

Möglichkeiten, Grenzen und Hindernisse in der Regionalplanung zur flächensparenden Siedlungsentwicklung

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée

Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr

RWTH Aachen

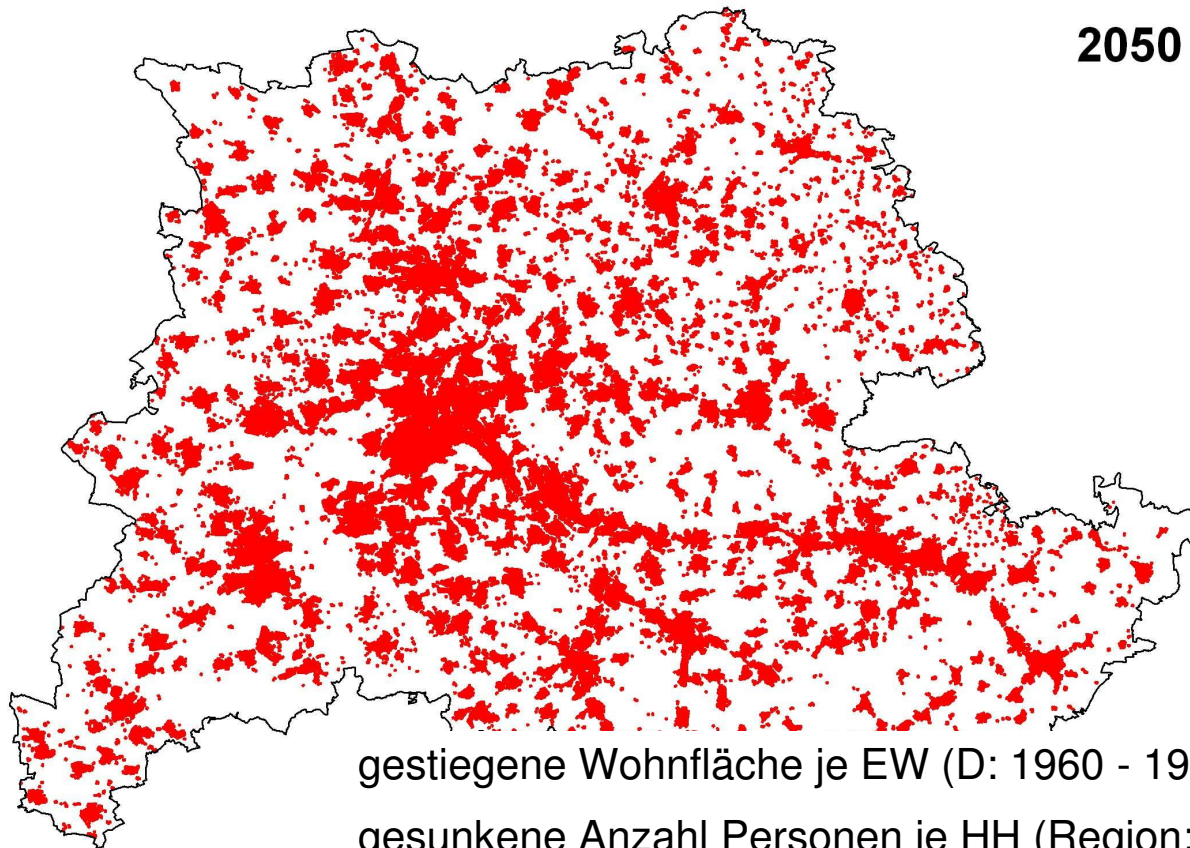
Umweltbundesamt + Akademie für Natur- und Umweltschutz

Berlin 14 | 04 | 2008

Inhalt

-
- 1 Problemstellung
 - 2 Herausforderungen
 - 3 Lösungsansätze
 - 4 Aussichten
 - 5 Fazit

