Charakteristisch sind die Straßen aus fließenden Linien und Rheinwacken. Der andere Hügel, der Spalenberg, ist das historische Zentrum der Stadt, das sich gut zum Shopping eignet. Der Straßenplan weist mehr gerade Linien auf und manche Einzelhändler stellen ihre Auslage auf den gepflasterten Bürgersteig. Unserer Ansicht nach sollten sich die beiden Hügel noch stärker voneinander unterscheiden. Durch einen anderen Straßenbelag und eine bessere Bepflanzung sowie eine Verkehrsberuhigung ließe sich eine andere Atmosphäre schaffen. Die Fußgänger hätten dann in der Innenstadt Vorrang.“





122

BLICKFANG

„Basel hat nicht nur einen Blickfang, sondern dutzende. Damit meine ich vor allem die Gebäude des international renommierten Architektenbüros Herzog & de Meuron. In den Niederlanden ist dieses Büro in erster Linie wegen der Allianz Arena von Bayern München bekannt. Aber ihren Stammsitz Basel haben sie viel deutlicher geprägt. Auf ihrer eigenen Website sind sage und schreibe 122 Projekte in der Stadt aufgeführt. Auf jeden Fall einen Besuch wert ist beispielsweise der Südpark, eine architektonisch interessante Mischung aus Wohnen, Einkaufen und Gastronomie. Das Stellwerk der SBB ist ein futuristisch wirkendes Gebäude und die **Messehalle** erinnert von außen an die Allianz Arena.“

VERBORGENE SCHÖNHEIT

„Eine buchstäblich verborgene Schönheit ist die Sammlung des **Schaulagers**, das sich südlich von Basel befindet. Von außen sieht es wie ein riesiger, geschlossener Kasten aus grobem Sandstein aus, vor dem ein kleines Gebäude steht. Im Inneren befindet sich ein großes Kunstdepot.

Das Besondere an diesem Depot ist, dass die Kunst dort nicht nur gelagert wird, sondern auch besichtigt werden kann.“



KULINARISCHES KLEINBASEL

„Wer die Rollfähre nimmt oder die Rheinbrücke überquert, landet in Kleinbasel. Hier befindet sich unter anderem das **Museum Tinguely**, das eine besondere, interaktive Installation beherbergt.

Ich kann dort auch einen Besuch im Restaurant Fischerstube empfehlen, wo ungewöhnliche Gerichte serviert werden, die immer einen Bezug zu den lokalen kulinarischen Traditionen haben. Die angegliederte Brauerei Ueli liefert vier Biersorten vom Fass.“



SHARED SPACES

„Ein Problem von Basel ist, dass viele Flächen in der Innenstadt nicht ausreichend genutzt werden. Tagsüber ist es dort lebendig, aber abends ist es zu still. Die Lösung, die wir vorgeschlagen haben und die von der Stadt 2015 angenommen wurde, ist die Schaffung von Shared Spaces – Flächen in der Stadt, die für mehrere Zwecke und von verschiedenen Gruppen genutzt werden. Es werden verschiedenartige Plätze eingerichtet und so entsteht eine **grüne Landschaftsstadt**. Basel setzt das mit Schweizer Präzision um. Das bedeutet, dass sie dafür mindestens zwanzig Jahre eingeplant haben.“



