

ZWISCHENSTADT 2030?!

Zwischenstadt als Zwischenzustand Ursula Stein

08

SRL

SCHWERPUNKT · PLANERIN 2_03

Zwischenstadt 2030 mit Ausrufezeichen und Fragezeichen. Mit Ausrufezeichen, weil sich nach der ersten hitzigen Debatte über den vermeintlichen Angriff von Thomas Sieverts auf die Grundfesten der Europäischen Stadt doch weithin die Einsicht durchzusetzen beginnt, dass die Zwischenstadt ein funktional notwendiger Bestandteil der europäischen Stadt ist und in eine Diskussion über die Zukunft der Europäischen Stadt mit hineingehört. Wir werden die Zwischenstadt nicht mehr los! Mit Fragezeichen, weil das, was Sieverts als anästhetische Zonen der isolierten Funktionssysteme beschrieben hat, einen eigenen Urbanisierungsprozess erleben wird. Die Zwischenstadt wird – so meine These – insgesamt in ein umfassenderes Bild der Europäischen Stadt mit neuen Akzenten integriert werden. Wenn also die Zwischenstadt ein Zwischenzustand ist, könnte der Begriff im Jahr 2030 seine Funktion und seinen Gegenstand verloren haben. Die Planungsaufgaben aber bleiben.

FLÄCHENKONSUM UND VERGRÖßERUNG TROTZ SCHRUMPFEN

Zwischenstadt ist ihrer Genese nach ein Wachstumsphänomen. Ihre Elemente – Einfamilienhaussiedlungen, Shopping-Malls, Garten-Center, Autokinos, Tennishallen, zu Reitsportanlagen umgewandelte Aussiedlerhöfe, Baumärkte, Spaßbäder, Großtankstellen, Autowaschanlagen, Lagerhallen, Forschungsstätten, Kompostwerke und Kläranlagen – fanden einfach keinen Platz mehr in der alten Stadt. Und sie mussten, solange sich die Planer wenig um die Außenstadt kümmerten oder daran gehindert wurden, kaum Rücksicht auf Gestaltungsansprüche oder die Integration in eine Nachbarschaft sozialer und baulicher Art nehmen. „Investoren sind wie scheue Rehe“, argumentierten die Wirtschaftsförderer, „kommt ja nicht mit Gestaltungsaufgaben!“ Wird nun, da das Schrumpfen offenbar zu einem alltäglicheren Phänomen der Stadtentwicklung wird, die Zwischenstadt wieder „eingezogen“ werden können? Es ist wohl nicht ganz so, da manche Entwicklungen zu großen, grobkörnigeren Einheiten nicht mehr zurückgedreht werden können. Im Lebensmittelsektor beispielsweise wünschen die Konsumenten zwar einerseits die Nahversorgung „um die Ecke“, andererseits aber auch ein breites und tiefes Sortiment, das nur auf großen Flächen und bei großem Einzugsbereich – sprich: mit vielen Parkplätzen – von den Handelsketten angeboten wird. Im Wohnungssektor wird der spezifische Flächenverbrauch pro Einwohner möglicherweise aus Sparungsgründen abnehmen. Zugleich aber steigt der Flächenverbrauch, da die Haushaltsgröße weiter sinkt und die „Haushalts-Infrastruktur“ wie Flur, Bad und Küche von weniger Personen gleichzeitig genutzt wird.

PLANUNG IM KONTEXT DER ZWISCHENSTADT: NORMALITÄT

Im Jahr 2030 werden also 27 Jahre gelassener und professioneller Umgang mit der Zwischenstadt als Teil der europäischen Stadt hinter uns liegen – so wie wir im Jahr 2003 auf 28 Jahre Erfahrung mit Stadterneuerung seit 1975,

dem Europäischen Jahr des Denkmalschutzes, zurückblicken können. Das lässt auch darauf schließen, dass wir wesentliche Entwicklungen schon heute erkennen können und nicht mit völlig unerwarteten Umbrüchen rechnen müssen. Werfen wir einen teils informierten, teils ahnenden, teils auch spekulativen Blick auf Beispiele für räumliche Entwicklungen und Planungsaufgaben in der heutigen Zwischenstadt bis 2030.