Siedlungsentwicklung in der Region Stuttgart



2050

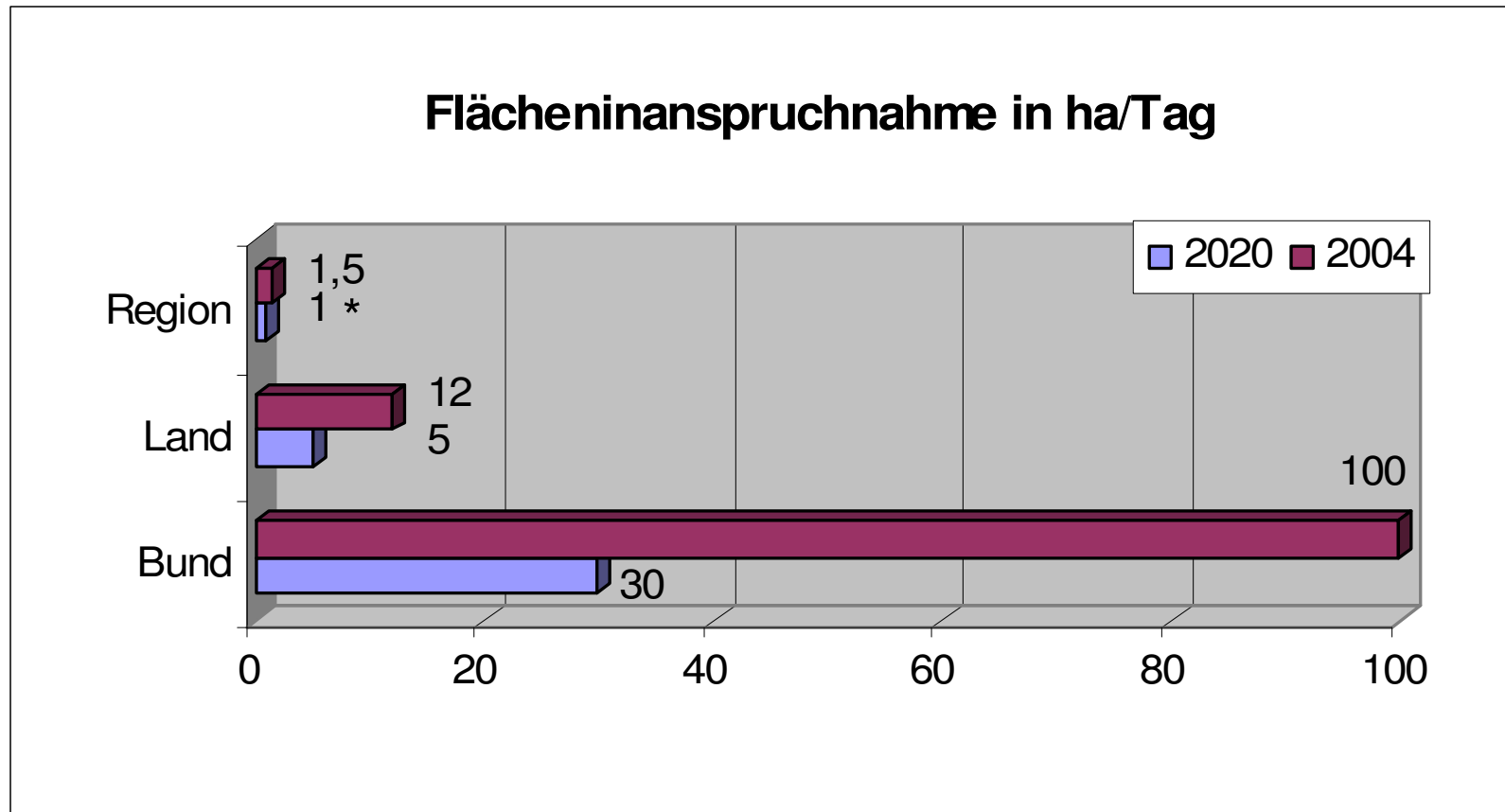
gestiegene Wohnfläche je EW (D: 1960 - 19 m²; 2000 - 40 m²)

gesunkene Anzahl Personen je HH (Region: 1960-2,76; 2000-2,15)

mehr Flächenbedarf je Arbeitsplatz (Region: 1970-50 m²; 2000-75 m²)

Verkehrszuwachs (privat + gewerblich)

Nachhaltigkeitsziele



- * Bund und Land haben eigene Ziele gesetzt
 Flächenziel für Region anteilig abgeleitet, z.B. nach Bevölkerungsanteil:
 in der Region leben 25% der EW des Landes, 1/30 der EW des Bundes

Rahmenbedingungen der zukünftigen Entwicklung

Sterbeüberschüsse ab 2008; stagnierende Einwohnerentwicklung bis 2020
Wanderungsgewinne abhängig von Wirtschaftssituation und eher gering
anhaltende Suburbanisierung; gute Arbeitsplatzchancen; hohe Vielfalt und Attraktivität

