

■ *Debatte*

Zertifizierung von Stadtquartieren?

Unternehmen lassen ihre Produkte und Dienstleistungen zunehmend zertifizieren und zeigen damit ihre Bereitschaft, sich anhand vorgegebener Kriterien und Messgrößen bewerten zu lassen, damit eine Vergleichbarkeit mit anderen Anbietern gegeben ist. Standards, Audits und Labels sollen Qualitäten mess- und kommunizierbar machen. Im Bau- und Immobiliensektor findet Zertifizierung beispielsweise im Gebäudebereich zunehmend Anwendung für das nachhaltige Bauen. In Deutschland vergibt die 2007 gegründete Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e. V. (DGNB) als Plattform und Lobby der Gebäudezertifizierung das *Deutsche Gütesiegel Nachhaltiges Bauen*. Dieses und weitere Zertifizierungssysteme für „grüne“ Gebäude (z. B. LEED, BREEAM, HQE) sind vor allem auf den Neubau von Gebäuden ausgerichtet, nicht auf eine Bewertung des Gebäudebestands. Dabei geht es vor allem um folgende Ziele:

- Reduktion des Energieverbrauchs,
- intensive Nutzung der Umweltenergie (Sonne, Geothermie, Wind),
- Verbesserung des räumlichen Komforts durch bessere Raumnutzung,
- guter thermischer Komfort und gute Luftqualität,
- Lärmschutz,
- Tageslichtnutzung sowie
- schnelle, hochwertige Bauprozesse zu verlässlichen Kosten.

Dieser Ansatz erscheint nachvollziehbar auf der Gebäudeebene, aber fraglich ist, ob sich Zertifizierung auch auf die Stadtentwicklung ausdehnen lässt. Aus dem angloamerikanischen Raum kommen in jüngster Zeit Zertifizierungssysteme für Stadtquartiere auf den deutschen und europäischen Markt, die jedoch noch auf ihre Übertragbarkeit auf die Rahmenbedingungen des deutschen Planungssystems überprüft werden müssen. Worum kann es dabei gehen? Woran soll Qualität von Quartieren gemessen werden? Mit welcher Gewichtung – und welchen dahinter stehenden Wertvorstellungen

– können Indikatoren für eine „gute“ oder „schlechte“ Qualität von Quartieren kalibriert werden? Und wer hat einen Nutzen von diesen Bewertungen?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat den Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. (DV) im Jahr 2008 mit der Einrichtung einer Kommission zur Untersuchung des Nutzens und der Risiken solcher Zertifizierungsansätze für Stadtquartiere beauftragt. Beteiligt wurden Vertreter unterschiedlicher Interessengruppen: Bund, Länder, Kommunen; Banken; Sanierungsträger; Städtebau; Wohnungsbaugesellschaften; Verbände und Institutionen; Bau-träger und Projektentwickler mit wissenschaftlicher Begleitung. Am 4. November 2009 fand im BMVBS unter dem Titel „Zertifizierung von Stadtquartieren: Qualitätskriterien und Gütesiegel als Instrument einer nachhaltigen Stadtentwicklung?“ eine Fachveranstaltung statt, auf der die Ergebnisse der Ausschussarbeit und mögliche weitere Optionen mit der Fachöffentlichkeit diskutiert werden sollten.

Für die nähere Betrachtung wurden drei Zertifizierungssysteme für Quartiere ausgewählt, die (zumindest in einer Pilot-Phase) bereits erprobt und dokumentiert sind:

- **LEED-ND** (USA) – *Leadership in Energy and Environmental Design for Neighborhood Development*; Anbieter: United States Green Building Council (USGBC). Die Arbeit dieser seit 2003 tätigen Nicht-Regierungsorganisation setzt auf Freiwilligkeit und nutzt Marktmechanismen.
- **BREEAM-Communities** (Vereinigtes Königreich) – *Building Research Establishment Environmental Assessment Method*; Anbieter: Building Research Establishment (BRE). Das privatisierte, aber an nationale Politik gekoppelte Unternehmen entwickelt Zertifizierung seit 1990.
- **Lebensqualität in Siedlungen** (Deutschland); Anbieter: THS Wohnen GmbH und TÜV-Rheinland. Das Wohnungsunternehmen arbeitet seit 2007 an der Entwicklung des Zertifikats.

Bei den beiden angloamerikanischen Zertifizierungssystemen geht es um Neubaugebiete, nicht um Bestandsquartiere. In Abgrenzung dazu ist das vorgestellte deutsche System auf einen speziellen Fokus im Bestand ausgerichtet: Es wurde vom Wohnungsunternehmen *THS Wohnen GmbH* für seinen Wohnungsbestand im Ruhrgebiet und im Rheinland entwickelt und bezieht sich zurzeit auf räumlich abgegrenzte Quartiere und Siedlungen, die sich im Allein- oder Miteigentum der THS befinden. Es ist somit nicht einfach auf Quartiere mit kleinteiligerer Eigentümerstruktur übertragbar, sondern dient vor allem dem internen Qualitätsmanagement innerhalb des Wohnungsunternehmens. Acht Siedlungen wurden in acht Themenfeldern mit rund 120 gewichteten Kriterien zertifiziert – ein Aufwand, der sich nicht für das gesamte Portfolio des Unternehmens aufrechterhalten lässt. Ziel ist vielmehr, den unternehmensinternen Prozess der Qualitätssicherung zu profilieren.

Im Rahmen eines Aufrufs soll im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) ein Forschungsfeld entwickelt werden, an dem zunächst 15 bis 20 Pilotquartiere interessierter Kommunen in einem Praxistest Handlungsempfehlungen für die Planungspraxis für Zertifizierungssysteme oder alternative Modelle zur nachhaltigen Quartiersentwicklung entwickeln sollen. Die offene Formulierung des Aufrufs lässt auf Skepsis und Uneinigkeit zwischen Bund und Ländern im Umgang mit dem Thema schließen.

