



Aus der Sicht der Stadtplaner Vier Schlüsselkonzepte für eine nachhaltige Metropolregion Förderung einer nachhaltigen Metropolraumorganisation durch neue öffentliche Politiken

Seite **2-3**Seite **4-5**

Standpunkte
Sich gemeinsam für
nachhaltigkeit einsetzen Seite 6-8





Nachhaltige Regionalentwicklung braucht KONZEPTE UND AKTEURE

Die ADEUS arbeitet an einem gemeinsamen Konzept für eine nachhaltige grenzüberschreitende Metropolregion, gibt dabei aber deren Konturen nicht schon von vornherein vor. Denn es existieren mehrere Wege! Deshalb müssen zum einen die Grundvoraussetzungen für dieses Vorhaben und zum anderen die Optionen ermittelt werden. In dieser Arbeitsetappe befinden wir uns derzeit gemeinsam mit unseren Partnern.

Zum Auftakt wurden 2010 in einem Workshop zunächst die hauptsächlichen Problemstellungen sowie vier



Schlüsselkonzepte herausgearbeitet, die gemeinsam als die unverzichtbaren Grundpfeiler betrachtet werden können. Sie sind in unterschiedlicher Form räumlich darstellbar. Dank dieses Brückenschlags zwischen Theorie und Praxis kann der Weg zur Erreichung der formulierten Ziele anhand der Projekte der Partner in gemeinsamer Arbeit entworfen, getestet und überprüft werden.

Doch natürlich müssen wir uns diese Methoden der partizipativen und angewandten Vorausschau erst einmal aneignen. Daher sollen diese Konzepte in einer zweiten Etappe mit den an der konkreten Umsetzung beteiligten Akteuren erörtert werden: Dieses Anliegen verfolgen die Artikel dieser Ausgabe des Magazins.

Die Erkenntnisse dieser Analyse des öffentlichen Handelns werden dann schrittweise in die Planungsdokumente der Gebietskörperschaften einfließen und so die Ermittlung von Schlüsselvorhaben erleichtern.

Vier Schlüsselkonzepte für eine

Bereits aus den ersten Erkenntnissen des ADEUS-Workshops "Demain c'est tout de suite!" (Die Zukunft beginnt jetzt) lassen sich aussagekräftige Orientierungen für eine erneute Auseinandersetzung mit den öffentlichen Politiken sowie unseren eigenen Vorhaben ableiten. Die erarbeiteten vier Raumkonzepte (Landschafts- und Ressourcenraum, Nahraum, integrativer Raum, wettbewerbsfähiger Raum) sind auf die verschiedenen Ebenen übertragbar und lassen individuelle ebenso wie kollektive Szenarien zu. Sie sollen Politikern, Gebietskörperschaften und staatlichen Behörden sowie allen anderen wichtigen Akteuren als Arbeitsinstrument dienen und auch Verbänden und Bürgerschaft die aktive Mitwirkung an der Raumentwicklung ermöglichen. Lesen Sie im Folgenden die Einschätzung einer externen Beraterin, die an dem Seminar teilnahm.

Im letzten Jahr startete die ADEUS ein auf drei Jahre angelegtes Ideenforum. Auf halbem Weg zwischen dem ersten Seminar im Juni 2010 und der für 2011 geplanten zweiten Etappe, die sich verstärkt prospektiven Aspekten widmen wird, sollen im Folgenden die Ergebnisse des ersten Workshops einer Zwischenbilanz unterzogen werden.

Der Landschaftsund Ressourcenraum

Der Landschafts- und Ressourcenraum ist das Fundament der Regionalentwicklung.

Ein ganz konkreter Ansatz beim Bemühen um einen verringerten CO²-Ausstoß sind Grünzüge. Weil in ihnen alle für Biodiversität, Verkehr und das Verhältnis zwischen Stadt und Natur relevanten Aspekte zusammenlaufen, sind sie ein ganz zentraler Planungsschwerpunkt: Grünzüge gewährleisten die Kontinuität der ökologischen Funk-



Pierre Dhénin, Geschäftsführer des Zweckverbandes Espace naturel métropolitain Lille

"Wir haben heute eine Gewissheit: Grünzüge sind nicht einfach ein letzter verschönender Anstrich, sondern haben eine wirklich raumstrukturierende Funktion." tionen auf allen Ebenen und bieten so einer vielfältigen und nicht selten bedrohten Fauna einen schützenden Lebensraum. Sie sind die wichtigsten Garanten für den Erhalt und die Wiederherstellung der Artenvielfalt.

Grünzüge sind prädestiniert für alle Formen sanfter Mobilität und tragen damit signifikant zur Erweiterung des Naherholungsangebotes in der Stadt und den heute wenig attraktiven städtischen Randgebieten bei.

Im größeren Maßstab umfassen Grünzüge auch die landwirtschaftlichen Flächen; ihr Schutz bedeutet gleichzeitig den Erhalt des wichtigsten Produktionsmittels der Landwirte. Um diesem stark verunsicherten Berufsstand den Absatz seiner Produktion zu sichern, müssen kurze Wege gefördert werden. Das gilt auch für die Verringerung der Transportwege bei der Versorgung des Elsass, das heute nach der Pariser Region den geringsten Selbstversorgungsgrad hat.

Der Landschaftsraum stellt auch die für die Tätigkeiten des Menschen erforderlichen natürlichen Ressourcen bereit, mit deren Endlichkeit wir in nächster Zukunft konfrontiert werden. Daher wird es künftig darum gehen, den Ressourcenverbrauch zu optimieren und zukunftsfähige neue Formen der Ressourcenwirtschaft zu entwickeln.

