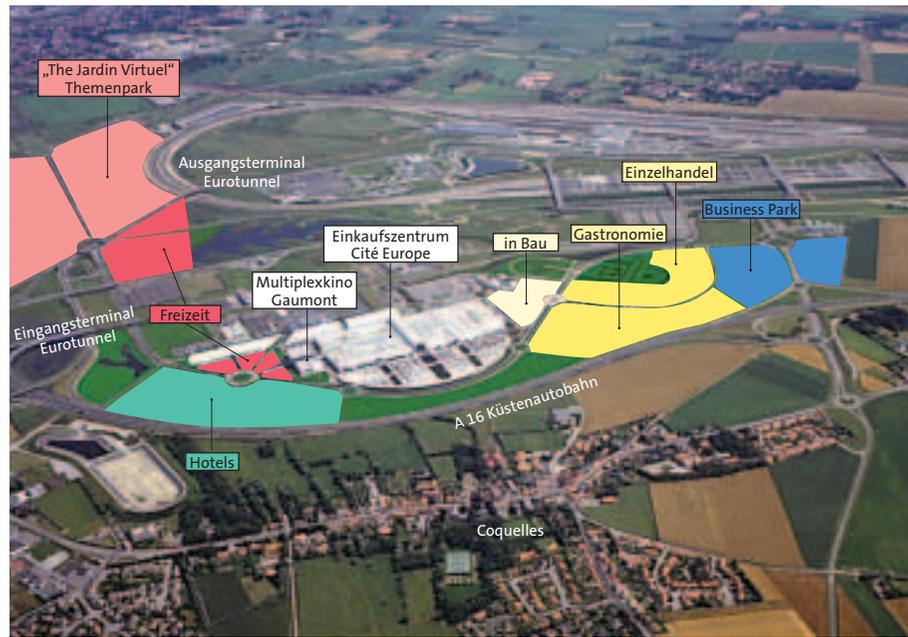


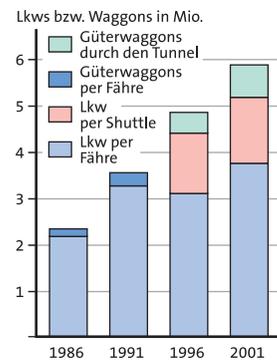
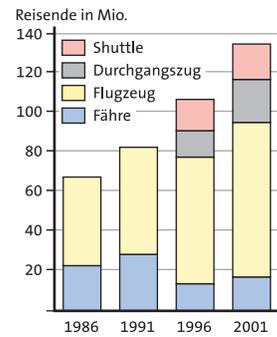


1



3 Cité de l'Europe bei Coquelles

Cité de l'Europe – Geschäfte am Tunnel



2 Entwicklung des Kanalverkehrs

„Zum ersten Mal seit der Eiszeit ist England wieder mit dem Kontinent verbunden“, bejubelte 1994 die Tunnelgesellschaft ihr „Jahrhundertbauwerk“, den Eurotunnel. Seitdem verbinden drei 50 km lange Röhren unter dem Ärmelkanal Großbritannien mit Frankreich und so mit dem europäischen Festland. Nach jahrhundertlangen Planungen hatte man 1990 endlich den Durchbruch 22 km von der englischen Küste entfernt und 50 m unter dem Meeresspiegel geschafft.

Geschwindigkeit ist Trumpf

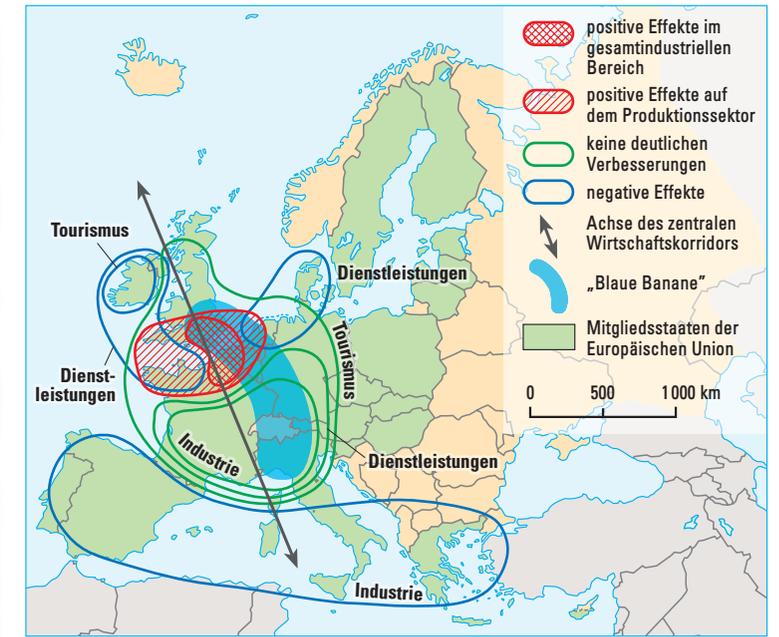
Heute kann man dank des Tunnels in nur 2 ½ Stunden die Strecke zwischen den Metropolen London und Paris mit dem Hochgeschwindigkeitszug „Eurostar“ zurücklegen. Weitere Passagiershuttles durchqueren mehrmals pro Stunde den Tunnel, nachts fahren Güterzüge. Neben den Bahnfahrern benutzen zahlreiche Autofahrer, die die Wetterabhängigkeit der altbewährten Fähren fürchten, den Shuttlezug in Pas-de-Calais (F)

und Folkstone (GB). Auch wenn die Fahrzeiten länger sind, bevorzugen weiterhin viele Reisende die frische Seeluft einer Fährüberfahrt.

Shopping am Kanal

In den Jahren 1995 bis 2000 passierten über 15 Mio. Pkw und viele Millionen Bahnfahrer den Eurotunnel – ein Wirtschaftspotenzial, das man sich zumindest in Frankreich nicht entgehen lassen will. Auf einer 76,5 ha großen Fläche direkt neben dem französischen Terminal in Coquelles entsteht seit 1990 ein riesiges Zentrum, die „Cité de l'Europe“, mit Gewerbeflächen, Hotels und einem Freizeitpark. Wie im Mittelalter, als sich wegen der **Verkehrsgunst** Städte und Händler häufig an Flussübergängen ansiedelten, hat sich die „Cité de l'Europe“ an den Tunnelausgang „geschmiegt“, um Käufer förmlich abzufangen. Touristen und Geschäftsreisende, die den Shuttlezug mit ihrem Auto gerade verlassen haben, können hier nach Herzenslust shoppen und verschiedene Angebote aus dem Freizeitbereich wahrnehmen. 1995

4 Die „**Blaue Banane**“ ist eine Kernregion innerhalb Europas, die herausragende wirtschaftliche, kulturelle und politische Bedeutung besitzt. Sie reicht von London über Rotterdam, Amsterdam, das Ruhrgebiet, die Rheinschiene, Süddeutschland bis nach Norditalien um Mailand herum. In diesem Nord-Süd-Korridor konzentrieren sich die wichtigsten Industrieregionen, Dienstleistungszentren und auch Institutionen der EU. Er stellt ein großes Absatzpotenzial dar, bietet gute infrastrukturelle Bedingungen, eine Branchenkonzentration und gute Anbindungen ans Kommunikationsnetz. Interessanterweise ist Paris darin nicht enthalten, was sich durch den Einfluss des Eurotunnels in Zukunft ändern kann.



5 Auswirkungen des Kanaltunnels auf die wirtschaftliche Entwicklung Europas

wurde das zweitägige Einkaufszentrum „Cité Europe“ eröffnet. Kostenlose Parkplätze machen den Besuch besonders attraktiv und ziehen täglich über 50 000, meist britische, Besucher an.