FLÄCHENRECYCLING

Im Jahr 2030 stehen zwei Investitionszyklen an ihrem Ende. Die großen Freizeit-, Sport- und Handelskomplexe, die Anfang der 2000er Jahre – meist in Kombination miteinander, und besonders für die Fußballweltmeisterschaft 2006 – errichtet worden waren, kommen „in die Jahre“. Bei der Erneuerung trennt sich die Spreu vom Weizen: die gut laufenden Anlagen werden auf den neuesten Stand gebracht, andere werden für eine größere Nutzungsvielfalt umgebaut. Beides bedeutet Urbanisierung. Das war schon Anfang des Jahrtausends mit den ersten Shopping- und Freizeiteinrichtungen aus den siebziger und achtziger Jahren geschehen: wachse oder wandle Dich, war die Devise. So manches Autokino war aufgegeben und die einfachen Tennishallen der Vereine waren zunehmend in professionell betriebene, multifunktionale (und größere) Freizeitzentren verlagert worden. Der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main und der Kommunalverband Großraum Hannover hatten als erste dabei hartnäckig neue Wege beschritten: im Rahmen der Regionalen Flächennutzungsplanung hatten sie von den Kommunen, die aus den einstigen Sondernutzungsflächen nun „normale Gewerbegebiete“ machen wollten, verlangt, dafür andere Flächen wieder zu streichen oder als Ausgleichsflächen zu meliorieren.

URBANISIERUNG DER STADTREGION – VERDÜNNUNG DER KERNSTADTNUTZUNGEN

Dem Versuch der Kernstädte zu Anfang des Jahrtausends, durch das Ausweisen neuer Flächen im Stadtgebiet für den Einfamilienhausbau die begehrten Zielgruppen der Kommunalpolitik an die Stadt zu binden, waren flächenmäßig Grenzen gesetzt. Es wurden zum Teil wertvolle Grünzonen in der Stadt ohne nennenswerte Mengeneffekte geopfert, dafür aber die Wohnverhältnisse der vorhandenen Bevölkerung durch den verschärften Mangel an zugänglichem Grün (ein in Wanderungsbefragungen oft genannter Grund für den Umzug ins Umland) verschlechtert. Die Strategie löste auch zunächst das Problem des Preisgefälles nicht: die Bodenpreise in der Stadt blieben hoch, und die Lust auf Wohnfläche konnte nur im Umland preiswert befriedigt werden. Das änderte sich mit dem etwa ab 2015 einsetzenden massiven Abnahme der Bevölkerung trotz des moderaten Anstiegs der akzeptierten Zuwanderung. Nun gingen doch die Boden- und Mietpreise in den Städten zurück, so dass sich Zug um Zug die (von Hartmut Häußermann bei den zahlreichen „Schrumpfungsdiskussionen“ etwa im Jahr 2003 ver-

treten) These von den Grenzen des Schrumpfens realisiert: die Nähe zur Verkehrsinfrastruktur, zu den verbliebenen Kultureinrichtungen, zu Bildungseinrichtungen usw. machten bei sinkenden Preisen die Stadt wieder attraktiv. Da es aber mehr und kleinere Haushalte waren als früher, sank zwar die Einwohnerzahl im Verhältnis zur Geschossfläche. Dabei war aber auch in den Innenstädten – außer in den wenigen auf Weltniveau mitspielenden 24-Stunden-Städten – die Nutzungsvielfalt wieder gewachsen. Bedauerlicherweise hatten die Konzepte der „Dezentralen Konzentration“ Ende des vorigen Jahrtausends zwar zu einer sinnvollen und dem wachsenden Selbstbewusstsein kleinerer Städte Rechnung tragenden Infrastrukturpolitik, nicht aber zu einer durchgreifenden Verminderung der Zersiedlung beigetragen: individuelle Wohn- und kleine Gewerbenutzungen hatten sich weiterhin – und zwar vor allem aus Preisgründen – zwischen und nicht an den Achsen des schienengebundenen Regionalverkehrs angesiedelt. Jetzt machen sich aber die Veränderung der Alters- und Haushaltsstruktur und der doch drastisch steigende Benzinpreis (der vom technischen Fortschritt und der Verbreitung des Dreiliterautos nicht ganz kompensiert werden kann) bemerkbar. Einzelne Wohn- und Gewerbegebiete werden nach intensivem kommunal-

ter Betreuungs- und Pflegeleistungen. In den dichten Baugebieten der 90er klappt diese Lösung in abgewandelter Form: statt Neubau auf Flächenreserven werden hier Teile des Bestands umgenutzt. Generell aber ist das Einfamilienhaus aufgrund abnehmender Nachfrage nicht mehr die alterssichernde Geldanlage, wie Mitte des vorigen Jahrhunderts gedacht: sein Nutzen muss sich unmittelbar während der Nutzung in Form von Lebensqualität einstellen. Mit wachsender Nutzungsdynamik in diesen früher so statischen Bereichen entstehen gerade hier die Übergangsnutzungen und Aneignungsmöglichkeiten für Zuwanderer, Künstler und Tüftler, die früher nur in den noch nicht sanierten Bereichen der Kernstadt landen konnten. Ob sich dabei eine neue urbane Toleranz gegenüber dem Fremden und vielleicht Lauteren entwickelt, der jetzt als willkommene Nachbarschaft und Belebung die bessere Alternative zu Leerstand und Desinvestition darstellt, bleibt abzuwarten.

