
Polyzentrisch planen

Perspektive: regionale Identität

Prof. Dipl.-Ing. Julian Wékel – Hochschullehrer
Fachbereich Architektur, Technische Universität Darmstadt



Zur „Eigenlogik der Städte“ – unser Forschungsprojekt legt einen besonderen Akzent auf die lokalen Besonderheiten urbaner Entwicklungen. Bisher wurde Stadt wissenschaftlich eher als Ort der Konkretisierung allgemeiner gesellschaftlicher Themen untersucht. Wir schauen demgegenüber verstärkt, man könnte auch sagen in umgekehrter Sichtweise, vorrangig auf die eigenlogischen Bedingungen und Handlungsweisen vor Ort und fragen, wie die lokalen Kontexte die Stadtentwicklung formen. Der städtische Umgang mit dem aktuellen Thema Klimawandel zeigt sich beispielsweise in München ganz anders als in Frankfurt. Aus diesem Grund möchten wir die eigenlogischen Bedingungen der Städte besser verstehen. Es geht uns nicht nur darum, welche allgemeinen Strategien für die Bewältigung gegenwärtiger Herausforderungen sinnvoll sind, sondern was an spezifischen Orten angemessen und umsetzbar sein sollte.

Suburbane Knoten

Mit dieser Blickrichtung erscheint Frankfurt zunächst in vieler Hinsicht als außergewöhnlich privilegiert, ausgestattet mit wirtschaftlicher Dynamik und hoch entwickelter Mobilität, global erreichbar wie keine andere deutsche Stadt, ja kaum eine Stadt auf dem Kontinent. Der Frankfurter Flughafen ist dafür bekanntermaßen das entscheidende Drehkreuz. Gleichzeitig ist er selbst, seine Terminals, als Knotenpunkt auch ein Ort einzigartigen internationalen Personenaustauschs. Das damit verbundene „interkulturelle Potenzial“ für die Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main herauszustellen, wurde bisher zu wenig beachtet. Mit dem House of Mobility ist sicher ein Anfang gemacht. Auch andere Objekte des Gateway-Garden-Projekts könnten nicht nur ein vorrangig wirtschaftliches, sondern auch ein „kulturelles Tor zur Welt“ werden.

In den historischen Stufen seiner Stadtentwicklung verdankt Frankfurt von Beginn an vieles seiner verkehrsgünstigen Lage – die Furt und die Fernwegekreuzung waren die Ausgangspunkte, daraus ist dann in einem nächsten Schritt ein Handelsplatz, dann ein politisch kulturell hoch bedeutsamer Ort geworden. Irgendwie wiederholt sich das in moderner Form am Flughafen mit seiner kontinuierlichen Erweiterung zu einer Airport-City, zumindest nutzt auch die Bevölkerung der Metropolregion mittlerweile zunehmend die Terminals als Handels- oder genauer als Einkaufs- und Erlebnisort. Aber könnten wir nicht hier einen nächsten Entwicklungsschritt unterstützen und eine einzigartige Bühne internationaler Kommunikation und Kultur mitgestalten? Könnten nicht renommierte Fachleute verschiedenster Professionen, Wissenschaftler und Künstler aus aller Welt diese riesige Karawanserei zu einem Fokus der Begegnung machen?

Der Flughafen ist ein „suburbaner Knoten“ besonderer Art und in dieser Beziehung wohl kaum in Konkurrenz zu den traditionellen städtischen Zentren in seiner

Nachbarschaft zu sehen. Eine eher extern orientierte „zollfreie Zone“ der Kommunikation – vielfältige Veranstaltungen in diesen Verkehrshallen könnten Menschen der Region mit Gästen aus aller Welt zusammenbringen. Dies könnte der Mobilitätsbegabung Frankfurts eine neue Qualität und zusätzliche Dimension geben.

