

RAUMORDNUNGSPOLITIK IM 21. JAHRHUNDERT



SCHWERPUNKTE

RAUMORDNUNGSPOLITIK IM 21. JAHRHUNDERT

SCHWERPUNKTE

I N H A L T

VORWORT	6
I. HERAUSFORDERUNGEN DES 21. JAHRHUNDERTS: 5 ARGUMENTE GEGEN EINE WEITERE AUSDEHNUNG DER STÄDTE	8
1 Mehrkosten für die öffentlichen und privaten Haushalte	8
2 Beschleunigung der globalen Erwärmung	9
3 Engpässe trotz Fördermaximums: Verarmung und Gebundenheit	10
4 Der öffentliche Verkehr: eine Alternative zum Pkw in der Stadt, aber weniger auf dem Land	12
5 Alterung und Zuwachs der Bevölkerung	13
II. GEBIETSGESTALTUNG IM 21. JAHRHUNDERT	14
1 Komplexität und Größenordnung der Lebensräume als wichtige Überlegungspunkte	14
2 Förderung öffentlicher Verkehrsmittel und umweltschonender Fortbewegungsmittel	14
3 Die großen Vorteile des geordneten Raums von morgen: städtische und außerstädtische Zentren	15
4 Wahrung des ländlichen Charakters	22
5 Günstigere Ansiedlung der Wirtschaft	23
6 Lösungen für das Dauerwohnen in Freizeitgebieten	25
7 Erhalt von Agrar- und Waldland	26
8 Landschaft und Entwicklung im Einklang	26
III. DIE RAUMORDNUNGSPOLITIK VON MORGEN	28
1 Informieren, um Unterstützung zu gewinnen	28
2 Prognose-Instrumente einsetzen	29
3 Instrumente anpassen	29
4 Gute Praktiken durch konkrete Beispiele anregen	30
5 Von einer gesetzlich vorgeschriebenen zu einer projektorientierten Stadtplanung	31
LITERATURVERZEICHNIS	32

VORWORT

Ziel dieses Leitfadens ist es, die in der Erklärung zur Regionalpolitik 2009-2014 (DPR) dargelegten Raumordnungsoptionen umsetzbar zu machen. Diese Leitlinien zeichnen die vom Minister der Raumordnung angestrebte Politik vor. Sie stellen im Grunde eine Absichtserklärung dar, auch wenn einige Punkte bereits sehr konkret formuliert sind. Der vorliegende Leitfaden ist ganz im Sinne des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau, das Erbe und die Energie (CWATUPE) sowie der bestehenden Raumordnungsinstrumente (insbesondere des Entwicklungsplans für den regionalen Raum (SDER)). Er bringt die Standpunkte des Ministers der Raumordnung zum Ausdruck, soweit seine Ermessensspielräume dies zulassen: Vorschläge zu strategischen Instrumenten, Befürwortung lokaler Instrumente, Genehmigungen in Beschwerdeverfahren... Auch wenn der Leitfaden keinerlei verbindende Kraft besitzt, bewirkt er eine Vereinheitlichung der Praktiken, wenn man seinen Optionen folgt. Das Dokument ist inhaltlich nicht erschöpfend, sondern offen und an die weiteren Entwicklungen anzupassen. Die hier dargelegten Standpunkte stehen in engem Zusammenhang mit den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts.

Der Beginn des 21. Jahrhunderts ist eine besondere Epoche. Die Menschheit steht vor noch nie da gewesenen Perspektiven und Herausforderungen. Die Weltbevölkerung hat sich in einem einzigen Jahrhundert vervierfacht und wächst weiter an, auch – was mancher nicht weiß – in Belgien.

Das Klima wandelt sich durch die überhöhten Treibhausgas-Emissionen, während die fossilen Energiequellen zur Neige gehen. Um diesen Entwicklungen vorzugreifen, gibt es inzwischen nicht nur technische Alternativen, wie Bioenergie, energiesparende Gebäude, Elektroautos u.a.m., sondern auch strukturelle Lösungen, die allerdings ein Umdenken hinsichtlich unserer Entwicklungsmodelle erfordern, insbesondere im Bereich der Raumordnung.

Die Tatsache, dass sich praktisch jeder Haushalt einen oder mehrere Personenwagen leisten kann und in der Lage ist, für wenig Geld weite Strecken zurückzulegen, hat in den letzten 50 Jahren zu einer starken Zersiedelung geführt. Für viele Menschen ist eine Villa auf dem Lande der große Traum. Dieser Traum könnte aber sehr kostspielig werden, nicht nur für den eigenen Geldbeutel, sondern auch für die Umwelt, die Wirtschaft und die Gesellschaft:

- Umwelt: Durch die vielen individuellen Fahrten entstehen große Mengen Treibhausgase.
- Wirtschaft: Die Behörden müssen ein immer engermaschigeres Wegenetz unterhalten, Probleme durch Verkehrsstaus lösen und verteuerte örtliche Dienstleistungen erbringen (Postausteilung, Gesundheitspflege, Müllabfuhr...), weil die Wohnungen immer weiter voneinander entfernt liegen.
- Gesellschaft: Personen, die ein eher mäßiges Einkommen haben und weit weg von

Arbeitsplätzen, Schulen, Geschäften und auch öffentlichen Verkehrsmitteln wohnen, könnten in eine prekäre Situation geraten, wenn der Kraftstoff immer teurer wird.

Die skandinavischen und deutschsprachigen Länder haben bereits einen ganzheitlichen ökologischen Weg ins Auge gefasst, auf dem sie den Kraftverkehr reduzieren und dichter bebauter Viertel in der Nähe von Dienstleistungen und öffentlichen Verkehrshaltestellen schaffen. Unsere französischen Nachbarn wollen in die gleichen Fußstapfen treten. Großprojekte wie der Stadtteil Vauban in Freiburg (Deutschland), BedZED in Großbritannien oder auch das Stadtviertel Grand Large in Dünkirchen (Frankreich) sind illustre Beispiele. Es gilt jetzt, zunehmend Gebiete zu schaffen, in denen eine „Politik der kurzen Wege“ möglich ist, das heißt mit schnellen Verbindungen (in höchstens 15 Minuten) zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Wohnsitz, Arbeitsplatz und Dienstleistungen (Schulen, Verwaltungen, Geschäfte, Freizeitangebote ...). Bei diesen Gebieten, deren (nachhaltiges) Entwicklungspotenzial heute allgemein anerkannt ist, handelt es sich nicht nur um Stadtviertel im Umkreis von Bahnhöfen, sondern alle Städte, ob groß, mittel oder klein, fallen unter diese Kategorie, da sie ohne Ausnahme gute Busverbindungen aufweisen. Selbst in Dörfern und Vororten sind derartige Gebiete vorzufinden. Bereits die Hälfte aller neuen Wohnungen entsteht heute in diesen relativ großflächigen Gebieten.

Die dichtere Bebauung besonders günstig gelegener Flächen setzt ein sparsameres Flächenmanagement voraus, damit möglichst viele Menschen von den erschlossenen Gebieten profitieren. Sie müssen also stärker verdichtet werden (mindestens auf das Doppelte von heute). Außerdem muss eine größere Funktionsvielfalt gewährleistet sein. So eignen sich die Viertel in der Nähe von Bahn- und Bushöfen insbesondere für neue Bürobauten, da

dort noch viele Gelände frei sind. Das Stadtzentrum muss oftmals wiederbelebt und redynamisiert werden, um Geschäfte anzuziehen. Hierzu könnten neue Einkaufszentren beitragen.

Parallel zur Entwicklung der wirklich zentralen Gebiete müssen auch neue Projekte in Gebieten entstehen, die nicht alle Vorteile vereinen, wie beispielsweise in städtischen Vororten oder Dörfern. Die Urbanisierung muss hier in einen festen Rahmen gefasst werden, indem man die Ausdehnung klar abgrenzt, die Landschaften schützt, die Identität und den ländlichen Charakter wahrt und komplementäre statt konkurrierende Angebote zur Stadt schafft.

Der Traum von der alleinstehenden Villa auf dem Lande scheint fest in unseren Köpfen verwurzelt. Doch viele von uns erwarten inzwischen auch, dass ein Bahnhof in der Nähe ist, die Kinder zu Fuß zur Schule gehen können, das Büro mit dem Fahrrad erreichbar ist usw. Diese Erwartungen sind umso leichter zu erfüllen, je attraktiver die Städte werden. Hier muss unter anderem der Bau von Öko-Vierteln, Grünanlagen oder auch reservierten Bereichen für öffentliche Verkehrsmittel und langsamen Personenverkehr gefördert werden.

Wir müssen den Übergang von einer gesetzlich vorgeschriebenen zu einer projektorientierten Stadtplanung schaffen, den Bürger mit unseren kleinen, mittleren und großen Städten anfreunden und ihn für die dortigen Vorteile gewinnen. Wir müssen die Vorstellungen der Bürger ändern, indem wir ihnen Beispiele guter Praxis vor Augen führen und bessere Raumordnungsinstrumente ausarbeiten. Dies sind nur einige Ansätze dafür, wie es sich künftig anders und besser in der Wallonie leben lässt.