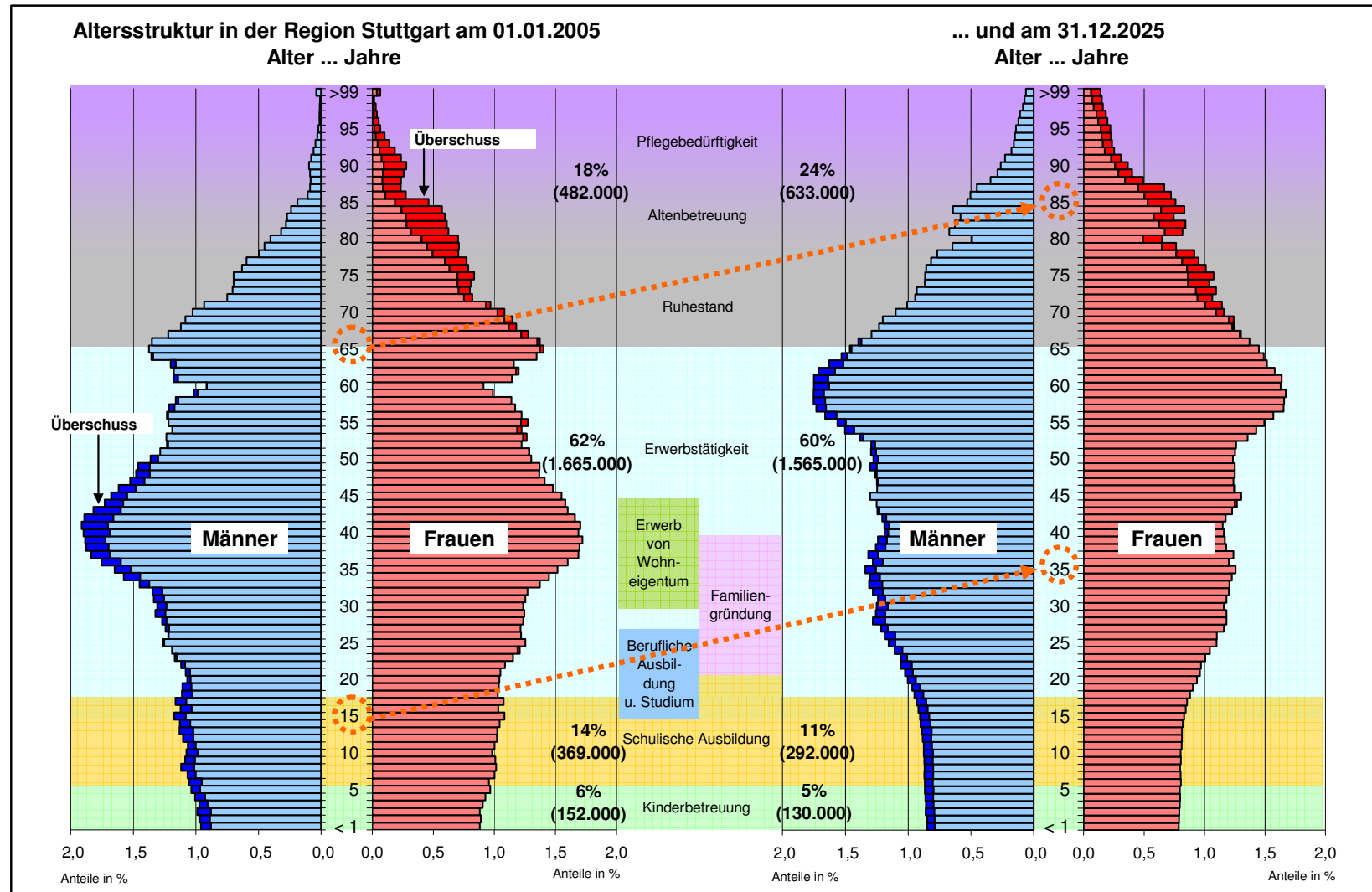
starke Pendlerverflechtungen: 800000 Pendler bei 1,2 Mio. sozialvers. Beschäftigten

Flexibilisierung und Individualisierung

- anhaltende Diversifikation + Globalisierung
- berufliche Flexibilität, mehr Freizeit

- ⇒ Siedlungsflächen- und Verkehrszunahme
- ⇒ steigende Infrastrukturkosten
- ⇒ steigende Umweltbelastungen

Veränderung der Altersstruktur



Folgen weiterer Suburbanisierung angesichts des demografischen Wandels

geringere Auslastung insbesondere im ÖV

überproportional steigende pro-Kopf-Kosten für Unterhaltung und Betrieb der Infrastruktur

