



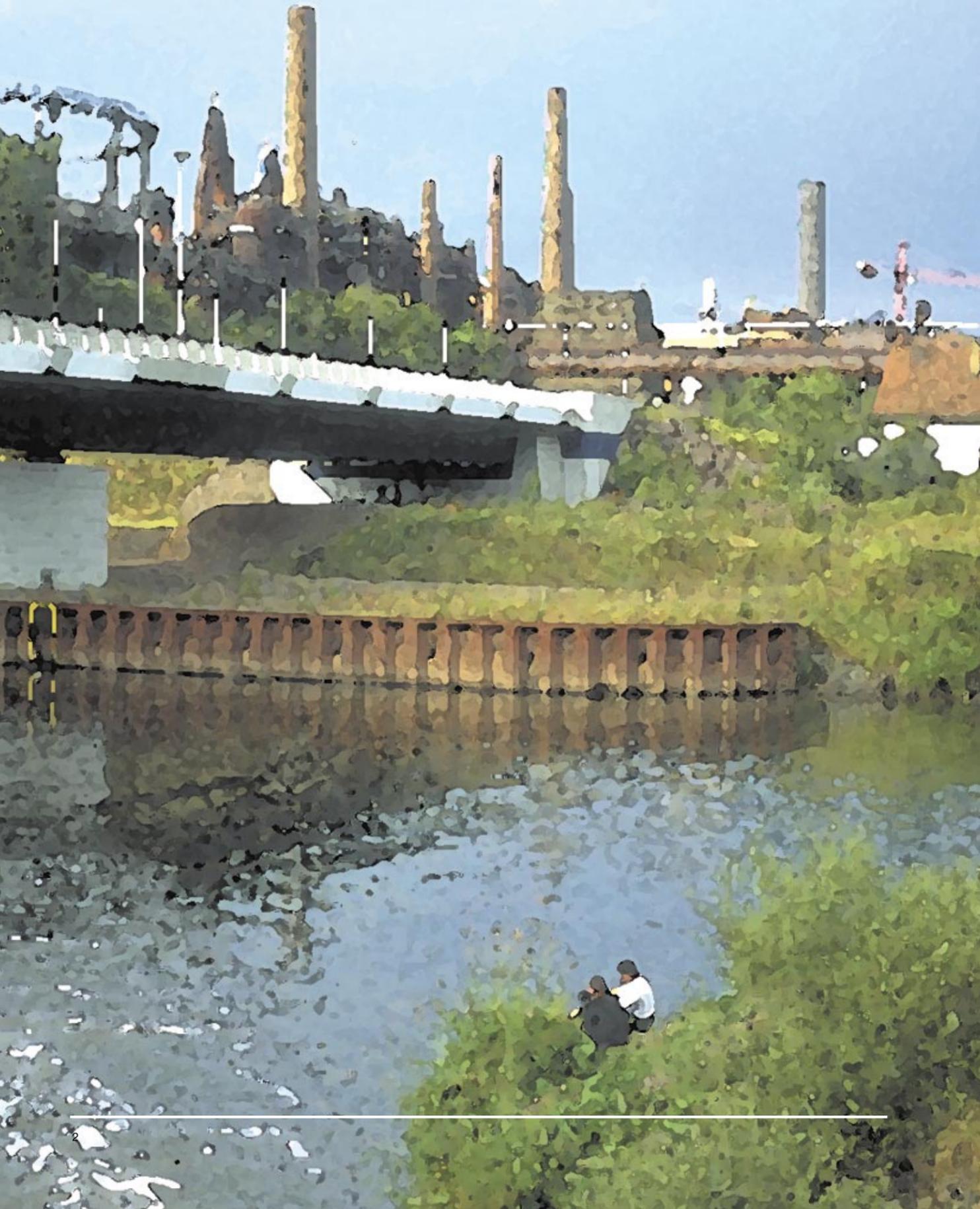
new ★★★★★ urban  
landscapes

neue wege  
sozialverträglicher  
entwicklung von  
stadtlandschaften





<b>Ein Beitrag zur Raumentwicklung in Nordwesteuropa</b>	<b>3</b>
<hr/>	
<b>Neue StadtLandschaften – ein transnationales Projekt</b>	
Transnationale Kooperation im Rahmen von Interreg IIC	5
Thema und Aufgabenstellung	7
Die Partnerschaft	8
<hr/>	
<b>Neue StadtLandschaften – Schlussfolgerungen und Empfehlungen</b>	
Entstehung von StadtLandschaften in Nordwesteuropa	11
Herausforderungen für die räumliche Planung	13
Ansatzpunkte für eine sozialverträgliche Entwicklung	15
Neue Wege ...	
Neue Planungskonzepte: Gestaltung von StadtLandschaften	17
Neue Planungsmethoden: Sozialverträgliches Flächenmanagement	23
Neue Planungsverfahren: Kooperative Planung	27
Mobilisierung der Potenziale der StadtLandschaften – Unsere Botschaften	35
<hr/>	
<b>Beiträge der Regionen</b>	
<b>London:</b> Die Integration von strategischen Freiflächen in die neue Raumentwicklungsplanung in London: Pilotprojekte "Burgess Park, London South Central" und "Lee Valley Regional Park, Thames Gateway North, East London"	41
<b>Rhein-Ruhr:</b> Pilotprojekte „Stadtlandschaft Emscher 2020 – der Umbau des Emscher Systems“ und „Die Wupper und ihre Nebenläufe – ein Leitprojekt der REGIONALE 2006“	46
<b>Region Frankfurt Rhein-Main:</b> Route der Industriekultur	51
<b>Luxemburg:</b> Vernetzung von Naherholungs- und Freizeitpotenzialen im Rahmen der Regionalentwicklung und der Industriebrachenkonversion im Süden Luxemburgs	56
<b>Zuid-Holland:</b> Das Midden-Delfland – eine ländliche Kulturlandschaft als agglomerationsnahes Erholungsgebiet	60
<b>Saarland:</b> Regionalpark Saar. StadtLandschaften von morgen – Wege zu einer nachhaltigen Entwicklung im Verdichtungsraum Saar	63
<b>Rheinpfalz:</b> Freiraummanagement im Regionalen Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz	68
<hr/>	
<b>Projektinformation</b>	
Organisation und Ablauf	73
Erfahrungen	74
Adressen der Partner und Kontakte	77



Mit diesem Bericht werden die Ergebnisse des Interreg II C-Projekts „Neue Wege sozialverträglicher Entwicklung von StadtLandschaften“ – kurz: „Neue ... StadtLandschaften“ – der Öffentlichkeit vorgelegt. 7 Stadtregionen aus vier Staaten des nordwesteuropäischen Metropolraums (NWMA) beteiligten sich im Rahmen dieses Projekts an der zweijährigen transnationalen Kooperation.

Vor dem Hintergrund der sich wandelnden Stadtregionen widmet sich dieses Projekt dem Phänomen der neuen StadtLandschaften sowie der Entwicklung planerisch-konzeptioneller Ansätze für eine Integration sozialer und kultureller Aspekte in der Raumentwicklung. Beides findet bislang zu wenig Eingang in städtische und regionale Entwicklungsplanungen.

Städte erreichen mehr und mehr eine regionale Dimension, bzw. bilden polyzentrische Ballungsräume. Die Grenzen zwischen Freiraum und bebautem Raum, zwischen Zentrum und Peripherie, zwischen Stadt und Land verwischen sich. Es entsteht die komplexe Topografie der StadtLandschaft. StadtLandschaften machen eine regionale Perspektive in der räumlichen Planung notwendig.

Der Wandel der Stadtgestalt mit neuen (positiven wie negativen) Qualitäten läuft mit wachsender Geschwindigkeit ab. Er verbindet sich mit Prozessen des sozialen Wandels, neuen städtischen Lebensformen und einer veränderten sozialen Geographie. Die Entwicklung einer sozialen Perspektive wird zukünftig zum Erfolgsfaktor von räumlicher Planung. Diese wird umso bedeutender mit Blick auf die oftmals negativen Folgeerscheinungen der globalen Prozesse des ökonomischen, sozialen und politischen Wandels, die sich in den neuen StadtLandschaften abbilden. Eine zukunftsfähige Raumplanung muss sich daher künftig den Anforderungen der Sozialverträglichkeit stellen.

Das Konzept der neuen StadtLandschaften zeigt ein gemeinsames Verständnis der aktuellen Entwicklungstrends und Herausforderungen in unseren Stadtregionen. Diese Entwicklungen in europäischen Ballungsräumen werden in ihren Auswirkungen primär negativ bewertet. Die Raumplanung steht ihnen zumeist defensiv gegenüber. Unsere Botschaft lautet: Die Chancen des globalen Wandels müssen auf stadtreionaler Ebene für eine pro-aktive Gestaltung der StadtLandschaften genutzt werden. Dabei ist insbesondere darauf hinzuwirken, dass

- räumlich ausgeglichene Entwicklungsperspektiven erarbeitet werden, welche die negativen Auswirkungen der Globalisierung reduzieren und eine sozialverträgliche Entwicklung der neuen StadtLandschaften stärken. Dazu wurden Ansatzpunkte für ein soziales Leitbild erarbeitet.
- in den Agglomerationen und Metropolräumen nachhaltige, regionale Stadtsysteme und „Governance“-Ansätze initiiert bzw. unterstützt werden, die eine Interaktion der verschiedenen Räume einer StadtLandschaft anstreben.
- dem Management der natürlichen und kulturellen Ressourcen, unter den Gesichtspunkten einer kreativen, identitätsstiftenden, sozial offenen und Lebensqualität fördernden Gestaltung, eine aktive Förderung zukommt.

Letztlich geht es darum, die regionalen Potenziale der neuen StadtLandschaften – seien dies nun die natürlichen Ressourcen, das kulturelle Erbe oder die Menschen, die hier leben und wirken – zu nutzen und deren Verwendbarkeit und Nützlichkeit in Zeiten des globalen Wandels aufzuzeigen.

Auch wenn die konkrete Umsetzung unserer Thesen und Empfehlungen im wesentlichen auf regionaler Ebene erfolgen wird, so kann der zukünftige Umgang mit den neuen StadtLandschaften nicht ausschließlich den Stadtregionen überlassen bleiben. Wie im Rahmen des Interreg II C-Projektes deutlich wurde, bestimmen globaler Wandel und europäische Integration in entscheidendem Maße die Entwicklung der neuen StadtLandschaften. Deshalb wird die transnationale und europäische Raumplanung als zentrale Schnittstelle zur Förderung der angestrebten sozialverträglichen und pro-aktiven Raumplanung angesehen und ist in dieser Hinsicht weiterzuentwickeln. Mit den Ergebnissen dieses Projektes wollen wir einen Beitrag zu einem europäischen Raumverständnis und einer europäischen Raumentwicklung leisten.

**Das Projektteam Neue ... StadtLandschaften**

**Oktober 2001**



## Transnationale Kooperation im Rahmen von Interreg IIC

*Die Raumentwicklung in Nordwesteuropa erfordert eine intensive transnationale Kooperation.*

Globalisierung und europäische Integration stellen alle europäischen Staaten und Regionen vor große Herausforderungen, die nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung, sondern mehr und mehr auch alle anderen (nationalen) Politikbereiche betreffen. Die nordwest-europäische Metropolregion gilt als zentraler Bereich globaler Integration in Europa. Das Programm der Gemeinschaftsinitiative Interreg III B macht darauf aufmerksam, dass in Nordwesteuropa, also auf einem Viertel der Gesamtfläche der EU, mit etwa 170 Mio. Menschen 45% der europäischen Bevölkerung leben. Dieser stark urbanisierte Raum zeichnet sich durch hohe Bevölkerungsdichten, sehr hohe Lebensstandards und ein sehr vielfältiges kulturelles Erbe aus. Hier bündeln sich wirtschaftliche Aktivitäten, Infrastrukturnetze und Gatewayfunktionen. Die intensive interne und externe Verflechtung der europäischen Metropolregion über die Staatsgrenzen hinweg zeigt den Bedarf an transnationaler Kooperation.

Die Europäische Kommission unterstützt die transnationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumentwicklung durch das Interreg II C-Programm. Die europäischen Regionen kooperieren im Rahmen von Interreg II C in mehreren Großräumen, von denen einer den nordwesteuropäischen Metropolraum (NWMA) umfasst.

*Kooperationsraum Nordwesteuropäischer Metropolraum NWMA in Interreg II C.*



*Das Interreg IIC-Projekt "Neue...StadtLandschaften" greift zentrale Fragestellungen und Ziele des Interreg-Programms und des EUREK auf.*

Aufgrund wirtschaftlicher Dynamik und zunehmender Urbanisierung im NWMA-Raum sind Freiräume und ländliche Räume, die natürlichen Ressourcen und das Kulturerbe teilweise starken Belastungen ausgesetzt. Vorrangige Ziele der transnationalen Kooperation im Rahmen des Interreg II C-Programms sind deshalb u.a.

- die Förderung der Lebensqualität in den Städten,
- die Bewältigung des städtischen Wachstums und der Schutz der Freiräume,
- die Reduzierung der Überlastungen in den Agglomerationen,
- ein verträglicheres Mobilitätsmanagement,
- die Erhaltung und Pflege des kulturellen Erbes.

Diesen Zielen entspricht das Handlungsfeld *Nachhaltige Entwicklung: städtische und regionale Qualitäten und räumlich ausgeglichene Entwicklung* in Interreg II C. Als Beitrag zu diesem Handlungsfeld wurde das Projekt *Neue Wege sozialverträglicher Entwicklung von StadtLandschaften* – kurz: *Neue ... StadtLandschaften* – durchgeführt.

Das Projekt greift damit zentrale Fragestellungen und Ziele des Europäischen Raumentwicklungskonzepts EUREK auf. Das EUREK betont die Rolle der Städte und Stadtregionen für die wirtschaftliche und sozio-kulturelle Entwicklung in Europa: Drei Viertel der europäischen Bevölkerung lebt in Städten bzw. Verdichtungsräumen – mit steigender Tendenz. Urbanisierung und die Zukunft der städtischen Räume gehören zu den wichtigsten Themen auf der Agenda der europäischen Raumentwicklung. Dabei wird die Stärkung und Weiterentwicklung des historisch gewachsenen polyzentrischen Städtesystems in Europa als Leitziel formuliert.

Die Diskussion um wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen sowie deren räumliche Auswirkungen zeigt gleichzeitig die Notwendigkeit auf, das traditionelle Bild europäischer Städte zu überdenken. Im nordwesteuropäischen Metropolraum entfalten Wachstum und (postindustrielle) Umstrukturierung der Stadtregionen sowie ihre interne und externe Vernetzung eine besondere Dynamik. Wirtschaftliche Stärke und Attraktivität sind allerdings keine Garantien für den Erhalt kultureller und architektonischer Vielfalt sowie eines ausgewogenen Sozialgefüges und sozialer Integration innerhalb der Stadtregionen. Zudem profitieren auch die Städte im europäischen Kernraum in sehr unterschiedlichem Maße von der weltwirtschaftlichen Integration, die die Konkurrenz der (Stadt)Regionen untereinander und räumliche Disparitäten verstärkt. Diese Herausforderungen werfen die Frage nach der Operationalisierung und praktischen Umsetzung der politischen Optionen des EUREK auf.



Dies gilt gleichermaßen für die Konkretisierung des übergeordneten Prinzips der Nachhaltigkeit, das das EUREK mit dem Leitbild einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung verfolgt. Das Grundprinzip einer nachhaltigen Entwicklung, das ökologische, ökonomische und soziale Aspekte miteinander verbindet, um für künftige Generationen gleiche oder verbesserte Zukunftsoptionen zu sichern, findet im Allgemeinen breiten Konsens. Bei der Umsetzung gehen die Vorstellungen jedoch weit auseinander. Der Schwerpunkt der Debatte lag in den vergangenen Dekaden auf der ökologischen Nachhaltigkeit, verbunden mit der Diskussion um Grenz- und Schwellenwerte, um die Belastbarkeit von Ökosystemen und die Sicherung der Naturpotenziale. Heute wird der Begriff der Nachhaltigkeit breiter diskutiert – ökonomische und sozio-kulturelle Aspekte werden im Rahmen der Erhaltung und Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen stärker einbezogen. Dennoch: eine konsequente und konsensfähige Umsetzung, v.a. auf der regionalen Ebene, steht noch aus, zumal Nachhaltigkeit stets mit der globalen Dimension verknüpft bleibt.

Das vorliegende Interreg II C-Projekt widmet sich der Beschreibung der „neuen“ StadtLandschaften im nordwesteuropäischen Metropolraum auf der Grundlage der teilnehmenden Partnerregionen. Ausgehend von einem neuen Verständnis dieser sich immer schneller wandelnden Stadtregionen wurden planerisch-konzeptionelle Ansätze für eine sozialverträgliche Entwicklung und damit die Integration sozialer und kultureller Aspekte in die Raumentwicklung erarbeitet. Das Projekt will damit zur Diskussion um die soziale Dimension einer nachhaltigen Raumentwicklung in Europa beitragen.

**Damit leistet das Projekt auch einen Beitrag zur Diskussion des Räumlichen Leitbildes für Nordwesteuropa und dessen Umsetzung.**

Die Ergebnisse und Ansätze des Projektes entfalten ihre Wirksamkeit nicht nur für die beteiligten Regionen, sondern sind auf Agglomerationen im nordwesteuropäischen Raum übertragbar. Sie liefern damit einen Beitrag zu einem gemeinsamen Raumverständnis und Leitbild für diesen Kooperationsraum.

**Die transnationale Kooperation muss „eingeübt“ werden, kann aber bereits heute auf wesentliche Ergebnisse verweisen.**

Interreg IIC ist ein „Experimentierfeld“ für die Europäische Kommission, die beteiligten Staaten und Regionen. Mit diesem Programm wurde erstmals die transnationale Kooperation in der räumlichen Planung „eingeübt“. Trotz dieser besonderen Ausgangsbedingungen kann auf eine konstruktive „transnationale“ Scharbeit und wesentliche Ergebnisse verwiesen werden.

**Thema und Aufgabenstellung**

**Im Wandel der Stadtgestalt Entwicklungspotenziale erkennen und aktiv nutzen ist ein wesentliches Ziel des Projektes.**

Der rasche Wandel der Stadtgestalt in den nordwesteuropäischen Agglomerationen wird als Entwicklung mit überwiegend negativen Folgen wahrgenommen. Die Auflösung oder Amerikanisierung der tradierten europäischen Stadt sind in diesem Kontext diskutierte Phänomene. Ein wesentliches Ziel des Interreg IIC-Projektes ist es, sich den Merkmalen und Qualitäten dieser neuen StadtLandschaften sowie den zugrunde liegenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends zu widmen, um die Entwicklungspotenziale aufzuzeigen. Damit soll eine eher defensive Haltung überwunden und pro-aktive Ansätze in der Raumplanung gefördert werden. Ein pro-aktiver Ansatz greift die raumwirksamen Tendenzen auf, versucht sie zu steuern und nutzt gleichzeitig die spezifischen Potenziale der neuen StadtLandschaften.

**Soziale und kulturelle Aspekte sollen stärker Eingang in die räumliche Dimension finden.**

Dabei steht die soziale und kulturelle Perspektive im Vordergrund: Im Vergleich zu ökonomischen und ökologischen Ansätzen finden – vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Raumentwicklung – die sozialen Aspekte bislang wenig Eingang in die räumliche Planung. Die Auflösung der tradierten Stadt-Umland-Dichotomie erfährt aber gerade im Wandel der Lebenswelten und Lebensstile der Stadtbevölkerung ihre Entsprechung. Die Anforderungen an die Qualitäten der bebauten und unbebauten Umwelt wachsen mit den Ansprüchen ihrer urbanen BewohnerInnen. Charakteristisch dafür ist die verstärkte Übernahme von sozialen und kulturellen Funktionen in Stadtgestalt und öffentlichem Raum: Die Nutzungsstrukturen im Gefüge der Stadtregionen werden zunehmend durch Tourismus, Freizeit, Erholung und Kultur geprägt. Die wachsende Bedeutung von ästhetischen Qualitäten, Image und symbolischen Werten wird als „weicher“ Standortfaktor und zur Bildung von (stadt-)regionaler Identität entdeckt. Allerdings wirft diese Entwicklung auch Schatten: Soziale Exklusion und Segregationstendenzen werden selbst in wirtschaftlich prosperierenden Agglomerationen immer mehr zum Problem.

**Der Umgang mit den StadtLandschaften erfordert „neue Wege“ in der Raumplanung – im konzeptionellen, methodischen und prozessualen Bereich**

Eine bessere Integration dieser Funktionen in die räumlichen Entwicklungsperspektiven der Stadtregionen und die Realisierung konkreter Projekte erfordert konzeptionell neue Ansätze. Hierzu sind „neue Wege“ in der Raumplanung zu beschreiten:

- neue Planungskonzepte: Im Mittelpunkt steht die aktive Gestaltung der StadtLandschaft. Dabei spielen Freiraum bzw. öffentlicher Raum eine herausragende Rolle, insbesondere unter dem Aspekt, dass eine zunehmende wechselseitige Durchdringung von Siedlungsraum und Freiraum urbane Landschaften schafft, die eine klare Trennung von bebautem und unbebautem Raum obsolet macht. Hinzu kommt, dass mit der Revitalisierung (urbaner) Brachflächen und Konversionsprojekten „Experimentierfelder“ für multifunktionale Nutzungsmuster geschaffen werden.

- neue Planungsmethoden: Hier wird die gängige Praxis des Flächenmanagements kritisch hinterfragt und nach Wegen gesucht, wie sich die meist ökologische Ausrichtung um sozialverträgliche Konzepte erweitern lässt.
- neue Planungsverfahren: Die Vergrößerung der funktionalen Verflechtungsräume, die sich oftmals nicht mehr mit administrativen Einheiten decken, die zunehmende Komplexität von Trends und Entscheidungsprozessen, die Pluralisierung und Fragmentierung der Gesellschaft erfordern kooperative und aktivierende Verfahren.

Die Ansätze wurden anhand praktischer Planungsaufgaben im Rahmen von Pilotprojekten in den teilnehmenden Regionen entwickelt und als Basis genutzt zur Erarbeitung gemeinsamer Schlussfolgerungen und Empfehlungen, welche für den Umgang mit StadtLandschaften im nordwesteuropäischen Metropolraum von Bedeutung sind.

**Leitziele des Projektes sind demnach**

- die Gestalt der neuen StadtLandschaften besser zu begreifen und die ihrer Herausbildung zugrunde liegenden gesellschaftlichen und ökonomischen Prozesse zu verstehen
- die Entwicklungspotenziale neuer StadtLandschaften zu „entdecken“ und die sozialen und kulturellen Aspekte in eine sozialverträgliche Entwicklungsperspektive für unsere Stadtregionen zu integrieren
- diese Erkenntnisse zu nutzen zur Formulierung von planerisch-konzeptionellen Antworten (Instrumente und Planungsprozesse) auf die Fragestellungen, Aufgaben und Herausforderungen dieses neuen Typs der Stadtregion
- der Transfer der Ergebnisse in Form einer praxisorientierten Aufbereitung der Schlussfolgerungen und Regionalbeiträge zur Hilfestellung für andere Stadtregionen bei der Bewältigung der neuen Aufgaben und als Beitrag zum Leitbild für die räumliche Entwicklung des nordwesteuropäischen Raumes und andererseits
- den internationalen Austausch zwischen FachkollegInnen aus den beteiligten Regionen und Ländern zu fördern, fachliche und persönliche Netzwerke im internationalen Rahmen zu bilden und damit einen Beitrag zur europäischen Integration zu leisten.

**EUREK: Europäisches Raumentwicklungskonzept Räumliches Leitbild für Nordwesteuropa (NWE)**



Die Projektstruktur.

## Die Partnerschaft

In Bezug auf die transnationale Projektpartnerschaft sind drei Grundprinzipien von besonderer Bedeutung:

- Vergleichbarkeit
- Übertragbarkeit
- Anwendbarkeit

*Die Vergleichbarkeit zwischen den Regionen bezieht sich nicht in erster Linie auf geografische Faktoren, sondern auf gemeinsame Herausforderungen in der Raumentwicklung.*

Die Vergleichbarkeit basiert auf der Bestimmung gemeinsamer Nenner zwischen den Regionen. Dies müssen nicht notwendigerweise geografische Faktoren sein wie beispielsweise ähnliche Bevölkerungszahlen, wirtschaftliche Parameter oder Flächengröße, sie können vielmehr Themen der Raumentwicklung betreffen, die den kooperierenden Regionen gemeinsam sind. So stehen alle Projektpartner – London, Amsterdam, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Rheinpfalz, Saarland und Luxemburg – vor neuen Herausforderungen zur Entwicklung von Stadtregionen innerhalb des europäischen Metropolraums. Die der Entwicklung dieser „neuen StadtLandschaften“ zugrunde liegenden Prozesse entfalten ihre Wirkung in den Partnerregionen – unabhängig von deren Größe, sei es nun der Süden Luxemburgs (ca. 130.000 Einwohner), das Saarland (ca. 1 Mio. Einwohner) oder auch London (ca. 7,5 Mio. Einwohner).

*Die Übertragbarkeit gemeinsam entwickelter Planungsansätze und-strategien auf StadtLandschaften in Nordwesteuropa ist ein wichtiges Ziel, ohne dabei jedoch Standardlösungen anbieten zu können.*

Übertragbarkeit bedeutet, andere kulturelle, soziale und wirtschaftliche Zusammenhänge innerhalb der Partnerschaft zu verstehen und aus den verschiedenen (regionalen und nationalen) Lösungen und Ansätzen gemeinsame Themen, Verfahren und Planungsmethoden abzuleiten, die innerhalb des ganzen Gebiets der Partnerschaft angewandt werden können. Wenngleich die Ergebnisse der transnationalen Kooperation damit auch Ansatzpunkte für einen gemeinsamen, umfassenderen Ansatz innerhalb des NWE-Gebietes und der Europäischen Union bieten, sollen hieraus keine „Blaupausen“ entstehen.

*Die Anwendbarkeit der Ergebnisse kann nur im Rahmen von regionsspezifischen und somit „maßgeschneiderten“ Lösungen gewährleistet werden.*

Das Verständnis für die Komplexität und Vielfalt der Planung in den verschiedenen Partnerregionen ist eine wesentliche Voraussetzung für eine europäische Raumentwicklung. Dazu gehört das Akzeptieren unvermeidlicher Unterschiede, die das Ergebnis verschiedener kultureller Verhältnisse, unterschiedlicher Rechts- und Steuersysteme sowie unterschiedlicher geografischer Gegebenheiten sind. Diese erfordern – trotz transnational übertragbarer Planungsansätze – regionale „maßgeschneiderte“ Lösungen. Die Anwendbarkeit gemeinsam und transnational entwickelter Verfahren setzt eine regionalspezifische Umsetzung und Implementierung der Ergebnisse des transnationalen Projekts voraus.

## Projektregionen



London



Amsterdam - Randstad



Rhein-Ruhr



Luxemburg



Rheinpfalz



Saarland



Frankfurt Rhein-Main



## Entstehung von StadtLandschaften in Nordwesteuropa

Ausgangspunkt unseres Projekts ist die Beobachtung, dass die Städte und Landschaften in den Stadtregionen in Nordwesteuropa derzeit gravierenden und raschen Veränderungsprozessen unterliegen. Mit dem gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandel verändert sich auch das tradierte Bild der europäischen Stadt grundlegend: Sie wächst physisch wie funktional immer weiter in die Region hinein, die „Stadt“ ist längst Region geworden. Dieser fortgesetzte, klassische Suburbanisierungs-Prozess wird jedoch überlagert durch weiterreichende Veränderungen, die sich in neuen Formen, Strukturen und Bedeutungen des Raumes niederschlagen. Es entsteht, so unsere Hypothese, ein neuer Typus von StadtLandschaften, der sich durch spezielle Gestaltqualitäten auszeichnet.

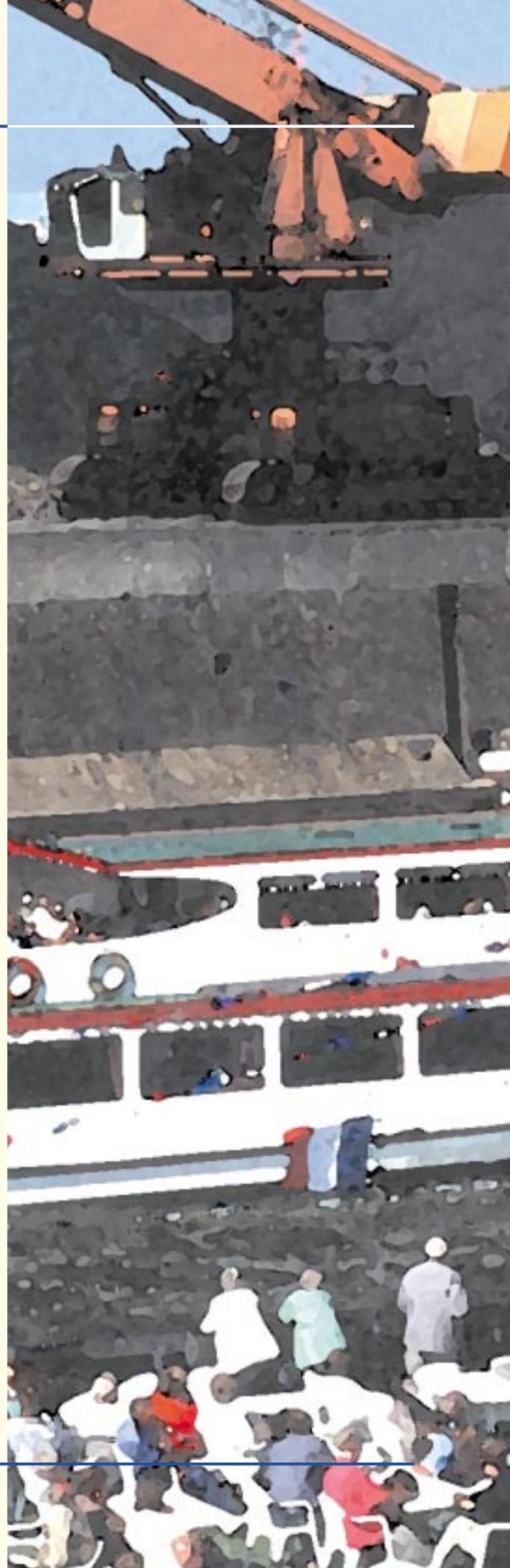
Eine reine Beschreibung der Gestaltphänomene der neuen StadtLandschaften würde jedoch für eine angestrebte pro-aktive Steuerung der Raumentwicklung noch wenig fruchtbar sein. Diese Zielsetzung verlangt ein tieferes Verständnis der diesen Phänomenen zugrunde liegenden ökonomischen, sozialen und politischen Prozesse, also eine sozialwissenschaftliche Perspektive. Aus den übergeordneten Trends, solcher aus stadt-regionaler Perspektive kaum beeinflussbarer Prozesse, ergeben sich neue Anforderungen an den Raum und neue raumplanerische Aufgaben. Sie bieten zugleich Chancen und bisher unbekannte Herausforderungen. Um die Entstehung neuer StadtLandschaften zu verstehen, gilt es also, ein komplexes Zusammenspiel an übergeordneten Prozessen und Trends im Zusammenhang mit ihren regionalen/lokalen Ausprägungen und den resultierenden spezifischen Veränderungen in der Stadtgestalt zu begreifen. Das Muster dieses Zusammenspiels stellt sich in jeder Region anders dar.

Trotz der stark unterschiedlichen konkreten Ausprägungen dieses komplexen Zusammenspiels in unseren Regionen lassen sich einige Muster grundlegender Trends, räumlicher Phänomene und neuer Aufgabenstellungen aufzeigen, die in unseren Stadtregionen gemeinsam zu beobachten sind. Sie können das grundlegend „Neue“ in den heutigen StadtLandschaften exemplarisch ausdrücken:

- Mit der **Postindustrialisierung** tritt an die Stelle der alten „Wachstumsmaschinen“ des produktiven Sektors, der früher die ökonomische Grundlage in vielen Ballungsräumen darstellte, ein bunter Mix an verschiedensten Dienstleistungsbranchen. Die Revitalisierung von industriellen und anderen Brachflächen, in z.T. prominenten und zentralen Lagen, erhält eine hohe Bedeutung. Hier können für neue, innovationsorientierte Nutzungen hochwertige Flächen entwickelt werden, so wie dies in der Luxemburger Südregion auf ehemaligen Flächen der Stahlindustrie betrieben wird. Zugleich bieten die Konversionsflächen die Chance einer Rückgewinnung von Landschaft in der Stadt.

- Nicht nur die industrielle Restrukturierung ist Ausdruck der **Globalisierung**, die zunehmend ganze Regionen in einen weltweiten Wettbewerb treten lässt. Durch Telekommunikation und Logistik wird ein grenzenloser Austausch von Waren, Menschen, Dienstleistungen und Vorstellungen über ein „gutes Leben“ ermöglicht. Hierdurch werden auch die neuen StadtLandschaften, wie die Global City London, zu Knotenpunkten weltweit vernetzter Beziehungen.
- Kernstädte, ihre Vorstädte und scheinbar ländliche Gebiete im Umland verwachsen zunehmend zu **polyzentrischen Regionen**; diese Tendenz lässt sich paradigmatisch im Rhein-Neckar-Dreieck oder der Rhein-Ruhr Region beobachten. Die Teilräume sind durch ein intensives Beziehungsgeflecht miteinander verwoben, das nicht mehr der traditionellen radialen Ausrichtung der funktionalen Stadt-Umland-Verflechtung folgt, sondern netzwerkartig organisiert ist. Geographisch sind polyzentrische Regionen als Folge fortgesetzter Suburbanisierungsprozesse mit neuen Qualitäten erkennbar: Die Agglomerationen greifen immer weiter in das Umland aus, bisher periphere Standorte nehmen auch höherwertige Nutzungen auf, tangentielle Verflechtungen und Verkehre nehmen zu. Die zunehmende wechselseitige Durchdringung von Siedlungs- und Freiraum führt zu einer Aufhebung der bisher eindeutigen Trennung von Stadt und Landschaft.
- Durch die **Peripherisierung** wird die traditionelle Zentrum-Rand-Geographie abgelöst. Netzstädte, Bandstädte und Zwischenstädte entstehen nebeneinander und führen in den traditionellen Stadtzentren zu wesentlichen Funktionsverlusten. Mit der Ansiedlung von Unternehmen, Einzelhandel und der Herstellung von Infrastrukturen entstehen hier neue urbane Räume („Post-Suburbia“). Diese stellen durch ihre wachsende soziale und ökonomische Eigenständigkeit das Zentralitätsgefüge des Städtesystems in Frage. In der Rhein-Ruhr Region wurde etwa die „Neue Mitte Oberhausen“ als gigantisches Einkaufs- und Freizeitzentrum (das sog. „CentrO“) außerhalb der bestehenden Innenstadt erfolgreich angesiedelt.
- Die **Postmoderne Geographie** der StadtLandschaften hat in den USA zu vollkommen autarken „Edge Cities“ geführt; diese Entwicklung ist in Europa bisher nur sehr bedingt in gleicher Weise aufzufinden. Hier ist vielmehr von einer gleichzeitigen Entwicklung auf der „grünen Wiese“ wie von einer Neuentdeckung des Stadtzentrums auszugehen. So ist beispielsweise in der Rhein-Main Region sowohl das Zentrum in Frankfurt als auch die bisherige Peripherie durch eine hohe soziale wie ökonomische Nutzungsdichte gekennzeichnet.

- Während das Ausufernde der städtischen Agglomerationen ungebrochen anhält, vollzieht sich gleichzeitig eine Neubestimmung der Innenstädte als Reaktion gegen ihren drohenden Funktionsverlust. Mit der **Gentrifizierung** werden die (historischen) Stadtkerne und (alte) innenstadtnahe Stadtteile neu genutzt und wieder aufgewertet. Flaggschiff-Projekte zur Imagebildung und Wirtschaftsförderung wie das Museumsufer in Frankfurt sind dafür ebenso Beispiele wie die anders orientierte Politik der Innenstadtentwicklung in Amsterdam, wo attraktive Räume für verschiedenste soziale Gruppen, wie junge Erwachsene, Touristen und Migranten, als Lebensraum zur Verfügung stehen sollen.
- Die zunehmende Ausdifferenzierung der Gesellschaft und die Herausbildung unterschiedlicher **Lebensstil-Gruppen** in den Stadtregionen erhöht insgesamt die Anforderungen an die vielseitige Nutzung der Freiflächen und öffentlichen Räume in den StadtLandschaften. Insbesondere tritt dabei eine zunehmende Bedeutung von Freizeit-, Tourismus- und Erholungsnutzungen sowie kultureller Einrichtungen in Erscheinung. Soziale und kulturelle Aspekte der Planung treten in den Vordergrund. Wie bei der Konzeption des Regionalparks des Saarlands werden (urbane) Angebote für Erholung, Unterhaltung und Kultur, bis hin zu Bildungsangeboten, kleinräumig verknüpft mit der Erhaltung und Entwicklung von Landschafts- und Naturpotenzialen.

