

地域研究, 第12卷 第2號
1996年 12月 pp.117~127

독일쉬투트가르트시의 도시발전전략과 평가 — 한국 도시발전전략에 대한 시사점 —

김한규

계명대학교 경제학과

1. 머리말

모름지기 어떤 한 도시의 번영과 발전이 특정 도시 자체만의 노력으로 이루어질 수 없다는 것은 자명한 사실이다. 이 뜻은 도시라는 것이 절연된 지역이 아니고 다른 지역과의 연계속에서 그 역동성을 유지할 수 있다는 데서 유추되는 것이기도 하고, 더 크게는 한 국가내의 부분이라는 점에서도 그러하다. 또한 근년 들어 국제화 세계화 추세가 급진전되면서 이제 도시라는 것이 세계 속의 한 부분으로 빠르게 바뀌어 가고 있다는 점도 고려해야 할 것이다.

그런데 이와 같은 변화의 와중에서도 도시마다 번영의 차이가 시현되는 까닭은 무엇일까? 또한 도시 나름대로 독자적인 발전을 꾀하는 이유는 어디에 있을까? 특히 지구촌화하는 전반적인 경향 때문인지 최근들어서는 국가단위의 교류 못지않게 도시간의 국제적 교류가 활발해지는 원인은 어디서 찾을 수 있을까?

분명 도시란 특정 국가의 일부분이며 다른 지역과의 연계를 무시할 수 없다는 것은 자명하다. 그런데도 도시들이 독자적인 발전전략을 구사하려 드는 이유는 전략 여하에 따라 도시발전에 엄청난 차이와 더불어 변모가 가능하기 때문일 것이다.

본 논문에서 참고사례로 논의하게 될

쉬투트가르트는 이러한 점에서 분명 하나의 좋은 본보기를 제공하고 있다 하겠다. 그러니까 특정도시가 발전의 기틀을 마련하고 이를 지속시키는 데는 주변여건, 경기상황 등의 변수도 무척 중요하지만 더욱 중요한 것은 도시의 특성, 도시의 여건에 걸맞는 적절한 발전전략을 여하히 투입하느냐에 달려 있다고 한다면 쉬투트가르트는 차별화된 전략으로 성공한 적절한 모델의 하나가 될 수 있을 것으로 사료되기 때문이다.

한국의 경우 작년부터(1995) 본격적 지방자치시대에 접어들어 자치단체들은 저마다 나름대로의 발전구상을 가지고 새로운 지역의 미래를 준비하고 있는 현상은 일견 바람직한 풍조라 할 수 있다. 그러나 문제가 되는 것은 지역특성에 맞는 전략의 개발이라기 보다는 스테레오타입식 개발구상이 대부분이어서 개발철학 내지 발전철학의 부재를 여실히 드러내고 있다.

이러한 문제점을 중심으로 쉬투트가르트의 발전양상과 그 전략을 살펴 보고 평가함으로써 한국의 도시발전전략 수립에 일정한 참고와 함께 시사점을 제공하는 데 본 논문의 목표를 두기로 한다.

2. 쉬투트가르트의 발전양상

1) 쉬투트가르트와 그 일원

쉬투트가르트의 역사를 보면 이미 기원전 5세기경에 켈트족이 네카강 일대에 거주했던 흔적이 있긴 하나 정식으로 거주가 시작되었던 것은 1세기초에 로마인들이 쉬투트가르트 일원에 그들의 취락을 형성했던 것에서 초기 역사를 찾을 수 있다.

약 6세기경에는 프랑크족이 이 지역에 정주하기 시작하였고 950년경에는 루돌프(Herzog Liudolf von Schwaben) 공작이 말을 먹이기 위한 장소를 이 일대에 구축한 데서 'Stutogarte' 즉 조랑말 정원이 유래되고 이것이 오늘날의 Stuttgart로 굳어진 경위를 알 수 있다¹⁾.

이후 이 지역은 점차 그 중요성을 더해 가면서 14세기경에는 뷔르템베르크 지방의 중심지로 변하게 되었다. 18세기에 이르러 쉬투트가르트는 이 지역의 행정중심지화하면서 크게 성장하기 시작하였다. 19세기에 접어들면서 점차 산업도시의 면모를 띄게 되면서 다시 한 번 도시발전의 전기를 맞게 되었다.

도시의 성장 발전에도 불구하고 전체 독일에서 이 도시가 차지하는 비중은 그다지 대단하지는 않았다. 20세기초 이 도시의 인구는 176,700명으로 중규모 도시의 크기에 이르렀다²⁾.

쉬투트가르트가 이미 오래전부터 독일 남서부, 이른바 슈바벤지방의 중심지역 역할을 했던 것은 분명하나 이 도시가 독일 전역에서 중심지의 하나로 일컫기에는 그 영향력, 특히 경제력이 미약했었다. 다만 이 일대는 일찍부터 범신론이 풍미하던 지역이었던데다 근세들어 기독교 전파와 더불어 기독교적 사회윤리에 입각한 자본주의적 기반이 조성된 점이 독특하고, 헤겔, 쉴러, 휠더린 등 수많은 시인, 철학자들의 배출과 더불어 다이물러, 벤츠, 보쉬 등 많은 발명가를 낳아 후일 독일 유수의 산업중심지가 될 수 있는 토양은 마련되어 있었다. 흔히 독일

에서는 쉬투트가르트 일원의 슈바벤 사람들을 일컬어 소시민적이고 자본주의적 소매상같은 속성을 지니고 있다고 폄하하기도 하나, 어떻든 이 지역은 다른 독일지역에 비해 자본주의적 맹아를 일찍부터 품고 있었다고 해도 과언이 아닐 것이다³⁾.