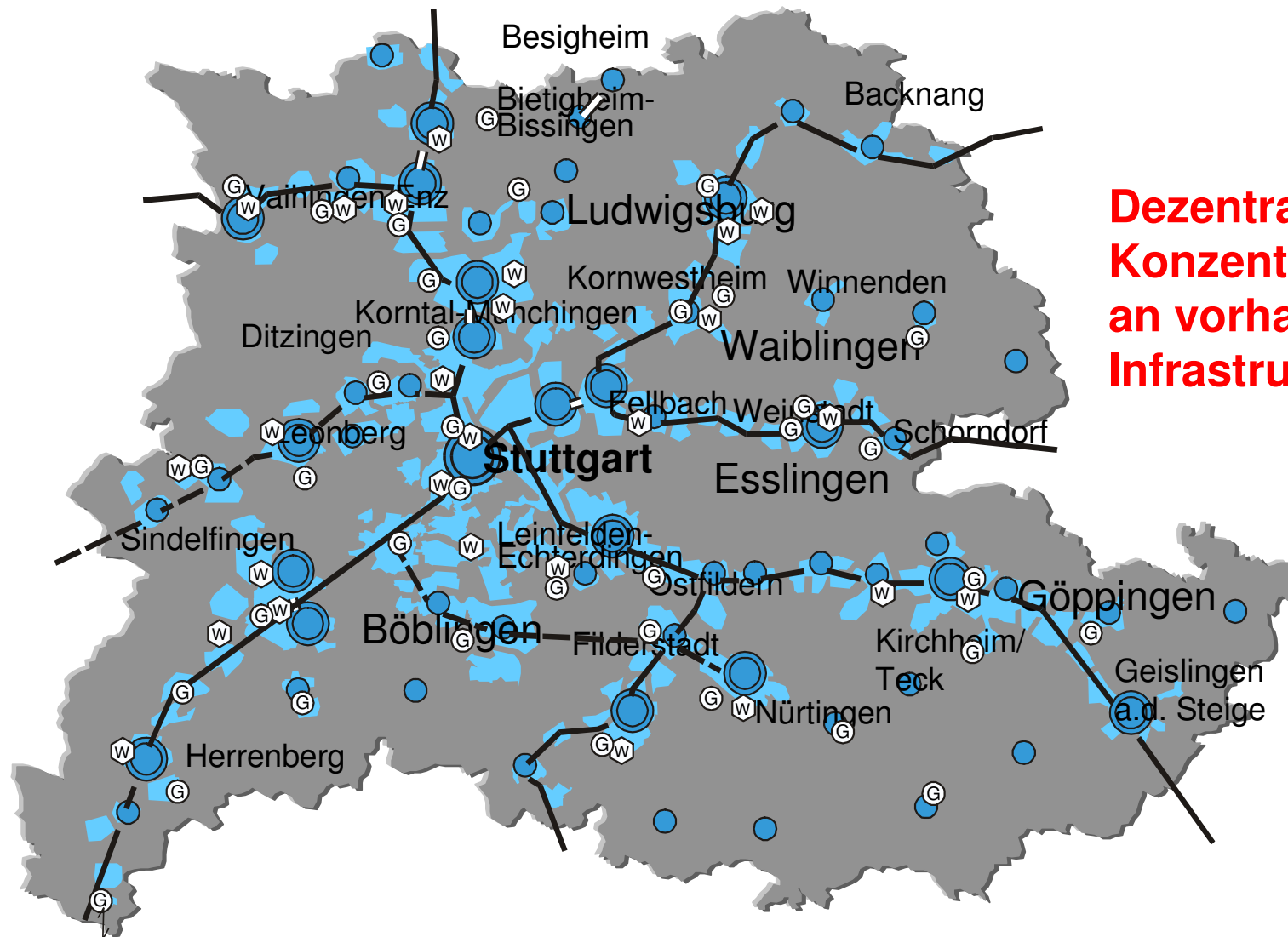
bei sinkender Finanzkraft der Kommunen insbesondere im ÖV Gefahr von Angebotsreduzierungen

=> Kostenoptimierung öffentlicher Infrastrukturen erforderlich

=> sinkende Mobilität, sinkende Attraktivität, soziale Segregation vermeiden

=> Konzentration der Siedlungsentwicklung im Bestand und an vorhandener Infrastruktur

Leitbild der Siedlungsentwicklung



**Dezentrale
Konzentration
an vorhandener
Infrastruktur!!**

Bisherige Maßnahmen zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme

Flankierung durch Maßnahmen der Wirtschaftsförderung (SKS, IKG, ...)