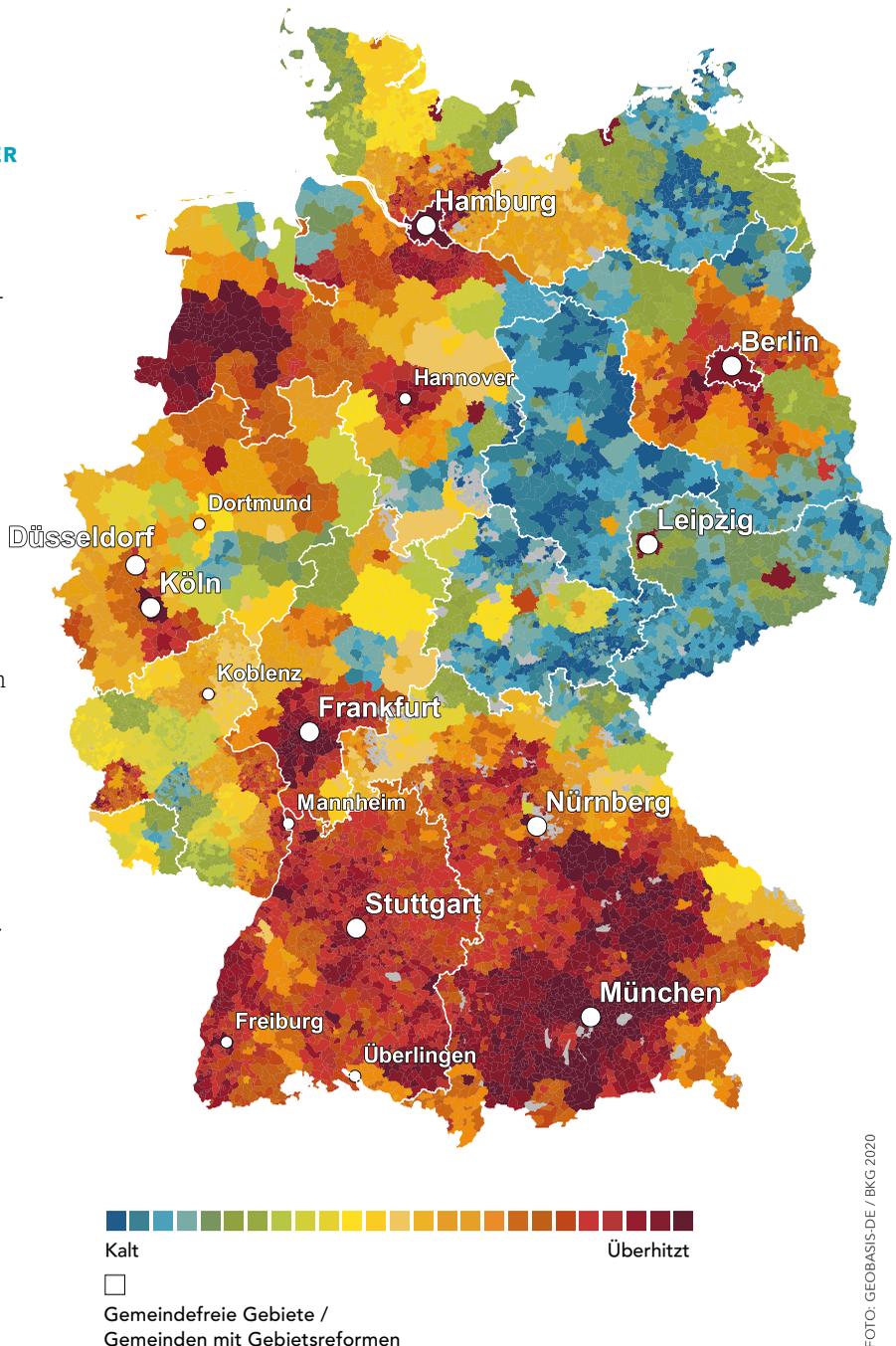
NEBEN- EINANDER

„Basel besucht man nicht wegen der historischen Gebäude, aber das **rot gestrichene Rathaus** – aus dem frühen 16. Jahrhundert und mit einem Uhrwerk von 1511 – ist doch einen Besuch wert. Ein gelungenes Beispiel für die Architektur Anfang des 20. Jahrhunderts ist die Markthalle mit einer 60 Meter breiten und 28 Meter hohen Bogendachkonstruktion aus Beton. Wie Altes und Neues Hand in Hand gehen können, zeigt das Euregio-Büro von Richard Meier, der auch das Den Haager Rathaus entworfen hat. Er hat die Kuppelform der Markthalle in seine Konstruktion aufgenommen.“ ■

Wohnwetterkarte

WARMES WOHNUNGSMARKTWETTER STRAHLT WEITER INS UMLAND

Die neue Wohnwetterkarte von BPD und bulwiengesa für 2020 ist erschienen. Mit aktualisierten Daten von Anfang März werden die gut 11.000 Städte und Gemeinden Deutschlands nach den drei Indikatoren Wohnungsbedarf, Bedarfsdeckung durch Neubau und Bevölkerungsprognose ausgewertet. Heiß sind dabei Wohnungsmärkte mit hoher Nachfrage und geringem Bauvolumen im Vergleich zur Nachfrage. Die zentralen Erkenntnisse aus 2019 haben weiterhin Bestand: So gibt es ein Temperaturgefälle von Süd nach Nord und von West nach Ost. Die großen Metropolen und Universitätsstädte stechen heraus und strahlen je nach Wirtschaftskraft weit oder weniger weit ins Umland aus. Gleichzeitig sind schlecht erschlossene Mittelgebirge und dezentrale Lagen in Ostdeutschland kalt. Im Vergleich mit der Wohnwetterkarte 2019, zeigt sich, dass v.a. das weitere Umland der wirtschaftsstarken Ballungsräume relativ wärmer geworden ist. Auch das nähere Berliner Umland und der Korridor entlang der A4 in Thüringen sind relativ wärmer geworden. Periphere und strukturwandelgeprägte Regionen in Westdeutschland sind hingegen relativ kälter geworden. Insgesamt ist der Wohnungsbedarf in Deutschland wegen positiverer Bevölkerungsprognosen und zu geringem Neubau im letzten Jahr übrigens gestiegen. ■



Vision

BESSERE
ZUSAMMENARBEIT
FÜR EIN
ZUKUNFTS-
SICHERES
LEBENSUMFELD

Bei der Gebietsentwicklung geht es um Zusammenarbeit, und das ist vor allem in einem expandierenden Ballungsraum wie der niederländischen Randstad unverzichtbar. Wie hält man die Stadt mobil, verbindet sie mit der Natur und fördert den sozialen Zusammenhalt? Wir haben drei Experten gefragt, die sich täglich mit der Verbesserung des Lebensumfelds auseinandersetzen.



BAS KURVERS, STADT ROTTERDAM

„Funktionen miteinander kombinieren und intelligent schalten“

DIE STADT GEMEINSAM GESTALTEN – WIE GEHT DAS?

„Rotterdam ist die schönste Stadt der Niederlande. Als Stadtrat habe ich dafür zu sorgen, dass das auch in Zukunft so bleibt. Deshalb müssen wir jetzt in der Frage, wie wir den öffentlichen Raum gestalten, gemeinsam klare Entscheidungen treffen. Wir arbeiten in Rotterdam traditionell mit allen Partnern zusammen – vom Bauunternehmen bis hin zu den betroffenen Bürgern. Ein gutes Beispiel dafür ist die Wohnungsbauvereinbarung, die die Stadt mit Wohnungsbaugesellschaften und Projektentwicklern mit dem Ziel geschlossen hat, den Neubau von Wohnungen in Rotterdam voranzutreiben. Wir müssen alle an einem Strang ziehen, um schnell zu Ergebnissen zu kommen. Um mit einem integrierten Ansatz arbeiten zu können, müssen fünf Aspekte betrachtet werden: Kreislaufwirtschaft, Kompaktheit, Gesundheit, Inklusivität und Produktivität. Anhand dieser Aspekte legen wir fest, wo wir bis 2040 mindestens 50.000 Wohnungen bauen werden, wo die erforderlichen

Einrichtungen und attraktiven Grünflächen geschaffen werden und wo wir für Arbeitsplätze sorgen wollen.“

ROTTERDAM IST EINE PRODUKTIVE STADT. WAS BEDEUTET DAS FÜR DIE NUTZUNG DER FLÄCHEN?

„Rotterdam ist eine Arbeiterstadt und will eine gut erreichbare Arbeiterstadt bleiben. Aber durch die Digitalisierung und Robotisierung verändern sich die Arbeitsplätze. Es ist eine Verschiebung von körperlicher Arbeit hin zu Kopfarbeit zu sehen, von der Old Economy zur New Economy. Das wird vor allem auf den Rotterdamer Hafen große Auswirkungen haben. Arbeitsplätze werden verloren gehen oder sich verändern. Deshalb arbeiten wir schon jetzt zusammen mit anderen Partnern an einem zukunftssicheren Hafen. Die Verschiebung hin zur Kopfarbeit wird auch Konsequenzen für die Nutzung der Flächen an anderen Stellen in der Stadt haben. So arbeiten zum Beispiel immer mehr Rotterdamer nicht mehr im traditionellen Büro, sondern zuhause oder in einem Café. Diese Entwicklung führt gleichzeitig zu einem zunehmenden Bedarf an

innovativen Co-Working-Spaces, also Räumen, in denen in unterschiedlicher Zusammensetzung mit anderen zusammengearbeitet und Wissen gemeinsam genutzt wird. Leerstehende Büro- und Geschäftsgebäude in der Innenstadt sind dafür sehr beliebt.“

WELCHE INNOVATIONEN WERDEN IN DER STADT GEBRAUCHT?