2) 쉬투트가르트의 발전

쉬투트가르트 지역은 2차대전 이후에도 내륙에 위치한 상대적으로 불리한 입지여건과 도시지형 역시 분지구릉형이어서 개발비용의 과다 등으로 별다른 발전의 계기를 지니지 못하였다. 그러나 50년대 후반부터 전반적인 경기활황, 좋은 교통연결 가능성, 첨단산업의 적극유치, 도시이미지의 제고 등 다각적 노력과 함께 외부여건의 호전에 힘입어 일약 독일의 중심 산업센터로 부상하기 시작하였다.

쉬투트가르트가 새로운 산업센터로 그 위상을 떨치게 된 것은 몇 가지 요인으로 설명 가능하다. 우선 첫째로 들 수 있는 것은 이 일대의 기술 및 자본축적이 산업활동을 앞당기는 촉매역할을 하였다 는 점을 지적할 수 있다.

둘째로는 자동차, 기계, 전자 등 고부가가치산업에 산업구조개편의 역점을 두었고 그 이후에도 정보통신 등 하이테크 산업에 총력을 경주하는 한편 수출을 촉진시킨 데서 발전의 주요 요인을 찾을 수 있다. 셋째로는 전통적 산업지대인 루르지방 등이 새로운 구조변화에 적응하지 못함으로 인하여 상대적 유리점이 있었다고 하겠다. 넷째로는 의도적으로 문화시설을 확충하고 환경문제에 힘을 쏟는 등 도시내부의 여러 문제들을 원활히 정비함으로써 도시 이미지 제고가 성공적으로 이루어진 점을 들 수 있을 것이다. 다섯째로는 바덴 뷔르템베르크주 뿐만 아니라 쉬투트가르트 시정부 역시 장

기간 안정적 정치세력이 존재해왔으며, 특히 슈투트가르트시의 경우 롬멜 같은 탁월한 시장이 오래 재직하면서 일관성 있는 지역정책을 펴온 것도 이 도시의 위상제고에 적지않은 기여를 한 것으로 해석 가능할 것이다.

어떻든 이 도시권은 독일에서 가장 경쟁력 있는 지역으로 평가받고 있고 벤츠, 포르쉐, 보쉬의 본사 및 생산공장, 독일 IBM, 휴렛패커드, 코닥사의 독일 본사가 있는 등 우수기업의 본사와 공장이 입지하여 계속 경쟁력을 확보하고 있는 데서도 이 도시의 능력을 가늠할 수 있다⁴⁾.

3) 슈투트가르트의 특징

슈투트가르트 광역권은 약 250만 인구를 포용하고 있으나 슈투트가르트 시 자체는 인구 57만여명으로 비교적 안정된 인구분포를 보이고 있다.

슈투트가르트의 몇 가지 특징을 열거해 보면 우선 인구 1000명당 제조업 종사자수 191명으로 독일에서 제조업 종사자 비율 1위를 기록하고 있고 주요산업은 자동차, 전자전기, 기계로 이 세 분야가 전체 제조업 매출의 75%와 8만7천명의 고용자 및 총수출에서 40%를 점하고 있다는 점이다. 이 사실은 이 도시에게는 강점이자 단점으로 지적되고 있기도 한다. 또한 독일 전역에 걸쳐 취업자수가 줄어드는 추세이나 이 권역은 거의 줄지 않거나, 아주 경미한 감소만을 보이고 있다는 점도 특기할만 하다. 이 지역은 독일전체에서 가장 낮은 실업율, 최고의 임금수준, 최상의 개인 서비스 수준을 지니고 있는 것으로 조사되고 있다⁵⁾.

또한 입지측면에서도 슈투트가르트는 좋은 위치를 지니고 있다. 이를테면 1984년의 엠니트 연구소의 조사에 따르면 주거 및 기업입지선호에 있어서 슈투트가르트는 조사대상 독일 22개 도시 가운데 뮌헨 다음의 2위를 차지하고 있는

데 이는 다른 조사에서도 거의 비슷한 순위를 보이고 있다. 여기서 흥미있는 것은 입지선호에 있어서 경쟁력, 산업구조 외에 도시경관, 도시의 각종 건축물, 문화시설 및 문화부문의 공급정도, 여가이용 가능성 등이 입지 선호에 결정적 역할을 하고 있는 것으로 판명되고 있다. 독일도시의 문화적 매력을 비교한 연구 보고서 등에 따르면 베를린, 뮌헨, 슈투트가르트 등이 상위에 랭크되고 있는 것도 입지선호 순위와 연관을 맺고 있음을 알 수 있다⁶⁾.

최근의 변화에서 가장 두드러지게 나타나고 있는 것은 산업구조가 제조업 중심에서 서비스업으로의 전환추세라고 할 수 있는데 슈투트가르트의 경우 1970년에서 1987년까지 약 7만의 제조업 일자리가 없어졌으나 거의 같은 숫자의 서비스직종으로 대체된 결과를 보였고, 1993년의 조사에 의하며 전체취업자의 약 60%가 서비스부문에서 종사하고 있는 것으로 조사보고되고 있는바, 제조업의 지원서비스부문까지 포함시킨다면 총고용의 거의 80%가 서비스부문에 종사하고 있다는 결론이다⁷⁾.