Der Nahraum und der integrative Raum

In unserer Welt der materiellen und immateriellen Netze sind zwei weitere Konzepte von zentraler Bedeutung: der Nahraum und der integrative Raum. Zum einen sorgt heute im Global Village das weltweite Netz dafür, dass alles sofort verfügbar ist. Dies ist für den Einzelnen mittlerweile ebenso selbstverständlich wie für Unternehmen und Institutionen. Jeder Mensch steht mit vielen anderen in ständiger Interaktion. Zum anderen wird geringen Entfernungen ein immer größerer Wert bei-





Grünzug für sanfte Mobilität

gemessen (mein Stadtviertel, meine Straße, mein Wohnhaus). Nähe hat also mehrere Bedeutungen, und die Institutionen müssen ein immer breiteres Spektrum von Bedürfnissen befriedigen. Eine Antwort hierauf ist die "intensive" Stadt, die an ÖPNV-Trassen entlang und an zentralen Standorten mit Dienstleistungs- und Handelsangeboten, Infrastruktur und Beschäftigung verdichtete Stadt.

Der Verwirklichung dieses Traums laufen allerdings eine Reihe von Mechanismen zuwider: Zum Beispiel sind die gängigen Modelle zur Wohnungsbaufinanzierung sowie die steuer- und baurechtlichen Bestimmungen schon seit Jahrzehnten nicht mehr in der Lage, die Suburbanisierung einzudämmen.

Eine weitere Schwierigkeit resultiert aus der Kluft zwischen den sehr hohen Ansprüchen der Bürger an den öffentlichen Personennahverkehr (möglichst von Haus zu Haus) und den zwangsläufig begrenzten finanziellen Möglichkeiten der ÖPNV-Anbieter.

Dieser Widerspruch birgt jedoch das Potenzial für eine Veränderung der

nachhaltige Metropolregion

Verhaltensmuster, und intermodale und multimodale Verkehrsangebote werden künftig überall zum unumgänglichen Standard werden.

Schließlich treiben ÖPNV-Anbindungen und manchmal sogar die Sanierung von Grünzügen die Miet- und Immobilienpreise in die Höhe. Dies führt dazu, dass sich Menschen mit geringerem Einkommen immer weiter von den Zentren entfernen.

Gleichzeitig sind aber zahlreiche Fortschritte zu verzeichnen, und auch weiterhin werden große Anstrengungen zur Förderung von "neuronalen" Stadtentwicklungsmodellen unternommen. Die damit einhergehenden Innovationen verändern unseren Alltag von Grund auf. So nutzen schon heute viele Internethaushalte die Möglichkeiten des E-Commerce, und bald wird es gang und gäbe sein, Ein-



Luca Pattaroni, Doktor für Soziologie, Institut für Stadtsoziologie, Ecole polytechnique fédérale, Lausanne

"Wir müssen darüber nachdenken, wie es allen gelingen kann, sich an mehreren Orten wohl zu fühlen, Freude an Austausch zu empfinden, ein befriedigendes gesellschaftliches Leben zu haben und sich den Alltag praktisch einzurichten." käufe per Handy zu tätigen.

Nähe bedeutet jedoch nicht automatisch, dass sich die Menschen ihre auch Region aneignen und sich ihr zugehörig fühlen.

In Reaktion auf die Individualisierung und Atomisierung der Gesellschaft entsteht das Bedürfnis nach Orten der Begegnung und nach Aktivitäten und Ereignissen, die soziale Kontakte und Bindungen möglich machen. Auf diesen Grundsätzen beruht das Konzept des integrativen Raums.

Der wettbewerbsfähige Raum

Die genannten Konzepte - Landschaftsraum, Nahraum/Beziehungsraum und integrativer Raum - sind Grundvoraussetzung für den Aufbau eines wettbewerbsfähigen Raums, d. h. einer attraktiven und gerechten Region in einer globalisierten Wirtschaft. Wettbewerbsfähige Räume verfügen über Standortbedingungen, die es ihnen ermöglichen, Beschäftigung und Unternehmen zu binden und zu gewinnen. Kann eine polyzentrische Region die Wirtschaftskraft einer großen Metropole erreichen? Mitunter sind Kooperationen zwischen weiter voneinander entfernten mittelgroßen Städten effizienter, wenn sie nämlich auf Nischenmärkten zusammenarbeiten und es ihnen gelingt, sich in ihrer polyzentrischen Region arbeitsteilig auf einem bestimmten Gebiet zu

Damit sich benachbarte Städte nicht gegenseitig Konkurrenz machen, müssen sie ihr Komplementärwirkungspotenzial genau analysieren und entsprechend ausbauen. Am Oberrhein ist dies umso sinnvoller, als das BIP der Region dem Norwegens entspricht und damit eine signifikante kritische Größe erreicht hat.

Vor dem Hintergrund der unter dem Stichwort Landschaftsraum/Ressour-



Hans-Günther Clev, Mission opérationnelle transfrontalière¹

"Viele Ballungsräume unternehmen Anstrengungen für die Bürger, aber nicht mit ihnen."

1. MTO = grenzüberschreitendes Netzwerk zur Förderung strukturell bedeutsamer Projekte

cenraum beschriebenen Ressourcenverknappung ist eine stärkere lokale Abwicklung der Wirtschaftskreisläufe erforderlich. Nur so können der Verkehr gedrosselt und kurze Wege gefördert werden. Gewiss müssen auch hier neue Modelle gefunden werden. Wir müssen lernen, in einem Umfeld zu arbeiten, in dem Unendlichkeit eine andere Bedeutung hat als bisher: Wir können mit einer unendlich großen Anzahl von Menschen Kontakt aufnehmen und haben Zugang zu einem immens großen Wissen. Dadurch eröffnet sich uns die Perspektive quasi unendlich vieler Verbindungen und damit wirtschaftlicher Möglichkeiten. Natürlich zog sich die Frage des "Wie" als roter Faden durch das ganze Seminar. Wie kann die Herausbildung dieser neuen Metropolregion in Gang gebracht werden, und welche Governance- und Beteiligungsformen eignen sich zur Flankierung dieser Veränderungen?

