STADT LAND PLUS

NEUE KULTURLANDSCHAFTEN PLANEN! – SEGMENTIERUNG ÜBERWINDEN

Jörg Dettmar, Jutta Wippermann

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung
FONA Forschung für Nachhaltigkeit
Umwelt Bundesamt
INSTITUT RAUM & ENERGIE
STADTLAND

ENTWICKLUNG VON KULTURLANDSCHAFT

Kulturlandschaften sind das Ergebnis der Veränderung natürlicher Landschaften durch gesellschaftliche Prozesse. Historische Kulturlandschaften, vor der Phase der Industrialisierung Mitte des 19 Jh., waren Ausdruck der Landnutzung unter den Rahmenbedingungen begrenzter Energie- und Rohstoffressourcen, einfacher Technologien und eines eingeschränkten überlokalen Informationsaustauschs. Kulturlandschaften im Informationszeitalter werden geprägt durch transnationale und globale Wirtschafts- und Handelsprozesse, rasenden Informationsfluss und universell verfügbare Rohstoffe unter Einsatz großer Energieressourcen.

Eine sich immer weiter ausbreitende Siedlungsentwicklung mit technischen Infrastrukturen für Energie und Mobilität prägen die heutigen Kulturlandschaften in Ballungsräumen. Dagegen überwiegen intensive Agrar- und Forstwirtschaft im ländlichen Raum. Regional unterschiedlich spielen extensive Bewirtschaftungen oder Naturschutzmaßnahmen, aber auch mehr und mehr Energie-Infrastrukturen wie z. B. Windräder eine Rolle.

KOMPLEXE ANFORDERUNGEN UND NUTZUNGSANSPRÜCHE

Analysiert man heutige Landschaften genauer, findet man ein komplexes Neben-, Durch- und Übereinander sektoraler Zuständigkeiten mit jeweiligen Regelwerken, Instrumenten, Funktionen und Interessen. Insbesondere in Ballungsräumen kann man auch von einem „planvollen Chaos" sprechen. Keine räumliche Gesamtplanung, weder auf der kommunalen noch auf der regionalen Ebene, ist in der Lage, dies im Detail zu regeln. Hier können nur generelle Entwicklungslinien und Flächennutzungen festgelegt werden. Je komplexer die Anforderungen und Nutzungsansprüche an Landschaften sind, umso schwieriger wird es, Leitbilder festzulegen, die genügend Kraft entwickeln, um ein mehrheitlich akzeptiertes und tatsächlich auch umsetzbares Entwicklungsziel zu liefern.

Kulturlandschaftsentwicklung ist Ausdruck der herrschenden Nutzungen, diese folgen ökonomischen, sozialen und kulturellen Zielen. Die Möglichkeiten, dieses darüber hinaus ganz real zu ändern, sind begrenzt. Landschaftsplanerische Zielvorstellungen brauchen eine ökonomische Basis und Zugriff auf Flächen. Jenseits von rechtlich bindenden (Planungs-) Vorgaben gibt es wenig Spielräume. Wird Landschaft zu einem ökonomisch wertbestimmenden Faktor wie z. B. in klassischen Tourismusgebieten, vergrößert sich der Spielraum. Ansonsten ergibt sich das beschriebene, durch viele zufällige Faktoren entstandene Patchwork verschiedener Nutzungen, die meist in starker Flächenkonkurrenz stehen. Regionale Naherholung ist dabei eines der schwächsten Glieder. Jenseits von Tourismusorten und -landschaften bleibt der Erholungsvorsorge dann das, was die anderen Nutzungen zulassen. Auch im Kinzig-Auental bildet sich dies ab.

KULTURLANDSCHAFT KINZIG-AUENTAL

Im Rahmen von dem Projekt NaTourHuki wurde die Genese dieser Kulturlandschaft analysiert, um den heutigen Entwicklungszustand besser einordnen zu können. Dabei zeigt sich, wie stark historische Landnutzungen, Handelsrouten und politische Verwaltungsgrenzen bis heute die Entwicklung der Landschaft beeinflusst haben.

