

Frankfurt an der Oder und Lörrach und ihre beiden höchsten Häuser, die als eine Art Grenzpfähle der Gegenwart durchgehen können. Beide Städte balancieren in ihrer städtebaulichen Entwicklung auf dem schmalen Grat zwischen Selbstbehauptung einerseits und Anbindung an den Nachbarn jenseits der Grenze andererseits. Frankfurt setzt zusammen mit Stübice alles auf die Karte „Europäische Doppelstadt“, Lörrach zögert noch, etwa bei den grenzüberschreitenden IBA-Projekten, bevor es allzu enge Kooperationen mit dem großen Schweizer Nachbarn Basel eingeht. Wo die Tücken und wo die Vorteile solcher Kooperationen liegen, erläutern Gudrun Heute-Bluhm und Walther Schwenzer in Lörrach und Markus Derling in Frankfurt (Oder).

Der Oderturm, das 24-geschossige Bürohochhaus mit Einkaufspassage am Platz der Republik in Frankfurt (Oder), wurde zwischen 1968 und 1976 errichtet und von 1992 bis 1994 saniert

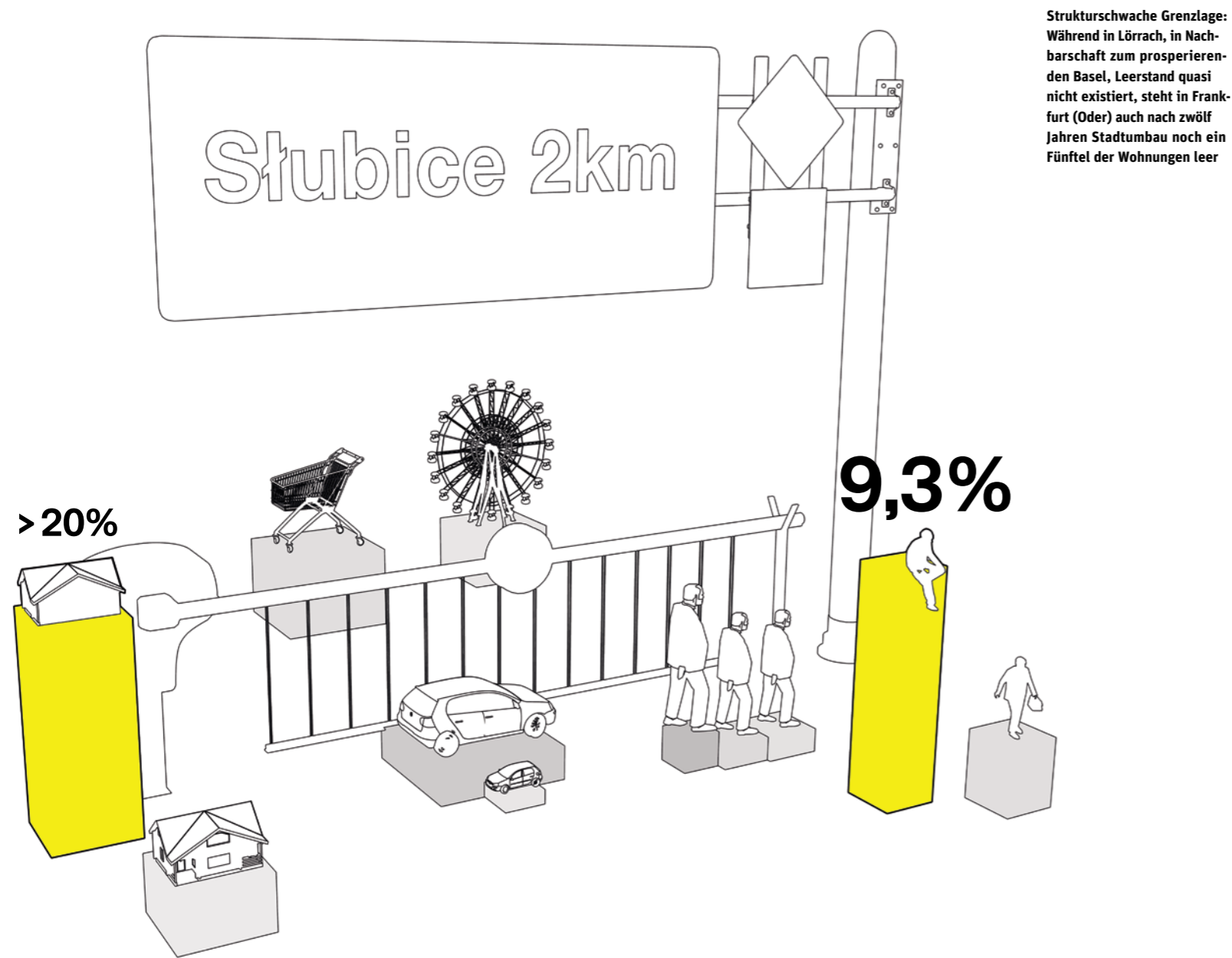
Foto: Udo Meinel

DER ODERTURM

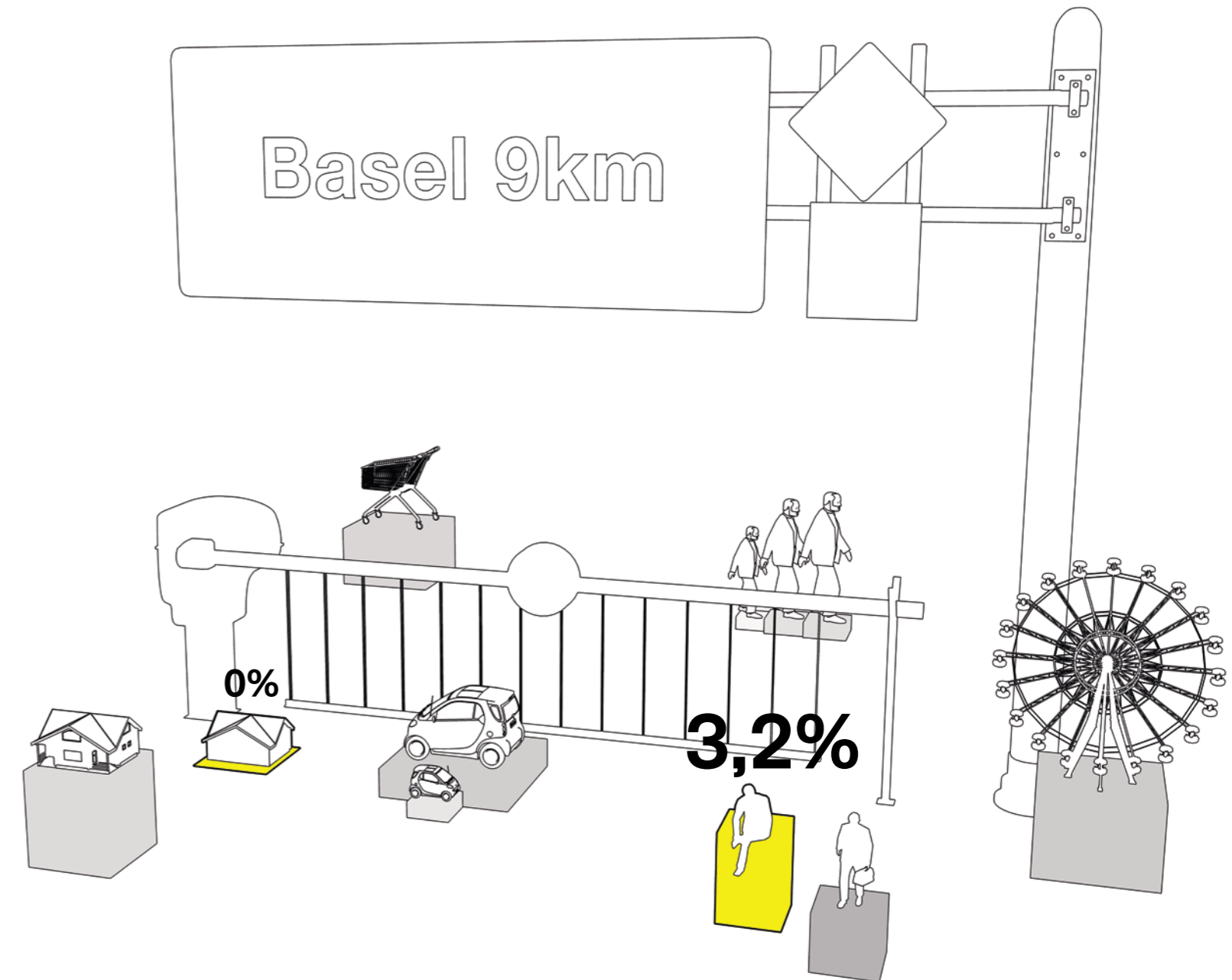
Mit 17 Geschossen etwas niedriger, aber zur gleichen Zeit fertiggestellt: Das höchste Rathaus von Baden-Württemberg, in Lörrach, mit dem Spitznamen „Langer Egon“, benannt nach dem damaligen Oberbürgermeister Egon Hugenschmidt