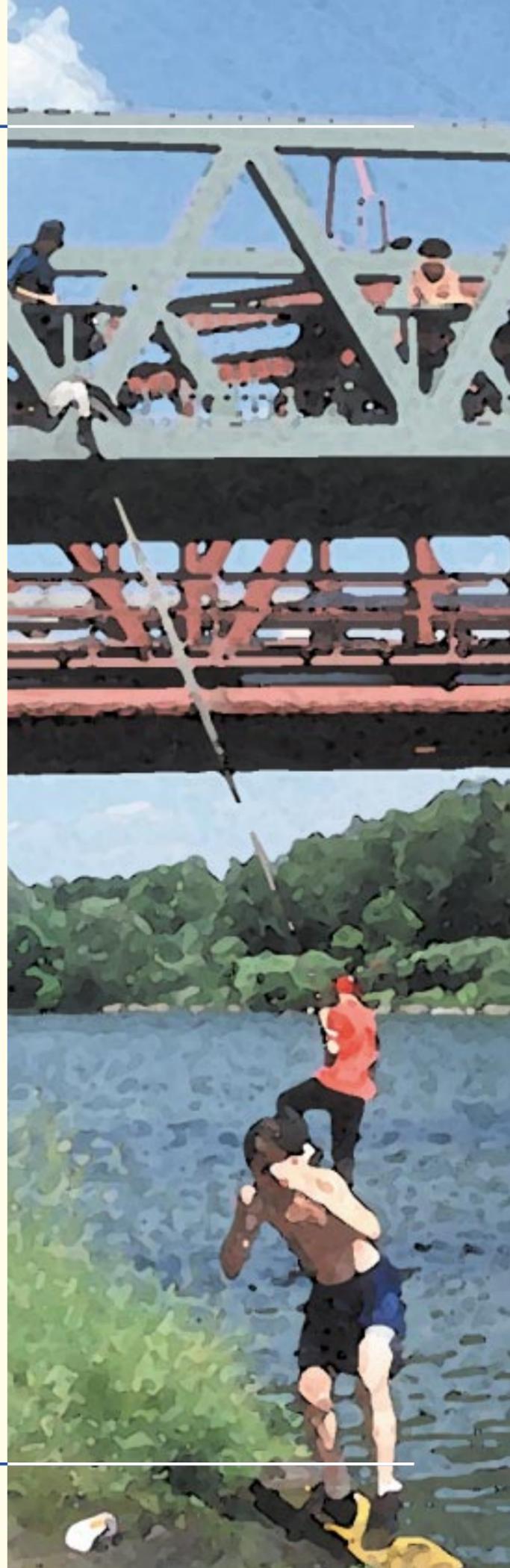


## Herausforderungen für die räumliche Planung

Die vielfältigen Veränderungen in unseren neuen StadtLandschaften bergen Chancen wie Gefahren. Positiv gewendet lassen sich daraus Herausforderungen für die Raumplanung ableiten, die es unter der Zielsetzung der sozialen Kohäsion, die auch im EUREK einen zentralen Stellenwert genießt, zukünftig zu berücksichtigen gilt:

- Auf der Grundlage eines ‚**Neuen Lokalismus**‘ werden lokale Potenziale in Bezug auf ihre Welt(markt)-Tauglichkeit aufgewertet. Globalen Einwirkungen und Anforderungen werden Anker- und Anknüpfungspunkte in der städtischen Agglomeration angeboten, und Zugänge für die globalen Austauschströme sowohl durch Bereitstellung von Infrastruktur als auch durch soziale und ökonomische Maßnahmen geschaffen. Zugleich bieten lokale (regionale) Eigenheiten und Identitäten ein Gegengewicht zu Globalisierungszwängen.
- Das **Identitätsbedürfnis** der Bevölkerung der neuen StadtLandschaften verlangt nach einer Mischung von Bekanntem und Neuem, damit eine selbstbewusste Kommunikation mit der „weiten Welt“, die nun vor der eigenen Haustür aufzufinden ist, erfolgreich sein kann. Die regionale Identität findet zunehmende Beachtung in der räumlichen Entwicklung(splanung). Für alte Industrieräume beispielsweise besteht eine Aufgabe darin, den Wunsch der Menschen nach Wiedererkennung der eigenen Vergangenheit mit der Offenheit für neue Nutzungsmöglichkeiten in der StadtLandschaft auszubalancieren: Neue Identifikationsangebote fördern eine Herausbildung neuer Raumbilder, neuer regionaler Identitäten; zugleich gilt es, vorhandene Raumbilder und Identitäten sensibel aufzunehmen und produktiv zu nutzen.
- Steigende Anforderungen der Menschen an landschaftliche und bauliche Qualitäten, an ästhetische Gestaltung, sowie eine zunehmende Bedeutung der symbolischen Werte verlangen eine verstärkte Orientierung an gestalterischen Qualitäten anstelle einer bislang vorherrschenden funktionalen Orientierung der Planung. Diese ‚weichen‘ Faktoren unterstützen auch die Herausbildung einer **stadt-regionalen Identität**.
- Nicht nur die Ausprägung verschiedener Lebensstile erfordert differenzierte räumliche Konzepte und Nutzungsmöglichkeiten, auch die ethnische **Multikulturalität** der Städte und ihre unterschiedlichen kulturellen Raumsprüche müssen beachtet werden. Gegen die Tendenzen der **Segregation und Polarisierung** muss die räumliche Entwicklung kleinräumig die unterschiedlichen Erwartungen an einen Ort in Einklang bringen. Auf größerer Maßstabsebene stellen die offene Zugänglichkeit und Vernetzung aller (öffentlichen) Teilräume Herausforderungen dar.
- Die funktionale Trennung von Raumnutzungen in den Flächenkategorien Arbeiten, Wohnen, Verkehr, Erholung, Handel etc. erweist sich in den neuen StadtLandschaften als nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr wird in einer Dienstleistungsgesellschaft die Planung, Gestaltung und Umsetzung von **multifunktionalen Räumen** erforderlich. Ökonomisch können sich so die für Innovationen nötigen Synergie-Effekte entwickeln. Soziale Inklusion lässt sich besser verwirklichen. Im Umwelt- und Verkehrsbereich kommen die Vorteile kompakter Nutzungsstrukturen zum Tragen.
- Um den verschiedenen, auch widersprüchlichen Ansprüchen unterschiedlicher sozialer Gruppen an die öffentlichen Räume in der neuen StadtLandschaft gerecht zu werden, ist unter Anerkennung der Differenzierung und Spezialisierung der Teilräume allen (auch potenziellen) Nutzern eine leichte **physische und soziale Zugänglichkeit** zu gewährleisten, die Kommunikation und Interaktionen zum gegenseitigen Vorteil anstrebt.
- Neue Suburbanisierungsmuster, räumliche Differenzierungsprozesse, das Auseinanderfallen von Nutzer- und Trägergemeinden für infrastrukturelle Einrichtungen, wachsende regionale Verflechtungsmuster kennzeichnen die neuen StadtLandschaften. Sie erfordern **regionalen Ausgleich**, d.h. regional verankerte Ausgleichsmechanismen, um Ungleichgewichte, Nutzungs- und Verteilungskonflikte zu lösen. Dazu sind neben formalen Organisationen und Instrumenten zunehmend informale, konsensorientierte Handlungssysteme (Arena-Konzepte und informale, konsensorientierte Instrumente) hilfreich.
- Durch das Wachsen der Aktionsräume, stärkere überörtliche regionale Verflechtungen, komplexere Raumstrukturen und gesellschaftliche Differenzierungsprozesse sind auch zunehmende räumliche und soziale Konflikte zu befürchten. Einzelne Orte werden von unterschiedlichen Akteursgruppen genutzt, deren Aktionsraum jedoch die gesamte Stadtregion ist. Unausgewogene ökonomische und soziale Entwicklungen in den Teilräumen schaffen Verteilungskonflikte um Nutzungen und Finanzen. Eine **metropolitane Perspektive** für die Steuerung der Raumentwicklung wird unverzichtbar; zugleich ist sie nur noch als Mehrebenen-System und unter Einbeziehung der verschiedensten Akteurs- und Interessengruppen (stakeholder) als regionales Verhandlungsnetzwerk (Governance-System) vorstellbar. Nur als regionales Governance-System kann sie auch dem Bedeutungszuwachs der regionalen Ebene im Zuge der Globalisierungsprozesse gerecht werden.

- Die politische und planerische **Institutionalisierung der Region** scheint unausweichlich; sie stellt die institutionelle Kapazität bereit, die als Gegengewicht zu der gleichzeitig wachsenden interregionalen Vernetzung und Konkurrenz fungieren kann.
- Bei der Planung und der Umsetzung von Bau- und Gestaltungsvorhaben bietet eine erweiterte Partizipation sowohl der direkt betroffenen Quartiersbevölkerung wie auch weiterer Kreise der in der Stadtregion lebenden Menschen eine Chance, das Ziel **sozialer Inklusion** in der stadtreionalen Entwicklung zu erreichen.
- Steigende Problemkomplexität und zunehmende Zahl und Vielfalt der relevanten Akteure bedingen, zusammen mit der normativen Zielgröße einer weiteren **Demokratisierung der Planung** eine Orientierung am Modell der diskursiven Planung. Die hohe Dynamik gesellschaftlicher und räumlicher Veränderungen und rasch wechselnde Anforderungen an die Nutzungen und Qualitäten öffentlicher Räume erfordern eine entsprechende Flexibilität und Rekursivität der Planung. Der Diskurs über die Gestaltqualitäten einzelner Orte und Räume lässt sich nicht abschließen, sondern bleibt ein Gegenstand immer wieder sich neu artikulierender Bedürfnisse.



## Ansatzpunkte für eine sozialverträgliche Entwicklung

Wir sind daran gewöhnt, Fragen der Stadt- und Regionalentwicklung primär als Fragen nach der Lösung von ökologischen und ökonomischen Aufgabenstellungen und der daraus resultierenden Zielkonflikte zu betrachten. Auch in der Diskussion um eine Orientierung am Leitbild der Nachhaltigkeit spielen, trotz prinzipiell anerkannter Gleichberechtigung der sozialen, ökologischen und ökonomischen Dimensionen des Zieldreiecks von Nachhaltigkeit, die sozialen Aspekte (bei uns, in den sog. „entwickelten“ Ländern!), eine eher untergeordnete Rolle. Wir gehen davon aus, dass im Zusammenhang mit den Veränderungen in unseren StadtLandschaften Fragen der sozialen Gerechtigkeit und sozialen Verträglichkeit einen zentralen Stellenwert einnehmen. Daher stehen in unserer Perspektive auf die neuen StadtLandschaften die Fragestellungen der sozialen Nachhaltigkeitsdimension bewusst im Mittelpunkt.

Eine Orientierung der räumlichen Entwicklungsplanung in diesem Sinne bedarf eines Leitbildes für soziale Nachhaltigkeit. Nach den bisherigen Erfahrungen und Ergebnissen zur Diskussion und Konkretisierung des Leitbildes der Nachhaltigkeit zeichnet sich ab, dass die Ableitung von universellen und zugleich materiell-konkreten Kriterien und Indikatoren für Nachhaltigkeit als wenig aussichtsreich erscheint. Soziale Nachhaltigkeit kann demnach „nur“ prozesshaft und orientiert an einer Leitvorstellung zur Förderung der Entwicklung von „sozialem Kapital“ (im Sinne Bourdieus) verstanden werden.

Ausgangspunkte eines solchen Leitbildes können bestehende Vorstellungen zur Sozialverträglichkeit sein, die sich in drei Zielaspekten verdeutlichen lassen:

- **Soziale Gerechtigkeit** : Auch heute bleibt die „soziale Frage“ nach wie vor aktuell. Die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für alle Teilräume und alle sozialen Gruppen steht gerade auch vor dem Hintergrund der Risiken sozialer Exklusion und sozialer Polarisierung im Zuge der Entwicklung neuer StadtLandschaften weiterhin im Mittelpunkt räumlich-planenden Handelns.
- **Soziale Nachhaltigkeit** : Der Rio-Deklaration und der Lokalen Agenda 21 verpflichtet, richtet sich das Handeln auf lokaler (und regionaler) Ebene - über die soziale (horizontale) Gerechtigkeit hinausgehend - auch daran aus, in welcher Weise es die Lebensgrundlagen und Lebenschancen zukünftiger Generationen aufrecht erhält. Im Sinne der Nachhaltigkeit können soziale Ziele nur in Vereinbarkeit mit ökologischen und ökonomischen Perspektiven erreicht werden. Die Nachhaltigkeitsidee verpflichtet darüber hinaus zur Beachtung der globalen Gerechtigkeit als Ausgleich mit der Dritten Welt.
- **Soziale und politische Teilhabe, soziale Kohäsion** : Die direkte und chancengleiche Teilhabe am sozialen Leben der städtischen Gesellschaft und die aktive Beteiligungsmöglichkeit an der politischen Willensbildung stellen den dritten Zielaspekt von Sozialverträglichkeit dar. Sie sind elementare Bedingungen für die Erzeugung und Erhaltung von sozialer Kohäsion einer Gesellschaft.

Aufbauend auf diesen allgemeinen Ausgangspunkten lassen sich einige Prinzipien formulieren, die als Ansatzpunkte für eine sozialverträgliche Entwicklung unter den Bedingungen der neuen StadtLandschaften gelten können. Dazu ist wiederum Bezug zu nehmen auf die grundlegenden, übergeordneten Tendenzen und Prozesse, die für die Entstehung unserer neuen StadtLandschaften und als daraus resultierenden Herausforderungen an die räumliche Planung genannt wurden. Letztlich bleibt es jedoch immer eine im Einzelfall der aktuellen Aufgabenstellung und der regionalen, spezifischen Situation (politisch) zu lösende Frage, wie die Herausforderungen der neuen StadtLandschaften sozialverträglich gemeistert werden können. Die folgenden Ansatzpunkte können dazu eine erste Orientierung bieten:

- **Globalisierung** : Regionen und Städte haben nur dann eine Chance, soziale Nachhaltigkeit aufzubauen, wenn sie auf die wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnisse, die sich aufgrund der weltweiten Austauschprozesse ergeben, adäquate Antworten finden. Hierzu gehört die Schaffung und Sicherung von freier, gleichberechtigter Zugänglichkeit zu sozialen wie technischen Kommunikationsnetzen, die in gleicher Weise die Verknüpfung von globaler zu lokaler, wie auch umgekehrt von lokaler zu globaler Kommunikation erlauben.
- **Regionalisierung** : Die einzelnen Regionen tragen als Elemente in einem europaweit sich abzeichnenden Netzwerk ökonomischer, politischer und sozialer Verflechtungen zur Positionierung Europas im globalen Wettbewerb bei. So dienen sie auch dem Leitziel der (internationalen) sozialen Kohäsion der Europäischen Raumordnung. Andererseits wächst die Bedeutung der regionalen Ebene auch mit den anderen Tendenzen zur Herausbildung der neuen StadtLandschaften. Unverzichtbar ist daher eine Stärkung der institutionellen Kapazität der Region, möglichst in Form einer regionalen Organisation, die auf dieser Ebene zur Steuerung politischer und sozialer Ziele beiträgt.
- **Postindustrialisierung** : Mit dem Aufkommen einer Wissens- und Informationsgesellschaft werden Räume bestimmter Qualitäten benötigt, in denen sich die neuen Branchen ansiedeln können. Um den Wachstum und Beschäftigung generierenden Faktor „Innovation“ zu ermöglichen, ist ein stimulierendes Umfeld erforderlich.
- **Peripherisierung** : Ansiedlungen von Dienstleistungsunternehmen sind auf Standorte ausgerichtet, die durch kurze Kommunikationswege Standortvorteile erzielen lassen. Standort- und Verkehrsvorteile außerhalb der Zentren nähren die Suburbanisierung und die Tendenz zur Aufwertung und Verselbstständigung von suburbanen Gebieten. Aufgabe der räumlichen Planung bleibt es hier, für eine gute Anschlussfähigkeit an die weichen (kulturellen) Standortfaktoren der Innenstadt zu sorgen.

- **Gentrifizierung** : Die wieder belebte Innenstadt wird von sehr unterschiedlichen sozialen Gruppen genutzt, die unterschiedliche, zum Teil widerstreitende räumliche Anforderungen und Interessen haben. Eine integrative Konfliktlösung kann durch multifunktionale Raumnutzung das Stadtzentrum für alle attraktiv machen.
- **Lebensstile** : Da sich die sozialen Gruppen in der Stadt nicht allein nach materiellen Lebenslagen, sondern zunehmend auch nach ethnischen, kulturellen Identitäten und gewählten Lebensstilen unterscheiden, differenzieren sich auch die Nutzungsansprüche und Anforderungen an Gestaltqualitäten an einzelne Orte aus. Die pluralistische Integration verschiedener Lebensstile kann einen Raum so gestalten, dass die soziale Kohäsion in der Stadtlandschaft erhöht wird.
- **Segregation** : Eine soziale Polarisierung zwischen denjenigen, die den rasanten Wandel erfolgreich bewältigen können und denen, die dabei größere Schwierigkeiten erfahren, schlägt sich räumlich in geteilten Städten nieder. Einer Verfestigung solcher Segregationstendenzen kann durch gezielte Verbesserung der physischen und sozialen Zugänglichkeit von öffentlichen Räumen entgegen gewirkt werden.
- **Integration** : Für die Nachhaltigkeit des sozialen Friedens und der sozialen Gerechtigkeit ist eine Integration der verschiedenen sozialen Gruppen in die Ökonomie der Stadtlandschaften notwendig, bei der die Potenziale des Einzelnen zur Geltung gebracht werden.
- **Neuer Lokalismus** : Die Verwertung der lokalen Potenziale auf dem globalen Markt kann nur auf der Grundlage eines stabilen Eigenwertgefühls geleistet werden. Dazu ist ein integrativer Ansatz nötig, der möglichst viele Bürger mit einbezieht.
- **Identitätspolitik** : Viele Bevölkerungsgruppen sind von den Herausforderungen in den neuen Stadtlandschaften betroffen. Dadurch können traditionelle lokale Identitäten bedroht werden und die Herausbildung neuer, regionaler Identifikation behindert werden. Die Begegnung zwischen dem Vertrauten und dem Neuen erfordert die Schaffung von Orten mit starker Identifikationsmöglichkeit. Hierzu kann die räumliche Planung Angebote entwickeln. Umgekehrt ist sie gefordert, die – verschiedenen – räumlichen Identitäten und Raumbilder der Bevölkerung sensibel zu ermitteln und als aktives Potenzial zu nutzen.
- **Partizipation** : Wenn die sich wandelnden Bedürfnisse der verschiedenen sozialen Gruppen in der Stadtregion anerkannt und für die Raumplanung genutzt werden sollen, ist eine kontinuierliche und intensive Praxis des diskursiven Aushandelns über die Raumgestalt in den neuen Stadtlandschaften in Form aktivierender Verfahren der Bürgerbeteiligung und in kooperativen Planungsprozessen unerlässlich.

Sozialverträglichkeit lässt sich anhand dieser Ansatzpunkte als ein gesellschaftlicher Prozess verstehen, in dem die räumliche Entwicklungsplanung die Aufgabe hat, die verschiedenen Aspekte mit den im speziellen Fall gegebenen Möglichkeiten situationsspezifisch (den jeweiligen Aufgabenstellungen und sozialen Problemlagen entsprechend) und ortsspezifisch (den konkreten Orten und ihrer besonderen Sozialgeografie entsprechend) in Einklang zu bringen:

- Im **physischen Raum** wird Sozialverträglichkeit im Bezug auf die Erfordernisse einer globalisierten und stärker tertiarisierten Ökonomie in Form von flächenbezogenen Nutzungen und (baulichen) Projekten hergestellt.
- Im **regionalen Raum** bezieht sie sich auf die Gestaltung der Verflechtungen, die zwischen Kernstadt, „Suburbia“ und verselbstständigter Peripherie bestehen.
- Im **politischen Raum** schafft sie ein regionales institutionelles Governance-System, das alle für die Aufgaben und Herausforderungen in den Stadtlandschaften relevanten Interessengruppen (fallweise) einbezieht (darin sind auch jene eingeschlossen, die einen flexiblen Ortsbezug haben, wie internationale Manager, Touristen oder Migranten).
- Im **sozialen Raum** entwickelt sich eine sozialverträgliche Raumplanung durch multifunktionale Nutzung und Öffnung von Orten sowie durch die Sicherung und Verbesserung der physischen und sozialen Zugänglichkeit der öffentlichen Räume.
- Im **kulturellen Raum** ermöglicht sie die gleichberechtigte Realisierung und Gestaltung verschiedener Raumbedürfnisse, die durch die Pluralisierung der Gesellschaft mit ihrer Vielfalt an Lebensstilen sowie ethnischen und kulturellen Hintergründen entstanden sind.

## Neue Wege... Neue Planungskonzepte: Gestaltung von Stadtlandschaften

Vor dem Hintergrund eines tiefgreifenden sozialen und ökonomischen Wandels, der in der Entstehung neuer Stadtlandschaften seinen räumlichen Ausdruck findet, stehen neue Aufgaben auf der Agenda von Politik und Planung. Der Bedeutungsgewinn von Tourismus, Erholung, Freizeit und Kultur prägt die Nutzungsstrukturen der Stadtregionen. Hiermit sind nicht nur eine quantitativ erhöhte Nachfrage nach entsprechenden Angeboten, sondern auch neue, höhere Anforderungen an die (Lebens)Qualität in verdichteten Räumen verbunden. Zunehmende Individualisierung und Diversifizierung der Freizeitaktivitäten spiegeln eine Ausdifferenzierung von urbanen Lebensstilen wieder; sie stellen für die Raumplanung wichtige Trends, aber auch eine große Herausforderung dar.

Aktuelle Freizeitangebote und kulturelle Stätten spielen eine wichtige Rolle in dieser Entwicklung. Gleichzeitig wandeln sich die Anforderungen an „Freiräume“ innerhalb wie außerhalb der bebauten Stadt. Soziale und kulturelle Aspekte werden neben den klassischen Freiraumfunktionen ökologischer und produktiver Art zunehmend wichtiger bei der Gestaltung der Stadtlandschaft.

Ziel des Projektes war es, diesen Wandel aufzuzeigen und im transnationalen Austausch vergleichend zu verstehen. Am Beispiel der Stadt Amsterdam wurde exemplarisch der Zusammenhang zwischen sich wandelnden, ausdifferenzierenden Lebensstilen und urbanen Nutzungsveränderungen untersucht. Anhand verschiedener Pilotprojekte in London, Frankfurt Region Rhein-Main, den Niederlanden (Midden-Delfland), in Süd-Luxemburg und im Saarland wurden konkrete planerische Strategien für diese Aufgabenstellung entwickelt:

- **London** will mit der Vernetzung von Grün- und Freiflächen zwischen innerstädtischen Lagen und den Randbereichen von London deren Bedeutung für eine neue Raumentwicklungsplanung stärken. Die regionale Einbindung muss mit der Verknüpfung dieser Freiräume mit Gebieten urbaner Erneuerung und der Einbeziehung lokaler Nachbarschaften in Einklang gebracht werden.
- **Frankfurt Region Rhein-Main** setzt mit dem Regionalparkkonzept neue Akzente in der ansonsten stark durch ihre wirtschaftlichen Funktionen geprägten Region. Im Rahmen einer „grünen“ Infrastruktur für die polyzentrische Stadtregion entstehen neue Angebote für Freizeit und Erholung. Mit der Route der Industriekultur sollen zukünftig auch die Potenziale der Industriekultur zur Verbesserung des regionalen Images beitragen.

- Die **Region Süd-Luxemburg** soll gegenüber der wirtschaftlich dominierenden Agglomeration um die Stadt Luxemburg gestärkt werden. Ziel ist es, die Altindustrie-Region ökonomisch, ökologisch und sozial aufzuwerten. Der Konversionsprozess und die gezielte Förderung von Naherholungspotenzialen sollen in ein regionales Entwicklungskonzept eingebunden werden.
- **Midden-Delfland** liegt als ländliche Kulturlandschaft im Südwesten der niederländischen Randstad. In den vergangenen Jahren wurde begonnen, die Landschaftsentwicklung an den Strukturwandel in der Landwirtschaft, aber auch an die Freizeitbedürfnisse der Stadtbevölkerung anzupassen – auf der Grundlage der spezifischen landschaftlichen und kulturellen Potenziale.
- Das **Saarland** als Altindustrieregion sucht nach einer neuen Identität. Der Regionalpark Saar soll mit einem Gesamtkonzept Impulse zur Entwicklung der landschaftlichen Qualitäten im Verdichtungsraum setzen und eine Plattform bieten, um lokale und regionale Initiativen einzubinden.

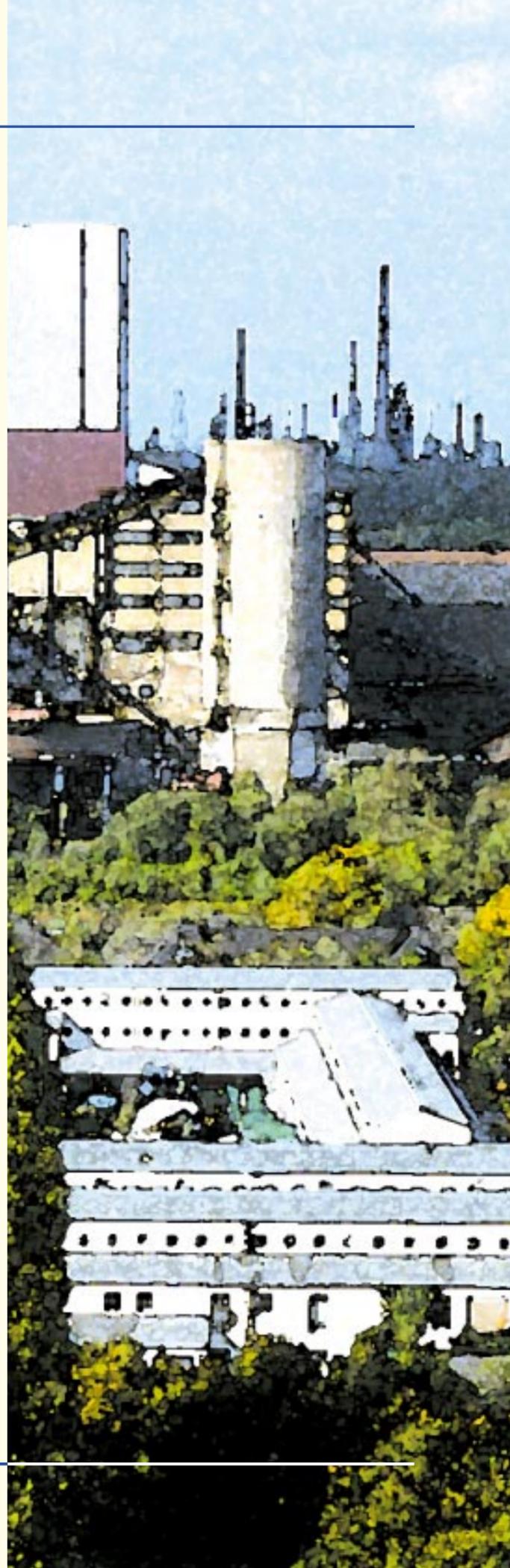
Wenngleich die Regionen unterschiedliche planerische Ansätze verfolgen, stellte sich sehr schnell die Bandbreite gemeinsamer Fragestellungen und Lösungsmuster heraus. Im Rahmen mehrerer Workshops standen Einzelaspekte, aber auch komplexe Konzepte zur Diskussion. Sie sind die Grundlage für die nachfolgenden strategischen und operationellen gemeinsamen Schlussfolgerungen.

#### **Die Chance des Wandels nutzen!**

Die soziale und räumliche Restrukturierung in den Stadtregionen fördert die Entstehung post-industrieller Landschaften, die nicht nur das Bild der tradierten europäischen Stadt verwischen, sondern durch neue Formen der Suburbanisierung die innere Struktur der Agglomerationen verändern. Die Dynamik und Großräumigkeit dieses Prozesses schafft neue Gestaltqualitäten. Dies bringt Risiken mit sich, eröffnet aber auch Chancen und Spielräume, die Mobilisierung regionaler Potenziale in Zeiten globalen Wandels zu demonstrieren.

#### **Dem Freiraum und dem öffentlichen Raum müssen als wichtige Entwicklungsressourcen der StadtLandschaften mehr Bedeutung geschenkt werden.**

Die gemeinsame Projektarbeit zeigte, dass die Potenziale der Freiräume nicht ausgeschöpft werden oder weitgehend ungenutzt bleiben. Öffentliche Räume als zentrale Orte städtischen Lebens werden vernachlässigt und führen in der Stadtentwicklung oft genug ein Schattendasein. In der Entwicklungsperspektive der StadtLandschaften erhalten Freiraum und öffentlicher Raum eine neue Rolle: Hier liegen die größten Handlungsspielräume, um mit vergleichsweise geringen (finanziellen) Mitteln die regionalen Stärken zu nutzen und neue Gestaltqualitäten zu schaffen. So können unverwechselbare Raumsituationen und identitätsstiftende Landschaften entstehen.



Voraussetzung dafür ist eine effektive und nachhaltige Freiraumsicherung. Der Schutzaspekt steht jedoch nicht mehr allein im Vordergrund. Vielmehr ist aktive planerische Auseinandersetzung mit und Gestaltung von Freiräumen bzw. dem öffentlichen Raum notwendig. Deshalb möchten wir den Blick der Planer und Planerinnen besonders auf den Freiraum und den öffentlichen Raum sowie deren Bedeutung für die Stadtregion lenken. Diese „inverse“ Perspektive der Planungskonzepte für unsere neuen StadtLandschaften setzt neue Prioritäten in der räumlichen Planung. Freiräume und öffentlicher Raum werden zu Schlüsselfaktoren für städtische Erneuerung.

#### **Die Grenzen zwischen Freiraum und bebautem Raum verwischen sich; es entsteht eine komplexe Topografie: die StadtLandschaft.**

Am Beispiel des Freiraum-Begriffs wird der Bedeutungswandel von Planungskategorien in den Stadtregionen deutlich: Freiraum (im Sinne von nicht bebautem Raum) entwickelt sich von der Baulandreserve zum knappen Gut und zum wesentlichen Gestaltungsfaktor für urbane Gebiete. Ein Merkmal der neuen StadtLandschaften ist die wechselseitige Durchdringung von Freiraum und bebautem Bereich: Die Grenzen zwischen bebautem und unbebautem Raum sowie den ihnen üblicherweise zugewiesenen Funktionen werden unschärfer.

Innovative Konzepte zielen auf enge funktionale und gestalterische Vernetzung dieser Elemente sowie die Aufwertung der Gestaltqualitäten dieser StadtLandschaften. Der Prozess zeigt sich besonders deutlich im Bereich großflächiger Konversionen von Industrie-, Bergbau- und Agrarbrachen, im Rahmen der Revitalisierung städtischer Kerne sowie im sub- bzw. periurbanen Raum. Hier stehen eine integrierte Betrachtung und Planung im Vordergrund, die verdeutlichen, dass traditionelle Planungskategorien mit klarer funktionaler Trennung an Bedeutung verlieren und eine neue komplexe Topografie entsteht.

#### **Informelle Planungen werden immer wichtiger. Deshalb müssen Schnittstellen zwischen informellen und formalen Instrumenten entwickelt werden.**

Die räumliche Planung muss sich mit diesen Tendenzen aktiv auseinandersetzen – insbesondere mit Blick auf ihre formalen Instrumente. Es ist zu klären, inwieweit die Planungsinstrumente auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene diese Entwicklungen in den Ballungsräumen abbilden und bewältigen können. Die Komplexität der Aufgaben, der Bedarf an querschnittsorientierter Arbeit und eine hohe Dynamik fördern informelle Instrumente im Bereich der räumlichen Planung: Es zeichnet sich ab, dass informelle Instrumente ergänzend zu den formalen Instrumenten an Bedeutung gewinnen.

Damit entsteht Bedarf an wirkungsvollen Schnittstellen zwischen informellen und formalen Instrumenten. Informelle und formale Instrumente der räumlichen Planung müssen in intelligenter und flexibler Art und Weise neu miteinander kombiniert werden.

#### **StadtLandschaften machen eine regionale Perspektive in der räumlichen Planung notwendig. Räumliche „Leitbilder“ können helfen, das Bewusstsein für die regionale Dimension zu schaffen.**

Die Agglomerationen haben längst die politischen und administrativen Grenzen der „Stadt“ überschritten und eine regionale Dimension erreicht. Dieser Trend hält unvermindert an: StadtLandschaften wachsen – räumlich und funktional. Die Region wird zum Bezugsrahmen für die räumliche Planung. Eine wichtige Aufgabe ist es, das Bewusstsein für die Bedeutung der stadtreionalen Perspektive in der Raumplanung und Stadtentwicklung zu fördern, um adäquate Steuerungsinstrumente für Verdichtungs- und Metropolräume entwickeln zu können.

Dazu ist eine Auseinandersetzung mit den strategischen Entwicklungszielen für die Stadtregion über administrative und sektorale Grenzen hinweg erforderlich. Die Visualisierung räumlicher Zielvorstellungen kann dazu dienen, einen regionalen Diskurs in Gang zu setzen. Sie kann Hilfestellung für die Verständigung zwischen Planern und Politik, zwischen Planern und anderen organisierten Akteuren sowie zwischen Planern und der Bevölkerung leisten. Auf der Grundlage räumlicher Leit-„Bilder“ lassen sich Akteure der Wirtschaft, Sozialpartner und die Öffentlichkeit in die Diskussion einbeziehen. Letztlich soll daraus ein gemeinsames „Leitbild“ für die Stadtregion hervorgehen, das durch gemeinsame Überzeugungen „in den Köpfen verankert“ und als Orientierungsrahmen für planerisches und politisches Handeln wirksam wird.

#### **Die Gestaltung von StadtLandschaft erfordert regionale Strategien und Projekte sowie zeitgemäße und prozessorientierte Managementstrukturen.**

Das Verständnis von einer sich immer stärker vernetzenden StadtLandschaft und ihrer regionalen Dimension macht deutlich, dass Raumentwicklung in Stadtregionen nicht nur als Summe sektoraler Fachpolitiken und Flächensteuerung verstanden werden kann, sondern vermehrt in integrierte, sektorübergreifende Konzepte eingebettet werden muss und zunehmend strategisch und projektorientiert vorgehen muss. Die strategischen Ansätze und Regionalparkkonzepte der Partnerregionen spiegeln diese Tendenz wider. Aufgabe ist, regionale Projekte als Bausteine regionaler Identitäten zu generieren sowie lokale Aktivitäten und Ressourcen im Rahmen regionaler Konzepte zu bündeln.

Dieser Ansatz erfordert zeitgemäße und prozessorientierte Managementstrukturen. Diese ermöglichen ein flexibles und handlungsorientiertes Vorgehen, das der Dynamik der regionalen Anpassungsprozesse entspricht. Wenngleich die Projektarbeit damit in den Vordergrund rückt, ist es erforderlich, Konsens über das Leitbild zur Entwicklung der StadtLandschaft zu erzielen – als gemeinsame Plattform und Handlungsrahmen.

**Komplexe Aufwertungsstrategien müssen eine Antwort auf zukünftige Herausforderungen finden: Das Regionalpark-Konzept zum Beispiel.**

Die Region wird damit das Gestaltungsfeld für eine integrierte Raumentwicklung und für Aufwertungsstrategien in Verdichtungs- und Metropolräumen. Am Beispiel der Regionalparks zeigt sich, dass das Instrument – ausgehend vom ursprünglich dominierenden Ziel der Freiraumsicherung – in der Praxis ein enormes Potenzial für integrative Planungsansätze besitzt. Der Regionalpark RheinMain und die IBA Emscher Park hatten für die Konzeptentwicklung Pionierfunktion. Im Rahmen der – im konkreten Ansatz durchaus unterschiedlichen – Regionalpark-Konzepte werden heute durchgängig komplexe räumliche Leitbilder für StadtLandschaften entworfen und die Umsetzung integrierter Aufwertungsstrategien angegangen.

Mit den Regionalparks können in institutioneller Sicht stadt-regionale Plattformen geschaffen werden, die lokale, regionale bis (trans)nationale Politiken in ein Gesamtkonzept einbinden. Als vergleichsweise offenes und flexibles Instrument der Raumentwicklung sind Regionalparks (und vergleichbare informelle Instrumente) geeignet, über die Abbildung traditioneller Gebietskategorien und die Sicherung von Freiräumen hinaus

- kulturelle und soziale Aspekte weitaus besser zu berücksichtigen und zu integrieren,
- vielfältige und multifunktionale Standortmosaiken zu etablieren und
- polyzentrale Nutzungsmuster in ein regionales Gefüge einzubinden.

Regionalparks verfolgen damit eine Aufwertungsstrategie für die StadtLandschaft, die soziale und kulturelle Aspekte im Sinne einer integrierten Raumentwicklung und für einen Zugewinn an Lebensqualität für die Region gezielt einsetzt.

**Der Fragmentierung der StadtLandschaft werden Vernetzung und erlebbare räumliche Zusammenhänge entgegengesetzt. Ein Ausgangspunkt ist die Neuinterpretation des „städtischen Parks“.**

Die Expansion der Städte in ihr Umland, das Zusammenwachsen urbaner und suburbaner Strukturen zu Stadtregionen führen zur Fragmentierung der Landschaft. Es entstehen Patchwork-Landschaften, denen ein erlebbarer Zusammenhang und positive Gestaltungsqualitäten fehlen.

Die Vernetzung durch „grüne Korridore“, Themenrouten oder „grüne Mobilitätskonzepte“ kann das Rückgrat für eine kohärente Entwicklung der StadtLandschaft bilden. Wichtige Orte, Plätze, neue Knotenpunkte – auch im sub(per)urbanen Bereich – lassen sich so in den Kontext der umgebenden Landschaft einbinden. Diese wird zur „grünen“ Infrastruktur in der zusammenwachsenden StadtLandschaft.

Die Vernetzung soll sich jedoch nicht nur auf räumliche Netzwerkstrukturen beschränken. Die neue Topografie der



StadtLandschaften fordert (inter)funktionale Vernetzung unterschiedlichster räumlicher Muster und Funktionen in komplexen Einheiten. Die Aktualisierung traditioneller und die Schaffung neuer „Markenzeichen“ können diese integrierten Strategien zur Entwicklung von StadtLandschaft unterstützen. Sie können räumliche Entwicklungsziele und Zusammenhänge anschaulich und außenwirksam vermitteln.

Im Rahmen einer Neuinterpretation des „städtischen Parks“ beispielsweise kann diese Verknüpfung (gestalterisch) Form annehmen. Hier entsteht der (virtuelle) Raum, der bebauten Flächen, Konversionsräume, Relikte der (industriellen) Vergangenheit, Artefakte modernen städtischen Lebens, unverplante Freiräume und „Natur“ als Bausteine der StadtLandschaft von morgen in einem Gesamtentwurf integriert. Die unterschiedlichen Elemente und Raumnutzungen der StadtLandschaft werden in neuen Kontexten zusammengeführt. Die entstehende „Park“-Landschaft bildet funktionale, räumliche und historische Zusammenhänge nachvollziehbar in der Stadtregion ab.

**Multifunktionalität wird zum Merkmal für Gestaltungsqualität der StadtLandschaft.**

In den komplexen StadtLandschaft steht nicht mehr die (Mono)Funktionalisierung von Flächen im Vordergrund. In Bezug auf Freizeit und Erholung beispielsweise sind zwar spezifische Flächen für intensive Freizeitaktivitäten auch in Zukunft von Bedeutung, der soziale Wandel bringt jedoch eine pluralistische Gesellschaft mit einer Vielzahl an Lebensstilen hervor. Entsprechend differenziertes und hybrides Freizeitverhalten – geprägt von zunehmender Individualisierung und Mobilität – erschwert eine stete Anpassung der Raumausstattung an verändertes räumliches Verhalten. Die Aneignung des Raumes folgt mehr und mehr sehr individuellen und differenzierten Mustern.

Diese Aspekte legen eine multifunktionale Öffnung von Räumen nahe. Ziel ist eine räumlich integrierte Verknüpfung von ökonomischen, ökologischen, kulturellen und freizeitbezogenen Nutzungen. Insbesondere soziale und kulturelle Aspekte müssen mehr und mehr in andere Raumnutzungen integriert werden, um die (Lebens) Qualität der StadtLandschaften insgesamt zu verbessern und unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu einer individuellen Aneignung zu animieren.

Folgenutzungen auf Brachflächen, die Revitalisierung städtischer Kerne, aber auch klassische Freiraumnutzungen wie die Land- oder Waldwirtschaft, bieten hervorragende Ansätze, die regionalen Potenziale für eine multifunktionale Neuinterpretation der StadtLandschaft zu mobilisieren. Auch Gebiete zum Schutz von Natur und Landschaft eröffnen neue (Natur) Erlebnisräume, die im Einklang mit dem Schutzzweck entwickelt werden können.

**Kulturelles Erbe und neues Design geben Ansatzpunkte für regionale Identitäten. Allerdings werden die Erfolgchancen einer regionalen Identitätspolitik maßgeblich durch Akzeptanz und Alltagsfähigkeit, d.h. die Möglichkeiten zur individuellen Aneignung der Raumangebote, bestimmt.**

Mit den regionalen StadtLandschaften entstehen neue räumliche Muster und Gestaltelemente – aufgrund des raschen Wachstums der Agglomerationen oft nicht von hoher landschaftlicher und architektonischer Qualität. Aber gerade die ästhetischen Qualitäten und symbolischen Werte werden als weiche Standortfaktoren der Stadtregionen (wieder)entdeckt, um ein unverwechselbares regionales Image zu fördern. Die Regionen müssen sich nicht mehr nur als Wirtschaftsstandorte, sondern auch als attraktive „Lebensräume“ bewähren. Freiraum und öffentlicher Raum werden in diesem Zusammenhang zu Schlüsselfaktoren einer qualitativen Modernisierung der StadtLandschaften.

Mittlerweile etablieren sich auch höherwertige Funktionen außerhalb der städtischen Kerne: Neue „Knoten“ von Nutzungsmischung entstehen in der „Peripherie“ der Stadtregionen, ohne jedoch vollständige urbane Strukturen herauszubilden. Dennoch werden damit Orte neuen städtischen Lebens im sub(per)urbanen Raum geschaffen als Identifikationspunkte in einer vernetzten StadtLandschaft, in der sich nicht mehr alles auf die Kernstädte konzentriert.

Die Entwicklung neuer Gestaltungsqualitäten erfordert Kreativität und Innovation, aber auch Anpassung an die Anforderungen der postindustriellen Gesellschaft. „Bilder“ und Visionen müssen als Ausgangspunkt für regionale Identitäten „entdeckt“, erfragt und genutzt werden. Das regionale eigenständige Profil ist in der kulturellen (und historischen) Substanz des Raumes verankert und muss vorhandene Identifikationen aufnehmen. Zugleich gilt es aber auch, eine neue Formensprache zu finden und kulturelles Erbe und neues Design zur Fortentwicklung regionaler Identitäten gezielt einzusetzen. Damit verbunden ist die Abkehr von einer rein konservierenden Haltung zugunsten einer aktiven (Neu) Interpretation des Kulturerbes für das zeitgenössische Leben. Ziel ist dabei nicht die reine Vermarktung des Kulturerbes als „Event“, sondern dessen Entdeckung als regionale Entwicklungsressource.

In diesem Kontext spielen die Künste als Form der Auseinandersetzung mit (urbaner) Landschaft eine besondere Rolle. Sie können neue Zugänge für breite Bevölkerungsschichten schaffen und die Idee der StadtLandschaft und ihrer potenziellen Qualitäten symbolisch vermitteln. Neue Wege der Kommunikation und des Marketings bieten sich an: „Markenzeichen“ und Labels für ein neues „Design“ der StadtLandschaft können helfen, Bewusstsein zu schaffen und regionale Identität zu vermitteln.

