

Die zeitgenössischen Entwicklungen

In der Nachkriegszeit setzt im Weser-Maas-Land, genau wie in ganz Wallonien, eine Periode rascher Veränderungen ein. Die Hochebene mit ihrer fast ausschließlich landwirtschaftlichen Erscheinung reagiert auf den internationalen Kontext: Die Struktur der Heckenlandschaft ändert sich, als der einsetzende Straßentransport sowohl die Bevölkerung als auch die Wirtschaftsaktivitäten umsiedelt.

Unter Wahrung der Spuren ihrer reichen Geschichte sind die aktuellen uns bekannten Landschaften stark von dieser Dynamik geprägt. Bevor wir uns im Detail mit ihnen befassen, werden drei Entwicklungen, deren Auswirkungen das Weser-Maas-Land kennzeichnen, besonders kommentiert. Es handelt sich um die Verbindungswege, die Landwirtschaft und die kommerziellen Aktivitäten.

Die Entwicklung der Verkehrswege

Die Verkehrsinfrastruktur ist integraler Bestandteil unserer täglichen Landschaft. Über die Straßen, Bahnlinien und Wege entdecken wir unsere Umgebung, aber verändern und formen sie auch. Diese bedeutenden Transportachsen entwickelten sich entlang der Maas und der Weser, andere durchqueren die Wellung der Hochebene zwischen diesen beiden Wasserläufen.

Die Fahrt durch die Hochebene

La route Charlemagne, eine Straße der Aussichtspunkte

Die N3, *La route Charlemagne* genannt, durchquert die gesamte Landschaft von Westen nach Osten und verbindet Lüttich mit Aachen. Ihre aktuelle Trasse geht auf das 18. Jahrhundert zurück. Diese echte Hauptachse verlässt das Maastal der Hauptkammlinie folgend und bietet so zahlreiche Aussichtspunkte.



Hintergrund der IGN-Karte (1/100.000) gescannt.

Eine Straße der Stadtrandentwicklung. Das Wachstum von Lüttich führt zu einer urbanen, linearen und hybriden Entwicklung. Eine fast ununterbrochene Mauer heterogener Bauten säumt die N3 von Lüttich bis Herve, wo wirtschaftliche Aktivitäten und Siedlungen zusammenkommen und die Landschaft zubauen.

Eine Straße mit schönen Aussichten. Hinter Battice wird die Nationalstraße offener und geht allmählich in eine Achse lockerer Urbanisation über, typisch für das Ende des 20. Jahrhunderts.



Battice kennzeichnet einen Bruch, mit seinem Verkehrskreisel und seiner absteigenden Autobahnzufahrt. An dieser Stelle gelangt man in eine ländlichere Umgebung. Foto: A. Vandenberg.



Blick von der N3 auf der Höhe von Battice. Man erkennt die Autobahn E40 im Hintergrund.

Während ungefähr fünfzehn Kilometern ist die Landschaft offen und ländlich, auch wenn neue Bauten die Straße säumen und sich senkrecht entlang der Zugangswege in das Territorium drängen. Man entdeckt nun die Dörfer Thimister und Clermont. Hinter Henri-Chapelle bieten sich noch über ein paar Kilometer schöne offene Aussichten, bevor die Straße Kelmis (La Calamine) erreicht und der urbane Druck von Aachen spürbar wird.

Eine aus der Ferne sichtbare Straße. Eine Straße, gebaut auf einer Kammlinie, bietet einerseits einen Blick in die Ferne und wird andererseits auch aus der Ferne gesehen. Sie unterstreicht so den Horizont und macht ihn anfällig für jede Änderung



Tags wie auch nachts lässt sich die N3 an vielen Stellen lesen. Hier wird die Horizontlinie verstärkt durch Baumbestände und öffentliche Beleuchtung (Blick vom Friedhof von Clermont aus).

Die Autobahn Roi Baudouin, gekoppelt mit dem TGV

Die Autobahn E40 und die TGV-Bahnlinie sind Elemente jüngerer Datums, die die Hochebene durchqueren. In den sechziger Jahren ist die E40 die erste große, lineare, schnelle Achse, die das gesamte Weser-Maas-Land durchquert, um Lüttich mit Aachen in Deutschland zu verbinden. Diese Autobahn entlastet teilweise die N3. Wie so häufig prägt auch hier der Einfluss dieser Art von Infrastruktur nachhaltig die Landschaft. Heute stellt sie für über dreißigtausend Reisende eine Zugangsader zur Landschaft dar.