Foto: Wladyslaw Sojka





Strukturschwache Grenzlage:
Während in Lörrach, in Nachbarschaft zum prosperierenden Basel, Leerstand quasi nicht existiert, steht in Frankfurt (Oder) auch nach zwölf Jahren Stadtbau noch ein Fünftel der Wohnungen leer



Grenzstadt Frankfurt (Oder)

Grenzstadt Lörrach

<p>Zentralitätskennziffer (GfK) 118 (2014) <small>Kennziffer über 100 bedeutet, Kaufkraftzuflüsse aus dem Umland überwiegen Quelle: INSEK Frankfurt (Oder) 2014</small></p>	<p>Kulturausgaben pro Kopf 126,4 (2008) <small>Quelle: Kulturfinanzbericht 2008</small></p>	<p>Einwohner 58.700 (2013) 59.063 (2011) Destatis/Zensus 87.126 (1989) <small>Quelle: Stadt Frankfurt (Oder)</small></p>
<p>Leerstand >20% (2005) <small>Quelle: Stadt Frankfurt (Oder)</small></p>	<p>Einpender 13.497 (2012)</p>	<p>Arbeitslosigkeit 9,3% (Juni 2014) <small>Quelle: Bundesagentur für Arbeit</small></p>
<p>Mietspiegel (Ø/m² kalt für 100 m²) 4–6 Euro <small>Quelle: Mietspiegel Frankfurt (Oder)</small></p>	<p>Auspender 5.935 (2012) <small>Quelle: Stadt Frankfurt (Oder)</small></p>	<p>Sozialversicherungsbeschäftigte 28.016 (2012) <small>Quelle: Stadt Frankfurt (Oder)</small></p>
	<p>Prognose Veränderung Bevölkerung bis 2030 – 24,6% Veränderung (0 bis unter 10 Jahre) – 32% Veränderung (65 bis unter 80 Jahre) 14,8% Veränderung (80 und älter) 56% <small>Quelle: BBSR-Bevölkerungsprognose 2009–2030</small></p>	

<p>Zentralitätskennziffer (GfK) 101,4 (2013) <small>Kennziffer über 100 bedeutet, Kaufkraftzuflüsse aus dem Umland überwiegen Quelle: GfK, 2014</small></p>	<p>Einwohner 48.862 (2013) 47.809 (2011) Destatis/Zensus 41.919 (1989) <small>Quelle: Stadt Lörrach</small></p>
<p>Leerstand kein Leerstand <small>Quelle: Stadt Lörrach</small></p>	<p>Kulturausgaben pro Kopf 139 Euro (2010) <small>Quelle: Stadt Lörrach</small></p>
<p>Mietspiegel (Ø/m² kalt für 100 m²) 8,8 Euro <small>Schätzung: städt. Wohnbaugesellschaft</small></p>	<p>Prognose Veränderung Bevölkerung bis 2030 3,2% Veränderung (0 bis unter 10 Jahre) 1,3% Veränderung (65 bis unter 80 Jahre) 34,7% Veränderung (80 und älter) 57,9% <small>Quelle: BBSR-Bevölkerungsprognose 2009–2030</small></p>
<p>Einpender 12.426 (2013)</p>	<p>Arbeitslosigkeit 3,2% (2014) <small>Quelle: Bundesagentur für Arbeit</small></p>
<p>Auspender 6.423 (2013) <small>Quelle: Stadt Lörrach</small></p>	<p>Sozialversicherungsbeschäftigte 20.158 (2013) <small>Quelle: Stadt Lörrach</small></p>