슈투트가르트에서 특히 재미있는 것은 133개의 출판사가 자리하고 있는 독일 최대의 출판도시라는 점이다. 그 중 클레트-코타사, 콜함머사, 홀쯔브링크사, 에른스트 클레트사, 파켈사, 게오르크 티메사 등이 유명 출판사라 할 수 있다.

최근들어 슈투트가르트는 더욱 첨단서비스 특히, 소프트웨어 산업 쪽으로 초점을 두고 구조조정을 꾀하고 있는데 상당히 빠른 변화를 보이고 있다.

3. 슈투트가르트의 발전전략

1) 발전전략의 핵심

슈투트가르트 발전전략의 핵심은 무엇보다도 지역의 입지적 특성과 여건을 감

안한 차별적 전략 구상에 주안점을 두고 있다. 이는 이를테면 입지여건의 개선, 기존 기업의 유지관리와 경쟁력강화, 도시 이미지 개선을 통한 도시 매력의 증대노력, 고도 서비스산업으로의 점진적 구조변화 유도 등이 그것이다. 또한 고속전철의 개통에 따른 새로운 도시구조변모를 도모하는 한편 급속한 정보화 세계화 추세에 빠른 적응을 해나가면서 역내 중소기업의 능력을 제고시키기 위한 각종 조치를 취하는 것 등이 주요 사항이다.

어떻든 이 도시는 상대적으로 불리한 입지여건을 합리적으로 극복해 나가면서 도시의 장점을 극대화시키고 있다는 점에서 지역정책의 묘미를 일깨워 주는 사례라 할 수 있다. 특히 독일통일 이후 슈투트가르트 위치가 과거에 비해 남서쪽으로 치우치게 된 불리점을 충분히 감안하여 계속 산업중심센터로서의 역할을 담당해 나갈 수 있는 각종 전략을 구상 중에 있다.

2) 경쟁력강화 전략

경쟁력 향상 및 입지여건 개선부문을 살펴보면 슈투트가르트 시가 역점을 두고 있는 것은 새로운 기업을 유치하는 것과 더불어 기존 기업을 잘 유지시키는 데 큰 의미를 두고 있다. 특히 역외기업이 새로운 공장을 설립하는 것은 예외적 현상으로 여겨져서 주로 공장확장에 애로를 느끼는 기업들에게 도움을 주는 데 역점을 두면서 시유지 제공, 공장부지 알선 등으로 어려움을 덜어주고 있다. 또한 기업이 어쩔 수 없이 이전해야 할 경우에도 가능한 한 가까운 교외에 이전할 수 있도록 각종 조치와 인센티브를 제공하는 것이 특징이다. 소규모 공장들은 집단수용이 가능하게 하고 도시 재개발의 경우 부지 일부를 기업에 할애하는 등

여러 가지 노력을 경주하고 있다.

또한 입지의 안정성 도모를 위해 여러 가지 조치를 취하고 있는 바, 이 가운데는 기업의 문제에 대한 정보의 사전입수, 상담, 자문 등 여러 경로를 통해 기업애로와 입지의 문제를 종합적으로 해결하고자 애쓰고 있다⁸⁾. 현재 슈투트가르트에는 약 1,200ha의 공장부지가 있는데 이중 100ha는 거의 사용되지 않거나 가끔 사용되는 공장용지로 밝혀지고 있어서 이 가운데 반 정도는 재사용이 가능한 것으로 판단되고 있으며, 이 밖에도 115ha 정도는 신규로 조성이 가능한 것으로 조사되고 있어서 2000년대까지의 공장용지에는 큰 어려움이 없을 것으로 보인다⁹⁾.

이러한 노력은 제조업에만 국한되는 것이 아니다. 이 도시는 유통업체들이 대거 시 외곽으로 이전하여 도심이 공동화하는 데 따른 문제점을 인지하고 도심의 공동화를 방지할 수 있는 각종 계획들을 실천에 옮기고 있다. 도심이 텅비게 되면 외곽지의 교통량이 증폭되고 구매력이 이전하는 한편 세수에도 차질을 빚게 될 뿐더러 도시미관, 경제력의 저하 등 부작용을 빚게 마련이다. 따라서 이런 문제들을 사전에 예방하고 도심에 일정한 활력을 불어 넣는 한편 외곽지대의 쇼핑시설과 도시의 시설들이 균형을 유지하도록 하자는 것이다. 또한 슈투트가르트 최도심인 칼슈트라세 일대를 보행자 전용구역화하여 도심의 매력을 드높이고 도심상가를 활기있게 한 것도 주요조치의 하나이다. 보행자 전용구역 도입으로 도심상가의 매출은 평균 30% 이상 증가한 것으로 나타나고 있는 것도 도심활성화의 노력이 가져온 결과이다¹⁰⁾.

3) 입지여건의 개선책

총체적인 입지여건 개선을 위해 슈투

트가르트시는 여러 가지 방법을 동원하고 있는 바, 이 중에는 특히 문화시설부분의 강화, 환경조건의 개선, 여가 및 레저활용 가능성의 확대, 산업박람회 및 컨벤션 기능의 강화 등등 여러 복합 조치가 포함되고 있다.