Heute wird diese Durchquerung der gesamten Landschaft durch die Autobahn auf 38 km, die sie gemeinsam haben, mit der Hochgeschwindigkeitstrasse des TGV verdoppelt. Die von der Autobahn geschaffene Landschaftslinie verstärkt sich nun durch eine technisch noch anspruchsvollere Bahnlinie. Sie erfordert aufgrund des Talcharakters der Region noch imposantere Bauwerke (nebenstehend, Blick von der Brücke der N627 auf Battice und Chaineux.).



Schnelle Wege, die die Landschaft neu zeichnen. Mehrere wichtige Brücken mussten gebaut werden, um die auf der Trasse vorhandenen Täler zu überwinden. Auf große Entfernung beleben diese Werke die Landschaft. Für manche stellen sie interessante und eindrucksvolle Orientierungspunkte dar.



Hier die Talbrücke der E40 und des TGV, mit Herve und dem Gewerbegebiet von Battice im Hintergrund.

Schnelle Wege, die erdrückend wirken können. Bestimmte Bauwerke zur Überquerung der Täler können erdrückend wirken, wenn man an deren Fuß mit ihrer Masse konfrontiert wird. Die Wahl der Materialien oder der Form kann allerdings die Wahrnehmung beeinflussen.



Die Überquerung des Tals in Vaux-sous-Chèvremont (Foto links) zeigt deutlich den Stempel des TGV in der nahen Landschaft. Ebenso wie das Doppelviadukt von Herve, dass der Stadt eine erhebliche Beschränkung hinsichtlich der Stadtgrenzen auferlegt (Foto rechts, mit der Talbrücke der Autobahn vor der Talbrücke des TGV im Hintergrund).

Destrukturierende Schnellwege. Die Ankunft der Autobahn und des TGV kann den Zusammenhalt bestimmter Landschaften und Dörfer verändern.



Das Dorf Elsaute wird von der Autobahn durchquert.

Radwanderwege (RAVeL) an der alten Linie 38

Ein völlig anderes Mittel, um die Hochebene zu entdecken. Die Eisenbahnlinie Nr. 38 erlaubt es, die Hochebene mit dem Rad oder zu Fuß zu durchqueren. Nachdem sie die industrielle Entwicklung der Region unterstützt hatte, wurde sie außer Dienst gestellt. Heute lebt sie in Form eines grünen Weges, integriert in das Réseau Autonome des Voies lentes de Wallonie (RAVeL) (Rad-, Wanderwegenetz), wieder auf. Die Strecke zwischen Vaux-sous-Chèvremont und Hombourg bildet einen äußerst geschätzten touristischen Nutzen für die Anlieger dar. Durch Klassifizierung der Bahntrasse als Kulturerbe entzieht sich der RAVeL dem Grundstücksdruck.

Zugang zu Landschaft und Kulturerbe. Rad- oder Wanderwege, unübertroffen zur Entdeckung der Landschaften auf alternativer Weise. Diese Strecke erlaubt es, sich eine sehr getreue Vorstellung von der Vielfalt der heutigen Landschaften auf der Hochebene zu machen, den bekannten Panoramen (das Fort von Battice, das Kreuz von Charneux), niederstämmigen Obstgärten, aktiven Industrien oder Brachland sowie Dörfern wie Froidthier, Clermont, Aubel oder Hombourg.



Sehr oft bietet der RAVeL wechselnden Aussichten. Links, ein bestelltes Feld, getüpfelt mit Kopfwedden, in der Mitte, das Dorf Froidthier und rechts der Bahnhof von Hombourg.

Die Durchquerung des Wesertals

Drei Verkehrswege für drei Landschaften

Der Fluss, die Eisenbahnlinie Nr. 37 und die N61 treffen sich im Wesertal, um sich am Fuß der Stadt Limburg wieder zu trennen. Drei Ströme (Wasser, Fahrzeuge und Züge) zeichnen sich durch unterschiedliche Merkmale aus und lassen ebenso unterschiedliche Landschaften entstehen.

