

Stadtentwicklungsplanung in New South Wales durch das Department of Urban Affairs and Planning

Marcel Vreden¹

Australische Städte unterscheiden sich strukturell signifikant von deutschen Städten, was sich beispielsweise anhand des (geplanten) Schachbrettgrundrisses, der hohen Geschossflächen im Central Business District (CDB) und der starken Außenentwicklung des Siedlungswachstums zeigt. Demgegenüber sind die Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklungsplanung in beiden Ländern vergleichbar. Sie sind auf der einen Seite geprägt von der Tendenz zunehmender Suburbanisierung und Individualmotorisierung sowie deren negativen Konsequenzen und auf der anderen Seite von den Erfordernissen einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Stadtentwicklung. Dem Department of Urban Affairs and Planning (DUAP) kommt die Aufgabe zu, die hierin liegende Herausforderung im Bundesstaat New South Wales zu bewältigen, um damit einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten.

Vor diesem Hintergrund sind zwei Fragen interessant, die im Folgenden behandelt werden:

- Welche Strategien verfolgt das DUAP aktuell im Bereich der Stadtentwicklungsplanung und wie erfolgreich ist es bei der Umsetzung seiner Strategien in die Planungspraxis?
- Können trotz strukturell unterschiedlicher städtebaulicher Rahmenbedingungen in Australien Anregungen für die deutsche Stadtentwicklungsplanung gewonnen werden?

1 Aufgaben des Department of Urban Affairs and Planning

Das Department of Urban Affairs and Planning (DUAP) ist das Stadtplanungsministerium des Bundesstaates New South Wales (NSW) mit Sitz in Sydney. Die Hauptaufgabe des DUAP besteht darin, Planungsstrategien für die zukünftige Stadt- und Regionalentwicklung in NSW aufzustellen. Hiermit soll das Oberziel, gleichwertige Lebensbedingungen im gesamten Bundesstaat durch eine ausgewogene Balance zwischen Umwelt-, Wirtschafts- und Sozialbelangen zu schaffen erreicht werden. Die rechtliche Basis hierfür stellen das *Environmental Planning and Assessment Act* und das *Coastal Protection Act* dar. Auf deren Basis liegen die Schwerpunkte der Arbeit des DUAP konkret in

¹ Marcel Vreden ist Diplom-Geograph. Er studierte von 1993 bis 2000 Geographie mit dem Schwerpunkt Stadt- und Verkehrsplanung an der Universität Bonn und absolviert derzeit ein Praktikum im NSW Department of Urban Affairs and Planning in Sydney.

- der Implementierung von Prinzipien der Nachhaltigkeit in die Stadtentwicklungs- und Regionalplanung in NSW,
- der Ausweisung von Bauland und Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums für die rasch wachsende Bevölkerung in NSW,
- der Schaffung von Rahmenbedingungen für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum sowie
- der Entwicklung eines effizienteren und transparenteren Planungssystems für NSW.

Um diese vier Unterziele zu erreichen, ist das DUAP in acht Abteilungen eingeteilt, die in den Bereichen Metropolitan Planning, Metropolitan Area Management, Regional NSW Planning, Resource and Conservation, Sustainable Development, Planning and Building System, Office of the Sydney Harbour Manager und Corporate and Business Management aktiv sind. Weiterhin sind dem DUAP vier halbstaatliche Entwicklungsinstitutionen (*development corporations*) angegliedert, die sich auf größere Stadtentwicklungs- und -erneuerungsprojekte konzentrieren, wie Landcom, Honeysuckle Development Corporation, South Sydney Development Corporation und Festival Development Corporation.

1.2 Stadtentwicklungsplanung des DUAP und zukünftige Herausforderungen

Im Bereich der Stadtentwicklungsplanung (*metropolitan planning*) ist die Aufgabe des DUAP, einerseits Strategien für die zukünftige Stadtentwicklungsplanung in NSW aufzustellen und andererseits Stadtentwicklungsprojekte auf der Basis von Masterplänen selbst durchzuführen, wie beispielsweise die Erteilung von Baugenehmigungen (*development approvals*) und die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen. In Masterplänen wird vom DUAP unter Einbeziehung des Urban Design Review Panel und in Abstimmung mit dem Entwicklungsträger die städtebauliche Gestaltung eines Entwicklungsgebiets festgelegt. Das DUAP ist also die Genehmigungsbehörde für einen Masterplan, der für alle Areale, die aufgrund ihrer visuellen Bedeutung im "besonderen" Interesse des Bundesstaates sind, aufgestellt wird. Insgesamt zählen im Kernraum Sydneys hierzu 38 Areale mit besonderen Sichtbeziehungen vom und zum Hafen, wie z.B. Circular Quay, The Rocks, Walsh Bay, nördliche Küstenabschnitte von Pyrmont, Bays Precinct etc.