„Wir müssen Funktionen miteinander kombinieren und intelligent schalten. Es ist kein Entweder-oder, sondern ein Sowohl-als-auch. Denken Sie beispielsweise an multifunktionale Raumnutzung – ich befürworte das sehr. Die Vereinskantine eines Fußballvereins wird nur am Wochenende genutzt und könnte zum Beispiel unter der Woche gut als Kinderhort fungieren. Ein Spielplatz könnte bei Starkregen als Regenauffangbecken dienen. Und was ist mit der einzigartigen Dachlandschaft von Rotterdam? Uns stehen 18 Quadratkilometer zur Verfügung, für Gärten, Dachterrassen, Auffangbecken, Solarmodule und vieles andere. Wenn wir zusammenarbeiten, können wir den Raum viel besser nutzen! Das ist im Hinblick auf die Zukunft alternativlos.“

LEBENS LAUF Bas Kurvers ist seit 2018 Beigeordneter für Bauen, Wohnen und Energiewende im Baubestand der Stadt Rotterdam. Davor arbeitete er unter anderem bei der Stadt Rotterdam an der Reorganisation des Amtes für Arbeit und Einkommen. Neben seiner Arbeit war er zudem für die liberale Partei VVD im Parlament der Provinz Südholland tätig.

rotterdam.nl

HARRY BOESCHOTEN, STAATLICHE FORSTVERWALTUNG

„Alle Häuser müssen in der Nähe von Naturflächen sein“

WARUM IST ES WICHTIG, DIE QUALITÄT VON NEUBAUGEBIETEN ZU VERBESSERN?

„Die niederländische Forstverwaltung betreut eine Vielzahl von Natur- und grünen Erholungsgebieten in unmittelbarer Nähe von Städten. Viele dieser Gebiete sind für Kurzausflüge gedacht und werden noch immer so genutzt. Aber die Leute sind heute viel unternehmungslustiger als früher. Ein Ausflug in einem solchen Gebiet ist oft nicht mehr ein Ziel an sich, sondern Teil einer größeren Wanderung oder Fahrradtour. Um dem gerecht zu werden, müssen die Stadt und die umliegenden Naturgebiete miteinander verbunden werden. Deshalb wollen wir die grünen Inseln zu grünen Netzwerken verknüpfen und die Natur in den direkten Lebensbereich der Menschen rücken, sodass die grünen Gebiete mit der Stadt verwoben sind und eine Brücke zu den außerhalb gelegenen Naturgebieten entsteht. Davon profitieren beide Seiten. Das Grün in der Stadt steigert die Lebensqualität in städtischen Gebieten und maximiert auf der anderen Seite den Wert der Naturgebiete. Das ist, kurz gesagt, der Grundgedanke unseres

Programms *Grüne Metropole*. Um dieses Ziel zu erreichen, arbeiten wir mit allen zusammen, die an der Schaffung, Gestaltung und Verwaltung städtischer Lebensräume beteiligt sind. Dabei kann es ums Bauen und Entwickeln gehen, aber auch um Klimaanpassung und Gesundheit.“

WIE FUNKTIONIERT DIE ZUSAMMENARBEIT BISHER?

„Um den großen Nachholbedarf im Wohnungsbau, den wir in den Niederlanden haben, ausgleichen zu können, müssen wir weiterdenken. Ein großer Teil der Wohnungen kann zwar in der Stadt gebaut werden, aber Neubau außerhalb der Stadt wird auch unumgänglich sein. Als Verwalter von Naturgebieten wollen wir, dass darüber sorgfältig nachgedacht wird, und nicht, dass es ohne höheren Plan widerwillig genehmigt wird. Wir wollen, dass ein solcher Schritt zu dem grünen Netzwerk beiträgt, das uns vorschwebt. Deshalb gehen wir proaktiv auf Entwickler, Kommunen und andere Parteien zu, um mit ihnen auf der Grundlage der Fragen, die sie beschäftigen, mitzudenken. Das hat sie anfangs überrascht: eine

Naturschutzorganisation, die über Wohnungsbau auf der grünen Wiese mitreden will! Aber es war sinnvoll, die gemeinsamen Berührungspunkte zu entdecken und zu erforschen. Inzwischen spüre ich überall den Willen, die *Grüne Metropole* und die grünen Netzwerke überall zu realisieren. Jetzt kommt es darauf an, den nächsten Schritt zu gehen. Projekte wie Kerckebosch bei Zeist – ein im Bau befindliches, nachhaltiges und grünes Viertel – zeigen, dass es möglich ist. Hier werden Wohnen und Natur miteinander kombiniert, und zwar bei allen Arten von Wohnungen: von Villen bis zu Sozialwohnungen.“

WELCHEN AUFTRAG MÖCHTEN SIE ALLEN BETEILIGTEN MITGEBEN?

„Wenn Sie an Grün denken, denken Sie an grüne Netzwerke. Sie bieten die Möglichkeit, in einem gesunden Umfeld zu leben, das zum Bewegen einlädt. Sie nehmen Wasser auf und senken im Sommer die Temperatur. Außerdem stellen Sie damit den Kontakt zur Umgebung her. Das ist das Gegenteil des früheren Mottos: ‚Grün ist dort, wo keine Häuser stehen.‘“

LEBENS LAUF Harry Boeschoten arbeitet seit 24 Jahren in verschiedenen Positionen bei der niederländischen Forstverwaltung. Seit 2015 ist er Programmleiter der *Grünen Metropole*. Es ist sein Ziel, alle Einwohner der Niederlande an ein grünes Netzwerk anzuschließen, in dem Naturgebiete miteinander verbunden sind.
staatsbosbeheer.nl/over-staatsbosbeheer/dossiers/groene-metropool





JAAP BIERMAN, HTM

„Mobilität erfordert Zusammenarbeit und Weitsicht“

DIE RANDSTAD WIRD IN DEN KOMMENDEN JAHREN 700.000 NEUE EINWOHNER HINZUBEKOMMEN. WAS BEDEUTET DAS FÜR DIE MOBILITÄT IN DEN STÄDTEN?

„Mit der steigenden Zahl von Wohnungen in Städten steigen auch die Mobilitätsprobleme. Wenn wir nicht wollen, dass unsere Städte verstopfen, müssen wir rechtzeitig über Lösungen nachdenken. Sie müssen den Zugang von und zur Stadt freihalten, nachhaltig sein und den sozialen Zusammenhalt fördern. Ein Problem dabei ist, dass viele der Verkehrsbewegungen in unseren Städten immer noch mit dem Auto erfolgen. In Tokio und Singapur beträgt der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel bereits fünfzig Prozent, in den Niederlanden erst zehn. Wir müssen aufpassen, dass die erwartete Zunahme der Mobilität nicht zu einer Zunahme der Zahl der Autos in der Stadt führt. Das wäre weder für den Verkehrsfluss noch für die Nutzung des verfügbaren Raumes gut. Das gilt auch für Elektroautos,

obwohl sie umweltfreundlicher sind. Deshalb wird es jetzt Zeit, in ein nachhaltiges Mobilitätsrückgrat in Form von öffentlichen Verkehrsmitteln zu investieren.“

WIE KÖNNEN WIR GEBIETS-ENTWICKLUNG UND MOBILITÄT BESSER AUFEINANDER ABSTIMMEN?