PHILIPPE HENRY

Minister der Umwelt, Raumordnung und Mobilität,

I. Herausforderungen des 21. Jahrhunderts: 5 Argumente gegen eine weitere Ausdehnung der Städte

1. Mehrkosten für die öffentlichen und privaten Haushalte

Verstreute Wohnhäuser fernab der Arbeitsstätte und der Dienstleistungsangebote sind mit hohen Kosten für den Einzelnen und die Gesellschaft verbunden. Je dünner eine Gegend besiedelt ist, umso mehr hat die Gesellschaft finanziell am Bau, an der Ausrüstung und am Unterhalt der dortigen Verkehrswege zu tragen. Gleiches gilt für örtliche Dienstleistungen (Müllabfuhr, Postzustellung, Gesundheitspflege, Schulbuss...). Die Fahrtkosten, die ein Haushalt tragen muss, steigen proportional zu seiner Entfernung vom betreffenden Arbeitsplatz und Dienstleistungsangebot (durch eingeschränkte Nutzbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel, mehrere Autos pro Haushalt ...). In Belgien belaufen sich die Mobilitätsausgaben der Haushalte insgesamt (Auto, öffentliche Verkehrsmittel ...) auf

14,6 % ihres Gesamtbudgets, von dem allein 3,8 % auf Kraftstoff entfallen¹. Würde sich der Kraftstoffpreis verdoppeln, müsste der Bürger bei gleicher Nutzung der Verkehrsmittel bereits 18,4 % seines Budgets für Mobilität aufwenden und im Fall einer Verdreifachung dieses Preises sogar 22,2 %. Der Mobilitätsposten imw Haushaltsbudget käme damit den Wohnungskosten gleich (25 %).

Die Mobilitätsausgaben hängen allerdings sehr stark davon ab, ob der Bürger in der Stadt oder in einem Vorort wohnt. Eine Studie des französischen Forschungsinstituts INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) aus dem Jahre 1996 kommt zu dem Ergebnis, dass die Fahrtkosten für Personen mit mittlerem bis niedrigem Einkommen von 10 % des Budgets im Stadtkern bis zu 30 % in den entferntesten (d. h. preisgünstigsten)

1 - Föderales Planbüro, Erhebung zum Budget der Haushalte 2006.

Vororten reichen². Dieser Unterschied in den Fahrtkosten ist auf die zwangsläufige Nutzung des Personenwagens als einziges geeignetes Verkehrsmittel in verstreuten Wohnsiedlungen zurückzuführen. Angesichts der unweigerlich bevorstehenden und erheblichen Verteuerung fossiler Energien steht zu befürchten, dass manche Bevölkerungsgruppen die hohen Lebenshaltungskosten, die auf das kostspielige Wohnen in städtischen Vororten oder ländlichen Gebieten zurückzuführen sind, künftig nicht mehr bestreiten können. Die Stadtzentren verarmen, während die Vororte demnächst den Wohlhabenderen vorbehalten sind, die aber die dortigen Lebenshaltungskosten nur zahlen können, solange sie auch wohlhabend bleiben³.

2. Beschleunigung der globalen Erwärmung

Die 27 Mitgliedstaaten der EU haben sich am 9. März 2007 verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um 20 % im Vergleich zu 1990 zu senken. Die wallonische Regierung ist in ihrer Erklärung zur Regionalpolitik noch einen Schritt weiter gegangen und hat sich zur Verringerung ihrer Emissionen um 30 % bis 2020 und um 80 bis 95 % bis 2050 verpflichtet. Die Mobilität macht beinahe 25 % des Energie-Endverbrauchs in der Wallonie aus, von denen allein die Personenbeförderung 61 % beisteuert⁴.

2 - ORFEUIL, POLACHINI, 1998

3 - Die Ständige Konferenz für Raumentwicklung (CPDT) hat die Kosten, die die Gesellschaft durch die Entstädterung im Bereich Wegebau und -ausrüstung tragen muss, beziffert und mit den Kosten im Fall einer dichteren Besiedlung verglichen. Zum 1. Januar 2001 lagen diese Kosten in den 262 wallonischen Gemeinden bei insgesamt 6,5 Milliarden Euro. HALLEUX, LAMBOTTE, BRÜCK und BEAUJÉAN, Production de l'urbanisation et infrastructures de viabilisation. Les coûts de la désurbanisation en Wallonie.

4 - Quelle: FÖD Mobilität und Verkehr.

Der Mobilitätsbedarf steigt ständig an. So hat sich die Fahrdistanz zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz in der Wallonie von 1991 bis 2001 um 23 % vergrößert.

Wie aber lässt sich der verkehrsbedingte Ausstoß von Treibhausgasen verringern? Die bisherigen Lösungsvorschläge zielten meist auf eine Verbesserung der Motoren oder eine Gewichts- beziehungsweise Hubraumverringern der Fahrzeuge ab. Nur selten packt man das Übel an der Wurzel, indem man die Entfernung zwischen Wohnsitz, Arbeitsplatz und Freizeittätten in Frage stellt. Ohne territoriale Neustrukturierung werden die für 2050 gesteckten Ziele daher vermutlich nicht zu verwirklichen sein.

Die erneute Zentrierung um städtische, ländliche oder vorstädtische Pole erscheint hier unerlässlich, sowohl im Hinblick auf die Mobilität der Personen als auch den Energieverbrauch der Gebäude, zumal es energiesparende technische Lösungen wie Fernwärme oder Blockheizkraftwerke gibt, die auf eine gewisse Siedlungsdichte angewiesen sind. Eine größere Attraktivität dieser Pole würde im Übrigen die Sanierung der Städte anregen und somit eine wichtige Voraussetzung für die Steigerung der Energieeffizienz des wallonischen Wohnungsbestands schaffen⁵.

5 - Mehr als die Hälfte des wallonischen Wohnungsbestands stammt aus der Zeit vor 1945. Dieser Anteil ist deutlich höher als in den Nachbarländern. So haben beispielsweise 37 % der wallonischen Wohngebäude keine Dachdämmung. Quelle: Erhebung zur Wohnqualität in der Wallonischen Region 2006 - 2007.



Foto: Shutterstock

Die Zersiedelung hängt mit der festen Vorstellung zusammen, dass Personen normalerweise mit dem Pkw und Güter mit dem Lkw befördert werden. Grund für diesen Irrtum ist die falsche Annahme, dass fossile Energien reichlich und noch lange Zeit preisgünstig zu haben sind.

3. Engpässe trotz Fördermaximums: Verarmung und Gebundenheit

Nach Einschätzung vieler Wissenschaftler sind die fossilen Energiequellen nahe an ihrem Fördermaximum oder schon darüber hinaus. Die fossilen Energievorkommen gehen zur Neige, und zwar immer schneller mit zunehmender Nachfrage (unter anderem aus Schwellenländern wie Brasilien, China und Indien). Das schwarze Gold wird rar und immer teurer.

Das Fördermaximum dürfte in 20 Jahren erreicht sein. Weniger optimistische Beobachter wie die ASPO (Association for the Study of Peak Oil and Gas) gehen davon aus, dass es unmittelbar bevorsteht. Die Zeiten, in denen Kraftstoff reichlich vorhanden und preiswert war, sind nun endgültig vorbei, und es bleibt nur noch wenig Zeit, den Folgen dieser Verknappung vorzugreifen. Viele Länder wenden sich inzwischen alternativen Energien zu, wie Biotreibstoffen, Windkraft u.a.m. Manche ziehen sogar eine zunehmende Rückkehr zur Atomenergie in Betracht, auch wenn die Meinungen hier stark auseinander gehen.

Zur Strom- und Energieerzeugung für Gebäude sind mittlerweile zahlreiche Techniken anwendbar, die nur auf ihre Förderung warten, wie Dämmstoffe, leistungsstarke Heizkessel, erneuerbare Energien u.a.m., obwohl auch hier nach Effizienz sortiert werden muss. Für den Antrieb von Fahrzeugen jedoch gibt es bislang – zumindest über mittlere oder längere Strecken – keine wirkliche Alternative zur fossilen Energie. Alle bisherigen Ansätze haben ihre Grenzen. Biotreibstoffe werden in unzureichenden Mengen hergestellt. Eine Anhebung der Produktionsmengen hätte eine massive Entwaldung, eine Verarmung der

Böden durch Monokulturen und, wie Ende 2008 zu beobachten war, eine Verteuerung der Lebensmittel zur Folge. Auch Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb sind kurz- und mittelfristig noch keine Lösung, weil die Bauart der Motoren (Brennstoffzelle) und die Gewinnung des Wasserstoffs technisch und finanziell noch nicht ausgereift sind für eine Massennutzung. Bisher können Elektroautos nur über kurze Strecken eingesetzt werden, weil die Akkuleistungen zu begrenzt sind. Außerdem erfordert die Nutzung im großen Maßstab leistungsstärkere Kraftwerke, wobei auch dieser Strom erst einmal mit der einen oder anderen Technik erzeugt werden muss.

Das nahende Ölfördermaximum und die fehlenden verkehrstechnischen Alternativen werden einschneidende Folgen für Bürger und Betriebe haben, nachdem das Landesgebiet in den letzten Jahrzehnten systematisch zersiedelt worden ist. Die Zersiedelung hing mit der festen Vorstellung zusammen, dass Personen normalerweise mit dem Pkw und Güter mit dem Lkw befördert werden. Grund für diesen Irrtum war die falsche Annahme, dass fossile Energien noch lange Zeit preisgünstig zu haben sind.