> Bernadette GUYON-BENOITE Algoé Consultants

Nahraum

Nettbewerbsfähiger
Raum

Demain, c'est tout de suite, Niederschrift des Ideenworkshops, ADEUS, Juni 2010

Climat et socle écosystémique, Zusammenfassung der Plattform, ADEUS, April 2010

Evolutions des vies, transformation des territoires, Zusammenfassung der Plattform, ADEUS, März 2010

Les modes actifs, Zusammenfassung der Plattform, ADEUS, März 2009

Förderung einer nachhaltigen Metropolraum

Nachhaltigkeit und Klimaneutralität spielen heute immer häufiger eine Rolle, wenn es darum geht, die Metropolregionen von morgen für die Herausforderungen der Klimaerwärmung und des gesellschaftlichen Wandels (Bevölkerungsalterung, veränderte Lebensmodelle usw.) zu rüsten. Es gilt mittlerweile als erwiesen, dass Städte einen entscheidenden Anteil am Treibhauseffekt und am Verbrauch fossiler Energieträger haben. Der Übergang zu einer nachhaltigen Metropolraumorganisation erfordert ein radikales politisches Umdenken, zumindest aber Veränderungen, die aufgrund ihrer Tragweite und Komplexität bereits heute antizipiert werden müssen.

Warum brauchen wir ein neues Modell?

Das Stadtentwicklungsmodell der letzten 50 Jahre führte zur Fragmentierung und zum immer stärkeren geografischen Auseinanderdriften der Funktionsräume (Wohnen, Arbeiten, Freizeit usw.). Möglich wurde dieses Auseinanderdriften durch den massiven Ausbau des Straßennetzes und die niedrigen Transportkosten. Die großen Verlierer dieses Modells waren letztendlich Mischfunktionalität und soziale Integration.

Man kennt heute die Risiken einer Fortführung dieses Modells und seine Auswirkungen auf Klima, Energie, Gesundheit sowie soziale und räumliche Ausgrenzung.

Daher liegt es auf der Hand, dass wir ein neues Modell brauchen. Weniger klar ist allerdings der Weg dahin, zumal es zahlreiche Hindernisse gibt (Wirtschaftskrise, institutionelles Beharrungsvermögen usw.).

Damit eine auf Nachhaltigkeit basierende Metropolraumorganisation gelingen kann, bedarf es weniger materieller Veränderungen als vielmehr eines tiefgreifenden Wandels im politischen Denken und Handeln.

Den Raum als Landschaft und Ressourcenträger begreifen

Ein anderes Modell ist nur dann möglich, wenn sich zunächst die Wahrnehmung des Raums ändert, und zwar in zweifacher Hinsicht:

- Ressourcen (Wasser, Biodiversität usw.) sind Standortvorteile und keine Entwicklungshemmnisse.
- Ressourcen sind keine Urbanisierungsreserve, sondern das wichtigste Fundament der Raumorganisation.

Ein solches Herangehen verläuft nicht ohne Reibungen; beispielsweise muss auf kurzfristige Gewinne verzichtet werden, da dies mit einem sparsamen Ressourcenverbrauch nicht vereinbar ist. Werden aber die Ressourcen einer Region als das Fundament ihrer Entwicklung betrachtet, stärkt dies auf lange Sicht das Profil der Metropolregion und das Zugehörigkeitsgefühl ihrer Bewohner, steigert ihre Attraktivität und sichert die Nachhaltigkeit ihrer Wirtschaftskraft.

Mit neuen Handlungsebenen Nähe schaffen

Ein weiterer wichtiger Schritt ist die Schaffung neuer politischer Ebenen; denn das politische Handeln ist heute noch zu sehr in institutionellen Grenzen verhaftet, während sich die Lebenswirklichkeit der Bürger in funktionalen Räumen vollzieht. Vermutlich könnten durch die Angleichung dieser Handlungsebenen an die projektorientierten Ebenen echter Lebensräume große Gewinne erzielt werden.

Allerdings sind dabei die Hindernisse, die sich einer solchen Anpassung in den Weg stellen, nicht zu vernachlässigen (Verwaltungskultur, rechtliche Barrieren, politische Vermittelbarkeit usw.): Sie wird nur dann erfolgreich sein, wenn jeder Akteur für sein Gebiet Nutzen daraus schöpft und die Bürger sein Handeln nachvollziehen können.

Auf lokaler Ebene bieten sich Möglichkeiten zur Verzahnung der öffentlichen Politiken jenseits der institutionellen Gebietskulissen, wobei die Akteure aller Ebenen ihre Rolle spielen:

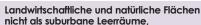
- Überführung von interkommunalen Zweckverbänden (Kläranlagen etc.) in interkommunale Projektverbände
- Stärkung der SCOT¹, die sich für eine Verzahnung öffentlicher Politiken besonders eignen
- Aufbau eines Interscot Bas-Rhin zur gemeinsamen Lösung von Kernproblemen, die nicht nur einen Lebensraum betreffen
- Aufbau eines Eurodistrikts zur Stärkung des grenzüberschreitenden Dialogs
- Bewusstmachen der metropolitanen Funktionsweise und ihrer Wechselbeziehungen mit der Euroregion.