An ihrer Südgrenze hat die Weser eine außergewöhnliche Naturlandschaft geformt. Sie spielte auch eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Wollindustrie, die der Stadt Verviers zum Aufschwung verhalf (siehe in Teil 3, das Agglomerationsgebiet von Verviers). An gewissen Stellen in ihrem Verlauf sorgt die Weser auch für den Reiz und die Qualität der Landschaft.

Die Eisenbahnlinie Nr.37, eingeweiht 1843, führt von Lüttich nach Aachen und verbindet Brüssel mit Deutschland. Der Bau der Bahn war ein Faktor für die industrielle Entwicklung (Transport von Arbeitskräften und Gütern) und begründete den Aufschwung bestimmter Orte an der Weser (Prayon, Pepinster...). Diese urbanen Entwicklungen sind geprägt durch die Anwesenheit der Bahnhöfe und haben dem Tal seinen industriellen Charakter verliehen, der auch heute noch wahrnehmbar ist.



Die Linie 37 stellt eine bemerkenswerte Eisenbahnkonstruktion dar, mit ihren Tunnels, Brücken und anderen Viadukten, die die Mäander der Weser überqueren. Hier kreuzt sie die N61 am Fuß von Limburg in Dolhain.

Schließlich verbindet die N61 über das Tal Lüttich mit Eupen. Sie ist heute auf einem Großteil ihrer Strecke urbanisiert. Die Gebäude sind hier von relativ geringer Höhe, und setzen sich zusammen aus Wohnhäusern der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, auf bestimmten Abschnitten aus Gruppierungen neueren Datums sowie aus Industrie- und Gewerbegebäuden. Bestimmte Elemente prägen die Landschaft stark, wie z. B. das Kasino von Chaudfontaine, der Steinbruch von Trooz... Etwas diskreter dagegen bilden einige Schlösser Orientierungspunkte in der Landschaft.



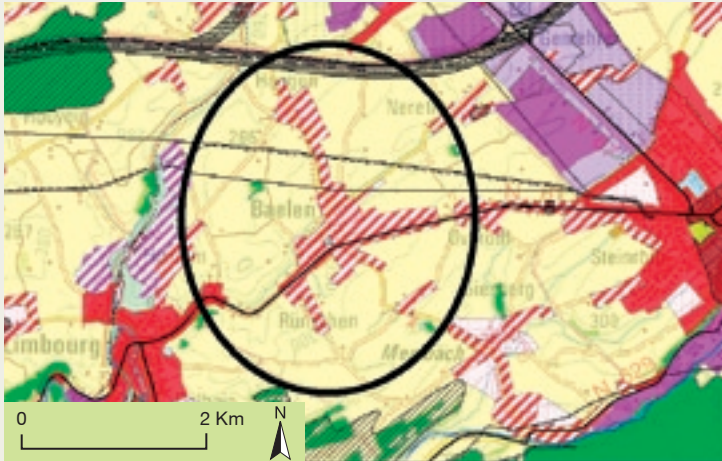
Die N61 entlang der Weser.

Die Durchfahrtsstraße von Verviers

Seit den siebziger Jahren prägt eine andere Verkehrsachse die Stadtlandschaft von Verviers, die sie entlang ihrem historischen Zentrum von Norden nach Süden durchquert: Der Abschnitt der E42 Verviers-Prüm. Die Autobahn spielt eine Rolle bei der Entwicklung der Stadtränder von Verviers und Dison, insbesondere durch den Zugang, den sie zu Gewerbe- und Wohngebieten schafft. Aber auch im Herzen der Stadt hat die Autobahn die Landschaft und die Aussichten verändert. Wir erinnern weiterhin daran, dass der Bau dieses Abschnitts die Umleitung der Weser erforderte, die seitdem nicht länger um das ehemalige Gut „Ile Adam“ herumführt.



Die Autobahn im Süden von Verviers, Blick von Lambermont aus.



Die Anordnung der Siedlungszonen in einem schmalen Band entlang der Verbindungswege begünstigen die Entwicklung der linearen Siedlung und eine ununterbrochene Urbanisierung: hier ein Auszug des Sektorplans rund um Baelen.