쉬투트가르트시는 문화부문에 대한 지출을 계속 늘려 나가는 한편 민간인들이 문화부문에 투자하도록 각종 유인책을 쓰고 있다. 이미 쉬투트가르트는 오페라 하우스, 미술관, 박물관 등 세계적 건축물을 가지고 있으며 명성이 드높은 발레단, 오페라단, 실내악단 등을 보유하고 있지만 1994년에는 프리드리히스바우에버라이어티 쇼극장을 새로 개관하였고 시 외곽지에 새로이 Music Hall Stuttgart-International을 건립하여 복합 문화센터를 가지게 되었다. 이 센터는 1,800석 규모의 뮤지컬 전용극장 외에도 레스토랑, 호텔, 쉬바벤식 온천탕이 들어서 있다. 또한 현재의 시설에 곧 키네막스 입체영화관, 1,800석 규모의 음악당을 추가할 계획으로 있는데 이 모두 민자유치로 이루어진 것이어서 더욱 의미있는 것으로 받아들여지고 있다¹¹⁾.

쉬투트가르트 시는 박람회 개최와 컨벤션 유치 등에도 큰 힘을 기울이고 있는데 박람회장은 향후 더욱 큰 규모로 공항 근처로 이전할 계획이다. 1993년에는 초현대식 컨벤션 센터가 문을 열었는데 이 회의장은 6,000명까지 수용가능할 뿐더러 바로 옆에 550객실의 호텔이 동시에 건립되어 도시위상제고에 기여하고 있다. 더구나 이 컨벤션 센터는 타용도로도 전용 가능하도록 설계되어 있어서 각종 컨서트, 리사이틀, 연극공연 등의 개최가 가능하며 현재 그 옆에는 세계무역센터 건립이 추진되고 있기도 한다¹²⁾.

교통부문의 경우 일찍부터 독일에서도 가장 앞서갔을 뿐더러 교통관리에 있어서도 모범적 도시의 하나이기는 하나 최

근에는 더욱 교통시설개수 및 시설간 연계능력제고를 실천에 옮기고 있다. 그 구상의 핵심은 도로망 확장 등 교통시설의 공급개선보다는 기존시설의 개수와 교통수요관리에 초점을 두면서 기존 교통시설의 이용 및 연계가능성을 더욱 높이는 것이다. 또한 고속전철과 여타 교통시설의 연결, 공항의 이용가능성을 극대화하는 데도 큰 힘을 쏟고 있다. 교통여건 개선의 방법으로는 이른바 STORM (Stuttgart Transport Operation by Regional Management) 프로젝트를 현재 추진중인 바, 이는 교통의 흐름을 첨단 정보기기를 이용 적절하게 컨트롤하는 데 그 목표를 두고 있다. 이 작업에는 바덴 뷔르템베르크 주정부, 쉬투트가르트 시, 다이믈러 벤츠사, 보쉬 사, 지멘스 사, 알카텔 셀사, 독일 시스템테크닉 사, 데크라 사, 휴렛 팩커드 사, 라브 카르허 운송사 및 남독 방송사 등이 참여하고 있다.

이 프로젝트의 요체는 쉬투트가르트 시 일원의 교통흐름을 종합적으로 점검, 관리해 나가면서 교통흐름 데이터망, 여행정보 시스템, 여행안내체계, Park and Ride System(주차예고 시스템), 교통연계시스템, 화물운송 연계시스템 및 긴급구조망 구축 등 교통흐름에 관한 제반 분야를 상호 연결시켜 종합관계 시스템을 첨단시설로 제어하자는 것으로 큰 관심의 대상이 되고 있으며 이 중 일부는 이미 시행되고 있다¹³⁾.

4) 도시 이미지 개선방향

도시 이미지 개선을 위해 쉬투트가르트 시가 기울이는 노력은 각별하다. 이는 이 도시가 과거에 별다른 매력 포인트를 가지지 못하여 외부 사람들과 외부 기업들에게 유인동기를 제공하지 못했었다는 데 착안하여 도시매력을 도시 이미지 개

선작업을 통해 가능한 한 높여보자는 뜻이 담겨 있다. 이를 위해 전통 건축물의 개보수 등 도시 건축물의 관리 등과 함께 공원의 확대개수, 녹지대 확산 등과 아울러 음악회와 스포츠 행사개최, 각종 전람회 및 시민행사 유치 등을 통하여 도시의 대외 이미지를 개선해 나간다는 것이다. 이를테면 각종 산업전시회, 리더할래의 컨벤션 센터 건립, 국제 정원전람회와 세계육상대회 유치 등 일련의 사업이 그것이고 현재 시내에 다목적 돐 구장이 건설되고 있어서 이 역시 도시 이미지개선에 기여할 것이다. 또한 시민단체를 중심으로 각종 공개행사, 토론회, 환경보호행사 등 여러 대중행사를 개최하는 일 등으로 도시의 대외 이미지를 높이는 한편 도시홍보에도 시민들이 적극 참여하고 있다¹⁴⁾.