In den 1970er bis 1990er Jahren wurde das Kinzig-Auental als Verkehrsinfrastrukturkorridor mit den Autobahnen A45 und A66 und der ICE-Strecke Frankfurt-Fulda ausgebaut. Diese wie selbstverständlich ohne Widerstände durch die Bevölkerung akzeptierte Entwicklung lässt sich in Beziehung zur Bedeutung der mittelalterlichen Handelsrouten (Via Regia) für die Region setzen.

In der Folge des massiven Eingriffs der Verkehrsinfrastrukturen in der Kinzigaue und des damit verbundenen weiteren Ausbaus von Siedlungs- und Gewerbeflächen entstanden großflächige Kompensationsflächen und Schutzgebiete für den Naturschutz. Das kontrastreiche Nebeneinander von verkehrlicher Infrastruktur und Naturschutzflächen ist heute ein Charakteristikum der Kinzigaue (s. Abb. 1).

Abbildung 1 Autobahnbrücke A66 bei Gründau über dem FFH Gebiet Kinzigaue

Für die Entwicklung der Kulturlandschaft Kinzig-Auental gab es bislang keine abstimmte landschaftsplanerische Zielvorstellung. Beim heutigen Regionalverband FrankfurtRheinMain, der nun auch den westlichen Teil des Main-Kinzig-Kreises bis Langenselbold umfasst, ist derzeit ein regionaler Landschaftsplan in Erarbeitung. Für den Bereich von Hanau bis Langenselbold wird es damit in Zukunft erstmals abgestimmte Zielvorstellungen für die Weiterentwicklung des Kinzig-Auentals geben. Für den östlichen Teil, von Gründau bis Steinau a. d. Straße, ist aber nichts Entsprechendes vorgesehen.

POTENTIALE FÜR SYNERGIEN

Im Projekt NaTourHuKi wurden mit der Erarbeitung eines nachhaltigen Naherholungs- und Tagestourismuskonzeptes Potentiale möglicher Synergien einer Erholungsplanung mit anderen fachspezifischen Nutzungsansprüchen herausgearbeitet.

Insbesondere die Weiterentwicklung der Kinzigauenroute des Regionalpark RheinMain nutzt die spezifische Charakteristik der Kulturlandschaft. Zusammen mit dem Radfernweg R3 stellt die Regionalparkroute einen wesentlichen Baustein für regionale Erholung in der Aue dar (s. Abb. 2 und 3). Als landschaftliche Freizeitroute wird sie mit den verschiedensten Nutzungsansprüchen konfrontiert. Dabei ist eine wesentliche Strategie des Regionalpark RheinMain, das unveränderliche Nebeneinander der urbanisierten Kulturlandschaften als gegeben anzuerkennen. Darüber hinaus sollen aber, durch Aufwertung und kleine Inszenierungen, die ganz eigenen Qualitäten dieser Landschaften aufgezeigt werden.

Abbildung 2 Aufwertung Fernradweg R3

Abbildung 3 Rast an der Regionalparkroute

So wird die landschaftsbezogene Routenführung neue Blickwinkel und damit auch eine neue Wahrnehmung der urbanisierten Kulturlandschaft ermöglichen, auch um tradierte Bilder und Erwartungshaltungen an vorindustrielle Kulturlandschaften zu überwinden. Dennoch sind viele Abstimmungsprozesse und Kompromisse bei der Routenplanung mit den unterschiedlichen Akteur:innen der Aue nötig. So sind beispielhafte Lösungsansätze, im gesamten FFH-Gebiet auf einen Wegeneubau zu verzichten sowie eine Besuchslenkung an sensiblen Schutzgebieten mit attraktiven Wegealternativen zu etablieren. Außerdem gibt es Lösungsvorschläge für verkehrliche Gefahrenpunkte. Hierzu greift die Routenentwicklung Forderungen des Radverkehrskonzepts des Kreises auf und verknüpft sie mit Verbesserungsvorschlägen zum Radfernwegs R3 und eröffnet Möglichkeiten für attraktive Routenverläufe mit Kulturlandschaftserleben (vgl. Online-Handbuch-Beitrag: „Kooperationsmodell zur Verstetigung nachhaltiger Erholung").

