

ELMAR ZEPF

Der Kernbereich des Mittleren Neckarraumes

Der Begriff des „Kernbereichs“ wird in der Stadt- und Regionalplanung sehr häufig verwandt. Da über die Definition des Begriffs weder in der Wissenschaft noch in der Planer-Praxis Einmütigkeit herrscht, wird er unterschiedlich interpretiert. Er wird daher hier als Kernbereich des „Mittleren Neckarraumes“ verstanden und umfaßt etwa den Raum innerhalb der Mittelzentren Böblingen/Sindelfingen, Leonberg, Ludwigsburg, Waiblingen, Eßlingen am Neckar und Nürtingen.

Die Mitte dieses Kernbereichs bildet die Stadt Stuttgart, die im zentralörtlichen Geflecht der beschriebenen umliegenden Städte ebenfalls mittelzentrale Bedeutung be-

sitzt. Darüberhinaus ist sie Landeshauptstadt und besitzt die Funktion eines Oberzentrums.

Der „Mittlere Neckarraum“ gehört zu den Verdichtungsräumen der Bundesrepublik und stand mehrere Jahre in der Schnelligkeit des Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums an der Spitze aller Verdichtungsräume. Diese Entwicklung des Raumes erhielt ihre Impulse von der Stadt Stuttgart, die wiederum unter den Großstädten den höchsten Anteil der Industrialisierung an der gesamten Wirtschaft aufweist.

In den Jahren nach dem Kriege griff das rasche Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft in die Nachbarge-

meinden und -räume über, bis zu Beginn der sechziger Jahre der Ring der Gemeinden um Stuttgart sehr stark zunahm und die Bevölkerung in den politischen Grenzen der Stadt schrumpfte.

Dies ist eine Erscheinung, die in den meisten Großstädten festzustellen ist. Sie hängt mit der abnehmenden Aufnahmekapazität der Kernstädte zusammen, die sehr wesentlich von dem knappen und teuren werdenden Boden bestimmt ist.

Die beschriebenen Funktionen und Entwicklungen haben zu einer Situation geführt, die entwicklungspolitische Probleme hervorbrachte, wie man sie bis jetzt noch nicht kannte. Im folgenden sollen die räumlichen Aspekte dieser Probleme skizziert werden.

Wenn man von übergeordneten, z. B. von landesplanerischen Gesichtspunkten ausgeht, so steht für den Kernbereich die Funktion der Landeshauptstadt im Mittelpunkt des Interesses. Es kann hier nicht mehr nur die Stadt Stuttgart genannt werden, da die Verflechtungen mit den Nachbargemeinden so eng sind und die Funktionserfüllung für die Zukunft von diesen Verflechtungen abhängig ist.

Die räumlichen Konsequenzen der Funktion einer Landeshauptstadt und darüberhinaus jeder zentralörtlichen Funktion ergeben sich besonders im Bereich der Infrastruktur. Die übrigen besiedelten Flächen und die freie Landschaft werden zwar sehr stark von der Infrastruktur beeinflusst, sie sind zunächst jedoch nur mittelbar berührt.

Man kann aus verschiedenen Gründen der Meinung sein, eine „reine Infrastrukturlandschaft“ würde weder der Funktionserfüllung noch den die Funktion ausführenden Menschen gerecht. Würde man im Kernbereich von der weiteren Ausweisung von Wohngebieten absehen, so müßten die Menschen, die die Dienstleistungen wahrnehmen, unzumutbare Pendelwege in Kauf nehmen. Hinzu kommen soziologische, sozialpsychologische und andere Probleme.

Genausowenig kann darauf verzichtet werden, Teile der freien Landschaft im Kernbereich zu erhalten oder neu auszuweisen. Sie sind für die Naherholung unbedingt erforderlich. Sie tragen zur Regeneration von Luft und Wasser bei. Auch hier können z. B. psychologische Erfordernisse wie die Notwendigkeit eines Wechselspiels zwischen besiedelter und freier Landschaft das Ziel unterstützen.

Die entscheidenden Probleme des Kernbereichs ergeben sich aufgrund der bestehenden oder angestrebten Funktion im Bereich der Infrastruktur. Sie umfaßt das Bildungs- und Gesundheitswesen, die Verwaltung und andere öffentliche Einrichtungen des Gemeinbedarfs, das Verkehrswesen, die Spiel-, Sport- und Grünanlagen, die Wasserversorgung und die Abwasserbeseitigung, Strom- und Gasversorgung und die Abfallbeseitigung. Wenn man von der hierarchisch obersten Stufe des zentralörtlichen Systems ausgeht, interessieren insbesondere die ersten vier Kategorien (Bildung, Gesundheit, Verwaltung und Verkehr).

Oberzentrum und gleichzeitig Landeshauptstadt verlangen hochqualifizierte Einrichtungen im Bildungswesen und im kulturellen Leben. Sie haben einen sehr großen Einzugsbereich. Das gleiche gilt für die Spezialeinrichtungen

des Gesundheitswesens. Der Einzugsbereich eines großen Teils der öffentlichen Verwaltung geht noch weit darüber hinaus; er umfaßt das ganze Land. Aus den großen Einzugsbereichen resultiert die Notwendigkeit von Zugangsmöglichkeiten, die einen im Vergleich zu anderen Oberzentren vielfach stärkeren Verkehrsfluß erzeugen.

Zwangsläufig erfolgt also eine starke Bündelung von Bildungs-, Gesundheits- und Verwaltungseinrichtungen, die mit einem hohen Grad an Erschließung gekoppelt ist. Während nun die ersteren Bereiche stark immissionsempfindlich sind, so sind die Verkehrsanlagen meist stark emittierend. Von diesen gehen wesentliche Anteile der gesamten Lärmbelästigung und Luftverseuchung aus. Solange die hierbei entstehenden Umweltschäden durch technologische Neuerungen noch nicht behoben sind, haben wir es mit schwer lösbaren Zielkonflikten zu tun.

Diese Zielkonflikte lassen sich bei Neuplanungen leichter lösen als in Verdichtungsräumen. Auf der grünen Wiese können Sicherheitsstreifen, Schutzpflanzungen etc. vorgesehen werden, während dies in bestehenden Großstädten oft einen finanziell kaum realisierbaren Aufwand bedeutet.

Bis jetzt wurden jedoch nur die Probleme der „reinen Infrastrukturlandschaft“ betrachtet. Wenn man davon ausgeht, daß eine Vermischung mit Wohn- und Gewerbegebieten gegeben oder geboten ist, vergrößern sich die Verkehrsprobleme. Es entstehen durch die Gewerbegebiete evt. neue Emissions-Quellen und neue immissionsempfindliche Anlagen durch die Wohngebiete; wobei die Wohngebiete durch den Hausbrand aber auch stark emittieren.

Ein weiteres Problem entsteht durch die klimatische Veränderung. Der Zwang zur Bündelung von Infrastruktureinrichtungen und die auch damit verbundenen hohen Bodenpreise, haben es bis jetzt nicht erlaubt, in den Innenstädten der Verdichtungsgebiete große Flächen an freier Landschaft oder auch nur genügend Parkanlagen vorzusehen. Im Gegenteil hat die Entwicklung dazu geführt, daß die größten Flächen betoniert und die Oberfläche an Stein durch die Hochhäuser noch vervielfacht wurde. Das hat z. B. bewirkt, daß die heutigen Durchschnittstemperaturen in den Großstädten um 3° bis 8° höher liegen als in Kleinstädten.

Mit den steigenden Ansprüchen der Bevölkerung an die öffentlichen Leistungen steigen auch die Anforderungen an die nicht-profitablen Serviceleistungen. Die hochspezialisierten Einrichtungen des Gesundheitswesens verlangen eine große Anzahl von Bediensteten. Da die Krankenschwester mit ihrem Gehalt gegen die Mietpreise der City nicht aufkommt, muß die öffentliche Hand den Unterschied bezahlen. So steht einer großen Zahl von konkurrenzfähigen Institutionen ein Heer von nicht konkurrenzfähigen Erwerbspersonen gegenüber, die im Kernbereich untergebracht werden müssen.

Zur Lösung der Probleme im Kernbereich versuchen Stadt- und Landesplanung mit entsprechenden Maßnahmen beizutragen. Die Planer sind sich darin einig, daß die besonders in den letzten zwei Jahrzehnten abzulesende ringförmige Entwicklung um die Innenstadt die Probleme

vergrößert. Es besteht dabei die Gefahr, daß noch verbliebene Grünzüge, die teilweise noch bis zur City reichen, überbaut werden. Weiter verlangt eine ringförmige Verdichtung eine Flächenerschließung durch den Verkehr. Demgegenüber sprechen viele Anzeichen dafür, daß der künftige Verkehr nur schienengebunden, d. h. linear, zu bewältigen ist.

In den Entwürfen des Landesentwicklungsplanes für Baden-Württemberg und des Gebietsentwicklungsplanes für den Mittleren Neckarraum ist daher als Ordnungs- und Entwicklungselement das System der Entwicklungsachsen konzipiert. Deren Verwirklichung bedeutet eine Verdichtung von Bevölkerung und Wirtschaft an den traditionell entstandenen großen Verkehrssträngen des Raumes. Die Entwicklungsachsen erlauben eine großräumig lineare Verkehrserschließung und die Verhinderung von Verdichtung in den Räumen zwischen den Achsen.

Da zumindest psychologisch mit der Zugehörigkeit zu den Entwicklungsachsen ein positives, dynamisches Image verbunden wird, möchte fast jede Gemeinde innerhalb der Entwicklungsachse liegen. Dies kann sich unter dem zunehmenden Bewußtsein der Umweltschäden relativ rasch verändern. Nicht so schnell verändern wird sich die Vermutung, daß vom Staat mehr finanzielle Hilfen in den Entwicklungsachsen als außerhalb gegeben werden.

Die aus Gründen der Erholung und nach den ökologischen Erfordernissen für den Gesamttraum unbedingt erforderlichen Räume außerhalb der Entwicklungsachsen sind daher durch vielseitige Interessen immer wieder in Gefahr, besiedelt zu werden. Diese Interessen sind aus lokaler Sicht legitim und verständlich. Sie müssen jedoch, wenn übergeordnete Planung nicht zur Farce werden soll, zurückstehen oder zurückgedrängt werden.

Als Beispiel für den Kernbereich des Mittleren Neckarraumes mag hier der „Schurwald“ stehen. Er ist eines der wenigen großen, zusammenhängenden Gebiete mit Erholungscharakter, die bis an den Kern des Verdichtungsraumes heranreichen. Hier werden Zielkonflikte aus lokalen Interessen und übergeordneten Gesichtspunkten sehr deutlich. Als Wohngebiet ist dieser Raum für die Arbeitsplätze der ihn umgebenden Entwicklungsachsen nahezu ideal. Würde man dem Drang, dort zu bauen, nachgeben, träte eine weitere ringförmige Verdichtung ein. Außerdem befände man sich in zwanzig Jahren, wenn diese Flächen auch verdichtet sein würden, genau wieder in derselben Situation wie heute. Darüberhinaus – und das ist das entscheidende Argument – wäre einer der wenigen Freiräume innerhalb des Kernbereichs für immer verloren.

Die heute dort bauenden Menschen würden sich mit Recht in zwanzig Jahren darüber beklagen, daß keine Naherholungsmöglichkeiten mehr vorhanden sind und daß die letzten Regenerationsflächen für Wasser und Luft aufgegeben wurden. Es würde ihnen genauso ergehen wie den Menschen, die vor zehn Jahren unter den Luftschneisen des Flughafens Stuttgart-Echterdingen gebaut haben und sich heute über den Fluglärm beklagen.