또한 슈투트가르트 시는 교육 및 과학 기술의 진흥에도 큰 힘을 쏟고 있는데 이 도시에는 종합대학이 둘, 전문대학이 다섯군데 있고 프라운호퍼 연구소 및 막스 프랑크 연구소가 포진하고 있어서 독일의 여타 도시에 비해 높은 고급인력 산출 및 연구기능 수행을 위한 인프라를 지니고 있다고 할 수 있다. 특히 슈투트가르트 대학(원래 슈투트가르트 공대)은 기계공학, 환경공학, 자동차 및 항공분야, 도시계획분야 등에서 독보적인 위치를 점유하고 있으며 슈투트가르트 시 및 바덴 뷔르템베르크 주의 싱크탱크 역할을 톡톡히 수행하고 있다. 이 도시에는 비교대상 유럽 타도시에 비해 연구인력이 30% 이상 많은 것으로 나타나고 있어서 이 도시가 산업 및 연구중심지 기능을 수행하는 이유를 알 수 있다¹⁵⁾.

또한 이 도시의 매력 포인트의 하나로 들 수 있는 것은 전체 면적의 24%에 달하는 높은 녹지구성비와 함께 시내 곳곳의 숲, 포도밭 등인 바, 이런 것들의 조화가 도시의 쾌적성을 드높이고 있다. 이

는 의도적 노력의 결과이자 슈투트가르트의 지형조건을 감안한 지역정책의 결과라 할 수 있다. 즉 이 도시는 거의 도시주위가 산으로 둘러싸인 전형적 분지여서 자칫 대기오염에 찌들 가능성이 많아서 일찍부터 기후국이라는 독특한 행정부서를 과거부터 두어 대기 순환을 관리하는 데 큰 힘을 쏟고 있다. 이 때문에 이 도시는 목재, 유류 등의 소각도 까다로운 지침하에 이루어지고 있고 오염방지시설을 부착한 차량비율이 유럽도시 중 가장 많은 등 대기오염 방지를 위한 갖가지 조치를 취하고 있다. 또한 생태계의 보호와 대기대류를 원활히 하기 위한 노력을 기울이고 있는 바, 이를테면 도시계획시 애초부터 생태계 영향을 적극 고려하고 녹지대의 조성도 생태계와의 연관하에 계획 시행하고 있는 것 등이 그것이다. 근년 들어서는 지붕의 녹화계획도 착실히 추진하는 한편, 이른바 녹지순환대를 조성하기 위한 새로운 구상을 실천에 옮기고 있다¹⁶⁾.

4. '슈투트가르트 21' 계획과 그 가능성

1) 계획의 개요

'슈투트가르트 21' 계획은 현 슈투트가르트 본역일대를 전면 개편하고자 하는 대규모 프로젝트이다. 이 계획은 고속전철 등 새로운 교통시설의 도입과 더불어 급격한 사회경제적 변화가 예상되기 때문에 이에 효과적으로 대처하기 위한 노력의 일환이라고 할 수 있다. 이 계획의 요체는 기존 철도노선을 변경시켜서 접속상태를 원활하게 하는 한편 철도노선 변화에 따라 생성되는 폐선부지를 활용하여 새로운 도심개발을 유도해 내자는 것이다. 이 폐선부지는 약 100ha(삼십만평) 정도로 현 슈투트가르트 핵심도심이

40% 이상 확장되는 결과를 가지게 되어 이 곳에 1,100세대의 주택과 2만5천개에 해당되는 새로운 일자리가 마련될 것이라는 예상이다. 이 계획이 향후 6~8년내에 완성되면 슈투트가르트는 유럽의 중심도시들과 접속이 한결 원활해지고 현재의 공항과도 직접 연결이 가능해진다. 또한 현재의 정지형 역사에서 통과형 역사로 변하게 되어 교통 소요시간이 크게 줄어드는 이점이 있다.

2) 계획의 효과

이 계획의 이점 내지 효과는 다음과 같이 요약될 수 있다.

첫째, 이 계획으로 슈투트가르트 광역권을 대규모로, 또 고단위로 개발할 수 있는 가능성을 가지게 된다. 둘째, 도심에 통과형 고속전철 역사를 확보할 수 있게 된다. 셋째, 슈투트가르트 본역의 기능이 크게 확대된다. 넷째, 이 계획이 실현되면 국제공항, 박람회장 및 이 도시 남부 핵심지역과 직접연결이 이루어지게 된다. 다섯째, 철도연결이 좋아지게 되어 환승 필요도 없어지게 되고 교통시간도 크게 줄어들게 된다. 여섯째, 도시근린교통이 크게 개선되어 연 400만에 해당하는 주행회수가 줄어드는 효과를 가질 것이다. 일곱 째, 원거리 교통 역시 철도교통의 개선으로 연 5억7천만km의 승용차 주행거리가 줄어들 전망이다. 마지막으로 이 계획이 실현되면 슈투트가르트 전역의 지역경제를 크게 활성화시킬 것으로 예상되고 있다¹⁷⁾.

새로운 역사의 건설과 철도노선의 이전에는 독일철도주식회사, 독일연방 교통성, 바덴 뷔르템베르크 주정부 및 슈투트가르트 시가 공동 참여하는데 예상 건설기간 7-8년, 총투자규모 48억 마르크 정도가 소요될 것인 바, 이 48억 마르크로부터 바덴 뷔르템베르크 주의 기업들

은 약 25억 마르크에 해당하는 추가 생산효과가 있을 것으로 예상하고 있다.