Kulturelle Vielfalt

Die soziale und ethnische Kommunikation und ihre wirtschaftlich wie kulturelle Integration war für Frankfurt immer schon prägend. Die jahrhundertealten Traditionen des Handels und des politisch-kulturellen Austauschs sind hier bis heute wesentlich ausschlaggebend für eine grundsätzlich tolerante Disposition der gesamten Stadtgesellschaft. Als eine Metropole des 21. Jahrhunderts kann die Stadt im Umgang mit nationaler und sozialer Vielfalt durchaus Vorbildfunktionen beanspruchen. In Deutschland und Mitteleuropa gibt es nur wenige Städte, die diese sich heute vielerorts stellende Herausforderung bisher so beispielgebend bewältigt haben. Eine nachhaltige Stadtentwicklung für Frankfurt kann und sollte sich an den sich hieraus ergebenden besonderen Möglichkeiten orientieren.

Wir kennen aber auch in Frankfurt Stadtteile, die in ihren wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen problematisch sind und einen besonderen Entwicklungsbedarf haben. Früher haben unter solchen Bedingungen Stadtplaner es als ihren Auftrag angesehen, vorrangig eher die baulich-technischen Herausforderungen in diesen Quartieren zu bewältigen. Häuser wurden mit modernen Bädern ausgestattet oder Sammelheizungen eingebaut. Das heute bestimmende Thema der Konzentration von Arbeitslosigkeit in diesen Gebieten wurde damals negiert oder eher an Transferleistungen des Arbeitslosengeldes delegiert. Aber wir haben gelernt, dass sich städtebauliche Sanierung beispielsweise mit der Schaffung neuer lokaler Beschäftigungsverhältnisse verbinden sollte, dass städtische Unterstützung zu gemeinschaftlicher Bürgerarbeit und Selbsthilfe befähigen kann.

In vielen Innenstädten, die ja durchaus nicht alle florieren, haben wir in mancher Hinsicht eine vergleichbare Aufgabenstellung. Wir lernten, die Gewerbetreibenden und die Bürgerinnen und Bürger dort zusammenzubringen und sie darin zu unterstützen, ihre Wirtschaftsräume, die ja vor allem auch die Räume öffentlichen Stadtlebens sind, gestalterisch in ihrer Bedeutung für die Gemeinschaft aufzuwerten. Wer heute Stadtteile revitalisieren will, muss die räumliche, infrastrukturelle, die wirtschaftliche wie die sozial-kulturelle Perspektive gleichzeitig im Blick haben.

Polyzentrische Entwicklung planen

Das Mainufer war bereits in den 70er-Jahren in seiner neuen Gestaltung mit der Funktion als Museumsufer der erste Identitäts-Turn Frankfurts – weg von der reinen Bankenmetropole hin zu einer Stadt der Kunst und der Kultur. Dann gab es Anfang der 90er-Jahre einen zweiten Schritt, der an der Fragestellung orientiert war: „Wie können wir innerstädtisch wieder verstärkt und attraktiv wohnen?“ Der Begriff „Nachhaltigkeit“ war damals noch nicht en vogue, aber die Planungen gingen schon in die später so bezeichnete Richtung. Die Stadt sollte nicht weiter nach außen wachsen. Vorrangig Wohnungsbau sollte die nicht mehr optimal genutzte und zunehmend brachliegende industrielle In-frastruktur am Main ablösen.

In der Summe vieler gelungener Quartiersbausteine, konzipiert und verwirklicht über einen Zeitraum von nahezu 20 Jahren, ist der innerstädtische Mainraum heute einer der schönsten, vielleicht der schönste neu gestaltete öffentliche Stadtraum in Deutschland geworden. Er stellte für die Bürgerinnen, Bürger und Gäste der Stadt und darüber hinaus auch der Region geradezu eine Bühne und einen einzigartigen Ort der Identifikation dar. Die Uferpromenaden am Main sind auch nicht – wie es leider heute viel zu oft geschieht – vorrangig zu einem Konsumraum geworden. Sie sind für Flaneure und Spaziergänger gemacht, für Skater und Fahrradfahrer. Ein urbaner Raum im besten Sinne. Und dazu gehören nun auch die Hochhauskulisse als Hintergrund, das Kraftwerk am Westhafen als Kontrast und die einfachen, eigentlich wenig urbanen Wohnungsfassaden aus den 50er-Jahren.