Grünzüge und Grünzäsuren als Restriktionen zum Freiraumschutz

Landschaftspark zur Aufwertung und Bewusstseinsbildung

Steuerung der Standorte für großflächigen Einzelhandel

Überzeugung, Beratung, Kommunikation mit den Kommunen

Flächenbilanzierung mit Anrechnung noch vorhandener Außenentwicklungspotenziale zu 100% sowie Innenflächen differenziert

Beispiel SKS

**Instrument der Wirtschaftsförderung
120 der 179 Kommunen beteiligt
rund 400 verfügbare Objekte und Flächen eingestellt**



Weitere Strategien zum nachhaltigen Siedlungsflächenmanagement

Innenentwicklung forcieren

nachhaltiges Bauflächenmanagement auf kommunaler Ebene (Bsp. Stuttgart) auf die regionale Ebene übertragen

Wiedernutzung des Bestandes aktiv fördern (z.B. Scharnhauser Park, GVZ Kornwestheim)

Instrumente:

- Forschung + Bewusstseinsbildung:
MORO RESIM, „Fläche im Kreis“, RAUM+
- Regionalplanung + Landschaftspark
- Kompetenzzentrum Flächenmanagement
- Fiskalische Folgen von Baulandstrategien auf kommunaler Ebene

Ziele des MORO – RESIM

Entwicklung und Anwendung einer Methodik für eine regionale Erfassung / Abschätzung von Innenentwicklungspotenzialen

Erarbeitung eines praktikablen Ansatzes für den Aufbau einer Internetplattform

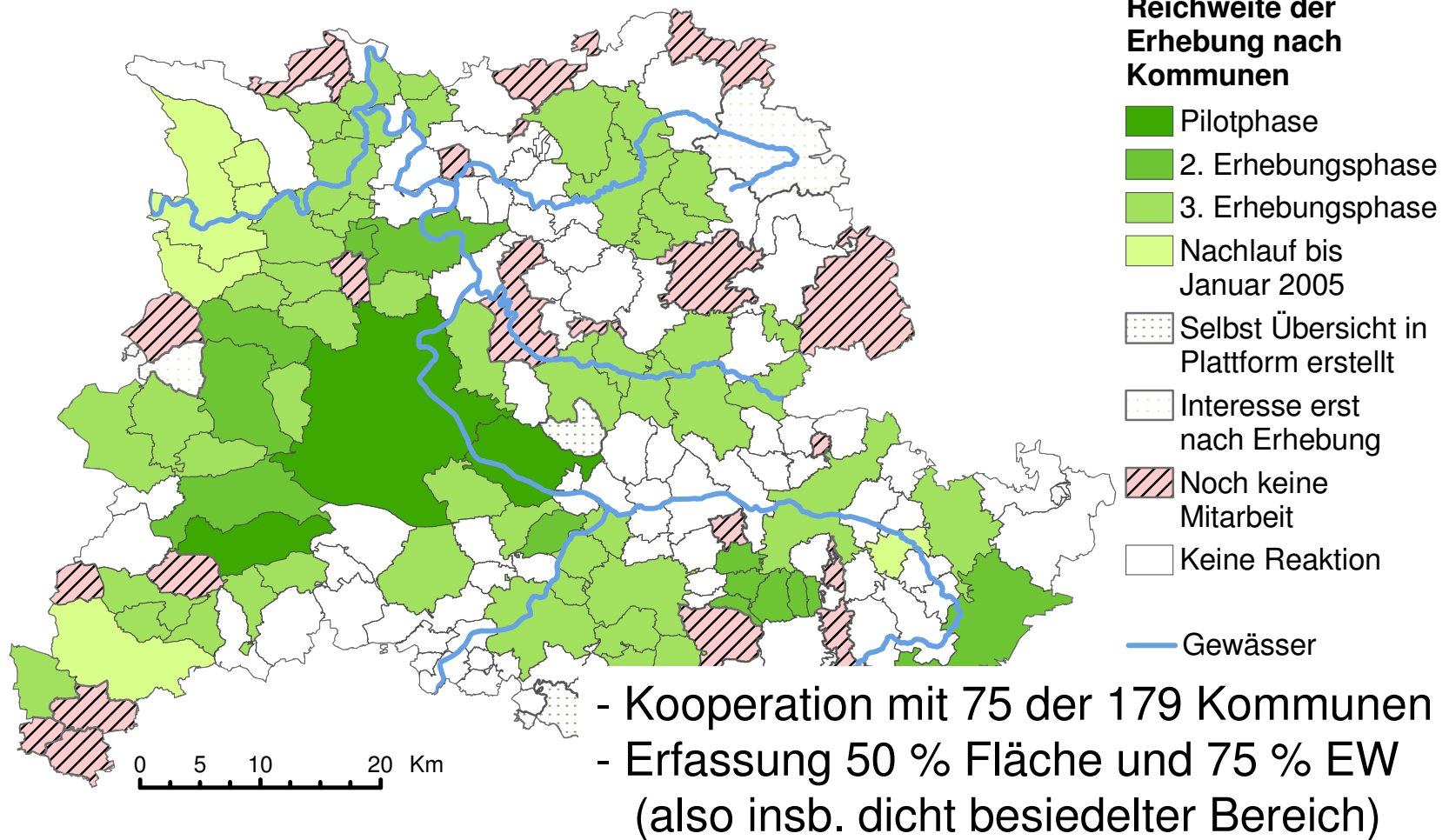
Einarbeitung der Kommunen in die Plattform und Öffnung derselben für kommunales Flächenmanagement