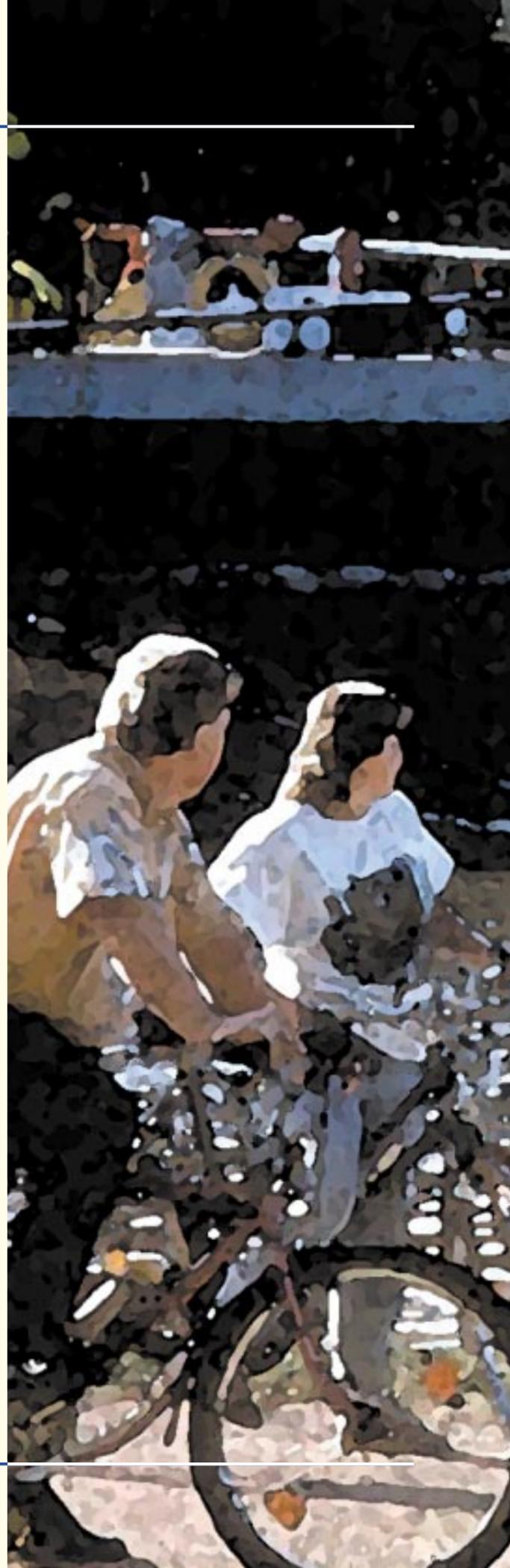
Allerdings werden die Chancen einer regionalen Identitätspolitik maßgeblich durch Akzeptanz und Alltagsfähigkeit, d.h. die Möglichkeiten zur individuellen Aneignung der Raumangebote, bestimmt. Eine wesentliche Voraussetzung hierzu ist, vorhandene traditionelle Identitäten aufzunehmen und in die sich wandelnden Muster von Gesellschaft und StadtLandschaft zu integrieren.

*Changing places is changing lives is changing places ... Räume verändern Lebensverhältnisse - Lebensverhältnisse verändern Räume ... Sozial offene Räume sind Ausgangspunkte und Voraussetzung für soziale Nachhaltigkeit.*

Die (soziale) Zugänglichkeit und Erreichbarkeit sind entscheidende Kriterien für sozial „offene“ Räume, in denen die Menschen ihre Bedürfnisse und Lebensstile zum Ausdruck bringen können. Ziel ist es, unterschiedlichen sozialen Gruppen Räume der Begegnung, der Identifikation und für eine neue Freizeitkultur in der Stadtregion anzubieten. Hierbei sollen traditionelle Lebensweisen und die sich neu entwickelnden Lebensstile gleichermaßen Berücksichtigung finden.

Die Räume müssen dem zunehmenden Kommunikationsbedarf einer sich vernetzenden urbanen Gesellschaft entsprechen und einen Austausch zwischen verschiedenen sozialen Netzwerken fördern. Sozial offene Räume ermöglichen, dass die jeweiligen individuellen wie gruppenspezifischen sozialen und kulturellen Kompetenzen in diese 'Räume' eingebracht werden können und dadurch neue Prozesse durch ‚innovatives Lernen‘ in Gang gesetzt werden können. Voraussetzung dafür ist, dass die Räume sozial nicht eindeutig und abschließend definiert sind. In diesem Kontext können nicht-kommerzialisierte Räume als Teil der StadtLandschaft – auch als Gegengewicht für eine immer stärkere Privatisierung des öffentlichen Raumes – gesichert bzw. geschaffen werden.

Urbane Restrukturierung und ökologische Aufwertung von Flächen eröffnen die Chance, eine aktive Verknüpfung zum sozialen Gefüge der StadtLandschaften herzustellen. Dazu ist nicht nur die Mobilisierung landschaftlicher Potenziale, sondern insbesondere auch die Mobilisierung von Ideen, Wissen und Engagement der Akteure vor Ort vonnöten. Die Suche nach neuen Verbündeten und der Aufbau neuer Netzwerke und Allianzen erzeugt kreative Milieus als Impulsgeber für Veränderung und Innovation.



## Neue Wege... Neue Planungsmethoden: Sozialverträgliches Flächenmanagement

*Ein regionales Flächenmanagement ist als ergänzendes Planungsinstrument für eine sozialverträgliche Entwicklung in neuen StadtLandschaften unverzichtbar.*

Um den sozialen Anforderungen und Aufgaben einer nachhaltigen Entwicklung in den neuen StadtLandschaften gerecht zu werden, bedarf es auch neuer Planungsmethoden. Hierzu zählt die frühzeitige Bereitstellung, gezielte Entwicklung und langfristige Sicherung von regional bedeutsamen Freiräumen durch ein effizientes Flächenmanagement auf regionaler Ebene, das den Einsatz klassischer, formaler Planungen kontinuierlich begleitet. Gezielte Maßnahmen der Flächensteuerung mit formalen Instrumenten und ergänzende konsensbildende, informelle Planungsprozesse sollen den Einsatz von knappen Flächen- und Finanzressourcen zielgerichteter, bedarfsgerechter und effizienter gestalten. Die Planungsgemeinschaft Rheinpfalz hat im Rahmen des Projekts hoheitliche und konsensuale Verfahren, Methoden und Instrumente des freiraumbewahrenden und damit sozialverträglichen Flächenmanagements vergleichend untersucht und deren Zweckmäßigkeit überprüft. Daraus wurden sechs Schlüsselmerkmale sowie näher konkretisierende Kriterien abgeleitet, die den Rahmen für eine praxisingerechte Ausgestaltung eines regionalen, kooperativen Flächenmanagements bilden.



*Sozialverträgliches Flächenmanagement in StadtLandschaften braucht interkommunale Kooperation; die Zusammenarbeit sollte über verbindlich institutionalisierte Organisationsstrukturen etabliert und verstetigt werden sowie ein breites Spektrum an Beteiligten einbeziehen.*

Flächenmanagement in neuen StadtLandschaften umfasst komplexe Steuerungsprozesse, die nur über Konsensfindung und Kooperation optimiert werden können. Zur Bewältigung der Aufgabenstellung müssen Organisationsstrukturen aufgebaut werden, die eine kontinuierliche Zusammenarbeit von unterschiedlichen Interessengruppen in einer Entscheidungs- und Verantwortungsgemeinschaft sichern (kooperative Planungsverfahren). Der notwendige Grad der Institutionalisierung ergibt sich dabei aus der konkreten Zielsetzung, der räumlichen Ausdehnung und der Anzahl der Beteiligten.

„Weiche“ Kooperationsmodelle, die bestehende Strukturen in Form von informellen Gesprächskreisen oder gemeinsamen Planungen nutzen, können die Fülle der Aufgaben des Flächenmanagements nicht bewältigen und kommen für die Etablierung eines regional ausgerichteten Managementprojekts nur als Interimslösungen in Frage. Verlässlichkeit, Kontinuität, aber auch Sicherheit in Bezug auf die Umsetzung von Beschlüssen werden z.B. für die Umsetzung des Regionalen Landschaftsparks Rhein-Neckar-Pfalz von großer Bedeutung sein. Auch der immense Aufwand an offensiver Kommunikation, Vermittlungs- und Moderationstätigkeit erfordert verbindlich institutionalisierte Organisationsformen. Daher sollte das überörtliche Flächenmanagement durch den Aufbau von „Multi-Akteur-Systemen“ mit vertraglicher Absicherung verstetigt werden.

*Öffentlich-rechtliche Modelle können ebenso wie privatrechtliche Modelle geeignet sein.*

Für eine verbindliche Institutionalisierung eignen sich einerseits öffentlich-rechtliche Modelle, wie z.B. der zur Umsetzung des Regionalparks Döberitzer Heide in Berlin - Brandenburg gegründete Zweckverband. Diese benötigen zwar in der Regel einen langwierigen Gründungsprozess, können dafür aber grenzüberschreitend hoheitliche Aufgaben übernehmen.

Privatrechtliche Modelle, wie der Verein oder die (gemeinnützige) GmbH sind zwar in dieser Hinsicht nicht geeignet; andererseits lassen sich diese schnell und herausgelöst aus der Verwaltung gründen. Die uneingeschränkt mögliche Beteiligung von Gesellschaftern ist ein weiterer Vorteil. Da der Durchführungsaspekt bei der Umsetzung von Freiraumprojekten eine entscheidende Rolle spielt, hat sich insbesondere das Modell der sogenannten Ausführungsgesellschaften bewährt: Zur Projektrealisierung gründen mehrere „Parkgemeinden“ sowie Dritte eine vertragliche Partnerschaft in Form einer GmbH und gewährleisten die Finanzierung durch eine festgelegte jährliche Umlage. Die Rechtsform der GmbH ermöglicht dabei ein flexibles Projektmanagement und schnelle Entscheidungswege, da starre bürokratische Hürden wegfallen. In diesem Zusammenhang ist auf die örtliche Verankerung der Gesellschaft zu achten. Die Nähe zur Maßnahme und damit zum Eigentümer trägt entscheidend zur Sicherung des Grunderwerbs bei.

*Einzelfallgerechte Organisationsformen sind ein Erfolgsfaktor*

Allgemein gilt, dass handlungsfähige, flexible und regional akzeptierte Organisationsformen nur entstehen können, wenn sie dem Einzelfall gerecht werden und spezifische politische und sozio-ökonomische Aspekte vor Ort einbeziehen sowie gerechte Kosten- und Nutzenverteilungen erzielt werden. So können etwa starke interkommunale Konkurrenzen gemeindeübergreifende Lösungen verhindern. Zu den maßgeblichen zu berücksichtigenden



Faktoren zählen auch die Verfügbarkeit der jeweiligen Grundstücke und die spezielle ökonomische Situation der Landwirtschaft. Besonders bei bestehender Flächenknappheit ist der Druck seitens der Landwirtschaft gegen regionale Flächenmanagementansätze groß.

**Flächenmanagement bedarf einer kontinuierlichen und intensiven Informations-, Überzeugungs- und Sensibilisierungsarbeit; der Partizipationsprozess soll in ein regionales Netzwerk münden, das die vielschichtigen Interessen der Akteure abstimmt.**

Die zunehmenden Konflikte um die Raumnutzung und die daraus resultierende „Not in my backyard“- Politik machen die Mitwirkungsbereitschaft der maßgebenden Akteure zum konstitutiven Element für den Prozess des Flächenmanagements. Die Umsetzung muss stärker als bisher diskursiv und kooperativ unter Partizipation aller Betroffenen erfolgen. Die Förderung des freiwilligen „Mitmachens“ muss die dirigistischen Maßnahmen ersetzen. Auf übergemeindlicher Ebene müssen kooperative Instrumente wie Runde Tische, Städtenetze oder regionale Abstimmungsforen mit Kompensationslösungen für die negativ Betroffenen eingerichtet werden, um einen kontinuierlichen und intensiven Kommunikationsprozess in Gang zu setzen.

Die interdisziplinäre Betrachtungsweise soll im Vordergrund stehen und möglichst frühzeitig zu einem Interessen- und Lastenausgleich beitragen. Typischerweise sind wichtige Teilnehmer für die Umsetzung des Flächenmanagements die Kommunen, die Landwirtschaft, die Flurbereinigung (für die Beschaffung und Ordnung des Bodens zuständig), der Naturschutz, die Wasserwirtschaft (wenn z.B. die Hochwasserproblematik eine Flächenneuordnung erforderlich macht) oder die Umweltämter (wenn z.B. die Rekultivierung einer Kiesfläche ansteht). Zusätzlich müssen weitere „Unterstützergruppen“ bzw. Multiplikatoren (örtliche Vereine, Verbände, Institutionen) möglichst vieler gesellschaftlicher Interessengruppen gefunden und auf das gemeinsame Projekt ausgerichtet werden.

Ein entscheidender Aspekt ist auch die frühzeitige Einbeziehung der Grundstückseigentümer. Hier stellt insbesondere der Umgang mit der Landwirtschaft ein schwieriges Problem der Akzeptanzschaffung dar: Die Landwirte sind primär Betroffene der fortschreitenden Suburbanisierung in den StadtLandschaften und befürchten durch Freiraumkonzepte weiteren Flächenverlust. Der neue Flächennachfrager für ein Projekt im Außenbereich wird als Konkurrent angesehen, insbesondere weil sich der Großteil der Flächen nicht im Besitz der Landwirte befindet und lediglich gepachtet ist. Hier muss ein umfassender Informationsaustausch stattfinden. Vor diesem Hintergrund hat sich im Regionalpark Rhein-Main die Bildung von Arbeitskreisen mit den Landwirten als nützlich erwiesen.

**Flächenmanagement bedient sich eines umsetzungsorientierten regionalen Leitbildes, dessen Realisierung sukzessive über Projektbausteine erfolgt.**

Die systematische Verknüpfung von Planung und Umsetzung gehört zu den zentralen Zielen eines Flächenmanagements. Die stärkere Handlungsorientierung der Planung soll durch die Umsetzung regional bedeutsamer Leitprojekte zum Ausdruck kommen. Dazu müssen die bisher nur abstrakt vorhandenen regionalen Grünzüge in der Regionalplanung mit Assoziationen verbunden und für die Bevölkerung konkret erfahrbar gemacht werden. Die Freiräume sollen sich im Rahmen eines qualitativen Flächenmanagements sowie durch eine aktive Entwicklung, Gestaltung und Vernetzung zu einem kollektiven Gut entwickeln, das sich in das Bewusstsein der Bürger einprägt. Gute Beispiele sind mit den Regionalparks im Umland von Berlin, im Rhein-Main Gebiet oder in London entstanden. Die Einbindung der Flächen und ihrer Funktionen in ein räumliches Gesamtkonzept bildet die gemeinsame Grundidee. Im Folgenden können dann Einzelprojekte „bausteinartig“ angegangen und in das Gesamtsystem integriert werden. Die einzelnen Konzepte orientieren sich dabei in unterschiedlichem Maße an vorhandenen formellen, informellen Planungen und raumbedeutsamen fachplanerischen Vorgaben.

**Um einen Konfliktausgleich zu erreichen, sind bereits auf überörtlicher Ebene Kompensationsräume anzubieten.**

Die frühzeitige Konfliktbewältigung mit einem gerechten Interessenausgleich muss Ziel des regionalen Leitprojektes sein. Hierzu zählt insbesondere auch die Einführung von Kompensationsregelungen im regionalen Bezugsrahmen. Hier sind innovative Modelle, wie das rechnergestützte Kompensationsmodell des Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar weiterzuentwickeln.

**Flächenmanagement baut ein vernetztes, räumlich übergeordnetes Datensystem auf.**

Die Postindustrialisierung hat in den StadtLandschaften ein riesiges Potenzial an innerstädtischen oder innerstadtnahen Reserveflächen, wie ehemalige Militärfelder, großflächige Verkehrsflächen, Rekultivierungsflächen oder Industriebrachen hinterlassen. Dieser Trend wird sich mit anderen Branchen und Produktionszweigen weiter fortsetzen. Zur „grünen“ Reaktivierung dieser Reserven ist bereits auf regionaler Ebene eine gesteuerte Flächennutzung mit transparenten Planungs- und Standortentscheidungen anzustreben. Dies setzt eine vorausschauende und gezielte Erfassung aller Informationsgrundlagen über die Flächen voraus. Die regionsweite Betrachtung erfordert die Einrichtung von interkommunalen bzw. regionalen, GIS- gestützten Datennetzwerken. Dabei gilt es, die auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen vorhandenen Ansätze, wie die weit verbreiteten kommunalen Brachflächenkataster, städtische Kompensationskataster (z.B. in der Stadt Ludwigshafen) oder die auf nationalstaatlicher Ebene existierende „Nationale Flächennutzungsdatenbank“ in England, heranzuziehen und zu vernetzen. Die Vernetzung dieser Daten über die Einrichtung von zentral geführten rechnergestützten digitalen Flächeninformationssystemen muss Bestandteil des Flächenmanagements werden.

**Flächeninformationssysteme erlauben das frühzeitige Erkennen von Entwicklungspotenzialen**

Mit der Erstellung von solchen regionalen Systemen lässt sich eine Art „Frühwarnsystem“ aufbauen, das mit dem Erkennen von nicht-, zwischen-, unter- oder fehlgenutzten Flächen einen zeitnahen Rückgriff auf Flächenpotenziale ermöglicht. Als hauptsächliche Schwierigkeiten stellen sich hierbei die ökonomische und effiziente Zusammenführung der Daten sowie die Datenschutzproblematik dar. In der Regel liegen sämtliche Informationen über die Flächen für eine solche Potenzial-Auswertung vor, oft aber verstreut in den zuständigen Dienststellen, in unterschiedlichen Formaten sowie mit technischen und formalen Barrieren versehen. Eine wichtige Aufgabe wird daher im Aufbau geeigneter Schnittstellen liegen.

Je nach Eignung hinsichtlich Eigentumsverhältnissen, Lage, Entwicklungskosten, Erschließungsaufwand oder Nutzungsdruck lassen sich die Flächen nach ihrer Erfassung in ein zeitlich abgestuftes Prioritätenraster einfügen, was eine gezielte und bedarfsgerechte Flächeninanspruchnahme ermöglicht.

**Flächenmanagement stützt sich auf eine Umsetzungsstrategie, die kommunale und sektorale Instrumente einbezieht.**

Ein nachhaltiges Flächenmanagement erfordert den zielgerichteten und intelligenten Einsatz aller zur Verfügung stehenden Umsetzungsstrategien. Dabei sind kommunale und regionale Planungsinstrumente ebenso zu berücksichtigen wie die Gesamtheit des heute weitgehend noch rein sektoral eingesetzten Instrumentariums, wie das kommunale Bodenmanagement für eine Bevorratung von Wohn- und Gewerbeflächen, das Flurbereinigungsverfahren oder freiwillige Tauschverfahren im Rahmen der ländlichen Bodenordnung. Diese können in ein interdisziplinär angelegtes Flächenmanagement äußerst nutzbringend integriert werden.

**Regionales Projektmanagement muss über vertraglich geregelte Verteilungsschlüssel „Win-Win-Situationen“ schaffen und einen gerechten Kosten-Nutzen-Ausgleich erzielen.**

Als bedeutendes Instrument hat sich der Aufbau von Flächenpools bzw. Bodenfonds etabliert. Als Beispiel kann die sogenannte Eingriffs - Ausgleichsregelung im Rahmen des deutschen Naturschutz - und Planungsrechts dienen, nach der Kompensationsflächen erworben werden können, die für einen Ausgleich der ökologischen (negativen) Folgen aus der Realisierung von Planungsvorhaben eingesetzt werden. Frühzeitig bereitgestellt, können diese Flächen längst vor der Realisierung der umweltbelastenden Vorhaben gebündelt zur Realisierung von Maßnahmen eines übergeordneten Freiraumkonzepts eingesetzt werden; so ist dies z.B. bei der Umsetzung des Pilotprojektes Flörsheim-Hattersheim-Hochheim durch die Regionalpark Rhein-Main GmbH geschehen. Die „Dienstleistung“ eines Flächenpools kann verschiedene Reichweiten aufweisen. Gemeindeübergreifende Lösungen bilden im Vergleich zu kommunalen Lösungen, wie dem Ökokonto der Stadt Ludwigshafen, aber noch die Ausnahme. Beim „Interkommunalen Kompensationsmanagement“ des Städtequartetts Damme, Diepholz, Lohne und Vechta, ist dies gelungen.

Hier wurde mittlerweile eine für die Grundstücksbereitstellung verantwortliche eigenständige Flächenagentur gegründet. Das Haupthindernis für interkommunale Poollösungen stellt meist ein nicht regelbarer Finanzausgleich zwischen den Akteuren dar. Ausgleichszahlungen zwischen den Kommunen werden zum jetzigen Zeitpunkt als zu kompliziert angesehen. Um diesen Problemen bereits im Vorfeld zu begegnen, müssen vertragliche Regelungen gefunden werden, die versuchen müssen, alle Akteure zu Gewinnern werden zu lassen. Auf regionaler Ebene bieten sich hier sogenannte Raumordnerische Verträge an.

**Allianzen müssen eingegangen und besonderer Wert auf kommunale Initiativen im Sinne des „Bottom-up“ Prinzips gelegt werden.**

Die Flächenpools sollten auch für Dritte geöffnet werden. Beim Bau von großen Infrastrukturprojekten, wie dem Neubau einer ICE-Strecke durch die Deutsche Bahn AG oder dem Autobahneubau durch den Bund, werden großflächige Kompensationsflächen für den Ausgleich der Umweltbelastungen benötigt.

Große Unternehmen verfügen z.T. über erheblichen, nicht mehr benötigten Grundbesitz. Die Möglichkeiten, diese Potenziale frühzeitig zu erkennen sowie das Einbeziehen der großen Grundbesitzer sollten als wichtiger Vorteil des Flächenmanagements genutzt werden. Die Verhandlungen mit einem großen Eigentümer gehen natürlich zügiger voran als das zeitintensive Auseinandersetzen mit vielen Einzeleigentümern. Diese Vorgehensweise verhalf beispielsweise dem Regionalpark Rhein-Main zu umfangreichen Flächenbereitstellungen durch die Hoechst AG.

Die frühzeitige und intensive Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Akteuren und der Privatwirtschaft stellt ein weiteres bedeutsames Instrument des Flächenmanagements dar. Im Rahmen der durch die Postindustrialisierung hervorgerufenen Konversionsmaßnahmen haben bereits einige Public-Private Partnership-Ansätze (PPP) zum Erfolg geführt. Man kann davon ausgehen, dass sich die Nutzungsaufgabe von weiteren großen Flächenarealen künftig fortsetzen wird. So werden sich Bahn und Post von nicht mehr benötigten Flächen trennen und diese der Stadtentwicklung zur Verfügung stellen. Aus der Kooperationsbereitschaft zwischen den Akteuren können auch hier Synergieeffekte entstehen und Flächen in Pools gesammelt und nutzbar gemacht werden. Ein Pilotprojekt aus der Praxis stellt das sogenannte Bahnhof- Standorte- Programm in der Region Rhein-Neckar dar: an ausgewählten Standorten werden zur städtebaulichen Aufwertung der Bahnhofsgelände disponible Bahnflächen ermittelt, in einem Pool zusammengefasst und an Investoren veräußert. Über Mobilisierungsinstrumente, wie städtebauliche Verträge und unter Umlage der Entwicklungskosten können dann multifunktionale Räume entwickelt werden, die Arbeiten, Wohnen und Freizeit innerhalb von schnell erreichbaren, integrierten Standorten ermöglichen.

Kontraktmanagement und PPP können auch bei der Realisierung von Freiraumkonzepten sowie der späteren Pflege und Erhaltung der Flächen zum Tragen kommen. Da die Erhaltungsinvestition ein schwieriges Problem des Flächenmanagements darstellt, könnten Landwirte mit den Pflegemaßnahmen betraut werden. Aufgrund ihrer Ortskenntnis, ihres Maschinenbestandes, sowie ihrer Kontrollfähigkeit durch die Ortspräsenz sind sie meist hervorragend geeignet, um entstehende Entwicklungs- und Pflegeleistungen zu übernehmen. Die Leistungen müssen aus Fördermitteln finanziert werden. Die Vermittlung der Flächen könnte z.B. mittels zentral geführter Grundstücksbörsen erfolgen. Entscheidende Rolle spielt auch hier, das sich ein Interessenausgleich einstellt: die Freiflächen werden gepflegt und die Landwirte erschließen sich Einkommensnischen.

**Flächenmanagement bedarf einer Kombination aller potenziell zur Verfügung stehender Finanzierungsmöglichkeiten; das „Social Sponsoring“ der Privatwirtschaft gewinnt dabei zunehmend an Bedeutung.**

Die Suche nach geeigneten Finanzierungsquellen spielt eine gewichtige Rolle für das Flächenmanagement. Da die anfallenden Kosten für Anschubfinanzierung, Planungsleistungen, Flächenerwerb oder Personalbedarf in der Regel beträchtlich sind, wird der mögliche Aktionsrahmen entscheidend durch die finanziellen Möglichkeiten bestimmt. Es hat sich gezeigt, dass nur eine Kombination aller Finanzierungsmöglichkeiten zum Erfolg führt. Die gesamte Bandbreite der potenziell zur Verfügung stehenden Finanzmittel sollte berücksichtigt werden. Hier können auch neue Instrumente zum Einsatz kommen, wie die Refinanzierung von Ausgleichsmaßnahmen oder revolvingende Bodenfonds, die Flächen mit Fondsmitteln erwerben, entwickeln und dann an Investoren weiter verkaufen.

Ohne die finanzielle Beteiligung von Kommunen, Verbänden, Fördervereinen und Privaten ist das Flächenmanagement zum Scheitern verurteilt. Insbesondere die Unterstützung durch private Unternehmen über Sponsoring, Spenden oder Partnerschaften birgt ein großes finanzielles Potenzial. Ein Beispiel stellt der Umweltfonds der Flughafen Frankfurt AG dar. Im Rahmen des „Social Sponsoring“ werden finanzielle Mittel zur Umsetzung des Regionalparks Rhein-Main bereitgestellt. Die Spendenbereitschaft der Betriebe hängt oft davon ab, inwieweit das geplante Projekt zur Imageförderung beitragen kann. Das Akquirieren von Fördermitteln der öffentlichen Hand sowie die Nutzung von sonstigen indirekten Finanzierungsquellen, wie Grundwasserabgaben oder Toto-Lotto Erträge, die z.B. für den Regionalpark Rhein-Main genutzt wurden, zeigen weitere zielführende Finanzierungswege auf.

## Neue Wege... Neue Planungsverfahren: Kooperative Planung

**Unser Verständnis von kooperativer Planung: Gemeinsam entscheiden – gemeinsam handeln**

Kooperative Planungsverfahren lassen sich als prozessuale und institutionelle Antwort auf die Herausforderungen der neuen StadtLandschaften verstehen. In Planungstheorie und - praxis besteht eine große Übereinstimmung über die Notwendigkeit, eine neue „Planungskultur“ auszubilden. Kooperative Planung in unserem Sinne ist eine spezielle und vergleichsweise anspruchsvolle, institutionalisierte Form der Zusammenarbeit im Rahmen dieses Wandels der Planungskultur.

Bei aller Zustimmung zur Idee einer wachsenden Bedeutung kooperativer Planungsverfahren besteht dennoch weitgehend Unsicherheit darüber, was denn kooperative Planung im Speziellen ausmacht. Nötig ist also ein tragfähiger Begriff und ein gemeinsames Begriffsverständnis. Dazu wurde ein konzeptioneller Rahmen für kooperative Planung entwickelt.

Kooperative Planung bezeichnet als Kurzbegriff einen Planungsprozess, der auf ein institutionelles Arrangement der Zusammenarbeit gegründet ist. Dieses zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- eine zielorientierte, freiwillige Zusammenarbeit,
- die Beteiligung von (mindestens zwei) autonomen Akteuren,
- die Einbeziehung möglichst aller interessierten und betroffenen Akteure (stakeholder),
- definierte Felder gemeinsamen Handelns (Strategien und Projekte),
- gemeinsame Formulierung konkreter Aufgabenstellungen (Handlungsorientierung),
- Aufgabenstellungen, die jenseits der Kompetenzen und Handlungsfähigkeit jedes einzelnen Akteurs liegen (Grenzüberschreitungen),
- die Koordination der divergierenden Interessen durch faire Verhandlungen,
- das Prinzip der „gleich langen Spieße“: gleicher und freier Zugang zu Wissen und Informationen, Ausgleich von Unterschieden in der Verfügbarkeit von Ressourcen, in den Möglichkeiten zur Artikulation und Durchsetzung von Interessen,
- das Befolgen gemeinschaftlich festgelegter Regeln (Prinzipien) partnerschaftlichen Verhaltens (Diskursregeln),
- der Verzicht auf die Anwendung von Machtmitteln und/oder regulativer Instrumente innerhalb der Kooperation,



- die Anwendung des Konsensprinzips als Entscheidungsregel,
- Selbstbindung der Beteiligten an gefundene Entscheidungen, nicht Außenwirkung auf unbeteiligte Dritte,
- gesuchte Lösungen (Strategien, Aktionen, Projekte) dienen dem wechselseitigen Vorteil aller Beteiligten,
- die primäre Mobilisierung von eigenen, internen Ressourcen und Synergieeffekten; erst sekundär gilt es, externe Ressourcen zu nutzen,
- die gemeinsam verantwortete Umsetzung der gefundenen Konsenslösungen, Aktionen und Projekte, einschließlich eines Instrumentariums der Überwachung und Steuerung.

#### **Kooperation unterscheidet sich deutlich von anderen Koordinationsformen**

Diese Merkmalliste macht deutlich, dass sich Kooperation deutlich von anderen Formen der Koordination wie Hierarchie, insbesondere von formalen, regulativen Planungsverfahren oder marktformiger Koordination unterscheidet. Sie macht auch deutlich, dass Kooperation voraussetzungsreich ist. Die Wesensmerkmale von Kooperation widersprechen zum Teil der üblichen beruflichen, politischen Praxis und sind den Kooperationspartnern fremd, ungewohnt und müssen erst eingeübt werden; ein Grund dafür, dass Kooperation ein anspruchsvolles Instrument ist. Gleichzeitig liegt in der Tatsache, dass in der kooperativen Planung vieles (alles?) anders ist als sonst, ein Schlüssel zu ihrer besonderen Leistungsfähigkeit.

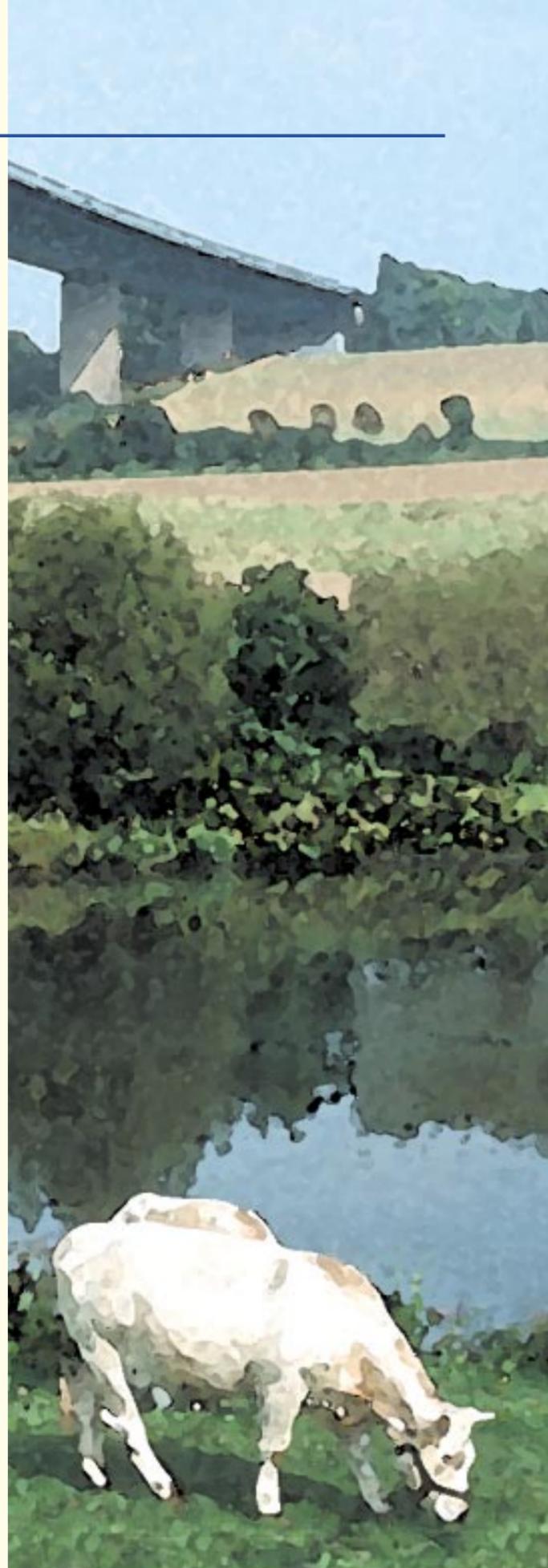
In der Praxis zeigt sich, dass häufig von Kooperationen oder Partnerschaften in der Planung gesprochen wird, obwohl deutliche Abweichungen von diesen Kriterien bestehen. So werden fließende Übergänge zur kooperativen Planung gefunden.

Um Enttäuschungen im Planungsprozess zu vermeiden und das kategorisch Andere der kooperativen Planungsverfahren zu verstehen und zu nutzen, sollte jedoch immer versucht werden, ein „sauberes“ Modell von Kooperation zu verwirklichen. Eine Vermengung von unterschiedlichen „Spielregeln“ führt rasch zu Demotivation und Scheitern der Zusammenarbeit.

#### **Die Phänomene der neuen StadtLandschaften machen kooperative Planung unausweichlich**

Die Notwendigkeit, kooperative Planungsverfahren anzuwenden, ist selbstverständlich nicht auf die spezifischen Aufgabenstellungen unserer neuen StadtLandschaften beschränkt. Aber mit ihnen verknüpft sind vielfältige Gründe dafür – hier nur stichwortartig – zu nennen:

- die kontinuierliche Vergrößerung der Aktionsräume und funktionalen Verflechtungsräume,
- der Bedeutungszuwachs der regionalen Ebene im Zuge der gleichzeitigen Prozesse der Globalisierung, Regionalisierung und Lokalisierung,
- die entstehende feinteilig verwobene Netzwerkstruktur der StadtLandschaften,



- die schwindende Gestaltungsfähigkeit rein administrativer und politischer Gremien,
- die wachsende Ausdifferenzierung der Gesellschaft – mit zunehmender Verschiedenheit der artikulierten Bedürfnisse,
- die Pluralisierung und Fragmentierung der stadtreionalen Gesellschaft,
- der Wertewandel, Individualisierung und zunehmende Demokratisierung,
- eine Ausrichtung am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung.

#### **Neuartige, komplexe Aufgaben erfordern kooperative Ansätze**

Typische, neuartige Aufgabenstellungen der Raumplanung in unseren neuen StadtLandschaften sind komplex, unübersichtlich, räumliche und sektorale Grenzen der Wahrnehmung und Handlungskompetenzen überschreitend. Kein Akteur allein ist „zuständig“, keiner allein handlungsfähig. Die Probleme überlagern sich sachlich und räumlich, sie fordern integrierte, intersektorale Ansätze. Lösungsansätze sind zu Beginn häufig nicht offensichtlich und müssen erst im Planungsprozess gemeinsam gefunden werden. Ohne Kooperation besteht eine Handlungsblockade, ist die Mobilisierung der Potenziale dieser Räume, wie sie in den Pilotprojekten zu neuen Planungskonzepten beispielhaft herausgearbeitet wurden, nicht möglich. Unsere Pilotprojekte stellen deshalb gute Beispiele für diesen komplexen Aufgabentyp dar, z.B.:

- im Ruhrgebiet soll aus den Flächen eines ganzen regionalen Abwassersystems, das in offenen Kanälen fließt, ein zusammenhängender Landschaftsraum mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten wiedergewonnen werden,
- im Saarland geht es darum, die Folgen des Industriezeitalters in der Landschaft mit Hilfe eines integrierten Konzepts eines grenzüberschreitenden Regionalparks zu überwinden,
- im Süden Luxemburgs sollen große Industriebrachen revitalisiert werden; dabei sind Aufgaben der ökonomischen und sozialen Regionalentwicklung zu verknüpfen mit ökologischen Aufgaben der Landschaftsgestaltung; zugleich soll die Regionalisierung (Regional Governance) erstmalig institutionalisiert werden,
- in London sollen Freiräume von regionaler Bedeutung so entwickelt werden, dass sie einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität der Regionsbevölkerung leisten können.

Neben dem Druck komplexer Problemlagen, die als „Push-Faktoren“ wirken, fördern auch ihre Chancen und Potenziale als „Pull-Faktoren“ den Trend zu einer zunehmenden Anwendung kooperativer Planungsverfahren: die Chancen der Überwindung von Handlungsbarrieren, die Minderung von Entscheidungs- und Umsetzungsrisiken durch das Zusammenwirken der Akteure, die Bündelung der Ressourcen und daraus mögliche Rationalisierungs- und Synergieeffekte. Häufig sind Kooperationen auch die einzige Möglichkeit, bestehende (politische) Pattsituationen und Entscheidungsblockaden aufzulösen.

#### **Kooperative Planung verknüpft handlungsorientiert Strategien und Projekte**

Die Verknüpfung von konkreten Projekten – häufig „verschachtelt“ in komplizierten Projekthierarchien und Projektfamilien, mit inhaltlichen bzw. zeitlichen Staffelungen in Leitprojekten und Pilotprojekten – mit übergreifenden Strategien und Visionen scheint einer der Erfolgsfaktoren für die kooperative Planung auf der regionalen Planungsebene zu sein. Dabei werden Strategie- und Projektentwicklung nicht mehr – wie im klassischen Planungsmodell – sequenziell bearbeitet, sondern gleichzeitig, sich wechselseitig ebenso bedingend wie fördernd, bearbeitet und in iterativen Rückkopplungsschritten überprüft, ergänzt und erneuert.

#### **Neue Akteure treten in die politische Arena**

Wesentlich für kooperative Planungsansätze ist die (möglichst vollständige) Einbeziehung der (regelmäßig zahlreichen) Interessierten und Betroffenen (im Sinne des „Stakeholder“-Konzepts) in die Entscheidungsprozesse, ihre Vorbereitung und ihre Umsetzung. Im Vergleich mit klassischen hoheitlichen Planungen treten dabei „neu“ in die politische Arena: private Akteure, Verbände und zivilgesellschaftliche Organisationen sowie Nicht-Regierungs-Organisationen. Typisch ist auch die Herausbildung neuer Akteure, die eigens für die Arbeit in der kooperativen Beziehung geschaffen werden: Regionalbüros, Projektagenturen, Regionalkonferenzen, Bürgerorganisationen, Fördervereine, Beratungsbüros etc., die auch in unseren Pilotprojekten zu finden sind.

#### **Beteiligung nach dem Stakeholder-Konzept**

Im Sinne des Konzepts der sozialen und politischen „Inklusion“ richtet sich kooperative Planung potenziell an alle interessierten und betroffenen Akteure („Stakeholder“), die im konkreten Fall angesprochen sind. Ob sie das Angebot zur Kooperation nun annehmen oder nicht, ist ihre – freiwillige – Entscheidung. Erfahrungen – auch aus unseren Pilotprojekten – zeigen aber, dass es sinnvoll ist, die Beteiligtenstruktur an kooperativen Verfahren auf die „relevanten Akteure“ zu beschränken, das sind diejenigen, die sach-notwendig über die zu entscheidenden Punkte im Konsens eingebunden werden müssen. Es gibt keine Formel für die richtige Beteiligung. In jedem Einzelfall sind die exakte Formulierung der Aufgabenstellung und die passende Abgrenzung der Beteiligten neu zu klären und auszuhandeln. Entscheidend scheint dabei zu sein, dass die Kooperation entsprechend dem Kriterium der Selbstbindung an die im Konsens gefundenen Ergebnisse nicht über Dritte, nicht Beteiligte mitentscheidet (denn dazu fehlt ihr jede Legitimation).