FUNKTIONSVERÄNDERUNG DER LANDSCHAFT IN DER STADTREGION

Auch in der Landschaftsplanung haben sich unterschiedliche Bilder gleichberechtigt nebeneinander entwickelt. In einigen Regionen wird bewusst das Erbe der historischen Kul-



Abb. 1: Wohnsiedlung in der Zwischenstadt (Fotos: Ursula Stein)



Abb. 2: Aufgelassenes Autokino in Sulzbach

lem Umzugsmanagement aufgegeben: die Unterhaltung der Infrastruktur, die zunehmend den Anliegern aufgebürdet wird, klappt nicht mehr.

VIelfalt der Wohnwelten

An einigen landschaftlich besonders attraktiven Stellen haben sich vergleichsweise luxuriöse „Gated Communities“ entwickelt. Das Thema wurde aber angesichts der zunehmenden Bedeutung der Bestandsentwicklung und der restriktiveren Flächenpolitik der Gemeinden (zur Verminderung der Infrastrukturlasten von den vorhandenen BürgerInnen auch vehement gefordert!) kein Massenphänomen. Sicherheitsbedürfnisse werden dezentral über den verstärkten Einsatz privater Videokontrolle gedeckt. In den vorhandenen Wohngebieten aber verändert sich Einiges: viele werden mit Serviceeinrichtungen angereichert und verdichtet, um weiterhin attraktiv zu sein. In freiwilligen Umlenungsverfahren unter Anleitung von Senioren-Servicegesellschaften werden in den viel zu groß gewordenen Gärten aus der Bauphase „Einfamilienhäuser der 70er Jahre“ Serviceeinrichtungen für Senioren gebaut. Diejenigen, die Grundstücksanteile eingebracht haben, erhalten dafür spä-

turlandschaft gepflegt, die auf der bäuerlichen Nahrungsmittelproduktion basierte. In den Agglomerationsräumen zeichnen sich deutliche Tendenzen zur Kulturlandschaft der postindustriellen Gesellschaft ab. Sie hat ihre wirtschaftliche Basis in der Freizeit- und Energieproduktion: die „Landschaft als Dienstleistung für Dienstleister“ (C. Clemens) benötigt intensive ästhetische Gestaltung und Pflege. Sie muss erreichbar sein und in kurzer Zeit intensive optische Genüsse sowie das Gefühl des Wohlseins bieten können. Sie ist ein Standortfaktor und wird deshalb zum Aushängeschild der Wirtschaftsförderung, die zugleich die Umschulung und Umstellung der ehemals Nahrungsmittel produzierenden Landwirtschaft unterstützt.

ZWISCHENSTADT IM GROBSTADTKERN

Die großen Einrichtungen für Freizeit, Sport und Handel waren Ende des 20. Jahrhunderts Triebkräfte der Zwischenstadtentwicklung in „nicht integrierter Lage“, wie es in den Studien schön hieß. Einen weiteren Schub erfuhr die Entwicklung mit der Fußballweltmeisterschaft 2006: aus den Stadien wurden komplette Stadtteile für Sport, Tourismus, Handel, Gewerbe und Wohnen – wenn es gut ging, im

Weichbild der Städte gelegen wie z. B. die Projekte um die „Arena auf Schalke“ in Gelsenkirchen. Möglicherweise sind solche Projekte im Jahr 2030 längst erneut Trendsetter geworden: wenn die Innenstädte wieder bezahlbar sind, kann ECE um so besser Werbung dafür machen, dass die Investition der Zukunft wieder in den Städten geschieht. Diese Art der Reurbanisierung hat aber vermutlich die Gestalt des Zwischenstadtelements: in größerem Maßstab, in sich gekehrt, den öffentlichen Raum als An- und Abtransportweg funktionalisierend.