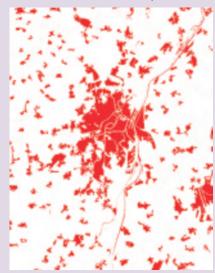
Auch an die Stelle der oft sektoralen Herangehensweise der Politik müssen neue Handlungsebenen treten, denn die Lebenswirklichkeiten sind zwangsläufig multithematisch.

Daher bedarf es einer übergreifenden Raumplanung und globaler Lösungen, die Wohnraum, Verkehr, Beschäftigung, Umwelt usw. gleichermaßen berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung des neuen Grenelle II-Gesetzes dürfte sich die bisherige Praxis deutlich ändern, denn künftig müssen die Flächennutzungspläne der CUS² auch wohnungs- und verkehrspolitischen Vorgaben Rechnung tragen, die bisher Gegenstand gesonderter Fachplanungen waren (Verkehrswege-

- SCOT (Schéma de cohérence territoriale) –
 in etwa vergleichbar Regionalverband/Regionalplan
- 2. CUS (Communauté urbaine de Strasbourg) Stadtgemeinschaft Straßburg





... sondern als raumstrukturierende Flächen auf der interkommunalen Ebene betrachten.



organisation durch neue öffentliche Politiken

plan, Wohnungsbauplan).

Dazu sind übergreifende Projekte und Bestandsaufnahmen nötig, die bloße Aneinanderreihung von Dokumenten zu unterschiedlichen Themen ist zu vermeiden.

Schließlich sollten auch neue zeitliche Bezugsrahmen gefunden werden. Hierbei geht es um die Umkehrbarkeit von raumbedeutsamen Entwicklungen. Denn damit sich die Raumorganisation an veränderte Lebensmodelle anpassen kann, muss sie wandelbar sein und schon im Entwurfsstadium Spielräume vorsehen.

Neue Methoden zur Beteiligung aller Akteure

Ob Wohnungswesen, Verkehr oder Verbrauchergewohnheiten - immer setzt der Paradigmenwechsel zugunsten einer nachhaltigen Raumentwicklung ein tiefgreifendes Umdenken bei der gesamten Bevölkerung voraus. Deshalb ist die Mitwirkung der Bürger an der Politikgestaltung unabdingbar. Dass dies nicht immer einfach ist, zeigt die Problematik des Klimawandels und seiner Folgen: die damit verbundenen Ängste laufen der Dringlichkeit der Lage und dem Handlungsbedarf zuwider. Damit aus solchen Ängsten konstruktives Handeln werden kann, braucht es laut Pierre Radanne neue Modelle der demokratischen Mitwirkung auf lokaler Ebene. Neben den Bürgern sollten auch die

anderen Akteure (Raumplaner/Investoren, Forscher, Energieanbieter usw.) auf neue Art an politischen Entscheidungen beteiligt werden. Denn deren Erfolg hängt weitgehend davon ab, ob es gelingt, sie mit den Interessen aller Beteiligten in Einklang zu bringen.

Attraktivität und Gerechtigkeit durch Berücksichtigung von "Kollateralschäden"

Selbst wenn Raumordnung so lobenswerte Ziele wie Nachhaltigkeit verfolgt, geht sie mit nicht zu vernachlässigenden "Nebenwirkungen" einher. Beispielsweise führen die im Zuge von Verdichtungsvorhaben geschaffenen Mehrwerte (Dienstleistungen, Grünzüge usw.) zu einem Anstieg der Grundstückspreise, was wiederum einen Teil der Haushalte zur Abwanderung ins Umland veranlasst. Und in Metropolregionen, die auf den Standortfaktor Hightech setzen, nimmt die Anzahl der prekären Arbeitsverhältnisse zu.

Solche "Kollateralschäden" verdienen ebenso viel Aufmerksamkeit wie die öffentlichen Politiken selbst und bedürfen signifikant ausgestatteter flankierender Maßnahmen. Ein Beispiel hierfür sind die bereits im Vorfeld von Projekten ergriffenen Umweltschutzmaßnahmen.

Christian Vandermotten weist darauf hin, dass Metropolregionen bei der Entwicklung ihrer Wettbewerbsfähigkeit das Augenmerk noch nicht ausreichend auf die "Wirtschaft von unten" richten. Doch gerade deren Verzahnung mit der Ökonomie "von oben" gewährleistet den sozialen Zusammenhalt und damit auch die langfristige Attraktivität einer Metropolregion. Dass dieser Ansatz so wenig verbreitet ist, liegt vermutlich an der mangelnden Evaluation und damit Sichtbarmachung dieser "Kollateralschäden". Neue Modelle für eine klimaneutrale Metropolraumorganisation erfordern tiefgreifende Veränderungen. Ganz



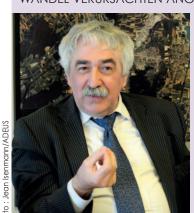
Christian Vandermotten, Université Libre, Brüssel

"Für die Metropolregionen bringt der Aufschwung eine Reihe von Herausforderungen mit sich .. ihre [demografische] Entwicklung verdanken sie zum Großteil der verstärkten Zuwanderung. Diese neuen Zuwanderer können jedoch den Bedarf der in Metropolregionen stark dienstleistungsorientierten Wirtschaftsunternehmen an hoch qualifizierten Arbeitskräften nicht befriedigen. Wenn keine geeigneten politischen Maßnahmen ergriffen werden, verlegen sich diese als erste von Arbeitslosigkeit betroffenen Bevölkerungsgruppen auf ethnische Nischenwirtschaft und informelle oder sogar illegale Aktivitäten. In der Metropolraumpolitik hat man das Augenmerk bisher zu einseitig auf die Förderung der internationalen Aufstellung der Städte gerichtet [...] und dabei die Stadtviertelarbeit und den lokalen nicht gewerblichen Sektor, also die "Wirtschaft von unten" vernachlässigt. Solche politischen Anstrengungen sind aber nicht nur aus sozialer Sicht unerlässlich, sie verhindern auch, dass soziale Spannungen dem Image und damit dem künftigen Wachstum der Metropolregion schaden."