Für die Planungen im Geltungsbereich eines Masterplans liegt die Aufgabe des DUAP im Allgemeinen in der Ausweisung von Bauland für Wohn- und Gewerbebereiche, der Bereitstellung günstigen Wohnraums für einkommensschwache Haushalte durch das "Affordable Housing"-Programm, der Schaffung eines Anschlusses an den Öffentlichen Personennah-

verkehr (ÖPNV) und der Entwicklung hochwertiger Grün- und Freiflächen. Ein wichtiger Aspekt hierbei ist die funktionale und soziale Mischung der Entwicklungsgebiete.

Die Stadtentwicklungsplanung des DUAP für den Verdichtungsraum Sydney (*Sydney Metropolitan Region*) steht aber zukünftig vor großen Herausforderungen, die auf Sydneys hohe nationale und internationale ökonomische Bedeutung zurückzuführen ist. Dies bewirkte in der Vergangenheit ein rasantes Bevölkerungswachstum, das in den Jahren von 1961 bis 1996 mit einem jährlichen Wachstum von durchschnittlich 1,7 % im Vergleich zu anderen westlichen Verdichtungsräumen überdurchschnittlich hoch war. Auch in Zukunft wird mit einem starken Bevölkerungswachstum gerechnet, da bis zum Jahr 2021 eine Zunahme der Bevölkerung auf rund 4.737.700 Einwohner prognostiziert wird, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0,8 % auf Basis des Jahres 1996 entspricht [vgl. Tabelle 1].

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung und Motorisierung im Verdichtungsraum Sydney

Jahr	Verdichtungsraum Sydney (Ew., abs.)	Kernraum Sydney ²		Verdichtungsraum Sydney	
		Ew. (absolut)	Ew. (Anteil)	Pkw (absolut)	Pkw / 1.000 Ew.
1961	2.183.704	287.177	13,2 %	460.000	210,7
1966	2.542.207	270.267	10,6 %	780.000	306,8
1971	2.935.937	226.062	7,7 %	1.080.000	367,9
1976	3.143.750	196.418	6,2 %	1.320.000	419,9
1981	3.279.500	188.444	5,7 %	1.450.000	442,1
1986	3.472.700	192.541	5,5 %	1.620.000	466,5
1991	3.672.900	200.249	5,5 %	1.850.000	503,7
1996	3.879.400	219.937	5,7 %	2.050.000	528,4
2021 ³	4.737.700	275.000	5,8 %	2.550.000	538,2

Quellen: Australian Bureau of Statistics (Census of Population and Housing), Census Counts (1961 bis 1996). Department of Urban Affairs and Planning, Division of Demographics (Mitteilung vom 23.05. und 27.06.2000).

Mit diesem starken Bevölkerungswachstum waren in der Vergangenheit Probleme im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung und der Individualmotorisierung verbunden. Zum einen ging mit dem Bevölkerungswachstum eine starke Außenentwicklung des Verdichtungsraums (*urban sprawl*) einher, was sich deutlich bei einem Vergleich der Entwicklung des Bevölkerungsanteils des Kernraums gegenüber dem gesamten Verdichtungsraum zeigt. Dieser Anteil ging kontinuierlich von 13,2 % im Jahr 1961 auf 5,5 % im Jahr 1991 zurück. Dies ist im Wesentlichen auf die Verdrängung der Wohnbevölkerung durch CBD-Funktionen oder die Invasion lärm-/schadstoffemittierender Industrien in die zentrumsnahen Wohngebiete

² Als "Kernraum Sydney" wird die Planungsregion "Sydney Region Central" gewählt, deren Abgrenzung auf einer (internen) Einteilung des Verdichtungsraums Sydney durch das DUAP basiert und die Local Government Areas Sydney, North Sydney, South Sydney und Leichhardt enthält.