Hoffnungsschimmer einer Krisenregion

In unmittelbarer Nähe der „Cité de l'Europe“ sollen sich auf 630 ha weitere Industrie- und Gewerbebetriebe ansiedeln. Für die krisengeschüttelte Wirtschaft Nordfrankreichs stellt diese Planung einen wichtigen Hoffnungsschimmer dar. Seit vielen Jahren kämpfen hier unterschiedliche Branchen wie die Stahl- und Wertindustrie, der Kohlenbergbau und die Textilindustrie ums Überleben. Steigende Arbeitslosigkeit und Armut in der Bevölkerung führten dazu, dass vor allem jüngere Leute in die großen Städte wie Le Havre oder Paris abwandern. Die von der französischen Regierung und der EU zur Verfügung gestellten Fördermittel zur Ansiedlung von modernen Industrieparks und Dienstleistungsunternehmen sollen dieser Landflucht Einhalt gebieten. Auch

die abflauende Tourismusbranche entlang der französischen Kanalküste verspricht sich wirkungsvolle Zugewinne.

Der Eurotunnel hat für Frankreich also nicht nur ein verkehrstechnisches Problem gelöst, sondern zudem langfristige Investitionen und Erschließungen im Einzugsgebiet des Tunnels ermöglicht. Ein Heranrücken an die mitteleuropäischen Wirtschaftszentren scheint somit zumindest auf französischer Seite möglich zu sein. In England ist man mit Investitionen zur Zeit noch zurückhaltender.

- 1 Beschreibe die Angebote der „Cité de l'Europe“ und liste die neu entstandenen Arbeitsplätze auf.
- 2 Beschreibe die Entwicklung des Kanalverkehrs zwischen 1986 und 2001 (Grafik 2).
- 3 Europa wächst zusammen. Erläutere, wie sich der Eurotunnel auf die Wirtschaft Europas auswirken kann (Karte 5).
- 4 Der Tunnelbau besitzt nicht nur Vorteile. Begründe.



6 „Cité Europe“ in Zahlen

- 90 000 m² Verkaufsfläche
- 150 Geschäfte
- 11 Supermärkte
- 30 Restaurants
- 1 Multiplexkino mit 12 Leinwänden und 2 000 Sitzplätzen
- täglich meist bis 22 Uhr geöffnet
- 3 600 freie Parkplätze
- 50 Busparkplätze
- jährlich 19 Mio. Besucher (35 % davon aus GB)

Surftipp

www.cite-europe.com



1 Strand von Heiligendamm



2

In Meck-Pomm tut sich was!

Im Jahre 1793 entstand Heiligendamm als erstes deutsches Seebad und erlebte in den Folgejahren eine Blütezeit. Besonders der Adel schätzte die erholsame Ostseeluft und die wunderbaren Strände. Die „Weiße Stadt am Meer“ entwickelte sich zu einer einzigartigen Mischung aus Hotels, Bade- und Geschäftshäusern. Nach Jahren des Stillstandes, in denen der noble Badeort zu einer Geisterstadt herabsank, versucht man nun, an diese Tradition anzuknüpfen. 3000 Investoren glauben an die Zukunft Heiligendamms und haben mehr als 200 Mio. Euro in den Bau eines Nobelhotels investiert. Gäste zahlen dort 300 Euro pro Übernachtung. So werden einerseits über 200 Dauerarbeitsplätze geschaffen. Andererseits beklagen Einheimische, dass eine Art Disneyland für Reiche entstanden sei.

Raumentwicklung

Die räumliche Struktur der Bundesrepublik Deutschland zeichnet sich durch ein Nebeneinander von Verdichtungsräumen und großen zusammenhängenden ländlichen Räumen aus. Große Teile Mecklenburg-Vorpommerns zählen zu den **strukturschwachen ländlichen Räumen** mit sehr starken Entwicklungsproblemen, in denen die Wirtschaftsstruktur schwach ist und Nachteile der Versorgung mit Waren und Dienstleistungen festzustellen sind. Das Wirtschaftswachstum

3 Beherbergungsstätten in Meckl.-Vorpommern

	1995	1997	1999	2001
Hotels	362	447	492	515
Pensionen	208	280	330	214
Vermieter von Ferienhäusern und Ferienwohnungen*	324	493	695	1026

* Ein Vermieter kann mehrere Einheiten besitzen.

4 Herkunft der Gäste 2001 (in 1000)

Deutschland	4 359,4
Ausland	175,4

hängt vom jeweiligen Potenzial des Raumes ab. Dazu gehören eine günstige Lage zu den Verdichtungsräumen, Vorhandensein von Siedlungsfläche, gute Umweltbedingungen, Potenziale für Freizeit und Erholung. Andere Faktoren können sich entwicklungs-hemmend auswirken: eine unzureichende technische und soziale Infrastruktur, ein eingeschränktes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr, ein unzureichendes wirtschaftliches Wachstum und damit verbunden hohe Arbeitslosigkeit, geringe Investitionstätigkeit, Abwanderung junger und qualifizierter Bevölkerung.

Wirtschaftliche Lage

Wanderungsverluste und Rückgang der Geburten, ein kontinuierlicher Rückgang der Erwerbstätigenzahl und die Zunahme der Arbeitslosigkeit sowie der Zahl der Sozialhilfeempfänger, ein Rückgang des BIP sowie die geringste Industriedichte aller Bundesländer kennzeichnen Mecklenburg-Vorpommern. 83 % der Gewerbeanmeldungen entfielen 2002 auf Handel, Verkehr, Gastgewerbe und andere Dienstleistungen. Im tertiären Sektor nahm die Wirtschaftsleistung 2002 um 2,5 % zu. Während die Erwerbstätigkeit insgesamt zurückging, erhöhte sie sich im Bereich von Handel, Gastgewerbe, Verkehr und sonstigen Dienstleistungen.

5 Beherbergungsstätten in Ferienregionen 2001

Reisegebiet	Anzahl
Rügen / Hiddensee	640
Vorpommern	825
Mecklenburgische Ostseeküste	518
Westmecklenburg	209
Mecklenburgische Schweiz und Seenplatte	423

6 Übernachtungen je 1000 Einwohner

1995	1997	1999	2000	2001
5435	6385	8700	10229	11170

Verkehrsplanung als Entwicklungsmotor

Seit 2005 ist der Ostseeküstenraum Mecklenburg-Vorpommern mit der 323 km langen Autobahn A20 erschlossen. Damit soll das strukturschwache und dünn besiedelte Bundesland in das europäische Verkehrsnetz eingebunden werden. Geplant ist die Entwicklung neuer Industrie- und Produktionsstandorte entlang dieser Verkehrsachse. Gleichzeitig werden die Ostseehäfen und die Urlaubsinsel Rügen besser an das Hinterland angebunden. Die Raumplaner erwarten entscheidende Impulse für den Tourismus.

Der Müritz-Nationalpark

Der 318 km² umfassende Müritz-Nationalpark ist Teil der Mecklenburgischen Seenplatte, die vor 12000 Jahren in der Eiszeit entstand. 65 % der Fläche des Nationalparks sind von Wald bedeckt. Die über 100 Seen nehmen 12 %, Moore 8 %, Wiesen und Weiden 6 % und Ackerflächen 3 % ein. Viele vom Aussterben bedrohte Pflanzen und Tiere finden hier ideale Lebensbedingungen. Neben dem Naturschutz soll der Nationalpark auch zur Erholung und Freizeitgestaltung seiner Besucher dienen. Dazu wurde ein umfangreiches Wander- und Radwegenetz aufgebaut. Auf zwei Gewässerstrecken kann man den Park mit dem Boot durchqueren. Kutschfahrten, naturkundliche Führungen, Exkursionen zu einem der größten Kranichrastplätze Deutschlands bilden vielfältige Möglichkeiten.