특히 그 가운데 3분의 1은 서비스업종의 몫이 될 것으로 추정되고 있다. 따라서 이 계획의 직·간접 효과는 총 73억 마르크(약 4조원)로 계상된다. 이 계획의 추진기간 중에 예상되는 고용규모는 매년 직접 투자에서 2,930명, 간접투자로부터 1,270명의 고용 등 총 4,200명이 필요할 것으로 예상되고 있다. 또 역사부지에 계획되고 있는 주택건설과 일자리 확보 등에 약 82억 마르크의 추가 투자가 따를 것으로 추정되는데 건설기간을 약 30년으로 보면 연 1,620개의 신규 일자리가 새로 생길 것으로 보고 있다¹⁸⁾.

이 '슈투트가르트 21' 계획은 현재 구체적 협의가 진행 중인 바, 이 계획이 가져다 줄 파급효과는 엄청날 것으로 짐작되고 있다. 결국 이 계획을 성사시키려는 의도는 고속전철 도입과 함께 연계교통망을 구축함으로써 슈투트가르트의 입지여건을 획기적으로 개선하는데 그 목표를 두고 있지만, 더 큰 뜻은 통독에 따른 슈투트가르트의 상대적 위치 불리점을 타개하고 경쟁도시 뮌헨에 대한 우위를 확보하고자 하는 의미도 담겨져 있는 것으로 사료되고 있다. 또한 슈투트가르트의 산업구조가 점차 서비스 산업으로 전환되는 데 따른 미래적 대비의 뜻도 포함되고 있다. 어떠한 새로운 변화에 즈음하여 지역의 입지여건을 개선해 보자는 것이 이 계획의 근본의도라 할 수 있다.

5. 대구와 슈투트가르트의 유사점

역사적, 사회경제적 여건이 판이한 도시를 상호 비교한다는 것은 처음부터 한계를 지니고 있다는 것은 자명한 사실이지만, 한국 도시 중에서 대구와 슈투트가르트는 여러 가지 면에서 유사점을 지니

고 있어섬 쉬투트가르트 모델이 대구에 주는 시사점은 상당하다고 할 수 있다. 우선 두 도시는 지형적, 입지적 여건에 있어서 비슷한 여건과 양상을 띄고 있다. 즉 내륙에 위치하고 있는 점, 한 방향만 트인 극단의 분지형 도시라는 점, 똑같이 큰 강(낙동강과 네카 강)을 끼고 있는 점 등이 그것이다. 또한 인구 역시 광역권으로 보면 두 도시 모두 250만으로 거의 비슷하다. 게다가 역사적 맥락으로 보더라도 대구가 영남의 행정 중심지 역할을 오랫동안 수행한 것처럼 쉬투트가르트 역시 뷔르템베르크 지역의 오랜 중심지였었다. 산업구조에 있어서는 쉬투트가르트가 경공업에서 기계 자동차로 전이하여 최근에는 서비스산업의 센타를 지향하고 있는 것처럼 대구 역시 섬유 등 경공업에서 이제 기계 자동차로 옮겨가기 시작하고 있고 21세기는 고급 서비스산업의 중심 센타로 변모하려고 노력하고 있다.

이처럼 두 도시가 서로 다른 여건을 지니고 있으면서도 산업사회의 일반적인 속성을 보유하고 있을뿐더러 지역 여건, 입지여건에 걸맞는 차별화된 발전전략을 구사하는 점에서 상당한 친화력을 지니고 있다고 할 수 있다.

이와 같은 관점에서 두 도시는 상호 발전전략을 교환하고 그에 따른 시너지 효과를 극대화시키기 위한 협력관계에 들어서고 있는 바, 그 계기는 구지의 쌍용자동차 공장이 쉬투트가르트의 벤츠와 합작선을 맺게 된 점이 크게 작용하였다고 할 수 있고 1995년 10월 민선 문화감시장이 쉬투트가르트를 방문하여 상호 협력에 대한 의견을 교환한 것 등이 촉매작용을 하게 되었다고 할 수 있다. 그 일환으로 '95년 11월 도시발전전략에 대한 심포지엄이 대구에서 열려 일군의 쉬투트가르트 인사들이 대구를 방문하여 쉬투트가르트의 발전전략을 소개한 바

있다.

향후 두 도시는 먼저 협력이 가능한 분야부터 공동작업을 전개할 것으로 보인다. 그 대상은 자동차 및 항공기술 분야, 환경 및 생태 분야, 기계기술 분야 등이 중점 거론되고 있고, 그 계획에 따라 공동 기술훈련 센타, 기술이전 센타 등을 만들 준비를 하고 있다. 기술에 관한 한 일정기간 동안 대구가 쉬투트가르트로부터 이전을 받아야 할 입장이지만 대구의 입지적 여건으로 보아 동북아의 전진기지가 될 수 있는 호조건을 갖추고 있어서 쉬투트가르트에게도 큰 매력을 지니고 있음은 부정할 수 없다.

대구에는 좋은 입지조건, 높은 교육수준, 수많은 고등교육기관을 지니고 있어서 미래적 산업센타로서의 자질을 지니고 있긴 하나 이를 연결하고 효율을 극대화할 수 있는 전략의 부재, 발전 방향정립 등에 문제가 있었던 것은 사실이나 민선 시장 취임 이후 대구경제활성화계획 입안을 위시하여 대구의 능력을 극대화하여 새로운 산업문화 중심지로 탈바꿈하기 위한 갖가지 노력을 계속하고 있어서 관심이 집중되고 있다.

