

## Zersiedelung in Europa

Europa zählt zu den Kontinenten mit dem höchsten Anteil an städtischer Bevölkerung weltweit; rund 75 % der Europäer wohnen in städtischen Gebieten. Die Zukunft der Städte in Europa ist ein wichtiges und ernstes Thema. Mehr als ein Viertel des Gebietes der Europäischen Union wird mittlerweile unmittelbar von der städtischen Landnutzung beansprucht.

Bis zum Jahr 2020 werden schätzungsweise 80 % der Europäer in städtischen Gebieten leben. In 7 Ländern wird der Anteil sogar 90 % und mehr erreichen. Infolgedessen wird die Nachfrage nach Land in und um Städte immer akuter. Jeden Tag vollziehen sich schnelle, für uns unübersehbare und bedenkliche Veränderungen in der Flächennutzung, welche die Landschaft und Umwelt in und um Städte in nie gekanntem Ausmaß verändern und beeinträchtigen.

Städte dehnen sich immer weiter aus, nähern sich einander immer stärker an bzw. gehen oft schon fließend ineinander über. Diese Ausdehnung erfolgt nicht konzentriert, sondern zerplittert überall in Europa. Sie wird durch die sich verändernden Lebensgewohnheiten und Konsummuster der Menschen geprägt und allgemein als Zersiedelung der Landschaft bezeichnet. Die verfügbaren Daten belegen eindeutig, dass die Zersiedelung der Landschaft eine Begleiterscheinung des Städtewachstums in ganz Europa während der vergangenen 50 Jahre ist.

Zur Zersiedelung der Landschaft kommt es, wenn die Rate der Flächenumwidmung für städtische Nutzung die Wachstumsrate der Bevölkerung in einem bestimmten Gebiet über einen bestimmten Zeitraum hinweg übertrifft. Daher gilt sie zu Recht als eine der wichtigsten allgemeinen Herausforderungen für das städtische Europa.

Eine aktuelle gesamteuropäische Studie belegt die kontinuierliche und rasche Ausdehnung der Städte: über 5 % binnen eines Jahrzehnts (Abbildung 1), was der dreifachen Fläche von Luxemburg entspricht. Die Gebiete, in denen die Auswirkungen der Landschaftszersiedelung am

deutlichsten sichtbar sind, liegen in Ländern oder Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte und Wirtschaftstätigkeit (Süd- und Westdeutschland, Niederlande, Belgien, Norditalien, der Großraum Paris) und/oder mit schnellem Wirtschaftswachstum (Ostdeutschland, Irland, Portugal, der Großraum Madrid). Zersiedelung ist besonders dort sichtbar, wo Länder und Regionen von der EU-Regionalpolitik und EU-Finanzmitteln profitiert haben. Neue Entwicklungsmuster lassen sich auch rund um Kleinstädte oder auf dem Land, entlang der Hauptverkehrsadern und der Küstenlinien beobachten, die gewöhnlich mit einem Flusstal verbunden sind.

In der Vergangenheit wuchsen die Städte in Europa durch die Zunahme der städtischen Bevölkerung. Heutzutage jedoch schreitet die Zersiedelung durch eine Vielzahl von Faktoren selbst in den Gebieten weiter voran, wo ein geringer bzw. gar kein Bevölkerungsdruck besteht. Ursache hierfür die Attraktivität neuer Lebensweisen in den Vorstädten oder Randgebieten, außerhalb der Stadtzentren, die immer mehr Menschen anzieht.