7 Nationalpark in Gefahr

„Auf dem Landesparteitag in Neustrelitz forderte der BUND die Regierungspartei auf, die im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vereinbarte Überprüfung des geplanten Bombodroms in der Kyritz-Ruppiner Heide bei der Bundesregierung einzufordern. Verteidigungsminister Struck will noch in diesem Monat die Erlaubnis für die ersten Bombenabwurftrainings geben.“

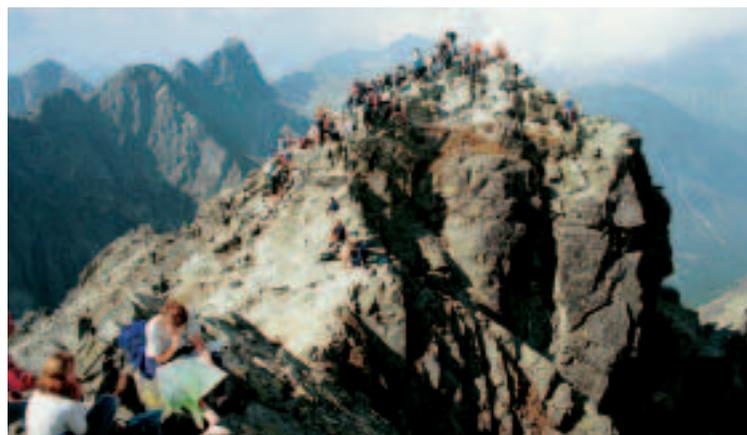
Allein im Müritz-Nationalpark brüten 15 Seeadlerbrutpaare, 18 Fischadlerbrutpaare, 60 Kranichbrutpaare. Hinzu kommen ca. 7000 rastende Kraniche. Der gesamte Nationalpark ist internationales Vogelschutzgebiet. Betroffen sind jedoch auch mehr als 2050 Dauerarbeitsplätze im einzigen Wachstumssektor der Wirtschaft des Landes: im Tourismus.“
Quelle: <http://vorort.bund.net>

- 1 Nenne die Faktoren, die Mecklenburg-Vorpommern als strukturschwachen ländlichen Raum kennzeichnen.
- 2 Beschreibe das naturräumliche Potenzial dieses Raums und seine Eignung für eine touristische Nutzung.
- 3 Vergleiche die Entwicklung in Heiligendamm mit der im Müritz-Nationalpark.
- 4 Erläutere die Bedeutung des Tourismus für die Zukunft des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

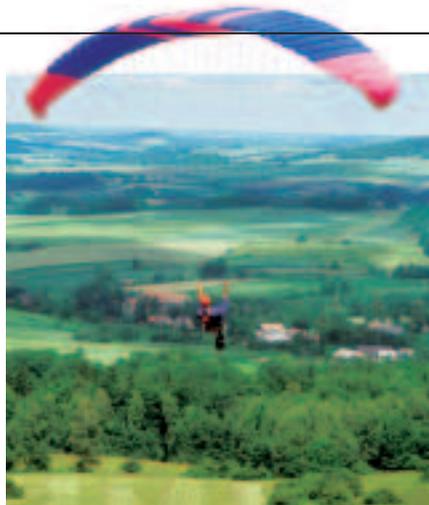
- 3 Mecklenburgische Seenplatte
 - über 4 Mio. Besucher im Jahr
 - zahlreiche gastronomische Einrichtungen: 26 Hotels, 20 Ferienhaussiedlungen, 33 Campingplätze
 - 4 Schifffahrtslinien, 9 Charterunternehmen, 7 Kanu-reiseunternehmen, 6 Rad-reiseunternehmen

Surftipp

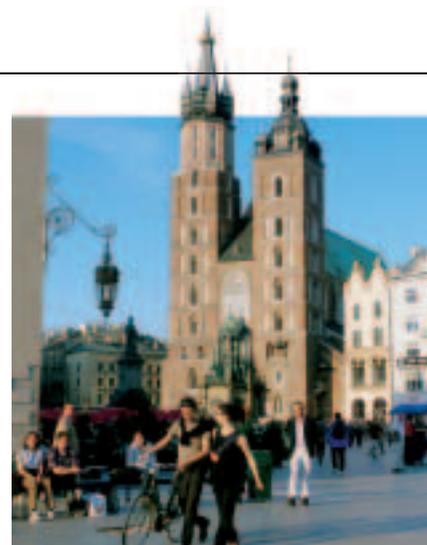
www.statistik-mv.de



1 Hohe Tatra



4 Riesengebirge

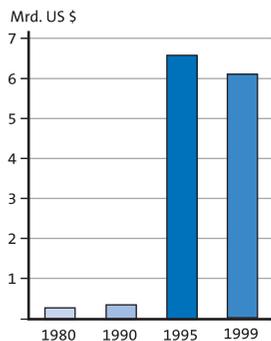


6 Altstadt von Krakau: Weltkulturerbe

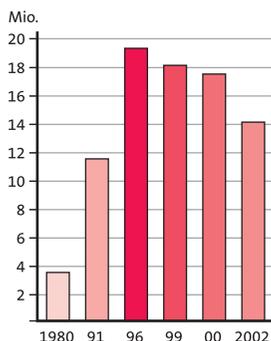


8 Wanderdünen im UNESCO-Schutzgebiet der Ostseeküste

Tourismus – Lichtblick für die Wirtschaft



2 Deviseneinnahmen Polens



3 Einreisende Touristen nach Polen

Für den Tourismus bedeutete der Umbruch 1989 einen starken Aufschwung. Mit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ – so nannte man die Grenze zwischen den kommunistischen und den demokratischen Staaten – wurde Polen als Reiseland für alle Europäer interessant. Touristen aus Deutschland machen dabei mit etwa einem Drittel den größten Teil der Besucher aus.

Die Gründe der Besuche sind vielfältig: Touristen kommen in etwa zu gleichen Teilen zum Einkaufen, Ferien machen, geschäftlich oder um Verwandte und Freunde zu besuchen.

Europas Grenze hat Einfluss

Zukünftig, so die Prognosen, wird die Zahl der Touristen zwar nicht mehr wesentlich steigen, die Herkunftsländer der Besuchergruppen werden sich aber ändern.

Die östlichen Grenzen Polens sind mit dem Beitritt zugleich die Außengrenzen der EU. Das bedeutet, dass sie für die Besucher aus Russland, Litauen, Weißrussland und der Ukraine weniger durchlässig werden. Somit entfällt ein großer Teil der Einkaufstouristen, von denen viele Händler im Grenzgebiet leben. Steigen wird dagegen die Anzahl der Urlauber aus den anderen EU-Staaten, wengleich die Entfernungen aufgrund der peripheren Lage innerhalb der Europäischen Union für einige Länder groß sind.

5 Musik des Himmels, der Erde, des Wassers

Masuren – das heißt Natur wie aus einem alten Bilderbuch: geheimnisvolle Wälder, erfrischende Seen, sanfte Hügel und verträumte Dörfer. Die erste Woche sind wir in einer kleinen, komfortablen, familiären Pension in Rydzewo, direkt am See mit eigenem Strand, untergebracht. Die zweite Woche verbringen in einer Pension in Muntowo direkt am Juksty-See (...). Die Schönheit und Ursprünglichkeit dieser Landschaft bietet eine traumhafte Kulisse für einen unvergesslichen Radurlaub. Eine abwechslungsreiche Radtour in teilweise hügeligem Gelände, abseits der großen Straßen, auf kleinen Nebenstraßen, Wald- und Sandwegen (...)

Quelle: www.masuren.de

Hauptreiseziele sind die Strandbäder der Ostsee, die Seenplatte, die Karpaten und Sudeten sowie die historischen Städte. Auch die 22 Nationalparks locken große Touristenmengen an.