³ Mittlere Schätzungen des Department of Urban Affairs and Planning (Bevölkerung und Anzahl Pkw).

und den Wunsch der Australier nach dem "Haus im Grünen" (*quarteracre*) zurückzuführen. In den späten 80er und 90er Jahren ist allerdings eine Umkehrung dieses Trends zu erkennen, da der Kernraum sowohl absolut als auch im Vergleich zum Verdichtungsraum wieder an Bevölkerung gewinnt. Dies ist auf den Zuzug junger und einkommensstarker Mittelschicht Haushalte, die die Vorzüge einer urbanen Lebensweise wiederentdecken, zurückzuführen (*gentrification*). Zum anderen ging parallel zum Bevölkerungswachstum und der Außenentwicklung Sydneys eine starke Zunahme der Individualmotorisierung einher, die sogar überproportional zur Bevölkerung wuchs. So stieg die absolute Zahl der Pkw im Verdichtungsraum Sydney in den vergangenen 35 Jahren (1961 bis 1996) um fast 1,6 Mio. Pkw, so dass im Jahr 1996 durchschnittlich 528,4 Pkw auf 1.000 Ew. kamen. Auch mittelfristig wird mit einer Beibehaltung dieses Trends gerechnet, da für das Jahr 2021 mit weiteren 500.000 Pkw in Sydney gerechnet wird. Zwar wurde im selben Zeitraum auch eine absolute Steigerung der Nutzung des ÖPNV verzeichnet, dennoch ging sein relativer Anteil am modal split stark zurück, was speziell auf das unzureichende ÖPNV-Angebot der äußeren, insbesondere der west- und südwestlichen Vorstädte Sydneys zurückzuführen ist.

Zusammenfassend kann geschlussfolgert werden, dass Außenentwicklung und rasante Individualmotorisierung einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Stadtentwicklung zuwiderlaufen und damit in krassem Widerspruch zu den Strategien des DUAP stehen. So ist alleine die private Individualmotorisierung im Verdichtungsraum Sydney nach Berechnungen des NSW Government im "Action for Air"-Programm für 41 % der NO_x-Emissionen und 30 % aller krebserregenden chemischen Verbindungen⁴ sowie deren negative Begleiterscheinungen verantwortlich.

1.3 Strategien der Stadtentwicklungsplanung im "Shaping our Cities"-Programm

Der aus den obigen Ausführungen erkennbare Handlungsbedarf veranlasste das DUAP im Dezember 1998, das Programm "Shaping our Cities" zu erarbeiten, in dem die Planungsgrundsätze und -strategien für die Stadtentwicklungsplanung in NSW für die nächsten 25 Jahre aufgestellt wurden. Übergeordnetes Ziel dieser Strategie ist die Implementierung von Prinzipien der Nachhaltigkeit (*Ecologically Sustainable Development*) in die Stadtentwicklungsplanung und deren Umsetzung in den Bereichen Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum, Arbeitsplätzen und Freizeitmöglichkeiten sowie die Verbesserung der natürlichen Umwelt. Im weiteren Verlauf wurden die hier aufgestellten allgemeinen Planungsstrategien

für Teilräume konkretisiert, damit deren regionale Besonderheiten besser berücksichtigt werden. Konkret wurden neben dem Programm "Shaping our Cities" auch "Shaping Western Sydney" (1999) und "Shaping the Central Coast" (1999) erarbeitet. "Shaping Central Sydney" ist aktuell in Bearbeitung und Programme für South Sydney, Newcastle und Wollongong sind geplant.

Die Planungsstrategien wurden neben der regionalen Spezifizierung weiterhin für die Bereiche Stadtentwicklung/Wohnungsbau, Umweltschutz, Verkehr/Erreichbarkeit, Beschäftigung und Sicherheit weiter konkretisiert und Maßnahmen zu deren Umsetzung vorgeschlagen. Im Bereich der Stadtentwicklungsplanung enthält das "Shaping our Cities"-Programm folgende Strategien für die zukünftige Stadtentwicklungsplanung in den Verdichtungsräumen:

- Entwicklung und Wiedernutzung zentrumsnaher Brachflächen und Einrichtung eines Grundstückmanagements für die Verdichtungsräume, um kompaktere Siedlungsstrukturen zu erreichen. Die Entwicklung dieser Flächen soll eine große Variation der Gebäudeformen und auch Wohnungen des "Affordable Housing"-Programms enthalten, um einen höheren Grad sozialer Mischung zu erzielen;
- Förderung einer funktionalen Mischung innerhalb neuer Entwicklungsgebiete, durch die parallele Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen, wobei Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungen im Voraus vermieden werden sollen;
- Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch den Anschluß der neuen Entwicklungsgebiete an Achsen des ÖPNV, sowie Verbesserung der Fuß- und Fahrradwege, um Fahrzeugkilometer zu minimieren;
- Verbesserung der architektonischen Gestaltung der Neubaugebiete durch Erhaltung des kulturellen Erbes (Denkmalschutz) und Schaffung gut erreichbarer und sicherer Grün- und Freiflächen;
- Verbesserung der natürlichen und kulturellen Umwelt, durch den Schutz biologischer Ressourcen, wie Wasser-, Boden- und Luftqualität, Schutz des kulturellen Erbes der Aboriginer und Verbesserung des Erholungswerts öffentlicher Grün- und Freiflächen;
- Effizientere und transparentere Gestaltung des Planungssystems durch stärkere Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Planungen und Ermunterung von Privatinvestitionen, um neue Arbeitsplätze zu schaffen und neue Geschäftsfelder zu eröffnen.

Somit ist die Strategie des DUAP im Bereich der Stadtentwicklungsplanung, unter dem Aspekt der nachhaltigen Stadtentwicklung kompakte sowie funktional und sozial durchmischte

⁴ NSW Government (1998): Action for Air. The NSW Government's 25-year Air Quality Management Plan.

Entwicklungsgebiete mit guter ÖPNV-Anbindung und lebenswerter Umwelt entstehen zu lassen. Dem DUAP kommt für die konkrete Umsetzung dieser Strategie eine besondere Rolle zu: Es tritt einerseits als vermittelnder Berater zwischen Staatsregierung, Kommunen und Privatinvestoren auf und andererseits kann das DUAP seine eigenen Strategien über Masterpläne, für die sie selbst die Genehmigungsbehörde ist, direkt verwirklichen. Die praktische Umsetzung der dargestellten theoretischen Strategien auf dem "Shaping our Cities"-Programm wird im Folgenden anhand von zwei Fallbeispielen gezeigt.

2 Stadtentwicklungsplanung des DUAP in der Planungspraxis

2.1 Charakteristik der Entwicklungsgebiete

Bei beiden Entwicklungsgebieten handelt es sich um zentrumsnahe Brachflächen, die im Falle von Balmain Cove von einer Chemiefabrik, der Chemplex Pty. Ltd. (1892 bis 1989), und im Falle von Jackson's Landing von einer Zuckerfabrik, der Colonial Sugar Refining Company (1875 bis 1996), genutzt wurden. Wie erfolgreich das DUAP bei der Umsetzung seiner im "Shaping our Cities"-Programm theoretisch aufgestellten Strategien in die Planungspraxis der Stadtentwicklung war, sollen die folgenden Ausführungen zeigen. Tabelle 2 enthält einige für die Interpretation wichtige Kennziffern.

Tab. 2: Kennziffern der Entwicklungsgebiete⁵

		Jackson's Landing	Balmain Cove
Lage (Local Government Area, Stadtteil)		City of Sydney, Pyrmont	City of Leichhardt, Balmain
Luftlinienentfernung zum CBD (Martin Place)		≈ 2,0 km	≈ 4,0 km
Entwicklungsträger bzw. -institution		Lend Lease Development	Walker Corporation Ltd.
Ende der Entwicklungsmaßnahme		voraussichtlich 2004	Februar 2000
Größe des Entwicklungsgebiets		117.300 m ²	57.000 m ²
Geschossflächenzahl (floorspace ratio)		3,4 : 1	0,8 : 1
Gesamtgeschossfläche		404.447 m ² 100,0 %	45.600 m ² 100,0 %
Wohnfläche		366.447 m ² 90,6 %	44.885 m ² 98,4 %
Büro- und Gewerbefläche		38.000 m ² 9,4 %	715 m ² 1,6 %
Öffentliche Grün- und Freiflächen		36.900 m ²	16.800 m ²
Öffentliche Grün- und Freiflächen pro Ew.		10,7 m ² /Ew.	25,2 m ² /Ew.
Wohnfläche für "Affordable housing"		0 m ²	365 m ²
Einwohner & Beschäftigte	Einwohner (Schätzung)	> 3.450 Ew.	667 Ew.
	Einwohnerdichte	> 294,1 Ew./ha	117,0 Ew./ha
	Beschäftigte (Schätzung)	1.500 - 1.550	29
Wohneinheiten	Wohneinheiten (WE)	> 1.500 WE	290 WE
	Wohneinheiten pro ha	> 127,9 WE/ha	50,9 WE/ha