CPDT (2007). Quellen: Gescannte IGN-Karte (1/100.000) und Sektorplan (2006).

Dynamik und Entwicklung

Die Schließung der Landschaften durch die lineare Entwicklung der Siedlungsräume

Ob entlang der N3, der N61 oder anderer Nationalstraßen, die urbane, residenzielle und wirtschaftliche Entwicklung geht weiter. Außerdem schützt der Sektorplan nicht vor der Errichtung von Gebäuden entlang der Verkehrsachsen und so einer Form der Schließung der ländlichen Landschaften.

Und die Zukunft?

Es stellen sich Fragen bezüglich der Landschaften, die infolge der Entwicklung unserer Mobilitätsgewohnheiten entstehen. Wird beispielsweise die Inbetriebnahme des TGV, der zwischen Lüttich und Aachen keinen Halt macht, diese beiden Stadtpole stärken und so die Ausbreitung der Stadtrandbildung im Weser-Maas-Land begrenzen? Wird sich die Urbanisierung, bedingt durch die Autobahn sowie die sekundären Straßen, parallel hierzu fortsetzen?

Die Erschließung der Panoramen und Routen

Der Bau der N3 auf der Kammlinie hätte besser durchdacht sein können hinsichtlich der Wertschätzung gewisser Landschaften der Region.

Eine neue Autobahn

Am westlichen Ende des Landstrichs ist ein neuer Autobahnabschnitt geplant, der Cerexhe-Heuseux (E40) und Beaufays (E25) verbinden wird. Diese ungefähr 13 km lange Achse soll die westlichen Ausläufer des Landschaftsgebiets des unteren Wesertals und die Hügellandschaften der Weser mit ihren Zuflüssen durchqueren und wird die Landschaft, wie wir sie heute kennen, grundlegend verändern. Sie umfasst zahlreiche Baumaßnahmen, wovon die eindrucksvollste die Talbrücke über der Weser ist. Sollte sich dieses Projekt als unvermeidbar erweisen, muss bei der Planung dieser Verbindungsstrecke die Berücksichtigung landschaftlicher Aspekte, vorgesehen im Vertrag von Florenz, von einer Konzeption geleitet sein, die die durchquerten Landschaften erhält und zur Geltung bringt.

Die Intensivierung der Landwirtschaft

Strukturelle Entwicklungen

Die maximale Ausdehnung der Heckenlandschaft und der Obstgärten Ende des 19. Anfang des 20. Jahrhunderts, weicht allmählich einem Rückgang dieser Strukturen, herbeigeführt durch die Erweiterung der Industrie in der Region sowie durch externe Faktoren.

Seit den fünfziger Jahren verändert sich die Struktur der Heckenlandschaft im Weser-Maas-Land an verschiedenen Orten in immer schnellerem Tempo. Wie in anderen europäischen Agrargebieten hatten die strukturellen Entwicklungen der Landwirtschaft im 20. Jahrhundert, insbesondere unter dem Druck der gemeinsamen Agrarpolitik, erhebliche Folgen hinsichtlich der Landschaft. Der vereinfachte Handel und die pedologischen Merkmale der Region führten zu einer noch stärkeren Spezialisierung auf Milchproduktion, bis hin zur quasi Ausschließlichkeit. Intensivierung und Mechanisierung führen zu einer Vergrößerung der Betriebe und des Viehbestands. Die Produktionen von Sirup und Käse gehen zurück, während Schweinemastbetriebe zahlreicher werden.

Als indirekte Folge der Vergrößerung der Betriebe und des Viehbestands sind die Parzellen an den Grenzen der Ländereien zu weit von den Stallungen entfernt, um die Tiere ohne weiteres dorthin führen zu können - um so mehr als die Herden sehr zahlreich sind. Oft sind diese weit vom Sitz des Betriebs entfernten Weideparzellen ausschließlich bewirtschaftet durch Mähen oder Anbau von Mais. Dieser wird nachts an das Vieh verfüttert, das oft im Stall gehalten wird. So hielt die Maiskultur ihren Einzug in der Region, da sie hervorragend den neuen Bedürfnissen der Betriebe entspricht mit neuen an das Klima angepasste Sorten und ihrem subventionierten Anbau.

