

Für „Metropol-Ergänzungsräume“

Dr. Ing. Dietrich Pernice, Beigeordneter a. D. DASL. Architektur + Stadtplanung

Häufig wird in den Medien und von Politikern die Klage erhoben, die Mieten und Grundstückspreise seien zu hoch, es gäbe aber zu wenig Bauland, um für mehr Angebot zu sorgen. Bereits vor Jahren meinte indes der bereits verstorbene Stadtplaner Albert Speer junior, in den Großstädten sei noch viel Luft für Neubauten. Ist jedoch solche höhere Dichte durch neue Bebauungspläne begrüßenswert? Ich möchte dem widersprechen.

Ich frage: Was sind die Gründe für die Preissteigerungen gerade in Ballungsregionen, nachdem die „Mietpreisbremse wohl überwiegend versagt hat?“ Es lässt sich eine Kausalkette aufbauen, welche der Lebenserfahrung folgt: Die anhaltenden Wanderungsbewegungen in die Metropolregionen, die – unabhängig von Flüchtlingsströmen – im Einzelnen statistisch nachzuweisen sind, haben zu unerwartet hohem Bevölkerungszuwachs in den Metropolregionen geführt.

- Besonders jüngere Menschen schätzen die gegebenen guten Verdienstmöglichkeiten in den Ballungsräumen.
- Das hochkarätige und umfangreiche Angebot von Konsum, Bildung, Kultur und die Erlebnisqualität in den Metropolkernen lieben alle, auch Rentner.
- Die Folge sind eine erhöhte Nachfrage nach Wohnraum sowie steigende Preise von Wohnraum und Baugrundstücken.
- Das wiederum stellt einen anhaltend hohen Anreiz für Bauinvestoren dar.
- Manche folgern daraus, diese Bautätigkeit muss zwangsläufig zu Verdichtung führen.

Weitere Verdichtung in den Metropolregionen ist nun auf verschiedenen Wegen denkbar: Sie kann auf bebauten Grundstücken durch Dachausbauten erfolgen. Dies fällt statistisch kaum ins Gewicht. Sie kann ebenso durch das Schließen von Baulücken nach § 34 BauGB geschehen, und es können neue Baugebiete ausgeschrieben werden – dies hätte die stärkste Wirkung. Hier wären die Stadtverwaltungen gefragt, welche die Planungshoheit besitzen. Nachverdichtung ist natürlich im Interesse der Städte, denn Städte sind an neuen Einwohnern interessiert; bringen diese doch zusätzliche Einkommensteuer. Doch nicht jede Verdichtung ist gut, hier hat es bereits in der Vergangenheit immer wieder Fehlentwicklungen gegeben.

Zusätzliche Verdichtung, auf welchen Wegen auch immer, ist kontraproduktiv, vor allem aber ist sie aus städtebaulichen Gründen bedenklich, denn jede neue Wohnung erfordert neue Gemeinbedarfsflächen wie Schulen, Freiflächen für Naherholung, wachsenden Individualverkehr und ÖPNV mit steigenden Aufwendungen aus öffentlichen Mitteln. Abzulehnen ist m. A. weitere Verdichtung insbesondere auf Kosten innerstädtischer Freiflächen in Großstädten. Das gilt, sofern eine Bebauung nicht nach § 34 BauGB rechtlich zulässig ist.

Nach den Zielen der Landesplanung wurde in den letzten Jahren die Bereitstellung von zusätzlichen Wohnflächen in der städtebaulichen Planung (Flächennutzungspläne und Bebauungspläne) gerade auch in den Nahbereichen der Großstädte rigoros reduziert, um der Zersiedlung entgegenzuwirken.

Meine Überlegungen gehen von der gewachsenen Mobilität der Gesellschaft aus. Der Lebensraum hat die jeweiligen Gemeindegrenzen längst überschritten. Tägliche Mobilität von rund einer Autostunde – das könnte bei guter Infrastruktur grob einer Entfernung von 60 bis 70 km entsprechen – ist zumindest theoretisch gut darstellbar: So ist auch die zeiträumliche Erreichbarkeit der Metropolkerne bei leistungsfähiger Verkehrsstruktur in erster Linie für den Individualverkehr gewachsen. Ähnlich gilt für den großräumigen ÖPNV, der in der Regel gut funktioniert. Beide Verkehre führen zur Erreichbarkeit der Metropolkerne von entfernten Gemeinden/Städten. Ich bezeichne diese vom Individualverkehr und vom großräumigen ÖPNV erreichbaren Regionen als *Metropol-Ergänzungsräume*.

In der Regel besteht hier entwicklungsfähiges Flächenpotenzial bei mäßigen Grundstückspreisen. Gute Wohnstandorte, Naherholung und Nahversorgung könnten mit einer vertretbaren Erreichbarkeit der Metropolkerne verbunden werden. Hier greife ich auf die Idee der „Entlastungsstädte“ aus dem letzten Drittel des 20. Jahrhunderts zurück. Dies könnte insbesondere für die Verhältnisse in NRW und Berlin/Brandenburg gelten. Für andere Ballungsgebiete sind zugegebenermaßen nähere Untersuchungen angezeigt – natürlich können Verbesserungen der jeweiligen Verkehrsstruktur notwendig sein. In diesen „Metropolergänzungsräumen“ ist die generell richtige Politik der Vermeidung von Zersiedlung behutsam und unter kritischer Abwägung der verschiedenen öffentlichen und privaten Interessen zu überprüfen. Ziel: Entlastung der Metropolregionen durch zusätzliche Bauflächen – und Wohnungsangebote mit der Folge gedämpfter Preisentwicklung.

Dr. Ing. Dietrich Pernice

Beigeordneter a. D. DASL. Architektur + Stadtplanung
Bermesgasse 34
42897 Remscheid
Telefon: 02191 667755
Fax: 02191 663306
E-Mail: dr.pernice@gmail.com