Flächenfraß in und um Braunschweig

Eine andere Dimension der Effizienz

Die nahezu endlose Ressource Fläche für sich, für wirtschaftliche Interessen oder im Sinne der Allgemeinheit in Anspruch zu nehmen, erfolgt meist unbewusst oder wird als „alternativlos" dargestellt. Doch Flächenfraß als regionales, aber auch ganz lokales Problemfeld zu identifizieren, bedeutet, den Maßstab an eigene Entscheidungen anzulegen.

Koffer packen für den Urlaub, einen Umzug organisieren oder nur den Keller aufräumen: Meist werden wir mit der Herausforderung konfrontiert, uns beim Raum, Volumen oder Gewicht zumindest temporär einzuschränken, also diese besonders effizient zu nutzen. In der Regel helfen Erfahrung, eine Struktur oder ein Konzept. Je mehr Beteiligte einzubinden sind, umso komplexer wird der Prozess. Verschwimmt der Maßstab für die Dimension oder den zeitlichen Zusammenhang, geht das Gespür dafür verloren, einen an sich anerkannten Wert einer Sache zu schätzen.

Unsere Umwelt und Kulturlandschaft ist ein Gut, dass jeder als schützenswert bezeichnen wird. Dennoch drängen wir diese durch unser Verhalten kontinuierlich zurück. Flächenverbrauch ist ein Begriff, der nüchtern beschreibt, was scheinbar unaufhörlich vor sich geht. Die nahezu endlose Ressource Fläche für sich, für wirtschaftliche Interessen oder im Sinne der Allgemeinheit in Anspruch zu nehmen erfolgt unbewusst oder häufig nach dem Motto „Das hat prozentual gesehen keine Auswirkung.", „Das machen andere doch auch." oder, noch besser, „Das geht/ging nicht anders."

Solche ins Grüne geklotzte Siedlungen haben eher keine Zukunft mehr – zumindest, wenn man Flächenschonung und Umweltschutz ernst nimmt.
Foto: Thomas Wilken

Spitze beim Flächenfraß

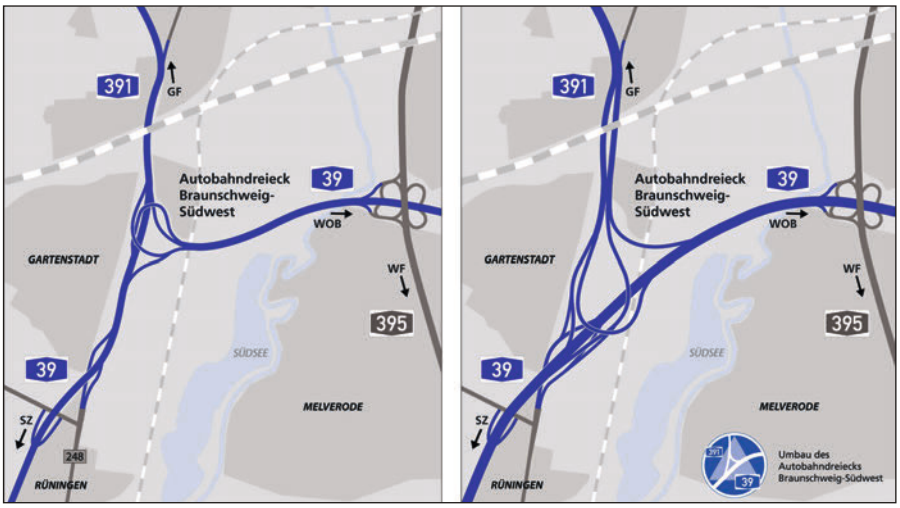
Tatsächlich ist der Flächenverbrauch keine wirklich fassbare Größe. Auch wenn rund 115 Fußballfelder den täglichen Verbrauch von 75 bis 80 ha in Deutschland in eine verständlichere Dimension rücken, bleibt das Thema irreal. Der Discounter samt ein bis zwei Mitbewerbern neben dem neuen Wohngebiet, zusammen mit den Parkplätzen bieten ein vermeintlich gewünschtes Angebot, das von Bayern bis Schleswig Holstein in immer gleicher Weise realisiert wird. Die politischen Entscheidungsgremien wirken nahezu gleichgeschaltet, geht es darum, dieser Nachfrage zu entsprechen. Alternative Lösungen werden kaum diskutiert oder in Erwägung gezogen, wenn Steuereinnahmen winken oder man in der Konkurrenzsituation zu Nachbargemeinden bestehen muss. Auch kann man die Diskussion in Bezug auf die Landwirtschaft, genauer gesagt um Biodiversität contra Monokultur führen, wie dies NABU und Bauernverband tun. Das Thema ist vielfältig.

Im europäischen Vergleich besetzt Deutschland einen Spitzenplatz, was den Flächenverbrauch angeht, sagen Fachleute. Seit der Jahrtausendwende geht die Tendenz ermutigenderweise stetig nach unten und die Bundesregierung setzt mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie für das Jahr 2020 die ambitionierte Zielgröße auf 30 ha/Tag, also 60 Prozent weniger als heute. Von der täglichen Ausbreitung in Großbritannien mit gerade einmal 15 ha/Tag sind wir aber noch weit entfernt. Wie sich der aktuelle Bauboom auswirkt, werden die Zahlen für 2012 und 2013 zeigen müssen. Bis 2050 soll gar eine ausgeglichene Flächenbilanz erreicht werden.