Die Mechanisierung der Landwirtschaft oder genauer gesagt, ihre Motorisierung, d. h., der Einsatz von motorisierter Maschinen als landwirtschaftliche Werkzeuge, ermöglichte es, den Arbeitskräftebedarf zur Bewirtschaftung eines Hektars drastisch zu vermindern und den Betrieb zu vergrößern.



Die Agrarstruktur ändert sich daher nach und nach durch die Vergrößerung der Parzellen und das damit einhergehende Verschwinden vieler Hecken und hochstämmiger Obstgärten. Die Landwirtschaftsgebäude entwickeln sich ebenfalls mit dem Umbau der traditionellen Gebäude zu Wohnbauten und dem Erscheinen neuer Strukturen (vom Typ Hangar), weiträumiger und konzeptionell völlig verschieden.



Die Mechanisierung des Melkens erlaubt es, den Viehbestand zu vergrößern. Außerdem müssen die landwirtschaftlichen Maschinen geschützt untergebracht werden. Das traditionelle Modell der Bauernhöfe aus dem 18. Jahrhundert entspricht nicht mehr den Anforderungen der entwickelten Agrikultur. Die Gebäude werden allmählich den modernen Bedürfnissen angepasst, indem Hangars und Silos hinzugebaut werden.



Bald finden die Obstgärten keinen Platz mehr in diesem Intensivierungsprozess. Zwischen 1953 und 1973 wurde das Ausreißen der Obstbäume auf verschiedene Weise subventioniert. Die Folgen im Weser-Maas-Land erscheinen uns erheblich: Allein 1972 wurden in der Provinz Lüttich neunzigtausend hochstämmige Bäume gefällt. Die hohen Prämien waren noch interessanter, weil die Bäume alt waren und nur noch Obst von minderer Qualität produzierten, die auf den internationalen Märkten nicht mehr konkurrenzfähig sind.



Umgebung von Charneux, 1955



Umgebung von Charneux, 2007

Außerdem war die Ernte eine mühsame Arbeit, die Bäume standen in Konkurrenz zur Produktion von Gras, was die Arbeit der Maschinen erschwerte. Heute sind die hochstämmigen Baumbestände alt und immer seltener; sie werden teils durch niederstämmige Bäume ersetzt.

Hier so weit das Auge reicht ein niederstämmiger Obstgarten, den Netze gegen Vögel schützen. Diese moderne Obstbaumkultur unterscheidet sich deutlich von den traditionellen Obstbäumen.



In jüngerer Zeit stellten agroökologischen Maßnahmen, eingeführt im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik zur Bekämpfung ihres Verschwindens, eine finanzielle Unterstützung zum Schutz von Hecken, Baumbeständen, Tümpeln usw. zur Verfügung. Diese Maßnahmen waren besonders im Weser-Maas-Land gefragt, das zwei bis fünf Mal mehr Bäume, Tümpel oder Kilometer an Hecken pro Hektar beherbergt, als der Rest Walloniens. Dieser Schutz konnte jedoch den Aderlass nicht völlig eindämmen.

Die Obstgärten mit zu alten, hochstämmigen Baumbeständen verschwinden weiter. Sie werden selten ersetzt.



Zur Begrenzung ihres Wachstums sowie zur Unterstützung ihrer biologische Vielfalt bedarf die Hecke ständiger Pflege. Der mechanische Schnitt, eingeführt um den Mangel an Arbeitskräften auszugleichen, kann jedoch zu Krankheiten führen, wenn er zu grob erfolgt (siehe das Auszacken auf dem Foto rechts). Die Pflanze droht abzusterben, und die Hecke kann allmählich verschwinden.





Das Ausreißen der Hecken und der Einsatz landwirtschaftlicher Maschinen lassen allmählich typische Mikroreliefs der Hügellandschaft dieser Regionen verschwinden (wie z. B. die Baumreihen unten oder die Böschungen, Hohlwege und Terrassen).

Die Agrarindustrie

Ab 1900, mit dem allmählichen Erscheinen der Hydraulikpressen und der steigenden Nachfrage in den benachbarten Städten, wird die bäuerliche Sirupproduktion von Sirupfabriken übernommen.

Später intensiviert sich die Landwirtschaft, und die Milch wird direkt an die Milch verarbeitenden Betriebe verkauft statt auf dem Bauernhof zu Käse verarbeitet zu werden. Im traditionellen System hielt jeder Hof ein paar Schweine, die die Nebenprodukte aus der Milchverarbeitung zu Käse verwerteten. Die Schweineproduktion konzentriert sich dann allmählich in einigen spezialisierten Betrieben. In Auel lässt sich eine Nahrungsmittelindustrie nieder und sichert die Verarbeitung dieser Produktion.

Diese wenigen Industrien werden allmählich von den lokalen Rohstoffen unabhängig.

Dynamik und Entwicklung

- Die Übernahme der Betriebe durch junge Landwirte gestaltet sich besonders problematisch. Die Normen in Bezug auf öffentliche Gesundheit, Verklappung und Lagerung von Gülle die von der Milchindustrie geforderten Qualitätsnormen, die Produktionsquoten (deren Kaufpreis keinen Bezug mehr zu dem realen Wert haben) und der Preis des Bodens, der in dieser Region sehr gefragt ist, stellen Kosten dar, die ein junger Landwirt, der sich selbstständig machen will, kaum leisten kann. Die verfügbaren Betriebe werden daher von Landwirten übernommen, die ihren bereits bestehenden Betrieb vergrößern wollen. Im Übrigen macht es der Druck des Umweltschutzes, der eine extensive Bewirtschaftung anstrebt, erforderlich, für die gleiche Produktion mehr Fläche zu besitzen, wodurch wiederum Terrassen gefragter werden.
- Mehrere Parameter lassen sich denken, um die Risiken der Übernahme von Agrarland zu verringern: Es besteht Nachfrage nach Land, die europäischen Subventionen sind an die Anbaufläche gekoppelt, und die agrarökonomischen Maßnahmen erlauben es, die Ländereien, die ansonsten ausgeschlossen wären, sehr extensiv und rentabel zu bewirtschaften; andererseits ist durch die Lage in der Nähe Deutschlands und der Niederlande mit deren Industrie und Infrastruktur ein starker Wettbewerb spürbar. Dieser Wettbewerb lässt den Grundstückspreis in urbanisierbaren Gebieten steigen, was zu Wertsteigerungen und folglich dem Verkauf von Grund führt.

Die Verteilung der wirtschaftlichen und kommerziellen Aktivitäten

Die Verbreitung der wirtschaftlichen Aktivitäten variiert in Raum und Zeit. Nach der vorindustriellen Periode, als sich das Handwerk auf die gesamte Landschaft verteilte, nahmen die wirtschaftlichen Aktivitäten industriellen Charakter an und verlagerten sich auf spezifische Standorte in den Tälern von Weser und Maas oder in der Nähe der Steinkohle- und Erzvorkommen.

Seit mehreren Jahrzehnten ist mit dem Rückzug der Industrie und der Entstehung der Dienstleistungsgesellschaft eine Verlagerung der wirtschaftlichen Aktivitäten in direktem Zusammenhang mit den neuen Transportverbindungen zu beobachten. Im Weser-Maas-Land zeigt sich dies im Ausbau der wirtschaftlichen Aktivitäten im ländlichen Raum nahe der Autobahn, den man vor kurzer Zeit fast aufgegeben hatte.

Oft ist es nicht die Größe des Standorts, die die Landschaft verändert, sondern vielmehr seine Lage, die Architektur oder die Farbe der Gebäude. Einige Standorte liegen auf dem Kamm einer Hochebene, andere am Abhang eines Kamms oder im Tal der Weser. Ihr Einfluss auf die Landschaft kann erheblich sein, und ihre visuelle Qualität beeinflusst die sie umgebende Landschaft.

Wirtschaftliche Aktivitäten, angesiedelt auf dem Kamm

Auf der Terrasse des Hauptkamms der Landschaft entwickelt sich seit den siebziger Jahren auf einer Fläche von 112 ha ein ausgedehntes Gewerbegebiet.