Da fossile Brennstoffe immer teurer werden, ohne dass sich eine echte preisgünstige Alternative bietet, wird das Wohnen und Wirtschaften auf dem Lande fernab aller Bahnstrecken und Wasserwege nicht nur Auswirkungen auf die Landschaft, den öffentlichen Haushalt und den Treibhauseffekt haben. Eine derart dezentrale Lage könnte zu einer gefährlichen Abhängigkeit der

Unternehmen und Anwohner führen, mit Wettbewerbsnachteilen für erstere und Lebensqualitätsverlusten für letztere⁶. Für das politische Handeln bedeutet dies einen Paradigmenwechsel. Den Behörden kann es nicht mehr darum gehen, den Bürgern und Betrieben Standorte und Mobilitätsmuster aufzuerlegen, die nicht im Sinne des gesellschaftlichen Interesses sind (Wahrung des Landschaftsbildes, der Altstadt, der Umwelt), sondern Lösungen für den zunehmenden Bedarf an geografischer Nähe zu finden. Ein wichtiger Aspekt, den die Behörden berücksichtigen müssen, sind die steigenden Immobilienpreise in der Stadt, insbesondere in der Nähe von Bahnhöfen, da das Angebot an Wohnungen oder Baugrundstücken dort begrenzt ist.

6 - Der Niedergang nach dem Ölfördermaximum wird vor allem die Gemeinden treffen, die am weitesten von einer Stadt entfernt sind. Hier kommen energieaufwändige Bauten (größere freistehende Gebäude), weite Arbeitswege und eine starke Pkw-Abhängigkeit zusammen. BAZET-SIMONI, BRECHET, OBSOMER, QUADU, ROUSSEAU, SERVAIS, ZEIMES (2010), Anticipation des effets du pic pétrolier sur le territoire, Bericht der Ständigen Konferenz für Raumentwicklung (CPDT) zum Themenpunkt 2a.

4. Der öffentliche Verkehr: eine Alternative zum Pkw in der Stadt, aber weniger auf dem Land

Im Ballungsraum Paris (Île-de-France) können schätzungsweise 92 % der Bevölkerung ihren Alltagstätigkeiten (Arbeit, Einkäufe, Sport ...) nur mit dem Personenwagen nachgehen, wenn sie nicht übermäßig viel Zeit verlieren wollen⁷. Der Personenwagen ist hier nach wie vor das effizienteste Verkehrsmittel. Doch wäre es nicht möglich, konkurrenzfähige öffentliche Verkehrsmittel anzubieten?

Wenn öffentliche Verkehrsunternehmen ihre Betriebskosten decken wollen und zugleich eine ausreichende Fahrzeugfolgezeit zusichern möchten, müssen sie Gebiete miteinander verbinden, die eine hohe Dichte menschlicher Aktivität aufweisen und an bestimmten Verkehrsachsen liegen. Die Dichte menschlicher Aktivität ist ein soziologischer Indikator. Es handelt sich dabei um die Summe der auf einer bestimmten Fläche vorhandenen Personen und Arbeitsplätze, geteilt durch diese Fläche. Eine solche Dichte reicht beispielsweise von 650 in äußerst dicht besiedelten Zonen bis 12 in randlichen, lose strukturierten Vorortzonen mit Einfamilienhäusern⁸. Je höher diese Dichte ist, umso rentabler und effizienter können öffentliche Verkehrsunternehmen dort arbeiten. Ab einer Dichte von 300 aufwärts sind Eisen-, U- oder S-Bahn unerlässlich. Zwischen 300 und 120 sind S-Bahn oder U-Stadtbahn eine gute Lösung. Unter 120 kommt man in den Bereich für Busse und Kleinbusse⁹. Eine Studie der Ständigen Konferenz für Raumentwicklung (CPDT) hat gezeigt, welches Entwicklungspotenzial die Viertel

im inneren Stadtring besitzen, da sie einen hervorragenden Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln bieten.

In den randlichen Vororten mit Einfamilienhäusern und in den Schlafdörfern, die eine geringe Dichte haben, bemängeln die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel vor allem das häufige Umsteigen und die langen Fahrzeugfolgezeiten. Wenn ein Bewohner einer solchen Zone im Stadtzentrum arbeitet, muss er sich zunächst mit dem Bus, Fahrrad oder Pkw oder zu Fuß zum nächstliegenden Bahn- oder Bushof begeben. Beim Eintreffen in der Stadt muss er dann möglicherweise auf eine andere Verkehrsart umsteigen. Dieser Umstieg verlängert die Zeit, die der Benutzer für seinen Arbeitsweg benötigt, und bindet ihn zudem an bestimmte Fahrzeiten und Strecken (ein Bus, der Dörfer verbindet, fährt in der Regel nicht auf direktem Weg in die Stadt). Bei den Pflichtfahrten (zur Arbeit oder zur Schule), die normalerweise zu festen Uhrzeiten anstehen, sind häufigere Fahrzeugfolgen möglich, da es hierfür eine feste Kundschaft gibt. Bei Einkäufen oder Freizeitaktivitäten außerhalb dieser Zeiten ist dies jedoch nicht der Fall.

Hieraus schlussfolgern wir, dass öffentliche Verkehrsmittel künftig gezielter auf städtische Vororte und ländliche Gebiete ausgerichtet werden könnten, doch werden sie auch dann für den Benutzer nicht so flexibel, schnell und komfortabel wie ein Pkw sein und empfehlen sich somit auch nur für Pflichtfahrten.

5. Alterung und Zuwachs der Bevölkerung

In den letzten Jahrzehnten ist die belgische Bevölkerung nahezu stabil geblieben, doch hat sich die Zahl der Haushalte stark erhöht, von 3,2 Millionen im Jahr 1970 auf 4,4 Millionen im Jahr 2004, wodurch die Zahl der Wohnungen anstieg. So wuchs die Zahl der Privatwohnungen von 3,6 Millionen im Jahr 1981 auf 4,2 Millionen im Jahr 2000. Den Analysen und Prognosen des Föderalen Planbüros zufolge wird die belgische Bevölkerung in den nächsten Jahrzehnten einen beträchtlichen Zuwachs aufgrund der höheren Lebenserwartung, der steigenden Geburtenraten und der zunehmenden Einwanderungsraten (vor allem aus den neuen EU-Mitgliedstaaten) verzeichnen. Die belgische Bevölkerung wird somit voraussichtlich von 10,6 Millionen im Jahr 2007 auf 12,4 Millionen im Jahr 2060 anwachsen. In der Wallonie bedeutet dies einen Zuwachs um 25 % von 3,3 Millionen im Jahr 2007 auf 4,3 Millionen im Jahr 2060, also 1 Million Menschen mehr, und das in weniger als einem halben Jahrhundert.

Darüber hinaus werden wir mit einer stärkeren Alterung konfrontiert sein. Der Bevölkerungsanteil der Belgier über 65 Jahre ist von 13,4 % im Jahr 1970 auf 16,9 % im Jahr 2000 gestiegen. 2060 dürften es bereits 26,5 % sein. Der Zuwachs und die Alterung der Bevölkerung werden eine deutlich größere Anzahl und Vielfalt an Wohnungen in der Wallonie erfordern. Wir werden darauf achten müssen, dass unsere Senioren in einem angenehmen Ambiente, in angepassten Aufnahmestrukturen und vor allem an Orten untergebracht sind, die einen ausreichenden Zugang zu Verkehrsmitteln und Dienstleistungen bieten (Gesundheitspflege, Nahrung, Postamt...).

Ohne entsprechende Maßnahmen wird sich der jetzige Trend fortsetzen: Die neuen Wohnungen in der Wallonie werden außerhalb von Wohnkernen entstehen, an Orten mit eingeschränkter Zugänglichkeit sowie mit einschneidenden Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte, die Umwelt und allgemein die Lebensqualität der Walloninnen und Wallonen.



Wir werden darauf achten müssen, dass unsere Senioren in einem angenehmen Ambiente, in angepassten Aufnahmestrukturen und vor allem an Orten untergebracht sind, die einen ausreichenden Zugang zu Verkehrsmitteln und Dienstleistungen bieten (Gesundheitspflege, Nahrung, Postamt...).

7 - MASSOT ORFEUIL 2007

8 - FOUCHIER Vincent, Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles.

9 - DUPUY PRUD'HOMME

II.

Gebietsgestaltung im 21. Jahrhundert

1. Komplexität und Größenordnung der Lebensräume als wichtige Überlegungspunkte

In der Wallonie und auch im übrigen Europa schwindet die traditionelle Kluft zwischen Stadt- und Landleben. Wer auf dem Lande wohnt, arbeitet oft in der Stadt, teilweise sogar weit weg von seinem Wohnsitz, und wer in der Stadt wohnt, verbringt seine Freizeit nicht selten auf dem Land und arbeitet in Gewerbegebieten am Stadtrand. Die Geschäfte im Stadtkern richten sich sowohl an die dort ansässige Kundschaft als auch an die auswärtige Bevölkerung. Ob Raumordnung, Wirtschaft, Bildung, Freizeit oder Kultur, der Blickwinkel darf sich nicht länger auf die Stadt an sich beschränken, wie sie nach althergebrachtem Verständnis als Gegenpol zum Dorf betrachtet wird. Die Stadt des 21. Jahrhunderts ist vielmehr ein weitläufiges und komplexes Gefüge, ein breit gefasster Lebensraum mit einem dichten Kern, der oft auf der Suche nach seiner Identität ist, das Ganze umgeben von verstreuten Vorortzonen, großen Verkehrsadern für Pendler, Gewerbezone in Autobahnnahe sowie Schlafdörfern für die „städtische Bevölkerung auf dem Lande“.

Will man die Raumordnung schon heute in die richtigen Bahnen lenken, so ist dieser Komplexität Rechnung zu tragen.

2. Förderung öffentlicher Verkehrsmittel und umweltschonender Fortbewegungsmittel

Der Kampf gegen den Klimawandel und die diesbezüglichen internationalen Abkommen erfordern eine drastische Senkung des Erdölverbrauchs im Personen- und Güterverkehr. Das Bild, das die Stadt von morgen zeigt, wird keine abgespeckte Version der heutigen Stadt sein: nicht ganz so weitläufig, ein paar Pkws weniger, dafür ein paar öffentliche Verkehrsmittel mehr. Nein, die Änderungen werden grundlegender sein. Der individuelle Personenkraftverkehr muss stark reduziert werden. Dies ist aber nur möglich, wenn die menschliche Aktivität (Wohnen und Wirtschaft) sich auf dichtere Wohnkerne konzentriert, wenn die Präsenz und Leistung der öffentlichen Verkehrsmittel zunimmt und öffentliche Räume ausschließlich für diesen Verkehr vorbehalten sind oder speziell für umweltschonende Fortbewegungsmittel ausgelegt werden. Außerdem muss – auch wenn man in dieser Hinsicht noch weit von einem Konsens entfernt ist – der Zugang zu den Stadtzentren für Personenwagen eingeschränkt werden, durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, Parkplätze an Stadteingängen und Vorortbahnhöfen oder gezielte Verschiebungen des ruhenden Verkehrs, indem man das Parkplatzangebot an Stellen mit großzügigem öffentlichem Verkehrsanschluss reduziert.

3. Die großen Vorteile des geordneten Raums von morgen: städtische und außerstädtische Zentren

Nutzung der Gebiete mit hohem (nachhaltigem) Entwicklungspotenzial

Die größten Vorteile im Hinblick auf eine weniger Pkw-abhängige Urbanisierung bieten diejenigen städtischen und ländlichen Lebensräume, die in einem akzeptablen Abstand zu den Dienstleistungen und Umsteigekomplexen¹⁰ liegen, insbesondere zu den Bahnhöfen der SNCB. Hierzu zählen alle großen, mittleren und kleinen Städte. Hinzu kommen kleine Vorort- und Dorfszentren in der Nähe wichtiger Haltestellen und mit genügend Möglichkeiten für Dienstleistungsangebote. Diese geografischen Räume mit ihrem besonderen Entwicklungspotenzial sind äußerst wertvoll und müssen sinnvoll genutzt werden, damit möglichst viele Menschen hier finden, was sie suchen. Diese Zentren werden mit zunehmender Verteuerung der fossilen Energien zu den gefragtesten Lebensräumen avancieren.

Lebensräume im Umkreis von Zentren, die einen größeren Knotenpunkt öffentlicher Verkehrsnetze und eine gewisse Dienstleistungsvielfalt aufweisen, bieten eindeutig mehr Vorteile als in der Nähe eines Weilers mit minimalem Dienstleistungsangebot und einer einzigen Bushaltestelle. Daher unterscheiden wir zunächst einmal zwischen zwei Arten von Zentren:

- Stadtzentren, die einen Kern innerhalb ihres Verflechtungsbereichs darstellen;
- die kleineren Vorort- oder Dorfszentren.

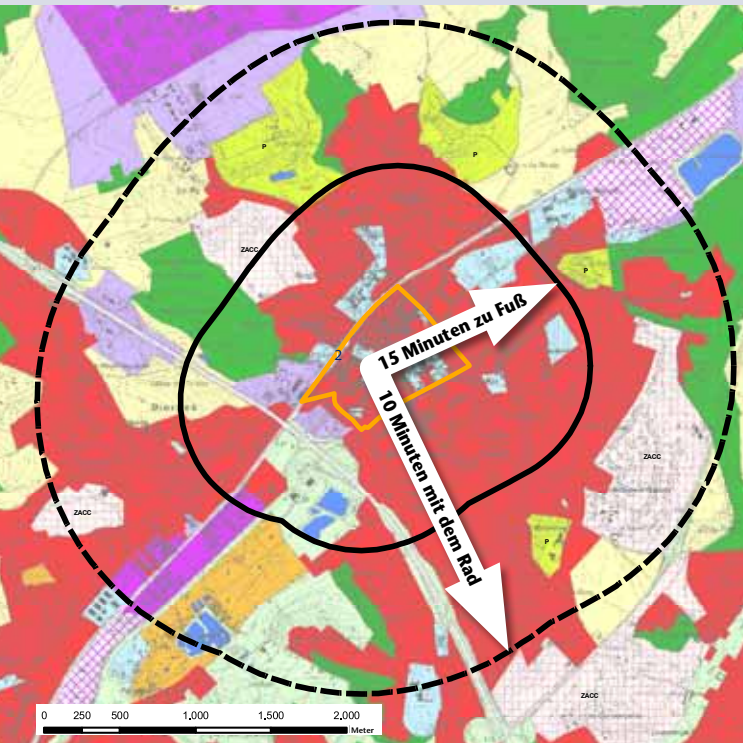
¹⁰ - Umsteigekomplexe sind Orte, an denen die verschiedenen Verkehrsnetze (Bahn, Bus, langsame Fortbewegungsmittel usw.) zusammenlaufen. Diese Umsteigekomplexe können eine regionale oder lokale Reichweite haben, spielen aber in jedem Fall eine wichtige Rolle für die Strukturierung des Gebiets zu Wohnungs- und Dienstleistungszwecken.

Erstere müssen stärker als letztere gefördert werden, indem man mehr Raum für eine dichte Urbanisierung einplant. Außerdem ist zu bedenken, dass das Potenzial der zu urbanisierenden Flächen stärker genutzt werden muss, je mehr man sich dem Dienstleistungsangebot und den Umsteigekomplexen nähert. So sind in diesen Gebieten drei konzentrisch zueinander verlaufende Zonen zu unterscheiden, die nach dem Kriterium definiert werden, wie schnell man zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Stadtzentrum kommt¹¹:

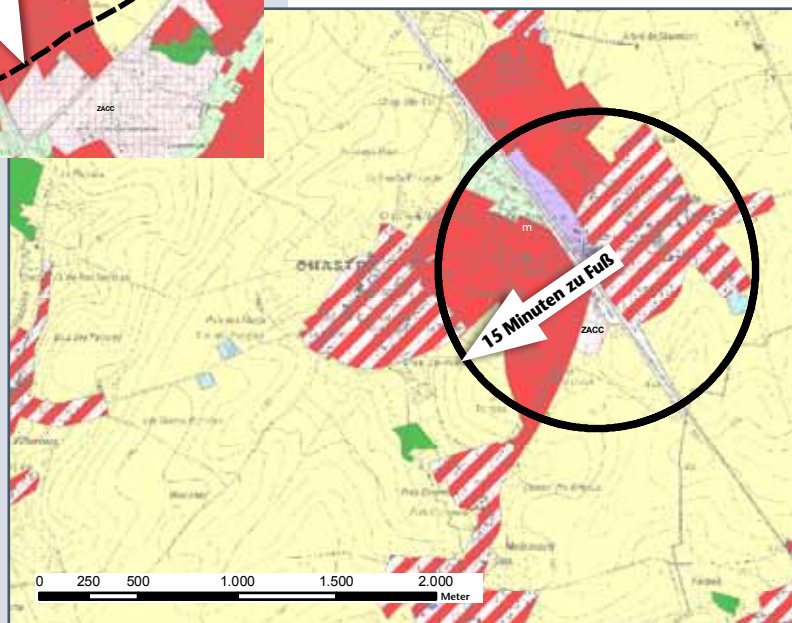
- der Stadtkern und die Umgebung von Bahn- und Bushöfen,
- das zu Fuß erreichbare Stadtgebiet (oder Dorf),
- das mit dem Rad erreichbare Stadtgebiet.

Diese grobe Einteilung muss natürlich durch eingehende Studien nuanciert werden, indem man beispielsweise die Wohnkerne absteckt oder den Entwicklungsplan für den regionalen Raum (SDER) überarbeitet. Insbesondere die Dichteschwellen zur Förderfähigkeit der Zonen und die für eine dichte Urbanisierung bestimmten Flächen müssten dem Bedarf der nächsten 50 Jahre entsprechend festgelegt werden.

¹¹ - Dieses Zeitlängenmaß für die Entfernung zu Fuß oder mit dem Rad soll dem Leser eine Vorstellung von der Fläche pro Stadtzone geben, die es zu verdichten gilt. Derartige Zonen sind relativ weitläufig und ziehen Anwohner an. So ist festzustellen, dass im Zeitraum von 2001 bis 2008 mehr als die Hälfte der neuen Wohnungen in weniger als 3,5 km Entfernung von einem Bahnhof gebaut wurden (nach einer Berechnung des IWEPS aus dem Jahr 2010 anhand der Daten des FÖD Finanzen). Wenn man statt der reinen Entfernung die Fahrzeit zugrundelegt, kann man dem Relief gewisser wallonischer Städte Rechnung tragen. In diesen Zonen können natürlich auch andere Beförderungsmittel genutzt werden (öffentliche Verkehrsmittel ...).



Zu Fuß oder mit dem Rad erreichbare Stadtgebiete



Zu Fuß erreichbares Dorf

Court Saint-Etienne

Der Stadtkern eignet sich hervorragend für einen „Neubau der Stadt auf der Stadt“. Hier muss eine große Funktionsvielfalt bei einer relativ hohen Dichte von über 60 Wohnungen/Hektar entstehen.



Stadtkern und Umgebung von Bahn- und Bushöfen

Dieses Gebiet umfasst die Flächen, auf denen normalerweise Bahn- und Bushöfe (Eisenbahn, S-Bahn, Bus...) sowie Dienstleistungen (Geschäfte, Verwaltungen, Schulen ...) gruppiert sind. Diese zentrale Zone ist oft dicht bebaut, hat aber nicht unbedingt eine hohe Wohndichte, da die Geschäfte und Büros einen gewissen Platz einnehmen. Der Stadtkern ist überwiegend fußgängerfreundlich, weil alles auf kurzen Fußwegen zu erreichen ist.

Hier gilt es, eine große Funktionsvielfalt und eine relativ hohe Dichte zu entwickeln, die in der Regel bei über 60 Wohnungen/Hektar¹² liegt. Dieses Gebiet müsste also am dichtesten besiedelt sein, doch steht oft nur wenig Gelände frei, auf dem sich solche neuen Viertel entwickeln lassen. Meist befinden wir uns hier in einem historischen Ortskern, der bereits stark bebaut ist. Dieser Ortskern eignet sich hervorragend für einen „Neubau der Stadt auf der Stadt“ durch Abrisse und Neubauten, wobei denkmalgeschützte Bauwerke selbstverständlich zu erhalten sind.

12 - Die Anzahl Wohnungen pro Hektar ist das geläufigste Dichtemaß. Mit Wohnungen sind auch Gebäude gemeint, die andere Funktionen erfüllen (Geschäfte, Dienstleistungsstellen ...). Die hier angegebenen Dichtewerte sind als Zielvorgabe zu verstehen, die bei neuen Projekten, ob Restauration, Umbau oder Neubau, erreicht werden sollten. Hierzu zählen weder öffentliche Plätze noch Grünflächen, die der ökologischen Vernetzung dienen. Die Lebensqualität in den dichtesten Zonen hängt insbesondere von dem Bestand und der richtigen Anlegung dieser Plätze und Flächen ab.

Zu Fuß erreichbares Stadtgebiet und Dorf

Der Fußmarsch dient uns als Maßeinheit für die Absteckung eines bestimmten Stadtgebiets, in dem die meisten Funktionen in weniger als 15 Minuten Fußmarsch zu erreichen sind. Dies entspricht einem Gürtel von bis zu 1 km Entfernung zum Stadtkern, Bahnhof oder Bushaltepunkt. Diese Zone eignet sich insbesondere für Personen, die wahlweise oder gezwungener-

maßen eine begrenzte Mobilität haben. Dieses Gebiet sollte sehr dicht urbanisiert werden, damit Apartmentgebäude und Einfamilienhäuser neu entstehen oder erhalten bleiben. In dieser Zone und im Stadtkern sind vorzugsweise Apartments zu bauen, wobei eine Dichte von mindestens 40 Wohnungen/Hektar als Förderziel gilt. In den kleineren Vorort- oder Dorfzentren ist eine Mindestdichte von 30 Wohnungen/Hektar anzustreben.

Mit dem Rad erreichbares Stadtgebiet

Dieses Gebiet ist der Raum, in dem die verschiedenen Funktionen des Stadtkerns in weniger als 7 bis 15 Minuten mit dem Rad¹³, zu erreichen sind. Dies entspricht einem Gürtel von 1,5 bis 3 km zum Stadtkern, Bahnhof oder Bushaltepunkt. Dieses Gebiet umfasst zahlreiche Wohnviertel jüngerer Datums. Hier steht noch reichlich Gelände innerhalb und außerhalb des nach Sektorenplan

bebaubaren Gebiets frei. Dieses Stadtgebiet eignet sich insbesondere für den Bau von Einfamilienhäusern. Die Mindestdichte sollte hier 25 Wohnungen/Hektar betragen. Die Flächen der kleineren Vorort- und Dorfzentren, die weiter als 15 Fußminuten vom Bahn- oder Bushof entfernt sind, müssen nicht verstärkt ausgebaut werden.

13 - 15 Minuten Radfahrt ist die für Großstädte maximal zumutbare Dauer. Im Fall kleiner und mittlerer Städte kommt ein Radfahrer in 7 bis 10 Minuten bereits bis an die Grenze der nach Sektorenplan bebaubaren Gebiete.

Fribourg

Das zu Fuß erreichbare Stadtgebiet muss sehr dicht urbanisiert werden, damit Apartmentgebäude und Einfamilienhäuser entstehen. Als Förderziel gilt hier eine Mindestdichte von 40 Wohnungen/Hektar.



Foto: © Fabrice Dor

Ottignies

Das mit dem Rad erreichbare Stadtgebiet eignet sich insbesondere für den Bau von Einfamilienhäusern. Die Mindestdichte sollte hier 25 Wohnungen/Hektar betragen.



Foto: © Fabrice Dor

Eine andere Dichte: zwischen Integration und Bruch

Bei näherer Betrachtung der örtlichen Situation fällt auf, wie viel Raum in der Nähe der Zentren vergeudet und nur verstreut genutzt wird. Die Förderung einer kompakten Entwicklung zwingt uns, das oft missverstandene Prinzip der Integration neu zu überdenken. Je nach Lage der neu zu urbanisierenden Flächen sollte man nicht zögern, mit den bestehenden Urbanisierungsformen zu brechen. In vielen Fällen befinden sich viele Zonen, die man heute zu Unrecht als entlegen betrachtet, in ausreichender Fuß- oder Radnähe zu den Zentren. Bei der Entscheidung, ob ein Gebiet dichter gestaltet werden soll, kommt es auf diese Nähe an, und nicht auf die vorhandene Bausubstanz, außer wenn sie natürlich einen hohen Denkmalwert besitzt. Oft empfiehlt es sich, von den bestehenden morphologischen Merkmalen der bestehenden Viertel (mit geringer Dichte) abzurücken, wenn sie sich in der Nähe eines Zentrums oder einer Bushaltestelle befinden. Diese Viertel müssen sich nach und nach zu dichteren und städtischeren Siedlungsformen entwickeln. Ein solcher Wandel, der sich an der Dichte zeigt, muss keinen klaren Bruch mit der Stadtlandschaft oder der Flächennutzung bedeuten. Die Größenordnungen in den einzelnen Vierteln, mit Ausnahme der wirklich zentral gelegenen Zonen, können die gleichen wie bei den bestehenden Gebäuden bleiben, und es muss natürlich immer noch möglich sein, Einfamilienhäuser zu bauen.



Fribourg

Construire plus dense n'est pas synonyme d'urbanisme oppressant, de promiscuité ou d'inconfort.

Dicht besiedelte, aber dennoch grüne, lichte und einladende Viertel

Welche Form sollen diese verdichteten Wohnkerne nun erhalten? Hierfür gibt es inzwischen zahlreiche Beispiele weltweit: der Stadtteil Vauban in Freiburg, der Solarstadt Deutschlands; das Passivhaus-Wohnviertel BedZED in Großbritannien; das Ökostadt-Projekt Dongtan in China; das Stadtviertel Grand Large in Dünkirchen (Frankreich) u.a.m. Diese Projekte sollten uns inspirieren und auf ähnlichen Wegen voranschreiten lassen. Eine dichtere Bebauung muss aber nicht gleichbedeutend sein mit erdrückend engen und unbequemen Baumassen. Es bedarf jetzt neuer Urbanisierungsformen,



Lüttich - Quartier St Léonard

Ob ein Viertel Annehmlichkeit ausstrahlt, hängt auch von der Mannigfaltigkeit, Qualität und Ideenvielfalt der Bauten ab.

doch auch die traditionellen Wohnformen sind didaktisch wertvoll. Das „Stadthaus“ beispielsweise gibt es seit jeher in vielen verschiedenen Ausführungen, die sich tausendfach bewährt haben, als kompakte Einfamilienwohnform par excellence. In den dicht bebauten Vierteln muss auf einladende öffentliche Plätze geachtet werden, vor allem für langsame Benutzer, und auch auf Grünanlagen zur Freizeitnutzung oder zur Förderung der Artenvielfalt.

Eine Stadt in der Entwicklung: Nährboden für neue Architektenideen

Ob ein Viertel Annehmlichkeit ausstrahlt, hängt auch von der Mannigfaltigkeit, Qualität

und Ideenvielfalt der Bauten ab. Dies ist umso wichtiger, je dichter das Viertel bebaut ist. Auch wenn gegen das Mittelmaß in der Architektur kein Kraut gewachsen scheint, sollte man zumindest keine Stereotypen fördern, die dieses Mittelmaß noch untermauern. Dogmatische Vorgaben sind tunlichst zu vermeiden, wie beispielsweise das aus einem falschen Verständnis des Integrationsprinzips heraus geborene systematische Verbot neuer Stadtbilder und Bauformen, insbesondere aus der Epoche des Neuen Bauens (höhere Gebäude, Dachterrassen, Fensterbänder...). Unbedingte Voraussetzung bei alledem ist natürlich eine hohe Energieeffizienz.

4. Wahrung des ländlichen Charakters

Der Kampf gegen die globale Erwärmung erfordert eine drastische Senkung des Erdölverbrauchs im Personen- und Güterverkehr. Vororte, Dörfer und Weiler sind hier die wunden Punkte der Wallonie, an denen es besonders schwierig sein wird, die verkehrsbedingten Treibhausgasen zu reduzieren. Das Leben in Vororten oder auf dem Lande ist aber nach wie vor ein Traum vieler Menschen.

Wichtig ist, dass der ländliche Charakter dieser Räume gewahrt bleibt, mit einem gezielten Bauprojekt für Vororte und Dorfzentren, das die Stadt ergänzt und nicht mit ihr konkurriert. Nun ist festzustellen, dass die zunehmende Zahl der Neubewohner auf dem Lande auch das dortige Ortsbild und das soziale Gleichgewicht beeinflusst, und zwar in einem solchen Maße, dass dort bereits gewisse ländliche Charakterzüge verloren gehen. Besonders frappant ist dieses Phänomen in städtischen Vororten, die nur noch entfernt an ihre ursprüngliche Ländlichkeit erinnern. Die Urbanisierung dieser Gegenden muss also eingedämmt und vor einer weiteren Ausdehnung der Stadt geschützt werden.

Die geringe Wohndichte, wie sie auf dem Lande typisch ist, muss dort grundsätzlich gewahrt bleiben. Einige Randgebiete oder Dörfer sollten aber dennoch verdichtet werden, sofern sie gute Anbindungen an öffentliche Verkehrsnetze sowie Geschäfte und Dienstleistungsangebote zu bieten haben (Schulen, Kindertagesstätten, Sportanlagen)¹⁴.

Mehr noch als im städtischen Milieu muss die Architektur der Neubauten auf die Merkmale der Landschaft und der bereits vorhandenen Bausubstanz abgestimmt sein. Bei Neubauten auf dem Lande ist aber in erster Linie auf eine hohe Energieeffizienz zu achten, um den beträchtlichen Treibhauseffekt durch die intensive Nutzung von Personewagen auszugleichen.

Die Anlegung von Naturparks oder Landschaftsprojekten sollte in Rücksprache mit den Gemeinden bevorzugt dazu genutzt werden, die Identität der betreffenden Gegend zu unterstreichen.

5. Günstigere Ansiedlung der Wirtschaft

Dynamischere Geschäftszentren

Allzu oft folgen die Überlegungen bei der Raumordnung dem alteingefahrenen Schema der klaren Trennung zwischen Stadt, Vorort und Land, das zwar unkompliziert, aber oft unangemessen ist. Vor allem aus geschäftlicher Sicht wäre es ein grober Fehler, einen Gegensatz zwischen kundennahem Einzelhandel und großen Geschäftszentren oder zwischen den Infrastrukturen des Stadtkerns und denen der Randgebiete zu sehen.

Man mag noch so sehr von einer Welt ohne Autos träumen, die Realität der heutigen Geschäfte sieht anders aus. Solange die meisten Menschen im Personewagen zwischen Land, Vorort und Innenstadt pendeln, ist die Ansiedlung von Geschäften oder auch *Outlet- und Retail-Einkaufszentren* in den Vororten nicht nur notwendig. Ihr Wegzug aus diesen Gebieten würde dem Handel sogar erheblichen Schaden zufügen.

Daher muss sowohl die Attraktivität der Stadtzentren für Geschäfte gewahrt als auch eine kohärente Entwicklung der Wirtschaftstätigkeit in den Randgebieten gefördert werden, damit beide Gebiete zu einer ausgewogenen Entfaltung finden.



Maastricht
Mosae Forum

Bevorzugt werden Städtebauprojekte, die sich direkt auf die bestehenden Geschäftsstraßen aufpflanzen lassen.

¹⁴ - Es stellt sich heraus, dass die Funktionsvielfalt eine ebenso starke Hebelwirkung wie die Wohndichte ausübt, wenn es darum geht, den Mobilitätsbedarf zu verringern. DUJARDIN, LABEUEW, PIRART, TELLER (2010), Impact de la structuration du territoire sur les émissions de gaz à effet de serre, Bericht der Ständigen Konferenz für Raumentwicklung (CPDT), Thema 2B.



Löwen

Dienstleistungsangebote, wie beispielsweise Bürogebäude, sollten ihren Platz im Stadtkern und in unmittelbarer Nähe von Bahn- und Bushöfen haben.

Foto © Pierre Stanveur

So hat sich die wallonische Regierung verpflichtet, auf regionaler Ebene über eine ausgewogene räumliche Entwicklung zu wachen und zusammen mit allen tragenden Kräften eine regionale Strategie zur Unterstützung des Geschäftsauftritts anhand eines regionalen Handelsentwicklungsplans auszuarbeiten. Ein solcher Plan wird die Entscheidungen bei der Niederlassung von Geschäften objektiver gestalten und den Wildwuchs von Geschäften verhindern.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass jedes neue Projekt in Randgebieten ohne einen solchen Plan abzulehnen ist, doch sollte man bei der Niederlassung von Geschäften bevorzugt auf die Erweiterung bestehender Handelszentren und auf Städtebauprojekte setzen, die sich direkt auf die bestehenden Geschäftsstraßen aufpflanzen lassen.

Verdichtung der Gewerbegebiete

Untersuchungen der Ständigen Konferenz für Raumentwicklung (CPDT) aus dem Jahre 2008 zeigen, dass 30 bis 40 % der Unternehmen in den Gewerbegebieten der Wallonie durchaus mit angrenzenden Wohngebieten verträglich sind. Parallel hierzu führte die CPDT eine andere Studie durch, die gezeigt hat, wie wichtig es ist, eine Stadt attraktiv zu gestalten und Hebelwirkungen zur Renovierung der Stadt zu schaffen. Hierzu gehören bekanntlich Wohnungen, Mobilität, Arbeitsplätze, Freizeitangebote, Geschäfte, größere Stadtanlagen...

Unternehmen, die von ihrer Infrastruktur her keinen großen Flächenbedarf haben und keine Lärm-, Umwelt- oder Geruchsbelastung darstellen, können durchaus im Stadtkern oder auf weniger dicht bebauten Flächen im inneren Stadtring angesiedelt werden. Bürogebäude gehören grundsätzlich in die unmittelbare Nähe von Bahn- und Bushöfen (500 m) und tragen somit zur Dynamik der Stadt bei. Eine solche Konzentrierung der neuen Bürobauten verhindert zudem eine übermäßige Konkurrenz zwischen Büros und Wohnungen im restlichen Stadtgefüge.

Die Einplanung neuer Gewerbeflächen ermöglicht überdies eine gezielte Mobilisierung der Flächen in den Städten und Vororten, indem man sie notfalls spezifisch auslegt und den wirtschaftlichen Anforderungen und Vorstellungen der Unternehmen anpasst.

Wertschätzung und Einplanung des Bergbaus

Der Bergbau ist ein wichtiger förderungswerter Wirtschaftszweig der Wallonie. Entscheidend für die Erschließung oder Erweiterung

eines Steinbruchs sind die Seltenheit und Besonderheit des Vorkommens. Der Abbau muss aber nicht nur wirtschaftlich gerechtfertigt sein, sondern auch mit ausgleichenden und umweltschützenden Maßnahmen einhergehen. Die Erschließung neuer Bergbauflächen muss daher künftig auf einem strategischen Plan beruhen.

6. Lösungen für das Dauerwohnen in Freizeitgebieten

Ländliche Gebiete müssen auch einen sozialen Zweck erfüllen, indem sie Erholungs- und Ausflugsmöglichkeiten bieten, als Alternative zu Billigreisen, die es in Zukunft immer seltener geben wird, da fossile Energien früher oder später unerschwinglich werden.

Die Wallonie zählt zahlreiche Freizeitgebiete, die auch weiterhin diesem Zweck dienen sollen. Viele von ihnen sind jedoch heruntergekommen und üben keinerlei Anziehungskraft mehr auf Touristen aus. Diese Freizeitanlagen müssen nun renoviert werden. Was aber noch schwerer wiegt: Mehr als 9.000 Menschen wohnen derzeit dauerhaft in Freizeitanlagen, einige freiwillig, die meisten jedoch als letzte Lösung. Der Teufelskreis, der die in Armut lebenden Menschen hier gefangen hält, könnte sich sogar noch ausweiten, wenn sich Sozial-, Wohnungs- und Raumordnungspolitik nicht auf gezielte Gegenmaßnahmen einigen. Um dieses Problem in Angriff zu nehmen, hat die Regierung sich verpflichtet, den „Plan Ständiges Wohnen“ ressortübergreifend zu aktualisieren und die zum Ende der vorigen Legislaturperiode von der Direktion Sozialeingliederung erstellte Evaluation hierin einfließen zu lassen.

7. Erhalt von Agrar- und Waldland

Jedes Jahr werden 2000 Hektar Agrarland städtebaulich erschlossen, hauptsächlich für Wohnungen (75 %) und Gewerbe (20 %). Ein effizienteres Flächenmanagement, insbesondere durch zunehmende Zentralisierung in der Stadtplanung, dürfte dieser Landvergeudung entgegenwirken.

Wälder und Agrarböden sind wertvolle Ressourcen, die den Betreibern erhalten bleiben müssen, damit Nahrungsmittel, Energiestoffe und Baumaterialien vor Ort gewonnen oder hergestellt werden können. Diese Flächen spielen eine entscheidende Rolle für die Artenvielfalt, den Wasserkreislauf und das Klima. Sie tragen zum Erhalt oder zur Neugestaltung der Landschaft bei und schaffen Freizeitmöglichkeiten in der Natur.

8. Landschaft und Entwicklung im Einklang

Unsere Region besteht aus Natur- und Siedlungslandschaften, die zur Identität der Gebiete beitragen und eine besondere Beachtung verdienen. Einige von ihnen müssen aufgrund außergewöhnlicher Merkmale geschützt werden. Dennoch sollte man nicht alle Landschaften für unantastbar erklären. Manche können durchaus umgestaltet werden, während andere sogar einen Neuaufbau erfordern¹⁵.

Bei allen Bemühungen um den Erhalt der Qualität dieser Flächen darf man aber bestimmte öffentliche Interessen nicht übersehen, wie die Energieversorgung oder die Verbesserung der Mobilität. Hier gilt es ein Gleichgewicht zu finden. So muss der Bau von Ausrüstungen und Infrastrukturen (Windkraftwerke, S-Bahnen, Kläranlagen...) in manchen Landschaften möglich sein, sofern der Nutzen und die Effizienz dieser Investitionen erwiesen sind.

Beim Bau von Windkraftwerken ist ein neuer Rahmenplan vonnöten, um insbesondere die Vorzüge und auch Unzulänglichkeiten der wallonischen Landschaften zu bewerten und somit schutzbedürftige Landschaften von denen zu unterscheiden, die umgestaltet werden können oder neu aufgebaut werden müssen.

¹⁵ - Die Europäische Landschaftskonvention (Florenz, 2000) zielt darauf ab, „eine neue Übereinkunft zu schaffen, die ausschließlich dem Schutz, der Pflege und der Gestaltung aller Landschaften Europas gewidmet ist“. Sie fordert Maßnahmen zur Erhaltung der maßgeblichen oder charakteristischen Merkmale der Landschaften sowie zur Umsetzung von Qualitätszielen. Auf diese Weise soll „der kulturhistorische Wert der Landschaft“ geschützt werden, „der auf ihr natürliches Erscheinungsbild und/oder die Tätigkeit des Menschen zurückzuführen ist“.



Windkraftwerke

In manchen Landschaften muss der Bau von Ausrüstungen und Infrastrukturen (Windkraftwerke, S-Bahnen, Kläranlagen...) möglich sein, sofern der Nutzen und die Effizienz dieser Investitionen erwiesen sind.

III.

Die Raumordnungspolitik von morgen

Die Verringerung der Treibhausgas-Emissionen ist natürlich mit gewissen Einschränkungen und Unannehmlichkeiten für den Bürger verbunden, der seinen Personenwagen jetzt nicht mehr nach Belieben benutzen kann und näher mit seinen Nachbarn zusammenwohnen muss. Der Bürger wird diese Maßnahmen, durch die er den einen oder anderen Komfort einbüßt, daher nur mittragen, wenn er begreift, was auf dem Spiel steht, und wenn er von den vorgeschlagenen Lösungen überzeugt ist. Es besteht bisher allerdings weder Einigkeit bei den Herausforderungen noch bei den erforderlichen Maßnahmen. Angesichts dessen ist es natürlich nicht möglich, beispielsweise die Sektorenpläne zu überarbeiten, um alle entlegenen Zonen zu streichen, den Bau von Villen zu untersagen, eine Innenstadtaut eingangs großer Ortschaften zu erheben, ein komplettes Parkverbot in der Innenstadt zu verhängen usw. Hier wird man nur schrittweise vorankommen, indem man die Raumordnungspolitik neu ausrichtet und neue Maßnahmen einführt.

1. Informieren, um Unterstützung zu gewinnen

Informationen und Diskussionen sind eine wichtige Voraussetzung, um die großen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts begreiflich zu ma-

chen. Das Werben um Unterstützung für die vorgeschlagenen Lösungen ist aber nicht etwa eine flankierende Maßnahme, sondern eine unbedingte Voraussetzung für eine greifende Raumordnungs- und Stadtplanungspolitik.

So wundert man sich auf den ersten Blick, wie einfach es letztendlich war, das Rauchverbot an öffentlichen Orten durchzusetzen. Ein solch zwingendes Gesetz war aber nur deshalb möglich, weil die Gesellschaft von seinem Nutzen überzeugt war. Zuvor war Jahre lang für die Sache gekämpft und informiert worden. Man hatte Untersuchungen durchgeführt, um die schädlichen Folgen des Rauchens zu belegen. Erst als sich die Bevölkerung dessen bewusst war, konnten verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Die Untersuchungen der Ständigen Konferenz für Raumentwicklung (CPDT) sowie die Einführung des Entwicklungsplans für den regionalen Raum (SDER), des Luft-Klima-Plans und aller weiteren Maßnahmen gehen jeweils mit Veröffentlichungen, allgemeinverständlichen wissenschaftlichen Darstellungen, Kolloquien, Präsentationen und öffentlichen Debatten einher.

Parallel zur Ausarbeitung des SDER ist eine Versammlung aller Hauptakteure der Raumordnung erforderlich. Die beratenden Instanzen der Regionen und Gemeinden müssen einbezogen werden. So muss es über den wallonischen Rat für Umwelt und nachhaltige Entwicklung (CWEDD), den regionalen Ausschuss für

Raumordnung (CRAT) und die Gemeindeausschüsse für Raumordnung und Mobilität möglich sein, alle Hauptakteure im Bereich der Raumordnung an den Entscheidungsfindungen zu beteiligen.

2. Prognose-Instrumente einsetzen

Welche Stadt, Landschaft, Fortbewegungsart oder Kombination von Wohnformen ist die beste Lösung im Hinblick auf die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts? Welche Spielräume und Einschränkungen gibt es? Erst nach einer Überarbeitung des Luft-Klima-Plans und des Entwicklungsplans für den regionalen Raum (SDER) werden wir die ersten Zielmarken setzen können. Ein neuer Luft-Klima-Plan wird die Möglichkeit bieten, die Ziele der einzelnen sektoriellen Maßnahmen zu beziffern. Man wird also Maßnahmen zur Raumordnung und Mobilität hinzufügen müssen. Der überarbeitete SDER wird die Konturen der künftigen Urbanisierung vorzeichnen und die Rangordnung der zu verdichtenden städtischen und ländlichen Zentren oder je nach Ort auch die Dichten und Größen der zu fördernden Ortskerne festlegen. Er wird die besten Instrumente, die Verantwortlichkeiten der einzelnen Akteure u.a.m. darlegen. Neben diesen allgemein verfügbaren Begleitinstrumenten müssen die inzwischen überholten oder noch fehlenden Pläne und Referenzrahmen überarbeitet oder aufgestellt werden: der regionale Plan für die Entwicklung des Handels, der Referenzrahmen für Windkraftwerke, die Umsetzung der Europäischen Landschaftskonvention von Florenz, der Plan Ständiges Wohnen in Freizeitgebieten. Die Überlegungen der lokalen Akteure müssen zu überkommunalen Visionen führen, die von der Basis aus in den SDER einfließen. Grenzüberschreitende Ansätze und europäische Strategien werden die Leitlinien des SDER zudem umrahmen.

3. Instrumente anpassen

Wohnkerne

Das Wohngesetzbuch hat den Aspekt des Wohnkerns verankert, doch sind seine Größenordnungen noch nicht näher festgelegt. Die Abgrenzung dieser Teilgebiete ist Aufgabe der Politik, die vorrangig auf eine Stärkung der zentralen Gebiete abzielen muss. Diese Wohnkerne müssen unter Berücksichtigung der Struktur des Wohngebiets und vor allem mit Blick auf das vorhandene und künftige Mobilitätsprofil der betreffenden Gebiete abgegrenzt werden. Der Wohnungsbau in dichten Vierteln muss gefördert werden, insbesondere durch gezielte Wohnhilfsmaßnahmen in diesen Vierteln, sei es für den Bau, die Renovierung oder die Verbesserung der Energieeffizienz. Hier könnten auch die Maßnahmen zur städtischen Renovierung und Wiederbelebung verstärkt ansetzen. Darüber hinaus wären Maßnahmen im Bereich der Grundstücks- und Steuerpolitik sinnvoll.

Aktive Grundstücks politik

In den Wohnkernen gibt es große Freiflächen, die bequem vom Zentrum aus erreichbar sind, ob mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad. Einige dieser Flächen bilden allerdings eine Enklave und müssten erst zusammengelegt werden oder neue Verkehrswege erhalten. Andere Flächen müssten neu geordnet werden und erfordern Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten. Andere Grundstücke wiederum werden nicht von ihren Eigentümern freigegeben. Die hierdurch steigenden Grundstückspreise zwingen die Bewohner, ihre Wohnung weiter weg vom Zentrum zu suchen oder zu bauen, dort, wo die Grundstücke noch erschwinglich sind.

Flächen, die sich gewerblich oder für den Bau von Windkraftwerken nutzen lassen, können ebenfalls Grundstücksspekulanten zum Opfer fallen. Daher müssen die Behörden notfalls einschreiten, um günstig gelegene Grundstücke durch eine aktive Grundstücks politik loszueisen und nutzbar zu machen.