Noch mehr Platz für Autos

Was aber ist unsere Erwartung? Welche Beispiele gibt es lokal, die das Thema und die Relevanz verdeutlichen? Stau ist sicher eines der täglichen Ereignisse, auf das jeder gerne verzichtet. Einer gut ausgebauten Infrastruktur wird man zugunsten einer höheren Wohn- und Lebensqualität ebenfalls zustimmen können. Schilder wie „Ortsumgehung jetzt" belegen die Wünsche vor Ort und sind unter Berücksichtigung der täglichen Belastung nachvollziehbar und berechtigt. Mit rund 25 Prozent hat die Verkehrsinfrastruktur (im Wesentlichen der Straßenbau) einen nicht unerheblichen Anteil an der zunehmenden Versiegelung, liegt damit aber deutlich hinter dem Bedarf für Siedlungsflächen, Gewerbe und Industrie (65 Prozent laut Statistischem Bundesamt 2011).

Dennoch ist gerade in Braunschweig das jüngst fertig gestellte Autobahnkreuz Süd ein Beispiel für maximale Flächeninanspruchnahme und minimale Flächeneffizienz: Das benötigte Areal wurde gegenüber der ursprünglichen Situation mehr als verdoppelt. Zählt man den nicht mehr nutzbaren Naturraum im direkten Umfeld und in der Mitte des Verkehrsknotens hinzu, fällt die Bilanz noch ernüchternder aus. Das im Ergebnis nicht unbedingt übersichtlicher gewordene Kreuz vermittelt den Eindruck,



Das Autobahndreieck Braunschweig-Südwest vor und nach dem Umbau – so maximiert man den Flächenverbrauch!
Grafik: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

man habe planungstechnisch versucht, jedwede Verbindung und Richtung möglich zu machen, ohne umweltrelevante Aspekte oder den Grundgedanken an die Nachhaltigkeit auch nur im Ansatz zu betrachten. Sichtschutzwände sollen das Resultat für die Anwohner erträglich machen, Aufenthaltsqualität konnte an keiner Stelle geschaffen oder verbessert werden.

Flächenzertifikate – ein Ausweg?

Flächenverbrauch ist ein schleichender Prozess, daher ist das Problembewusstsein häufig nicht besonders ausgeprägt. Flächenfraß als regionales, aber auch ganz lokales Problemfeld zu identifizieren, bedeutet auch, den Maßstab an eigene Entscheidungen anzulegen.

15 Kommunen in Deutschland nehmen aktuell an einem wissenschaftlich begleiteten Planspiel des Umweltbundesamtes teil, das mit Flächenzertifikaten arbeitet. Analog zu dem bekannten Instrument beim Handel mit CO_2-Verschmutzungsrechten, wird der Fläche ein Wert und damit mehr Bedeutung zugewiesen. Entsprechend der Einwohnerzahl stehen Zertifikate zur Verfügung. Sind nun Baumaßnahmen geplant, rückt eine effiziente Gestaltung und Planung, so die Vorstellung, deutlich stärker in den Mittelpunkt. Wird mehr Fläche verbaut, als über Zertifikate nachgewiesen werden kann, müssen Kontingente zugekauft werden. Besteht ein Überhang, können diese angeboten und gehandelt werden. Zumindest die Untersuchung von Varianten und Alternativstandorten, zum Beispiel für Siedlungen, sollte durch so ein Verfahren gestärkt werden können.

Vielleicht sähen die Neubaugebiete in und um Braunschweig heute anders aus, hätte man bei der Planung die Flächeninanspruchnahme wie oben beschrieben thematisiert und sich mit der Frage der Zersiedelung auseinandergesetzt. Sicher gab es, begünstigt durch die damalige Wohnungsbauprämie, einen großen Bedarf an Bauplätzen. Auch sollte die Abwanderung in Nachbargemeinden und damit die Verringerung der Einwohnerzahl gestoppt werden. Oberstes Ziel war es, die Nachfrage zu befriedigen.

Schnell Fahren können braucht viel Fläche, diese fehlt dann Natur und Erholung.
Foto: Thomas Wilken

Die aktuelle Entwicklung zeigt, dass innerstädtische Lagen eine ebenso gute, wenn nicht bessere Qualität bieten können. Positiver Nebeneffekt ist, dass die Investitionen für die Erschließung mit Strom-, Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen sowie die versiegelte Fläche für die Verkehrsanbindung je geschaffener Wohneinheit erheblich geringer ausfallen. Kosten, die übrigens aus dem städtischen Etat und durch die Versorger, somit von allen getragen werden müssen. Diese Sozialisierung der Investitionen wird in der Regel nicht thematisiert.

Flächeninanspruchnahme stellt aber auch in Bezug auf den eigenen Bedarf eine relevante Größe dar. Standen jedem Einwohner in Deutschland 1960 zirka 25 m² Wohnfläche zur Verfügung, sind es heute bereits weit über 40 m², Tendenz steigend. Ein Reboundeffekt, den die Entwicklung beim nachhaltigen Bauen und der effiziente Umgang mit Ressourcen kaum oder gar nicht auffangen kann. Vielleicht ist ein persönlicher Beitrag doch möglich.

Thomas Wilken
Institut für Gebäude- und Solartechnik, TU BS

Webtipps

Das Umweltbundesamt bietet Daten zum Flächenverbrauch in Deutschland, unter anderem die „Tägliche Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche von 1993 bis 2011“ als Grafik:
www.umweltbundesamt.de/themen/boden-landwirtschaft/flaechensparen-boeden-landschaften-erhalten
Der Club der Autofreien, Fussverkehr Schweiz und der VCS sowie weitere Partner haben sich mit der Mobilität in der 2.000-Watt-Gesellschaft auseinandergesetzt. „Verkehrssparen in Siedlung und Quartier“ ist ein sehr interessanter Bericht am Beispiel der Stadt Zürich:
www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/RG_Bern/Autofreies_Wohnen/Verkehrssparen_Schlussbericht_Jan2012.pdf