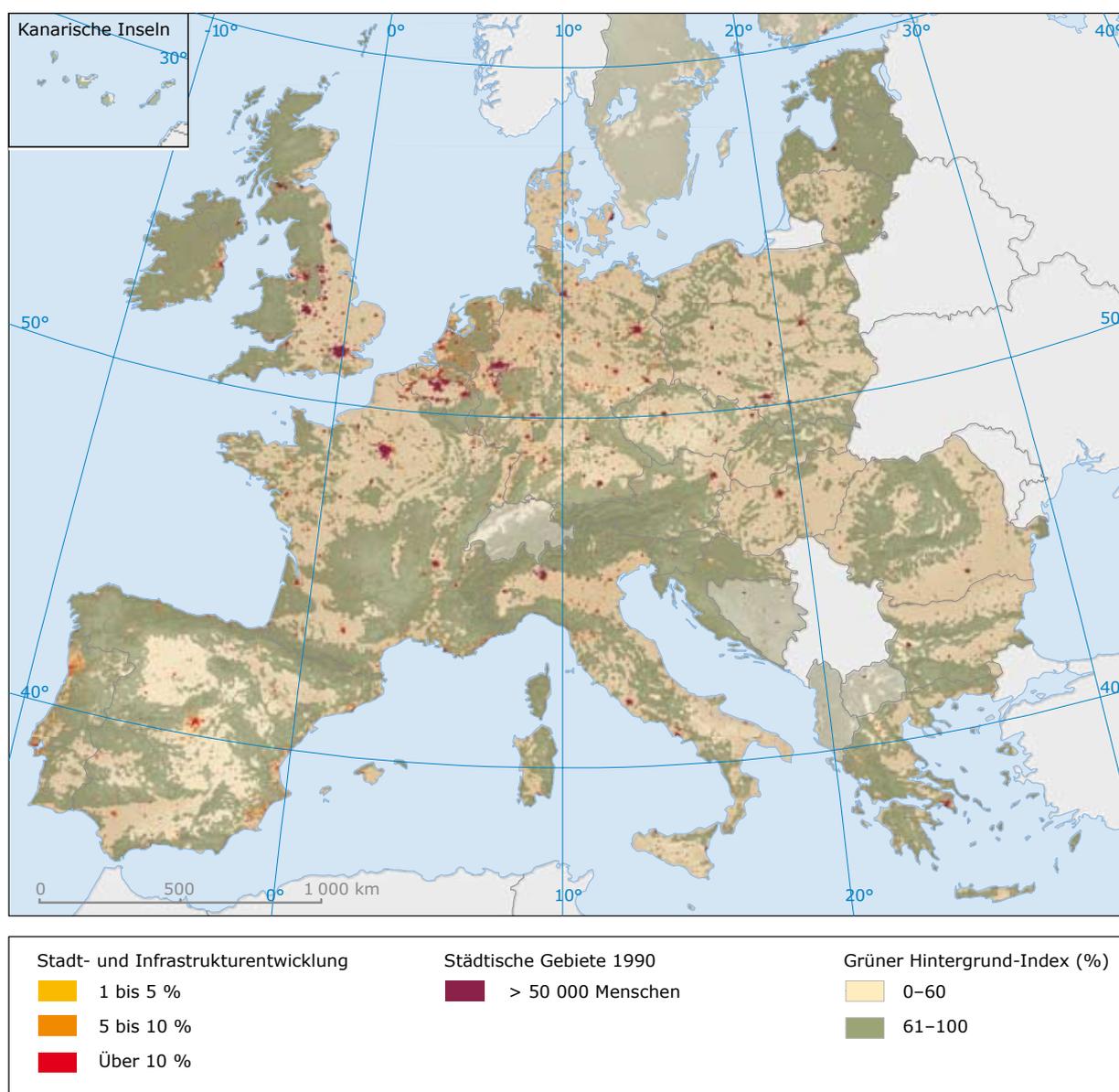
Die hinter dieser Tendenz stehenden Kräfte umfassen sowohl mikro- als auch makro-sozioökonomische Trends. Die Qualität der Verkehrssysteme, die Grundstückspreise, individuelle

Wohnvorlieben, demografische Trends, kulturelle Traditionen und Restriktionen, die Attraktivität bereits bestehender städtischer Gebiete — sie alle spielen eine Schlüsselrolle in der jeweiligen Entwicklung eines Stadtgebiets. Eine weitere treibende Kraft ist die Umsetzung von Planungsvorgaben auf lokaler und regionaler Ebene.