Quellen: Department of Urban Affairs and Planning (Hrsg., 1998): Lend Lease Pyrmont Site Master Plan. Sydney.
City of Leichhardt (Hrsg., 1998): Leichhardt Urban Strategy. Sydney.

⁵ Alle Angaben oder Schätzungen basieren auf Daten von Juni 2000 (Für das Entwicklungsgebiet Jackson's Landing können nur Schätzwerte angegeben werden, da dessen Bebauung noch nicht abgeschlossen ist.)

Ein Unterschied zwischen beiden Entwicklungsgebieten ist neben der Distanz zum CBD und der hieraus resultierenden unterschiedlich hohen Zentralität, dass für Balmain Cove ein Local Environmental Plan der City of Leichhardt - der mit formal einem Bebauungsplan in Deutschland vergleichbar ist -, für Jackson's Landing ein Masterplan des DUAP aufgestellt wurde.

2.2 Bewertung der Stadtentwicklungsplanung des DUAP

Anhand von Tabelle 2 ist zu erkennen, dass in beiden Entwicklungsgebieten auf vielfache Weise Strategien nachhaltiger Stadtentwicklung umgesetzt wurden, die im "Shaping our Cities"-Programm vom DUAP theoretisch gefordert werden.

Zunächst wird mit der Strategie der **Wiedernutzung zentrumsnaher Brachflächen** ein Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung geleistet, da hierdurch die weitere Zunahme der Außenentwicklung Sydneys und damit auch der Individualmotorisierung aufgehalten wird. Die Revitalisierung brachliegender citynaher Industrieareale durch Umzonierung in Wohn- und Geschäftsflächen wird unter dem Aspekt der *urban consolidation* zusammengefasst. Die *floorspace ratio*, d.h. das Verhältnis von Gesamtgeschossfläche zur Grundfläche (Geschossflächenzahl), ist ein Indikator, um die Kompaktheit der Bebauung zu erfassen. Diese liegt in Jackson's Landing bei 3,4 und in Balmain Cove bei 0,8. Hieraus resultiert eine hohe Einwohnerdichte in beiden Entwicklungsgebieten, die im Falle von Jackson's Landing auf 294, in Balmain Cove auf 117 Einwohner pro ha geschätzt wird. In Zukunft soll sich der Erfolg dieser Planungen in der Bevölkerungsentwicklung widerspiegeln. So soll der Trend der Bevölkerungsabnahme im Kernraum gebrochen werden, so dass dieser sowohl absolut als auch relativ zum Verdichtungsraum wieder Bevölkerung gewinnt, wie dies bereits anhand der Zensusdaten von 1996 zu erkennen ist. Auch die Bevölkerungsschätzung des DUAP für das Jahr 2021 bekräftigt diese Tendenz [vgl. Tab. 1].

Ein weiterer Aspekt bezieht sich auf die funktionale und soziale Mischung der Entwicklungsgebiete. Die **funktionale Mischung (Nutzungsmischung)**, also der Anteil der Büro-/Gewerbefläche an der Gesamtgeschossfläche, ist in beiden Entwicklungsgebieten allerdings sehr gering. So sind in Jackson's Landing rund 9,4 % der Gesamtgeschossfläche für Büro-/Gewerbefläche, Restaurants und Einzelhandel vorgesehen, während in Balmain Cove lediglich ein Lebensmittelladen für den kurz- und mittelfristigen Bedarf (*convenience store*) mit rund 1,6

