

Höchste Zeit für den Blick aufs Ganze – und entsprechendes Handeln



Thomas Kiwitt

„Großstädte“ gelten als Leistungsträger der gesellschaftlichen Entwicklung – in Bezug auf Innovation und Wertschöpfung ebenso wie hinsichtlich Bildung, Kultur und Konsum. Hier liegen die Naben der Mobilitätsinfrastruktur, Schaltstellen der Verwaltung und Headquarters der Konzerne. Gemeint sind damit jedoch nicht unbedingt die administrativen Einheiten mit ihren (meist zu-

fälligen) Gemarkungsgrenzen. So befindet sich die Deutsche Börse in Eschborn, die Baustelle des Hauptstadtflughafens liegt im Brandenburgischen, der Bosch-Campus für Forschung und Vorausbildung in Renningen und das Entwicklungszentrum der Firma Porsche gar in Weissach – Gemeinden mit bestenfalls 20.000 Einwohnern. Allerdings dürfte keiner dieser Standorte unabhängig vom jeweiligen räumlichen Kontext gewählt worden sein: Ausschlaggebend ist letztlich die Erreichbarkeit urbaner Einrichtungen, weniger die postalische Zuordnung zu einer bestimmten Ortslage. Dieses überörtliche Geflecht funktionaler Beziehungen – die Agglomeration – steht im Mittelpunkt des vorliegenden Heftes. Die „Flughöhe“ der Beiträge erlaubt dabei einen Blick auf jene Ebene, die für die Bewältigung zentraler Herausforderungen maßgeblich ist.

Die Region wird die Stadt

In den prosperierenden Teilen der Republik (und so auch in den nachfolgend dargestellten Räumen) kann dem Mangel an bezahlbarem Wohnraum in den Kernstädten schon jetzt nicht abgeholfen werden. Andererseits werden die notwendigen Zuwanderer zum Ausgleich der demografischen Lücke nach Zuruhesetzung der geburtenstarken Jahrgänge nur hier erfolgreich angeworben werden können: Es sind die Großstädte, die mit ihrer Ausstattung und internationalen Sichtbarkeit die notwendige Anziehungskraft entfalten. Die Bereitstellung von Wohnraum und begleitender Infrastruktur muss daher ebenso überörtlich organisiert werden wie die Unterstützung bei der Integration der Neubürger. Stadtentwicklung muss das Umland integrieren – die Region wird die Stadt. Auch die Mobilitätswende ist letztlich nicht mit Elektrorollern in Fußgängerzonen zu bewerkstelligen. Schon die durchschnittliche Pendlerdistanz von rund 15 km zeigt, dass hier Lösungen im Stadt-Umland-Verbund erforderlich sind. Gleichmaßen gilt dies auch für die Anpassung an die Folgen des Klimawandels

oder die Sicherung der Biodiversität, denn Kaltluft, Hochwasser und Wildtierkorridore verlaufen unabhängig von administrativen Zuständigkeiten und brauchen daher großräumige Lösungen. Nachhaltigkeit und damit auch Wettbewerbsfähigkeit lassen sich nicht im kleinen Karo der Kirchturmpolitik erreichen.

Die „Europäische Stadt“ vollständig denken

Die Aufgabenstellung ist also klar umrissen und eine adäquate Lösung im Interesse aller, denn letztlich werden in den Agglomerationen auch jene Mittel erwirtschaftet, die den Ausgleich räumlicher Defizite im Rahmen der Kohäsionspolitik überhaupt erst ermöglichen. Gut funktionierende Verdichtungsräume sind daher auch ein zentrales Element bei der angestrebten Herstellung „gleichwertiger Lebensverhältnisse“. Längst liegen die funktionalen Bezüge zwischen Stadt und Umland als „Functional Urban Areas“ europäischen Statistiken zur Raumbewertung zugrunde. Jenseits analytischer Betrachtungen befassen sich unterschiedliche Kooperationen mit der Entwicklung von Zukunftsstrategien – von freiwilligen Zusammenschlüssen bis hin zu Stadtkreisen, Städtereionen oder Verbänden mit direkt gewählten „Regionalparlamenten“.

Unabhängig von der Organisationsform kommt es jedoch auf die tatsächlichen Gestaltungsmöglichkeiten an. Im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft soll im Herbst 2020 die „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ fortgeschrieben werden und wie sich abzeichnet, dabei auch die regionale Integration hervorgehoben werden – so wie schon in der griechischen Antike die „Polis“ als Einheit von Stadt und Umland galt. Es ist unbedingt anzustreben, dass diesem Grundsatzpapier geeignete Instrumentarien zur Umsetzung beigelegt werden. Von Mitteln für den Infrastrukturausbau, Maßnahmen zur Beschleunigung von Vorhaben, der Vereinfachung von Verfahren zur Baulandbereitstellung, Regelungen zum interkommunalen Ausgleich von Nutzen und Lasten usw. Die Liste ist lang – und wird durch die nachfolgenden Beiträge wohl noch länger. Viel Spaß bei der Lektüre und bleibende Eindrücke aus der regionalen Perspektive wünscht Ihnen

Thomas Kiwitt

Leitender Technischer Direktor für den Bereich Planung,
Verband Region Stuttgart