Kurz zusammengefasst erscheinen die Debatten, die in der Fachveranstaltung zum anspruchsvollen Thema von Qualität in der Stadtentwicklung und in Stadtquartieren geführt wurden, zu wenig selbstbewusst hinsichtlich der Würdigung und Einbeziehung der im deutschen Planungssystem bereits erreichten Qualitätsstandards. Wenn, wie auf der Tagung auch zu hören war, die wesentlichen Standards des Planens und Bauens in Deutschland bereits gesetzlich geregelt sind, wäre der Mechanismus von Benchmarking und Ranking, wie er im angloamerikanischen,

stark marktorientierten Umfeld funktioniert, kaum eine Bereicherung für das hiesige Planungssystem.

Eine breite Debatte zur Qualität von Stadtquartieren, die neben den Energieeffizienz-Kriterien gleichwertig soziale und kulturelle Aspekte der Nachhaltigkeit umfasst, kann daher eher an die Befunde aus dem Forschungsfeld „Städte der Zukunft“ des damaligen Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung (BBR) anschließen, das 2003 abgeschlossen wurde und eine indikatorengestützte Erfolgskontrolle für eine nachhaltige Stadtentwicklungspolitik enthielt.

Die Ausführungen der Kommission sind im Bericht „Kommission Zertifizierung in der Stadtentwicklung: Bericht und Perspektive“ zusammengefasst. Auf den Seiten des DV steht der gesamte Bericht zum Download bereit (www.deutscher-verband2.org/cms/index.php?id=217).

*Dr. Petra Potz, Dipl.-Ing.
Raumplanung, Inhaberin des
Büros location³, Berlin*

■ Landschaftsgestaltung

Landschaftsbild und Hafenausbau in Koper

In Zeiten des Wandels müssen auch Häfen ihre Strategien und ihre Beziehungen zu ihrem Hinterland neu definieren: Bisher existierten sie meist wie „Fremdkörper“ im Raum, nicht zuletzt aufgrund ihres besonderen zollrechtlichen Charakters und angesichts ihrer Technologien, die mit dem städtischen Leben nicht vereinbar waren. Heute hingegen könnte ihnen die Integration zwischen Stadt, Landschaft, und Raumstrukturen neue Standortvorteile verschaffen. Unter einer solchen Perspektive werden daher Ränder und Berührungspunkte zwischen Hafen, Stadt und umgebender Landschaft bedeutsam und innovative Projekte zur Verdichtung und Differenzierung der Hafenanlagen erforderlich.

Häfen suchen immer neue Erweiterungsgebiete, aber gleichzeitig führen technischer Fortschritt und sich verändernde Warenflüsse zu Aufgabe oder

Umstrukturierung großer Flächen. Erweiterungen wie auch Umstrukturierungen verursachen jedoch meistens auch Kompatibilitätsprobleme und stärkere Emissionen sowie gewichtige Einschnitte in das Landschaftsbild.

In der Bucht von Koper liegt der einzige Seehafen der Republik Slowenien, der in den Jahren seit der Unabhängigkeit des Landes stetig ausgebaut worden ist. Das nachfolgend vorgestellte Projekt in der Bucht von Koper erfordert wegen der landschaftlich und historisch bedeutsamen Umgebung des Hafenerweiterungsgebietes – nämlich die Hügel rings um den historisch geprägten und touristisch bedeutenden Ort Koper (Capodistria) – besondere Schutzmaßnahmen. Dazu zählt (als erste Projektidee) die für das Landschaftsbild einschneidende Maßnahme einer insgesamt 12 m hohen und circa 2 km langen grünen Barriere, die den neuen Terminal vom nördlich gelegenen Ort Ankaran trennt. Im Sinne einer größeren Absorptionfähigkeit wurde die Barriere segmentiert und auf der Südseite mit einer Fotovoltaik-Anlage ausgestattet. Weitere Abstandsflächen sind durch Projekte der Marine, Sport- und Freizeitanlagen, Kanäle und Salzwiesen gegeben, sowie

durch den Museumspark des Industriemuseums, Schutzanlagen auf dem Škocjanski Zatok, Rad- und Fußwege und schließlich durch den Stadtpark unterhalb der Altstadt von Koper. Die räumlichen Dimensionen des Hafenprojekts verdeutlicht Abbildung 1 (*im Südwesten die Altstadt von Koper, zentral gelegen die riesigen Hafenanlagen*).

Die zweite Projektidee basiert auf dem Konzept des „grünen Hafens“, der als Teil der Landschaft und als Element des *urban landscaping* entworfen wurde. In der von Hügeln umgebenen Bucht, in der die historische Altstadt von Koper 15 m über dem Hafen liegt, wird der Blick von oben auf die Gebäude besonders wichtig und lässt die Dächer quasi zu weiteren Fassaden werden. Deshalb wurde vorgeschlagen, alle in Stadtnähe gelegenen Dächer mit Grasteppichen zu decken, die die Wärme-Isolierung verbessern, die Ableitung des Regenwassers verlangsamen und dabei das Bild einer grünen, sich in die Richtung der trockengelegten Flächen bewegenden Welle verstärken. Im Bereich der Terminals werden die Dächer auf der Nordseite mit den selben Materialien gedeckt, während die Südseiten die Module der Fotovoltaikanlage aufnehmen.



Abb. 1: Übersichtsplan zur Hafenerweiterung in der Bucht von Koper; unten links die Altstadt von Koper [Quelle: Büro Ažman Venturi Arhitekti, Ljubljana]