gleich, ob es sich dabei um neue Handlungsrahmen, das globale Herangehen an veränderte Lebensmodelle oder die Einbeziehung von Zivilgesellschaft und Bürgern handelt, immer geht es in erster Linie um den Wandel von Denkund Handlungsmustern. Gewiss werden diese Veränderungen, um nicht zu sagen diese Brüche, nicht leicht durchzusetzen sein. Doch es eröffnen sich heute zahlreiche Möglichkeiten – nicht zuletzt durch den neuen Geist, den das Grenelle-Gesetz auf den Weg bringt und der neue Ansätze ebenso fördert wie Experimente und Innovationen.

Géraldine Mastelli Nadia Monkachi

MÖGLICHKEITEN ZUR ÜBERWINDUNG DER DURCH DEN GESELLSCHAFTLICHEN WANDEL VERURSACHTEN ÄNGSTE.



Pierre Radanne, Geschäftsführer Future Facteur 4, Experte für Klima- und Energiefragen

So lassen sich Ängste überwinden:

- Erkenntnis, dass sich die maßgeblichen Akteure ernsthaft mit dem Problem auseinandersetzen
- 2. Bereitstellen rationaler Erklärungen
- 3. Einschätzung der eigenen im Alltag verursachten Emissionen
- Erkennen von Lösungsansätzen
 Ableiten eines neuen Herangehens, das den individuellen Anspruch auf Lebensqualität mit den Erfordernissen der Klimastabilität in Einklang bringt
- Nachweis der Realisierbarkeit anhand beispielhafter Projekte
- Verdeutlichen der Klimawirkung anhand eines
 Kalenders
- Nutzbarmachung positiver wirtschaftlicher Nebenwirkungen
- Gleichbehandlung bei der Umsetzung garantieren "Ich mache es, wenn du und alle anderen es auch machen."

Sich gemeinsam für Nachhaltigkeit

Das Werk des Menschen ist ein Gemeinschaftswerk... Was nicht gemeinsam errichtet wird, kann

Landschafts- und Ressourcen-Raum, Nahraum, integrativer Raum, wettbewerbsfähiger Raum – auf diesen vier Grundpfeilern basiert die von Nachhaltigkeit geprägte Metropolregion der Zukunft. Die 12 Diskussionsteilnehmer haben diese schönen, bisher noch theoretischen Konzepte ausgehend von ihrer Kenntnis der derzeitigen Raumorganisation analysiert, um eigene Überlegungen und Erfahrungen bereichert. Auch einige Warnungen sprachen sie aus. Im Folgenden eine Zusammenfassung dieser lebhaften, fruchtbaren und produktiven Debatte.

Landschafts- und Ressourcenraum DER PLATZ DER ÖKOLOGIE

Landschaft und Ressourcen nicht mehr als ein Hemmnis für die Raumentwicklung, sondern vielmehr als einen Vorteil oder sogar als ihren Dreh- und Angelpunkt zu begreifen, erfordert ein radikales Umdenken. Doch möglicherweise greift das Konzept des Landschafts- und Ressourcenraums zu kurz.

Einbeziehung der Bürger

Es ist keine leichte Aufgabe, einer Region als Landschaft und Ressourcenträger Gestalt zu verleihen. Der Begriff "Ressource" wird mit Wirtschaft und Ausbeuten (von Ressourcen) assoziiert und weniger mit Zugehörigkeit, Erholung, Spiel und Lebensqualität. Gelingt es uns oder wird es uns künftig gelingen, beim Aufbau der Metropolregion Landschaften und Natur in unsere Überlegungen einzubeziehen? "Wenn man diese Räume heute antastet, hat man den Eindruck, es handle sich um Heiligtümer. Wir verstehen es nicht, der Bevölkerung unser Anliegen begreiflich zu machen, das darin besteht, die Natur in die Gestaltung der Stadt einzubeziehen und ihr eine urbane, metropolitane Dimension zu geben. Es wäre nutzbringend, wenn es uns gelänge, dies bis zum Ende gemeinsam mit den Bürgern zu tun." (Guillaume Simon).

In der Praxis sind bei der Aufstellung von Planungsdokumenten wie Landschafts- und PGDR¹-Plänen Etappen für gemeinsame Überlegungen und lokale Beteiligungsverfahren vorgesehen, in denen die Standpunkte von Akteuren und Bürgern berücksichtigt und miteinander konfrontiert werden. "Der SCOT ist nicht der geeignete Planungsmaßstab, wenn es um die Gestaltung von Nahbeziehungen geht. Wirklich operativ ist erst die darunter liegende Ebene." (Jean-Luc Jamet)

Die Dinge beim Namen nennen

Ob ländlich oder städtisch geprägt, die elsässischen Landschaften sind Kulturlandschaften und verdanken ihre Vielfalt gerade dieser umfassenden Nutzung. "Wenn es um die zweifelsohne sehr wichtige Frage der Landschaft geht, sollte man die Dinge beim Namen nennen und von Umwelt und Ökologie sprechen. Manchmal möchte man meinen, das seien Schimpfwörter. Ich würde mir wünschen, dass Fragen der Ökologie und des Grundwasserschutzes frontal und deutlich angegangen werden." (Jacqueline Tribillon)