**Grenzüberschreitende Beteiligungsstrukturen spiegeln die Komplexität der Aufgaben**

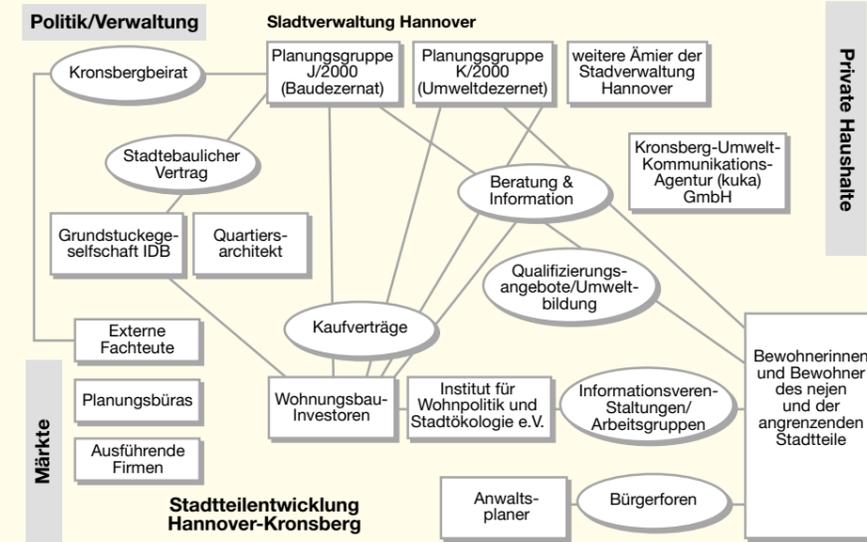
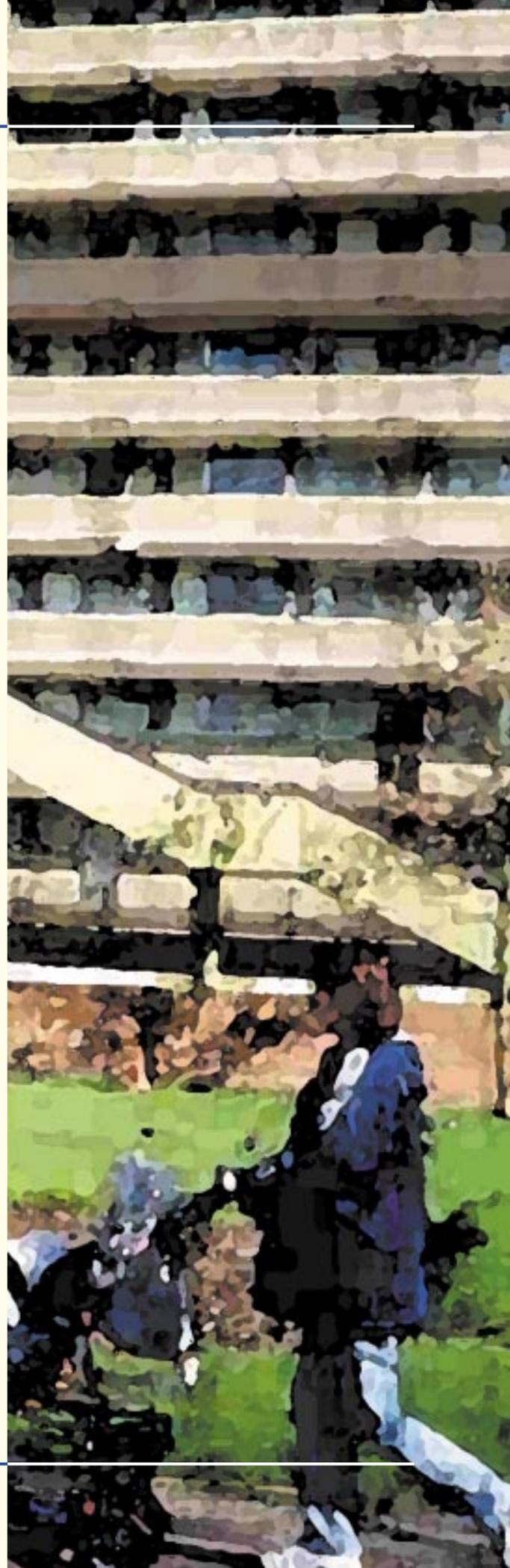
Typisch, und für viele Akteure eine neue Erfahrung, ist auch, dass kooperative Planung eine „grenzüberschreitende“ Beteiligung erforderlich macht. Das gilt zum einem für räumliche Grenzen: kommunale, aber auch Provinz- und Ländergrenzen, auch nationale Grenzen werden aufgrund gleicher Problemlagen und grenzüberschreitender funktionaler Verflechtungen überschritten. Für europaweit relevante Themen (wie unser Interreg-Projekt selbst beweist) ist auch eine transnationale Kooperation nicht direkt benachbarter Räume zunehmend notwendig. Aber auch weitere, nicht räumliche Grenzen, werden typischerweise in kooperativer Planung überschritten: Grenzen zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen, zwischen Politik und Verwaltung, zwischen den Sphären von privaten und öffentlichen Akteuren, zwischen verschiedenen Aufgabenfeldern und zwischen verschiedenen Fachdisziplinen.

**Direkte und aktivierende Formen der Bürgerbeteiligung gewinnen an Bedeutung**

Eine zunehmende Bedeutung für den Erfolg und die Zielgruppen-Gerechtigkeit von Planungen kommt der direkten Einbindung von Bürgern zu. In vielen Fällen ist dabei der Einsatz gezielter, aktivierender und fördernder Beteiligungsformen notwendig, die zu kooperativen Planungsverfahren führen. Auch Hilfen zur bürgerschaftlichen Organisation und Unterstützung des zivilen Engagements können Bedingung für eine erfolgreiche Beteiligung sein. In allen Ländern gibt es eine breite Palette von Instrumenten der aktivierenden Bürgerbeteiligung. Der Erfahrungsschatz ist jedoch auf regionaler Ebene noch relativ gering und sehr unterschiedlich. In allen beteiligten Ländern und den durchgeführten Pilotprojekten wird die Notwendigkeit und Wünschbarkeit einer Erweiterung und Intensivierung der direkten Bürgerbeteiligung formuliert.

**Kooperation fordert maßgeschneiderte Organisationsformen**

Die möglichen und realisierten Organisationsformen für kooperative Planung zeigen ein äußerst vielfältiges Bild. In der Regel sind sie wegen der Vielzahl der zu beteiligenden Stellen und vielfältiger, miteinander verknüpfter Aufgaben notwendigerweise relativ komplex aufgebaut. Eine einzige neue Organisationseinheit entspricht üblicherweise nicht den Bedürfnissen einer kooperativen Arbeitsweise. Typisch ist vielmehr eine Netzwerkstruktur der Organisation.



Organisationsformen kooperativer Planung: Das Beispiel Hannover- Kronsberg (Quelle: Selle, Klaus et al (Hrsg.). Siedlungen bauen, Quartiere entwickeln, Dortmund 2000, S. 206)

Kooperative Strukturen zeigen eine starke Tendenz zu dynamischen Veränderungen im Prozessverlauf. Eine „wachsende“ Organisationsform ist häufig anzutreffen und empfehlenswert. Sie geht von einfachen Modellen (wie Runden Tischen, offenen Foren) aus und findet im weiteren Verlauf, mit wachsenden Koordinationsansprüchen und zunehmender Konkretisierung von Aktionen und Projekten, zu höher organisierten Formen der Institutionalisierung. Am oberen Ende der Organisationsformen von Kooperation sind dann rechtlich selbstständige kooperative Unternehmen (Joint Ventures) und sogar regelrechte Konzernstrukturen zu finden. Neuartig ist auch, dass häufig Organisationsformen gefunden werden, die in Abhängigkeit von ihrer Aufgabe als „Task Force“ nur eine befristete Zeit existieren sollen. Immer gilt es, die passende, maßgeschneiderte Organisationsform mit den (potenziell) beteiligten Akteuren gemeinsam zu finden.

**Für das Management von Kooperation gibt es keinen Königsweg**

Wie nun lassen sich kooperative Planungsverfahren erfolgreich managen? Zu dieser Frage besteht ein erheblicher Beratungsbedarf. Die Erwartung, dass ein Kanon von generell „richtigen“ Antworten abgeleitet und klare Empfehlungen ausgesprochen werden könnten, muss aber – nicht gänzlich unerwartet – enttäuscht werden. Die Vielzahl von Hinweisen und Empfehlungen aus Literatur, eigener und fremder Praxis lässt sich nicht auf wenige zentrale Kriterien und Themen „verdichten“. Auch kleine und kleinste Hinweise scheinen potenziell wichtig zu sein und können jeweils im Einzelfall für den Erfolg oder Misserfolg eines kooperativen Verfahrens entscheidend sein. Mehr noch: Die gefundenen Hinweise und Empfehlungen sind in sich widersprüchlich und kennzeichnen typische Dilemma-Situationen.

Daraus sind zwei grundlegende Einsichten zu gewinnen:

- Es gibt keinen Königsweg für die Gestaltung von Kooperation. Jeder Fall ist ein Einzelfall, der maßgeschneiderte Lösungen benötigt, die auch die Verschiedenheit der beteiligten Personen berücksichtigen, denn das Funktionieren von Kooperation hängt letztlich vom Engagement und der Motivation von Menschen ab auch dann, wenn sie im Auftrag einer Institution tätig werden.
- Das Management von Kooperation ist der Versuch, einen offenen, dynamischen Prozess zu steuern, der mit einer Reihe von typischen Dilemmata produktiv und flexibel umgehen muss. Das geht nur in einem gemeinsamen Lernprozess.

**Die richtigen Fragen stellen: prozessorientierte Beratung**

Ist es daher unmöglich, das Management von Kooperation zu beraten? Ist angesichts der Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten und wegen der notwendigen Einzelfallgerechtigkeit letztlich alles möglich? Keineswegs: Gerade die Notwendigkeit, aufgabengerechte, ortsgerechte, situationsgerechte und personengerechte Lösungen nach Maß zu schneiden, verlangt eine sehr sorgfältige Vorbereitung und ein qualifiziertes Management von kooperativen Ansätzen. Aber Empfehlungen dazu können nur in der konkreten Situation, gemeinsam mit den Beteiligten abgeleitet werden. Beratung für kooperative Planung muss dann heißen, Strukturen und Prozesse des Einzelfalls zu verstehen. So lassen sich dann im Einzelfall die richtigen Fragen stellen, aus deren sorgfältiger Beantwortung sich die jeweils situativ beste Lösung finden lässt.

### Ein Denkmodell für Analyse und Beratung von kooperativen Planungsprozessen

Hierzu wurde ein Denkmodell (siehe Abbildung) entwickelt, das helfen soll, eine prozessorientierte Beratung zu ermöglichen. Eine erste Bewährungsprobe hat dies Denkmodell bei der Arbeit in unseren Pilotprojekten bestanden.

Das Modell zeigt in seiner einfachen Grundstruktur das Zusammenwirken von strukturellen Aspekten (auf der vertikalen Achse) und prozessualen Aspekten (auf der horizontalen Achse). Zu den strukturellen Aspekten gehören einerseits die organisatorischen Strukturen des jeweiligen Handlungsfeldes (im oberen Teil) sowie andererseits die Struktur der zu erfüllenden Aufgaben (auf der unteren vertikalen Achse).

Bei den auf der horizontalen Achse eingezeichneten prozessualen Aspekten spielen insbesondere Interessen und Motive der (potenziellen) Akteure eine Rolle als auch die verfügbaren Ressourcen, die diese ins Spiel bringen können. Im Schnittpunkt von strukturellen und prozessualen Aspekten liegt das spezielle kooperative Arrangement. Im wesentlichen muss dieses Arrangement drei Punkte umfassen: die konkrete Bezeichnung der Ziele und der Aufgabenstellung, die Bestimmung der Organisationsform der Kooperation, sowie die Benennung der speziellen „Spielregeln“ des kooperativen Verhaltens.

Schließlich spielt eine Kooperation nicht auf einer tabula rasa. Die Beziehungen zwischen der Politikarena, in der eine Kooperation stattfindet (in der Abb. grau unterlegt) mit ihrem Umfeld sind von entscheidender Bedeutung und können/müssen durch das Management der Kooperation aktiv gestaltet werden.

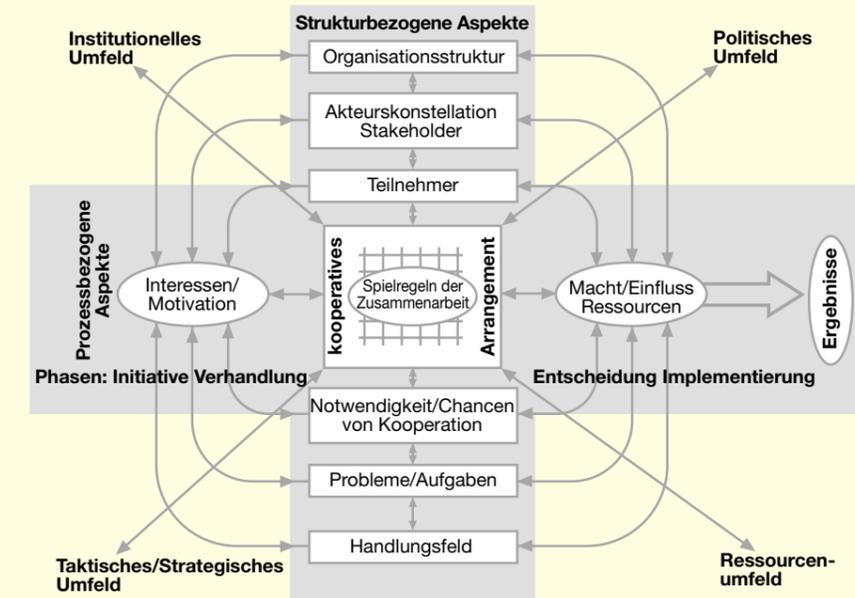
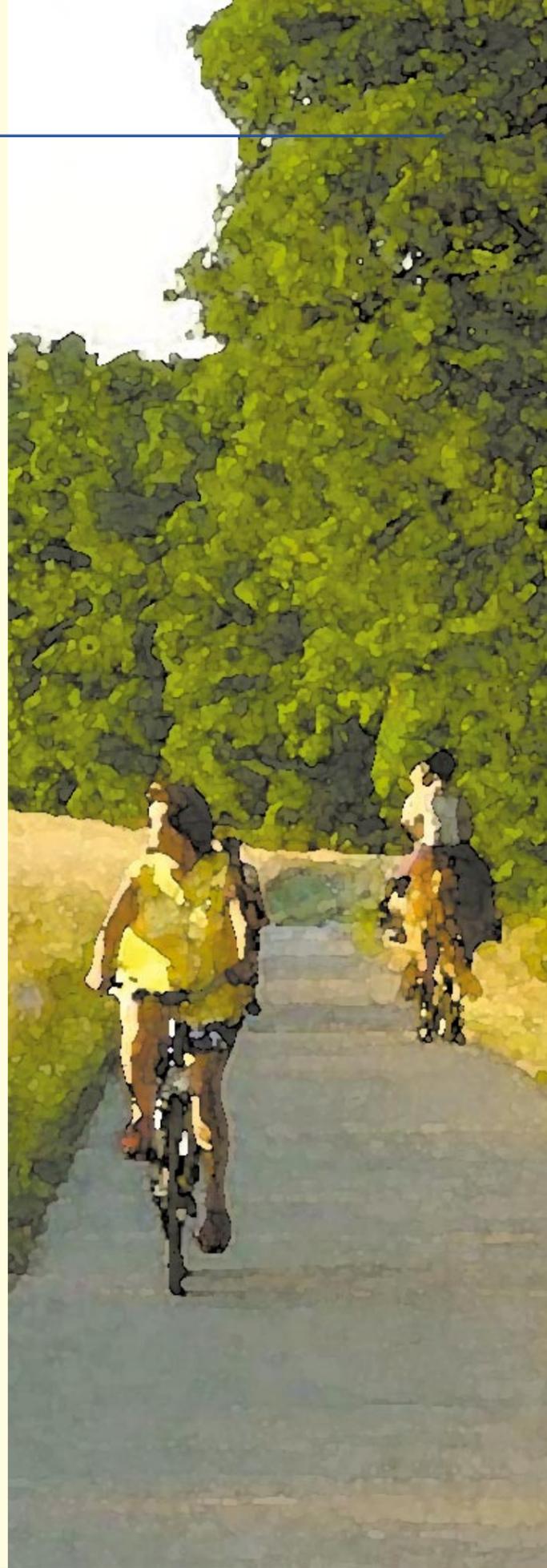
### Kooperation als selbstorganisiertes, dynamisches System

Der Umgang mit Dilemmata, als gleichzeitig zu beachtende widersprüchliche Anforderungen, und das Management im „Chaos“ eines institutionalisierten Netzwerks als selbstorganisiertem, dynamisch rückgekoppeltem sozialem System kennzeichnen die Arbeit in kooperativen Prozessen. Für die praktische Arbeit in Kooperationen bedeutet diese theoretische Erkenntnis vor allem:

- ein ziel- und ergebnisorientiertes Arbeiten zu verbinden mit der notwendigen Flexibilität,
- das Zulassen (und Fördern) von Unvorhersehbarem, von Veränderungen und Entwicklungen, sei es bei den Aufgaben, den Aktionen oder hinsichtlich der Akteure und der Organisationsstruktur.

### Die Erfahrungen mit kooperativen Planungsverfahren machen Mut

In allen an unserem Projekt teilnehmenden Regionen sind Erfahrungen mit kooperativen Planungsverfahren auf regionaler Ebene vorhanden. Allerdings sind die Erfahrungshorizonte - in quantitativer wie zeitlicher Hinsicht - doch erheblich verschieden. Alle Regionen sind sich einig über die wachsende Notwendigkeit zur Anwendung kooperativer Planungsverfahren. Dies Urteil ist auch auf die eigenen Erfahrungen gegründet. Dagegen ist der



Ein Denkmodell zum Verständnis kooperativer Planung

Erfahrungsstand mit einer direkten Partizipation der interessierten und betroffenen Öffentlichkeit im Rahmen kooperativer Planungsverfahren deutlich niedriger. Hier weist die regionale Ebene gegenüber der kommunalen Planung einen deutlichen Rückstand auf.

### Der Erfolg von Kooperation gründet nicht nur auf der Erledigung fachlicher Aufgaben

Es scheint ein nahezu universelles Phänomen zu sein, dass die Beteiligten in kooperativen Verfahren in einer nachträglichen Bewertung ganz überwiegend zu einer positiven Einschätzung gelangen. Das hat direkte und indirekte Ursachen: Zum einen ist natürlich das erzielte Ergebnis von zentraler Bedeutung: „Richtig“ angewandt, erlaubt Kooperation durch Bündelung der gemeinsamen Kräfte einen Durchbruch, überwindet Handlungsbarrieren. Dennoch lassen sich die selbstgesteckten Ziele und Aufgaben durchaus häufig auch in einer Kooperation nicht hundertprozentig erreichen. Selbst dann wird die Kooperation aber von den Beteiligten in der Regel als nützlich und erfolgreich bezeichnet.

Hierfür sind indirekte „Nebenwirkungen“ verantwortlich, die positiv eingeschätzt werden. Dazu gehören etwa das (bessere) Kennenlernen der Beteiligten, die Herausbildung einer gemeinsamen Sprache, ein wachsendes Verständnis für die Interessenlagen der anderen Akteure, das Entstehen von Vertrauen und wechselseitiger Wertschätzung, eine Klimaverbesserung im gegenseitigen Umgang. Diese Wirkungen entfalten sich auch außerhalb der verabredeten Kooperation und beeinflussen damit die Planungs- und Verwaltungskultur insgesamt positiv. Über das Ende des kooperativen Engagements hinaus können solche Effekte als „Langzeitwirkungen“ fortwirken. Sie erlauben dann etwa die

Gründung weiterer Kooperationsvorhaben und Folgeprojekte, die Etablierung von neuen, gemeinsam getragenen Organisationen, die verstärkte Durchlässigkeit für Personal aus anderen Organisationen usw.

### Kooperation ist aufwändig und voraussetzungsvoll, aber häufig die effektivere Lösung

„Kooperation ist schwieriger als Konkurrenz“ formulierte einmal ein deutscher Planer, weniger aus Enttäuschung als vielmehr mit Respekt. Die Entstehung und erfolgreiche Fortführung von Kooperationen ist voraussetzungsvoll. Häufig wird auch ein höherer Aufwand für kooperative Planungsverfahren als Bedenken ins Feld geführt. Berücksichtigt man aber, dass kooperative Planungsverfahren für solche Vorhaben in Frage kommen, die wegen Handlungsbarrieren einzelner Akteure sonst gar nicht realisierbar wären, reduziert sich das Gewicht dieses Einwandes. Außerdem zeigt sich, dass Kooperation aufgrund ihrer typischen Merkmale dazu beiträgt, die Risiken eines Scheiterns „unterwegs“ im Prozessverlauf zu mindern und die Erfolgswahrscheinlichkeit eines komplexen Vorhabens insbesondere in der Implementierungsphase erheblich verbessern kann. So stellt sich ein kooperativer Planungsprozess, über die gesamte Planungs- und Realisierungsdauer eines Vorhabens betrachtet, regelmäßig als die effektivere Lösung dar, verglichen mit dem Aufwand, den Risiken und Kosten konventioneller Planungsverfahren.



## Mobilisierung der Potenziale der StadtLandschaften – Unsere Botschaften

### *Unsere Botschaft von der Nützlichkeit des Konzepts der neuen StadtLandschaften*

- Die transnationale Zusammenarbeit im Rahmen des InterregIIC-Projektes „Neue...StadtLandschaften“ hat gezeigt, dass das Phänomen der neuen StadtLandschaften eine ernstzunehmende und zukunftssträchtige Aufgabe der Raumplanung ist. Das Konzept der neuen StadtLandschaften bezeichnet schlagwortartig wesentliche gemeinsame Problemlagen und Entwicklungstendenzen aller am Projekt beteiligten Regionen, die bislang zu wenig Eingang in städtische und regionale Entwicklungspläne gefunden haben. Viele aktuellen Entwicklungstrends in europäischen Ballungsräumen werden in ihren Auswirkungen primär negativ bewertet. Die Raumplanung steht ihnen zumeist defensiv gegenüber.
- Der Wandel der Stadtgestalt läuft mit wachsender Geschwindigkeit ab. Er verbindet sich mit Prozessen des sozialen Wandels, die von besonderer Bedeutung sind für das Verständnis der neuen StadtLandschaften. Das Konzept der neuen StadtLandschaften bietet eine realistische Beschreibung und ein gemeinsames Verständnis der aktuellen Entwicklungen und Problemlagen in unseren Stadtregionen – unabhängig von deren Größe, Einwohnerzahlen und anderen spezifischen regionalen Ausgangsbedingungen.
- Wir sehen die Notwendigkeit, dem Phänomen der neuen StadtLandschaften und ihren Herausforderungen innerhalb der Raumplanung und Regionalentwicklung eine größere Bedeutung zukommen zu lassen. Die Erkenntnisse des Projektes unterstreichen die Fruchtbarkeit des Konzepts der neuen StadtLandschaften für eine Planung, die diesem Phänomen aufgeschlossen gegenüber steht und eine aktive Rolle bei der Gestaltung der StadtLandschaften anstrebt.

### *Unsere Botschaft zur Sozialverträglichkeit der Entwicklung neuer StadtLandschaften*

- Städte erreichen mehr und mehr eine regionale Dimension, bzw. bilden polyzentrische Ballungsräume. Dadurch entsteht nicht nur eine neue stadregionale Gestalt mit neuen (positiven wie negativen) Qualitäten, sondern auch eine neue soziale Geographie und neue städtische Lebensformen. Die Bedeutung des städtischen Raumes und seine Verankerung in der Region wird neu definiert. Der Umgang von Politik und Planung mit Stadt und städtischem Raum kann sich deshalb immer weniger auf administrative, politische oder physisch-bauliche Grenzziehungen beschränken.

- Wegen der Interdependenz von Lebensräumen und Lebensverhältnissen wird neben der regionalen Sichtweise die Entwicklung einer sozialen Perspektive zum zukünftigen Erfolgsfaktor von räumlicher Planung. Diese wird umso bedeutender mit Blick auf die oftmals negativen Folgeerscheinungen der globalen Prozesse des ökonomischen, sozialen und politischen Wandels. Eine zukunftsfähige Raumplanung muss sich daher künftig den Anforderungen der Sozialverträglichkeit stellen.
- Sozialverträglichkeit lässt sich nicht universell mit Hilfe von harten Kriterien und Indikatoren beschreiben; wir verstehen sie als Konzept, das in einem kontinuierlichen Definitions- und Aushandlungsprozess immer wieder neu konkretisiert werden muss. Dazu ist ein orts- und situationspezifischer gesellschaftlicher Diskurs notwendig.
- Im Rahmen des Projektes wurden wesentliche Aspekte eines sozialen Leitbildes erarbeitet und mit den Prozessen des sozio-ökonomischen Wandels verknüpft. Der Ansatz einer sozialverträglichen Entwicklung von StadtLandschaften basiert auf folgenden Grundprinzipien:
  - Die (soziale) Zugänglichkeit und (physische) Erreichbarkeit von öffentlichen Räumen, in denen Menschen ihre vielfältigen Anliegen und Lebensstile zum Ausdruck bringen können, ist zu gewährleisten.
  - Die Räume müssen dem zunehmenden Kommunikationsbedarf einer sich vernetzenden stad-regionalen Gesellschaft entsprechen und einen optimalen Austausch zwischen verschiedenen sozialen Netzwerken fördern.
  - Räumliche Nutzungsvielfalt, Multifunktionalität, Qualität und Identität sind Schlüsselfaktoren für die Planung.
  - Die stadregionale Politik muss sich zusätzlich neuen Handlungsfeldern öffnen und durch Förderung der (sozialen) Teilhabe in der Zivilgesellschaft sowie die Ermöglichung intensiverer Formen der (politischen) Partizipation die Diversität der räumlichen Aneignungswünsche in einer zukünftigen Gesellschaft anerkennen und unterstützen.

### *Unsere Botschaft für einen pro-aktiven raumplanerischen Umgang mit den StadtLandschaften*

- Das Ziel dieses Projektes war es, eine vorherrschend defensive Haltung gegenüber aktuellen Entwicklungstendenzen in den StadtLandschaften der Agglomerationen zu überwinden und sowohl auf einen pro-aktiven Umgang mit ihren Merkmalen und Qualitäten als auch auf einen zukunftsfähigen Umgang mit den ihnen zugrunde liegenden übergeordneten sozialen, ökonomischen und politischen Prozessen hinzuwirken.

- Eine solche pro-aktive Sichtweise und Politik für StadtLandschaften erfordert, über die grundlegende Berücksichtigung der Aspekte der Sozialverträglichkeit hinaus, ein neues Denken und Handeln. Drei Wege hierzu haben wir konzeptionell und praktisch verfolgt:

- neue Planungskonzepte
- neue Planungsmethoden
- neue Planungsverfahren

Diese „neuen Wege“ der Raumplanung sind nur in Kombination, so meinen wir, zielführend einsetzbar. Erst eine gezielte Verknüpfung von allen drei Elementen unter Berücksichtigung der zentralen Aspekte von Sozialverträglichkeit erlaubt es, den Anspruch eines pro-aktiven Umgangs mit den neuen StadtLandschaften einzulösen.

- Die wichtigsten unserer Schlussfolgerungen und Empfehlungen werden hier in Thesenform zusammengefasst, um eine kurze und griffige Hilfestellung für die weitere, hoffentlich breite Diskussion des komplexen Phänomens der neuen StadtLandschaften anzubieten. Die Thesen sind in den vorangegangenen Kapiteln wieder zu finden, dort näher erläutert und begründet.

#### **Neue Planungskonzepte: Aktive Gestaltung der neuen StadtLandschaften Das bedeutet :**

- Die Chancen des globalen Wandels müssen auf stadtregio-naler Ebene für eine pro-aktive Gestaltung der StadtLandschaften genutzt werden.
- Dem Freiraum und dem öffentlichen Raum müssen als wichtige Entwicklungsressourcen der StadtLandschaften mehr Bedeutung geschenkt werden. Hier liegen wesentliche, häufig kleinteilige und versteckte Potenziale, die entdeckt und entwickelt werden müssen.
- Die Grenzen zwischen Freiraum und bebautem Raum, zwischen Zentrum und Peripherie, zwischen Stadt und Land verwischen sich. Es entsteht die komplexe Topografie der StadtLandschaft. Die räumliche Planung muss hierauf eine aktive Antwort finden.
- Informelle Planungen werden in diesem Zusammenhang immer wichtiger. Deshalb müssen zwischen informellen und formalen Planungsinstrumenten Schnittstellen entwickelt werden.
- StadtLandschaften machen eine regionale Perspektive in der räumlichen Planung notwendig. Räumliche „Leitbilder“ können helfen, das Bewusstsein für die regionale Dimension zu schaffen.
- Regionale Strategien und Projekte sowie zeitgemäße und prozessorientierte Managementstrukturen fördern die stadtregio-nale Perspektive. Sie sind Voraussetzungen für komplexe Aufwertungsstrategien als eine (wesentliche) Antwort auf die zukünftigen Herausforderungen in Agglomerationen und Metropolräumen. Das Regionalpark-Konzept ist hierfür ein gutes Beispiel.



- Der zunehmenden Fragmentierung der StadtLandschaft werden Vernetzung und erlebbare räumliche Zusammenhänge als Ansatz entgegengesetzt. Ein Ausgangspunkt ist die Neuinterpretation des „städtischen Parks“.
- Multifunktionalität und Nutzungsoffenheit werden zu wichtigen Merkmalen für Gestaltungsqualität der StadtLandschaft und ihrer Sozialverträglichkeit.
- Kulturelles Erbe und neues Design geben Ansatzpunkte für regionale Identitäten. Die Erfolgchancen einer regionalen Identitätspolitik werden maßgeblich durch ihre Akzeptanz und Alltagsfähigkeit, d.h. die Möglichkeiten zur individuellen Aneignung der Raumangebote, bestimmt.
- Räume verändern Lebensverhältnisse - Lebensverhältnisse verändern Räume: Sozial offene Räume sind Ausgangspunkte und Voraussetzung für soziale Nachhaltigkeit.

#### **Neue Planungsmethoden: Sozialverträgliches Flächenmanagement Seine Entwicklung erfordert :**

- Ein regionales Flächenmanagement ist als ergänzendes Planungsinstrument für eine sozialverträgliche Entwicklung in neuen StadtLandschaften unverzichtbar.
- Sozialverträgliches Flächenmanagement in StadtLandschaften braucht interkommunale Kooperation. Die Zusammenarbeit sollte über verbindlich institutionalisierte Organisationsstrukturen etabliert werden und ein breites Spektrum an Beteiligten einbeziehen. Öffentlich-rechtliche Modelle können ebenso wie privatrechtliche Modelle geeignet sein. Dabei müssen die Organisationsformen auf die konkrete Situation und den Bedarf angepasst werden.
- Flächenmanagement bedarf einer kontinuierlichen und intensiven Informations-, Überzeugungs- und Sensibilisierungsarbeit. Der Partizipationsprozess soll in ein regionales Netzwerk münden, das die vielschichtigen Interessen der Akteure abstimmt.
- Flächenmanagement bedient sich eines umsetzungsorientierten regionalen Leitbildes, dessen Realisierung sukzessive über Projektbausteine erfolgt. Um einen Konfliktausgleich zu erreichen, sind bereits auf überörtlicher Ebene Kompensationsräume anzubieten.
- Flächenmanagement benötigt ein vernetztes, räumlich übergeordnetes Datensystem. Diese Flächeninformationssysteme erlauben das frühzeitige Erkennen von Entwicklungspotenzialen.
- Flächenmanagement stützt sich auf eine Umsetzungsstrategie, die kommunale und sektorale Instrumente einbezieht.
- Regionales Projektmanagement muss über vertraglich geregelte Verteilungsschlüssel „Win-Win-Situationen“ schaffen und einen gerechten Kosten-Nutzen-Ausgleich erzielen.

- Allianzen müssen eingegangen und besonderer Wert auf kommunale Initiativen im Sinne des „Bottom-up“ Prinzips gelegt werden.
- Flächenmanagement bedarf einer Kombination aller potenziell zur Verfügung stehender Finanzierungsmöglichkeiten. Das „Social Sponsoring“ der Privatwirtschaft gewinnt dabei zunehmend an Bedeutung.

#### **Neue Planungsverfahren: Kooperative Planungsverfahren Ihre Anwendung bedeutet :**

- Neuartige, komplexe Aufgabenstellungen machen kooperative Planungsverfahren unverzichtbar, da keiner der relevanten Akteure allein handlungsfähig ist.
- Kooperation heißt dann vor allem: Gemeinsam entscheiden – gemeinsam handeln; dazu braucht es besondere „Spielregeln“, die Kooperation deutlich von anderen Koordinationsformen unterscheiden.
- Kooperative Planung verknüpft typischerweise handlungsorientiert Strategien und Projekte.
- Kooperative Planung orientiert sich an einer (gleichberechtigten) Beteiligung aller betroffenen und interessierten Gruppen nach dem „Stakeholder“-Konzept; neue Akteure (Unternehmen, Non-Profit-Organisationen, Bürgerorganisationen) treten in die politische Arena, welche in kooperative Planungsverfahren zu involvieren sind.
- Direkte und aktivierende Formen der Bürgerbeteiligung gewinnen an Bedeutung, nicht nur aus normativen Gründen, sondern auch aus Gründen der Effektivität und Effizienz der Verfahren.
- Kooperation fordert maßgeschneiderte Organisationsformen; häufig ist eine dynamische, wachsende Form der Organisation situationsgerecht.
- Für das Management von Kooperation gibt es keinen Königsweg. Prozessorientierte Beratung muss im Vordergrund stehen, das heißt primär zu helfen, die richtigen Fragen mit Blick auf die Akteure und deren Zusammenspiel zu stellen.
- Der Erfolg von Kooperation beschränkt sich nicht auf die Erledigung fachlicher Aufgaben; Kooperation hat positive „Nebenwirkungen“: Sie ermöglicht eine allgemeine Verbesserung der Planungskultur, auch außerhalb der vereinbarten Kooperation und kann so Langzeiteffekte mit sich bringen. Letztlich sind diese Prozesse ein Beitrag zur Ausbildung regionaler Governance-Strukturen.
- Kooperation ist aufwändig und voraussetzungsvoll, aber häufig die effektivere Lösung: Sie erlaubt es, Handlungsbarrieren zu überwinden. Sie reduziert aufgrund des Prinzips der Selbstbindung das Risiko komplexer Vorhaben, im Prozess der Umsetzung zu scheitern, erheblich.

**Unsere Botschaft zur transnationalen Zusammenarbeit und zum kulturüberschreitenden Projektmanagement**

- Die Zusammenarbeit auf der Planungsebene muß geübt werden. Gerade bei der Ausarbeitung von grenzüberschreitenden Themen muß eine gemeinsame Verständnisbasis erarbeitet werden, die eine solide fachliche, wie auch praktische Grundlage bildet. Dies ist oft nicht einfach, da es sich auf transnationaler Ebene um grundsätzlich verschiedene verwaltungstechnische Systeme sowie unterschiedliche Planungsauffassungen handelt. Erst der Umgang mit diesen Unterschieden, sowie die Akzeptanz der sprachlichen Anforderungen, können in einen manchmal schwierigen, doch stets erfolgreichen Prozess planungskultureller Annäherung verwandelt werden.
- Gerade der Abschlußbericht dieses Projektes hat gezeigt, daß mit viel persönlichem Einsatz ein inhaltlich und grafisch ansprechendes Stück gemeinsamer Arbeit erstellt werden kann, wenn Teile in London, Luxemburg, Amsterdam, Weimar, Saarbrücken, Dortmund, Frankfurt und Mannheim geschrieben werden, in Wiesbaden koordiniert und in Newcastle grafisch umgesetzt werden.

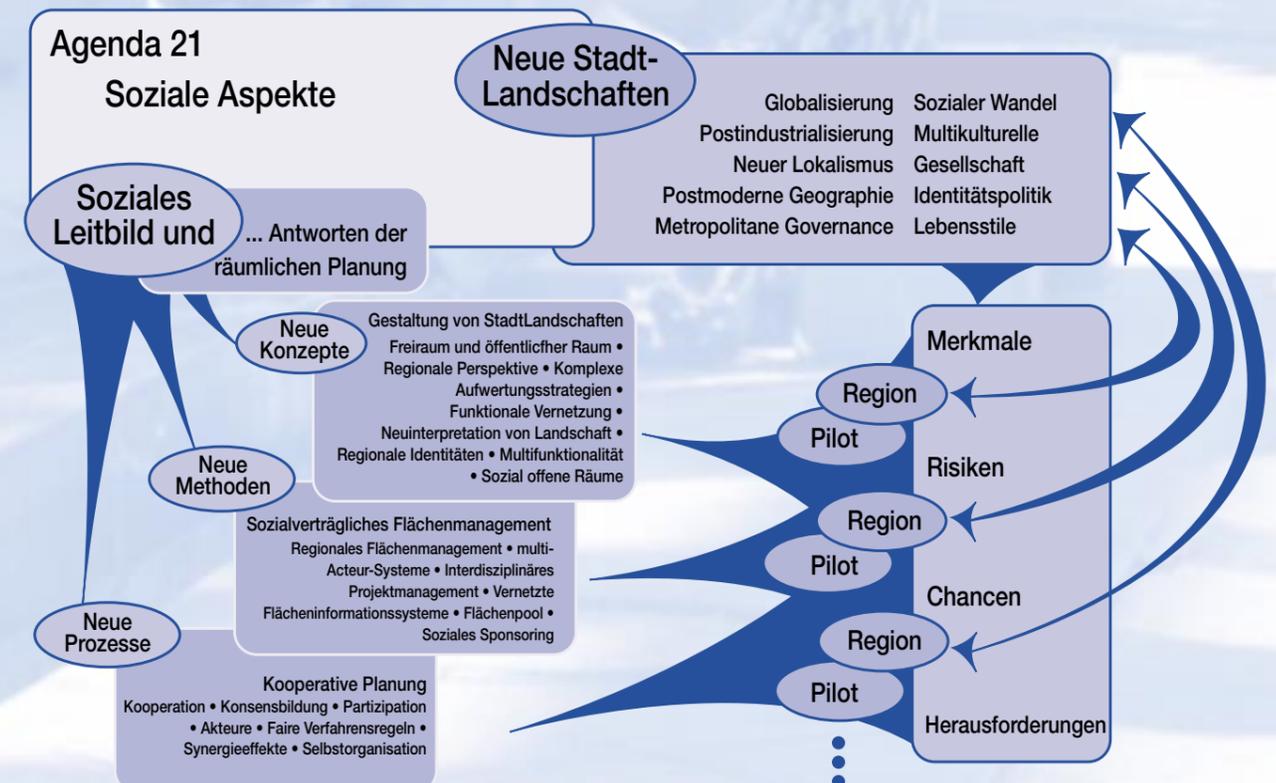
**Unsere Botschaft zur europäischen Dimension der neuen StadtLandschaften**

- Auch wenn die konkrete Umsetzung unserer Thesen und Empfehlungen im wesentlichen auf regionaler Ebene erfolgen wird, so kann der zukünftige Umgang mit den neuen StadtLandschaften nicht ausschließlich den Stadtregionen überlassen bleiben. Wie im Rahmen des Interreg II C-Projektes deutlich wurde, bestimmen globaler Wandel und europäische Integration in entscheidendem Maße die Entwicklung der neuen StadtLandschaften. Deshalb wird die transnationale und europäische Raumplanung als zentrale Schnittstelle zur Förderung der angestrebten sozialverträglichen und pro-aktiven Raumplanung angesehen und ist in dieser Hinsicht weiterzuentwickeln.
- Unsere Botschaft lautet in diesem Zusammenhang, gezielt Verknüpfungen zwischen dem Konzept der neuen StadtLandschaften und
  - den Leitbildern der europäischen Raumplanung bzw. der transnationalen Kooperation sowie
  - der Gestaltung der europäischen Förderprogramme herzustellen.
 Das Phänomen der neuen StadtLandschaften und die Ergebnisse des Projektes verdienen Eingang zu finden in die Europäische Raumordnungsdiskussion und ihre Dokumente (v.a. EUREK und räumliches Leitbild für Nordwesteuropa).



- Die Entwicklung der neuen StadtLandschaften als Phänomen der Agglomerationen und Metropolräume kommt darin bisher noch zu kurz. Eine Darstellung der aus dieser Entwicklung resultierenden spezifischen Aufgaben und Problemlagen der Ballungsräume sowie der Potenziale und Lösungsansätze ist wünschenswert. Dabei ist insbesondere darauf hinzuwirken, dass
  - räumlich ausgeglichene Entwicklungsperspektiven entwickelt werden, welche die negativen Auswirkungen der Globalisierung reduzieren und eine sozialverträgliche Entwicklung der neuen StadtLandschaften stärken,
  - in den Agglomerationen und Metropolräumen nachhaltige, regionale Stadtsysteme und „Governance“-Ansätze initiiert bzw. unterstützt werden, die eine Interaktion der verschiedenen Räume einer StadtLandschaft anstreben,
  - dem Management der natürlichen und kulturellen Ressourcen, unter den Gesichtspunkten einer kreativen, identitätsstiftenden, sozial offenen und Lebensqualität fördernden Gestaltung, eine aktive Förderung zukommt.
- Als überzeugte Interreg Planer wollen wir mit diesen Ergebnissen natürlich an den Fragestellungen unserer neuen StadtLandschaften – u.a. im Rahmen von Interreg III B – weiter arbeiten: die Grundideen weiter vertiefen, Konzepte weiterdenken, weitergehende Konsequenzen bedenken, in den Pilotprojekten angefangene Prozesse fortsetzen, angedachte konkrete Projekte zur Umsetzung unserer Ideen vor Ort umsetzen usw. Vor allem aber wollen wir auch unsere Gedanken und Ergebnisse verbreiten, sie nach außen tragen, darüber in und mit der Fachwelt diskutieren und um aktive Unterstützung werben. Dazu möchten wir ausdrücklich auch alle Leserinnen und Leser einladen.