Erreichbarkeit verbessern

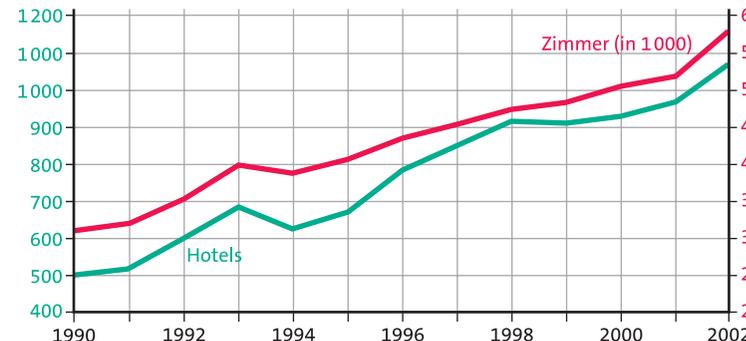
In der EU kümmert sich besonders die Arbeitsgruppe „Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA)“ um den Ausbau der Verkehrsnetze in den Beitrittsstaaten. Den Bedarf für das im Vergleich zu den

7 Polens Städte – Magneten für den Fremdenverkehr

Viele Touristen besuchen das Land nicht zuletzt wegen der Städte, deren Kernzonen aufwändig restauriert wurden, z. B.

- Warschau: Hauptstadt mit zahlreichen Museen und Sehenswürdigkeiten
- Krakau: alte Stadt an der Weichsel mit restaurierten Renaissance- und Barockbauten, viele historische Sehenswürdigkeiten
- Tschenstochau: Pilgerstadt mit Kirchen und Klöstern
- Danzig: Hafenstadt an der Ostsee
- Stettin: Polens „Tor zur Welt“ mit vielen historischen Bauwerken, Schloss und Kathedrale

EU-15-Staaten unterentwickelte Straßen- und Schienennetz Polens schätzt TINA auf 36,4Mrd.Euro. Beihilfen der Europäischen Union gibt es, wenn Polen mindestens 1,5% des BIP für die Verbesserung der Transportwege ausgibt. Dieser Verpflichtung kommt die Regierung nur zögerlich nach. Doch für einen wirtschaftlichen Aufschwung ist die Gewährleistung von Mobilität besonders bedeutsam. Hier haben die Transformationsstaaten, die neu zur EU hinzugekommen sind, noch Nachholbedarf.



9 Hotels und Zimmer in Polen

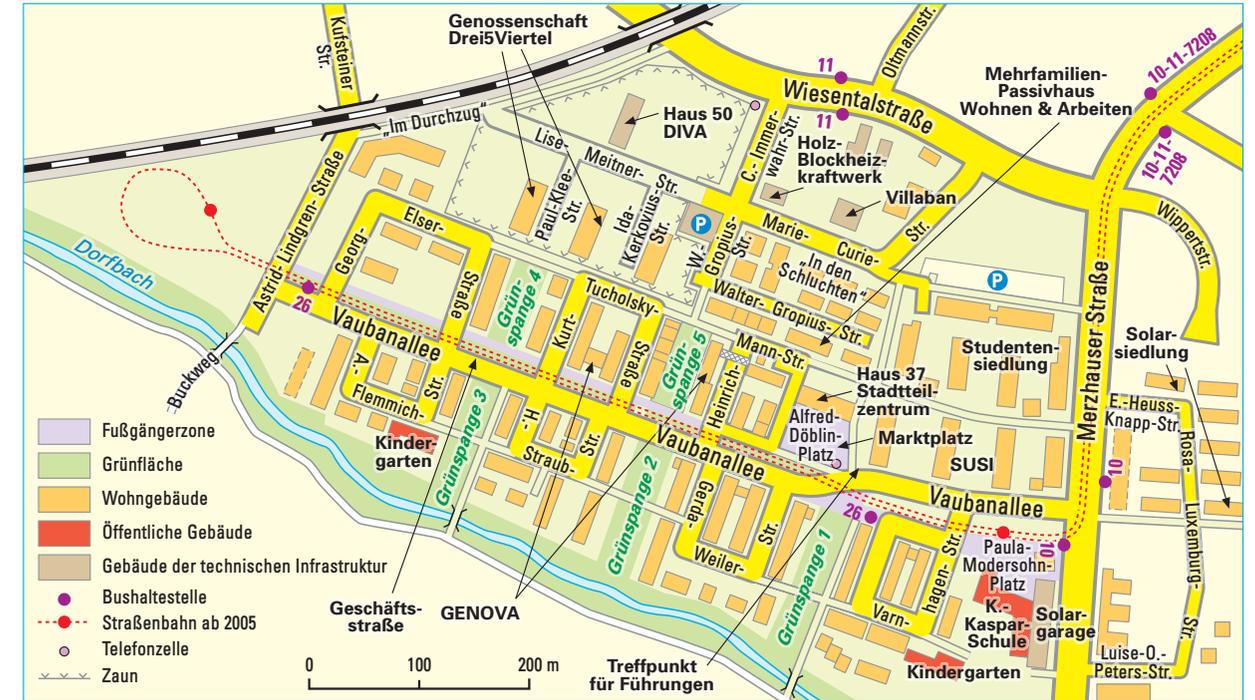
- 1 **Arbeite mit den Materialien:** Mit welchen Angeboten wirbt Polen um Touristen?
- 2 **Beschreibe mithilfe der Materialien,** wie sich der Fremdenverkehr seit 1990 entwickelt hat.
- 3 **Zeige auf, warum die EU dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur so hohe Bedeutung beimisst.**
- 4 **Beschaffe zum Thema „Städtetourismus“ zu den in Text 7 genannten Städten Material für die Gestaltung einer Wandzeitung.**
- 5 **Atlasarbeit:** Errechne die Entfernung von Düsseldorf nach Bialystok. Welche Urlaubsregionen sind ähnlich weit von Düsseldorf entfernt?
- 6 **Erläutere die Chancen aus dem Transformationsprozess und der EU-Mitgliedschaft für den Fremdenverkehrssektor.**



1 Haus SUSI – ein ehemaliges Mannschaftsgebäude



3 Formen der Bürgerbeteiligung



4 Quartier Vauban



Nachhaltige Stadtentwicklung in Freiburg

- 2 **Entwicklung der Bürgerbeteiligung**
- 1992 Gründung SUSI
 - 1994 Gründung „Forum Vauban e.V.“
 - 1995 Anerkennung als Trägerin der erweiterten Bürgerbeteiligung
 - 1996 Erste Werbung: Wohnen in Vauban
 - 1996 Auswahl als Best-Practice-Beitrag Deutschlands für die UN-Welt-siedlungskonferenz, Best Practice-Preis 2002
 - 1996–1999 Förderung durch das Umweltprogramm LIFE der EU

Quartier Vauban
lies: kartje wobä

Am Anfang stand die qualitative wie quantitative Wohnungsnot. Um 1990 gehörte sie zu den dringendsten Problemen Freiburgs. Preistreibende und Profit versprechende Single-Wohnungen verdrängten Wohnungen mit sozialverträglichen Mieten. Vor allem Familien verließen Freiburg Richtung Schwarzwald und viele Studenten hatten kaum Aussicht auf günstigen Wohnraum. So kam der Stadt 1992 die Aufgabe der Kaserne „Quartier Vauban“ sehr gelegen. Die Fläche sollte freigelegt und als Neubaugebiet ausgewiesen werden. Studenten jedoch organisierten sich in der unabhängigen Siedlungsinitiative S.U.S.I. und setzten sich für den Erhalt der Mannschaftsgebäude als Studentenwohnheime und Wohnungen für so-

zial schwache Mitbürger ein. Im Sommer 1993 besetzten Studenten demonstrativ ein Mannschaftsgebäude, später wurden dieses und drei weitere Gebäude gekauft.