Überraschende Biodiversität

Freiräume, die für sanfte Mobilität, Tourismus, Outdoor-Sport und Erholung gestaltet wurden, sind keine Grünzüge und haben nicht deren ökologisches Anliegen. "Biodiversität geht nicht nur mit Einschränkungen einher, sondern ist für Flora und Fauna ebenso ein Gewinn wie für die Bevölkerung. Diesen Gewinn gilt es zu bewahren." (Clara Jezewski-Bec)

Artenvielfalt entwickelt sich mitunter an Orten, an denen man sie zuletzt vermuten würde. Außergewöhnlich groß ist sie beispielsweise in Mulhouse auf der nur 50 Meter vom Stadtzentrum entfernten DMC-Brache. Auch Bahnböschungen sind oft dichte ökologische Nischen. "Diese Freiräume spielen in Städten eine wichtige Rolle bei der Wiederherstellung und Sichtbarmachung von Natur. Es bedarf einer starken politischen Koordinierung, um die Belange von Artenvielfalt und Stadtverdichtung miteinander zu vereinbaren. Ich halte ein stärkeres Miteinander beim Herangehen an Stadt und Natur für erforderlich." (Patricia Gout)

Nahraum, integrativer Raum METHODE UND IDEEN

In den integrativen Nahräumen von morgen wird die Politik über ihre institutionellen Grenzen hinausgehen und die unterschiedlichen Lebensmodelle der Menschen auf globalere Art und Weise berücksichtigen müssen. Doch hinter der Frage der geeigneten Ebene verbirgt sich immer auch die Frage des Zusammenspiels der Akteure ...

Auf mehreren Ebenen arbeiten

Formale Gebietskulissen sollten endlich kein Thema mehr sein. "Die institutionellen Gebietskulissen werden den Anforderungen von Mobilität, sich ändernden Lebensrhythmen und Beschäftigungssituation nie gerecht werden können." (Ronan Golias) Daher hätte das Arbeiten auf mehreren Ebenen den zweifachen Vorteil, die Bevölkerung mit sehr bürgernahen Dienstleistungen versorgen zu können und gleichzeitig im internationalen Wettbewerb besser aufgestellt zu sein. Dabei sind mehrere Beziehungs-

Austausch über nachhaltige Regionalentwicklung mit den 12 Teilnehmern des Ideenworkshops der ADEUS:



Cyrille BONVILLAIN
Leiter des Dezernats für
territoriale und internationale
Wirtschaftsförderung
Conseil général 67



Valérie GACHET
Leiterin für nachhaltige
Entwicklung/Regenerative
Energieträger/IT
CDC



Ronan GOLIAS Leiter Verkehrsamt CUS



Patricia GOUT
Leiterin Energie,
Klima, Wohnwesen,
Raumplanung
DREAL



Eric HARTWEG
Leiter für operative Fragen
SFRS



Didier HERTZO C Leiter Raumplanung und Gebietspolitik ADIRA

^{1.} PDGR (Projet de gestion durable des espaces ruraux) – Plan zur nachhaltigen Bewirtschaftung ländlicher Flächen



auch nicht solide und nachhaltig sein

Miguel de Unamuno (Brouillard «Nebel», Editions Terre de Brume, 2003)

ebenen zu berücksichtigen: die Beziehungen zwischen mehreren SCOT-Verbänden (Interscot), insbesondere hinsichtlich der weit von größeren Städten entfernten Gebiete; zu mittelgroßen Städten und Zentralgemeinden (bourg centre) und die Pendlerbewegungen zwischen diesen Gebieten und darüber hinaus in der Metropolregion sowie mit Basel und Karlsruhe. Welche Verknüpfungen sind möglich, und wer ist wofür und auf welcher Ebene zuständig? "Jeder verfügt über einen Teil der Kompetenz, sowohl in Fragen der Strategie und des allgemeinen Herangehens als auch in punkto Umsetzung. Die Lösung ist also nicht unbedingt eine institutionalisierte Struktur, sondern vielmehr ein Austauschgeflecht, dessen Partner sich erst noch finden müssen." (Valérie Holtzinger)

Innovieren

Zwar existiert kein optimaler oder idealer Maßstab, doch es gibt die Möglichkeit eines "dritten Weges", der Innovation heißt. Grünzüge und Vereinbarungen (zwischen Kommunen und Gebietskörperschaften) über strategische Verkehrstrassen sind Beispiele für vertraglich verankerte partnerschaftliche Innovationen. "Durch den Trassenvertrag wird es möglich, beim Ausbau einer Strecke oder bei der Schaffung innovativer Verkehrsinfrastrukturen wie beispielsweise eines Tram-Train Stadtentwicklung, Grünzüge und Standortattraktivität miteinander zu verbinden" (Clara Jezewski-Bec) Auch innovative Finanzierungsmodelle liegen im Trend. Auf nationaler wie auf lokaler Ebene wird jenseits der eingefahrenen Gleise öffentlicher Subventionierung über die Möglichkeiten von Mäzenatentum und neuartigen Privatfinanzierungen im Umwelt- und Energiebereich nachgedacht.

