



Abiturklausur: Das Sächsisch-Bayerische Städttenetz

- 1 Beschreiben Sie das Konzept der „Städttenetze“, indem Sie gezielt dabei auch auf die Frage eingehen, wieso es einen „neuen“ raumordnerischen Ansatz darstellt.
- 2 Erstellen Sie anhand der Materialien und des Atlas ein geographisches Profil der Region Chemnitz–Zwickau–Plauen–Hof–Bayreuth.
- 3 Bewerten Sie – ausgehend von der besonderen Zielsetzung des Sächsisch-Bayerischen Städttenetzes – die Wirksamkeit der Sachsen-Franken-Magistrale.

1 Städttenetze in der Raumordnungspolitik

Unter Städttenetzen versteht man in der Raumordnungspolitik formelle oder informelle Zusammenschlüsse von benachbarten Städten einer Region mit dem Ziel, gemeinsame Interessen zu vertreten und durchzusetzen, um sich im regionalen, nationalen und internationalen Wettbewerb besser behaupten zu können. Unter dem Motto „Kooperation statt Konkurrenz“ entwickeln die Partner Strategien, mit denen sie die seit den 1990er Jahren stark gestiegenen Herausforderungen effektiver bewältigen können.

Zu den gestiegenen Herausforderungen zählen vor allem die deutsche Wiedervereinigung mit ihren Ausgleichsaufgaben bei gleichzeitig sich verengenden finanziellen Spielräumen, die EU-Osterweiterung mit den neuen Konkurrenzen, Disparitäten und Förderlandschaften, der zunehmende Prozess der Globalisierung mit den großräumigen Standortkonkurrenzen, Konzentrations- und Spezialisierungstendenzen sowie die zunehmenden Umweltbelastungen und die Verknappung natürlicher Ressourcen, die nachhaltige Entwicklungsstrategien erfordern.

Arbeitsmaterial

- Text 1: Städttenetze in der Raumordnungspolitik
 Text 2: Das Sächsisch-Bayerische Städttenetz
 Text 3: Grundsätzliche Zielsetzungen des Sächsisch-Bayerischen Städttenetzes zu Beginn des Modellvorhabens
 Tabelle 4: Das Sächsisch-Bayerische Städttenetz: raumstrukturelle Grunddaten
 Schema 5: Organisationsstruktur des Sächsisch-Bayerischen Städttenetzes
 Karte 6: Sachsen-Franken-Magistrale
 Text 7: Gemeinsame Position des Sächsisch-Bayerischen Städttenetzes zur Sachsen-Franken-Magistrale und Atlas

Der Gedanke der Städttenetze wurde in Deutschland erstmals im „Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen“ (ORA) vom November 1992 als Element der Raumordnungs- und Regionalpolitik aufgenommen. Im Rahmen von 11, später 12 ausgewählten Modellvorhaben sollte geprüft werden, wie sich die bisherigen raumordnerischen Leitbilder und Instrumente ergänzen bzw. optimieren lassen. Die Neufassung des Raumordnungsgesetzes im Zusammenhang mit der Novellierung des Baugesetzbuches (Bau ROG) führte 1998 Städttenetze erstmals in den zentralen raumordnerischen Gesetzestext ein. In § 13 ROG heißt es: „... Die Zusammenarbeit von Gemeinden zur Stärkung kleinräumlicher Entwicklungen (Städttenetze) ist zu unterstützen.“ Zur Erprobung des „neuen“ Instruments werden im Modellvorhaben drei Typen von Städttenetzen unterschieden, die die gesamte Vielfalt der deutschen Siedlungsstruktur widerspiegeln, von großen Metropolregionen bis hin zu Mittelzentren in stärker ländlich strukturierten Regionen. Auf diesem Weg soll gleichzeitig die dezentrale und polyzentrische Siedlungsstruktur in Deutschland gestärkt werden.