Letztlich geht es darum, die regionalen Potenziale der neuen StadtLandschaften – seien dies nun die natürlichen Ressourcen, das kulturelle Erbe oder die Menschen, die hier leben und wirken – zu nutzen und deren Verwendbarkeit und Nützlichkeit in Zeiten des globalen Wandels aufzuzeigen.



Schlüsselbegriffe.



## London

Die Integration von strategischen Freiflächen in die neue Raumentwicklungsplanung in London: "Burgess Park, London South Central" und "Lee Valley Regional Park, Thames Gateway North, East London"

(Partner: Government Office for London, Groundwork in London)



### Kurzbeschreibung der Region

Während London auf eine mehr als 2000 Jahre alte Geschichte zurückblickt, haben jedoch die dramatischsten demographischen Veränderungen in den letzten 100 Jahren, als die Bevölkerung Londons circa 7,2 Millionen erreichte, stattgefunden. Das städtische Gebiet erstreckt sich auf über 1500 km<sup>2</sup> (doppelt so groß wie der Großraum Amsterdam oder Berlin) und die Bevölkerungsdichte beträgt 4500 Einwohner pro km<sup>2</sup> (viermal so hoch wie die Bevölkerungsdichte von Amsterdam und 50% höher als in Berlin). Sowohl die Fläche und die Bevölkerungsdichte Londons als auch die äußerst langen Fahrtzeiten und die Tatsache, dass jeder vierte Einwohner Londons einer ethnischen Minderheit angehört, spiegeln den Druck auf den Raum in dieser Metropole wieder. Aufgrund der Ausdehnung des Londoner Stadtgebietes gibt es viele verschiedene Typen von Freiräumen, so zum Beispiel in innerstädtischer und suburbaner Lage sowie in den Randbereichen der Stadtregion (20% dichtbesiedelter Innenstadtbereich, 38% suburbane Flächen und 42% offene Flächen). Alle Freiräume müssen sowohl für die Menschen, die dort wohnen und arbeiten als auch für Besucher (1998 hatte London 25 Millionen Besucher aus dem In- und Ausland), erreichbar sein.



London, sozialer Wohnungsbau.

Die Stadt London zieht Menschen und Unternehmen aus der ganzen Welt an. Aus diesem Grund muss die Raumplanung den Einfluss der Globalisierung auf den Raum, die sozialen Strukturen und die Umwelt berücksichtigen. Sie konzentriert sich auf die besonderen Bedingungen, mit denen sich Orte, deren soziale Umgebung sich stark verändert, auseinandersetzen. Für Londons Freiräume gelten folgende Herausforderungen:

- Die Rolle der Freiräume im Wirtschaftsraum von London einer "Global City" in Europa wird durch den Faktor der Sozialverträglichkeit neu definiert.
- Die traditionelle Nutzung von Freiflächen als örtliche Parks hat sich verändert, und neue Identitäten und Funktionen müssen entsprechend den lokalen und regionalen Anforderungen in einem sich häufig ändernden wirtschaftlichen Klima definiert werden.
- In dicht besiedelten Metropolräumen ist der Zugang zu den neuen Freiräumen grundlegende Voraussetzung sowohl für das Bewusstsein über das Vorhandensein und die Nähe der Freiräume als auch für deren leichte Erreichbarkeit.
- Die Verbesserung der Lebensqualität in den städtischen Gebieten und Stadtvierteln bietet den strategischen Rahmen für eine Neuinterpretation des traditionellen Verständnisses von "Parks und Freiräumen".
- Der Prozess der Schaffung sozialverträglicher Freiräume muss die Vielzahl kultureller und wirtschaftlicher Forderungen widerspiegeln und gleichzeitig einen auf die Mitwirkung aller ausgerichteten Umsetzungsmechanismus beinhalten.



Weltstadt London.

**Regionale Strategien und Konzepte**

Die aktuelle politische Atmosphäre in London ist von einem Geist der Veränderung und Erneuerung geprägt, insbesondere aufgrund der Entwicklungen der vergangenen 18 Monate. Während dieser Zeit wurde eine völlig neue metropolitane Verwaltungsstruktur für den Raum „Greater London“ geschaffen, wobei der erste direkt gewählte Bürgermeister des Vereinigten Königreichs sein Amt antrat.

Bürgermeister Ken Livingstone leitet die „Greater London Authority (GLA)“, die eine einzigartige Form einer strategisch ausgerichteten Stadtplanung darstellt. Zu seinen Aufgaben gehört: die Vorbereitung von Plänen, die thematisch vom Verkehr bis zur Umwelt reichen, von der Kultur bis zur Flächennutzung, der Leitung und der Festsetzung der Haushalte für die GLA, für „Transport for London“, für die „London Development Agency“, für die „Metropolitan Police“ und die Feuerwehren Londons. Zur Verantwortung des Bürgermeisters gehört die Vorbereitung einer Raumentwicklungsstrategie, die auf dem „Greater London Authority Act“ von 1999 und den allgemeinen Prinzipien der Nachhaltigkeit basiert. Letztere wurden von den Mitgliedsstaaten im Europäischen Raumentwicklungskonzept angenommen. Bei den vielen Debatten zur Entwicklung der Strategien des Bürgermeisters, ist die Bedeutung der Grünflächen für die Lebensqualität der Menschen ein häufig diskutiertes Thema.

Die „Greater London Assembly“, ein unabhängig gewähltes Gremium, wurde eingerichtet, um die Aktivitäten und Entscheidungen des Bürgermeisters genau zu prüfen.

Dieses Gremium untersucht auch Themen, die für die Londoner von Bedeutung sind, veröffentlicht die Ergebnisse und Empfehlungen, und unterbreitet dem Bürgermeister Vorschläge. Von besonderer Relevanz für dieses InterregIIC-Projekt ist, dass die Versammlung gerade ihre Untersuchung über die Grünräume in London abschließt, ein Prozess, der sich am „New Urban Landscapes“-Projekt und seinen Zwischenergebnissen orientiert.

**Ziele der Pilotprojekte**

**Burgess Park**

Trotz seiner großen Ausdehnung (54 Hektar) und seiner günstigen Lage am südlichen Rand des städtebaulichen Erneuerungsgebietes von „London South Central“, ist der Burgess Park außerhalb seiner unmittelbaren Umgebung kaum bekannt und wird, relativ betrachtet, nicht ausreichend genutzt. Die Erneuerungsinitiative für diesen innerstädtischen Bereich bietet Möglichkeiten, diese unschätzbare innerstädtische Freifläche einer größeren Anzahl von Menschen zugänglich zu machen, wie dies im „Abercrombie Plan“, dem ersten Plan für „Greater London“ in der Nachkriegszeit, vorgesehen war. Untersucht werden die folgenden Hauptthemen: der lokale Status des Parks im Gegensatz zu seinem regionalen Status und die Vor- oder Nachteile einer zukünftigen Nord-Süd-Straßenbahntrasse, die den Park durchqueren soll.



- 01. Toddler Play
- 02. Play Zone
- 03. Sports Facilities
- 04. School Sports Facilities
- 05. Chumleigh Gardens
- 06. The Old Library
- 07. Heart of the Park
- 08. Events Arena
- 09. Trafalgar Gate
- 10. Camberwell Gate
- 11. Albany Gate
- 12. Surrey Canal Avenue

- Primary Pedestrian Route
- Secondary Pedestrian Route
- Trim Trail/Jogging
- Primary Gateway Entrance
- Secondary Entrance
- Boundary Treatment
- “Green Fingers” into Aylesbury Estate
- Proposed Tram Route

Burgess Park, Southwark, London South Central.

**Lee Valley Regional Park**

Sir Patrick Abercrombie hatte für den Lee Valley Park die Vision eines „Freiraums, eingebettet in ein großes regionales Schutzgebiet“. In dem 4000 Hektar großen Park gibt es Flüsse, Trinkwasserreservoirare, Naturschutzgebiete, industrielles Brachland, Marschland sowie Freizeit- und Sporteinrichtungen. Das Ziel der Studie liegt darin, festzustellen, wie kooperative Planungsprozesse auf strategischen Ebenen effektiver eingesetzt werden können und wie die örtliche Bevölkerung sinnvoller in lokalen Partnerschaften mitwirken kann. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf den folgenden Revitalisierungsgebieten: den Flusssauen von Tottenham, den Kanalschleusen von Stonebridge und den früheren Trinkwasser-Filterbecken von Essex.



Lee Valley Regional Park, East London

**Wichtigste Ergebnisse**

Sowohl die Pilotstudien für den Burgess Park als auch für den Lee Valley Park wurden von lokalen Lenkungsausschüssen geleitet, die aus Vertretern lokaler Behörden, den „Regeneration Partnership Agencies“, dem „UK Government Office for London“ und „Groundwork“, einer gemeinnützigen Organisation für die Revitalisierung der Umwelt, bestehen. Das Institut ILS in Dortmund hat die Lee Valley Studie durch Sachkenntnis und eine transnationale Perspektive unterstützt. Man hat Ken Worpole, einen einflussreichen Autor im Bereich der Stadt- und Sozialpolitik in Großbritannien, für die Zusammenarbeit mit den Lenkungsausschüssen sowie für eine unabhängige Einschätzung der Pilotstudien Burgess Park und Lee Valley Park in Bezug auf das „New Urban Landscapes“-Projekt und auf strategische politische Entwicklungen in London, gewinnen können.

Nachfolgend findet sich eine Zusammenfassung der Ergebnisse von Ken Worpole in Form von Schlüsselbegriffen und Empfehlungen:

Schlüsselbegriffe:

1. Das Profil neuer städtischer Regionalparks ist bislang nicht ausreichend entwickelt. Obwohl Markennamen und Bezeichnungen in den Konsumgesellschaften immer wichtiger werden, haben es die Parks nicht geschafft, angemessene Formen der öffentlichen Darstellung zu finden.
2. Kein Park der Studie befand sich lange im Besitz eines einzelnen Grundstückseigentümers. Beide Parks sind geprägt durch öffentliche und private Besitzverhältnisse und Zuständigkeiten. Die Gestaltung und der Erhalt der Parks erfordern kooperative Planungsprozesse.
3. Verschiedene Formen des Besitzes sind bei öffentlichen Parks in London verbreitet, und es ist dringend notwendig, zusammenzuarbeiten und Erfahrungen auszutauschen.
4. Diese Parks stellen post-industrielle neue StadtLandschaften dar, die oft von Straßen und Bahnlinien durchschnitten und durch Häuser und Industriegebäude zerteilt werden. Es stellt sich die Frage, wie sie für die Öffentlichkeit, die an zusammenhängende Landschaften gewöhnt ist, als zusammenhängendes Ganzes dargestellt werden können.
5. Die lineare Form der Parks kann zu verstärkten Grenzkonflikten mit benachbarten Formen der Flächennutzung führen. Führen die Prozesse der Flächenzusammensetzung zu Parkflächen, die schwierig zu verwalten sind und setzt sich die Form manchmal gegenüber der Funktion durch?
6. Wie können Parks neue Formen von kulturellem Kapital oder der öffentlichen Akzeptanz entwickeln, besonders wenn sie auf der Grundlage von verschiedenen und möglicherweise konkurrierenden Wertesystemen betrieben werden?
7. Jedes neue gesellschaftliche Leitbild entwickelt eine eigene Vorstellung von Landschaft. Wie können Gestaltungskriterien für neue StadtLandschaften entwickelt werden, die für die Öffentlichkeit von hoher Bedeutung sind?
8. Die Parks könnten „grüne Verkehrspläne“ entwickeln, um mehr regionale Dienstleistungen anzubieten, während gleichzeitig lokale Anforderungen weiter erfüllt werden.

Allgemeine Leitlinien und Empfehlungen:

1. Informieren Sie die zuständigen Ebenen der Verwaltung über bestimmte Herausforderungen im Bereich der Finanzierung und der Leitung des Burgess Parks und des Lee Valley Parks.
2. Bezeichnen Sie diese neuen Formen urbaner Parks mit aussagekräftigen Namen, wie zum Beispiel „Regionalpark“.
3. In London müssen ungeklärte Themen im Bereich der Harmonisierung der Finanzierung und der Leitung mit den zuständigen Ebenen der politischen Verwaltung und den Verantwortlichen gelöst werden.
4. Gehen Sie die Unterentwicklung im Bereich der Gestaltung neuer StadtLandschaften an, indem Sie zeitgenössische Architekten und Landschaftsgestalter beschäftigen, die über Erfahrung mit Themen wie der Gestaltung von „postindustriellen“ StadtLandschaften verfügen.
5. Entwickeln Sie Ansätze für „grüne Verkehrspläne“ für neue StadtLandschaften.
6. Geben Sie die Erfahrungen aus dem „New Urban Landscapes“-Projekt an die „Green Spaces Task Force“ der Regierung Großbritanniens weiter.
7. Richten Sie, eventuell mit Hilfe der GLA, ein ganz London umfassendes Forum für größere Parks ein, die gegenwärtig von vielen getrennten lokalen Ämtern, Behörden und Organisationen verwaltet werden.

Empfehlungen für den Burgess Park:

8. Organisieren Sie mit den wichtigsten Akteuren ein Gipfeltreffen für den Burgess Park, um die Diskussionen über die Notwendigkeit der Rationalisierung und Stabilisierung der formalen Prozesse der langfristigen Finanzverwaltung voranzubringen und um die Beteiligung der Akteure in diesen Prozessen sicherzustellen.

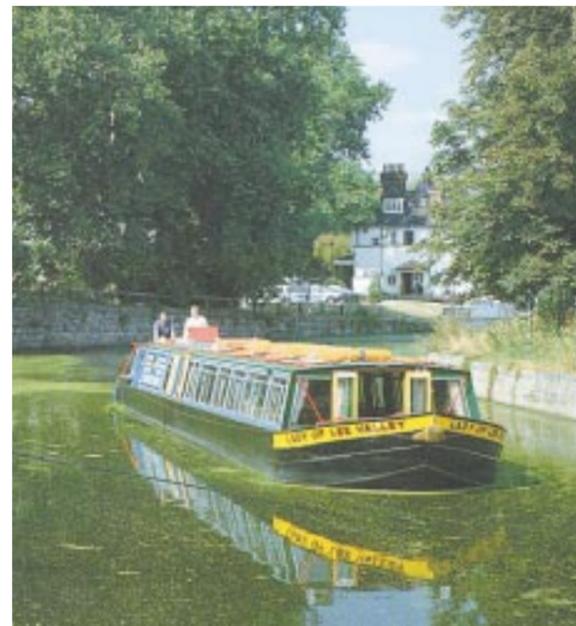


Burgess Park, Southwark, London South Central.

9. Geben Sie Untersuchungen über die Parknutzung und die Parknutzungszeiten in Auftrag und verwerten Sie die Ergebnisse im strategischen Planungsprozess für den Park.
10. Verpflichten Sie Ämter, die an der umfassenden Restrukturierung von „London South Central“ beteiligt sind, ihre Vorschläge für die Finanzierung des Parks zu benennen.

Empfehlungen für den Lee Valley Park:

11. Entwickeln Sie einen grünen Verkehrsplan und sprechen Sie den schlechten Zustand der Bahndienstleistungen an, besonders den Zustand der Bahnhöfe und ihrer Umgebung.
12. In Anbetracht des einzigartigen Status der „Lee Valley Regional Park Authority“ könnte sie die ideale Organisation sein, um bestimmte Formen von strategischem Training und gemeinsamen Dienstleistungen zu entwickeln und Erfahrung und Sachkenntnisse zum Freiraumbereich weiter zu geben.



Lee Valley Regional Park, East London.

Beitrag zu einer sozialverträglichen Entwicklung

Wie die Schlüsselthemen und Empfehlungen der Londoner Pilotstudien zeigen, gibt es für uns in London sehr viele Gelegenheiten, um aus den Erfahrungen und von den bewährten Verfahren unserer transnationalen Partner zu lernen. Durch diesen Prozess wurden in London viele Fragen aufgeworfen, die in vielen Fällen von unseren transnationalen Partnerregionen anders angegangen werden. Diese neuen Perspektiven der transnationalen Partner geben uns die Möglichkeit, unsere StadtLandschaften unter einem neuem Blickwinkel zu betrachten und mit neuen Methoden an sie heranzugehen.

Wir glauben jedoch, dass es auch Beiträge gibt, die wir in London unseren transnationalen Partnern bereitstellen können, und zwar auf der Grundlage von etablierten Arbeitsweisen in London und bestimmten Ergebnissen dieser Studie bezüglich der Gestaltung neuer Methoden der sozialverträglichen Entwicklung von StadtLandschaften. Die folgenden Ansätze resultieren aus den bewährten Verfahren, die aus den Pilotstudien hervorgegangen sind und können vielleicht transnationale Partner beim Lernprozess unterstützen.

- Planen und Arbeiten in Partnerschaft mit Unternehmen des privaten Sektors, gemeinnützigen Organisationen, Regierungsstellen und lokalen Gemeinden, um:
  - einen Mehrwert zu schaffen und bessere Ergebnisse zu erzielen
  - Sensibilität zu zeigen gegenüber der Bandbreite an möglichen Auswirkungen der Projekte
  - eine Reihe von Interessen der beteiligten Akteure zu berücksichtigen
  - die lokale Bevölkerung sinnvoller einzubeziehen
  - die Innovation zu fördern
  - Finanzierungen für Projekte zu erhalten
- Die Beteiligung der örtlichen Bevölkerung bei der Planung, Entwicklung und Umsetzung der Revitalisierung ihrer Umgebung zu fördern, so dass diejenigen, die den größten Nutzen von der Qualität ihrer Umgebung haben, gemeinsame Verantwortung für die Verbesserung derselben übernehmen.
- Die Regierungspolitik muss informiert werden über die Möglichkeiten zur Verbesserung öffentlicher Räume und Parks und zwar auf der Grundlage sich verändernder sozialer Forderungen, den Ergebnissen der partnerschaftlichen Zusammenarbeit und der sinnvollen Mitarbeit der örtlichen Bevölkerung.
- Schaffung einer Verbindung zwischen der Revitalisierung der Umwelt in StadtLandschaften und sozialen Strukturen in den Stadtvierteln. Eine postindustrielle Restrukturierung der Beschäftigungssituation, die Globalisierung, die internationale Einwanderung nach London, die Abwanderung vieler weißer Einwohner der Mittelschicht aus London, die sich verändernden Lebenserwartungen und Lebensstile und die Größe der

Haushalte haben zu veränderten sozialen Mustern beigetragen. Diese tiefgreifenden Veränderungen der sozialen Trends in der Nachkriegszeit haben die urbane Umwelt genauso beeinflusst wie die Notwendigkeit, diese Umwelt auf eine kreative Weise wiederzubeleben und dadurch die veränderte gesellschaftliche Struktur anzusprechen. Es entspricht demokratischen Gesellschaften, Methoden zur Mitwirkung und Beteiligung zu entwickeln, die alle aktuell in der Gemeinde lebenden Kulturen und Untergruppierungen in die Verbesserung ihres Umfeldes mit einbeziehen.

- Die Chancen der Veränderung ergreifen. Die neue metropolitane Verwaltungsstruktur in London hat denjenigen, die ein Interesse an der Planung und Erneuerung neuer StadtLandschaften haben, die Möglichkeit gegeben, sich in der politischen Debatte zu engagieren. Das InterregIIIC-Projekt kam diesbezüglich rechtzeitig, weil es der Londoner Partnerregion die Möglichkeit gab, konstruktiv zu den aktuellen politischen Themen im Bereich der Grünflächen, Freiflächen und öffentlichen Räume beizutragen.

Nächste Schritte

Die Londoner Partnerregion würde gerne die Erfahrungen aus dem „New Urban Landscapes“-Projekt auf bestimmte Weise als Bestandteil eines zukünftigen Projektvorschlags weiterentwickeln. Wir erwarten, dass ein solcher Vorschlag eventuell die Entwicklung experimenteller Projekte beinhaltet, die auf der spezifischen Erfahrung und Modellen von bewährten Verfahren beruhen, welche von allen transnationalen Partnerregionen zur Verfügung gestellt werden.



London, Lee Valley Regional Park, East London.

## Rhein-Ruhr

„Stadtlandschaft Emscher 2020 – der Umbau des Emscher Systems“

(Partner: Emschergenossenschaft)

„Die Wupper und ihre Nebenläufe – ein Leitprojekt der REGIONALE 2006“

(Partner: Regionalbüro Bergisches Städtedreieck)



Das Land Nordrhein-Westfalen beteiligt sich am Interreg IIC-Projekt mit Pilotprojekten aus zwei sehr unterschiedlichen Teilregionen, der Emscher Region und dem Bergischen Land. Gleichwohl ist für beide charakteristisch, dass es durch die industrielle Vergangenheit geprägte Regionen sind, die sich in einem langwierigen Transformationsprozess befinden.

Der Wandel von der Industrielandschaft hin zu den Neuen Stadtlandschaften wird nur dann sozialverträglich zu gestalten sein, wenn es gelingt, die Relikte der industriellen Vergangenheit als Grundlage für den Veränderungsprozess positiv zu nutzen, wie beispielsweise dadurch dass

- nicht mehr genutzte, trennende Infrastrukturbänder, neue verbindende Funktionen erhalten (wie z.B. alte Werksbahntrassen),
- ehemals nicht zugängliche industrielle Werksflächen, neue Möglichkeiten in baulich hoch verdichteten Bereichen eröffnen, Grünverbindungen herzustellen oder Versorgungsdefizite an Spiel- und Aufenthaltsflächen abzubauen,
- ehemalige Abraumhalden zugänglich gemacht und gestaltet werden und sich damit neue Möglichkeiten der Feierabenderholung eröffnen und neue Identifikationspunkte geschaffen werden,
- aus reinen „Transportachsen“, wie den Schifffahrtskanälen neue „Freizeitachsen“ werden,
- neben der ökonomischen Nutzung der Ressource Wasser auch deren Bedeutung für Freizeit und Erholung erkannt und dieses Potenzial genutzt wird.

In der Region bestehen enorme Potenziale, die in diesem Umstrukturierungsprozess sichtbar werden und dazu beitragen können, die Lebens- und Umweltqualität zu verbessern und die Identifikation der Bewohner neu zu entwickeln. Die kooperative Gestaltung dieser Prozesse erhält daher eine besondere Bedeutung.

„Stadtlandschaft Emscher 2020 – der Umbau des Emscher Systems“

### Kurzbeschreibung der Region

Das 865 qkm große Emschergebiet von Dortmund bis Duisburg war ursprünglich ein flaches Bruchland. Bevölkerungswachstum und Industrialisierung im 19. Jh. führten zum Entwässerungsnotstand. Aufgrund von Bergsenkungen wurden ehemals natürliche Gewässer ab 1906 mit Betonsohle und Deichen kanalartig ausgebaut und eingezäunt. Die Abwässer aus Haushalten, Industrie und Bergbau sowie das Regenwasser wurden ohne Behandlung in diese offenen Vorfluter eingeleitet und erst vor der Einmündung in den Rhein zentral gereinigt. So zerschneidet die Emscher bisher die Stadtlandschaft, von West nach Ost auf 70 km Länge, und schränkt die Benutzbarkeit der Freiräume für die rund 2,4 Mio. Einwohner ein.



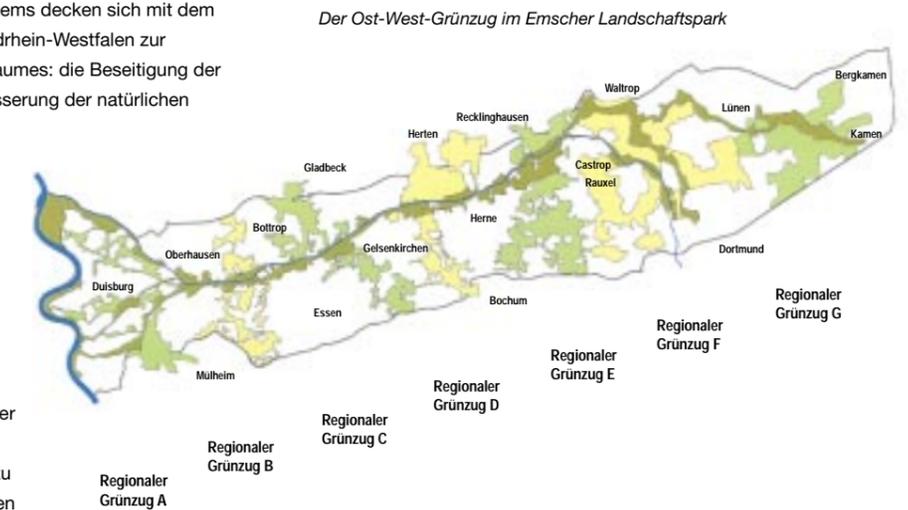
Die ausgebaut Emscher in der Industrielandschaft.

Mit dem Rückzug der Montanindustrie aus der Emscherregion eröffnen sich nun die Möglichkeiten, aus diesem nicht zugänglichen ca. 40 m breiten Vorbehaltstreifen (Gewässer + Bewirtschaftungswege) ein verbindendes „grünes Band“ mit erlebbarem Flusslauf zu entwickeln.

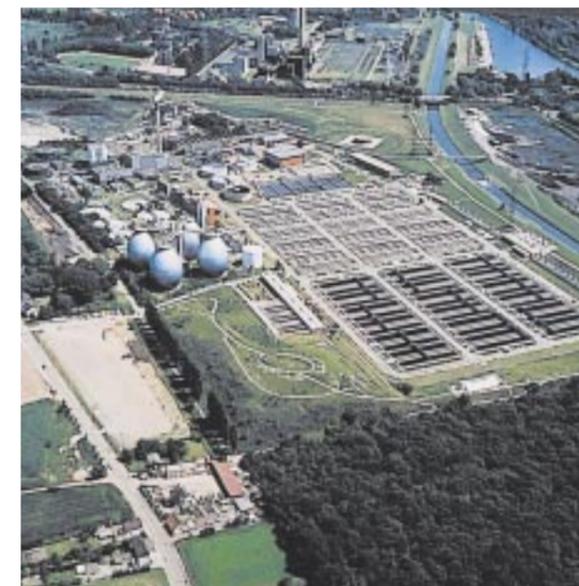
### Regionale Strategien und Konzepte

Die Ziele des Umbaus des Emscher-Systems decken sich mit dem Bestreben der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen zur ökologischen Erneuerung des Emscherraumes: die Beseitigung der ökonomischen Standortnachteile, Verbesserung der natürlichen Umwelt sowie der gebauten und gestalteten Umwelt im Sinne höherer Erlebnisqualität und besserer Lebens-, Wohn- und Arbeitsbedingungen.

Als ein Mittel dazu hat die Landesregierung 1988 die Ausrichtung einer Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscher Park beschlossen, ein wichtiges Beispiel für neue Formen der Regionalpolitik. Der 10-jährige Prozess der IBA, der im Oktober 1999 endete, wurde initiiert, um Lösungen für Problemlagen zu entwickeln, die aus dem gesellschaftlichen Strukturwandel resultieren. Die Region sollte über staatliche Organisationshilfen angeregt werden, ihre Selbsthilfe-Kräfte zu mobilisieren sowie die interorganisatorische und interkommunale Kooperation und Koordination zu verbessern. Ein zentrales Projekt der IBA, parallel zum ökologischen Umbau des Emscher-Systems, ist der langfristige Aufbau eines neuen Ost-West-Grünzuges, als Rückgrat des Emscher Landschaftsparks, entlang der Emscher und der sie begleitenden Schifffahrtskanäle.



Der Ost-West-Grünzug im Emscher Landschaftspark



Der Bau von Kläranlagen als Voraussetzung für den Umbau der Emscher

### Ziele des Pilotprojektes

Will man aus der kanalisiert Emscher wieder einen Fluss machen und ihm stadtgestalterische und landschaftsbildprägende Funktion zurückgeben, so reicht eine wasserwirtschaftliche Lösung nicht aus. Neben der Emschergenossenschaft als Eigentümerin müssen die anderen Akteure der Region verstärkt in die Entwicklung eingebunden werden. Dies sind u.a. der Kommunalverband Ruhrgebiet, die Projekt Ruhr GmbH, die vielen (Groß-) Eigentümer der Liegenschaften und insbesondere die angrenzenden 10 Städte und die 3 Staatlichen Umweltämter, in deren Zuständigkeit die Emscher fällt.

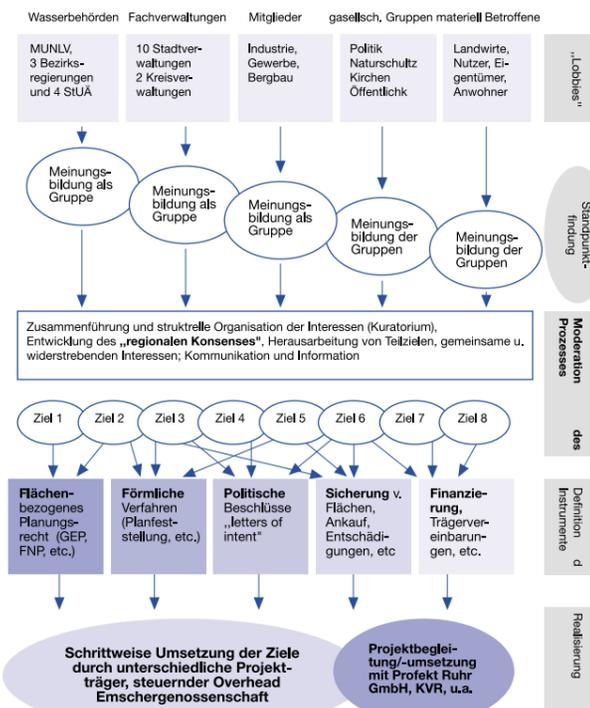
Ziel des Pilot-Projektes war, einen Prozess der Kooperation aller relevanten lokalen und regionalen Akteure zu initiieren, der die lokalen und sektoralen Interessen bündeln und den 1998 zum Stillstand gekommenen Kommunikationsprozess wieder ins Leben rufen sollte. Die relevanten Akteure sollten in einem ersten Schritt mobilisiert werden, um ihre lokalen und sektoralen Interessen zu artikulieren, und um gemeinsam aus diesem Diskussionsprozess heraus die für den Umbau der Emscher denkbaren Alternativen zu bewerten und einen regionalen Konsens herzustellen.

Ziel war es auch, einen Konsens über die grundlegenden Verfahrensschritte für den bis ca. 2020 laufenden Prozess festzulegen und nach Organisationsstrukturen zu suchen und dabei die Rolle der Emschergenossenschaft in diesem kooperativ zu gestaltenden Prozess zu bestimmen.

**Wichtigste Ergebnisse**

Im Zeitraum von August 2000 bis Mai 2001 sind zusammen mit der EmscherGenossenschaft die folgenden Grundlagen für den Kooperationsprozess geschaffen worden:

- Liste aller relevanten Akteure in der Emscherregion,
- organisatorische Empfehlungen zur Prozessgestaltung für das Jahr 2001 (Phase 1),
- Informationspapier für die potenziellen Akteure, das den Planungsstand, die aktuellen Probleme und die Notwendigkeit eines kooperativen Planungsprozesses darstellt,
- Organisationsleistungen zur Vorbereitung und Durchführung des Kick-off Meetings (09.02.2001),
- die Begleitung und Beratung der EmscherGenossenschaft beim ersten Schritt des kooperativen Prozesses, der Beteiligung der Kommunen und Kreise der Emscherregion.



Arbeitsschritte der kooperativen Gestaltung des Prozesses für das Jahr 2001.

Aufgrund der vorbereitenden Arbeitsschritte ist es gelungen, die Initiierungsphase dieses kooperativen Prozesses derart zu gestalten, dass gute Voraussetzungen für die Findung eines regionalen Konsenses gegeben sind. Die ersten erfolgreichen Schritte dieses sehr langwierigen Prozesses zum Emscherumbau (mindestens bis 2020) haben sich mit Lösungsansätzen zu den in der Initiierungsphase "typischen" Problemen auseinandergesetzt.

Wesentliche Erkenntnisse, die sich ableiten lassen, sind unter anderem :

- Notwendigkeit ausreichender finanzieller Mittel und Manpower bereits zum Zeitpunkt des Starts,
- Erfordernis, in erheblichem Umfang Informationsarbeit zu leisten, um Informationsdefizite, Widerstände und Vorurteile abzubauen,
- Bedeutung einer inhaltlichen und zeitlichen Prozessstruktur, d.h. klare erreichbare Teilziele mit den dazugehörigen Arbeitsschritten,
- Notwendigkeit des Aufbrechens bestehender Denk-, Organisations- und Entscheidungsstrukturen von Genehmigungsbehörden bzw. sektoralen Fachplanungen.

**Beitrag zu einer sozialverträglichen Entwicklung**

Der initiierte kooperative Prozess zur Umgestaltung der Emscher kann einen wichtigen Beitrag zur sozialverträglichen Entwicklung der Emscherregion leisten. Die Emscher wird auch nach ihrem Umbau ein Fließgewässer in der Stadtlandschaft dieser hoch verdichteten Region bleiben. Beim Wandel weg von der industriellen Vergangenheit sollten alte Strukturen ablesbar bleiben und für die Umgestaltung das enorme Entwicklungspotenzial genutzt, Zugänglichkeiten und Gebrauchswert von Freiflächen erhöht und damit die Wohn- und Lebensqualität verbessert werden. Die kooperative Prozessgestaltung kann "neue" Identifikation herstellen, wenn die Bewohner dieser Region den Wandel miterleben und mitgestalten; wenn dieser Prozess diejenigen integriert, die in der Vergangenheit unter den schlechten Lebensbedingungen am meisten gelitten haben.

**Nächste Schritte**

Der eingeleitete kooperative Prozess, der bereits als "Emscherdialog" ein feststehender Begriff geworden ist, hat mit der Aufnahme des Diskussionsprozesses den ersten erfolgreichen Schritt getan. Im weiteren Prozess sollen Interessenvertreter, Anlieger, Politik und Bürgerschaft eingebunden werden. Die Diskussionsstränge sollen in einem Gremium zusammengeführt werden. Diese Organisationsstruktur soll gemeinsam von den beteiligten Akteuren entwickelt werden. Der Auftrag für die eigentliche "Rahmenplanung für den Emscherumbau" wird Anfang 2002 vergeben werden. Er soll bereits von einem regionalen Konsens geprägt sein, der den "Korridor" beschreibt und qualitative Chancen für das Umfeld herausarbeitet.

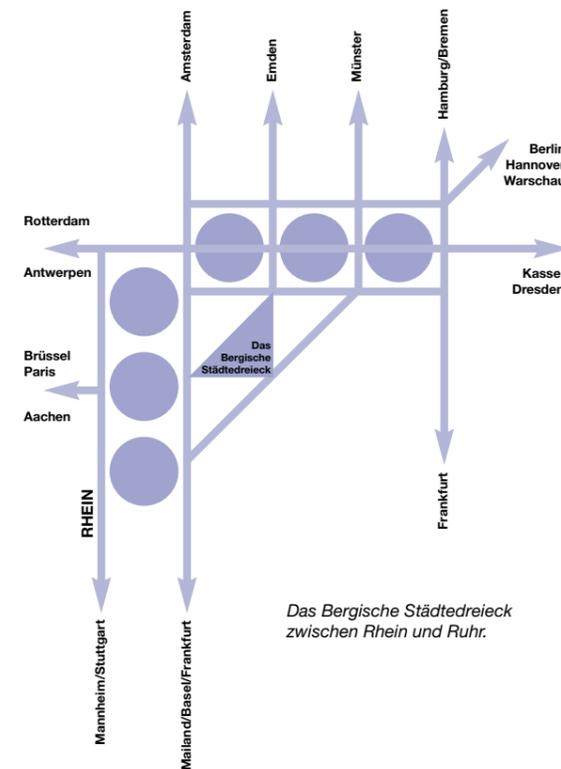
Erste Schritte, die breite Öffentlichkeit für dieses "Jahrhundertprojekt" zu interessieren und für die Beteiligung zu motivieren, sind von der EmscherGenossenschaft seit August 2001 durch die Vorstellung der Planungsalternativen, Durchführung von Ausstellungen und Teilnahme an Politikveranstaltungen begangen worden.



**„Die Wupper und ihre Nebenläufe – ein Leitprojekt der REGIONALE 2006“**

**Kurzbeschreibung der Region**

Die Region der Bergischen Städte Wuppertal, Solingen und Remscheid ist eine der ältesten Industrieregionen in Deutschland und liegt im Ausstrahlungsbereich von zwei großen polyzentrischen Stadtregionen: Ruhrgebiet und Rheinschiene. Zusammen haben die Bergischen Städte ca. 670.000 Einwohner. Im Vergleich zu vielen anderen Regionen in Deutschland ist die Wirtschaftsstruktur noch sehr differenziert, mit ausgesprochen mittelständischem Charakter, wobei keine Branche dominiert.



Die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands – die Müngstener Brücke.

Die Landschaft wird insbesondere durch das Element Wasser zu einer abwechslungsreichen Kulturlandschaft. Während der Industrialisierung sicherten Flüsse und Talsperren die Energielieferung, Versorgung mit Frischwasser und Entsorgung. Heute kommt zunehmend die Nutzung für Freizeit und Tourismus hinzu.

**Regionale Strategien und Konzepte**

Im Rahmen der Zukunftsinitiative der Regionen Nordrhein-Westfalens wurde 1989 Einvernehmen darüber hergestellt, zukünftig verstärkt regional zu kooperieren. Dazu erarbeiteten die Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal bis 1992 ein Regionales Entwicklungskonzept (REK). Anfang 1992 wurde eine zentrale Koordinierungseinheit geschaffen, das Regionalbüro des Bergischen Städtedreiecks, das mit der Aufgabe betraut ist, das REK umzusetzen und fortzuschreiben. Die vier Schwerpunkte der Zusammenarbeit sind:

- kooperative Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung,
- stadtverträglicher Verkehr,
- vorsorgende Umwelterhaltung und Siedlungsstruktur,
- kulturelle Kreativität

Die interkommunale Zusammenarbeit ist in regionalen Arbeitsgruppen organisiert, bestehend aus unterschiedlichsten öffentlichen und privaten Akteuren. Das Regionalbüro versucht, diese Themenarbeitsgruppen zu koordinieren und zu moderieren.

Die Landesregierung hat 1997 den Regionen die Möglichkeit angeboten, eine REGIONALE "Kultur- und Naturräume in Nordrhein-Westfalen" durchzuführen, alle zwei Jahre in jeweils einer Region des Landes. Gegenstand der REGIONALE ist die gemeinschaftliche Vorbereitung, Realisierung und Präsentation von Projekten, Ereignissen und Initiativen, die in einem konzeptionellen Zusammenhang entwickelt werden. Ziel ist, das regionale Profil nachhaltig zu schärfen, die Identifikation nach innen und die Profilierung nach außen zu fördern. Zu diesem Zweck sollen die Städte und Gemeinden öffentliche Mittel konzentrieren.

**Ziele des Pilotprojektes**

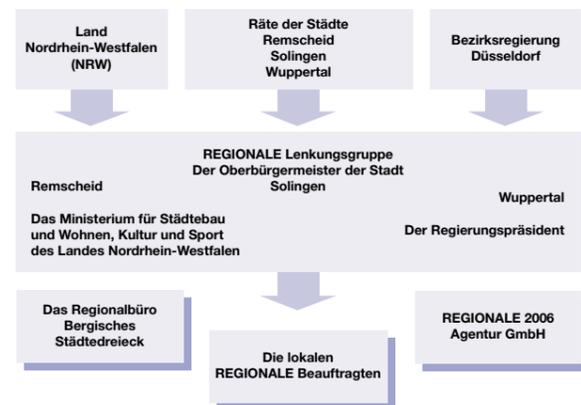
Im Mai 1999 wurde entschieden, dass die Region "Bergisches Städtedreieck" die REGIONALE im Jahr 2006 ausrichtet. „Spurwechsel“ als Leitgedanke steht dabei für die Verbindung von Innovation, Natur, Städtebau und Kultur mit dem Ziel Aufbruchstimmung zu erzeugen, den regionalen Strukturwandel einzuleiten und zu stabilisieren und sozialen Stadtraum erlebbar zu machen. "Die Wupper und ihre Nebenläufe" ist dabei eines der 7 Leitthemen. Es geht nicht nur um Fragen der ökologischen Aufwertung, sondern auch darum, die Bedeutung der Wupper und der Wuppertalsperre für Freizeit und Erholung zu stärken und die Wasserkraft als Energieerzeuger zu demonstrieren.



Die Wupper als stadtbildprägendes Element.