Die regionale Ebene stärken

Eine weitere sinnvolle Neuerung wäre es, anstelle der Vielzahl von Gebietsstudien zu Fragen wie Standortbedingungen, Immobilienmarkt usw. ein Gebietsmonitoring auf der strategischen Ebene der Region durchzuführen. Damit könnte dem Bedarf der lokalen Akteure an Monitoring- und Auswertungsinstrumenten entsprochen werden, die auf wirklich verlässlichen und homogenen Indikatoren und Analyseverfahren beruhen. Eine nachhaltige Metropolregion benötigt eine strategische Ebene, die nachgeordnet zu mobilisieren vermag. Im Elsass wurde aber im Gegensatz zu anderen Regionen "die regionale Ebene nicht ausreichend gestärkt, insbesondere hinsichtlich der allgemeinen Planung und der Raumentwicklung. Es liegt in kollektiver Hand, diesen Erwartungen besser gerecht zu werden." (Clara Jezewski-Bec)

Auch wenn es um den Eurodistrikt geht, erachten es manche als sinnvoll, alle Gemeinden des SCOTERS 2 und ggf. darüber

hinaus in den Verbund aufzunehmen. Der Nutzen würde darin bestehen, dass man dann "über die geeignete Ebene und ein nützliches Instrument verfügt, um große Infrastruktureinrichtungen und Schlüsselprojekte wie das Messegelände gemeinsam nutzen sowie die Zusammenarbeit der Flughäfen, Häfen und Transportmittel in Betracht ziehen zu können. Eine Grundvoraussetzung für Nachhaltigkeit." (Cyrille Bonvillain).

Die Gebiete fördern

Der SCOT ist von Natur aus ein Planungsdokument mit Querschnittscharakter, dessen Vorgaben das Wohnungswesen, den Verkehr und viele andere Bereiche umfassen. Bei seiner Umsetzung ist es jedoch nicht immer einfach, neben den rein raumordnerischen Bestimmungen auch andere Erfordernisse zu berücksichtigen, beispielsweise Solidarität als einen wesentlichen Aspekt der Regionalentwicklung.

Zum Beispiel entsteht in manchen Zentralgemeinden der Eindruck, sie kämen für alle zentralen Funktionen und gemeinschaftlich genutzten Einrichtungen allein auf. Die Umlandgemeinden haben dagegen das Gefühl, ihre Eigenständigkeit einzubüßen. "Mithilfe von IT muss es gelingen, den Menschen die Nahverkehrsangebote und personenbezogenen Dienstleistungen in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld zur Kenntnis zu bringen und nutzbar zu machen. Bei der Bewältigung dieser Herausforderungen benötigen die Gebiete Unterstützung. Diese Aufgabe ist nicht leicht und erfordert viel engere Verknüpfungen mit den Gemeinden des *Interscot, der Region und dem Departement.*" (Guillaume Simon) Beim Departement steht in diesem Jahr eine neue Generation von Raumentwicklungsverträgen an; sie werden sich vermutlich auf die Gebietskulisse des Departements erstrecken. Aus administrativen Gründen deckt sich diese Ebene nicht mit der des SCOT oder des Pays. "Dennoch werden wir diesen Gebieten möglichst viele Anreize bieten, damit sie unsere Politik und unsere lokalen Projekte an die Vorgaben des SCOT anpassen. Dazu werden wir vermehrt raumstrukturierende Vorhaben unterstützen. Möglicherweise wird es dank dieser Erweiterung der Gebietskulisse auch Kontakte zur Metropolregion und interessante Brückenschläge zur CUS geben." (Cyrille Bonvillain)

Die Unternehmen einbeziehen

Gewiss werden öffentliche Entscheidungen seit einigen Jahren verstärkt mit den verschiedenen Akteuren abgestimmt, "aber man kann noch weiter gehen und es noch besser machen, indem man die Wirtschaftsunternehmen direkt in die Erörterung von Studien und Planungsdokumenten mit einbezieht." (Didier Hertzog) Zum Beispiel stellt sich im Zusammenhang mit dem Entwicklungsvorhaben am Straßburger Hafen und dem • • • Forbeitzung Seite 8



Valérie HOLTZINGE Projektbeauftragte Stadtplanung Conseil général 67



Jean-Luc JAMET
Referent
Gebietsentwicklung
Conseil général 67



Clara JEZEWSK Projektbeauftragte Région Alsace



Guillaume SIMON Geschäftsführer SCOTERS



Jean TERRIER
Kaufmännischer Direktor



Jacqueline TRIBILLON
Abteilungsleiterin
Gebietsplanung
CUS

^{2.} SCOTERS (Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg): Regionalplan des Straßburger Raums

Bebauungsplan des Zwei-Ufer-Viertels die wichtige Frage, wie die 12 000 Bewohner, die in dieses Stadtviertel an der künftigen Tramlinie nach Kehl ziehen werden, mit den großen Industrieunternehmen an diesem Standort oder in seiner unmittelbaren Nähe (von denen manche bedeutende Erweiterungen planen) koexistieren werden. Wie wird es gelingen, diesen Quartieren einen städtischen Charakter zu geben, und wie werden die alteingesessenen Anlieger in Zukunft beispielsweise bei der Abwicklung ihrer Transporte verfahren? Welche Formen der Wirtschaftstätigkeit würden sich für diesen Standort eignen, und wie können Mischfunktionen gewährleistet werden?

Die Weiterentwicklung der Lebensmodelle berücksichtigen

Um der breiten Bedürfnispalette gerecht zu werden, wird das herkömmliche ÖPNV-Angebot um geeignete Dienstleistungen ergänzt werden müssen. Aber soweit ist es noch nicht. "Das Lebensumfeld der Menschen hat sich verändert: die intermodale Mobilität wird forciert, und die Verkehrstarife werden mit Departement und Region ausgehandelt. Doch das Alternativangebot zum Pkw ist für die meisten Normalverbraucher nach wie vor unverständlich." (Ronan Golias)

Damit die angebotenen Produkte und Dienstleistungen bedarfsgerecht gestaltet werden können, werden die Änderungen des Verbraucherverhaltens und insbesondere der Bedarf an à-lacarte-Mobilität zunehmend beobachtet und analysiert. "Es geht unter anderem darum, das Prinzip des kollektiven Transports zu bewahren und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass dieser kollektive Transport auch individuelle Bedürfnisse befriedigen kann." (Jean Terrier)