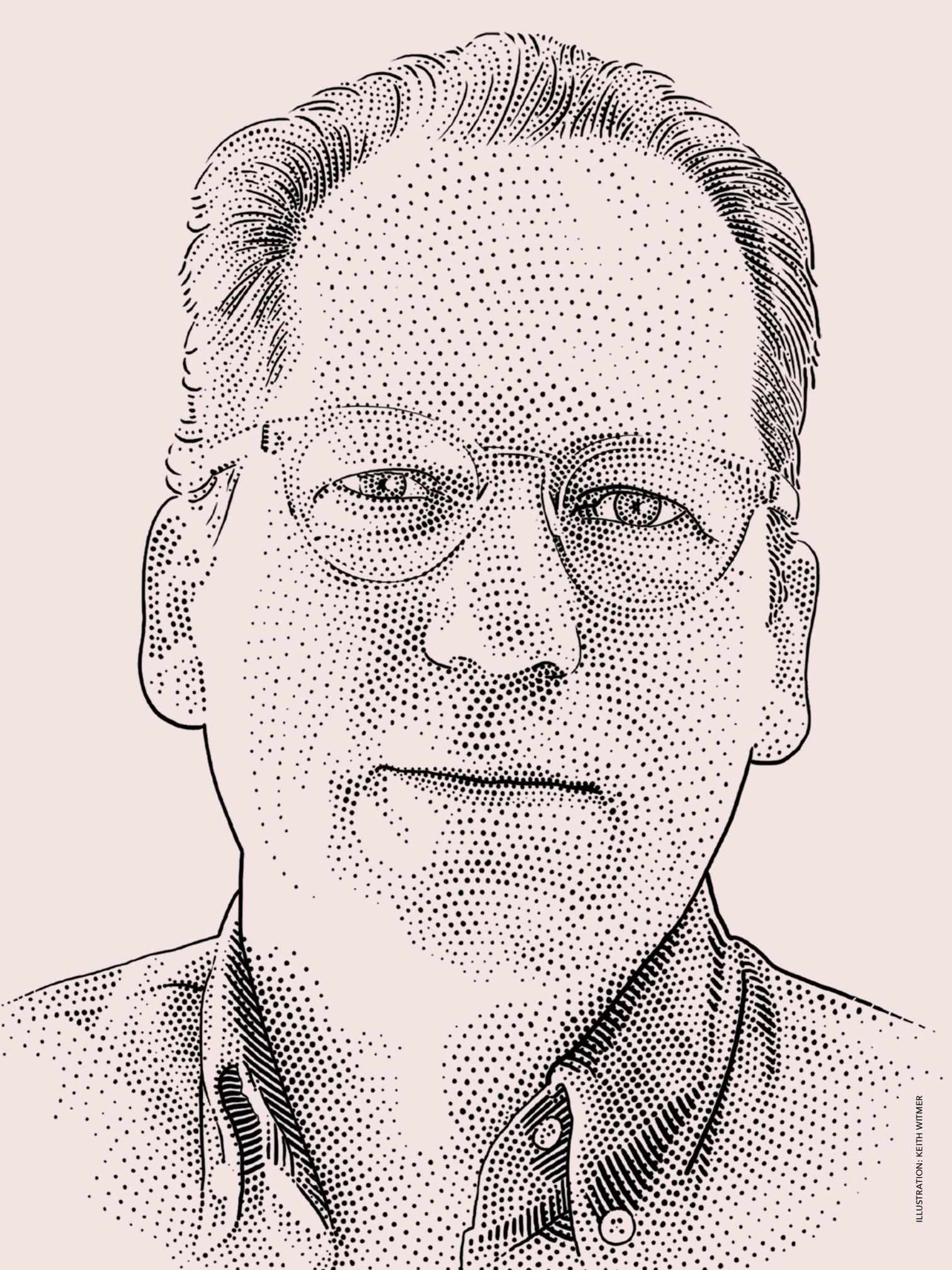
„Leider wird oft zu spät über Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel nachgedacht. Das führte schon bei den großen Wohnungsbauprojekten der 1990er Jahre zu Problemen. Gebietsentwicklungen und der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel laufen nämlich nicht immer zeitlich synchron: Während man beim Wohnungsbau zehn Jahre vorausschaut, haben ÖPNV-Projekte wie beispielsweise eine Stadtbahn einen Zeitrahmen von fünfzehn bis zwanzig Jahren. Es kommt auf die Abstimmung an. Es klappt zwar immer besser, aber immer noch nicht gut genug. Außerdem fehlt es oft an der Koordination: Die Zuständigkeit für die Mobilität ist auf verschiedene

Behördenebenen verteilt – von der Kommune über die Region und die Provinz bis zur Regierung. Dadurch kommen Pläne auf übergeordneter Ebene – die auf den Wohnungsbau und andere gebietsbezogene Entwicklungen abgestimmt sind – nur schleppend voran. Das wäre meiner Meinung nach eine dankbare Aufgabe für die Regierung. So könnte auch längerfristig für alle Beteiligten Klarheit geschaffen werden.“

WAS MUSS ALS ERSTES GESCHEHEN?

„Es kommt vor allem darauf an, dass alle Beteiligten die Dringlichkeit des Problems erkennen und akzeptieren, dass hohe Investitionen erforderlich sind, um die Mobilität zu sichern. Zum Glück ist Geld zurzeit billig zu haben. Wenn also nicht jetzt, wann dann? Ein großer Teil der Investitionen wird vom Staat kommen müssen. Aber meiner Meinung nach ist es gerechtfertigt, auch von denjenigen einen Beitrag zu verlangen, die davon profitieren, wie zum Beispiel von den Entwicklern und den Fahrgästen selbst.“ ■

LEBENS LAUF Jaap Bierman ist seit 2016 CEO des Den Haager Verkehrsbetriebs HTM. Die vielen Reisen, die er früher für seine Arbeit bei Unilever und Shell machen musste, inspirieren ihn heute zu Mobilitätslösungen in der Stadt. htm.nl



LEBENSMITTEL MACHEN DIE STADT

Lebensmittel haben jahrhundertlang die Stadt bestimmt, aber inzwischen sind die Städte längst nicht mehr von den Bauern aus dem Umland abhängig. Der Architekt Jago van Bergen verbindet Lebensmittelerzeugung mit nachhaltigen Städten und gesunden Gebäuden: Agriculture meets Architecture.