In dieser Region gibt es neben dem Regionalbüro des "Bergischen Städtedreiecks" und der Agentur der REGIONALE 2006 noch einen weiteren starken Akteur, den Wupperverband. Sie entwickelten bislang ihre jeweils eigenen Strategien und Konzepte zur Wupper. Dazu kommt, dass mit der EU-Wasserrahmenrichtlinie neue Aufgaben auf regionaler Ebene definiert werden, wie z.B. die geforderte Information und Anhörung der Öffentlichkeit.

Ziel des Pilotprojektes ist es, die bestehenden regionalen Organisationsstrukturen zusammenzubringen und in enger Kooperation eine Strategie zu entwickeln, um die zahlreichen parallel laufenden Aktivitäten zu bündeln und durch ein gemeinsames Leitbild die Umsetzungschancen von Leitprojekten zu verbessern.



Strukturen regionaler Kooperation.

#### Wichtigste Ergebnisse

Die Absicht, in einem ersten Schritt die starken regionalen Akteure zusammenzuführen, ist erfolgreich gewesen. Die Diskussionen zwischen den drei Partnern Regionalbüro, der Agentur der REGIONALE 2006 und dem Wupperverband, haben zu der Überlegung geführt, einen Expertenworkshop dem eigentlichen kooperativ zu gestaltenden Prozess vorzuschalten, um die in den vergangenen 4 Jahren zu dem Leitthema "Die Wupper und ihre Nebenläufe" bereits entwickelten zahlreichen Vorschläge zu

Leitprojekten zusammen zu stellen, zu ordnen und im Hinblick auf ihre regionale Ausrichtung und Umsetzbarkeit zu prüfen. Im Rahmen der darauf folgenden Aufstellung des "Leitplans zur Entwicklung der Wasser-Kraft-Landschaft" soll allen interessierten Akteuren der Region, in einem offenen Prozess, die Möglichkeit geboten werden, diesen mitzugestalten und Projekte der Realisierung zuzuführen.

Die drei Akteure haben erkannt, dass die Öffentlichkeit die Zuständigkeiten dieser Institutionen nur schwer unterscheiden kann, da sie ein hohes Maß an Zielkongruenz aufweisen. Der durch das Pilotprojekt verstärkte Kommunikationsprozess hat den Akteuren deutlich gemacht, dass

- sie selbst nicht in der Lage sind, eigene Projektentwicklung zu betreiben, dies betrifft insbesondere das Regionalbüro RSW wie auch die REGIONALE 2006 Agentur, sondern starke Partner benötigt werden, die über Erfahrungen in der Projektumsetzung verfügen,
- eine kooperative Prozessgestaltung durch die Bündelung finanzieller Mittel und Manpower Vorteile für die Projektrealisierung mit sich bringen kann.

#### Beitrag zu einer sozialverträglichen Entwicklung

In der Region ist erkannt worden, dass für einen erfolgreichen ökonomischen Strukturwandel ein regionales Profil von Bedeutung ist. Nur durch eine regionale Vernetzung und Qualifizierung von Kultur-, Erholungs-, Gesundheits- und Tourismusangeboten und die Verknüpfung mit dem ökonomischen Prozess, kann es zu einer nachhaltigen regionalen Entwicklung kommen. Dies schafft die Voraussetzungen für private Investitionen.

Das enorme Entwicklungspotenzial der Talsperren wie auch der Wupper mit dem umgebenden Raum zeigt die Notwendigkeit, die derzeit vorrangig gesehenen ökonomischen Funktionen mit der Entwicklung des Freizeit- und Erholungspotenzials zu verknüpfen. Die Stärkung dieser charakteristischen Elemente wird zu einer höheren Identifikation und der sozialverträglichen Entwicklung der Region beitragen.

#### Nächste Schritte

Die Kontinuität der überkommunalen Zusammenarbeit sollte gewahrt bleiben. Die gewonnenen Erfahrungen müssen stärker in den Prozess der REGIONALE eingebracht werden, damit dieser über das Jahr 2006 hinaus positive Impulse bringen kann. Wichtig ist es, kurzfristig die Aufgaben und Zuständigkeiten der drei regionalen Akteure herauszuarbeiten, damit die Öffentlichkeit und prozessinteressierte Akteure sich orientieren und in den Prozess einbringen können.

## Region Frankfurt Rhein-Main



„Route der Industriekultur“

(Partner: Planungsverband Frankfurt-Region Rhein-Main)

#### Kurzbeschreibung der Region

Die Region Frankfurt Rhein-Main, gelegen sowohl im Zentrum Deutschlands als auch Europas, ist ein Wirtschaftsraum mit etwa 3,7 Mio. Einwohnern und weist eine Kreisfläche von ca. 100 km Durchmesser auf. Sie reicht von Limburg/Giessen im Norden bis zur Bergstrasse im Süden sowie von Bingen im Westen bis Aschaffenburg und Spessart im Osten. Die Bevölkerungsdichte beträgt etwa 500 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Das Image der Region Frankfurt Rhein-Main ist geprägt durch den internationalen Flughafen, die Banken und andere Finanzdienstleistungen sowie die Messen als Symbole der Wirtschaftskraft. Mit dem Wachstum des Verdichtungsraumes ist eine polyzentrische Siedlungsstruktur entstanden mit einem ausgeglichenen Verhältnis von besiedelten Räumen und Freiräumen, einem Gemisch unterschiedlicher Stadtfunktionen, die sich als „Neue Stadtlandschaft“ herausgebildet haben. Deren Freiräume bieten Angebote für Freizeit und Erholung, welche durch den Regionalpark RheinMain, als langfristiges Projekt des Umlandverbandes Frankfurt bzw. seines Nachfolgers Planungsverband Frankfurt Region Rhein-Main, gestaltet werden. Der Regionalpark verfolgt das Ziel, diese Freiräume aufzuwerten, sie untereinander zu verbinden und neu zu gestalten und dabei Natur, Landwirtschaft und Erholungsnutzung miteinander in Einklang zu bringen.

Geprägt durch den die regionale Wirtschaft bestimmenden Dienstleistungssektor lassen sich für die Region Frankfurt Rhein-Main viele Herausforderungen als Chance für die Sozialverträglichkeit der Regionalpolitik verstehen:

- Die räumliche Entwicklung der metropolitanen Landschaft bezieht verschiedene Orte mit ihren unterschiedlichen Potenzialen ein.
- Dadurch eröffnet sich für die verschiedenen Nutzungswünsche ein breites Spektrum an gegebenen wie zu gestaltenden Räumen.
- Insbesondere die „weichen“ Bedürfnisse wie Freizeitgestaltung, Kultur und Unterhaltung können berücksichtigt werden, wodurch sich die Lebensqualität der Region insgesamt erhöht.
- Über die freizeitorientierte Vernetzung in Grünflächen wird eine für das regionale Selbstverständnis nötige gemeinsame räumliche Identität geschaffen.
- Die Stärkung der regionalen Identität ist in sozialer Hinsicht notwendig, um den schnellen Veränderungen der "Global City" Frankfurt offen gegenüber zu treten.
- Die lokale Identität wird sich sozial nachhaltig entwickeln, wenn sie die Bedürfnisse der neuen wie der alten Rhein-Main-Bewohner integriert.
- Dies kann nur auf der Grundlage der Schaffung von identitätsbildenden Orten geschehen.



Blick von Kronberg auf die Frankfurter Skyline

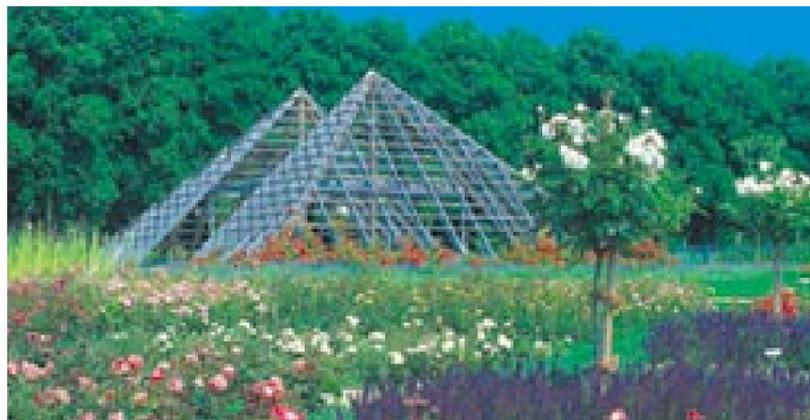


Region Frankfurt Rhein-Main.

### Regionale Strategien und Konzepte

In der Region Frankfurt Rhein-Main ist die Entwicklung der Freiräume und der Einrichtungen für Freizeit und Erholung durch drei unterschiedliche Planungskonzepte bestimmt.

- Im Regionalplan sind die Grundsätze einer sozialverträglichen Entwicklung festgelegt und die Freiräume in den dicht besiedelten oder durch hohe Umweltbelastungen betroffenen Bereichen als Regionale Grünzüge ausgewiesen. Diese haben zwei Funktionen: Sie sollen den Freiraum als Träger lebenswichtiger Funktionen des Bodens, des Wassers, der Luft, des Klimas, des Waldes und der offenen Landschaft sichern und insbesondere der Erhaltung und der Entwicklung von Naherholungsgebieten dienen. Dabei werden soziale Ziele verfolgt: Die Landschaft soll für jedermann frei zugänglich sein. Die Erholung der Allgemeinheit hat Vorrang gegenüber anderen Formen der Freizeitnutzung, vor allem gegenüber privaten Ansprüchen. Die Angebote sollen gut erreichbar sein, das heißt, die Einrichtungen sollen an wohnortnahen Standorten liegen und an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen sein. Die Erweiterung von Sport- und Freizeitanlagen hat Vorrang vor Neuanlagen, damit Freiflächen geschont werden. Neue Sport- und Freizeitanlagen sollen vorrangig am Siedlungsrand verkehrsgünstig angelegt werden.
- Darüber hinaus entwickelte und realisierte der Umlandverband Frankfurt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrages (Errichtung, Betrieb und Unterhaltung überörtlicher Sportanlagen, Freizeit- und Erholungszentren) seit etwa 20 Jahren regional bedeutsame Freizeitprojekte. Dabei wurde die Strategie verfolgt, regional bedeutsame Einrichtungen zu fördern oder auszubauen, offenbare Ausstattungslücken zu schließen, ohne dabei bereits vorhandene Anbieter zu verdrängen. In der Regel handelte es sich um Einzelprojekte: Badeseeprojekte, Projekte im Wald des Taunus und Radwege. Bei den Freizeitanlagen am Wasser ging es um die Verbindung von Freizeit und Naturschutz.



Regionalpark RheinMain, Rosarium in Hattersheim.

- Zum dritten ist seit Mitte der 90er Jahre der Regionalpark Rhein-Main der wichtigste Ansatz für eine Freiraumkonzeption in der Region. Durch den Regionalpark wird die polyzentrische, durch Freiflächen gegliederte Siedlungsstruktur planvoll ausgestaltet. Er besteht aus einem Netz von parkartig gestalteten Wegen und Anlagen, das die regionalen Grünzüge des Rhein-Main-Gebietes durchzieht und sie miteinander verbindet. Die regionalen Grünzüge werden dadurch aufgewertet und weiterentwickelt. Im Kern des Ballungsgebietes verbindet sich der Regionalpark mit dem Grüngürtel Frankfurt, im Umland mit den angrenzenden Landschaften. Der Regionalpark ist ein interkommunales Projekt. Erst durch die Wegeführung des Regionalparks über viele Gemeindegrenzen hinweg entfaltet er seine Wirkung. Im Regionalpark sollen insgesamt die Interessen der Land- und Forstwirtschaft, des Naturschutzes und der Erholungsnutzungen aufeinander abgestimmt werden und gleichzeitig eine Allianz der Interessen für den Schutz und die Entwicklung der Freiräume gebildet werden. Das Erscheinungsbild des Regionalparks ist vielfältig. Das Spektrum reicht von rein künstlichen Formen bis zu weitgehend naturbelassenen Teilen. Es gibt sowohl den künstlerisch gestalteten Garten als auch geschützte Biotope, und zwischen diesen beiden Polen befindet sich das Hauptelement des Regionalparks, der Landschaftspark. Ästhetische Qualität wird erreicht durch möglichst integrierte Gestaltung von Landschaft und Kunst, oder die Landschaft ist selbst Gegenstand der künstlerischen Gestaltung.

### Ziele des Pilotprojektes

Als Ergänzung zum Regionalpark soll die Route der Industriekultur in der Region Frankfurt Rhein-Main entstehen. Das industrielle Erbe hat bislang im Bewusstsein der Region kaum eine Rolle gespielt, obwohl die Region auch eine interessante Industriegeschichte aufzuweisen hat. Es setzt sich neben einigen Unternehmen von Weltgeltung vorwiegend aus einer Anzahl kleinerer, gleichwohl interessanter Objekte zusammen, die für sich genommen jedoch nicht ausreichen, die Bedeutung der Industrialisierung für die Entwicklung der Region Frankfurt RheinMain erlebbar zu machen. Erst im Verbund untereinander lässt sich dieser Aspekt anschaulich vermitteln.

Das Projekt „Route der Industriekultur“ ist somit ein weiterer Baustein, um der Region eine bildhafte und identitätsstiftende Ausprägung zu geben. Über die Route der Industriekultur sollen bisher isoliert gelegene Orte miteinander vernetzt werden. Dabei wird ein Beziehungsgeflecht aufgebaut, das die relativ junge industrielle Tradition als einen Grundstein für die Entstehung der Region verdeutlicht. Dazu werden einzelne Standorte besonders hervorgehoben, sei es durch ästhetische Markierung und Sichtbarmachen oder durch Öffnung und Zugänglichmachen im Sinne von Erlebniswelten. Möglich sind natürlich auch Umnutzungen für soziale, kulturelle, ökologische und gewerbliche Zwecke.

Für ein Leitbild der Route der Industriekultur hat sich die Pilotstudie folgende Fragen gestellt:

- Was ist die besondere Charakteristik der industriellen Entwicklung in Rhein-Main?
- Welches sind Orte qualifizierter und hervorstechender Architektur bzw. landschaftsprägender Gestalt und deren Potenziale, die sich für Aufwertung und Umnutzung besonders eignen?
- Wie kann die Route definiert werden mit Industriestandorten an den Flüssen bzw. in deren Einzugsbereichen? Welches sind die regionsprägenden Achsen als Landschaftsraum, als visueller Raum, als struktureller Raum oder als Bewegungsraum?
- Was kann „Route“ sein? Roter Faden von Ort zu Ort, Strassen und Wege, graphisch-visuelle Vernetzung, regionales Netz? Wie sehen die Verknüpfungen über die Flüsse hinweg aus?
- Wie kann ein System von Wegen, Routen, Verkehrsmitteln, Themenpfaden, Beschilderungen entstehen und mittels Corporate Design entsprechende Information liefern?
- Wie kann von den ersten zu realisierenden Projekten ein kräftiger Anfangsimpuls ausgehen?

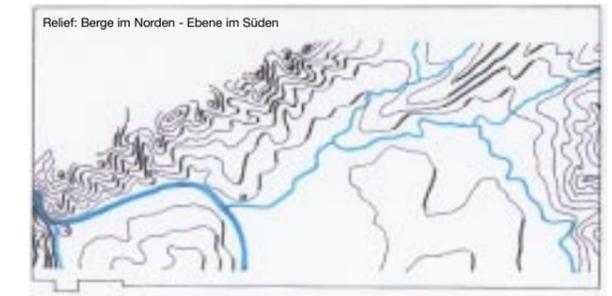
### Wichtigste Ergebnisse

Am Anfang der Pilotstudie wurde eine inhaltliche und didaktische Konzeption für die Route der Industriekultur in der Region Frankfurt Rhein-Main entwickelt. Die Zeugnisse der Industriekultur spielten in der Identität der Region bisher kaum eine Rolle. Die Gründe für diese Geringschätzung, ein Phänomen der gesamten

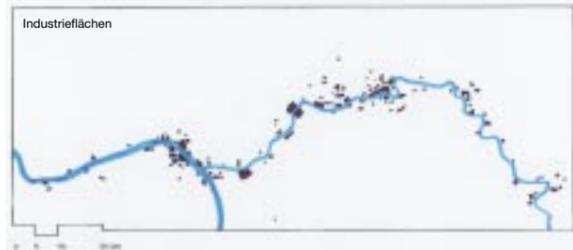
Industrieepoche, liegen einerseits in der Produktionsweise selbst, andererseits bei der kunstgeschichtlichen Rezeption der Industriearchitektur, die lange Zeit als geringwertig angesehen worden ist. Dazu kommen heute oft betriebswirtschaftliche Überlegungen, wenn Unternehmen aus Kostengründen historische Anlagen abreißen und durch Neubauten ersetzen wollen.



„Lektüre des Raumes“



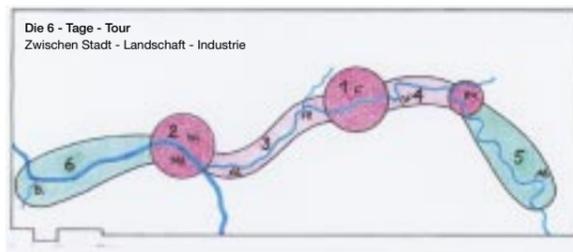
Trotz dieser Ausgangslage verfügt die Region über ein reichhaltiges industrielles Erbe. Insgesamt wurden ca. 220 Objekte erfasst, gegliedert nach den Kategorien Produktions- und Verarbeitungsstätten, Bauten der Ver- und Entsorgung, Verkehrsbauten, Werkssiedlungen und Unternehmervillen, technische Denkmäler und Ingenieurbauten, Kunstwerke und Museen. Die Bedeutung der Route der Industriekultur wird auf mehreren Ebenen erläutert. Sie liegt in ihrem Beitrag zur Identitätsfindung der Region, zur Erhaltung ihres industriellen Erbes, zur Erweiterung des kulturellen Angebots, zur Aufwertung der Flussräume Main und Rhein und zum Zusammenhang der Region insgesamt. Um die Idee der Industriekultur besser zu vermitteln, werden unterschiedliche Routen vorgeschlagen, z.B. zu den Themen Produktion, Ingenieurkunst, Ästhetik der Industriekultur oder Maschinen.



Industrieflächen.

Im Hauptteil der Pilotstudie ist für die Konzeption der Route der Industriekultur zunächst eine Charakteristik des Raumes erarbeitet worden: die Ebenen von Main und Rhein, das Relief der Flussauen, Ebenen und Bergketten, die Verteilung der besiedelten Flächen, die Verkehrsnetze Bahn und Straße, Brücken und Fähren, die Flussabschnitte mit den Staustufen, die Häfen, optische Barrieren und Landschaftsbrücken über die Flüsse.

In einer Liste von etwa 150 Standorten werden die Objekte, die für die Vielfalt der Industrie und ihrer Infrastruktur stehen, beschrieben nach den Auswahlkriterien: Beispiel für die Region, räumlich-städtische Qualität und Lage, bauhistorische Qualität, didaktische Bedeutung für die Wahrnehmung der regionalen Funktion und Einrichtungen und Dokumente zu bedeutenden historischen Ereignissen. Die Objekte werden im einzelnen charakterisiert: für eine Besichtigung vorgeschlagen, bereits umgewandelt, für eine Umnutzung geeignet, für eine Inszenierung geeignet, unter Denkmalschutz stehend oder als besonders gefährdet eingestuft.



Die 6-Tage-Tour.

Was unter dem Begriff „Route der Industriekultur“ zu verstehen sei, musste eigenständig definiert werden. Das bekannte Bild einer Route als entsprechend ausgewiesene, beschilderte Landstraße, eine über viele Kilometer kontinuierliche Linie in der Landschaft mit Blickfängen und Erlebnisorten, ist in der Region Frankfurt Rhein-Main nicht anwendbar. Die Route als Linie wird allenfalls durch die beiden Flüsse markiert. Sie kann als eine breite, die Flussläufe begleitende Zone aufgefasst werden, innerhalb derer die überwiegende Anzahl der Orte der Industriekultur angesiedelt ist. Die Route wurde auch als ein touristisches Programm konzipiert, das sich über mehrere Tage erstreckt. Die Route ist ein Netz aus unterschiedlichen Fortbewegungsmöglichkeiten: Schiff, S-Bahn, Auto, Fahrrad und zu Fuß. Sie ist, weil sie sich weitgehend aus

bestehenden Verkehrswegen zusammensetzt, ein Band aus Brücken und Brücken, Verknüpfungen und manchmal winkligen Verbindungen. Als strukturelle Darstellung der Route wird ein Gitterband, eine Leiter vorgeschlagen, die die beiden parallelen Wegesysteme sowie die Brücken und Fähren charakterisiert.

In einer Vorauswahl werden 20 exemplarische Orte und 5 Ensembles detailliert dargestellt. Bei der Auswahl spielte der Gesichtspunkt eine Rolle, dass in der wirtschaftlich prosperierenden Region Frankfurt Rhein-Main weniger die Frage des Leerstandes als die des Abrisses oder der Nutzungsänderung von industriellen Bauten wichtig ist. Im Kontext von neuen Branchen und Unternehmen, neuen Lebensstilen und kulturellen Ansprüchen entstehen zunehmend neue Anforderungen an die Raumnutzung neben den harten Fakten der Produktion und Distribution, welche die Standortverteilung bisher geregelt haben. Kriterien für die Auswahl waren unter anderem die Fragen: Ist Umnutzung möglich? Können Öffnung oder Inszenierung Mittel zur Aufwertung sein? Haben die Objekte überregionale oder regionale Bedeutung? Gibt es Handlungsbedarf und Realisierungschancen? Ist eine Lobby vorhanden? Existieren Interessenten für neue soziale oder kulturelle Nutzungen? Inwieweit ist die Kommune bereits aktiv geworden?

Unter den verschiedenen Konzeptionen der Route der Industriekultur kommt die „6-Tage-Tour“ der räumlichen Gliederung der Region am nächsten. Im Zentrum der Route liegt Frankfurt mit seinen westlichen und östlichen Industriegebieten, die ein oder zwei Tage der Besichtigung wert sind. Im Westen der Region, in der Nähe der Mainmündung in den Rhein, präsentieren sich die Städte Wiesbaden und Mainz mit den industriellen Potenzialen der beiden Landeshauptstädte. Zwischen beiden Städten und Frankfurt spannt sich ein Flusstal mit landschaftlichen Reizen, kleinen Städten und Gewerbegebieten und der Opel-Stadt Rüsselsheim. Zwischen den industriell geprägten Städten Offenbach und Hanau liegt eine Flusslandschaft ohne besondere Höhepunkte. Im Osten von Hanau und im Westen von Wiesbaden schließen sich eher landschaftlich geprägte Flusstäler mit einzelnen industriellen Akzenten und kulturhistorisch bedeutsamen Gebäuden an, die sich für die letzten beiden Tage der Tour anbieten.



Mainschleuse Offenbach.

### Beitrag zu einer sozialverträglichen Entwicklung

Mit der Pilotstudie Route der Industriekultur werden die identitätsbildenden Gesichtspunkte der Region um einen wichtigen Aspekt erweitert. Bislang dominierte das Bild des Finanz- und Dienstleistungszentrums Frankfurt, sichtbar in Erscheinung tretend mit seiner markanten Skyline. Mit dem Regionalpark wurde eine verbindende Idee geschaffen, um der Arbeitswelt die Bereiche von Natur, Erholung und Freizeit gegenüberzustellen.



Kulturfabrik Naxoshalle Frankfurt.

Wenn nun mit der Route der Industriekultur das historische industrielle Erbe stärker in das Bewusstsein der Region gerückt wird, bedeutet dies zunächst eine Bereicherung der regionalen Attraktivität. Wenn einzelne Industrieobjekte erhalten, aufgewertet oder umgenutzt werden durch das Schaffen neuer kultureller, sozialer oder sonstiger freizeitbezogener Angebote und diese gut erreichbar und an Regionalparkrouten angeschlossen sind, verbessert sich die Standortqualität der Region insgesamt. Damit ist nicht eine direkte Verknüpfung zwischen Regionalpark und Route der Industriekultur gemeint, sondern eine Gegenüberstellung und gegenseitige Ergänzung. Die Besucher des Regionalparks werden neben dem Spazieren gehen, dem Natur beobachten, dem Ausruhen, dem Sport treiben oder dem Kunst genießen auch Gelegenheit bekommen, sich mit dem überkommenen industriellen Erbe der Region zu befassen. Darüber hinaus wird mit der Pilotstudie Route der Industriekultur ein Anstoß gegeben, in Zukunft neben der freien Landschaft auch die Zeugnisse der Industriekultur mit der zugehörigen Infrastruktur als Image prägendes Merkmal der Region und als verbindendes Netz zu verstehen. Aus diesem Grunde ist die Route nicht nur als Idee, sondern auch real als Wegeführung, optische Orientierung und sinnlich fassbare Linie, die die Objekte miteinander verbindet, wahrnehmbar und damit sowohl für die Bewohner der Region als auch für Besucher im Sinne einer Bereicherung des Lebens in der Region interessant.

Über die Auseinandersetzung mit der Industriegeschichte hinaus werden in der Studie Anregungen gegeben, den Blick auf eine

Gesamt Betrachtung der Region zu erweitern. Wenn man den Erhalt der Kulturlandschaft mit den historischen und aktuellen Wirtschaftsprozessen im Zusammenhang sieht, als verbindendes Netz der Region und als sinnlich erfahrbare Größe begreift, verändert sich auch für die Zukunft das Landschaftsbild der Region.



Opelkraftwerk Rüsselsheim.

### Nächste Schritte

Ausgehend von den Flusstälern von Rhein und Main mit ihren Landschaften, Industrieansiedlungen und städtebaulichen Merkmalen und Symbolen könnte man sich die Entstehung eines „Metropolparks Rhein-Main“ vorstellen, in dem alle Wirtschaftsstrukturen integriert sind und damit ein soziales Leitbild der Region entsteht, das von der Route der Industriekultur ausgehend die „Neue Stadtlandschaft Rhein-Main“ formt und gestaltet.

Um das Projekt der regionalen Öffentlichkeit zu präsentieren und um alle an der Realisierung Interessierten anzusprechen, fand im Oktober 2001 eine Tagung mit Ausstellung statt. Die Idee der Route der Industriekultur hat dabei großen Anklang gefunden.

## Luxemburg

„Vernetzung von Naherholungs- und Freizeitpotenzialen im Rahmen der Regionalentwicklung und der Industriebrachenkonversion im Süden Luxemburgs“  
(Partner: Ministerium des Innern des Landes Luxemburg)



### Kurzbeschreibung der Region

Die an Frankreich und Belgien angrenzende Südregion Luxemburgs, in der zur Zeit auf einer Fläche von 200 km<sup>2</sup> 130.000 Einwohner leben, ist das Untersuchungsgebiet im Rahmen des Interreg II C-Projektes. Aufgrund der geringen Distanz (20 km) zur kulturell und wirtschaftlich dominierenden Hauptstadt Luxemburg (internationaler Finanzplatz, Sitz von EU-Institutionen, UNESCO-Weltkulturerbe,...), deren Attraktivität auch weit in die Großregion Saar-Lor-Lux hineinreicht, bestehen enge funktionale Verflechtungen mit dieser, welche bei der Neugestaltung der Industrieregion im Süden Luxemburgs zu berücksichtigen sind.

Über Jahrzehnte hinweg war der Süden Luxemburgs durch den Abbau von Eisenerz und die Eisenerzverarbeitung gekennzeichnet und somit der Hauptmotor der Entwicklung des ländlich geprägten Luxemburgs. Dies änderte sich schlagartig mit der Stahlkrise in den siebziger Jahren und dem Abbau einer hohen Anzahl von Arbeitsplätzen (ca. 20.000). Aufgrund einer Vielzahl nationaler Initiativen konnten die sozialen Folgen der Stahlkrise, im Vergleich zu den grenznahen Industriegebieten, relativ gut abgefedert werden. Im Zuge des heute noch weitergehenden Strukturwandels hat sich die Südregion von einem reinen Schwerindustriestandort zu einem stärker diversifizierten, allerdings immer noch industriell geprägten, Wirtschaftsstandort verändert, welcher den Herausforderungen einer tertiärisierten Ökonomie noch stärker Rechnung tragen muss. Insgesamt hat die Südregion im Laufe der Postindustrialisierung an Bedeutung und Attraktivität gegenüber der expandierenden Stadt Luxemburg verloren.

Räumlich äußert sich diese Entwicklung in einem auf der ursprünglichen ländlichen Kulturlandschaft basierenden Flächennutzungsmosaik bestehend aus einer polyzentrischen Siedlungsstruktur mit städtischen Zentren, Einfamilienhaussiedlungen in den Randlagen, ehemaligen und noch funktionierenden Standorten der Stahlindustrie mit den entsprechenden Halden und vormals genutzten, großräumigen Erzabbaugebieten sowie aus neuen Industrie- und Gewerbegebieten welche nach der Stahlkrise das Siedlungsgeflecht weiter ausdehnten.

Durch den Rückgang und die Umstrukturierung der Stahlindustrie stehen heute große industrielle Brachflächen sowie die nicht mehr genutzten, ökologisch wertvollen Tagebauegebiete zur Verfügung. Eine innovative Industriebrachenkonversion soll helfen dieser Stadtlandschaft ein (neues) Gesicht zu geben und gleichzeitig ihre Identität zu wahren und zu stärken, da sie als einzige Region des Landes über ein kulturelles Erbe aus der Zeit der Eisen- und

Stahlindustrie verfügt. Die Öffnung der altindustriellen Räume, deren multifunktionale Umgestaltung hin zu einem sozial hochwertigen regionalen Umfeld, soll gleichzeitig die soziale Funktion dieser Gebiete für die in der Stadtlandschaft lebende Bevölkerung fördern sowie die Basis schaffen für den Aufbau einer zukünftigen Informations- und Wissensökonomie, welche synergetische Orte mit hoher Lebensqualität benötigt.



Belval/West – ehemaliger Stahlstandort, heute prioritärer Konversionsstandort.

### Regionale Strategien und Konzepte

Die rezente Entwicklung der Südregion konnte bisher die Zentralisierungstendenz hin zur Agglomeration Luxemburg nicht genügend abfedern. Der große Entwicklungsdruck in Luxemburg, demographisch wie wirtschaftlich, macht die konsequente Entwicklung der, allerdings mit einem negativen Image behafteten Südregion, zu einem wichtigen Ziel der Raumplanung. Konkrete Möglichkeiten hierfür liefern das Landesplanungsgesetz vom 21. Mai 1999 sowie die sich aus einer gelungenen Brachenkonversion ergebenden Chancen.

Das Gesetz von 1999 ermöglicht die Erarbeitung von Regionalplänen im Rahmen von Regionalentwicklungsprozessen an denen sowohl die Gemeinden einer Region als auch die betroffenen Ministerien teilnehmen. Die Abwesenheit von regionalen Verwaltungsstrukturen macht die Entwicklung von alternativen, auf Kooperation basierenden Ansätzen notwendig. Der von der Landesplanung initiierte Prozess wurde von den Gemeinden der Südregion aufgegriffen und konkretisiert sich zur Zeit im Aufbau einer regionalen Organisationsstruktur. Zur Öffnung des Entwicklungsprozesses nach Außen hin, ist vorgesehen, im Rahmen von Regionalkonferenzen, welche allen regionalen Akteuren zugänglich sind, Foren zur Erarbeitung von Leitlinien und zur Entwicklung von gemeindeübergreifenden Projekten zu schaffen. Während der ersten Regionalkonferenz wurde insbesondere der Stellenwert der Naherholung für die Lebensqualität der Bevölkerung deutlich hervorgehoben, wobei durch die Berücksichtigung der sozialen Bedürfnisse der Bewohner auch gleichzeitig eine Aufwertung der Lebensqualität als „weicher Standortfaktor“ für die ökonomische Zukunft der Region ermöglicht wird. In diesem Kontext wurde die Idee eines regionalen Landschaftsparks/Regionalparks (zur Zeit noch keine offizielle Zielsetzung) diskutiert und insbesondere die Förderung des Erlebniswertes der regionalen Potenziale sowie die Verbesserung der Vernetzung der bestehenden und zu entwickelnden Naherholungsmöglichkeiten als Schwerpunkte der regionalen Zusammenarbeit formuliert.



Grüngürtel zwischen der Südregion und der Agglomeration der Stadt Luxemburg.

Die Umnutzung von 650 Hektar Industriebrachen ist ein wichtiger Impulsgeber für diesen regionalen Entwicklungsprozess. Gleichzeitig finden sich bereits erste Überlegungen zur Regionalentwicklung in den grundlegenden politischen Orientierungen des Konversionsprozesses wieder. Diese schließen a priori keine Nutzung aus, streben eine multifunktionale Umnutzung der Brachen an, fördern die Teilnahme aller Partner am Konversionsprozess sowie dessen Einbindung in einen großräumigeren Kontext. Zudem wird in den Leitlinien der staatliche Wille zur Dezentralisierung von hochwertigen, zukunftsorientierten Sektoren in die Südregion deutlich. Die Schaffung eines Wissenschafts-, Forschungs-, und Innovationsparks auf dem ehemaligen Produktionsstandort Belval-West, im Rahmen des Aufbaus einer Universität in Luxemburg, ist in diesem Kontext ein zentrales Projekt mit einer weitreichenden Katalysatorfunktion. Weiterhin ist mit der gemeinsam vom Staat und dem Stahlproduzenten ARBED ins Leben gerufenen Entwicklungsgesellschaft AGORA, ein neuer Akteur entstanden, welcher in Zukunft eine wichtige Rolle bei der Gestaltung der Südregion spielen wird.

Die aktive Suche von Synergien zwischen der Industriebrachenumwandlung und der Entwicklung des gesamten Gebietes mit seinen spezifischen Potenzialen ist eine besondere Herausforderung für alle beteiligten Akteure, dies um so mehr, als sich eine sozialverträgliche Raumplanung für die Stadtlandschaft im Süden Luxemburgs mit den Transformationsbedingungen einer altindustriellen Landschaft auseinandersetzen muss.

### Ziele des Pilotprojektes

Das im Süden Luxemburgs durchgeführte Pilotprojekt besteht aus zwei Teilbereichen, welche getrennt angegangen wurden und im weiteren Verlauf der Planungsprozesse in der Südregion miteinander zu verbinden sind.

Schwerpunkt der Arbeit war es, über die Entwicklung einer räumlichen Vision zur Vernetzung der regionalen Naherholungspotenziale Wege zu finden, um allgemein die Lebensqualität in der Region und somit auch ihr Image nach Außen verbessern zu können. Die Notwendigkeit eines solchen Ansatzes ergibt sich aus der großen Bedeutung von Freizeit und Naherholung für die zukünftige Regionalentwicklung und die Attraktivitätssteigerung der Region sowie aus der Notwendigkeit,

eine zur Zeit fehlende, gemeindeübergreifende Perspektive für diesen Bereich zu entwerfen. Zu diesem Zwecke wurden mit Hilfe eines Geographischen Informationssystems (GIS) und unter Berücksichtigung der Kriterien Naturraumpotenzial, Ausstattung, Erreichbarkeit und Erschließung, die regionalen Potenziale und Schwerpunkte von Freizeit und Naherholung identifiziert, bestehende Vernetzungen analysiert und eine mögliche zukünftige Entwicklung im Rahmen einer räumlichen Vision thematisiert, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Integration der Industriebrachen gelegt wurde. Der gewählte Ansatz ist nicht als endgültig zu betrachten. Er soll eine erste Basis darstellen für die Konkretisierung der Idee eines regionalen Landschaftsparks/Regionalparks in der Südregion Luxemburgs und ist im Rahmen des begonnenen Regionalentwicklungsprozesses zu vertiefen.



Ehemaliges Erzabbaugebiet mit hohem Naherholungspotenzial.

Der zweite Teil des Pilotprojektes beschäftigte sich mit der Verknüpfung des Regionalentwicklungsprozesses und den bestehenden Ansätzen zur Industriebrachenkonversion. Diese Verzahnung wird zunehmend an Bedeutung gewinnen, wenn Synergieeffekte im Sinne einer nachhaltigen Regionalentwicklung der Stadtlandschaft gefördert werden sollen. Ein vertieftes Verständnis des Kooperationsbedarfes, der Kooperationsprozesse und deren Gestaltungsmöglichkeiten sind notwendige Prämissen, um die angestrebte Integration zu erreichen.

**Wichtigste Ergebnisse**

Das Naherholungspotenzial in der Region konnte mit der gewählten Methode im regionalen Kontext detailliert in Form von Schwerpunkträumen der Naherholung (z.B. die verschiedenen Plateaus der eisenerzführenden Doggerstufe an der Grenze zu Frankreich, die Zeugenberge bei Belvaux sowie die Wald- und Agrarlandschaften im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes) sowie in Form von entwicklungsbedürftigen Defiziträumen (z. B. verschiedene Gebiete entlang der Flüsse Korn und Alzette,...) identifiziert werden. Einzelne dieser Räume sind bereits über Rad-, Fuß- und Reitwege miteinander vernetzt, wobei jedoch in der Gestaltqualität noch Defizite bestehen. An anderen Stellen fehlen die Vernetzungen gänzlich (z.B. zwischen der Doggerstufe und den Auenlandschaften von Korn und Alzette, bei den Industriebrachen Differdange und Rodange, im Tal des Dipbech im Nordwesten von Esch/Alzette, etc.).



Bestehende Vernetzung durch Radwegenetz.

Auf Basis der erarbeiteten Stärken und Schwächen der Südregion bezüglich Naherholung wurde in einem nächsten Schritt das Gerüst für eine räumliche Vision formuliert, welche den folgenden Leitlinien Rechnung trägt :

- Stärkung der Vernetzung bereits bestehender Räume mit hohem Naherholungspotenzial,
- Entwicklung (Inwertsetzung) bislang vernachlässigter Räume in Abhängigkeit ihrer räumlichen Nähe zu den Agglomerationen,
- Entwicklung (Inwertsetzung) oder Beibehaltung des Status Quo bislang vernachlässigter Räume in Abhängigkeit ihres Vernetzungspotenzials zu anderen Schwerpunkträumen der Erholung in der Region,
- Durchbruch starker räumlicher Barrieren,
- Stärkung des Kultur-Naturerlebnispotenzials,
- Herstellung von räumlich-thematischen Bezügen,
- Gestaltungsmaßnahmen zur Kennzeichnung der Region.

Verschiedene Entwicklungspisten kommen in diesem Entwurf einer regionalen Perspektive zur Geltung :

- „Themenpark Industriekultur“ im gesamten Bereich der Doggerstufe unmittelbar an der Grenze zu Frankreich,

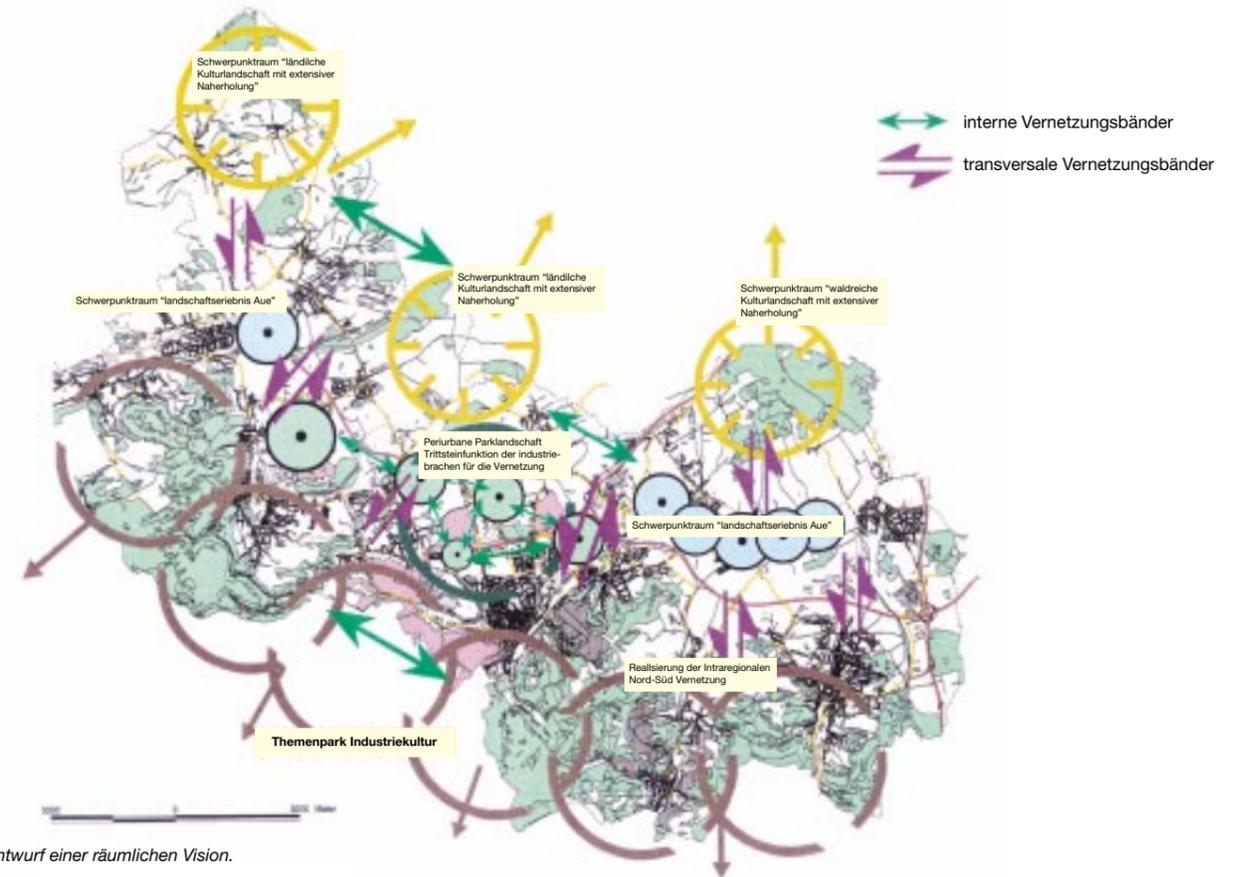


Zugang zum Naherholungsgebiet und Industriemuseum „Fonds de Gras“ mittels alten Zügen.