% der Gesamtgeschossfläche existiert. Die hier zu erkennende geringe Nutzungsmischung beider Entwicklungsgebiete ist auf zwei Ursachen zurückzuführen. Erstens ist die Ausweisung von Büro- und Gewerbeflächen stark von den Vorstellungen des Entwicklungsträgers und den ökonomischen Rahmenbedingungen (Nachfrage nach Büro- und Gewerbefläche) abhängig. Zweitens hat das DUAP keine rechtlichen und/oder finanziellen Mittel, eine stärkere funktionale Mischung zu fördern. Dies wurde am Beispiel von Jackson's Landing deutlich, wo die Büro- und Gewerbefläche vom Entwicklungsträger Lend Lease trotz Bedenken und Interventionen des DUAP von 130.000 m² auf 38.000 m² drastisch gesenkt wurde. Die geringe funktionale Mischung beider Entwicklungsgebiete führt nicht zur erwünschten Minimierung erforderlicher Wege, wie es theoretisch im "Shaping our Cities"-Programm gefordert wird. Es ist nämlich nicht gewährleistet, dass die in die Entwicklungsgebiete ziehenden Personen auch dort arbeiten oder einkaufen werden.

In Bezug auf die **soziale Mischung** zeigt sich ein ähnliches Bild, da auch der Grad sozialer Mischung sehr von den Vorstellungen des Entwicklungsträgers abhängt. Hierauf kann das DUAP zwar über das "Affordable Housing"-Programm, also die rechtlich verbindliche Verpflichtung des Entwicklungsträgers, einen Mindestanteil von 0,8 % der Gesamtgeschossfläche für einkommensschwache Haushalte zur Verfügung zu stellen, Einfluss nehmen, doch der Entwicklungsträger kann sich durch eine Kompensationszahlung in Höhe von A\$ 16 pro m² Wohn- und A\$ 23 pro m² Büro-/Gewerbefläche von dieser Verpflichtung befreien. Dies ist in Jackson's Landing geschehen, wo keine Wohnung für diesen Zweck errichtet wird, wohingegen in Balmain Cove vier Wohnungen des "Affordable-Housing"-Programms erstellt wurden. Diese umfassen mit zusammen 365 m² genau 0,8 % der Gesamtgeschossfläche des Entwicklungsgebiets. Doch selbst 0,8 % der Gesamtgeschossfläche eines Entwicklungsgebiets für einkommensschwache Haushalte stellen tatsächlich keine soziale Mischung dar. Eine weitere Einflussmöglichkeit des DUAP auf die soziale Mischung besteht in der Förderung der Diversifizierung der Wohnungsgrößen durch die Errichtung eines Mindestanteils von jeweils 20 % eines Wohnungstyps, wie Apartments, 2-Zimmer-, 3-Zimmer- und >3-Zimmer-Wohneinheiten. Zwar hat das DUAP auch hier keinerlei rechtliche Instrumente, trotzdem ist in Balmain Cove eine breite Palette von Wohneinheiten entstanden und auch in Jackson's Landing werden neben luxuriösen Großapartements mit Hafeblick auch (wenige) kleine Wohneinheiten und sogar 2½-geschossige Einfamilienhäuser entstehen.

Weiterhin wurde den **ökologischen Aspekten** im "Shaping our Cities"-Programm dadurch Rechnung getragen, dass in beiden Entwicklungsgebieten trotz hoher Bebauungsdichten ein

hoher Anteil öffentlicher Grün- und Freiflächen entstanden ist. Dieser umfasst in Jackson's Landing 36.900 m² (31,5 % des Entwicklungsgebiets bzw. 10,7 m² pro Ew.) und in Balmain Cove 16.800 m² (29,5 % des Entwicklungsgebiets bzw. 25,2 m² pro Ew.). Weiterhin ist der Schutz oder die Wiedernutzung der auf den Arealen vorhandenen (Bau-)Materialien, wie z.B. Sandstein, Oberboden etc. oder aber der konsequente Schutz vorhandener Gehölzvegetation, zu erwähnen.

Zusammenfassend lässt sich anhand beider Fallbeispiele zeigen, dass die im "Shaping our Cities"-Programm geforderte Strategie der Wiedernutzung zentrumsnaher Brachflächen konsequent umgesetzt wurde. Die funktionale und soziale Mischung beider Entwicklungsgebiete ist allerdings sehr gering. Dies ist in erster Linie von den Vorstellungen des Entwicklungsträgers und den ökonomischen Rahmenbedingungen abhängig. Das DUAP hat hier keine bzw. nur sehr geringe Möglichkeiten aktiv einzugreifen. Selbst in Masterplangebieten, für die das DUAP die Genehmigungsbehörde ist (wie in Jackson's Landing) hat das DUAP seine eigenen Strategien nicht konsequent umgesetzt und dem Entwicklungsträger viele Zugeständnisse gemacht. Hieran wird das Kernproblem der Stadtentwicklungsplanung durch das DUAP deutlich, das von fehlenden rechtlichen Instrumenten und/oder finanziellen Mitteln gekennzeichnet ist.