DER LEBENSMITTELANBAU in und um die Stadt ist im Kommen: grüne und gesunde Umgebungen, in denen Platz für den Anbau von Obst und Gemüse geschaffen wird. Das bietet Entwicklern und Behörden großartige Möglichkeiten; Gebietsentwicklungen und Immobilien mit nachhaltigen und integrativen Werten. Sie können zusammen mit Architekten und Stadtplanern an Entwürfen für Stadtbewohner arbeiten, bei denen das Gefühl eines Zuhauses mit Essen verknüpft wird: vom Esstisch bis zum Dachgarten, von der Küche bis zum Stadtpark.

Wir arbeiten derzeit an zwei Lebensmittelgebäuden in Städten, eines in Roeselare in Belgien und das andere in der chinesischen Hauptstadt Peking. In Roeselare bauen wir Agrotopia, das Ende 2020 eröffnet werden soll. Es handelt sich um ein ein Hektar großes Forschungsgebäude, das für die künftige Lebensmittelerzeugung auf den Dächern dieser Stadt beispielgebend sein wird. Das Gebäude ist öffentlich zugänglich und umfasst

verschiedene Bildungsangebote sowie ein Restaurant. Es wird auf die bestehende Gemüsezentrale aufgesetzt, wodurch eine extrem kurze Nahrungsmittelkette entsteht. Der Vorteil des Anbaus in der Stadt ist, dass weniger transportiert werden muss und dass der Stadtlandwirt direkteren Kontakt zu seinen Abnehmern hat. Das bedeutet auch, dass er den Anbau viel genauer auf die Wünsche der Abnehmer – Restaurants und Verbraucher – abstimmen kann. Bei den Projekten wird unter anderem mit Gewächshausbetrieben und der Wageningen University & Research zusammengearbeitet und besonders auf Kreislaufwirtschaft geachtet. Die Gewächshäuser, die auf dem Dach stehen, werden mit Restwärme aus der nahegelegenen Müllverbrennungsanlage geheizt und

„EINE EXTREM KURZE
NAHRUNGS-
MITTELKETTE FÜR
DIE STADT“

das freigesetzte CO₂ wird den Pflanzen zugeführt. Außerdem wird das gesamte Regenwasser genutzt und die Nährstoffe aus dem städtischen Abwasser gewonnen, genau wie früher, als Urin und Fäkalien kompostiert wurden. Dank neuer Anbauverfahren, bei denen die Pflanzen unter LED-Beleuchtung stehen, können auch Räume mit wenig Tageslicht in der Stadt genutzt werden. Das bietet Möglichkeiten für eine weitere Verdichtung in der Stadt, durch die Stadtgärtner und -landwirte die steigende Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Lebensmitteln bedienen können. So wird an vertikal gestapeltem Lebensmittelanbau in den Hohlräumen und Kernen von Wohnhäusern und den großzügigen Etagen von Büros und Betriebsgebäuden gearbeitet. Obst und Gemüse gleich neben dem Arbeitsplatz. Landwirtschaftliche Erzeugungsgebäude in Städten sind sowohl technisch als auch kulturell eine Neuheit. Deshalb erfordern sie eine neue, sinnreiche Architektur, die zum Wohn- und Lebenscharakter der Stadt passt: Architektur für Nahrungsmittel. ■

LEBENS LAUF Jago van Bergen ist Gründer und Eigentümer des Architektenbüros *Van Bergen Kolpa Architects*. Er entwarf Cohousing Nabuurschap, ein soziales Wohnungsbauprojekt mit Lebensmittelanbau in der Gartenstadt Hoogvliet sowie den grünen Wohnkomplex *De Maasbode* in Rotterdam.



Mehr geben als nehmen – Solar Living in Eislingen

Beim Thema Klimasteuerung in modernen Gebäuden geht es heutzutage vor allem um die Reduzierung des Energieverbrauchs. Bei dem Projekt Solar Living in Eislingen in Baden-Württemberg geht BPD noch einen Schritt weiter. Dort entsteht nämlich eine der ersten Siedlungen Deutschlands nach dem AktivPlus-Standard. AktivPlus-Häuser sind Gebäude, die über das ganze Jahr gerechnet fast genauso viel Energie erzeugen wie sie verbrauchen. Manchmal entsteht sogar ein kleiner Überschuss. Das ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer klimaneutralen Zukunft. Das Herzstück des Konzepts ist eine große Fläche von Solarmodulen, die auf den Dächern des Wohnviertels installiert wird. Hier wird sauberer, klimaneutraler Strom generiert und in einer Batterie gespeichert. Die Batterie liefert den Strom an die Einwohner für den privaten Verbrauch. Bei einer Überproduktion kann der Strom auch ins örtliche Stromnetz eingespeist werden. Ersten Schätzungen zufolge können pro Quadratmeter Wohnfläche fünf bis acht Kilowattstunden Strom für andere Nutzer übrigbleiben. Bei etwa 2.600 Quadratmetern kommen eine Menge Kilowattstunden zusammen. ■

Tausend Wohnungen bekommen einen Baustoffausweis

2020 wird BPD in den Niederlanden 1.000 Neubauwohnungen mit einem Baustoffausweis versehen. Zusammen mit Bauunternehmen, Baustofflieferanten und Dienstleistern werden alle Baumaterialien der zu entwickelnden Neubauhäuser in einem Kataster für Materialien, dem sogenannten Mataster, festgehalten. Darin wird genau beschrieben, aus wieviel Stahl, Glas, Backsteinen, Beton und anderen Materialien ein Haus besteht – und damit auch, inwieweit das Haus recycelbar ist. Die (Wieder-)Verwendung von Rohstoffen und die Begrenzung der Abfallmengen im Wohnungsbau sowie die Gestaltung von Gebieten sind Teil der Nachhaltigkeitsziele von BPD.

Im Scheinwerfer



FAMILIEN IM MITTELPUNKT

Familien sind für Großstädte sehr wichtig. Aber wie kann eine Stadt mit ihrem Wohnungsangebot Familien entgegenkommen? BPD entwickelte in Rotterdam, Delft, Schwabach-Wolkersdorf und Brühl einige gelungene Projekte für diese Zielgruppe.