표 1. 대구의 주요지표

년도	구 분	지 표
1995	인구	248만
"	주택	75만호
"	자동차	52만대
"	제조업 업체수	7,200업체
"	제조업 종업원수	17만8천명
"	생산액	12조 1,486억원
"	GRDP	9조 3천억원
"	수출	64억 달러
"	실업률	3.6%

표 2. 쉬투트가르트의 주요지표

년도	구분	지표
1992	인구	57만 9천(광역권: 250만)
"	주택	27만호
"	GRDP	438억마르크(약25조원)
"	제조업체수	306업체
"	제조업종업원수	11만 6천 7백명
"	자동차	32만대
"	실업율	5.8%

결국 대구도 쉬투트가르트와 마찬가지로 산업과 문화, 더 나아가서 삶의 질을 확보하기 위한 환경여건을 얼마나 높은 수준으로 확보하느냐에 도시발전의 성패가 달려 있다는 것은 분명하여 쉬투트가르트의 경험이 중요한 참고가 될 것은 분명하다.

6. 한국 도시발전전략에 대한 시사점

한 도시나 지역의 번영은 어떤 차별화된 전략을 그 지역의 특성에 맞추어 시의적절하게 투입하는 한편 그 지역에 관계되는 지역자치단체, 공공기관, 지역의 기업과 주민, 지역의 정책입안자들이 지역성격의 파악 아래 채택된 전략들을 제대로 실천에 옮기느냐에 달려있다고 해도 과언이 아닐 것이다. 이런 점에서 쉬투트가르트 시는 일찍부터 지역의 특성을 잘 파악하여 그에 걸맞는 전략을 구사함으로써 크게 부상한 몇 안되는 주요 사례 중의 하나로 지목되고 있다¹⁹⁾. 쉬투트가르트 시가 현재 독일 뿐만 아니라 전세계적으로도 고부가가치화된 산업, 문화와 환경의 적절한 접목을 통한 도시 이미지의 제고와 함께 삶의 질 고양 등으로 그 명성을 드높이고 있다는 것은 주지의 사실이 되고 있다. 이는 오랜 노력이 결실을 거두고 있는 것으로 사료되어 도시발전의 모델 케이스로 나타나면

서 커다란 시사점을 우리에게 제공하고 있다고 하겠다.

한국의 경우 일천한 지방자치의 경험 때문에 지역 스스로 독자적인 발전을 도모할 수 있는 기회가 사실 없었으나 이제 본격적인 지방자치시대에 접어든 이상 지역 및 도시발전을 위한 전략구상 및 고민이 크게 필요한 시점이 되고 있다. 한국에서 현재 지적할 수 있는 사항은 무엇보다도 의욕은 높지만 그를 뒷받침할 수 있는 치밀한 구상과 계획이 뒤따르지 못한다는 것, 또 산업과 문화, 환경 등을 총체적 시각에서 파악하여 접목하고자 하는 발상이 빈약한 것 등을 거론하지 않을 수 없게 된다.

원론적으로 말하자면 도시의 번영, 지역의 발전에 있어서 주민의 삶이 가장 우선시되고 주민들이 쾌적한 삶을 영위할 수 있는 여건을 마련하여 주민들로 하여금 지역에 대한 애착심을 불러 일으키는 것이 요체라 할 수 있을 것이다. 어차피 관주도의 개발계획은 시대에 뒤떨어지고도 하거니와 그 효율성과 동기부여의 측면에서 문제가 있다는 것은 불문가지의 사실이다. 그러니까 올바른 전략 설정과 아울러 주민들의 자발적인 참여와 지원을 끌어 들이는 다각도의 노력이 긴요하다는 뜻이다. 쉬투트가르트의 발전과정과 발전전략이 주는 의미는 다음 몇 가지로 정리해 볼 수 있을 듯하다.

첫째, 쉬투트가르트 시는 지역의 입지 특성과 문제점을 일찍부터 인지하고 그 기반하에 도시발전전략을 마련하였다는 점,

둘째, 지역의 입지적 불리점을 교통망 개선, 지역여건에 맞는 산업배치 등으로 불리점을 극복했다는 점,

셋째, 도시 이미지 개선을 위해 전통적인 건축물의 관리, 각종 문화시설의 확대, 녹지대 조성 등으로 새로운 도시 이미지 창출을 위해 노력하였다는 점,

넷째, 기후, 환경 등에 대한 각별한 고려에서 볼 수 있듯이 이미 오래전부터 삶의 질 향상을 위한 각종 조치를 통해 환경 모범도시를 구축했다는 점,

다섯째, 사회경제적 환경 및 산업구조의 변화에 기민하게 대처했다는 점,

여섯째, 주민의 참여를 유도하는 다각적인 프로그램으로 주민들의 참여와 지역 애착심을 불러 일으켰다는 점,

일곱째, 고속전철 도입 등에 따른 새로운 여건변화를 도시발전의 계기로 삼아 빠른 변신을 시도하고 있는 점,

여덟째, 서비스 산업으로의 구조전이에 따른 시대변화를 적절하게 수용하여 그에 맞는 구조변화를 시도하고 있는 점 등이 두드러지고 있어서 한국의 도시발전 전략 및 지역발전모델 수립에 좋은 참고자료를 제공하고 있다고 하겠다.

결국 도시란 하나의 유기체여서 이 유기체의 변영이란 것도 얼마나 그 도시의 역동성을 잘 유지·발전시켜 나가느냐에 그 관건이 달려 있는 것은 분명하다. 개인도, 지역도, 또 국가도 발전의 메카니즘과 발전의 동력을 얼마나 적절히 구사하느냐에 미래가 달려 있기에 슈투트가르트의 발전과정은 한국 도시 개발 전략 수립시에 일조가 되는 교훈으로서의 가치가 충분한 것으로 여겨지고 있다.