Bürgerbeteiligung

Freiburg löste schon bei anderen Siedlungen mit nachhaltiger Stadtentwicklung die Ziele der Agenda 21 ein. Auch dieses Umwandlungsgebiet wurde als „Nachhaltiger Stadtteil“ ausgewiesen. Der Gesetzgeber sieht bei solchen Planungsprojekten eine Bürgerbeteiligung vor. Die Stadt initiierte sie, überließ die Organisation aber den Bürgern. Um juristisch handlungsfähig zu sein, gründeten sie den „Forum Vauban e.V.“. Auf der Grundlage des Prinzips der „lernenden Planung“ hatte das Forum die Möglichkeit, alle Bürgerbelange zu unterstützen, zu regeln und zu koordinieren. Zehn Mannschaftsgebäude konnten erhalten und saniert werden, auf der übrigen Fläche wurde und wird unter ökologischen Gesichtspunkten neu gebaut. Bis 2006 soll die Umwandlung der Flächennutzung, **Konversion** genannt, abgeschlossen sein.

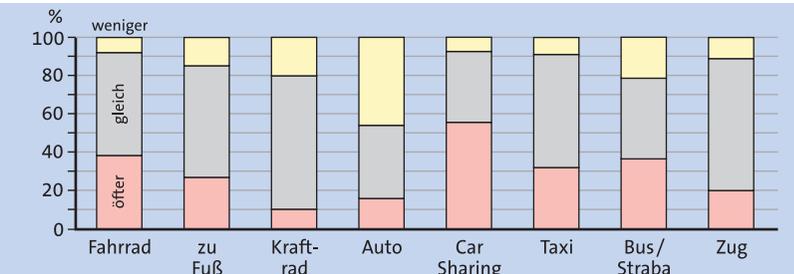
Teil A: Verkehrskonzept Vauban

Der Autofreiverein ist eine Organisation der Bürgerbeteiligung im Quartier Vauban. Seine Hauptzielsetzung ist ein Wohnen ohne Auto. Die Rahmenbedingungen dazu sind günstig:

- Stadt der kurzen Wege: Der Stadtteil verfügt seit Sommer 1999 über eine gute Infrastruktur. Dazu zählen eine Grundschule, eine Sporthalle, ein Kindergarten, ein Gemeindezentrum, ein Lebensmittel- und ein Bauernmarkt sowie Geschäfte für den täglichen Bedarf. Die maximale Entfernung von allen Wohnungen beträgt 300 m. Viele der alltäglichen Wege können im Quartier und in der näheren Umgebung zu Fuß erledigt werden.
- Citynahe Lage: etwa 3 km zur Innenstadt
- Erholung: attraktives Naherholungsgebiet in der Nähe

Für ihre persönliche Mobilität können die Bewohner zwischen zwei Alternativen wählen:

- Stellplatzfreies Wohnen: Wer ein Auto hat, muss in einer Sammelgarage einen



5 Nutzung von Verkehrsmitteln vor und nach Einzug ins Quartier Vauban

6 **Pkw-Bestand pro 1 000 Einwohner (2000)**

Ort	Pkw pro 1 000 Einwohner
Deutschland	540
Freiburg	457
Vauban	ca. 150

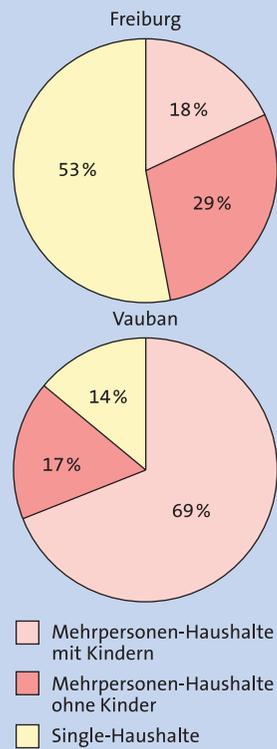
Stellplatz für 18 000 € kaufen und sein Auto dort parken; auf den Grundstücken darf kein Stellplatz errichtet werden.

- Autofreies Wohnen: Wer beim „Autofreiverein“ durch einen Vertrag auf ein Auto verzichtet, ist vom Kauf des Stellplatzes befreit.

Für die Mobilität der Bewohner sorgt der ÖPNV mit guten Verbindungen. Ein Mobilitätsbüro organisiert ein Car-Sharing für alle erdenklichen Fahrzeuge und arbeitet eng mit einem Fahrradverleih am Hauptbahnhof zusammen. Mietautos und Taxis können kurzfristig gemietet werden.



7 **Neue Häuserzeile**



8 **Haushaltstypen**

Teil B: Bauen, Wohnen und Arbeiten

Wohnraum für 6000 Menschen will die Stadt Freiburg im Quartier Vauban bieten. Als ein Mischviertel soll es darüber hinaus durch Ansiedlung von Gewerbe auch 500 Arbeitsplätze schaffen.

Wer ein Grundstück kaufen möchte, muss sich zum nachhaltigen Bauen verpflichten: heimisches Holz als Baustoff verwenden, energieeffizient bauen, Aufträge an lokale Unternehmer und Handwerker vergeben. Verschiedene Bauprojekte werden vom Forum Vauban e.V. unterstützt oder getragen. Die Bauwilligen profitieren davon:

- Baugruppen: Mehrere Bauherren kaufen und planen gemeinsam, beauftragen die selben Architekten und Handwerker und sparen dadurch Geld und Zeit. Baugruppen werden bei der Bauplatzsuche vorrangig behandelt.
- Wohngenossenschaften, z.B. GENOVA (Genossenschaft Vauban e.V.): Das Bauprojekt zeichnet sich durch viel Mitbestimmung und die Möglichkeit der Kapitaleinlage der zukünftigen Bewohner und einen hohen Anteil von Sozialwohnungen aus.

– S.U.S.I. und Studentenwerk Freiburg: Umnutzung der Mannschaftsgebäude und Schaffung von preiswertem Wohnraum

Die Durchmischung des Viertels ist bisher in vielen Teilen gelungen: Alle sozialen Schichten sind vertreten, es gibt Einfamilienhäuser neben Geschosswohnbauten, Umnutzung und Neubau, Freiflächen und bebaute Flächen. Allerdings geht die Gewerbeansiedlung noch schleppend voran. Gute Ansätze dazu sind aber schon vorhanden:

- Geschäfte für die Versorgung der Bewohner
- das Projekt Diva, das in einer ehemaligen Kaserne günstige Fläche für Kleingewerbe hauptsächlich an Menschen aus dem Quartier anbietet
- das Passivhaus Wohnen & Arbeiten, wo in einem Neubau nach ökologischen Gesichtspunkten bereits 35 Personen leben und arbeiten.

Zur Erreichung einer echten Durchmischung muss aber noch viel Überzeugungsarbeit geleistet werden. Andernfalls droht das Quartier Vauban wie viele andere Siedlungen zuvor zum reinen Schlafstadtteil zu werden.



9 **Blockheizkraftwerk**

Teil C: Energie

Die größte Energieeinsparung resultiert aus einer energieeffizienten Bauweise. Hierzu zählen Niedrigenergiehäuser, Plusenergiehäuser und vor allem Passivhäuser. Der „Forum Vauban e.V.“ unterstützt bei der Auswahl der geeigneten Bauweise, die folgende Elemente aufweisen kann:

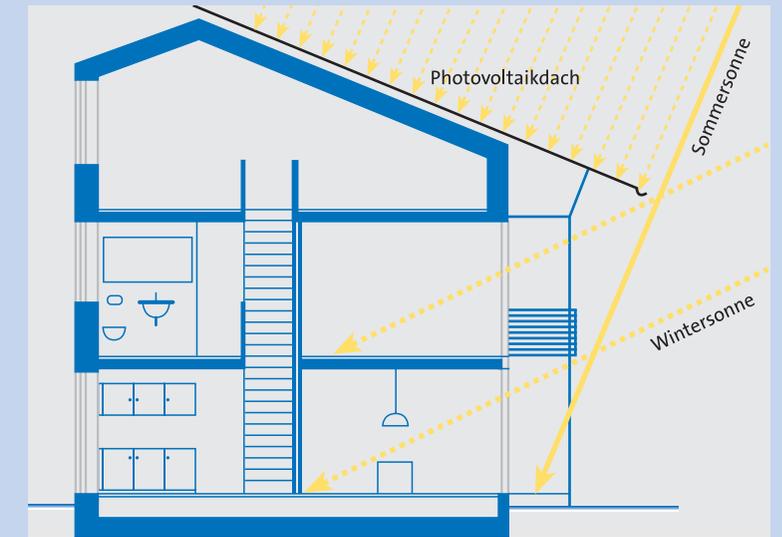
- Ausrichtung nach Süden
- ausgefeilte Isolierung
- Solaranlage und Begrünung auf dem Dach
- große spezialverglaste Fensterflächen nach Süden und kleine nach Norden
- Wärmerückgewinnung bei der Lüftung durch Erdwärmetauscher

1 Bearbeitet in Gruppenarbeit jeweils einen der drei Teile A, B oder C.

- Weist die Nachhaltigkeit und die Bürgerbeteiligung nach.
- Zählt die Standortvorteile eures Bereiches für Vauban auf.
- Teil A: Erklärt das Freiburger Verkehrsmodell.