2 Das Sächsisch-Bayerische Städttenetz

„Die Städte Chemnitz, Zwickau, Plauen, Hof und Bayreuth haben sich über die Grenzen Bayerns und Sachsens hinweg zum Sächsisch-Bayerischen Städttenetz zusammengeschlossen. Die fünf Oberzentren ... erfüllen wichtige Funktionen als Wirtschafts-, Dienstleistungs- und Kulturzentren. Die Städttenetzpartner sehen in ihrer freiwilligen Kooperation einen geeigneten Ansatz, den Herausforderungen unserer Zeit durch intensiven Erfahrungsaustausch, kontinuierliche Information und Entwicklung erfolgversprechender Strategien zu begegnen. Eine starke Allianz der Städttenetzpartner soll helfen, im Wettbewerb mit anderen Zentren zu bestehen und das Bewusstsein als eigenständiger Lebens- und Wirtschaftsraum zu stärken. Das Sächsisch-Bayerische Städttenetz knüpft an historische Gemeinsamkeiten zwischen den beteiligten Regionen an und bietet so die Chance, nach allen Seiten zukunftssträchtige Beziehungen aufzubauen.“

Aufgaben und Ziele

Die fünf Kommunen des Sächsisch-Bayerischen Städttenetzes konzentrieren ihre Zusammenarbeit vor allem auf die Verkehrsinfrastruktur sowie auf den Tourismus und die Kultur. Ein

besonderes Anliegen des Städttenetzes ist die Begegnung der Menschen aus der Region und die Wiedervereinigung auf kommunaler Ebene. In folgenden Aufgabenfeldern wird an der Lösung aktueller Fragen gearbeitet:

- Verbesserung der Schienenverbindung,
- kulturelle Zusammenarbeit,
- Förderung des Städttourismus.

Das Sächsisch-Bayerische Städttenetz – vom Modellprojekt des Bundes bis heute

Das Sächsisch-Bayerische Städttenetz wurde bis Ende 1997 als eines von zwölf deutschen Modellprojekten im Forschungsfeld „Städttenetze“ des damaligen Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau) gefördert.

Nach dem Auslaufen dieses Forschungsprogramms (ExWoSt-Programm) Ende 1997 setzten die Städttenetzpartner ihre Arbeit in Eigenregie fort. Die Arbeit wurde seitdem durch das Sächsische Staatsministerium des Innern (Abteilung Landesentwicklung) und durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie konzeptionell und finanziell unterstützt. Bis Ende 2006 ist die Finanzierung über eine spezielle Ländervereinbarung abgesichert.“

www.saechsisch-bayerisches-staedtenetz.de, August 2008

3 Grundsätzliche Zielsetzungen des Sächsisch-Bayerischen Städttenetzes zu Beginn des Modellvorhabens

- Kooperation zur mittel- und langfristigen Optimierung der Kosten und des Ressourceneinsatzes, Synergieeffekte, Entwicklungsimpulse;
- Zusammenarbeit in der Infrastrukturplanung:
 1. Ausbau der Schienenverbindung einschließlich Vernetzung mit ÖPNV,

2. Kooperation kultureller Einrichtungen (z. B. Theater),
 3. gemeinsame Förderung des Städttourismus,
 4. abgestimmte Entwicklung von Technologiezentren;
- Über die unmittelbare Grenzregion hinausgehende länderübergreifende Kontaktaufnahme zur Überwindung der raumstrukturellen Defizite.“

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Modellvorhaben „Städttenetze“ Werkstatt: Praxis Nr. 3/1999, Bonn 1999, S. 73

Am Ende Ihrer Schullaufbahn steht das Ereignis, auf das Ihr bisheriges Arbeiten hinzielt: das Abitur mit mündlicher Prüfung und Klausuren. Um Sie hierauf vorzubereiten, finden Sie auf den folgenden Seiten eine Abiturklausur mit:

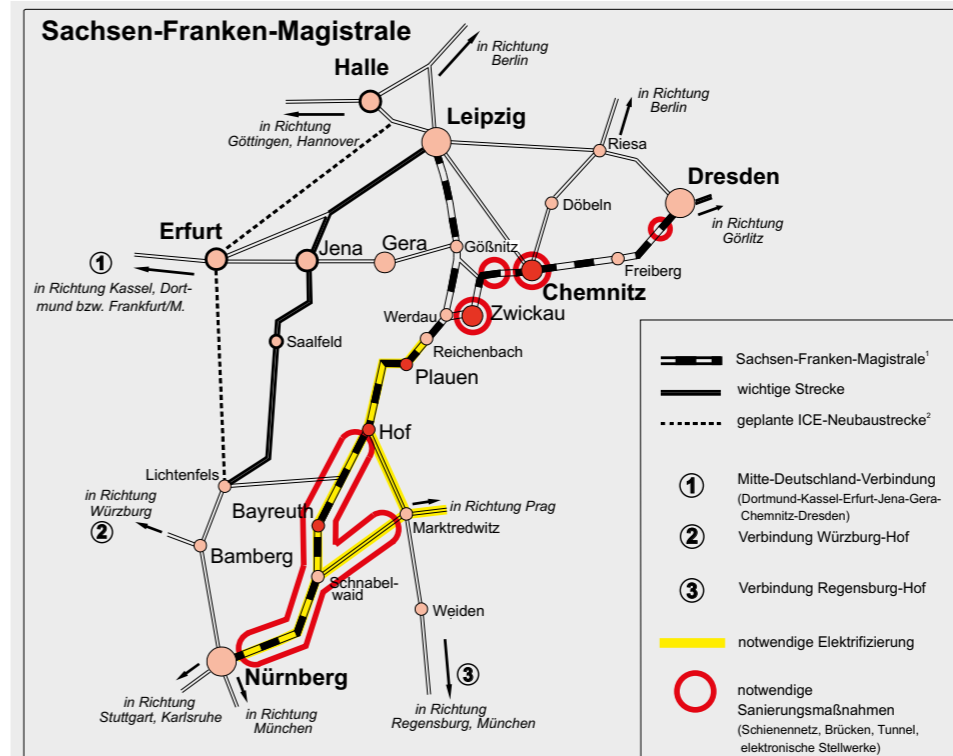
- einem Thema, das aus den vorgegebenen Unterrichtsinhalten hervorgegangen ist,
- Aufgabenstellungen, die einen ansteigenden Schwierigkeitsgrad aufweisen und den drei vorgeschriebenen Anforderungsbereichen (vgl. Operatoren im hinteren Innendeckel dieses Buches), zuzuordnen sind.
- Materialien, welche die Vielfalt geographischer Arbeitsmittel abdecken,
- Lösungsvorschläge für die Aufgaben.



4 Das Sächsisch-Bayerische Städtenetz: raumstrukturelle Grunddaten, Stand 2007

Stadt	Einwohner	Einwohnerentwicklung 1990–2007	Zentralität	Wichtige Industriezweige	Besondere Merkmale	Überregionale Verkehrsanbindung
Chemnitz	242 938	–23%	Oberzentrum	Maschinen- und Anlagebau, Automobilzulieferindustrie, Automatisierungs- und Elektrotechnik, Softwareindustrie	Sitz der Bezirksregierung, Technische Universität	A 4 Eisenach-Zwickau-Chemnitz-Dresden A 72 Hof-Plauen-Zwickau-Chemnitz
Zwickau	95 808	–23%	Oberzentrum	Automobilbau und Automobilzulieferindustrie, Maschinen- und Anlagebau, Energiewirtschaft, Textilindustrie, Chemie	Fachhochschule, Robert-Schumann-Konservatorium	A 4 Eisenach-Zwickau-Chemnitz-Dresden, A 72 Hof-Plauen-Zwickau-Chemnitz, Intercity Dresden-Plauen-Nürnberg
Plauen	68 430	–12%	Oberzentrum	Maschinen- und Fahrzeugbau, Stahl- und Metallbau, Elektrotechnik, Textilindustrie	Staatliche Studienakademie, DIPLOMA Fachhochschule	A 72 Hof-Plauen-Zwickau-Chemnitz, Intercity Dresden-Plauen-Nürnberg
Hof	47 803	–7%	Oberzentrum	Textilindustrie, Maschinen- und Fahrzeugbau, Bekleidungsindustrie, Nahrungsmittelindustrie	zwei Fachhochschulen, Fachakademie für Sozial- und Heilpädagogik	A 9 Berlin-Hof-Bayreuth-Nürnberg-München, A 72 Hof-Plauen-Zwickau-Chemnitz, A 93 Hof-Regensburg
Bayreuth	73 048	1%	Oberzentrum	Maschinenbau, Elektrotechnik, Optische Industrie, Textilindustrie	Sitz der Bezirksregierung, Universität, Fachhochschule für Evangelische Kirchenmusik, Richard-Wagner-Festspiele	A 9 Berlin-Hof-Bayreuth-Nürnberg-München, A 70 Schweinfurt-Bamberg-Bayreuth, Intercity Dresden-Bayreuth-Nürnberg

Zusammengestellt nach den Internetangaben der fünf Städte



¹ Der Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale wurde 12/2006 eingestellt. Seit 12/2007 verkehrt der Franken-Sachsen-Express zwischen Dresden und Nürnberg im 1-Stunden-Takt. Die täglich bis zu 13 Direktverbindungen in jede Richtung werden im Wechsel durch einen InterRegioExpress über Bayreuth und einen RegionalExpress über Marktredwitz hergestellt. Zwischen Hof und Leipzig bestehen zwei Direktverbindungen täglich. Diese RE fahren über Werdau - Gößnitz unter Umgehung von Zwickau.