Coaching ausgewählter Kommunen – Good Practice

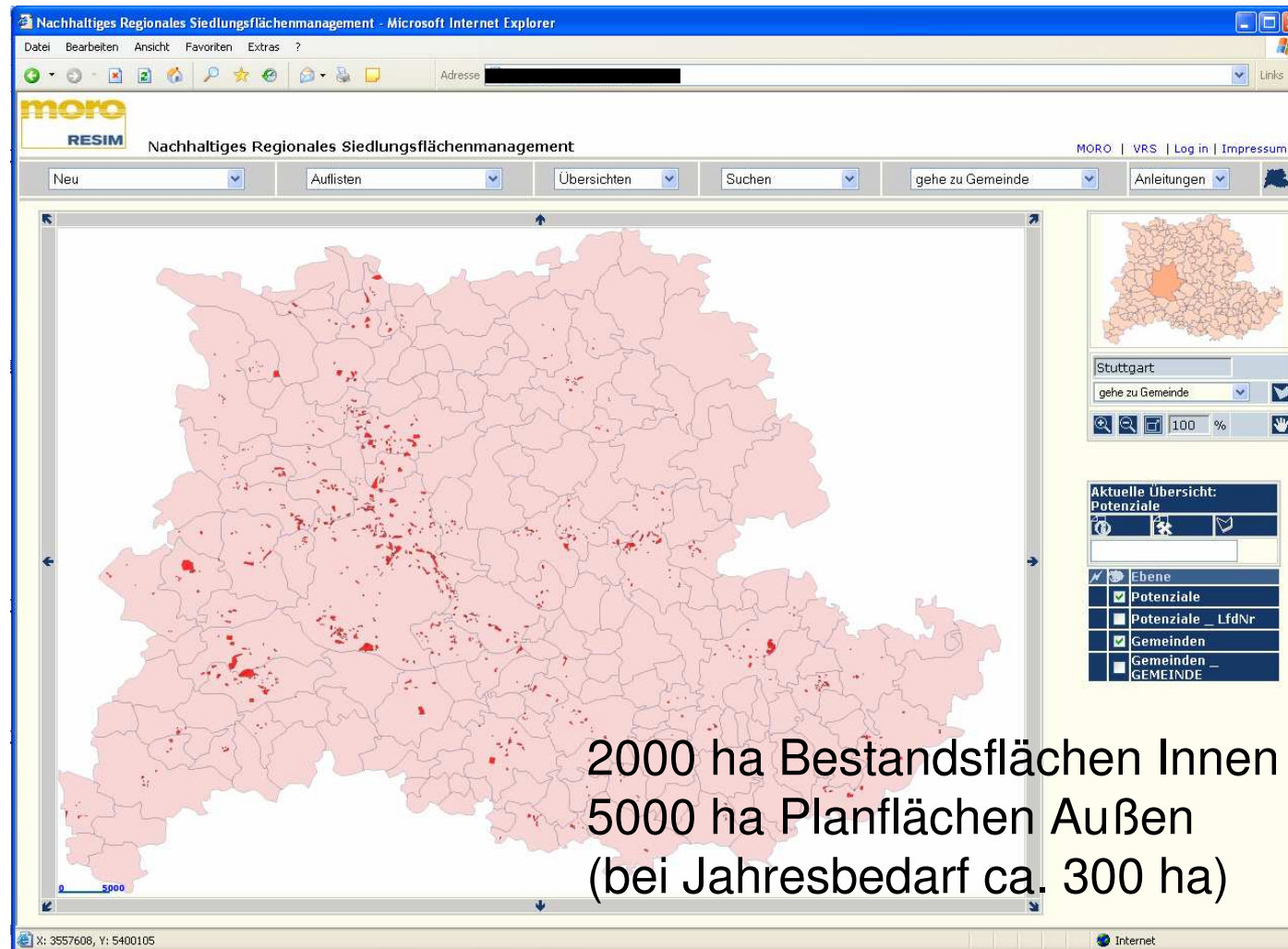
Diskussion raumordnerischer Möglichkeiten zur Förderung der Innenentwicklung

Vorschläge zur Umsetzung im neuen Regionalplan

Beteiligte Gemeinden – Übersicht



Übersichtsdarstellung Flächen



Empfehlungen MORO

Flächenmanagement „aktiv – differenziert – kooperativ“

=> Kompetenzzentrum Flächenmanagement

=> Förderung interkommunaler Kooperation

=> Förderung Innenentwicklungskonzepte (Testplanungen, Finanzen)

=> Steuerungsinstrumente = Notwendigkeit der Verankerung quantitativer Werte

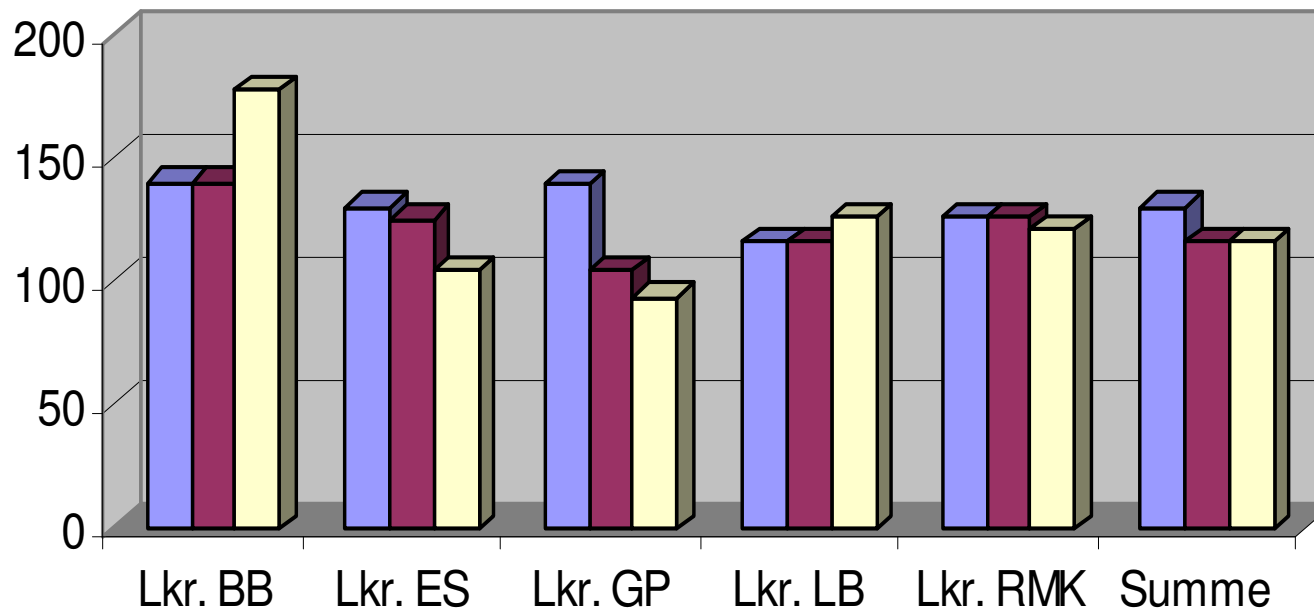
Folgeprojekt RAUM+

Erweiterung der Erkenntnisse aus MORO-RESIM auf das Land mit Unterstützung von UM, WM, ETH Zürich, Regionen Rhein-Neckar, Nordschwarzwald, Neckar-Alb, Mittlerer Oberrhein, Hochrhein-Bodensee

Konkretisierung des Kompetenzzentrums Innentwicklung

Evaluation vorhandener Instrumente: Flächen in FNP's im Verfahren

Wohnbauflächen (Indizes)