Teil B: Wählt eine für euch akzeptable Bauweise für Vauban aus und erklärt sie.

Teil C: Zählt die Vorteile der energieeffizienten Bauweise auf.



10 **Optimale Nutzung der Sonnenenergie in einem Passivhaus**

- Plusenergiehaus: Photovoltaikanlage produziert mehr Strom als verbraucht wird
 - Photovoltaikanlagen produzieren 65% des Stromes im Stadtteil selber
- Ein hocheffizientes Blockheizkraftwerk (BHKW) versorgt seit Mai 2002 die Siedlung mit Nahwärme und Strom. Es wird betrieben mit 20% Erdgas und 80% Holzhackschnitzeln aus dem nahe gelegenen Schwarzwald. Das BHKW besitzt eine Kraft-Wärme-Kopplungsanlage, die über einen Dampfmotor neben Wärme auch Strom erzeugt.

Wenn das Quartier Vauban ausgebaut ist, soll eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes von 60% gegenüber einer vergleichbaren, herkömmlichen Siedlung erreicht sein.

11 **Energieverbrauch im Vergleich (kWh/m²a)**

Niedrigenergiehaus	65
Passivhaus	15
Konventionelles Haus	80–90

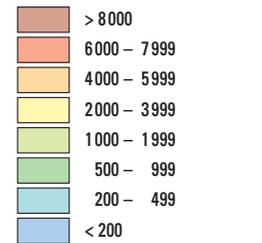
(65 kWh/m²a = 6,5 l Öl pro m² pro Jahr)

→ Photovoltaik: Seiten 136 f 137

Sanierungsmaßnahmen in Leipzig

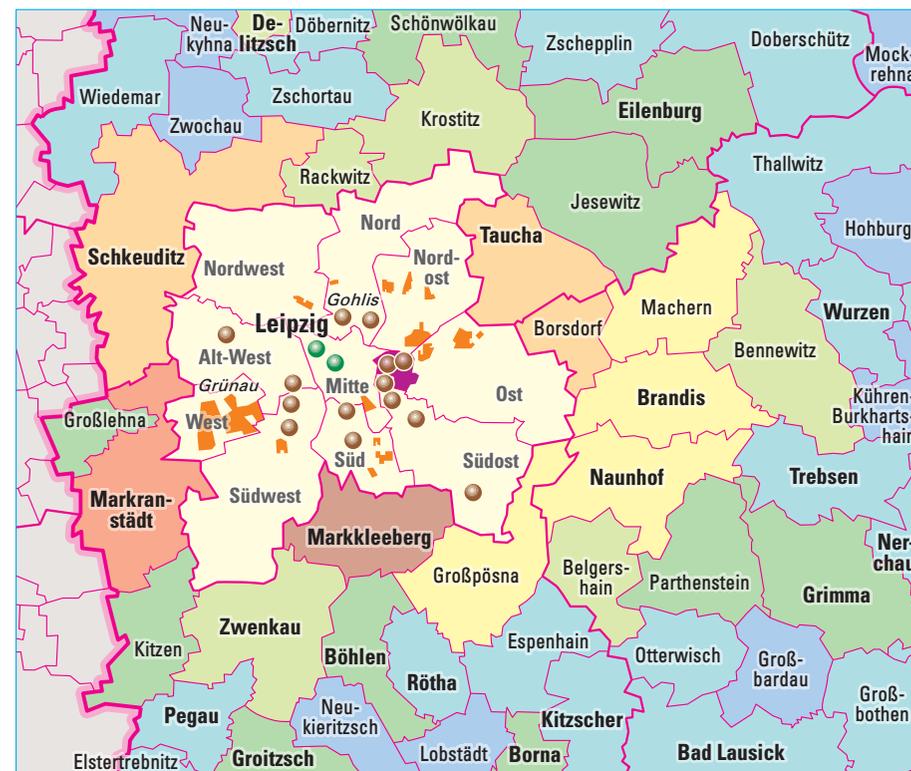
- „soziale Stadt“
- Großwohnsiedlung mit Mehrgeschossern aus der DDR-Zeit (1961 bis 1990)
- Gründerzeitliche Wohnbebauung
- Gebiet des städtebaulichen Denkmalschutzes

Umzüge von Haushalten aus Leipzig in sächsische Umlandgemeinden 1995 – 2003



- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze, Stadtbezirksgrenze

- Borna** Stadt
- Kitzen** Landgemeinde
- Mitte** Stadtbezirk



1 Leipzig: Umzüge in Umlandgemeinden 1995–2003 und Sanierungsprojekte im Stadtgebiet



5 Stadtsanierung in Leipzig-Gohlis

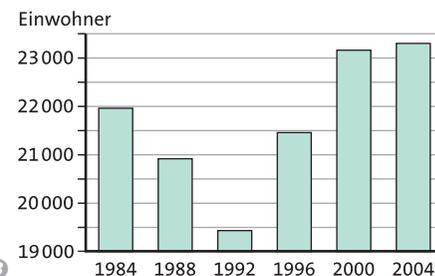
2 Gründe für 60 000 leer stehende Wohnungen 2001

- Geburtenrückgang
- Abwanderung in die alten Bundesländer
- schlechter Wohnungszustand in den innerstädtischen Gründerzeitvierteln
- ungeklärte Besitzverhältnisse nach der Wende
- schlechtes Image der Plattenbausiedlungen

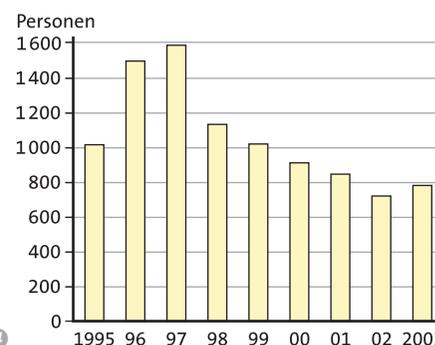
Wohnraumnot?! Im Gegenteil – zu viele leer stehende Wohnungen stellen für die meisten Städte im Osten Deutschlands eine bisher nicht gekannte und zugleich ungeheure Aufgabe dar. Allein in Leipzig gibt es 60 000 Wohnungen zu viel, die „verschwinden“ müssen.

Neubau am Stadtrand

Der Wohnungszustand in Leipzig war nach der Wende 1989 miserabel. Wie zu DDR-Zeiten wurde zuerst daran gedacht, was den einfachsten Weg wies: Neubau. Um Leipzig wurden unzählige Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser und Geschosswohnbau ausgewiesen, der Traum vom Eigenheim oder der Mietwohnung im Grünen war die Triebfeder. Eine Suburbanisierungswelle setzte Anfang der 1990er Jahre rund um Leipzig ein.