² Auf der Mitte-Deutschland-Verbindung (Dortmund - Kassel - Erfurt - Jena - Gera - Chemnitz - Dresden) wurde der Fernverkehr 2001 eingestellt. Der RegionalExpress von Göttingen über Erfurt wird in Gößnitz geflügelt und beginnt/endet derzeit in Zwickau und Chemnitz. Er verkehrt im 2-Stunden-Takt.

6 Sachsen-Franken-Magistrale, www.saechsisch-bayerisches-staedtenetz.de, August 2008

7 II. Eisenbahnkonferenz in Plauen Gemeinsame Erklärung zur Sachsen-Franken-Magistrale

„Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof – Bayreuth/Marktredwitz – Nürnberg der anliegenden Regionen, Städte, Landkreise sowie der Abgeordneten in Sachsen und Bayern

„Die Sachsen-Franken-Magistrale verbindet die Oberzentren unserer Region und die Metropolregion Sachsendreieck Dresden–Leipzig/Halle–Chemnitz/Zwickau mit der Metropolregion Nürnberg. Entsprechend dieser von der Bundesverkehrswegeplanung anerkannten großen Bedeutung wurden bereits seit Mitte der neunziger Jahre umfangreiche Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen in Höhe von knapp 1 Mrd. € unternommen, die jedoch aus Mittel-

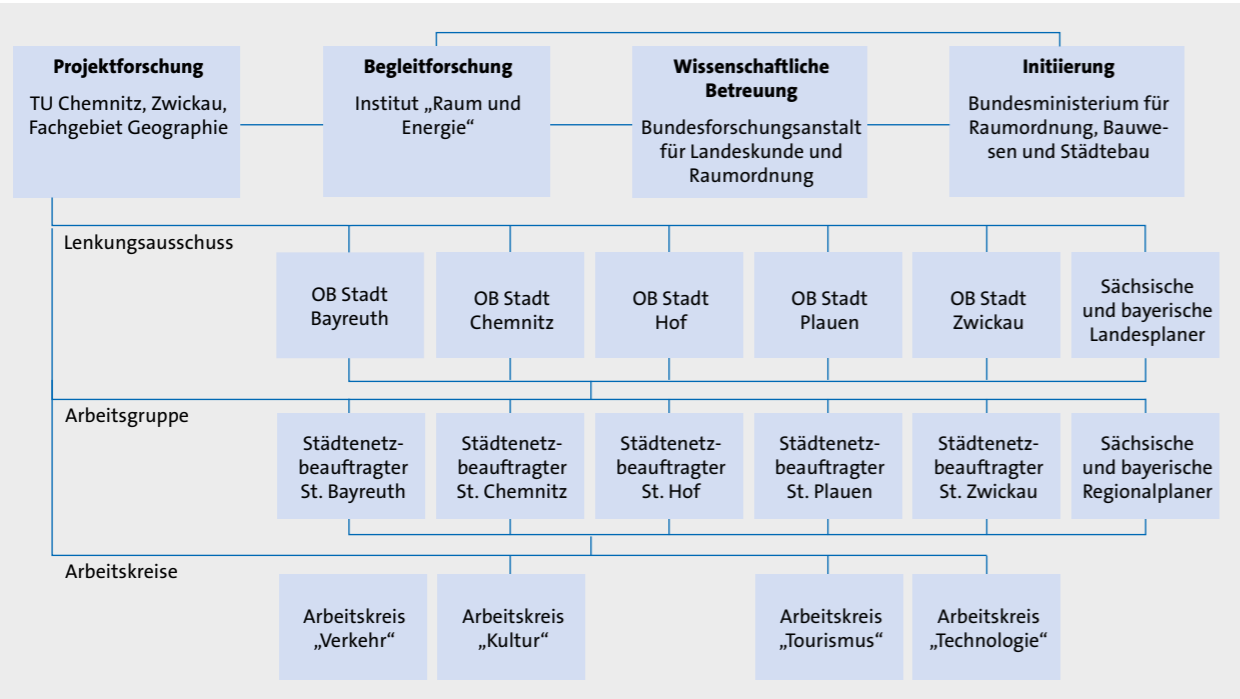
knappheit noch nicht zu Ende geführt werden konnten. Für einen zukunftsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg und Dresden/Leipzig sind die Fertigstellung der verbliebenen Ausbaumaßnahmen sowie eine optimierte Fahrplangestaltung nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) unerlässlich und vordringlich. Hierzu besteht Konsens auch unter den Aufgabenträgern für den SPNV [Schienenpersonennahverkehrs]. Die betroffenen Städte, Landkreise und Regionen sowie ihre Abgeordneten appellieren mit diesem Papier an die Entscheidungsträger von Land, Bund, EU und der Deutschen Bahn AG, die noch erforderlichen Maßnahmen anzuerkennen, zu finanzieren und baldmöglichst zu realisieren...