특히 대구광역시의 경우 유사한 자연 환경(분지형도시), 비슷한 도시 규모 및 내륙에 입지하고 있다는 점 등에서 슈투트가르트의 여러 발전전략이 향후 대구의 발전전략을 만드는 데 커다란 참고가 될뿐더러 시사하는 점이 많다고 하겠다. 현재 대구는 섬유 등 경공업 위주에서 자동차, 기계, 첨단산업으로의 급격한 산업구조 개편을 도모하고 있어서 슈투트가르트의 발전과정은 시행착오를 줄이면서 미래적 도시로 변모하는 데 하나의 모델이 될 수 있을 정도이다. 또한 슈투트가르트가 추구하는 문화도시 환경도

시로의 조화노력 역시 대구가 추구하는 미래상과 상당한 친화력을 지니고 있다고 할 수 있다.

최근 빠른 추세로 진행되고 있는 이른바 세계화 과정에서 두 도시가 상호 협력하고 발전전략을 교환하게 되면 아마도 시너지 효과는 더욱 커지리라 여겨진다.

주

- 1) Antero Markelin/Rainer Müller, Stadtbaugeschichte Stuttgart, Stuttgart/Z rich 1991. P.11~13.
- 2) Antero Markelin/Rainer Müller, P.14~60.
- 3) Wolfgang Häfele, Eine kreative Industriestadt mit Lebensqualität, 21세기 도시발전전략 국제 심포지엄, P.59~60.
- 4) Wolfgang Häfele, P.61~63.
- 5) Wirtschaft und Arbeitsmarkt in Stuttgart, hrsg. von Stadt Stuttgart, Stuttgart 1987, P.1~5.
- 6) Wirtschaft und Arbeitsmarkt in Stuttgart, P.6~10.
- 7) Wolfgang Häfele, P.63.
- 8) Wirtschaft und Arbeitsmarkt in Stuttgart, P. 55~56.
- 9) Wirtschaft und Arbeitsmarkt, P.56~59.
- 10) Einzelhandel und Einzelhandelsbetriebe im Wirtschaftsraum Stuttgart, Stadt Stuttgart, Stuttgart 1991, P.39~40.
- 11) Wolfgang Häfele, P.68~69.
- 12) Wolfgang Häfele, P.60.
- 13) STORM, Storm-Büro, Stuttgart 1995, P.2~21.
- 14) Wirtschaft und Arbeitsmarkt, P. 63-65 및 Wolfgang Häfele, P.71~72.
- 15) Wolfgang Häfele, P.65.
- 16) Johann Jessen, Stadtplanung in Stuttgart-Probleme und Perspektiven, 21세기 도시발전전략 국제심포지엄, P.95~110.
- 17) Das Synergiekonzept Stuttgart 21, 1995 Deutsche Bahn AG, P.4~25.
- 18) Das Synergiekonzept, P.26~42.
- 19) 유럽에서 새로 부상되는 도시로는 슈투트가르트, 밀라노, 바르셀로나, 리용 등으로 한결같이 수도가 아니라는 점이 특징이다.

참 고 문 헌

- 21세기 도시발전전략 국제심포지엄, 대구 1995.
- 김한규, 1992, 「쉬무트가르트의 경제상황과 전망」,
『사회과학논총』 제11집.
- Wirtschaft und Arbeitsmarkt in Stuttgart— Situation
und erspektiven bis 2000—, Landeshauptstadt
Stuttgart 1987.
- Stuttgart im Standort—Wettbewerb, Industrie— und
Handelskammer Region Stuttgart 1991.
- Baden—Würrtemberg, Ihre Zukunft im Herzen
Europas, Ministerium für Wirtschaft,
Mittelstand und Technologie 1991.
- Spiegel der Wirtschaft, Baden—Würrtemberg 1991.
- Mittelstandsbericht, Stuttgart 1990.
- Einzelhandel und Einzelhandelsbetriebe im
Wirtschaftsraum Stuttgart, Stuttgart 1991.
- Büroflächen in Stuttgart 1968—1988, Stadt Stutt-
gart 1989.
- Das Synergiekonzept Stuttgart 21, Deutsche Bahn
AG 1995.
- STORM, Storm—Büro 1995.
- Stadtbaugeschichte Stuttgart, von Antero Markelin/
Rainer Müller, Zürich/Stuttgart 1991.
- Stuttgart, hrsg. von Andreas Brunold/Bernhard
Sterra, Stuttgart 1994
- Stuttgart, von Uli Kreh, Stuttgart 1991.

ABSTRACT

City Development Strategy of Stuttgart /
Germany: Analysis and Evaluation

Kim, Han—Kyu
Keimyung University

The purpose of this paper is to explain
and to evaluate the city development
strategy of Stuttgart / Germany.

Otherwise this paper deals with the
transformation possibility of Stuttgart
model to city of Taegu.

In recent times Stuttgart has invested
great effort to innovate her structural

problems. Important points are as fol-
lows: Planning of development strategy
for future, Innovation of infrastructure
and city image, Effort for environment,
participation programs for citizens etc.

Cooperation between Stuttgart and
Taegu will bring some synergy effect in
the future.