Frankfurt steht für gelungene, auch stark städtebaulich orientierte Integrationspolitik. Schauen Sie in das Gallusviertel oder ins Ostend. Hier finden wir nach langjährigen Stadterneuerungsprozessen so gut wie keine sozialen Konflikte, sondern eher ein positives Miteinander einer außergewöhnlichen, im wörtlichen Sinn vielschichtigen Einwohnerschaft. Hier wird auch die polyzentrische Struktur der Stadt erfahrbar. Diese Stadtteile sind nämlich keine nur auf den gesamten städtischen Zusammenhang ausgerichteten Einzelgebiete, sondern auch emotional besetzte eigenständige und in vielem vollständige städtische Quartiere. Sie zeigen, wie im Großen die ganze Stadt, eine „Durchflochtenheit“ von Grün, Siedlungen und unterschiedlichsten Formen von Bebauungen. Diese vielgestaltige Stadtlandschaft könnte durchaus ein Modell auch für weitere Bereiche der Region darstellen. Um daraus ein Konzept zu entwerfen, werden städtische Planungen Frankfurts allein allerdings nicht weiterhelfen. Wir brauchen dafür nicht nur einen über die Stadt hinausreichenden Verkehrsverbund, sondern auch einen Wohnungsbau-, einen Bildungs-, Gewerbe- und Erholungsflächenverbund. Der Planungs-, jetzt Regionalverband, hat bisher allerdings über den Flächennutzungsplan hinaus zu wenig Kompetenzen erhalten, diese Entwicklungen zu koordinieren.

Regionale Identität

Das Grüngürtelprojekt und die Weiterentwicklung und Vernetzung der Freiflächen zum Regionalpark zeigen schon in gewisser Weise, dass das, was Identität für den Lebensalltag prägt, nicht an der Stadtgrenze haltmacht. Die Politiker beziehen sich allerdings immer noch vor allem auf ihre jeweiligen Städte und ihre Heimat- oder besser Wahlgemeinden, selten auf die regionale Dimension ihrer Verantwortung. Dabei sind heute Arbeits- und Lebenszusammenhänge absolut überörtlich ausgerichtet.

Auch ressortübergreifende Kooperation ist für eine nachhaltige Stadtentwicklung von entscheidender Bedeutung. Bisher haben häufig Ämteregoismen einen kooperativen Stadtentwicklungsverbund nicht sonderlich befördert. Ein Planungsressort allein kann dieser integrativen Aufgabe kaum gerecht werden. Frankfurt könnte hier vielleicht etwas von der Stadt München lernen. Hier gibt es zumindest eine stark entwickelte Kultur integrierter Stadtentwicklung. Nehmen Sie die von der gesamten Stadtverwaltung gemeinsam getragene sozial orientierte Bodenordnung als ein Beispiel: Wenn in München Planungen zu Grundstückswertsteigerungen führen, dann müssen Eigentümer verbindlich festgelegte Anteile dieser Wertsteigerung in einen allgemeinen Topf zurückgeben. Hieraus werden dann unter anderem Infrastrukturprojekte, die sonst von der Stadt zu tragen sind, finanzierbar. Solche Regularien sind bisher in Frankfurt nicht entwickelt.

Aktive Bürgergesellschaft

Das Verständnis von Partizipation oder Beteiligung hat sich während meiner beruflichen Tätigkeit in den vergangenen 35 Jahren ganz wesentlich gewandelt. Mitte der 70er-Jahre sahen Planverfahren zwar schon eine formale Pflicht zur Beteiligung der Bürger vor. Sie wurde jedoch als reine Informationsverpflichtung aufgefasst. „Ich, der Planer, beteilige jemanden, indem ich ihm, soweit es mir sinnvoll erscheint, Kenntnisse über meine Pläne vermittele.“ Als Störung wurde erlebt, wenn Gesichtspunkte deutlich wurden, die der Planer vorher nicht bedacht hatte. Dieses Selbstverständnis und Selbstbewusstsein ist in den folgenden Jahren und Jahrzehnten wesentlich erschüttert worden. Großprojekte und ein radikal mit der bestehenden Stadt und ihrer Veränderung umgehender Städtebau haben nicht nur bauliche Probleme hervorgebracht, sondern auch soziale Konfliktlagen. Zwar haben die Planer noch lange nicht das Heft des Handelns aus der Hand gegeben. Aber der gegenseitige Informationsaustausch wurde zunehmend ernster genommen. In den letzten fünf bis zehn Jahren hat sich erst wirklich eine aktive Beteiligung der Bürgergesellschaft durchsetzen können. Der Staat, die Stadtverwaltung allein kann

heute einfach nicht mehr aus eigener hoheitlicher Kraft die Rahmen- und Entwicklungsbedingungen formulieren oder gar verwirklichen.