■ §4(1) BauGB vorz. Beteil.
 ■ §3(2) BauGB Auslegung
 ■ Genehmigung

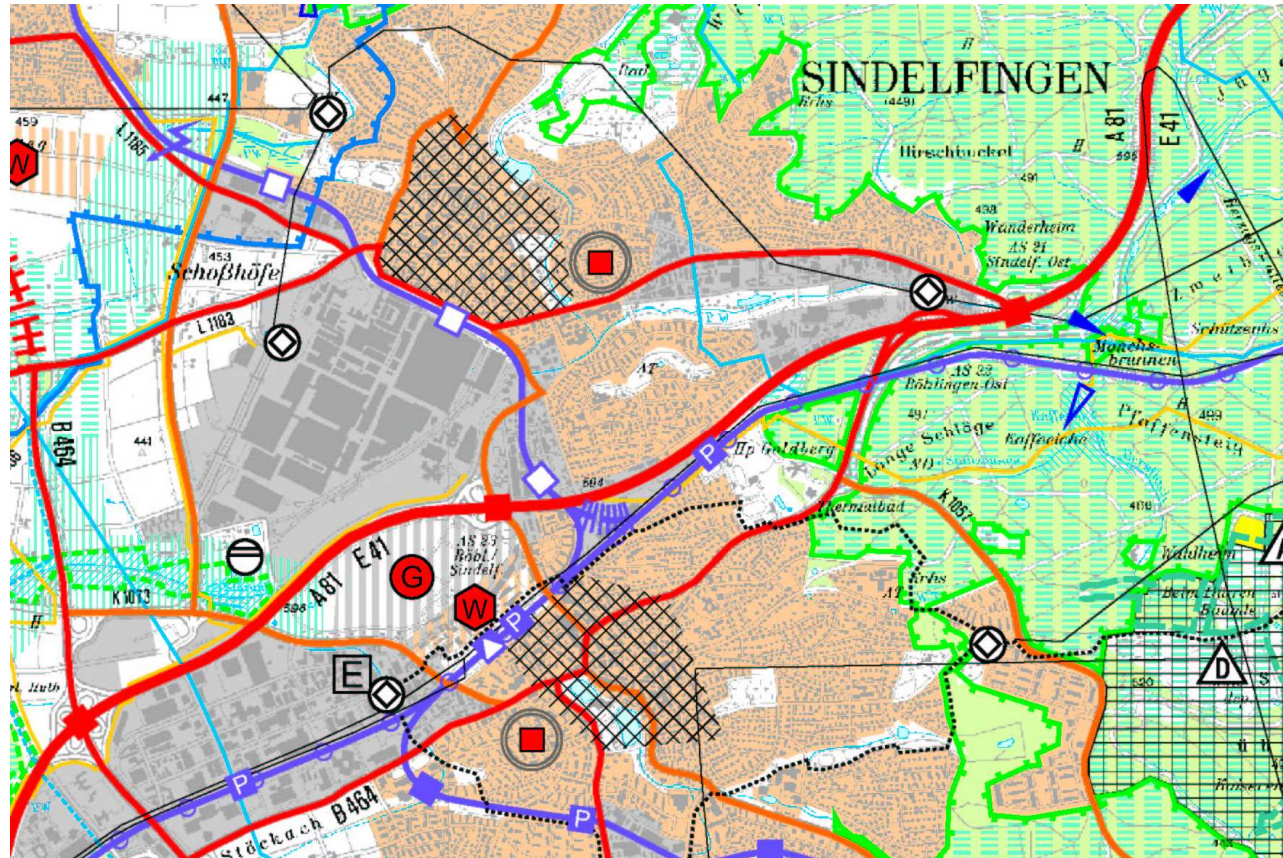
Evaluation: Ergebnisse zu FNP's

Kommunale Bedarfswerte nähern sich i.d.R. regionalplanerischen Werten an

Flächenreserven sind in unterschiedlichen Maßen vorhanden

- => direkt legitimierte Regionalplanung kann Beitrag zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme leisten
- => konsequente Anwendung regionalplanerischer Instrumente erforderlich
- => zusätzliche Anreize und Transparenz schaffen
- => Koordinierung der Landesplanung nötig
- => Quantitative Steuerungsparameter nötig

Steuerung des Einzelhandels



Erhalt wohnungsnaher Versorgung

Erhalt mitteleuropäischer Urbanität

Vermeidung reiner Autostandorte

Sicherung getätigten Investitionen

Landschaftspark



Wein und Felsen



Stadtlandschaft



Obst und Wiesen



Mobilität, Naherholung, Bewusstsein

Fazit:

enge Koordinierung von Verkehrs- und Siedlungsplanung

dezentrale Konzentration der Siedlung an vorhandener Infrastruktur

Vorrang der Innenentwicklung zur Sicherung und Auslastung vorhandener Infrastruktur

langfristige Planung und Auslastungsprüfung von Infrastrukturen und Interkommunale Kooperation

aktives Bestandsflächenmanagement und Anrechnung von Reserven

kooperatives Handeln und Bewusstseinsbildung

landesweite quantitative Steuerung der Flächeninanspruchnahme mit sinkenden Zuwachsfaktoren – Gleichbehandlung

Möglichkeiten, Grenzen und Hindernisse in der Regionalplanung zur flächensparenden Siedlungsentwicklung

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée

Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen

www.isb.rwth-aachen.de

email: vallee@isb.rwth-aachen.de