Plauen: 25.6.2007“

www.saechsisch-bayerisches-staedtenetz.de, August 2008

5 Organisationsstruktur des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: a.a.O., S. 60





Lösungshinweise

Aufgabe 1

Materialbezug: M 1

Anforderungsbereich: I

Bewertung: 25 %

Aufgabe 2

Materialbezug: M 2–5

Anforderungsbereich: II

Bewertung: 40 %

Aufgabe 3

Materialbezug: M 6–7

Anforderungsbereich: III

Bewertung: 35 %

Aufgabe 1

Stadtenetze sind freiwillige Zusammenschlüsse von Städten in einer Region, die gemeinsame Interessen und Ziele verfolgen und dazu ihre Fähigkeiten und Potenziale bündeln bzw. ergänzen. Die Kooperation soll Vorteile für alle beteiligten Partner bringen, sei es in wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, kulturellen oder ökologischen Fragen. Ziel ist es, die Interessen im regionalen, nationalen und auch internationalen Wettbewerb durch eine gemeinsame Außendarstellung und Auenvertretung besser zu vertreten sowie durch eine Bündelung der Kräfte und Potenziale und durch eine funktionale Spezialisierung wirtschaftliche Synergieeffekte besser zu erreichen. Die Entwicklung des Konzepts geht auf die Zunahme der funktionsraumlichen Beziehungen zurück, die wiederum durch die Europäisierung und Internationalisierung vorangetrieben wurden. Aus diesen zunehmenden funktionalen Beziehungen ergeben sich nämlich komplexe Aufgaben und Probleme, die sich mit den herkommlichen raumordnerischen Instrumenten, d.h. in erster Linie dem Instrument der Zentralen Orte, offensichtlich nicht zufrieden stellend lösen ließen. Ein weiterer Faktor, der dazu führte, dass die Kommunen sich zu Stadtenetzen zusammenschlossen, ist deren schlechte Finanzlage. Nur ur eine Spezialisierung und eine Bündelung der Kräfte glaubt man den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden. Der Zusammenschluss von einzelnen Kommunen zu Stadtenetzen gestaltet sich in sehr unterschiedlicher Weise, sowohl was die Akteure, die Organisation als auch die Strukturen anbetrifft. Genau hier liegen auch die wesentlichen Unterschiede zu den bisherigen raumordnungspolitischen Konzepten.

- Der Zusammenschluss erfolgt freiwillig, die Netze wachsen in der Regel „von unten“, werden also nicht, wie beim Instrument der Zentralen Orte, durch normative Vorgaben der Landesplanung „von oben“ bestimmt.

- Während beim zentralrortlichen System eine klare hierarchische Einordnung der einzelnen Kommunen erfolgt, kooperieren die Kommunen im Stadtenetz gleichberechtigt.
- Die Stadtenetze bilden in der Regel einen gemeinsamen Versorgungsbereich, die Versorgungsbereiche der Zentralen Orte sind hingegen klar voneinander abgegrenzt. Schließlich ist das System der Zentralen Orte ein relativ statisches Ordnungsinstrument, das auf langfristige Wirkung ausgerichtet ist, während Stadtenetze eine strategische Allianz „auf Zeit“ darstellen, flexibel und handlungsorientiert sind.

Aufgabe 2

Die am Sächsisch-Bayerischen Stadtenetz beteiligten Kommunen liegen in unterschiedlichen Naturräumen und weisen entsprechend unterschiedliche Potenziale auf.

Bayreuth: Obermainisches Hügelland, eine Kombination von Tafelschollen, Landstufen und Landterrassen der Trias, des Juras und Buntsandsteins; entsprechend unterschiedlich sind die Böden ausgebildet. Wald und offene Kulturlandschaft wechseln auf engem Raum. Je nach Relief ist auch das Klima unterschiedlich ausgeprägt; in weiten Bereichen ist es wintermild und sommerwarm, bei Niederschlägen zwischen 600 und 900 mm.