- „Neue periurbane Parklandschaft“ unter Ausnutzung der Trittsteinfunktion der Industriebrachen im am stärksten verdichteten zentralen Raum der Region,
- „ländliche Kulturlandschaft mit extensiven Naherholungsmöglichkeiten“ im Grüngürtel welcher die Agglomeration der Stadt Luxemburg und die Südregion trennt,
- „Landschaftserlebnis Aue“ in den Tallandschaften von Alzette und Korn entlang renaturierter Fließgewässer.

Die Umsetzung eines solch komplexen und räumlich kohärenten Ansatzes erfordert ein abgestimmtes Stufenkonzept, das die inhaltlich-thematische, die strukturell-organisatorische und die finanzielle Ebene umfasst. Es soll die Schnittstelle bilden zwischen der übergeordneten räumlichen Vision und den konkreten Projekten, welche auf lokaler/regionaler Ebene zu definieren sind.

Bezüglich der Verknüpfung der zukünftigen Nutzung der Brachen und der Regionalentwicklung auf der Prozessebene kann die Konversion im großräumigeren Kontext als regionaler Innovationsprozess verstanden werden, welcher sehr zeitintensiv ist und ein spezifisches Management benötigt, um die Schlüsselakteure, sowohl interne als auch externe, zusammenzuführen. Der luxemburgische Staat übernimmt hierbei zunehmend die Funktion eines Initiators und unterstützt in verschiedenartiger Weise die Gestaltung der Prozesse. Die Industriebrachenkonversion ist die Aufgabe des Staates und der hierfür gegründeten Entwicklungsgesellschaft, unter Einbezug der betroffenen Gemeinden, und wird somit nicht eine exklusive Kompetenz der in Entstehung befindlichen Region sein. Für die Entwicklung der regionalen Kooperation ist eine Lernphase vorzusehen, welche von fachlicher Seite aus betreut und unterstützt werden sollte. Ein effektives Funktionieren der zu schaffenden regionalen Struktur wird dann erst nach dem Klären der institutionellen und der personellen Kompetenzen und Kapazitäten zu erwarten sein. Die Regionalkonferenz ist in dieser Phase als guter Ausgangspunkt zur Förderung eines regionalen Diskurses und als



Entwurf einer räumlichen Vision.

Plattform zur Koordination und Integration der sektoralen Planungen mit der Regionalentwicklung anzusehen. Ihre Weiterentwicklung braucht zusätzliche Unterstützung, welche von einer Art „Innovationskoalition“ bestehend aus regionalen Schlüsselpersonen geleistet werden könnte. Eine weitere Öffnung der Planungsprozesse benötigt aktivierende Formen der Partizipation, welche neben der demokratischen Legitimierung der Prozesse und der Stärkung der regionalen Identität, insgesamt den Wandel zu einer neuen, der Stadtlandschaft angepassten, kommunikativen Planungskultur fördern könnten. Der Ansatz einer strategischen Planung auf regionaler Ebene (prioritäre Themen, miteinander verknüpfte Schlüsselprojekte) ist geeignet zur weiteren Konkretisierung der Partizipation.

**Beitrag zu einer sozialverträglichen Entwicklung**

Als methodischer Ansatz wurde eine GIS-gestützte Raumanalyse zur Ermittlung des Naherholungspotenzials und der Vernetzungsmöglichkeiten innerhalb der Stadtlandschaft gewählt. Der Ansatz ermöglichte die Konkretisierung einer regionalen Perspektive zur Aufwertung der Region aus Sicht der Naherholung, indem spezielle siedlungsnaher Räume mit hohem Entwicklungspotenzial herauskristallisiert, positive Elemente und Defizite bezüglich der räumlichen und thematischen Vernetzung erkannt sowie Freiräume mit großer Bedeutung für die Naherholung innerhalb der Stadtlandschaft identifiziert wurden, um so Maßnahmen zur Flächensicherung einleiten zu können.

Das verbesserte Verständnis der Stadtlandschaft als Region ist ein wichtiger Beitrag für ihre zukünftige Entwicklung. Nicht zuletzt liefern die gewonnenen Erkenntnisse zur strategischen Bedeutung der Industriebrachen innerhalb der Stadtlandschaft wichtige Hinweise für ihre zukünftige Entwicklung als neue multifunktionale Orte der Vernetzung.

Die Komplexität und Vielschichtigkeit der raumplanerischen Prozesse in einer Stadtlandschaft können am Beispiel Luxemburgs sowohl auf Projekt- als auch auf Strategieebene dargestellt und nachvollzogen werden. Kooperation und Partizipation finden hier in unterschiedlichen Konstellationen statt. Sie sind als wesentliche Ansätze einer sozialverträglichen Raumplanung im Zusammenspiel mit anderen, formalen Vorgehensweisen zu entwickeln und in einem klar definierten Kontext gezielt zu stärken.

**Nächste Schritte**

Die regionale Perspektive ist in der Folge im Rahmen des begonnenen Regionalentwicklungsprozesses zu konkretisieren. Dies bedarf in einem ersten Schritt des Austauschs mit den interessierten Akteuren über die räumliche Vision und die Orientierung der anzustrebenden Entwicklung. In einem nächsten Schritt sind dann Wege zur Gestaltung des Prozesses und zur Erarbeitung von regionalen Projekten zu identifizieren, welche die regionale Perspektive mit Leben füllen können. Erste gemeinsam erarbeitete lokale/regionale Projekte sollten kurzfristig konkrete Impulse geben. Die Pilotstudie liefert hierfür bereits erste Ideen und Vorschläge.

## Zuid-Holland

„Das Midden-Delfland – eine ländliche Kulturlandschaft als agglomerationsnahes Erholungsgebiet“

(Partner: Universiteit van Amsterdam)



### Kurzbeschreibung der Region

Das Midden-Delfland, eine offene Landschaft von etwa 6665 Hektar, befindet sich im Südwesten der niederländischen Randstad, einer der ausgeprägtesten neuen Stadtlandschaften Europas. Das Untersuchungsgebiet ist umgeben von den Städten Maassluis, Schiedam, Rotterdam, Vlaardingen und Delft. Innerhalb dieses ländlich geprägten Raumes sind die Dörfer De Lier, Maasland und Schipluiden zu finden. Die Landschaft Midden-Delflands kontrastiert stark mit der Stadtlandschaft in der insgesamt 1,5 Millionen Menschen leben.



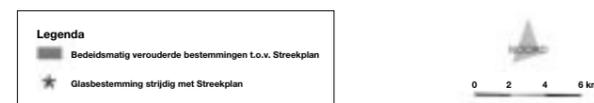
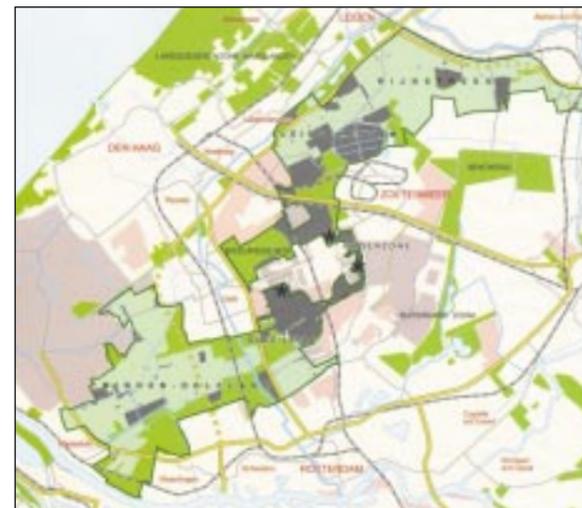
Schlittschuhlaufen auf der Vlaardingervaart.

Vor mehr als 20 Jahren war Midden-Delfland noch eine ausschließlich durch die Landwirtschaft gestaltete Landschaft : 75 Prozent der Fläche wurden als Grasland, 5 Prozent als Ackerland und 4 Prozent für den Gartenanbau genutzt. Aufgrund einer schlechten Parzellierung der Polder, der mäßigen Erreichbarkeit des Gebietes sowie einem ungenügenden Wassermanagement hat sich die Situation der Landwirtschaft zunehmend verschlechtert. Hinzu kamen im Laufe der Entwicklung von Midden-Delfland die Zersiedlung der Landschaft durch Urbanisierung, der stetige Verlust ihres offenen Charakters, die Bedrohung der landschaftlichen Schönheit und ihres ökologischen Wertes. Zudem wurde das Gebiet vermehrt von der städtischen Bevölkerung als Naherholungsgebiet genutzt, so dass relativ schnell auch ein Mangel an Naherholungseinrichtungen festgestellt wurde.

Dabei hat sich die Bedeutung des Raumes als Naherholungsgebiet für die umliegenden Städte im Laufe der Zeit gewandelt. Waren früher Spazieren und Rad fahren die Hauptaktivitäten, so wird der Raum heute, auch aufgrund seiner verbesserten Erreichbarkeit, multifunktionaler genutzt. Die Naherholungsbedürfnisse haben sich geändert und Aktivitäten, für die es keinen geeigneten Platz in den Städten gibt, werden ins Midden-Delfland verlagert. Reiten, Kanu fahren, Schwimmen aber auch weniger sanfte Aktivitäten wie Motocross gehören nun zum Naherholungsangebot in Midden-Delfland.

Aufgrund seiner Bedeutung für die gesamte Stadtlandschaft der südwestlichen Randstad ist eine sozialverträgliche Entwicklung des Midden-Delfland nur unter Berücksichtigung seiner sozialen Funktion für die gesamte Region sinnvoll:

- Midden-Delfland wird eingebunden in die Raumplanung für die Region, insbesondere in Verbindung mit den Städten die Midden-Delfland umringen.
- Die sozialverträgliche Raumplanung widmet sich den Restrukturierungen der traditionellen Landwirtschaft des Midden-Delfland.
- Mit der Verbesserung der Agrarwirtschaft ergeben sich Anschlussmöglichkeiten an die sozialen Bedürfnisse von Bewohnern wie Besuchern.
- Als Orte der Freizeitgestaltung für die "Städter" erhalten die traditionellen Gemeinden des Midden-Delfland einen Zugang zu innovativen Lebensstilen.
- Die Integration von solchen Freizeit-Aktivitäten befördert die Lebensqualität des Raumes und erhöht die Verbundenheit innerhalb der Region, wodurch sich die unterschiedlichen Erwartungen an die Raumnutzung harmonisch vereinigen lassen.



Die Raumordnungssituation in einem Teil der Provinz Zuid-Holland (Quelle: Provincie Zuid-Holland (1998) *Stad en land in balans: Concept ontwikkelingsperspectief Groenblauwe Slinger, Provincie Zuid-Holland, Den Haag, p. 12*).

### Regionale Strategien und Konzepte

Die heutigen Entwicklungen im Midden-Delfland und die damit verbundenen Planungsprozesse zum Schutz der Offenheit des Gebietes basieren auf einem Gesetz aus dem Jahre 1977 (Reconstructiewet Midden-Delfland). Mit diesem legalen Instrument soll eine ausgewogene räumliche Entwicklung des Untersuchungsgebietes gewährleistet werden. Diese beinhaltet die Abstimmung zwischen den Interessen und Bedürfnissen der Landwirtschaft, der Landschaftsplanung sowie der Naherholung.

Nach der Aufhebung der Reconstructiecommissie wurde das Management der meisten Freizeiteinrichtungen der Organisation Recreatieschap Midden-Delfland anvertraut. Die Recreatieschap Midden-Delfland, an der, im Gegensatz zur Vorgängerstruktur, auch die Behörden beteiligt sind, verwaltet alle Freizeiteinrichtungen, welche nicht von Privatpersonen bewirtschaftet werden. Sie ist demnach ein wichtiger Akteur für die Entwicklung und Umsetzung der räumlichen Umnutzungsstrategien, entsprechend den neuen

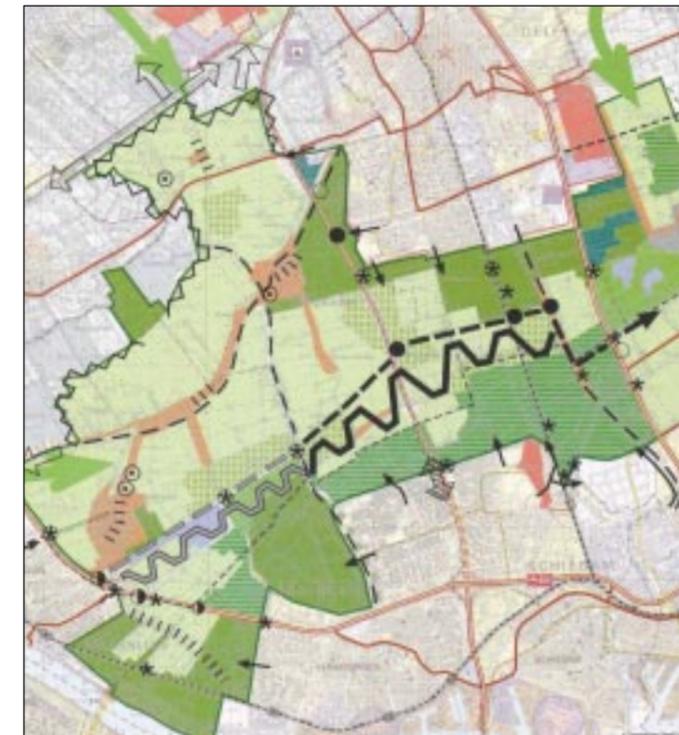
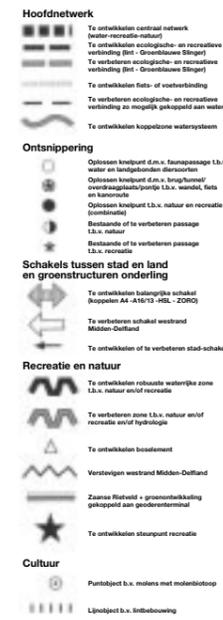
Anforderungen an die Stadtlandschaft im Süden der Randstad.

### Ziele des Pilotprojektes

Das Midden-Delfland ist ein attraktives, ruhiges Gebiet für Gäste und Ausflügler aus den umliegenden städtischen Gebieten. Das Angebot an Naherholungs- und Freizeiteinrichtungen in Midden-Delfland soll auf die Aufnahme von 45.000 Menschen ausgerichtet werden, die ursprünglichen Überlegungen gingen von 2000 Feriengästen aus.

Die Stärkung der Identität der Landschaft, unter anderem durch die längerfristige Bewahrung der visuellen Offenheit, wird dabei als grundlegendes Ziel verfolgt. Die bestehenden Landschaftsstrukturen bieten hierfür wichtige

### MIDDEN-DELFLAND



Midden-Delfland (Quelle: idem, p.43).

Auf der Grundlage dieses Gesetzes wurde im Jahre 1978 eine spezielle Kommission (Reconstructiecommissie) mit dem Management der zukünftigen Gestaltung des Midden-Delflands sowie deren Umsetzung vor Ort befasst. Eine wesentliche Aufgabe der Kommission ist die Erstellung von grundlegenden Konzepten und die Begleitung der dazugehörigen Planungsprozesse. Auf Basis der „Structuurschets Midden-Delfland“, welche im Jahre 1980 veröffentlicht wurden, und insbesondere der Berichte zu den drei Gebieten Lickebaert, Gaag und Abtouwde, werden die Gemeinden und die Provinz Zuid-Holland verbindliche Planungen aufstellen.

Die Beteiligung der Bevölkerung erfolgte dabei nach einem eher klassischen Schema. Der Planentwurf der Kommission wurde den Einwohnern zur Begutachtung vorgelegt, woraufhin ein neuer Entwurf angefertigt und zur erneuten Begutachtung aufgelegt wurde. Der endgültige Plan wird schließlich von den zuständigen politischen Gremien auf der Provinzebene verabschiedet. Erst dann können die Gemeinden weitergehende Pläne auf lokaler Ebene, welche mit dem übergeordneten Plan übereinstimmen müssen, erarbeiten.

Anknüpfungspunkte, was auch die Ausrichtung der heutigen Politik auf den Erhalt der bestehenden natürlichen und kulturellen Potenziale sowie der landwirtschaftlichen Nutzung erklärt.

Allerdings sind in dem zukünftigen Entwicklungsprozess des Midden-Delflands Veränderungen zu erwarten. Diese Änderungen müssen auch möglich sein, da die Ausdifferenzierung und die Pluralisierung der Naherholungsbedürfnisse eine multifunktionale Nutzung des Raumes erfordern und zusätzlich neue Freizeitmöglichkeiten bedingen.

In diesem Sinne untersucht die Pilotstudie im Midden-Delfland Wege zur Entwicklung und Neugestaltung der landwirtschaftlich geprägten Landschaft und dies im Einklang mit der Stärkung der sozialen Funktionen des gesamten Raumes. Ziel ist es demnach gleichzeitig die Bedingungen für die landwirtschaftliche Produktion zu verbessern, das Grundwasserniveau besser zu beherrschen, das kulturelle und natürliche Erbe im Gebiet zu schützen sowie neue, den wandelnden Bedürfnissen gerecht werdende Freizeiteinrichtungen zu schaffen.

### Wichtigste Ergebnisse

Das Beispiel von Midden-Delfland zeigt, dass nicht nur die räumliche Gestalt der Landschaft und das Durchdringen von Freiraum und bebautem Raum eine StadtLandschaft charakterisieren, sondern dass aus sozialverträglicher Sicht den Funktionen einer Landschaft, welche, in einem größeren Rahmen betrachtet, Bestandteil der StadtLandschaft ist, eine hohe Bedeutung zukommt. Der ländliche Charakter des Midden-Delfland ist erhalten geblieben, obwohl die Landwirtschaft, ehemals die dominierende Funktion, an Bedeutung verloren hat, und zunehmend die Naherholungsnutzung überragende Bedeutung erhält.



Blick auf Midden-Delfland.

Das Midden-Delfland ist somit als StadtLandschaft im funktionellen Sinne zu betrachten, was auch dazu geführt hat, dass die eigentliche ländliche Landschaft stärker vor der Siedlungsentwicklung geschützt wird und als offene Landschaft das Zusammenwachsen der umliegenden Städte verhindern soll. Die Grenzen zwischen Stadt und Land bleiben klar, es findet kein allmählicher Übergang statt. Insgesamt ist dieser Ansatz wichtig, um den Erhalt und die Stärkung der Hauptfunktionen des Midden-Delflands, die landwirtschaftliche Funktion und die Erholung, zu gewährleisten, dies um so mehr als der Druck zur Erschließung neuer Wohngebiete noch sehr aktuell ist.

In einigen Teilen des Midden-Delflands, insbesondere in der Nähe der Städte, wurde die landwirtschaftliche Nutzung bereits aufgegeben, wobei die zur Verfügung gestellten Flächen für die Erholungsnutzung umgewandelt werden. So wurde beispielsweise in größeren Bereichen entlang der Eisenbahnverbindung zwischen Schiedam und Delft, eine Wiederaufforstung auf ehemaligen Agrarflächen durchgeführt. Die neuen Wälder dienen der Steigerung der Attraktivität des Raumes und somit der Stärkung seiner Naherholungsfunktion. Dieser Ansatz findet auch, wenngleich in einem geringeren Umfang, in weiteren Teilgebieten des Midden-Delflands statt: Es werden beispielsweise ursprüngliche Wasserläufe als Vorbilder zur Schaffung neuer Fließgewässer genutzt, teilweise auch in Verbindung mit der Gestaltung von archäologischen Fundstellen.

Da die Entwicklung von Midden-Delfland zunehmend von den Naherholungsbedürfnissen beeinflusst wird, überwiegen die Ansprüche und Sichtweisen der städtischen Bevölkerung bei den landschaftsgestalterischen Maßnahmen. Es geht darum eine „neue Natur“ zu schaffen und die vor Jahrhunderten existierende Landschaft dient dabei als Leitbild. Das Vorgehen entspricht dem Bedarf nach mehr „Natur“, wobei der zur Zeit offene Charakter der Landschaft einen Wandel erfahren wird. Die Schaffung von neuen Wäldern wird demzufolge auch von kritischen Stimmen begleitet.

### Beitrag zu einer sozialverträglichen Entwicklung

Die funktionalen Verflechtungen des Midden-Delflands mit der umliegenden StadtLandschaft führen dazu, dass das Untersuchungsgebiet immer stärker Bestandteil derselbigen wird und seine zukünftige Entwicklung auch diese spezifischen Anforderungen berücksichtigen muss.

Gemäß traditioneller Sichtweise sind Landschaft und Natur streng getrennt von der Stadt und dem Städtischen. Die wachsenden funktionalen Verflechtungen heben diese Trennung in Midden-Delfland auf, auch wenn sich dies räumlich nicht direkt äußert. Die „Natur“ wird allerdings zunehmend zu einem städtischen Element im funktionalen Sinne und dementsprechend neu geschaffen und für Freizeitaktivitäten nutzbar gemacht. Mit der Verwendung lokaler Potenziale, wie z.B. archäologischer Funde, werden die Attraktivität und der Aufenthaltswert für die Allgemeinheit angehoben.



Segeln auf der Vlaardingervaart in der Nähe von Schipluiden.

## Saarland

„Regionalpark Saar :  
StadtLandschaften von morgen  
– Wege zu einer nachhaltigen  
Entwicklung im Verdichtungsraum Saar“

(Partner: Ministerium für Umwelt des Saarlandes)

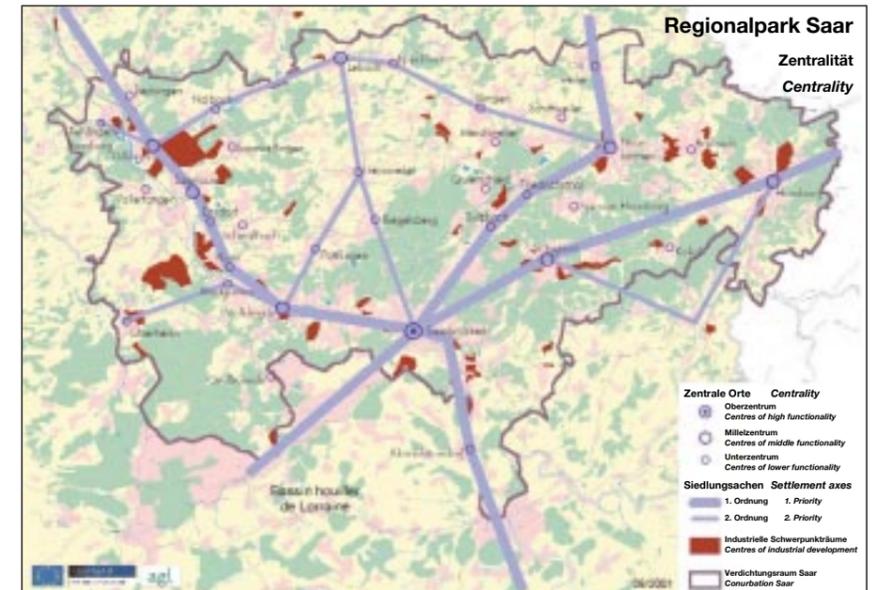


### Kurzbeschreibung der Region

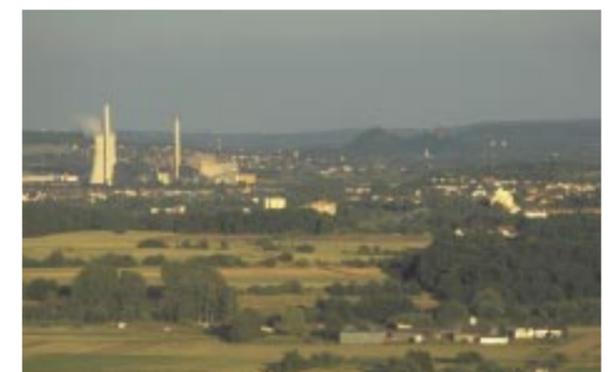
Das Saarland ist Teil der Euroregion SaarLorLux. Es umfasst ein Gebiet von ca. 2.600 km<sup>2</sup>, wovon die Kern- und Randzone des saarländischen Verdichtungsraumes alleine 1.130 km<sup>2</sup> einnehmen. Das heißt, der Verdichtungsraum mit seinem engmaschigen Verflechtungsbereich bedeckt ca. 40% der Fläche. Hier leben 780.000 der 1,1 Millionen Einwohner. In der Kernzone liegt die Bevölkerungsdichte bei rund 700 E/km<sup>2</sup>. Die Landeshauptstadt Saarbrücken liegt inmitten dieser dicht besiedelten Stadtregion, die bis heute die Merkmale einer Alt-Industrieregion und Bergbaufolgelandschaft trägt. Frühe Industrialisierung, Bergbau und Verstädterung im Umfeld der Montanstandorte hinterließen eine zerrissene Kulturlandschaft, die im angrenzenden lothringischen Kohlerevier ihre Fortsetzung findet.

Heute sucht das Saarland nach einer neuen Identität. Es muss seine Rolle im Wettbewerb und Zusammenspiel der Regionen neu bestimmen, um Anschluss an die Entwicklungen in Nordwesteuropa zu finden. Dazu sind große Anstrengungen erforderlich – unter schwierigen Ausgangsbedingungen. Nicht nur die Anbindung an zentrale transeuropäische Korridore und Hochgeschwindigkeitsnetze sind Voraussetzung für eine zukunftsfähige Entwicklung, sondern auch die Bewältigung des wirtschaftlichen Strukturwandels und die Restrukturierung der Stadtregion.

Die Restrukturierung großflächiger Bereiche der StadtLandschaft im Einklang mit den Anforderungen einer postindustriellen Gesellschaft gehört zu den vordringlichen Aufgaben für Politik und Planung im Saarland. Im Fokus steht hier u.a. die Bedeutung des öffentlichen Raumes als Ort (neuen) städtischen Lebens. Eine sich abzeichnende Dienstleistungsgesellschaft, die ein breites Spektrum unterschiedlichster Lebensstile vereint, braucht attraktive und multifunktionale (Lebens)Räume mit hoher Zugänglichkeit. Hier können Milieus entstehen, die Optionen für Innovation und sozialen Ausgleich schaffen – beides wichtige Bausteine, um die lokalen Potenziale in Zeiten von Globalisierung und europäischer Integration zur Positionierung der Region zu nutzen.



Verdichtungsraum Saar.



Kulturlandschaft des Verdichtungsraums Saar.

**Regionale Strategien und Konzepte**

Das Saarland stellt sich diesen Herausforderungen auf unterschiedlichen Ebenen. Der Strukturwandel wird dabei nicht nur durch eine offensive Wirtschaftspolitik begleitet. Vielmehr zielen verschiedene Strategien darauf ab, die regionalen Potenziale als Ansatzpunkte für Innovation und ein zukunftsfähiges Profil zu nutzen. Ein Beispiel stellen die Bemühungen dar, das Erbe der Industrialisierung in das Zentrum der strukturellen Erneuerung der Region zu stellen: Unter dem Stichwort Industriekultur soll die Renaissance altindustrieller Standorte mit der Zukunft des Landes verknüpft werden.

Einen umfassenden Ansatz verfolgt der Regionalpark Saar als Initiative des Ministeriums für Umwelt des Saarlandes. Der Regionalpark Saar soll

- mit einem Gesamtkonzept für die Kulturlandschaft im Verdichtungsraum einen ganzheitlichen Ansatz für das kulturelle Erbe und die natürlichen Potenziale dieses Raumes verfolgen,
- den strukturellen Wandel nutzen, um eine kohärente und nachhaltige Entwicklung einer StadtLandschaft mit hoher Lebensqualität zu erreichen,
- Aspekte des Natur- und Umweltschutzes, die Förderung umweltverträglicher Nutzungen, die Entwicklung von landwirtschaftlichen und industriellen Brachen sowie von Naherholungspotenzialen in ein Gesamtkonzept integrieren,
- ein Aktionsprogramm mit handlungs- und projektorientiertem Ansatz i.S. eines Regionalmanagements vorlegen,
- lokale Projekte und Initiativen in ein regionales Konzept einbinden,
- regionale Projekte initiieren und unterstützen,
- eine Plattform bieten, um den Strukturwandel im Rahmen einer breiten regionalen Allianz flexibel begleiten zu können und alle wichtigen Akteure einzubeziehen.

In diesem Sinne stellt der Regionalpark Saar ein informelles Planungsinstrument dar, das im neu aufgestellten Landesentwicklungsplan Umwelt raumordnungspolitisch verankert wurde. Der Regionalpark Saar steht somit noch am Anfang.

**Ziele des Pilotprojektes**

Im Rahmen des Interreg-Pilotprojekts wurde in einem ersten Schritt versucht, Erholung und Freizeit als wesentliche Aspekte für die Lebens- und Standortqualität einer Stadtregion im Rahmen des Regionalparks Saar mehr Gewicht zu verleihen. Es sollten Wege gefunden werden, Erholungs- und Freizeitnutzungen im Rahmen der Umstrukturierungen in Bergbau, Wald- und Landwirtschaft in weitaus stärkerem Maße als bisher in eine integrierte Raumentwicklung einzubinden. Leitprojekte sollen konkrete Beiträge zur Umsetzung des Regionalparkkonzeptes, das regionale Potenziale und Entwicklungsschwerpunkte identifiziert, liefern.

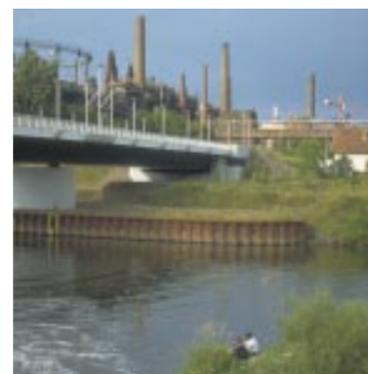
Der Regionalpark soll – zumal die Regionalplanungsebene im Saarland fehlt – eine Kooperationsplattform für die regionalen und lokalen Akteure anbieten, aufbauend auf bestehenden, auch grenzüberschreitenden Kooperationen im saarländisch-lothringischen Grenzraum und der Euroregion SaarLorLux. Das Interreg-Pilotprojekt lieferte hierzu erste Überlegungen zur Initiierung und Ausgestaltung der regionalen Kooperation.

**Wichtigste Ergebnisse**

Die Ergebnisse des Projektes zeigen, dass die Potenziale großflächiger Freiräume inmitten der Stadtregion – Wald- und Landwirtschaftsflächen, aber auch Bergbaufolgelandschaften – bislang weitgehend ungenutzt bleiben. Diese Freiräume, aber auch der öffentliche Raum der städtischen Zentren stellen eine der wichtigsten Entwicklungsressourcen des saarländischen Verdichtungsraumes dar, um die regionalen Stärken zu nutzen und neue, unverwechselbare und identitätsstiftende Situationen und Landschaften zu schaffen. Freiraum bzw. öffentlicher Raum wird damit zur einer wesentlichen Gestaltungsgröße in der StadtLandschaft: Die Neugestaltung und multifunktionale Neuinterpretation der unverbauten Landschaft gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Zukunft.

Das kulturelle Erbe und das Naturerbe im deutsch-französischen Grenzraum bieten dafür hervorragende Ansätze:

**Fließgewässer :** Die Modernisierung der Abwassertechnik und die Deindustrialisierung eröffnen neue Spielräume, Fluss- und Bachauen als wichtige Gestaltungselemente der StadtLandschaft aufzuwerten. Dazu müssen neue Zugänge geschaffen, die Fließgewässer als (Er)Lebensraum wiederentdeckt werden. Die Siedlungsentwicklung setzt mit Konzepten wie „Stadt am Fluss“ diese neue Perspektive um. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen werden zahlreiche Renaturierungsprojekte initiiert: Damit können die Fließgewässer als Leitlinien für die Erholungsnutzung erschlossen werden. Wo der Bergbau ganze Talräume überformt hat, stellt die spannungsreiche Integration von Naturerbe und Bergbaurelikten in einen Gestaltungsentwurf hohe Anforderungen.



Aufwertung der Fließgewässer als Erlebnisräume – eine spannende Aufgabe.

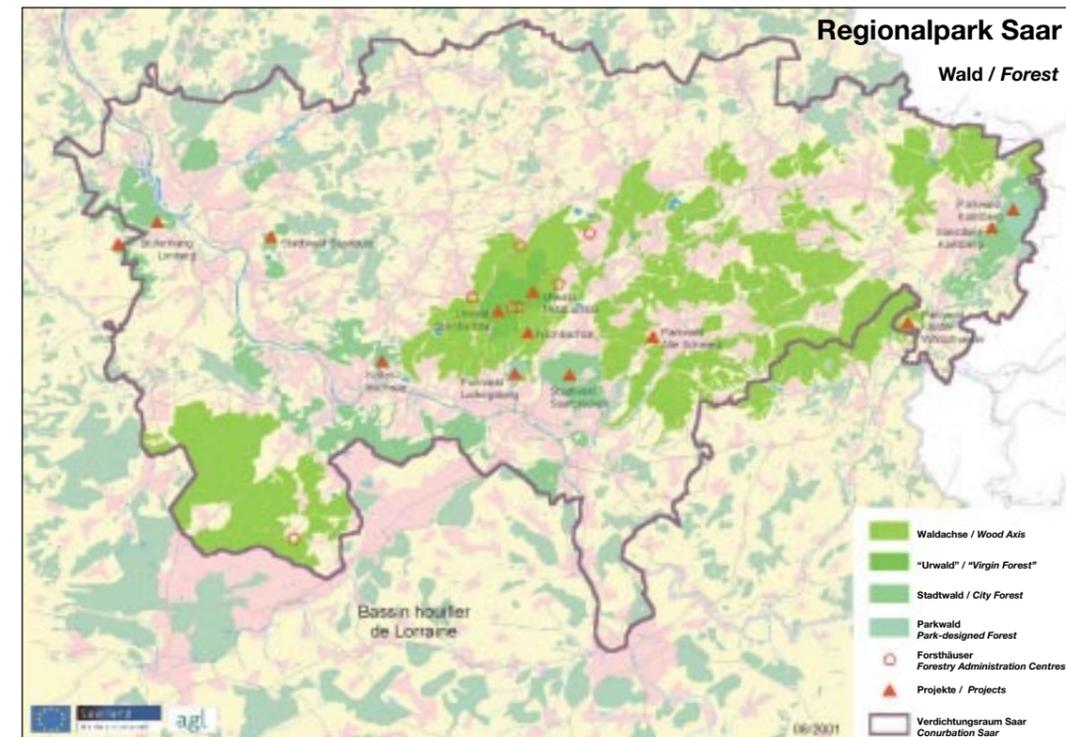


Enge Verflechtung von Siedlungs- und Waldachse als besondere Entwicklungschance.

**Wald :** Der Verdichtungsraum Saar besitzt mit ca. 35% einen ungewöhnlich hohen Waldanteil. Die von Südwesten nach Nordosten querende „Waldachse“ als grünes Rückgrat der Stadtregion steht in scharfem Kontrast zu den umgebenden Siedlungsachsen. Neben der flächendeckenden Umsetzung der naturnahen Waldwirtschaft und dem 1.000 ha großen „Urwald vor der Stadt“ bieten die bergbaulich geprägte Vergangenheit sowie die Reste barocker Landschaftsparks Ansätze für eine Neuinterpretation

des „städtischen Parks“ in einer Waldlandschaft. Die Waldwirtschaft spielt somit eine entscheidende Rolle bei der Nutzung und Pflege der Freiräume in der Stadtregion und damit der Erholungsräume für die Stadtbevölkerung.

**Bergbauachse und Industriekultur :** Die Restrukturierung der Bergbau- und Industrie-Altstandorte steht noch am Anfang. Sollen hier neue Standortqualitäten für das Saarland entstehen, erfordert dies Folgenutzungen auf hohem Niveau, auch in Bezug auf architektonische Qualitäten. Der Strukturwandel betrifft jedoch nicht nur Einzelstandorte, sondern große Teile der StadtLandschaft: Der Bergbau hinterlässt devastierte Talzüge, zahlreiche Halden und Schlammweiher. Die Rekultivierung dieser Bergbaufolgelandschaften wird nicht mehr nur unter dem Gesichtspunkt einer großräumigen Aufwertung der Landschaft durch Wiederaufforstung oder Begrünung gesehen, sondern als Ansatzpunkt für eine neue Identität und Innovation verstanden. Die baulichen Relikte der Industriekultur schaffen starke städtebauliche Identitäten und Potenziale für hochwertige gewerbliche und kulturelle Nachnutzungen. Herausragende Zeugnisse der Industriekultur wie das Weltkulturerbe Völklinger Hütte spielen eine Vorreiterrolle. Die Neudefinition dieser Relikte muss in den Kontext der umgebenden Landschaft gestellt werden.



Die Konzeption für die Waldentwicklung des Regionalparks Saar.



Das Weltkulturerbe „Völklinger Hütte“ ist bereits heute ein Publikumsmagnet.

**„Grüne Korridore“ und Freizeitmobilität** : Die Grünzäsuren der Siedlungsbänder und die großen Grünzüge der Stadtregion sollen künftig über ein attraktives Fuß- und Radwegenetz entlang „grüner Korridore“ miteinander vernetzt werden. Urbane öffentliche Räume der städtischen Kerne werden in diese Vernetzung integriert. Viele lokale Projekte, insbesondere die Aufwertung von Bachauen, lassen sich in dieses regionale Vorhaben einbinden – auf dem Weg zu einer neuen Freizeitmobilität für die Region. Ein wichtiger Baustein ist die Anbindung dieser grünen Korridore an den Öffentlichen Verkehr.



Ziel ist die Vernetzung der öffentlichen Freiräume über ein attraktives Wegenetz.

**„Stadttrandnutzungen“ und Landwirtschaft** : Die Suburbanisierung führte zu einer grundlegenden Umgestaltung und Fragmentierung der traditionell landwirtschaftlich genutzten Flächen. Vielerorts zog sich die Landwirtschaft zurück, traditionelle Kulturlandschaften verbrachten oder wurden von typischen Stadttrandnutzungen erobert. Dieser Prozess dauert bis heute an und führt zur Auflösung tradierter Stadt- und Ortsränder. Hier entsteht ein neuer Typus der inneren Zonierung der StadtLandschaft, dessen Zugänglichkeit und Erlebnisqualität in entscheidendem Maße von der Ausgestaltung dieser Nutzungen abhängt. Gemeinsam mit der Landwirtschaft bzw. landwirtschaftsähnlichen Nutzungen müssen hier neue Konzepte für Freiraumnutzungen entwickelt werden.



Landwirtschaftsähnliche Nutzungen zur Offenhaltung von Siedlungsrändern.

**Öffentliche Stadträume** : Sie übernehmen in der Landeshauptstadt und den Mittelstädten wichtige Funktionen. Das Potenzial dieser Räume als zentrale Orte städtischen Lebens ist bei weitem noch nicht ausgenutzt, viele Plätze wurden beispielsweise als Parkplätze ausgewiesen. In den suburbanen Bereichen fehlen öffentliche Stadträume weitgehend. Allerdings entstehen diese Orte zunehmend in anderen Zusammenhängen, so bei der Revitalisierung von Industrie- oder Bergbau-Altstandorten. Der Regionalpark Saar soll das Bewusstsein für die Bedeutung des öffentlichen städtischen Raumes für die StadtLandschaft stärken und diese in das regionale Gesamtkonzept einbinden.



Öffentliche Stadträume sind wichtig für die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadtlandschaft.