Die Wirtschaft und die Bürgerschaft müssen mit an Bord sein. Der Westhafen in Frankfurt ließ sich nicht allein mit den traditionellen öffentlichen Planungsinstrumenten in das heutige Wohn- und Büroquartier umwandeln. Man musste unterschiedlichste Verträge verändern, Eigentum erwerben, Betriebe verlagern. Daher war ein sogenanntes Public Private Partnership das Instrument der Wahl. Beteiligung ist hier nicht als Frühwarnsystem oder Informationsangebot zu verstehen, sondern als ein aktives Mitwirken – ein wirtschaftliches und soziales Beteiligen, nicht ein Beteiligt-Werden.

Frankfurt für alle

Eine verantwortungsvoll gestaltete, und das heißt auch eine von möglichst allen Bürgerinnen und Bürgern wahrnehmbare „Lebensqualität“ in einer Stadt ist für mich das zentrale Ziel nachhaltiger Stadtentwicklung. Damit sind natürlich weit mehr als alternative Einkaufsmöglichkeiten oder gut funktionierende städtische Infrastrukturen gemeint. Das Lebensgefühl der Bewohner braucht Resonanz im städtischen Raum und umgekehrt. Menschen brauchen das Gefühl, dass sie ihre Lebensvorstellungen in ihrer Stadt verwirklichen können. Das gilt quer durch alle Schichten der Stadtgesellschaft. Eine so verstandene Lebensqualität ist also auch an sensible Wirtschaftspolitik und an sozialen Ausgleich gebunden. Frankfurt hat sich mit der Erhaltung traditioneller Produktionsarbeitsbereiche wie der Brauerei in Sachsenhausen oder dem Osthafen häufig schwergetan. Die Stadtgesellschaft braucht jedoch unterschiedliche Arbeitsfelder, die man vielleicht sogar zum Teil mit öffentlichem Geld stabilisieren oder entwickeln muss.

Ein im regionalen Maßstab verstandener strategischer Politikansatz sollte bei diesen Entscheidungen immer besondere Berücksichtigung finden. Für den Ausgleich von Stadt und Region müssen jedoch stärkere Signale von Frankfurt ausgehen. Frankfurt braucht doch selbst die gelebte Verankerung und Vernetzung mit der Region. Die Stadt sollte deshalb eine dezentrale Entwicklung von Schwerpunkten unterschiedlichster Art auch jenseits der Stadtgrenzen aktiv unterstützen.

Wäre es nicht reizvoll, um einmal eine etwas ungewöhnliche Idee zu entwickeln, eine Abteilung eines Frankfurter Museums, etwa des Städtels beispielsweise nach Offenbach zu verlagern? Wäre das nicht eine starke symbolische Geste?

Die Rhein-Neckar-Region könnte hier als ein Vorbild dienen. Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg haben verstanden, dass man nur gemeinsam – und auch mit den kleineren Städten dieses Raums auf Augenhöhe zusammen – entwicklungsbedeutsame Projekte auf den Weg bringen kann. Für diese regionale Orientierungssuche braucht es jedoch ein konzeptionelles Dach. Das

Nachhaltigkeitsprinzip könnte eine integrative Perspektive bieten. Wir müssen dieses inflationär verwendete Wort jedoch übersetzen. Eine angemessene Formulierung könnte vielleicht lauten: Stärkung der Lebensqualität in einer „Metropolregion für alle“, um ein Frankfurter Motto von Albert Speer weiterzuführen. Das versteht man besser!

Prof. Dipl.-Ing. Julian Wékel

arbeitet als Hochschullehrer am Fachbereich Architektur der Technischen Universität Darmstadt. Hier ist er insbesondere beschäftigt mit Fragen nachhaltiger Regionalentwicklung, bürgerschaftlich orientierter kommunaler Planungspraxis und Baukultur sowie mit internationaler Metropolenentwicklung.