Gefördert durch EU-Kohäsions- und Strukturfonds zur Unterstützung der Infrastruktur wurde die Zersiedelung infolge der verbesserten Verkehrsverbindungen und individuellen Mobilität noch beschleunigt.

Naturgemäß sind Städte Orte, an denen viele Menschen auf engem Raum zusammenleben. Damit verbinden sich einige offensichtliche Vorteile hinsichtlich der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung. In bestimmter Hinsicht lassen sich auch positive Auswirkungen für die Umwelt konstatieren. So sind die Raten

**Abbildung 1 Landschaftszersiedelung und andere künstliche Landentwicklungen von 1990 bis 2000**



**Quelle:** CORINE Landcover-Datenbank der EUA über die Bodenbedeckung in Europa.

der Landnutzung oder des Energieverbrauchs in städtischen Gebieten häufig niedriger als in ländlichen Gebieten, in denen die Bevölkerung weit verstreut ist. Die städtische Abfallentsorgung und Abwasserbehandlung profitiert von größenbedingten Kosteneinsparungen. Folglich gehören die früheren umweltbedingten Gesundheitsprobleme durch verunreinigtes Trinkwasser, mangelnde Hygiene und unzureichende Wohnqualität in den Städten der EU größtenteils der Vergangenheit an. Dessen ungeachtet leidet die Stadtbevölkerung jedoch nach wie vor unter ernstesten Umweltproblemen vor Ort wie beispielsweise Lärmbelastung, zeitweilig starker Luftverschmutzung, Problemen in der Abfallwirtschaft, eingeschränkter

Frischwasserverfügbarkeit oder Mangel an Grünflächen.

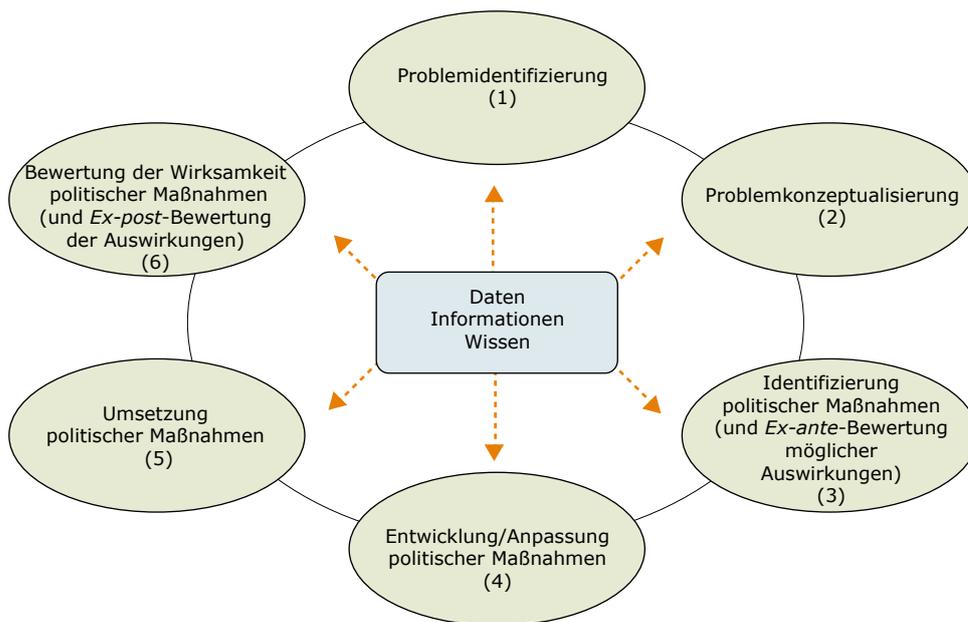
Dennoch führt die heutige Entwicklung in Richtung neuer städtischer Gebiete mit niedriger Bevölkerungsdichte zu höherem Landschaftsverbrauch. Der pro Kopf in den Städten Europas beanspruchte Platz hat sich in den vergangenen 50 Jahren verdoppelt. In den letzten 20 Jahren ist der Anteil der bebauten Fläche in vielen west- und osteuropäischen Ländern um 20 % gestiegen, während die Bevölkerung lediglich um 6 % wuchs. Das Thema Verkehr und Mobilität ist nach wie vor eine wesentliche Herausforderung für die Städteplanung und das Management. Die Verkehrsinfrastruktur wirkt sich in vielerlei Hinsicht negativ auf die Landschaft aus: Als Beispiele seien hier nur die Bodenversiegelung, welche die Folgen von

Überschwemmungen verstärkt, sowie die Fragmentierung von wertvollen Naturflächen genannt.