3 Einwohnerzahlen von Markkleeberg



4 Fortzüge aus Leipzig nach Markkleeberg

Stadterneuerung in Leipzig

Erneuerung in der Innenstadt

Die schon vor der Wende teilweise leer stehenden, unter mangelndem Komfort leidenden Gründerzeitviertel der Innenstadt wiesen einen Leerstand von bis zu 40% auf. Die Sozialstruktur verschlechterte sich, weil nur Einkommensschwache blieben, die sich keine komfortablere Wohnung leisten konnten. Die Innenstadt entvölkerte sich und wurde zu einem schrumpfenden Stadtteil. Die Stadt Leipzig sah die **Schrumpfung** jedoch als Chance, die die Stadtentwicklung der kommenden Jahrzehnte bestimmen soll. Die Sanierung von erhaltenswerter Bausubstanz und der Abriss von ruinösen Gebäuden wurden gefördert. So konnten mehr Freiflächen, eine gelockerte Bebauung und Frischluftschneisen geschaffen werden. Diese **Stadtperforation** dient der Verbesserung des Wohnumfeldes. Wegen der hohen Mieten oder Preise können sich hier nur Angehörige der Ober- und oberen Mittelschicht ansiedeln. Dieser Pro-

zess wird **Gentrifizierung** genannt. Dennoch konnte der Leerstand bis 1998 nur auf 20% gedrückt werden, weil Leute, die sich solche Objekte leisten könnten, häufig bereits am Stadtrand oder in den Vororten Eigentum bewohnen. Deswegen wird die weitere Planung auf „einfamilienhausnahes Wohnen“ konzentriert.

Die Gründerzeitviertel am Rande der Innenstadt mit ihrer ursprünglichen Arbeiterbevölkerung lassen sich nicht so leicht mit Aussicht auf eine Reduzierung des Leerstandes erhalten. Deswegen plant man, hier nur die Kerne mit Plätzen und Geschäftsstraßen zu sanieren, die den Charakter des Viertels erhalten. Der Rest soll für städtebauliche Experimente freigegeben werden, die das ursprüngliche einheitliche Viertelbild wandeln, z. B. könnten Freiflächen und Einfamilienhäuser neben Gewerbeansiedlungen und Geschossmietshäusern existieren.

Gründerzeitviertel entstanden in der Zeit zwischen 1871 und 1914. Die mehrgeschossigen Gebäude, deren Fassaden zum Teil reich verziert wurden, sind verschiedenen Stilepochen nachgebaut.

6 Bevölkerungsentwicklung

Leipzigs 1990–2002	
1990	557 341
1995	519 710
1997	501 794
1999	493 872
2001	493 052
2002	494 795

Surftipp
www.leipzig.de



7 Rückbau eines Plattenbaus in Leipzig-Grünau 2004

Erneuerung der Großsiedlungen

Die Wohnungssituation bis Anfang der 1970er Jahre glich vielfach noch der kurz nach dem Zweiten Weltkrieg: Kleine Wohnungen ohne sanitäre Einrichtungen, Toilette im Treppenhaus für mehrere Mietparteien und Ofenheizung prägten das Bild. Die planwirtschaftliche DDR-Regierung schaffte Abhilfe im großen Maßstab: Auf freier Fläche außerhalb der Stadt entstanden Plattenbauten in Einheitsbauweise mit vergleichsweise komfortablen Wohnungen. Viele Menschen folgten diesem Qualitätsgewinn und sind ihm heute noch verbunden. Zwanzig Jahre Stillstand bei der Wohnungserneuerung führten jedoch schon vor der Wende zu geringfügigem Leerstand. Die Überkapazität in den Plattenbauten setzte erst später als in den gründerzeitlichen Vierteln ein, da die Qualität dieser Plattenbauwohnungen trotz allem noch besser war. Viele Angehörige aus gesellschaftlichen Randgruppen und Wohnung Suchende mit geringem Einkommen fanden hier eine günstige Wohnung. Des weiteren wurden Sozialmieter amtlich zugewiesen. Die so entstandenen sozialen Brennpunkte beschleunigten Ende der 1990er Jahre den Leerstand, so dass auch hier akuter Handlungsbedarf bestand.

Verknappung des Angebotes durch Rückbau und Vermeidung des Abrisses um jeden Preis sind Lösungsansätze. Die überwiegend leer stehenden Plattenbauten mit schlechter Bausubstanz werden abgerissen. Dadurch schaffte man Platz für qualitätssteigernde Maßnahmen wie Grünflächen und Spielplätze. Andere Gebäude werden durch aufwändige Sanierungen aufgewertet: Neugestaltung der Fassade, Verringerung der Geschossanzahl, Vergrößerung der Wohnfläche, Steigerung des Komforts, Schaffung von Eigentumswohnungen. Ob der Leerstand durch diese Attraktivitätssteigerung auf Dauer verringert werden kann, wird die Zukunft zeigen.

Integrative Förderprogramme

Das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ hilft Städten bei der Stadterneuerung. Pro Bundesland wurde ein Modellgebiet ausgewählt, z. B. der „Leipziger Osten“ für das Land Sachsen, weil hier neben dem Phänomen der Schrumpfung soziale Brennpunkte sehr offensichtlich sind.

11 Eine Mitarbeiterin des Amtes für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung Leipzig erläutert:

„Im Jahr 2000 haben wir mit den Projekten begonnen. Dabei war uns die Bürgerbeteiligung sehr wichtig, Bewohner und Geschäftsleute des Viertel konnten Sorgen und Probleme einbringen. Wir haben eine Reihe von Kernprojekten ausgearbeitet, z.B. die ‚Zentrenentwicklung Eisenbahnstraße‘. Das ist ein Programm, das (...) für mehr Attraktivität sorgt. Im Kernprojekt ‚Lokale Beschäftigungsentwicklung‘ werden Programme zur Qualifizierung von Arbeitslosen angeboten und Anreize zur Gründung von neuen Unternehmen gegeben. Ein drittes Beispiel sind die ‚Gemeinwesenorientierten Projekte‘. Hier werden Freizeit- und Kulturangebote für den Stadtteil entwickelt und Veranstaltungen für ein gutes soziales Miteinander organisiert, z. B. Straßenfeste. Ziel ist eine Kulturmeile als Treffpunkt für alle Bürger. Wichtig sind natürlich auch die Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung, weil das im täglichen Leben am deutlichsten spürbar ist. Hier haben wir ...“

- 1 Nenne alle Gründe, die zur Schrumpfung führen.
- 2 ren.
- 3 Informiere dich über Suburbanisierung in deiner Gegend und vergleiche mit Leipzig.



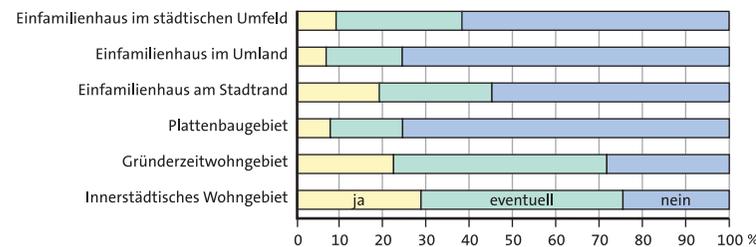
12 Kunstfest in der Hedwigstraße im Leipziger Osten



13 Infocenter eines Projektes zur Stadterneuerung in Leipzig

- 4 Nenne einen Grund für Schrumpfung, der auch für andere Städte zum Problem werden könnte.
- 5 Zeige am Beispiel Leipzigs Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Stadterneuerung in der Innenstadt und in Stadtrandsiedlungen auf. Der Quellentext 11 zeigt einige Ziele des Programms „Soziale Stadt“. Begründe diesen Namen. Führe die Erläuterungen am Ende der Quelle weiter.
- 6 Interpretiere Diagramm 8.