In Battice sind die Gebäude der Glasfaserfabrik am besten wahrnehmbar. Gelegen auf dem Gipfel der Hochebene sind sie von verschiedenen Stellen aus sichtbar.

Die Müllhalde des Unternehmens bildet einen weißen Fleck in der Landschaft, den so genannten „Gletscher von Bollard“.



Wirtschaftliche Aktivitäten, angesiedelt auf den Hängen

Zwei recht große Gewerbegebiete (Petit Rechain/Chaineux, Les Plénesses) sind am Rand des Kamms nahe der N3 und dem Autobahnkreuz von Battice angesiedelt. Durch ihre Lage und ihre unmittelbare Umgebung sind sie in der Landschaft wenig präsent. Am Rand der Autobahn E40 erstreckt sich auf 50 ha das Gewerbegebiet von Barchon/Blégny.



Das 75 ha große Gewerbegebiet von Petit Rechain/Chaineux liegt am Kamrand und ist von der N3 aus sichtbar..



Das Gewerbegebiet von Barchon/Blégny liegt an der Autobahn E40. Es hat starken Einfluss auf das Landschaftsbild. Am auffälligsten ist eine Kühlhalle, die aus bestimmten Winkeln auf mehr als fünf Kilometer sichtbar ist. Die Suche nach einem kompakten Ausmaß und geringem Einfluss auf den Boden tendiert bei diesem Gebäudetyp dazu, Profile von großer Höhe zu produzieren. Die Wiederausbreitung des Industriebeckens von Lüttich in die Logistikaktivitäten birgt das Risiko, dass eine Vielzahl von Bauten dieses Typs entsteht. Es kommt also darauf an, eine Überlegungen für alle entstehenden Landschaften anzustellen.

Die wirtschaftlichen Aktivitäten angesiedelt auf den Hochebenen

Einige Gewerbegebiete sind auch auf Hochebenen angesiedelt, wie z. B. Raeren, Eupen, Welkenraedt oder Plombières, angebunden an den Güterbahnhof von Montzen.

Einige der Gewerbegebiete sind durch die Vegetation und wegen der geringen Höhe der Gebäude weniger wahrnehmbar. Im Sommer erkennt man hier auf einem Spazierweg kaum das Gewerbegebiet von Rovert (in Raeren).



In Aubel bildet das auf Nahrungsmittel spezialisierte Gewerbegebiet eine bebaute Einheit, die neben dem Dorf angesiedelt ist. Aufgrund von Farbgebung und Ausmaß sind diese Gebäude von vielen Punkten aus deutlich sichtbar. Der wirtschaftliche Erfolg dieser Gewerbeaktivitäten steht in direktem Zusammenhang mit der Geschichte von Aubel, das seine Position als regionales Zentrum durch die Entwicklung spezifischer Aktivitäten konsolidiert hat: Sirupfabrik, Cidrekellerei und Verarbeitung von Schweineprodukten.

Die wirtschaftlichen Aktivitäten, angesiedelt im Wesertal

Das Wesertal beherbergt verschiedene Wirtschaftsaktivitäten auf kleinen und mittelgroßen Flächen, oft gelegen in der Nähe eines Wasserlaufs oder auf einer Terrasse. Die wichtigsten Gewerbebezonen liegen an der Peripherie von Verviers und Eupen. Andere haben sich an der Peripherie von Gemeinden wie Pepinster, Goé oder Dolhain niedergelassen. Auch im Tal findet man viele isolierte Gebäude, die sich entlang der Flussachse verteilen.



Der Standort der Kabelfabrik von Eupen im Talgrund ist an verschiedenen Stellen sichtbar. Seine Ansiedlung entlang der Weser geht zurück auf die Entwicklung der Textilindustrie des 19. Jahrhunderts.

Die kommerziellen Aktivitäten, angesiedelt an den Eingängen von Städten und Dörfern

Die wirtschaftliche Entwicklung der Region misst sich auch an der Vielzahl kommerzieller Gebäude entlang der Straßenachsen. Besonders Eupen, Aubel, Herve und Verviers sind von diesem in Wallonien und darüber hinaus verbreiteten Phänomen betroffen.