Auf der Grundlage dieses Ansatzes muss eine Diskussion über neue Leitbilder für die StadtLandschaft initiiert werden. Dazu ist es erforderlich, nicht nur die Entwicklungspotenziale der Landschaft, sondern auch Ideen, Kreativität und Engagement der Akteure vor Ort zu nutzen. Das Fehlen der Regionalplanungsebene erfordert zur Umsetzung des Regionalpark-Konzeptes eine informelle regionale „Plattform“, die eine fachübergreifende Kooperation aller Planungsebenen und die Einbindung privater Akteure ermöglicht. Aufgrund der Komplexität der Aufgabe und des Prozesses erscheint es sinnvoll,

- mit einfachen Formen der Organisation zur gezielten Vernetzung von Akteuren zu beginnen und die Kooperations-Plattform Schritt für Schritt den wachsenden Aufgaben anzupassen (Orientierung am Konzept der lernenden Institution bzw. lernenden Region),
- ein „Innovationsbündnis“ mit starken Partnern aus Verwaltung und Wirtschaft sowie externen Experten ins Leben zu rufen,
- für die Initiierung der Kooperation als wichtigem ersten Schritt eigene Organisationsformen zu etablieren,
- lokale Projekte auf der Ebene des Regionalparks zu regionalen Vorhaben zu bündeln, die im Rahmen eines dezentralen Projektmanagements umgesetzt werden.

#### Beitrag zu einer sozialverträglichen Entwicklung

Das Saarland erlebt einen Prozess der regionalen Innovation: Die Restrukturierungsprozesse im saarländischen Verdichtungsraum erreichen derzeit eine besondere Dynamik. Mit dem Regionalpark Saar soll eine kooperative Form der Steuerung bzw. Begleitung des strukturellen Wandels für den Verdichtungsraum aufgebaut werden. Das Bewusstsein für die StadtLandschaft und die regionale Dimension soll Eingang in politische und planerische Strategien finden. Es soll aufgezeigt werden, wie die lokalen Potenziale in Zeiten globalen Wandels einen Beitrag zu einer neuen Identität und einem regionalen zukunftsfähigen Profil leisten.

Der Regionalpark Saar verfolgt eine Aufwertungsstrategie für die StadtLandschaft, die soziale und kulturelle Aspekte für einen Zugewinn an Lebensqualität für die Region, im Sinne einer integrierten Raumentwicklung stärker gewichtet. Ziel ist es, unterschiedlichen sozialen Gruppen Räume der Begegnung, der Identifikation und für eine neue Freizeitkultur anzubieten. Traditionelle Lebensweisen der Region, aber auch neue Lebensstile sollen mit ihren Ansprüchen berücksichtigt werden.

Freiraum und öffentlicher Raum werden als zentrale Entwicklungsressource der Stadtregion erkannt. Strategien und Projekte sollen auf ein neues Design und eine Neuinterpretation von Landschaft im Verdichtungsraum hinwirken. Der Stadtbevölkerung soll ein Netzwerk von Freiräumen im Verdichtungsraum zur Verfügung gestellt und damit die Möglichkeit gegeben werden, die räumlichen, funktionellen und historischen Zusammenhänge von StadtLandschaft zu erleben. Erholung und Freizeit sollen als überlagernde Nutzungen in bestehende Nutzungssysteme, v.a. der Land- und Forstwirtschaft, oder Folgenutzungskonzepte integriert

werden, ohne in größerem Ausmaß Flächen für Erholung und Freizeit zu funktionalisieren. Alle Flächennutzungen sollen damit ihren Beitrag zur Förderung der Erholungsfunktion und der kulturellen Identität in der Region und damit zur Schaffung multifunktionaler Räume leisten.

#### Nächste Schritte

Auf regionaler Ebene soll ein breit angelegter Dialog über die Implementierung des Regionalparks Saar initiiert werden. Für diese Initiativphase der Kooperation wurden in Interreg II C Vorschläge erarbeitet, die nun sukzessive umgesetzt werden sollen. Geplant ist zudem, erste konkrete Projekte im Rahmen eines Pilotprojektes mit hoher regionaler Bedeutung durchzuführen: Im Saarkohlenwald als Teil der Waldachse sollen die entwickelten Konzepte gemeinsam mit den relevanten Akteuren konkretisiert und in Pilotprojekten realisiert werden.

## Rheinpfalz

Freiraummanagement im Regionalen Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz

(Partner: Planungsgemeinschaft Rheinpfalz)



### Kurzbeschreibung der Region

Die Region Rheinpfalz ist mit 950.000 Einwohnern Teil der Region Rhein-Neckar (Rhein-Neckar Dreieck). Mit 2,3 Mio. Einwohnern ist das gesamte Rhein-Neckar-Dreieck der siebtgrößte Verdichtungsraum in der Bundesrepublik Deutschland. Dieser Raum ist gekennzeichnet durch:

- die großräumige geopolitische Lage im Verlauf der wichtigsten Nord-Süd-Achse Mitteleuropas, der Rheinschiene,
- die mehr kleinräumige Ost-West-Achse im Oberrheingraben zwischen Odenwald und Pfälzerwald,
- eine traditionelle Industrie- und Forschungslandschaft, eingefügt in eine reiche Kulturlandschaft,
- eine polyzentrische Siedlungsstruktur,
- die administrativen Besonderheiten eines einheitlichen Wirtschaftsraumes, der von drei Bundesländergrenzen durchschnitten wird.

Die drei größten Städte im Rhein-Neckar-Dreieck sind die Oberzentren Mannheim (Verkehrsknoten, Handels- und Dienstleistungszentrum, Universitätsstadt), Ludwigshafen (moderne Industriestadt) und Heidelberg (traditionsreiche Universität, Technologie- u. Forschungsstandort, Tourismus). Auf der linken Rheinseite werden diese durch die Mittelzentren wie Worms, Frankenthal, Speyer, Neustadt/W. und Bad Dürkheim ergänzt. Es hat sich im Kernbereich eine Stadtlandschaft entwickelt, in der die Versorgungs- und Einzugsbereiche der größeren Zentren nicht mehr eindeutig voneinander abzugrenzen sind. Es haben sich starke funktionale Verflechtungen der Einkaufs- und Berufspendlerbeziehungen, der Nutzung der freizeitbezogenen und kulturellen Angebote sowie der hochspezialisierten Kliniken und Hochschulen herausgebildet.

Die Raumordnung für die Region Rhein-Neckar muss somit die Herausforderungen dieser Stadtlandschaft, die durch eine vielschichtige soziale, physische und ökonomische Geographie geprägt ist, annehmen. Im Sinne einer sozialverträglichen Flächennutzung soll diese Vielschichtigkeit der Region und ihrer Teilbereiche genutzt werden, um die Lebensqualität aller Bewohner zu steigern. Die soziale Dimension der Freizeitgestaltung insbesondere mit Blick auf die Freiraumnutzung findet Eingang in die regionale Entwicklungsplanung.



Region Rheinpfalz - Lage im Raum.

### Regionale Strategien und Konzepte

Für die Region Rheinpfalz wird eine nachhaltige Raumentwicklung angestrebt, die soziale, ökonomische und ökologische Aspekte gleichberechtigt einbezieht. Die Koordinierung der Raumansprüche, der regionalpolitische Wille zur Weiterentwicklung der Gesamtregion Rhein-Neckar sowie Leitbilder und raumordnerische Handlungsfelder kommen in den förmlichen Regionalplänen zum Ausdruck. Neben den „klassischen“ Planwerken wird es immer bedeutender, weitergehende Handlungs- und Umsetzungsinstrumente zu nutzen, um der wachsenden Koordinierungs- und Abstimmungsaufgabe in einem vielfältig vernetzten und ländergrenzenübergreifenden Planungsraum mit einer Vielzahl handelnder Akteure und einer Zunahme von Raumnutzungskonflikten gerecht zu werden. Daraus ergeben sich folgende regionale Handlungsstrategien und Flächenmanagementaufgaben:

- Verstärkung der „weichen Verfahren“, insbesondere Aufspüren von neuen Koordinations- und Kooperationsmöglichkeiten,
- Auffinden von verbesserten Realisierungsstrategien im Sinne von „strategischen Allianzen“,
- Beschränkung auf eine problem- und handlungsorientierte Planung,
- stärkere Maßnahmen- und Projektorientierung,
- mehr Planungsmanagement und Planungsmarketing.

Im Rahmen einer kooperativen Raumentwicklung stellt sich immer mehr der Aufbau von Netzwerkstrukturen als vorteilhaft heraus. Diese Netzwerke tragen u.a. zur Erfüllung der Aufgabe Wirtschaftsförderung und Standortmarketing bei (z. B. Rhein-Neckar-Dreieck e. V. und Regionalmarketing RND GmbH). Besonders im Bereich des Gesundheitswesens (Aufbau eines regionalen Kompetenzzentrums Medizintechnik Rhein-Neckar-Dreieck, der medizinischen Versorgung (Gesundheitsnetz RND e.V.) und der Biotechnologie stecken hohe beschäftigungspolitische Potenziale, die nachhaltig zur Bewältigung der Folgen der Postindustrialisierung in der Region beitragen können.

Zur Verwirklichung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Raumentwicklung müssen neben diesen ökonomischen Erfordernissen auch soziale und ökologische Ansprüche an den Raum realisiert werden. Die Qualität der Umwelt sowie der Wohn- und Freizeitwert gewinnen an Bedeutung. Eine wesentliche überörtliche Aufgabe zur Sicherung dieser weichen Standortfaktoren liegt in der Sicherung und Entwicklung des Freiraumes mit seinen ökonomischen, ökologischen, ästhetischen und sozialen Qualitäten. Eine Strategie zur Umsetzung einer nachhaltigen Freiraumpolitik stellt der Regionale Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz dar, der als Impulsgeber die Entwicklung neuer Standort- und Nutzungsqualitäten anstoßen soll. Neben den regionalplanerischen Instrumenten, wie z. B. der Ausweisung von Regionalen Grünzügen, Grünzäsuren oder Vorranggebieten für den Arten- und Biotopschutz sowie den fachrechtlich festgesetzten Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebieten, ist auch bei der Freiraumentwicklung und -sicherung verstärkt die interkommunale Kooperation gefragt. Mit der Idee des Regionalen Landschaftsparks als „Grüne Brücke“ zwischen dem Naturpark „Biosphärenreservat Pfälzerwald“ und dem Naturpark „Neckartal-Odenwald“ sollen kommunale Grün- und Freiflächen mit der umliegenden Landschaft zu einem Freiflächensystem verknüpft werden. Ein gezieltes überörtliches Flächenmanagement wird für die Weiterentwicklung dieses Regionalpark-Gedankens immer bedeutender.



Die Wachtenburg an der Deutschen Weinstraße/ Wachenheim.



Freizeitnutzung auf regionaler Wegeverbindung zwischen Bad Dürkheim und Ludwigshafen/Rhein.

### Ziele des Pilotprojektes

Auf der Grundlage von Kooperations- und Koordinierungsstrategien mit den beteiligten Kommunen sollen kleine pragmatische Realisierungsschritte erfolgen, um die Idee eines Regionalen Landschaftsparks Rhein-Neckar-Pfalz in das Bewusstsein und damit auch in das Handeln aller Akteure im Raum einzubringen. Insbesondere wird der Landschaftspark dabei in Zukunft noch mehr als Kompensations- und Ausgleichsraum für unvermeidbare Eingriffe und Maßnahmen von Bedeutung sein, um so durch regionales Flächenmanagement Raumnutzungsansprüche flexibler steuern zu können. Damit wird ein wichtiger Beitrag zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Region geleistet, der wiederum neue qualitative Eckpunkte in der Diskussion um sogenannte weiche Standortfaktoren bietet.

Das Pilotprojekt „Freiraummanagement im Regionalen Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz“ erstreckt sich auf den nördlichen Teil der Region Rheinpfalz (Vorderpfalz). Dieser linksrheinische Teil des Parks gehört zur sogenannten „Grünen Brücke“ im Rhein-Neckar Dreieck, die einen ersten möglichen Realisierungsabschnitt darstellt.



„Grüne Brücke“

Das Pilotprojekt zur Umsetzung eines regional abgestimmten Freiraummanagements im Regionalen Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz setzt sich zum Ziel, die entwickelten Kriterien für ein sozialverträgliches Flächenmanagement auf den Untersuchungsraum zu übertragen. Da das intensive Beziehungsgeflecht innerhalb der neuen Stadtlandschaften das Zusammenspiel aller maßgeblichen Akteure erfordert, werden im Rahmen von Experteninterviews Forderungen der Kommunen, der Landesplanung, des Naturschutzes, der Landwirtschaft, der ländlichen Bodenordnung sowie der regional aktiven Vereine und Institutionen einbezogen. Es wird geklärt, ob und in welcher Form die relevanten Entscheidungs- und Maßnahmenträger Managementaufgaben zur Sicherung von ökologischen Ausgleichs- und Erholungsflächen sowie zur Entwicklung von Einzelprojekten wahrnehmen. Ferner wird geprüft, welche Ansatzpunkte zur Etablierung eines regional übergreifenden, soziale Belange einbeziehenden Modellvorhabens Freiraummanagement bestehen. Aus den gewonnenen Erkenntnissen werden dann unter Anwendung des „Bottom-Up“ Prinzips Operationalisierungsansätze für ein Freiraummanagement abgeleitet.

#### Wichtigste Ergebnisse

Die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt haben gezeigt, dass die Etablierung eines regional abgestimmten Freiraummanagements als langfristige Aufgabe anzusehen ist. Die Akteure haben eine Reihe von Hemmnissen und Restriktionen zum Ausdruck gebracht, deren Überwindung kontinuierliche Überzeugungs- und Aufklärungsprozesse erfordern. Einige Hindernisse erscheinen zum jetzigen Zeitpunkt kaum überwindbar, bei anderen Problemen sind zumindest mittel- oder kurzfristige Lösungen denkbar. Als Kernprobleme und Lösungsmöglichkeiten haben sich herausgestellt:

#### Schaffung einer angemessenen Organisationsform für das Freiraummanagement

Ist-Situation: Gegenseitiges Misstrauen und die oftmals fehlende Bereitschaft zur Zusammenarbeit stellen die hauptsächlichen Hindernisse für eine gemeindeübergreifende Kooperation dar. Bestehende Organisationsformen kommen zur Abwicklung der komplexen Prozesse derzeit kaum in Frage, eine Aufgabenwahrnehmung durch eine einzelne Kommunalverwaltung erscheint ungeeignet. Die Neugründung einer Institution, wie einer Flächenagentur als GmbH, wird als nur langfristig umsetzbar angesehen, so dass bis dahin Zwischenlösungen in Form von losen informellen Kooperationsmodellen gefunden werden müssen.

Operationalisierungsansatz: Zur Etablierung eines angemessenen Organisationsmodells sind grundsätzlich zwei Ebenen zu unterscheiden: die Ebene der zentralen, übergeordneten Steuerung und die Durchführungsebene vor Ort.

Zentrale Steuerung: Die Planungsgemeinschaft Rheinpfalz erscheint aufgrund vielfältiger Erfahrungen im Regionalmanagement als zentrale Steuerungsinstitution geeignet. Folgende Hauptaufgaben sind zu bewältigen:

- Akteursgewinnung, Öffentlichkeitsarbeit, Planungsmarketing,
- Erstellung der übergeordneten Planungsgrundlage als Diskussionsbasis,
- Finanzielles Management: Akquisition von Fördermitteln,
- Moderatorfunktion: Lenkung, Beratung, Koordinierung.

Durchführungsebene: Für die Durchführungsebene wird als Übergangslösung eine „kleine Lösung“ mit geringem Institutionalisierungsgrad in Form einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft empfohlen. Grundsätzlich sollen alle Akteure vertreten sein, die für das Flächenmanagement von Belang sind. Die kommunale Arbeitsgemeinschaft dient als Forum für Beratung und Abstimmungsprozesse. Die Umsetzung der Beschlüsse erfolgt durch die Kommunalverwaltungen. Bei Bewährung ist mittel- bis langfristig ein privatrechtliches Organisationsmodell in Form eines Vereins oder einer gemeinnützigen GmbH zu gründen.

#### Schaffung von Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft

Ist-Situation: Es werden Konflikte mit und zwischen den Zielsetzungen des Landschaftsparks erwartet. So wird seitens der Kommunen befürchtet, dass sich der bereits bestehende Erholungsdruck noch verstärkt. Weiterhin besteht die Befürchtung, dass sich aufgrund der nur schwer realisierbaren Kanalisation der Erholungssuchenden auf bestimmte Bereiche, Konflikte zwischen Naturschutz- und Erholungsbelangen einstellen werden. Gleiches gilt z.B. für die Landwirtschaft, die ihren Arbeitsablauf durch die zunehmende Frequentierung der Feldwege gefährdet sieht.

Operationalisierungsansatz: Gewinnung von engagierten, interkommunal orientierten Akteursgruppen, die Vorzeigeprojekte initiieren, um andere Teilräume in „Zugzwang“ zu bringen und Vergleichbares anzuregen. Dabei sollten die Schwerpunkte zunächst auf aktuelle, attraktiv erscheinende Projekte gelegt werden. Im Untersuchungsraum sind folgende Anknüpfungsthemen denkbar:

- Tourismusförderung „in der Fläche“,
- Integriertes Flächenmanagement für die dezentrale Hochwasser-Tückhaltung,
- Freiraumvernetzungen.

#### Daten und Informationsmanagement

Ist-Situation: Die Informationen zu Freiräumen, wie z.B. die ökologische Wertigkeit oder die freizeitbezogenen Entwicklungspotenziale, liegen oft nur personengebunden in Form von Ortskenntnis vor. GIS- Modelle bilden noch die Ausnahme, z.T. wird noch über Karteikartensysteme gearbeitet. Im Zusammenhang mit Daten über Flächeneigentümer können sich je nach Informationstiefe und -umfang Datenschutzprobleme ergeben.

Operationalisierungsansatz: Durch die dezentrale Lösung wird eine optimale Nutzung der Ortskenntnisse ermöglicht. Das zunächst verwaltungsinterne Wirken vermeidet Datenschutzprobleme. Mittel- bis langfristig sollten die zahlreich vorliegenden Freirauminformationen, wie Verzeichnisse der öffentlichen und geschützten Flächen, Altlastenkataster oder Landschaftspläne zumindest innerhalb der kommunalen Arbeitsgemeinschaft vernetzt werden. Vorstellbar ist auch die Einrichtung einer Grundstücksbörse, die Flächen vermittelt.

#### Strategien der Flächenbereitstellung sowie Entwicklung und Pflege der Maßnahmen

Ist-Situation: Eine Flächenbevorratung wird nur eingeschränkt durchgeführt. Dies liegt insbesondere an finanziellen Gründen, da der durchgängige Erwerb zusammenhängender Flächen i.d.R. nicht zu moderaten Preisen durchgeführt werden kann. Damit bleibt die Anzahl der Tauschflächen begrenzt, womit die Flexibilität bei der Flächenbereitstellung im Rahmen der Realisierung einzelner „Bausteine“ abnimmt. Bei der Flächenentwicklung fehlt es bisher noch an Kooperationen mit Dritten. Überwiegend werden noch die eigenen Strukturen (Bauhöfe, Gärtnereien) genutzt.

Operationalisierungsansatz: Um Chancen und Möglichkeiten eines gezielten Einsatzes aller Instrumente des Flächenmanagements zu vermitteln, sollte die zentrale Steuerung aktive Beratungstätigkeiten durchführen. Erfahrungsaustausch und Informationsbereitstellung sind wichtige erste Ansatzpunkte für ein fachübergreifendes, integriertes System.

Auf überörtlicher Ebene ist ein Kompensationsmanagement einzurichten, das im regionalen Rahmen Anreize schafft und auf Interessenausgleich ausgerichtet ist.

#### Finanzierung des Freiraummanagements

Ist-Situation: Die Bereitschaft zur finanziellen Unterstützung eines Freiraummanagements ist derzeit noch nicht gegeben. Dieses Hemmnis kann langfristig überwunden werden, wenn es gelingt, den Mehrwert einer Zusammenarbeit zum Ausdruck zu bringen und einen Interessenausgleich zwischen allen Beteiligten herbeizuführen. Dazu muss Überzeugungsarbeit geleistet, gemeinsame Interessen sowie gegenseitige Abhängigkeiten müssen kenntlich gemacht werden.

Operationalisierungsansatz: Die Kombination der Finanzierungsmöglichkeiten muss im Mittelpunkt stehen. Informationen und Erfahrungen über Zuschussmöglichkeiten, Fördermittel und sonstige Quellen sind von der regionalen Steuerung zur Verfügung zu stellen. Die zunächst dezentrale Organisationsform bringt zwar Kostenvorteile (Einsparung von Personal,...), sollte dennoch nur als Interimslösung dienen.

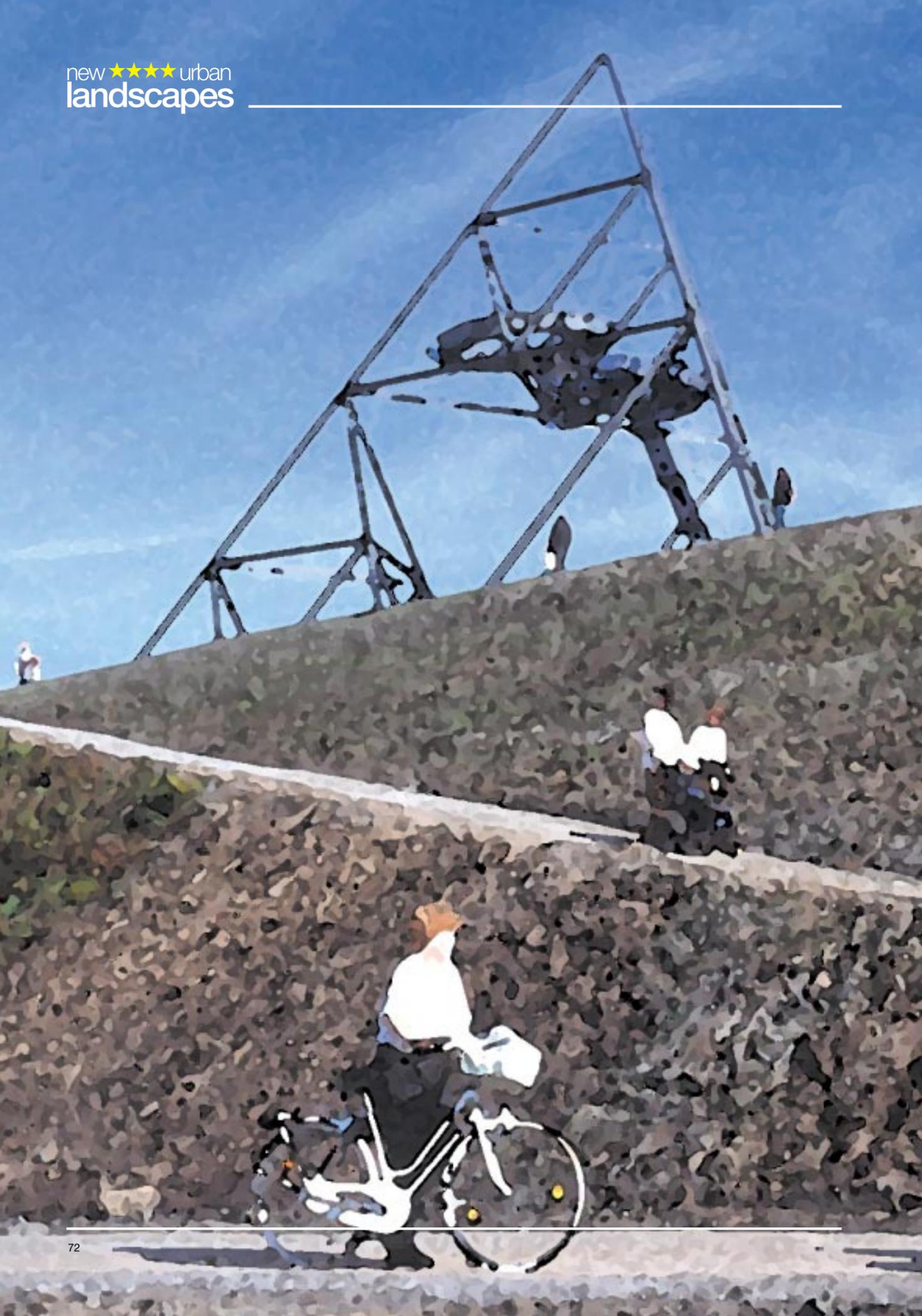
#### Beiträge zu einer sozialverträglichen Entwicklung

Ein wichtiges Ziel des transnationalen Projektes bestand darin, die sozialen und kulturellen Aspekte der Freiraumplanung in den Mittelpunkt der Betrachtung zu stellen. Dazu sollte den verantwortlichen Akteuren und Entscheidungsträgern das „Handwerkszeug“ für eine mehr sozialverträgliche Entwicklung zur Verfügung gestellt werden. Das Pilotprojekt „Freiraummanagement im Regionalen Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz“ zeigt Ansatzpunkte, aber auch Hemmnisse für die Umsetzung einer „weichen“ kooperativen Planungsmethode auf. Folgende Operationalisierungsansätze sind als neue Wege zur sozialverträglichen Entwicklung von StadtLandschaften anzusehen:

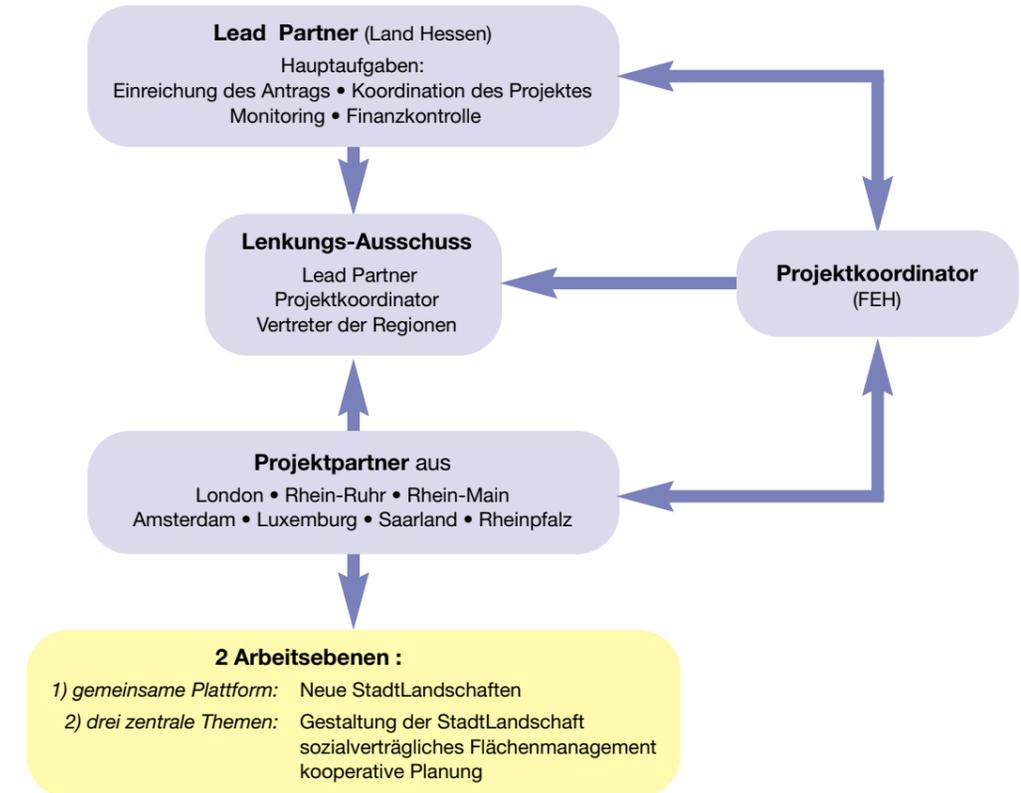
- Verdeutlichung der sachlichen Notwendigkeit einer Zusammenarbeit auf überörtlicher Ebene im Bereich der Freiraumentwicklung,
- Überwindung von Hindernissen für ein interkommunales Freiraummanagement mit Initiierung eines interdisziplinären Dialoges zur Erhöhung von Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft,
- Kurzfristig: Aufbau einer interkommunalen und fachübergreifenden Kooperation im Rahmen von freiwilligen, partnerschaftlichen und konsensfördernden Organisationsstrukturen,
- Mittel- bis langfristig: Erhöhung des Institutionalisierungsgrades unter Anwendung stärker formalisierter Kooperationsinstrumente,
- Verbesserte Ausgestaltung des Zusammenspiels von Konzeptentwicklung und frühzeitiger Projektrealisierung: stärkere Gewichtung der Umsetzungsorientierung mit Anstoß von Vorzeigeprojekten als Bausteine des regionalen Freiraumprojektes,
- Stärkung der Partnerschaften zwischen öffentlichen und privaten Akteuren,
- Langfristiger Aufbau von regionalen Datennetzwerken,
- Nutzung aller verfügbaren Zugriffsmöglichkeiten mit Blick auf das Freiraummanagement auf Projektebene (z.B. Pacht, Flächenpool),
- Informations-, Kompensations- und Finanzmanagement im regionalen Rahmen: Etablierung von Ausgleichssystemen für soziale, ökonomische und ökologische Vor- und Nachteile mit dem Ziel einer bestmöglichen Ressourcennutzung.

#### Nächste Schritte

Im weiteren Verlauf des Projektes „Regionaler Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz“ ist geplant, einen kommunalen Leitfadens zum Flächenmanagement für die beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften zu erarbeiten. Dies soll dazu beitragen, die Akzeptanz für ein interkommunales Freiraummanagement zu erhöhen. Die Kooperationsbemühungen sollen mittelfristig dazu führen, legitimierte Entscheidungsstrukturen zu etablieren und gleichzeitig die Bindung von Verantwortlichkeiten im Sinne der regionalen Steuerung fördern („Regional Governance“).



## Organisation und Ablauf



Im Rahmen des Interreg IIC-Projektes „New Urban Landscapes“ kooperierten unter Federführung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Lead Partner) Partner aus London, Amsterdam, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Rheinpfalz, Saarland und Luxemburg. Als Koordinator im Auftrag des Lead Partners fungierte die Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft Hessen (FEH). Inhaltliche und organisatorische Fragen wurden im Lenkungsausschuss (vormals Task Force) diskutiert und geklärt. In diesem Gremium waren der Lead Partner, der Projektkoordinator und die verantwortlichen Partner aus den Regionen vertreten.

Die inhaltliche Bearbeitung des Projektes erfolgte auf zwei Arbeitsebenen :

- Die erste Arbeitsebene befasste sich mit theoretischen Aspekten des Gesamtprojektes. Hier entstand eine gemeinsame Plattform zum Verständnis des Phänomens der „neuen StadtLandschaften“ und einer sozialverträglichen Raumentwicklung.
- Die zweite Arbeitsebene behandelte drei zentrale Ansätze, die im Zusammenhang mit einer sozialverträglichen Entwicklung von StadtLandschaften als bedeutsam angesehen werden:
  - Gestaltung von StadtLandschaften
  - sozialverträgliches Flächenmanagement
  - kooperative Planung

Die konkrete inhaltliche Durchführung des Projekts erstreckte sich über sechs Arbeitsphasen, die in verschiedenen Arbeitsschritten (Actions) umgesetzt wurden.

In Phase 1 wurden zunächst die gegenwärtige Situation und methodischen Verfahrensfragen erfasst und beschrieben. Darauf aufbauend konnte der allgemeine theoretische Ansatz für das Gesamtprojekt entwickelt werden.

Mittels Literaturauswertungen zum Wandel von Stadtlandschaften und von städtischen Lebensgewohnheiten sowie der Analyse von bestehenden Untersuchungen und Aktivitäten zu den spezifischen Themenfeldern in den Regionen wurden in Phase 2 (vertiefende Studien und Bewertung) wesentliche inhaltliche Eckpunkte für die Fragestellungen der beiden Arbeitsebenen identifiziert.

Die Synthese der bisherigen Ergebnisse und der Austausch bezüglich der regionalen Strategien dienten in Phase 3 (Zusammenstellung von Leitlinien, Zielen, Grundsätzen und Kriterien) als Hilfestellung zur Überprüfung der Relevanz der Sozialverträglichkeit und sozialen Nachhaltigkeit in den StadtLandschaften sowie deren Konkretisierung in Form von Grundsätzen.

## Erfahrungen

Die zunehmende Verknüpfung der beiden Arbeitsebenen erfolgte über den regionalen Erfahrungsaustausch in Phase 4. Exkursionen in den einzelnen Regionen halfen, die Problematik und bestehende Lösungsansätze vor Ort kennen zu lernen und besser zu verstehen. Die Verbindung der übergeordneten Themen mit den spezifischen Ansätzen einer sozialverträglichen Entwicklung von StadtLandschaften in den Regionen konnte so veranschaulicht und konkretisiert werden.

Die Formulierung von Ansatzpunkten für eine sozialverträgliche Entwicklung in neuen StadtLandschaften wurde in Phase 5 (Pilotprojekte) mit konkreten Pilotprojekten, welche bezüglich der Gestaltung der StadtLandschaften, dem sozialen Flächenmanagement sowie der kooperativen Planung in verschiedenen Regionen realisiert wurden, weitergeführt. Diese Pilotprojekte bildeten einen besonders wichtigen Arbeitsschritt im Gesamtprojekt. Die einzelnen Beiträge der Regionen sind im vorliegenden Abschlussbericht ausführlich beschrieben.

Die letzte Arbeitsphase (Phase 6: Übertragbarkeit der Ergebnisse auf den nordwesteuropäischen Metropolraum) diente der Analyse der erarbeiteten theoretischen Grundsätze und Schlussfolgerungen auf ihre Übertragbarkeit auf andere Regionen des nordwesteuropäischen Metropolraumes, um so Empfehlungen für eine gemeinsame europäische Raumplanung formulieren zu können.

Das Projekt dauerte insgesamt zwei Jahre. Es wurde Ende September 1999 durch ein Kick-off Meeting in Eltville am Rhein eröffnet und während der weiteren Bearbeitungszeit durch je einen gemeinsamen Workshop in London, Amsterdam, Luxemburg, Essen und Saarbrücken begleitet. Mit dem Kick-off Meeting und den Workshops waren jeweils auch Exkursionen in den betroffenen Regionen verbunden. Neben diesen Workshops zum Gesamtprojekt gab es auf den Arbeitsebenen weitere Arbeitstreffen und Workshops, beispielsweise einen internationalen Expertenworkshop zum Thema "Kooperative Planungsprozesse auf regionaler Ebene". „New Urban Landscapes“ endete im Oktober 2001 mit einem gemeinsamen Symposium in Wiesbaden.

Die in diesem Projekt gemachten Erfahrungen sind vielschichtig und betreffen einerseits praktische Fragen der Organisation einer transnationalen Kooperation und andererseits inhaltliche Fragestellungen.

Eine erste wichtige Erkenntnis besteht darin, dass schon während des Prozesses der Themenfindung und Antragstellung alle späteren Partner frühzeitig feststehen und in das Verfahren eingebunden sein sollten. Dies ermöglicht es, die inhaltlichen, organisatorischen und finanziellen Anforderungen des Projektes an die jeweiligen Partner klarer zu definieren und gleichzeitig die notwendige Lernphase einer Kooperation möglichst frühzeitig zu starten.

Eine weitere, und in ihrem Wert nicht zu unterschätzende Erkenntnis ist, dass je nach Anzahl der Partner und Komplexität des Projektes der Koordinierungsaufwand enorm sein kann. Dieser erfordert im Laufe des gesamten Kooperationsprozesses viel Geduld, Flexibilität und die gegenseitige Unterstützung der Projektpartner. Wichtig für die Zusammenarbeit ist ein gemeinsames Leitungsgremium (Lenkungsausschuss, Task Force), in dem alle anfallenden Probleme zeitnah diskutiert und gemeinsam gelöst werden können. In diesem Gremium sollten alle Regionen vertreten sein.

Die inhaltliche Zusammenarbeit zwischen den Regionen ist das Kernstück aller Interreg IIC-Projekte. Die Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses auf der Basis einer komplexen Fragestellung ist ein langwieriger Prozess, der zahlreiche Diskussionen und Workshops benötigt. Es wurde erkannt, wie wichtig hier Prozesssteuerung und Moderation sind, um eine zielorientierte Diskussion und Arbeit zu ermöglichen. Gerade der Ansatz gemeinsamer, zweitägiger Workshops mit begleitenden Exkursionen in allen Regionen, hat zu einer sehr positiven Entwicklung des Projektes geführt. Dabei bestand nicht nur die Möglichkeit, die Regionen, sondern auch die beteiligten Partner besser kennen zu lernen und in einer guten Arbeitsatmosphäre zu gemeinsamen Schlussfolgerungen und Empfehlungen zu kommen.

Schließlich ist zu erwähnen, dass – auf der Basis der Ergebnisse einer erfolgreichen transnationalen Kooperation – die sozialverträgliche Entwicklung und Gestaltung von StadtLandschaften als neues und zukunftssträchtiges Themenfeld Einzug in die raumplanerischen Überlegungen der beteiligten Regionen erhalten hat. Die auf dieser Basis erarbeiteten Vorschläge und Empfehlungen stellen demnach eine wichtige Hilfestellung zur Konkretisierung einer innovativen regionalen, nationalen und europäischen Raumplanungspolitik dar.



Exkursion Amsterdam, September 2000.



Exkursion London, März 2000.



Exkursion Amsterdam, September 2000.



Exkursion Essen, Mai 2001.



Exkursion Luxemburg, Dezember 2000.



Exkursion Saarland, August 2001.



Exkursion Frankfurt Region Rhein-Main, Januar 2001.

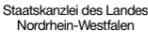
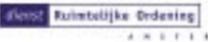


Internationaler Experten-Workshop: "Kooperative Planungsprozesse auf regionaler Ebene" - Interregionaler Erfahrungsaustausch - Frankfurt/Main, Januar 2001.



Projektarbeit.

## Adressen der Partner und Kontakte

Hessen			
	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Martin Orth (Lead - Partner) Helmut Haider	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung	Tel: +49-611-815 2916 m.orth@wirtschaft.hessen.de
	Volker Kliemt (Projektkoordinator) Dr. Kerstin Jaensch	Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft Hessen mbH (FEH)	Tel: +49-611-774 339 / 334 volker.kliemt@feh-hessen.de kerstin.jaensch@feh-hessen.de
	Reinhard Henke Beate M. Schwarz Dr. Wolfgang Pannitschka Dr. Peter Sturm	Planungsverband Frankfurt Region Rhein/Main	Tel: +49-69-2577 1611 / 1512 reinhard.henke@pvfrm.de info@pvfrm.de
Nordrhein-Westfalen			
	Wolfgang Schneider	Staatskanzlei NRW	Tel.: +49-211-837 1615 wolfgang.schneider@stk.nrw.de
	Rainer Kestermann	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS)	Tel: +49-231-90 51 233 / 218 rainer.kestermann@ils.nrw.de
	Dr. Hans-Peter Neumeyer	grünplan - büro für landschaftsplanung	Tel.: +49-231-52 90 21 gruenplan.do@t-online.de
	Roland Schneider	Bergisches Städtedreieck Regionalbüro	Tel: +49-202 - 563 59 46 roland.schneider@gb0.wuppertal.de
Rheinland-Pfalz			
	Hans-Egon Baasch	Ministerium des Inneren und für Sport	Tel.: +49-6131-162 785 Hans-Egon.Baasch@ISM.rlp.de
	Dr. Claus Peinemann	Planungsgemeinschaft Rheinpfalz	Tel: +49-621-107 08 28 peinemann@region-rhein-neckar-dreieck.de
Saarland			
	Brigitte Jülich	Ministerium für Umwelt	Tel: +49-681-5014604 b.juelch@umwelt.saarland.de
	Andrea Hartz	Planungsgruppe AGL - Saarland	Tel: +49-681-61766 andreaartz@agl-online.de
Amsterdam			
	Dr. Jos Gadet P.J.Rijnaarts	Municipality of Amsterdam Physical Planning Department/ Ruimtelijke Ordening	Tel: +31-20-552 78 61 / 78 62 gdt@dro.amsterdam.nl rns@dro.amsterdam.nl
	Drs. Enrico van Dijk	Universiteit van Amsterdam Amsterdam Study Centre for the Metropolitan Environment	Tel: +31-20-525 7410 enrico@frw.uva.nl
Luxemburg			
	Philippe Peters	Ministère de l'Intérieur - Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme	Tel: +352-478 6924 philippe.peters@mat.etat.lu
London			
	Detlef H. Golletz Tony Thompson	Government Office for London Strategic Planning Section	Tel: +44-20-7217 3349 dgolletz.gol@go-regions.gsi.gov.uk tthompson.gol@go-regions.gsi.gov.uk
	Clive Fox Jayne Engle-Warnick	Groundwork Regional Office for London and the South East	Tel: +44-20-7922 1230 cfox@groundwork.org.uk jengle-warnick@groundwork.org.uk
unter Mitarbeit von der Bauhausuniversität Weimar			
	Dr. Frank Eckardt Christof Brandis	Bauhausuniversität Weimar	Tel: +49-3643-582 646 frank.eckardt@archit.uni-weimar.de

new ★★★★★ urban  
landscapes



Das Projekt "Neue Wege sozialverträglicher Entwicklung von StadtLandschaften" wird im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Interreg IIC von der Europäischen Union kofinanziert.