Mobilität und Erreichbarkeit sind die Schlüsselfaktoren des territorialen Zusammenhalts in Europa. Sie stellen außerdem wichtige Elemente bei der Verbesserung lokaler Lebensqualität dar. Die in städtischen Gebieten im Straßenverkehr zurückgelegten Kilometer werden zwischen 1995 und 2030 voraussichtlich um 40 % zunehmen. Die Quote der Kraftfahrzeugbesitzer in den EU-10 entspricht noch immer nicht der in den EU-15. Ein weiterer Anstieg ist wahrscheinlich.

Ohne adäquate Gegenmassnahmen werden Verkehrsstaus bis zum Jahre 2010 deutlich zunehmen. Die dadurch verursachten Kosten werden auf ungefähr

**Abbildung 2 Hauptstufen im Politikzyklus, gestützt auf Daten, Informationen und Wissen**



Quelle: EUA.

1 % des EU-BIP ansteigen. Zur Verkehrsinfrastruktur gehört jedoch weitaus mehr als das bloße Aufaddieren von Kilometern auf Straße und Schiene. Eine solche Infrastruktur sollte Bestandteil eines globalen Konzepts sein, bei dem die tatsächlichen Auswirkungen von Investitionen zur Schaffung und Erhaltung lokaler und städtischer Wirtschaftsformen berücksichtigt wird. Sie sollte Teil einer ausgewogenen und polyzentrischen Entwicklung sein, durch die Umweltschäden verringert werden.

Doch die Strategien und Instrumente zur Kontrolle von Zersiedelungsprozessen hängen in starkem Maße von der heutigen Realität multipler und interagierender Kontrollen auf regionaler und europäischer Ebene ab. Dies gilt vor allem im Hinblick auf die beträchtlichen Finanzmittel, die hier bereitgestellt werden und welche die Planungsbudgets beeinflussen. Derzeit spiegelt die Planungspolitik oftmals die Logik des Marktes wider. Besser wäre jedoch eine Vision der Stadtentwicklung, bei der soziale und Umweltaspekte voll in die Raumplanung integriert sind – und zwar auf sämtlichen Ebenen des Politikzyklus, von der Problemidentifizierung und Entwicklung strategischer Maßnahmen bis hin zur Umsetzung

und abschließenden Bewertung. Die dadurch zu erzielenden Vorteile sind vielfältig, u. a.:

- Sicherstellung einer einheitlichen Politik auf allen Ebenen des Politikzyklus (siehe Abbildung 2);
- Verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Behörden auf allen Verantwortungsebenen;
- effektive Nutzung der Kohäsions- und Strukturfonds auf EU-Ebene in Kombination mit Umweltvorschriften zur Vermeidung und Eindämmung von Zersiedelung;
- Beseitigung von Marktfehlern, durch die Landschaftszersiedelung weiter vorangetrieben wird, und zwar durch eine gezielte Preispolitik für Land in, um und zwischen den städtischen Bereichen;
- Zusammenstellung und Austausch guter Praxisbeispiele zur Entwicklung kompakter Städte;
- Bereitstellung von Grünflächen in den Städten.

## Referenzen

EUA (2006), *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, EUA-Bericht Nr. 10/2006, Europäische Umweltagentur, Kopenhagen.

European Environment Agency  
Kongens Nytorv 6  
1050 Copenhagen K  
Denmark

Tel.: +45 33 36 71 00  
Fax: +45 33 36 71 99

Web: [eea.europa.eu](http://eea.europa.eu)  
Enquiries: [eea.europa.eu/enquiries](http://eea.europa.eu/enquiries)