Hof und Plauen: Vogtland, eine weit gespannte wellige Rumpffläche in mittlerer Höhenlage zwischen 500 und 600 m. Vorherrschend sind paläozoische Gesteinsserien; die Böden sind wegen ihrer flachgründigen Ausbildung für den Ackerbau wenig geeignet; vorherrschend sind Grasland und der Futteranbau, auch aufgrund des „rauen“ Klimas.

Zwickau und Chemnitz: Erzgebirgsvorland bzw. Erzgebirgisches Becken, vorherrschend Rotliegend- und Oberkarbonsedimente; Steinkohle und Erzvorkommen bildeten die Grundlage für den Bergbau und eine frühe Industrialisierung der beiden Städte.

Die naturräumliche Differenzierung wird ergänzt durch eine politische, d.h. die Zugehörigkeit zur ehemaligen DDR bzw. zur BRD und heute zu zwei Bundesländern. Dank seiner günstigen Passierbarkeit war die Region von alters her Durchgangsgebiet mit den fünf Städten als Verkehrsmittelpunkten an einer mittelalterlichen Handelsstrae von Nürnberg nach Dresden. Die Gunst der Verkehrslage förderte schon früh die Entwicklung von Gewerbe und Industrie (Chemnitz= „erste Industriestadt Sachsens“). Vorherrschend waren die Textilindustrie (Chemnitz, Plauen, Bayreuth, Hof), der Steinkohle-, Silber und Wismutbergbau (Zwickau, Chemnitz) sowie der Maschinen- und Fahrzeugbau (Chemnitz, Zwickau). Die in M 4 aufgelisteten Industriezweige suggerieren eine breite Vielfalt. Dieser Eindruck ist jedoch zu relativieren, zumal es sich vielfach um Krisenbranchen, wie z. B. die Textilindustrie, handelt.

Wirkten sich die deutsche Teilung und der Ost-West-Gegensatz bis in die 1990er Jahre als besonders nachteilig für die wirtschaftliche Entwicklung der fünf Städte aus, so sind als Engpassfaktoren heute vor allem die periphere Lage und die starken Bevölkerungsverluste vor allem der sächsischen Städte Chemnitz, Zwickau und Plauen zu nennen.

Aufgabe 3

Wie M 2 und M 3 zu entnehmen ist, konzentriert sich die Zusammenarbeit der fünf Städte vor allem auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, des Tourismus, der Technologie (vgl. Technische Universität Chemnitz, Fachhochschulen in den anderen Städten) und kultureller Einrichtungen. Der Schwerpunkt im Bereich der Verkehrsinfrastruktur liegt eindeutig auf der Verbesserung des Schienenverkehrs, d.h. dem Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale. Sie soll zu einer konkurrenzfähigen Bahnstrecke ausgebaut werden, auf der die Fernverkehrszuge im 2-Stunden-Takt verkehren. Hierzu werden zum einen der Ausbau der Infrastruktur und zum anderen eine

Verbesserung des Fahrplanangebots gefordert, damit die Bahn attraktiver für Nah- und Fernreisende wird. Mit der Einführung eines integralen Taktfahrplans können Fernverkehrszuge optimal mit dem Regionalverkehr verknüpft werden. Das bedeutet für die Reisenden kurze Umsteigezeiten und direkte Anschlüsse.

Die Hoffnungen, die die Stadtepartner mit der Magistrale verbinden, sind groß: z. B. Verbesserung der peripheren Lage durch Verknüpfung mit den Zentren Nürnberg und Dresden, kürzere Reisezeiten für Pendler und damit ggf. Minderung der hohen Abwanderungsquoten, allgemeine wirtschaftliche Impulse infolge verbesserter Standortbedingungen.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat offensichtlich Priorität unter den diversen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Stärkung der Region. Da eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur stets einen entscheidenden Standortfaktor darstellt, werden von der Sachsen-Franken-Magistrale sicherlich auch wichtige Impulse ausgehen. Dies allein wird jedoch kaum ausreichen, um eine dauerhafte positive Entwicklung zu gewährleisten. Deswegen muss das Projekt Sachsen-Franken-Magistrale von weiteren Maßnahmen begleitet werden, wie sie oben genannt wurden, z. B. Ausbau des Tourismus und der Technologie orientierten Hochschulen. Für die meisten dieser Maßnahmen stellt wiederum eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur eine unerlässliche Voraussetzung dar.