BLAUER SPATZ UND BÜRGERBUS

Wie soll eigentlich bei knappen öffentlichen Haushalten, individualisierten Tages- und Wochenarbeitszeiten und einer gleichmäßigeren Verteilung der Arbeitsplätze in der Stadtregion noch ein Öffentlicher Personennahverkehr im herkömmlichen Sinne funktionieren? Dieser braucht ja verlässlich bündelbare Fahrgastgruppen, die regelmäßig von A nach B und zurück wollen. Zwischenstadt 2030 macht darauf aufmerksam, dass kleinere Einheiten und mehr Flexibilität gebraucht werden, und dass dies möglicherweise eine neue Einstellung der Bevölkerung erfordert. Die „Rote-Punkt-Aktion“ der End-sechziger, als Streiks gegen Tarifer-



Abb. 3: Modernisierungsaktivitäten im ...

höhungen im ÖV durch die massenhafte private Mitnahme von fremden Personen organisiert wurden, steht Pate. Wer den blauen Spatz im Autofenster kleben hat, signalisiert: „ich bin ein regionaler Mitnehmer“. Und wer als Fahrgast am Haltepunkt steht und eine Chipkarte der Aktion „Blauer Spatz“ als Ausweis hat, darf mitfahren. Der Mitnehmerin werden über ein Lesegerät „Spatz- und Schwatzpunkte“ gutgeschrieben, die sie am Ende des Jahres in Steuererleichterungen umwandeln kann. Dafür wurde die Entfernungspauschale abgeschafft. Als Umsteigepunkte haben sich die besten Cafés der Region etabliert ... Wer die idyllische Phantasie nicht so weit treiben mag, denkt z. B. an Bürgerbusse, die zugleich auch Arbeitsmarktprojekte sind und von den Verkehrsgesellschaften, die noch auf den großen Linien fahren, mit organisiert werden.

PROFILBILDUNG IN DER STADTREGION

Während die Infrastruktur eigentlich immer besser werden muss, ist kaum zu erwarten, dass die Kommunen dafür mehr Geld werden ausgeben können. Büchereien müssen in der „Wissensgesellschaft“ wirkliche Medienzentren sein und für Kinder und Jugendliche attraktive Öffnungszeiten bie-

ten, um diese wichtigen Zielgruppen zu erreichen. Auf alte und gebrechliche Menschen müsste in der ganzen Umweltgestaltung noch viel mehr Rücksicht genommen werden, und es bedarf spezialisierter Angebote der Anregung, Betreuung, Anregung und Pflege. Der Geldmangel erzwingt da Schwerpunktsetzungen: keine Kommune schafft es, alles für alle Alters- und Bedarfsgruppen zu bieten. Regionale Absprache gewisser Schwerpunkte, die sich mit einschlägiger Wirtschaftsförderung zu Kompetenzschwerpunkten verdichten lassen, ist notwendig. Herten z. B. hat bereits ab Ende der neunziger Jahre mit dem Bild „Vitalstadt 50plus“ eine solche bevölkerungs- und wirtschaftsbezogene Schwerpunktentwicklung aktiv betrieben. Es kommt dabei aber keineswegs zu reinen „Altenkommunen“: Clusterbildungen brauchen immer komplementäre Funktionen – es geht um Profile und Akzente. Damit diese Komplementarität gesichert ist, sind regionale Absprachen und Konzepte sinnvoll.

PLANUNGSAUFGABEN

Die Skizzen zeigen: Planung wird keineswegs überflüssig. Sie muss neue Bilder mit entwickeln. Sie muss neue Handlungs- und Verhandlungsstile entwickeln: Wann lernen Kom-



Abb. 4: ... Shopping-Center Main-Taunus-Zentrum

munen von lokalen Tauschringen und bauen „regionale Flächentauschringe“ auf? Welche förmliche Regionalplanung kann damit umgehen? Und sie muss noch mehr lernen, andere als die öffentlichen Handlungspotenziale zu integrieren.

„Zwischenstadt“ als Begriff war 1997 von Sieverts bewusst neu geprägt worden, um eine offene Befassung von Seiten der Stadtplanung mit dem vernachlässigten Teil der Stadt und der Agglomerationen zu stimulieren. Nach dem Abebben der ersten, von Feindbildern geprägten Fachdiskussionen zeigt sich um so mehr, dass für den Umgang mit diesem Teil der Agglomerationsräume noch keine Muster des professionellen planerischen Umgangs zur Verfügung stehen. Bis zum Jahr 2030 sollten sie entwickelt sein!

Ursula Stein, Dipl.-Ing., SRL, Inhaberin des Büros für Raumplanung und Kommunikation, Frankfurt am Main, Lehrbeauftragte am Fachbereich Architektur Stadtplanung Landschaftsplanung der Universität Kassel, Mitglied des Kollegs „Zwischenstadt“ der Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung