Kleine Stellungnahme zum Beitrag Dr. Harald Kegler, Christiane Rhede-Bauers „Ein Museum der Raumordnung“, PLANERIN 3/2015, S. 42–43

In diesem Punkt haben Harald Kegler und Christiane Rhede-Bauers ohne Zweifel Recht: Viele Studierende, gleich welcher speziellen Disziplin, haben nie etwas von Raumplanung und ihrer gesellschaftlichen Wirkung erfahren. Das Thema gehört in alle planungsrelevanten Studiengänge, in die Politik und ins Bewusstsein aller politisch handelnden Bürger. Und auch das ist richtig, dass die Wirkung von Raumordnung, bemerkt oder unbemerkt, meist unterschätzt wird.

Ich frage mich aber, ob das einen Sinn macht – ein Museum für Raumordnung. Ein Geschichts-Aufbewahrungs-, Dokumentations- und Vermittlungsort. Ob nicht die Verankerung in den Info-Medien, in der Fachliteratur und vor allem an den Hochschulen und Schulen (!) effektiver wäre. Für Letzteres gibt's sogar Beispiele: Meine Tochter hat vor etlichen Jahren ihre Abi-Prüfung in Geografie mit einem Thema über Raumordnung absolviert: Die Randstad in den Niederlanden. (Und sie hat bestanden.) Wenn es ein Planungsmuseum gäbe, müsste das die wesentlichen planerischen Eingriffe in das Gesellschaftssystem, in Stadt und Land umfassen; die spielen sich mal auf der internationalen, nationalen, regionalen oder auf der örtlichen Ebene ab. Wenn Standorte bestimmt oder verlagert werden, passiert Raumplanung – egal, ob an Planungstischen, in Parlamenten oder doch meistens in den Konzernen.

So sehr ich mich auch schon mit der aggressiven Raum- und Planungspolitik des NS-Regimes oder auch mit den städtebaulichen Strategien des italienischen Faschismus befasst habe und die eindeutigen und im Gesamtkontext brutalen Zielsetzungen bestätigen kann, halte ich dennoch die, vielleicht nur im ersten Moment oder nur exemplarisch genannte (?), geschichtliche Fixierung auf die NS-Planung einerseits und die „Geburtsstunde“ einer verantwortungsbewussten Raumplanung in den 20er Jahren (Gustav Langen) für viel zu eng. Geschichte der Raumplanung umfasst viel mehr. Die phantastischen Neuen Städte der Griechen oder die imperialistisch gedachten der Römer sind doch anschauliches Beweismaterial, wie Raumordnung und Stadtplanung zu politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Impulsen geworden sind. Um die Wucht der Wirkung zu demonstrieren, sind auch 2000 Jahre nicht zu viel. Und um gleich ein paar zeitgeschichtliche Sprünge zu machen: Was ist mit St. Petersburg, der neuen Stadt im Niemandsland, was ist mit Philadelphia, der klassischen Stadtplanung von 1682 oder den New Towns in England und den USA – sie alle waren Instrumente der Raumordnung. Und was ist mit Hoyerswerda? Und was ist mit Weimar, mit den städtebaulichen Gauhauptstadt-Ambitionen im Dritten Reich, mit der Umwertung des Gauforums zum Karl-Marx-Platz in der DDR-Zeit und der vorsätzlich begon-

nenen Entbürgerlichung der ursprünglich verträumten Goethe- und Schiller-Stadt hin zu einer Industriestadt?

Es gibt schon eine ganze Menge Literatur dazu. Manchmal nicht genügend aufbereitet und lesbar für Stadtplaner, Architekten und interessierte Bürger, nicht interessant genug dargestellt für junge Leute. Ich denke, die wären sonst schon interessiert. Ich werde wie bisher am Thema dranbleiben. Und so auch Dr. Kegler und seine Kassler Kolleginnen unterstützen. Aber, bitte, nicht wieder ein neues Museum. Obwohl – der Standort wäre sicher raumplanerisch relevant.

Prof. Peter Lammert, Architekt/Stadtplaner SRL

Diskussionsbeitrag zum Artikel von Jochen Hanisch „Zukunft der Planung – Zur Wiedergewinnung des Politischen über die deregulierte Ökonomie“, PLANERIN 3/15, S. 35–36

Am Beispiel von städtebaulichen Großprojekten in Hamburg verdeutlicht Jochen Hanisch, dass „dringender Planungs- und Regulationsbedarf“ (S. 36) besteht.

Mit weiteren Beispielen möchte ich sein Anliegen bestärken:

Die Straßengüter- und -personenverkehren verursachen hohe externe Kosten, die die Allgemeinheit zu tragen hat. Die EU-Kommission ließ eine umfangreiche Untersuchung erstellen, die für Deutschland die externen Kosten des Straßenverkehrs mit 121 Mrd. € pro Jahr bezifferte (INFRAS, IWW 2004). Das ist etwa doppelt so viel, wie die Abgaben des Straßenverkehrs (Mineralöl- und Kfz-Steuer, Lkw-Abgabe) pro Jahr betragen. Dies zum Vergleich. Würde nur ein Teil der externen Kosten den Verursachern (etwa durch Erweiterung der Lkw-Maut, Erhöhung der Treibstoffsteuer etc.) angelastet, also durch Anwendung marktwirtschaftlicher Prinzipien, auf die die Befürworter einer „Freien Marktwirtschaft“ i. a. pochen, wäre eine deutliche Dämpfung der aufgeblähten Güterverkehre zu erwarten.

Auch Raumordnung/Siedlungsstrukturentwicklung könnte einen positiven Beitrag zu einer nachhaltigen Klimawandel bezogenen Entwicklung leisten. In erster Linie durch Verhindern weiterer disperser, Autoverkehr bezogener Siedlungsausbreitung. Das erfordert boden- und planungsrechtlicher sowie finanzpolitischer Regulierungen, z. B. einer Flächenverbrauchsabgabe auf neues Bauland, planerischer Siedlungsrandbegrenzung, Wirtschaftsförderung nur noch auf Standorte der Innenentwicklung gewährend.

Statt Siedlungsausbreitung sollte eine „Urbanisierung“ der „Zwischenstadt“ (zumindest durch punktförmige Umgestaltungen) gefördert werden.

Dr.-Ing. Dieter Apel, Stadt- u. Verkehrsplaner, SRL, lebt und arbeitet in Hannover