Personenbezogene Dienstleistungen

Die Nachfrage nach personenbezogenen oder sozialen Dienstleistungen wird exponentiell ansteigen. Sollen auch künftig nur subventionierte Verbände und Vereine diese Aufgabe wahrnehmen? "Es alten Menschen zu ermöglichen, so lange es geht zu Hause zu leben, ist eine große gesellschaftliche, finanzielle und raumplanerische Herausforderung, vor allem in punkto Mobilität. Es ist ein sehr wichtiges Thema, das alle Aspekte der Raumentwicklung berührt und mit dem sich jeder seinen Kompetenzen entsprechend auseinandersetzen muss." (Jacqueline Tribillon)

Wettbewerbsfähiger Raum NICHT OHNE SOLIDARITÄT

Wettbewerbsfähigkeit, also Attraktivität, ist der dritte Pfeiler der nachhaltigen Metropolregion von morgen. Eine negative Nebenwirkung dieser Attraktivität ist aber die Verstärkung von Ausgrenzung. Wie kann solchen Kollateralschäden entgegengewirkt werden?

Einbeziehung von Verbänden und Bürgschaft

"Heute kommen geeignete neue Lösungen für diese Probleme aus den Verbänden. Nur ihnen gelingt es, neue Wege aufzuzeigen und zu testen. Carsharing beispielsweise wurde lange von subventionierter ehrenamtlicher Arbeit getragen. Mittlerweile ist es zu einem rentablen Geschäft geworden." (Jean Terrier)

Nur wenig Interesse an partizipativen neuen Modellen besteht dagegen bisher auf dem Gebiet des Wohnungswesens, außer in "privilegierten" Schichten. "Ähnlich wie beim 'verti-

kalen Dorf' in Lyon würden wir uns für partizipative Wohnprojekte und PLAI ³-finanzierte Wohnungen mehr Integration wünschen. Das ist aber schwer zu erreichen, wir stehen noch ganz am Anfang. Und billiger sind diese Wohnungen ja auch nicht..." (Eric Hartweg)

Umweltverträgliche, soziale und solidarische Wirtschaftsunternehmen

Eine weitere Möglichkeit, die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu stärken, sind neue, die Nachhaltigkeit fördernde Branchen. "Recycling und Sekundärrohstoffe sind wichtige ökonomische Konzepte, die bei der Gestaltung der Metropolregion wieder eine zentrale Rolle spielen müssen. Denn Nachhaltigkeit braucht Recycling." Und Recycling (das nur dann Sinn macht, wenn die Transportwege 10 bis 20 km nicht überschreiten) ist lokal par excellence. Das gilt für Lagerung, Trennung und Verwertung ebenso wie für die Arbeitsplätze. Allerdings ist die Ansiedlung von Recyclingunternehmen relativ kompliziert, da sie nicht zuletzt sehr viel Fläche beanspruchen. "Personenbezogene Dienstleistungen und Recycling sind meistens im Bereich der Sozialund Solidarwirtschaft angesiedelt. Es ist eine Priorität der Caisse des dépôts, Vereine und Sozialunternehmen bei der Entwicklung eines geeigneten Wirtschaftsmodells zu unterstützen." (Valérie Gachet) Ein weiterer Ansatz besteht in der Nutzung natürlicher bzw. unbebauter Flächen für die Energiegewinnung. Die Energiewirtschaft und insbesondere die erneuerbaren Energien stellen Herausforderungen für die Zukunft dar: Wie werden die Nutzung und Verteilung der aus Biomasse (Wälder, Grünflachen) und Erdwärme gewonnenen Energie organisiert?

Ein weiterer zukunftsträchtiger Sektor ist die Wärmedämmung von Wohnraum. Hier schlummert ein großes Potenzial für Beschäftigung und umweltverträgliches Wachstum. "Um im Elsass Faktor 4 zu erreichen, müssten wir jährlich 20 bis 30 000 Wohnungen sanieren. Davon sind wir heute noch sehr weit entfernt. Damit könnten aber Tausende von Arbeitsplätzen geschaffen werden. Bisher haben sich die Vereine dieses Thema jedoch noch nicht zueigen gemacht." (Patricia Gout)

Auf Ausbildung setzen

Um das Know-how in Sachen Energieeffizienz und erneuerbare Energien zu verbessern, bietet die Region den Beschäftigten der Baubranche, des Handwerks und der lokal ansässigen Betriebe ein breites Spektrum an Fortbildungen an. Ein neuer Maßnahmenkatalog soll insbesondere Jugendlichen den Zugang zum Arbeitsmarkt erleichtern. Und auch in den neuen Zielvereinbarungen mit der Landwirtschaft werden Raumplanung, Umwelt, Wirtschaft und kurze Wege nicht ausgespart.

Biologische Vielfalt, Innovation, Solidarität – bei der Entwicklung einer nachhaltigen Metropolregion spielen viele verschiedene Aspekte eine Rolle. In gewisser Weise ist auch die dafür gewählte Methode des gemeinsamen Herantastens und Überlegens schon Teil dieser Nachhaltigkeit. Nun gilt es, die Sinfonie dieser neuen Region zu komponieren. Fortsetzung beim nächsten Seminar.

Lucienne Toledanno Journalistin



l'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise 9 rue brûlée . CS 80047 . 67002 Strasbourg Cedex / Tél : 03 88 21 49 00 - fax : 03 88 75 79 42 / adeus@adeus.org - www.adeus.org

^{3.} PLAI (Prêt locatif aidé d'intégration) - Förderung von Bau, Erwerb und Sanierung von Wohnraum zur Vermietung an einkommens- und sozialschwache Menschen