Tankstellen, Garagen, Supermärkte und Reklameschilder tauchen entlang der Straße auf. Nach und nach werden die Städte und Dörfer durch diese Bänder von Geschäften verbunden, die für den Autofahrer, der in eine Stadt hinein fährt oder sie wieder verlässt, neue Zeichen setzen (wie hier in Eupen).



Dynamik und Entwicklung

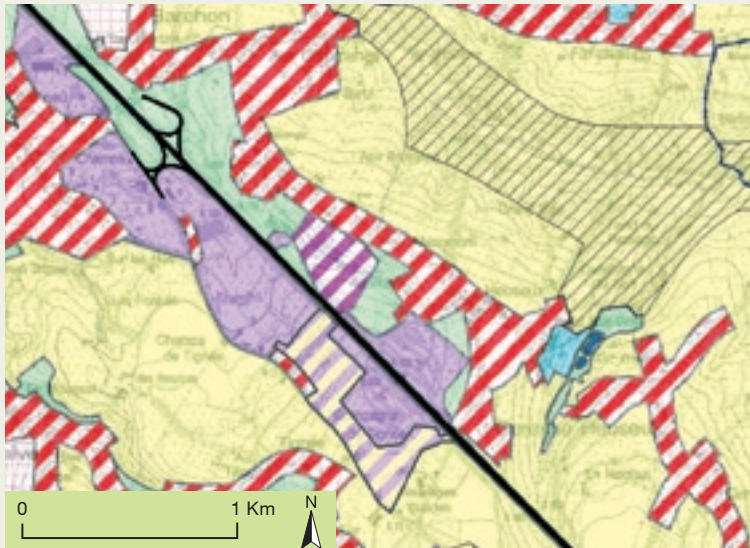
Man beobachtet die verstärkte Präsenz der Gewerbegebiete durch deren Verdichtung und Neuanlage

In den existierenden Gewerbegebieten ist nicht mehr viel Platz verfügbar. Um die Nachfrage zu befriedigen, müssen sich die Industrie- und Handelszonen vergrößern oder neue Standorte finden. Erweiterungen sind realisierbar über die Verdichtung noch nicht ausgelasteter existierender Gewerbegebiete. Neue Standorte könnten beispielsweise über die konzertierten kommunalen Ausbazonen (ZACC) oder als letzten Ausweg durch eine Überarbeitung des Sektorplans erschlossen werden.

Die Einrichtung derartiger Gebiete erfordert besondere Sorgfalt, um die Strukturen der Landschaft nicht zu zerstören.










Das Gewerbegebiet von Plénesses, dessen Gebäude aussehen wie Schuhschachteln, ist durch seine Lage unterhalb der Kammlinie, der die N3 folgt, kaum sichtbar. Beinahe 85 ha an Grundstücken sind noch nicht besetzt. Durch ihre Bebauung wird sich das aktuelle Landschaftsbild zweifellos ändern.



Eine Überarbeitung des Sektorplans betrifft das Gewerbegebiet von Barchon und sieht eine Erweiterung des aktuellen Standorts in Soumagne-Blegny vor. Die optische Auswirkung ist vor allem für die Bewohner im Südwesten des zukünftigen Standorts wahrnehmbar.

CPDT (2007). Quelle: Gescannte IGN-Karte (1/10.000) und Sektorplan (2006).

-  Darstellung der Erweiterung der ZAE
-  Siedlung mit ländlichem Charakter
-  Landwirtschaft
-  Gemischte Wirtschaftsaktivitäten
-  Abbau
-  Grünflächen
-  Öffentliche Dienste und Gemeindeeinrichtungen

Neubestimmung besetzter und stillgelegter Standorte

Allgemein muss der Anlage neuer oder der Überarbeitung existierender Gewerbegebiete viel Aufmerksamkeit geschenkt werden, wie hier in Prayon wo ein Projekt läuft, das eine Intervention am Standort vorsieht zur Verbesserung seiner landschaftlichen Qualität, seine Anbindung an die Weser zu optimieren und die Verbindung mit der Nationalstraße zu überarbeiten.

Die vollständige oder teilweise Neubestimmung von Standorten bedeutet auch eine einmalige Gelegenheit, das historische, natürliche und landschaftliche Erbe hervorzuheben.