Mit dem Flughafen ist ein weiterer Raum innerhalb des Kernbereiches angesprochen, der ein Problemgebiet mit

vielen Zielkonflikten darstellt. Der Flughafen Stuttgart-Echterdingen liegt inmitten des „Filderraumes“, der zu den Gebieten in Baden-Württemberg gehört, die die besten landwirtschaftlichen Böden aufweisen. Der landwirtschaftliche Charakter der Fildern ging in den Nachkriegsjahren zum größten Teil verloren. Das liegt daran, daß der Bevölkerungsdruck trotz der nicht gerade besten Verkehrserschließung des Raumes, aber aufgrund der geringen Entfernung zur Innenstadt Stuttgart, nicht mehr aufzuhalten war.

Der Raum besitzt außerdem sehr günstige Voraussetzungen für die Naherholung. Durch das bewegte Gelände, die Randwaldlagen und die bekannten Restaurants ist er heute schon sehr stark besucht. Die Fragen der Erholungslandschaft, der möglichen Wohnlandschaft und der landwirtschaftlichen Nutzung werden überdeckt von dem Standort und den Auswirkungen des Landesflughafens. Aufgrund geringer Ausdehnungsmöglichkeiten und starker Lärmbelästigung der umliegenden Wohn- und Arbeitsplätze wird seit Jahren die Verlegung des Flughafens in einen nicht dichtbesiedelten Landesteil diskutiert.

Die gesamte Entwicklungspolitik übergeordneter und lokaler Natur wird durch diese vielfachen Zielkonflikte gehemmt oder belastet. Der Flughafen selbst ist nicht in der Lage, für die Zukunft zu planen und Erweiterungen vorzubereiten. Die Gemeinden wissen nicht, ob und welche Baugebiete sie ausweisen können. Bestimmte Industrien fühlen sich durch den Flughafenstandort angezogen. Sie können sich nicht ansiedeln, weil sie nicht wissen, ob der Flughafen verlegt wird. Das Verkehrssystem muß natürlich anders geplant sein, wenn es auch einen Flughafen bedienen soll oder wenn es zur Erschließung eines Naherholungsgebietes dient.

Nach Schuld oder Verursachern zu fragen bringt der Lösung nicht näher. Ein vielschichtiger Entscheidungsprozeß, der für den ganzen Kernbereich bezeichnend ist, wird hier unumgänglich sein. Dies setzt einen hohen Grad von Informiertheit aller Betroffenen und den Einsatz der verfügbaren Entscheidungshilfen voraus. An beiden Voraussetzungen fehlt es heute.

Je vielschichtiger das Problem ist, desto mehr müssen diese Voraussetzungen geschaffen werden. Das übergeordnete Prinzip der linearen Strukturen mit all den ökologischen und infrastrukturellen Implikationen und den sich daraus ergebenden Vor- und Nachteilen ist in der Öffentlichkeit nicht durchsichtig geworden. Um es verständlich zu machen, hätte man natürlich auch entsprechende Alternativen aufzeigen müssen.

Wir sind mit der Ableitung der Funktion des Kernbereichs von der Theorie der Zentralen Orte ausgegangen. Selbst die damit argumentierenden Planer wissen zu einem großen Teil gar nicht mehr, welches Modell der Idee *Christallers* zugrunde. Die Diskussion hat sich mehr und mehr auf ein Jonglieren mit dem Datenmaterial sogenannter zentralörtlicher Kriterien beschränkt. Wissenschaftler, die sich mit den theoretischen Grundlagen der Planung beschäftigen, leben in einer anderen Welt als der praktische Planer. Moderne Entscheidungshilfen, die

aus einer fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis entstehen müßten, sind kaum vorhanden.

Probleme liegen daher nicht nur im Raum selbst, sondern auch in der Planung zur Lösung dieser Probleme. Sie beginnen beim Instrumentarium, das notwendig ist, und enden bei den Mitteln der Realisierung. Von den finan-

ziellen Möglichkeiten ist hier an anderer Stelle die Rede. Eine ähnliche Bedeutung haben die Fragen der Verwaltungsreform. Es ist zu hoffen, daß mit der in Gang befindlichen Diskussion zur Verwaltungsreform auch die Einsicht in die Notwendigkeit übergeordneter Zielsetzungen wächst.