Mitten in Rotterdam entsteht ein Wohnturm für Familien: **DE MAASBODE**. Das Besondere an diesem Entwurf des Architekten Evert Kolpa sind die aufeinandergestapelten „Einfamilienhäuser“, die an großzügige Innenhöfe angrenzen. In diesen auf Wohnungshöhe befindlichen Höfen können Kinder gefahrlos im Freien spielen. Die verketteten Balkons mit einem zusätzlichen Außengang bieten Spielmöglichkeiten für Kinder und sind ein Begegnungsort für die Eltern. So entsteht ein natürliches Nachbarschaftsgefühl. Der Maasbode ist ein außergewöhnliches Wohnkonzept, das jungen Familien die Möglichkeit bietet, im Zentrum von Rotterdam wohnen zu bleiben. Neben den aufeinandergestapelten Einfamilienhäusern umfasst der 70 Meter hohe „Familyscaper“ auch herkömmliche Etagenwohnungen sowie Gewerberäume.





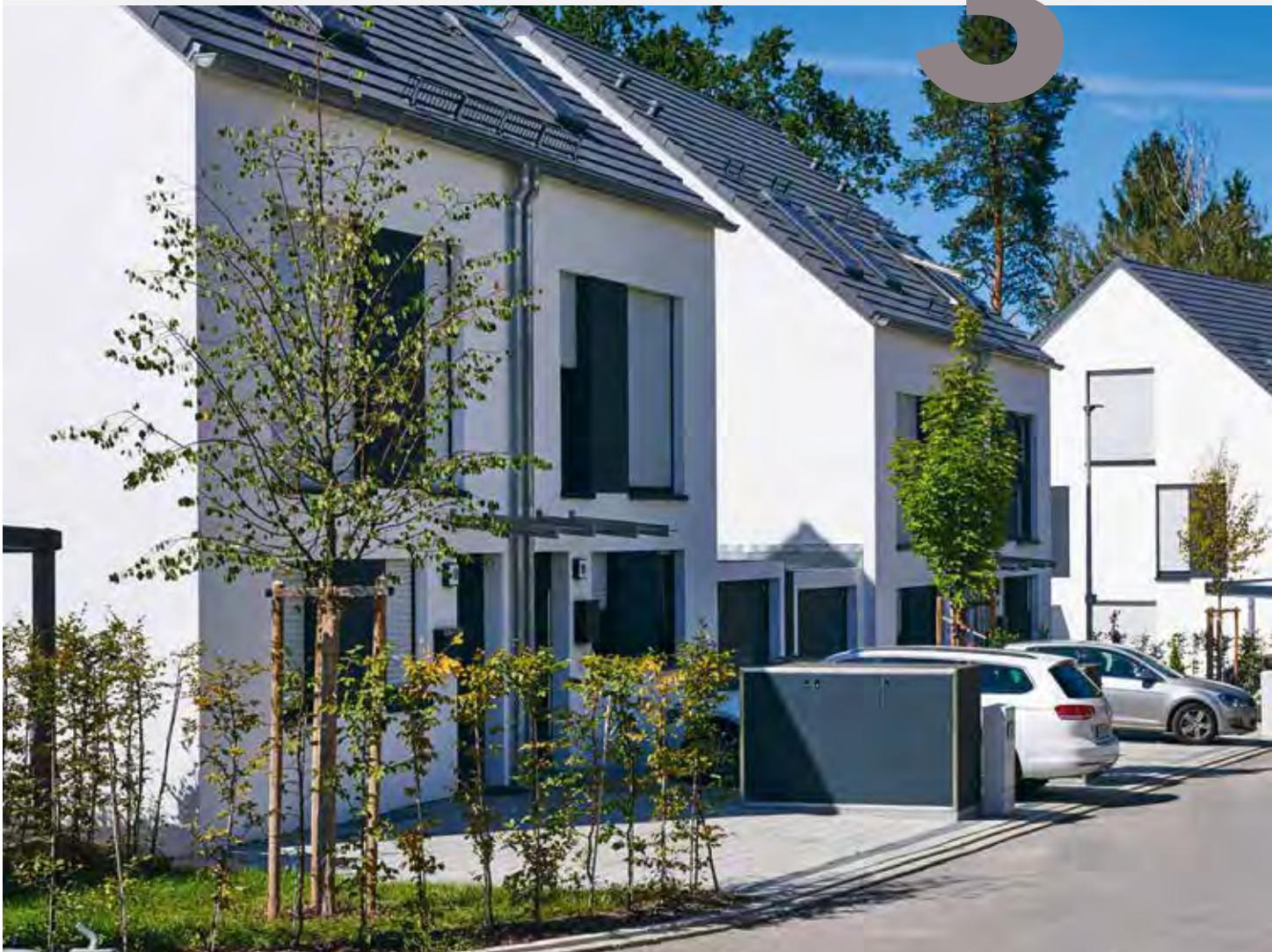
2

In Delft entsteht das nachhaltige Gebäude **THE FAMILY**. Die familiengerechten Wohnungen lassen sich mühelos an jede Phase des Familienlebens anpassen. Durch die kompakte Bauweise wird der Raum besser genutzt. So können Hochbetten in zwei Kinderzimmern miteinander verbunden werden. Kleinkinder spielen nahe der Wohnung auf extra breiten Laubengängen. Für größere Kinder gibt es ab dem dritten Stockwerk eine Rutschbahn und vielleicht wird auf dem Dach noch ein Fußballkäfig eingerichtet. Da sich The Family in der Nähe des Hauptbahnhofs befindet, werden sich die Bewohner eher für das Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel und Carsharing entscheiden.



Südlich von Nürnberg in einem idyllischen, ländlichen Gebiet liegt **SCHWABACH-WOLKERSDORF**. Hier errichtete BPD ein Wohnungsbauprojekt mit Häusern für Familien und Paare mit Kinderwunsch. Sie können zwischen Reihen- und Doppelhäusern wählen. Außerdem gibt es Wohnungen mit einem Balkon oder einer (Dach-)Terrasse. Die Wohnungsgröße liegt zwischen 97 und 120 Quadratmetern. Die Grünflächen und Spielplätze sind verkehrsberuhigt, sodass Kinder hier sicher spielen können. In den Obergeschossen der Einfamilienhäuser entstehen großzügige Studios, die die neuen Bewohner nach ihren eigenen Wünschen einrichten können. Da viel Wert auf Energieeffizienz gelegt wird, entsprechen die Häuser dem Standard KfW 55, was über den vorgeschriebenen Standard hinausgeht.