- 14 Andere „Soziale Städte“ Gelsenkirchen-Bismarck
Schalke-Nord
Flensburg-Neustadt
Hamburg-Altona-Lurup
Nürnberg-Galgenhof
- Surftipp**
www.leipziger-osten.de
www.sozialestadt.de



8 Umfrage in Leipzig 2002: Wo möchten Sie wohnen?

9 Merkmale des Viertels „Leipziger Osten“ (2000)

- 24 500 Wohnungen; davon etwa 40% leer stehend
- Bevölkerungsverlust 1990–2000: ca. 30%
- Anteil der Wohngeldempfänger: 14%
- Anteil der Sozialhilfeempfänger, Arbeitslosenquote, Kriminalitätsrate und Drogenabhängigkeit Jugendlicher liegen deutlich über dem Leipziger Durchschnitt

10 Vorzüge der Plattenbauten zum Zeitpunkt der Erstellung

- geräumige Wohnung
- moderner Zuschnitt
- Bad und Fernheizung
- gute Infrastruktur mit: Kindergärten, Schulen, Einkaufszentren, Freizeitangeboten, guter Verkehrsanbindung
- günstige Miete



1 **Ökologisch bedrohte Gebiete**

2 **Übergangsfristen zur Umsetzung von EU-Umwelt-richtlinien (Auszug)**

- bis 2006: Reduzierung des Schwefelgehaltes in Flüssig-treibstoffen
- bis 2007: Richtlinie über gefährliche Substanzen in Oberflächengewässern
- bis 2007: Abfallverbringung (Glas, Papier, Plastik, Ge-brauchtreifen)
- bis 2012: Deponierichtlinie
- bis 2015: kommunale Ab-wasserrichtlinie

Problemfall Umwelt

Um die Natur in Polen ist es in weiten Teilen schlecht bestellt. Eine Bilanz der Umweltschäden ergab, dass etwa 10% der Gesamtfläche zu „Gebieten ökologischer Bedrohung“ gehören, in denen ein Drittel der Bevölkerung lebt.

Lasten der Vergangenheit

Allzu sorglos war man im Zuge der Industrialisierung nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Natur umgegangen. Luftbelastung, Wasserverschmutzung und Bodenverseuchungen wurden bei der wirtschaftlichen Entwicklung in Kauf genommen. Die Folgen heute sind fatal. Z.B. ist der Verschmutzungsgrad der Flüsse aufgrund fehlender Kläranlagen sehr hoch.

Beispiel Oberschlesisches Industriegebiet

Besonders stark sind die Umweltbelastungen im Oberschlesischen Industriegebiet. Die Luftbelastung erreichte in einigen Orten traurige Weltrekorde. Im Stadtgebiet von Zabrze „regneten“ noch in den 1980er



3 **Im Oberschlesischen Industriegebiet**

Jahren 1000 bis 1500t Industriestaub jährlich auf einen Quadratkilometer nieder. Die Staub- und Gas-Emissionen im Gebiet um Katowice übertrafen den Landesdurchschnitt um fast das 20-fache. Besonders kritisch ist der Zustand bei der Wasserversorgung. Schon von Natur aus gibt es Wasser nicht im Überfluss. Dazu kommt eine erhöhte Belastung durch ungeklärt eingeleitete Industrieabwässer. Das als Trinkwasser benötigte Oberflächenwasser wurde als gesundheitlich bedenklich eingestuft. Im Oberschlesischen Industriegebiet gibt es fast 50% mehr Atemwegserkrankungen als im Landesdurchschnitt, die Krebsrate liegt um ein Drittel höher.

Die Umwelt fordert ihren Preis

Um die Umwelt für die Menschen wieder lebenswert zu machen, müssten nach Expertenberechnungen mindestens 80 Mrd. Euro aufgewendet werden. Diese Summen kann der polnische Staat nicht allein aufbringen. Polen hat mittlerweile zahlreiche europäische Abkommen unterzeichnet und wird finanziell unterstützt. Hinzu kommen Plä-

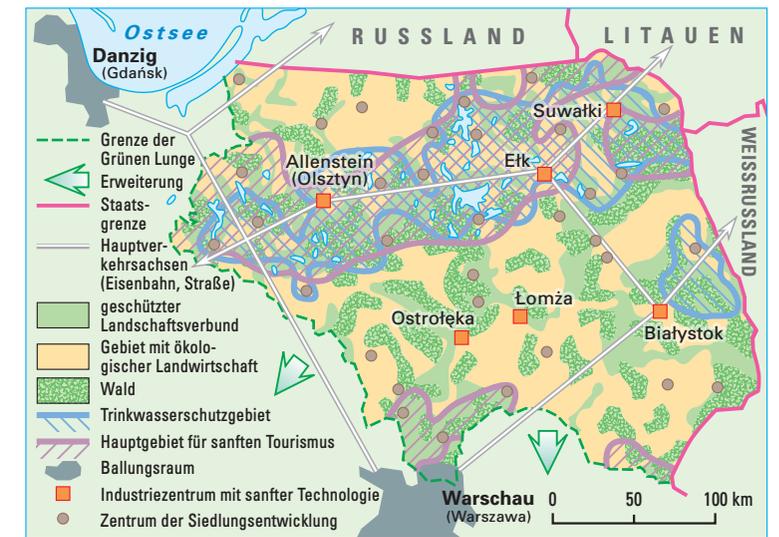


4 **Masurische Seenplatte**

ne, die Emissionen deutlich abzusenken und Verstöße gegen Umweltauflagen zu verfolgen und durch hohe Strafen zu ahnden.

„Grüne Lunge“: intakte Umwelt erhalten

Nicht überall in Polen ist die Umweltsituation so katastrophal wie in Teilen des Südens und der Mitte. Von der Industrialisierung verschont blieb weitgehend der Nordosten, ein Gebiet, das 20% Polens ausmacht. Deshalb wurde für den Nordosten das Konzept „Grüne Lunge“ ins Leben gerufen. Ziel ist es, die bestehenden Naturschutzgebiete zu erhalten, zu fördern und die Nutzung unter den Aspekt der Nachhaltigkeit zu stellen. Besonderes Augenmerk liegt auf der Schonung der landesweit bedeutenden Wasservorräte und der Waldbestände. Ein Beispiel ist der Bialowieza-Nationalpark, eines der wenigen Urwaldgebiete Europas, welches von der UNESCO in den Rang eines „Weltreservats der Biosphäre“ erhoben wurde. Bekannt geworden ist der Park durch die Wisente, die hier in freier Wildbahn leben. Hier wird die Natur weitgehend sich selbst überlassen. Ein Besuch ist nur unter stren-



5 **Generalplan der Ökoregion „Grüne Lunge“**

6 **Gesetzlich geschützte Gebiete von einzigartigem ökologischen Wert in Polen**

	1995	2000	2002
Gebiete in 1000 ha	8 146,1	10 163,8	10 349,8
in % der Landesfläche	26,1	32,5	33,1

7 **Anzahl der Nationalparks in Polen**

	1995	2002
Nationalparks	20	23
Naturreservate	1 122	1 345
Parks	102	120

Emissionen

Ablassen oder Ausströmen fester, flüssiger oder gasförmiger Stoffe aus technischen Anlagen

gen Auflagen möglich: Die gesondert markierten Wege dürfen nur zu Fuß in organisierten Gruppen unter der Leitung eines offiziellen Führers betreten werden.

- 1 Beschreibe die Umweltprobleme Polens.
- 2 Begründe die Übergangsfristen, die die EU Polen eingeräumt hat.
- 3 Erläutere mithilfe des Textes und der Karte 5 das Projekt „Grüne Lunge“ und bewerte es.
- 4 Werte die Tabellen 6 und 7 aus.
- 5 Vor welchen Veränderungen und Herausforderungen steht der Umweltschutz aufgrund Transformationsprozesse und im Hinblick auf die EU-Mitgliedschaft?

Die Umwelt nachhaltig sichern