Der nächste große Eingriff in die Kulturlandschaft des Kinzig-Auentals wird im Zusammenhang mit dem Ausbau und Neubau der DB-ICE Strecke zwischen Hanau und Fulda erfolgen. Der Planfeststellungsbeschluss zur Ausbaustrecke (Hanau-Gelnhausen) von 2004 mit verschiedenen Änderungen bis 2023 bildet die rechtliche Basis. Bis zum Baubeginn 2024 war es ein langer Weg. Das Ziel ist naturgemäß ausschließlich auf die Realisierung des Ausbaus der Bahnstrecke ausgerichtet. In der Vergangenheit hat offensichtlich niemand darüber nachgedacht, dass z. B. einige Teilstücke von Baustraßen für die Ausbaustrecke sich auch sehr gut für die Verbesserung bestehender Radwege wie den R3 eignen würden. Da dies kein Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens war, werden die Baustraßen nun nach Ende der Baustelle zurückgebaut. Sollten die Kommunen die Baustraßen behalten wollen, müssten sie neue eigenständige Genehmigungsverfahren mit allen notwendigen Beteiligungen und Kompensationsmaßnahmen durchführen. Hätte man dies integriert geplant, wäre es ggf. möglich gewesen, Kosten und Planungsaufwand in einer Win-win-Situation zu sparen.

Die notwendigen Kompensationsmaßnahmen wurden im Rahmen des Verfahrens festgelegt, sie sind entsprechend der rechtlichen Grundlagen ausschließlich auf den Arten- und Biotopschutz ausgerichtet und inselartig in der Kinzigaue verteilt. Sie komplementieren damit das schon vorhandene Mosaik an Naturschutzflächen, ohne dass dies einer planerischen Gesamtkonzeption folgt, die auch Ziele für eine Kulturlandschaftsentwicklung (Landschaftsbild, Erholung, Biotopverbund) hat.

Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen für die Ausbaustrecke werden zu mehr Lärmschutzwänden im Siedlungsbereich führen, dies hat mit bis zu sechs Meter hohen neuen Wänden deutliche Auswirkungen auf das Stadt-Landschaftsbild im Kinzigtal (s. Abb. 4).

Abbildung 4 Bestehende Lärmschutzwand an der Bahnstrecke Hanau-Fulda bei Wächtersbach-Neudorf mit ca. drei Metern Höhe

Dies trifft vorrangig die Kinzigaue und tangiert an verschiedenen Stellen auch attraktive Wege, Naturschutzflächen und potentielle Erholungsflächen. Natürlich wird dies entsprechend beachtet und es gibt eventuell Kompensationsmaßnahmen, die Reparaturcharakter haben. Es besteht aber keine Chance, durch eine gestalterische Optimierung diese Infrastrukturelemente als neuen Baustein zur integrierten Weiterentwicklung der Kulturlandschaft zu nutzen, selbst wenn dies den Kostenrahmen der regulären Lärmschutzmaßnahme nicht übersteigt. Da dies möglicherweise zu Verzögerungen des Standardablaufes einer solchen Maßnahme führt, hat die DB daran wenig Interesse.