3

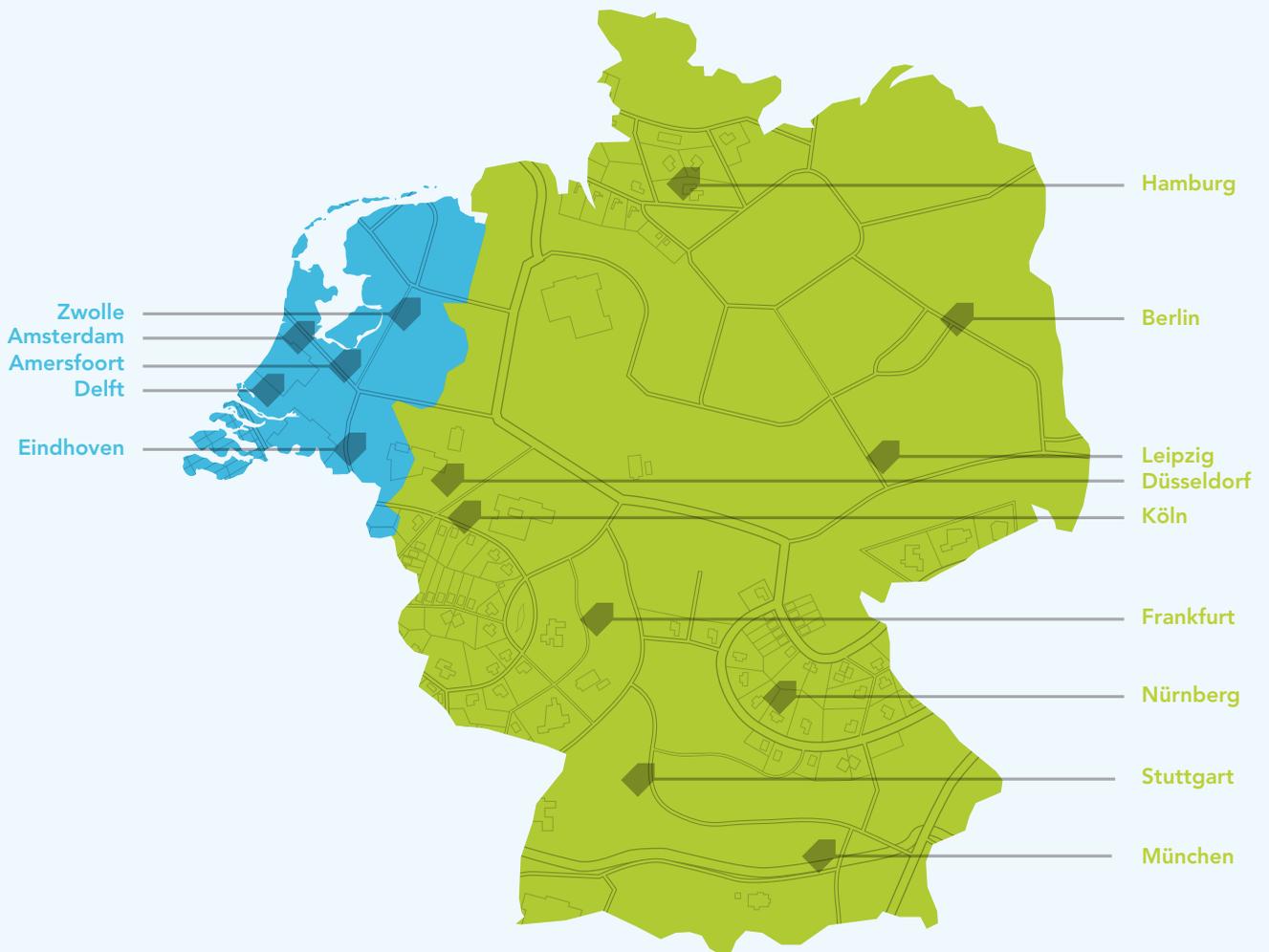




4

Sind Sie als Pendler wirklich noch auf ein Auto angewiesen, wenn Sie ein großzügig bemessenes Eigenheim suchen? BPD entwickelt mit dem Wohngebiet **BRÜHLER FREIHEIT** ein kinderfreundliches Quartier im Rheinland, mitten zwischen den Metropolregionen Köln und Bonn. Ein wichtiges Merkmal dieses Wohngebiets ist seine Lage direkt an der Stadtbahn zwischen Köln und Bonn. So können die künftigen Bewohner problemlos mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren und das Auto stehen lassen. In der „Brühler Freiheit“ entstehen Einfamilien-, Reihen- und Doppelhäuser mit unterschiedlicher Fläche und Ausstattung für 75 Familien. Durch das breit gefächerte Angebot sind auch die Käufer sehr divers: von Einsteigern auf dem Wohnungsmarkt bis hin zu denjenigen, die mehr Luxus suchen. Die Häuser werden an ein Nahwärmenetz (Blockheizkraftwerk) angeschlossen, das weniger CO₂ ausstößt. ■

BPD IN FACTS & FIGURES



> 1 Millionen

Menschen leben in Wohngebieten und Stadtvierteln, die unsere Handschrift tragen



**> 20
Niederlassungen**

**> 650
Beschäftigte**
in Deutschland und
den Niederlanden



Die Bezahlbarkeit
von Wohnungen steckt uns
seit 1946 im Blut

**Wir arbeiten
schon heute
an Lösungen
für morgen**
intelligente Städte,
Viertel und Wohnungen



Unsere Rolle
Regisseur von integralen
Gebietsentwicklungen

Nachhaltigkeit
hat bei unseren
Projekten hohe
Priorität



**Lokal
verbunden,**
an der Seite
unserer Partner



**BPD
Woningfonds**
schafft mit 15.000 Wohnungen
bis 2030 in den Niederlanden
ein bezahlbares Zuhause für alle



**Ein Unternehmen
der Rabobank**
finanziell stark aufgestellt



**Die
Bewohner**
stehen im
Mittelpunkt
unserer Arbeit



> 356.000
verkaufte Wohnungen seit
unserer Gründung 1946

**Marktführer in
Deutschland
und den
Niederlanden**
Aktiv in über 350 Städten
und Gemeinden



Adressen & Impressum

BPD EUROPE BV

IJsbaanpad 1
1076 CV Amsterdam
Nederland
www.bpdeurope.com
T. +31 (0)20 304 99 99
E. info@bpdeurope.com
W. bpdeurope.com

MANAGING BOARD
Walter de Boer, *CEO*
Carl-Jan Kreikamp, *CFRO*
Gea Voorhorst, *Direktorin*
Legal & Compliance

NIEDERLANDE

BPD ONTWIKKELING BV

HAUPTVERWALTUNG
IJsbaanpad 1
1076 CV Amsterdam
T. +31 (0)20 304 99 99
E. ontwikkeling@bpd.nl
W. bpd.nl
Walter de Boer, *Geschäftsführer*

NIEDERLASSUNGEN

NIEDERLANDE

NORDOST + MITTE

NIEDERLASSUNG AMERSFOORT
De Brand 30
3823 LK Amersfoort
T. +31 (0)33 453 41 11
E. ontwikkeling.nom@bpd.nl
Frans Holleman, *Regionalleiter*
Niels Bossink, *Regionalleiter*