Über die Interpretation der Tabelle hinausgehend muss hinzugefügt werden, dass der Stadtentwicklungsplanung des DUAP auch ressortinterne (fachliche) Grenzen gesetzt sind, wobei konkret die fehlende Integration von Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung zu nennen ist. Zwar wird die Anbindung der neuen Entwicklungsgebiete an Achsen des ÖPNV gefordert, doch ist für die Verkehrsplanung ein anderes Ministerium, das Department of Transport, zuständig. Dieses führt mitunter isoliert von der Stadtentwicklungsplanung des DUAP eigene Aktivitäten durch⁶. Somit fehlen dem DUAP hier rechtliche Instrumente, um ihre Strategie, die Siedlungsentwicklung konsequent entlang der Achsen des ÖPNV auszurichten, zu verwirklichen. Konkret hierzu sollte aber auch angemerkt werden, dass das DUAP dem Entwicklungsträger in Jackson's Landing zugestehen, einen Pkw-Stellplatz pro 100 m² Wohnfläche vorzuhalten - was im Durchschnitt rund zwei private Stellplätze pro Wohneinheit bedeutet. Hierbei steht die Planungspraxis des DUAP im Widerspruch zu ihrer eigenen, eher auf die Förderung der Nutzung des ÖPNV ausgerichteten Planungsstrategie.

⁶ Ein Beispiel hierfür ist die Planung des City Cross Tunnels durch das Department of Transport. Der Bau des Verbindungstunnels zwischen dem Western Distributor (Darling Harbour) und dem Eastern Distributor (Kings Cross) wird durch die Verkürzung der Reisezeit die Attraktivität des Pkw erhöhen. Dies steht in krassm Widerspruch zur auf die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel ausgerichteten Planungsstrategie des DUAP.

3 Möglichkeiten der Übertragbarkeit auf die deutsche Stadtentwicklungsplanung

Eine Übertragbarkeit von Ansätzen der australischen Stadtentwicklungsplanung auf die deutsche ist neben der unterschiedlichen städtebaulichen Rahmenbedingungen schon deshalb schwierig, weil sich die Planungssysteme Deutschlands und Australiens grundsätzlich unterscheiden. So besitzen die deutschen Bundesländer im Gegensatz zu den australischen Bundesstaaten keine direkte Planungshoheit, sondern nur Rahmenplanungskompetenzen. Umgekehrt haben die deutschen Kommunen mehr Planungsbefugnisse als die australischen Local Government Areas. Vor diesem Hintergrund ist allerdings positiv, dass das DUAP nicht nur für die Ausarbeitung langfristiger Strategien der Stadtentwicklungsplanung zuständig ist (Rahmenplanung), sondern darüber hinaus ihre eigenen Strategien durch ihre Funktion als Genehmigungsbehörde für Masterpläne gezielt umsetzen kann. Ihre Kompetenzen und Einflussmöglichkeiten sind hier allerdings sehr eingeschränkt wie anhand der beiden Fallbeispiele dargestellt wurde.

Dafür hat das DUAP mit dem "Affordable Housing"-Programm ein rechtliches Instrument, mit dem es eine soziale Mischung auch in kleinräumigen Arealen erzielen kann, wobei allerdings anzufügen ist, dass ein Anteil von 0,8 % der Gesamtgeschossfläche für "Affordable Housing" sehr gering ist und damit keine wirkliche soziale Mischung herbeigeführt werden kann. Trotzdem stellt das "Affordable Housing"-Programm angesichts der Finanznot der öffentlichen Bauträger in Deutschland (Kommunen, Städte, Kreise etc.) einen interessanten Aspekt dar, der neben einem Beitrag zu einem höheren Grad sozialer Mischung innerhalb eines (Entwicklungs-)Gebiets bei konsequenter Umsetzung auch ein Sparpotential für Städte und Gemeinden in sich birgt, da der Entwicklungsträger zum Bau von Sozialwohnungen verpflichtet werden kann. Hier kann aus dem australischen Beispiel zumindest ein Denkansatz für die deutsche Stadtentwicklungsplanung gewonnen werden.