Instrumente zur Dichteregulung

Es gibt bisher keinerlei Raumordnungsinstrument auf regionaler Ebene, um die Dichte zu regeln. Über die Dichte entscheiden einzig und allein die lokalen Behörden durch entsprechende Anordnungen in ihrem Strukturplan. Die Ansätze in diesen Plänen, die keine verordnende Kraft besitzen, sind leider oft zögerlich in ihren Optionen und setzen eher auf den Status quo (so sehr dieser auch kritisiert werden mag) als auf die Förderung einer nachhaltigen Stadtplanung. Die bestehenden Instrumente und Verfahren müssen voraussichtlich abgeändert werden, damit sie wirklich eine Lösung für die Herausforderungen darreichen, denen sie zugedacht sind. Eine Überarbeitung des Strukturplans oder sogar der Bedingungen für eine dezentrale Besiedlung wären ein Ansatzpunkt. Ein weiterer wäre die Durchsetzung von regionalen oder überkommunalen Maßnahmen, die auf lokaler Ebene nur schwer umsetzbar sind. Der Entwicklungsplan für den regionalen Raum (SDER) wird Vorschläge in diesem Sinne enthalten. Die überkommunalen Raumordnungsdokumente, wie die Agglomerationspläne, die Naturparks und die Landschaftsprojekte, könnten somit eine neue Rechtskraft erlangen und die Verdichtung bestimmter Flächen fördern oder im Gegenteil begrenzen.

Eine dichtere Urbanisierung stellt die bisherigen Stadtplanungspraktiken in Frage. Damit bietet sich jedoch die Gelegenheit, neue Urbanisierungs- und Bauformen anzuregen. Hilfreich wäre ein Leitfaden, der den Rahmen dieser neuen

Stadtplanungspolitik festlegt. Die Mehrkosten dieser städtischen Umgestaltung wären durch eine neue Grundstücks politik auszugleichen, die zu einer Rückkehr in die Stadt bewegt und den Neuaufbau oder die Verjüngung der Stadt voranbringt.

4. Gute Praktiken durch konkrete Beispiele anregen

Leicht zugängliche Wohngebiete müssen dichter werden, doch steht dieses Ziel im Widerspruch zu den Anliegen der Bevölkerung. Das Misstrauen gegenüber derartigen Neuerungen beruht teilweise auf vorgefassten Meinungen, falschen Vorstellungen und auch der Tatsache, dass es der Wallonie bisher noch an überzeugenden Beispielen fehlt.

Dichte Wohnviertel, wie beispielsweise der Freiburger Stadtteil Vauban oder das BedZED in Großbritannien, sind ansprechende Lösungen mit offensichtlichen Vorteilen. Sie stehen inzwischen sogar auf dem Besichtigungsprogramm von Reiseagenturen.

Auch in der Wallonie müssen solch überzeugende Projekte entstehen, die in vielerlei Hinsicht

mustergültig sind: Raumordnung, Mobilität, Stadtplanung, Architektur und Energieeffizienz. Hierzu wären ein Öko-Label für Stadtviertel und auch Pilotprojekte denkbar, mit denen man die Ortschaften dazu bringt, sich neu zu ordnen und die Siedlungsgürtel gezielt an stadtplanerischen Überlegungen auszurichten. Es könnten Ideenwettbewerbe ausgeschrieben werden, um die Kreativität und Innovation anzuregen. Ein Großteil der Immobilien in Belgien wird privat gebaut. Daher sollte der Unternehmer- und Pioniergeist der wallonischen und ausländischen Investoren, Bauherren und Architekten neu entfacht werden.

In diesem Sinne können die verfahrenstechnischen Vereinfachungen, die mit den jüngsten Abänderungen des Gesetzbuches eingeführt wurden, von großem Nutzen sein. Darüber hinaus jedoch muss die Wallonie sich für innovative Bau- und Stadtplanungsformen öffnen, damit diese Projekte tatsächlich zu einer Ideenschmiede aufblühen, aus der die Stadt von morgen hervorgeht. Man sollte nicht länger zögern, gewisse „stadtplanerische Tabus“ aufzuheben (Dachterrassen, Bauten in zweiter Reihe, tiefe und kompakte Gebäude...).

Die Förderung der zeitgenössischen Architektur ist eine zukunftsträchtige Politik, die eine starke

Sogwirkung ausüben kann. Zu dem hiermit verbundenen Maßnahmenkatalog gehören nicht zuletzt der Grand Prix d'Architecture, der Stadtplanungswettbewerb oder die Einrichtung einer Dienststelle zur Förderung einer hochwertigen Architektur, insbesondere für öffentliche Gebäude und Kunstbauten.

5. Von einer gesetzlich vorgeschriebenen zu einer projektorientierten Stadtplanung

Die Erklärung zur Regionalpolitik (DPR) empfiehlt, „gleich zu Beginn der Legislaturperiode eine Evaluation des Gesetzbuches zu organisieren, um seine Kohärenz, Umsetzbarkeit, Verständlichkeit, Stabilität und Rechtssicherheit zu garantieren. Diese Evaluation muss auf den Grundsätzen der sparsamen Flächennutzung und den Antworten auf die Herausforderungen des Mobilitätsbedarfs und Klimawandels beruhen“.

Die Arbeiten laufen bereits. Es sei allerdings angemerkt, dass die bisherigen Maßnahmen oft den Eindruck erweckten, als sei die Raumordnung ein juristischer Fachbereich. Die vordergründigen Maßnahmen befassen sich in der Tat oft mit rechtlichen Aspekten: Vereinfachung oder Vereinheitlichung der Verfahren, angemessene Verteilung der Befugnisse zwischen lokalen und regionalen Behörden, Klarstellung der Aufgabe einer Verwaltung usw. Der Mittelpunkt dieser raumordnenden Maßnahmen müsste tatsächlich zurechtgerückt werden. Ein Gesetz ist schließlich nur dann sinnvoll, wenn es einem Projekt dient, das den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts entsprechend näher festzulegen ist. Wir müssen von einer gesetzlich vorgeschriebenen Stadtplanung abrücken und zu einer projektorientierten Stadtplanung finden.



Lüttich - Quartier St Léonard

Auch in der Wallonie müssen solch überzeugende Projekte entstehen, die in vielerlei Hinsicht mustergültig sind: Raumordnung, Mobilität, Stadtplanung, Architektur und Energieeffizienz.

Foto: © Fabrice Dor

L I T E R A T U R V E R Z E I C H N I S

- BENEVOLO (1983) Histoire de la Ville, Editions Parenthèse, März 1983
- BOUCHER (2006) La révolution de l'hydrogène, Vers une énergie propre et performante, Editions du Félin, Februar 2006
- BROCORENS (2007) Pic du pétrole et pic du gaz, Februar 2007, www.aspo.be
- FÖDERALES PLANBÜRO (2008) Perspectives de population 2007-2060, Mai 2008
- COCHET (2007) Pétrole apocalypse, Fayard, Januar 2007
- CPDT (2002) Les coûts de la désurbanisation, Abteilung der Beobachtungsstelle Wohnen (OGD 4)
- CPDT (2005) Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme, Abteilung der Beobachtungsstelle Wohnen (OGD 4).
- DACHELET (2007) Revenir en ville: la révolution climatique, Cahier de l'urbanisme n°66, Mardaga, Dezember 2007
- DE BOISSIEU (2006) Division par quatre des émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050, Ministerium des Umweltschutzes, Ministerium der Wirtschaft, der Finanzen und der Industrie, La documentation française, 2006
- DIAMOND (2006) Effondrement Comment les sociétés décident de leur disparition ou de leur survie, Gallimard, Juli 2008
- DUJARDIN, LABEWE, PIERARD, TELLER (2010) Impact de la structuration du territoire sur les émissions de gaz à effet de serre, Bericht der CPDT, Thema 2b
- DUPUY, PRUD'HOMME Développement urbain : les nouvelles contraintes, Bericht Nr. 1, Institut Véolia Environnement
- FOUCHIER (1998) les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'île de France et des villes nouvelles, Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles 1998
- JANCOVICI (2006) Le plein s'il vous plaît, Seuil, Februar 2006
- MASSOT, ORFEUIL (2007) La contrainte énergétique doit-elle réguler la ville ou les véhicules, mobilité urbaine et réalisme écologique, Les annales de la recherche urbaine, Juli 2007
- NGUYEN-LUONG, COUREL, PRETARI (2007) habiter ou travailler près d'une gare de banlieue: Quels effets sur les comportements de mobilité? Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Ile de France (IAURIF), November 2007
- ORFEUIL, SOLEYRET (2002) Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance, Recherche transports sécurité, September 2002
- ORFEUIL, POLACHINI(1998) Les dépenses pour le logement et les transports des ménages franciliens Recherche transports et sécurité n°63, 1998
- WALLONISCHER LUFT-KLIMA-PLAN, Öffentlicher Dienst der Wallonie, Operative Generaldirektion, Landwirtschaft, Naturressourcen und Umwelt (OGD 3).
- RAUX, TRAISNEL (2007) Habitat et déplacement dans les aires urbaines, impacts énergétiques et environnementaux de la croissance péri urbaine. Les annales de la recherche urbaine, Juli 2007
- FÖD WIRTSCHAFT, GENERALDIREKTION STATISTIK UND WIRTSCHAFTSINFORMATION (2006), Erhebung zum Budget der Haushalte, 2006.
- WEBSITES
fr.wikipedia.org - carfree.free.fr
- WAUTELET (2008) Vivement 2050, l'Harmattan, März 2008
- WWF (2008), Rapport planète vivante 2008
- ZAHAVI Y. (1976) Travel characteristics in cities of developing and developed countries, Staff Working Paper, n°230, World Bank, Washington D.C.



Wallonie