Für die ICE-Neubaustrecke Gelnhausen – Kalbach wurde nach dem Planungszeitraum von 2013 bis 2023 das Raumordnungsverfahren abgeschlossen, um eine Trasse festzulegen. Einige Kommunen im Osten des Kinzigtals haben dagegen Rechtsmittel eingelegt. Das gesamte Verfahren inklusive des Baus wird voraussichtlich noch über 20 Jahre dauern. Trotzdem gibt es auf Initiative des Main-Kinzig-Kreises eine vorlaufende Planung für mögliche Kompensationsflächen im Kinzigtal. Da dabei die Flächenverfügbarkeit und die Möglichkeit einer „Biotopaufwertung" zentrale Rollen spielen, sind vor allem derzeit landwirtschaftliche genutzte Flächen im öffentlichen Eigentum ausgewählt worden. Auch diese befinden sich wiederum mosaikartig verteilt in der Aue. Auch hier gibt es zumindest bislang keine koordinierende landschaftsplanerische Zielvorstellung.

INTEGRIERTER ANSATZ FÜR DEN GEWÄSSERSCHUTZ

Ein weiteres Beispiel für einen sektoralen Ansatz, der Potentiale für eine integrierte Kulturlandschaftsentwicklung hat, ist die Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), die einen integrierten Gewässerschutz anstrebt. Ziel ist die Erreichung bzw. der Erhalt eines guten Zustandes des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer bis Ende 2027. Diese Pflichtaufgabe für Kommunen wird vom Land Hessen finanziell erheblich gefördert und ist an der Kinzig bislang erst rudimentär umgesetzt. Das liegt vor allem daran, dass die notwendigen Flächen für Renaturierung und Gewässerumbau vorwiegend in Privatbesitz sind und in den Kommunen oft personelle Ressourcen für die Abwicklung der Maßnahmen fehlen. Die Umsetzung der WRRL muss aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen zeitnah bis 2027 erfolgen und eröffnet die Möglichkeit, einen integrierten Ansatz zu verfolgen. Da die Kinzig fast nur von querenden Brücken wahrgenommen werden kann, bietet sich hier die Chance, an einigen Stellen eine naturverträgliche Erholung am Wasser mit dem notwendigen Gewässerumbau zu kombinieren (s. Abb. 5). Dafür wurden im Rahmen des Projekts NaTourHuKi über 20 geeignete Bereiche im öffentlichen Eigentum, mit Wegebeziehung nahe der Kinzig und noch ausstehenden Renaturierungsmaßnahmen identifiziert.

Abbildung 5 Gewässerrenaturierung und Erholungsnutzung lassen sich kombinieren

Eine gemeinsame Umsetzung von Gewässerrenaturierung und extensiver Erholung braucht eine integrierte Planung über die sektoralen Interessen hinaus. Zugleich müssen erholungsbezogene Maßnahmen aus anderen Förderungen finanziert werden, wie z. B. durch Fördermittel der Regionalpark RheinMain GmbH oder der regionalen Entwicklungsgesellschaft SPESSARTregional. Die Vorschläge für extensive Erholungsmöglichkeiten am Wasser setzen zugleich wichtige Impulse für die weitere Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie.

Flankierend zu allen Maßnahmen soll das Bewusstsein für die Wertigkeit der Ökosysteme, ihre Funktion und deren Erhalt durch Umweltbildung gefördert werden. Ziel ist es, dazu beizutragen, dass sich Menschen verantwortungsbewusst in der Natur erholen – eine wichtige Voraussetzung für Kompromisse und Synergien (vgl. Online-Handbuch-Beitrag: „Von der Stadt auf´s Land: Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE), nachhaltige Angebote, Teilhabe und Naturschutz bei Tagestourismus und Naherholung“).

WEITERE BEITRÄGE DES PROJEKTS NATOURHUKI IM ONLINE-HANDBUCH „STADT-LAND-PLUS“:

- Kristina Epple: Kooperationsmodell zur Verstetigung nachhaltiger Erholung
- Jörg Dettmar, Jutta Wippermann: Wie können sensibler Naturraum, Erholungsnutzung und Verkehr in Einklang gebracht werden?
- Kerstin Heidemann, Annika Schwemm, Marion Beil: Von der Stadt auf´s Land: Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE), nachhaltige Angebote, Teilhabe und Naturschutz bei Tagestourismus und Naherholung