NIEDERLASSUNG ZWOLLE

Koggelaan 1
8017 JH Zwolle
T. +31 (0)38 425 44 40
E. ontwikkeling.nom@bpd.nl

NORDWEST

NIEDERLASSUNG AMSTERDAM
IJsbaanpad 1
1076 CV Amsterdam
T. +31 (0)20 304 99 99
E. ontwikkeling.noordwest@bpd.nl
Harm Janssen, *Regionalleiter*

SÜD

NIEDERLASSUNG EINDHOVEN
Kronehoefstraat 72
5622 AC Eindhoven
T. +31 (0)40 265 98 59
E. ontwikkeling.zuid@bpd.nl
Erik Leijten, *Regionalleiter*

WEST

NIEDERLASSUNG DELFT
Poortweg 2
2612 PA Delft
T. +31 (0)15 268 08 08
E. ontwikkeling.zuidwest@bpd.nl
Patrick Joosen, *Regionalleiter*
Wim de Haas, *Regionalleiter*

DEUTSCHLAND

BPD

IMMOBILIENENTWICKLUNG

GMBH

HAUPTVERWALTUNG
Solmsstraße 18
60486 Frankfurt am Main
T. +49 (0) 69 509 579 2900
E. info@bpd-de.de
W. www.bpd-de.de
Franz-Josef Lickteig,
Geschäftsführer (Sprecher)
Raymond van Almen,
Geschäftsführer
Alexander Heinzmann,
Geschäftsführer

NIEDERLASSUNGEN DEUTSCHLAND

NORD

NIEDERLASSUNG HAMBURG
Sachsenstraße 8
20097 Hamburg
T. +49 (0) 40 688 76 80
E. hamburg@bpd-de.de
Marko Pabst,
Niederlassungsleiter

OST

NIEDERLASSUNG BERLIN
Kurfürstendamm 21
10719 Berlin
T. +49 (0) 30 889 276 510
E. berlin@bpd-de.de
Carsten Hartwig,
Niederlassungsleiter

SACHSEN-THÜRINGEN
NIEDERLASSUNG LEIPZIG
Merseburger Straße 189
04179 Leipzig
T. +49 (0) 341 33 97 97 11
E. leipzig@bpd-de.de
Dirk Seidel, *Niederlassungsleiter*

NORDRHEIN-WESTFALEN

NIEDERLASSUNG KÖLN
Richard-Byrd-Straße 6a
50829 Köln
T. +49 (0) 221 49 80 00
E. koeln@bpd-de.de
Joachim Siepman,
Niederlassungsleiter
Carl Smeets, *Niederlassungsleiter*

NIEDERLASSUNG DÜSSELDORF
Rofßstraße 92
40476 Düsseldorf
T. +49 (0) 211 537 290
E. duesseldorf@bpd-de.de
Joachim Siepman,
Niederlassungsleiter
Carl Smeets, *Niederlassungsleiter*

MITTE

NIEDERLASSUNG FRANKFURT
Solmsstraße 18
60486 Frankfurt am Main
T. +49 (0) 69 509 579 1000
E. frankfurt@bpd-de.de
Ingo Schilling, *Niederlassungsleiter*

FRANKEN

NIEDERLASSUNG NÜRNBERG
Gutenstetter Straße 2
90449 Nürnberg
T. +49 (0) 911 801 29 90
E. nuernberg@bpd-de.de
Alexander Heinzmann,
Niederlassungsleiter

SÜDWEST

NIEDERLASSUNG STUTTGART
Silberstraße 1
70176 Stuttgart
T. +49 (0) 711 656 79 53
E. stuttgart@bpd-de.de
Antonius Kirsch, *Niederlassungsleiter*

SÜDOST

NIEDERLASSUNG MÜNCHEN
Kistlerhofstraße 172
81379 München
T. +49 (0) 89 384 76 80
E. muenchen@bpd-de.de
Samira Akhlaghi,
Niederlassungsleiterin

BPD Magazine ist eine Veröffentlichung von BPD Europe. Die Zeitschrift erscheint zweimal pro Jahr in zwei Sprachen (Deutsch und Niederländisch) in einer Auflage von 16.000 Exemplaren für die Geschäftspartner von BPD in Europa. Für ein kostenloses Abonnement melden Sie sich bitte unter bpd.de/ anmelden an. Haben Sie bereits ein Abonnement, das Sie abbestellen möchten? Dann gehen Sie bitte zu Ihrem eigenen Profil unter bpd.de/profil oder schicken Sie eine E-Mail an bpd-magazine@bpd.nl. Bitte geben Sie darin deutlich Ihren Namen und Ihre Adresse an.

BPD-REDAKTIONSRAT Carin Alves, Rosalie de Boer, Kim van Eerde, Coen-Martijn Hofland, Frans Holleman, Patrick van der Klooster, Anoeska van Leeuwen, Marlijn Lodewijks, Desirée Uitzetter, Katharina Zoll **KONZEPT & PRODUKTION** ZB Communicatie & Content (zb.nl) **GRAFISCHE GESTALTUNG** ZB/Janita Sassen **BN0 AN DIESER AUSGABE HABEN MITGEWIRKT** Bertus Bouwman, Peter van der Horst, Mirjam van Immerzeel, Karen Jochems, Edwin Lucas, Marc Mijer, Claudia Stoldt, Rutger Vahl, Koen Verhelst, Joost Zonneveld **FOTOS** Alamy Stock Photo, Art Associates: Maarten Rijnen, De Beeldenfabriek, De Beeldredactie: Lex van Lieshout, Getty Images, Raymond Heinsius, HH/Vision, René Hodr, iStock, Rhalda Jansen, OntwikkelCombinatie Schieveste (OCS), Janita Sassen, Shutterstock, Erik Smits, SPINELLI Grundstück B9.1; Kränzle+Fischer-Wasels Architekten BDA, SVP Architectuur en Stedenbouw & OKRA, Kaj Today, Marc Wagner, Allard Willems, Keith Witmer **DRUCK** Druckerei Habo DaCosta, Vianen (NL) BPD Magazine wird auf ungestrichenem, holzfreiem Offset-Papier gedruckt.



„FÜR DEN SOZIALEN
WOHNUNGSBAU,
BAUFÖRDERUNG,
MIETZUSCHÜSSE UND
STÄDTEBAUFÖRDERUNG
STELLEN WIR
13 MILLIARDEN EURO
BEREIT.“

*Anne Katrin Bohle,
Staatssekretärin im Bundesministerium
des Innern, für Bau und Heimat
S. 36*