Foto: Udo Meinel

„Die Grenzlage von Frankfurt (Oder) kann ein Vorteil sein, wenn man auf die Karte Europäische Doppelstadt setzt“

Markus Derling im Gespräch mit Tina Veihelmann

Frankfurt (Oder), am deutsch-polnischen Grenzfluss gelegen, ist in mehrfacher Hinsicht eine geschundene Stadt. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Innenstadt zu über 80 Prozent zerstört. Der Wiederaufbau erfolgte entlang breiter Magistralen. Ab den siebziger Jahren wurden Neubauviertel in Plattenbauweise errichtet. Wichtigster Arbeitgeber war das Halbleiterwerk, der größte Produzent für Mikroelektronik in der DDR.

Nach 1989 gelang es nicht, an die Geschichte der Mikroelektronik anzuknüpfen. Die Ansiedlung einer Mikrochipfabrik scheiterte, ebenso der Versuch, Frankfurt zur „Solar City“ zu entwickeln. Die Zahl der Bewohner sank in 25 Jahren von 88.000 auf rund 59.000.

Wir trafen Markus Derling, der das Dezernat für Stadtentwicklung leitet, im Technischen Rathaus, im Backsteingebäude des ehemaligen Städtischen Krankenhauses, etwa fünf Minuten vom Oderstrom entfernt.

Markus Derling | wurde im südlichen Brandenburg geboren und zum Bauingenieur ausgebildet. Seit 2002 in Frankfurt (Oder), leitet er seit 2010 das Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen, Umweltschutz und Kultur.

Wie Städte entwickelt werden, hängt immer von Personen ab – von ihrem Blick auf die Stadt und den Aufgaben, die sie daraus ableiten. Was hat Sie in die Stadtplanung geführt? Ich komme aus Südbrandenburg, bin von Haus aus Bauingenieur. Nach Frankfurt (Oder) zog mich im Jahr 2002 das Angebot, als Beigeordneter zu arbeiten. Ehrlich gesagt, kannte ich die Stadt vorher nur aus der Ferne. Schon zu DDR-Zeiten habe ich sie als Stadt in Randlage wahrgenommen, in die Leute eigentlich nur wegen der Arbeit ziehen. Als ich im Jahr 2002 überlegte, ob ich mich hier niederlassen sollte, war das überzeugendste Argument für mich der Naturraum, der die Stadt umgibt; dieser wunderbare Fluss und seine Landschaft. Der Stadt selbst sieht man die Brüche und Verletzungen an, die sie erlebt hat. Im Zweiten Weltkrieg gingen wesentliche Teile ihrer historischen Bausubstanz verloren, in den fünfziger Jahren wurde dann noch der Rest der Altstadt abgerissen, und eine „sozialistische“ Innenstadt entstand. Ab den späten sechziger Jahren wurden Großsiedlungen in Plattenbauweise errichtet. Bis 1990 war Frankfurt auf dem Weg, Großstadt zu werden. Nach der deutschen Einheit trat eine Umkehr dieser Entwicklung ein. Betriebe und Insti-

- 1 Rathaus
- 2 Bolfrashaus
- 3 Universität Viadrina
- 4 Kleist-Museum
- 5 Brückenplatz
- 6 „Magistrale“
- 7 Oderturm
- 8 Hauptbahnhof
- 9 Neubesinchen
- 10 Stubice



Plan: Stadt Frankfurt (Oder)

tutionen brachen fast komplett zusammen, tausende Arbeitsplätze gingen verloren, die Einwohnerzahl sank um ein Drittel – von 88.000 auf rund 59.000. Was man mit dem Begriff „Strukturwandel“ verbindet, trifft auf Frankfurt mit ganzer Härte zu. Als ich in die Frankfurter Stadtpolitik ging, war ich zunächst als Finanzbeigeordneter und Kämmerer tätig. 2010 wurde mir die Möglichkeit eröffnet, das Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen, Umweltschutz und Kultur zu leiten.

Welche Aufgaben haben Sie zuerst gesehen?

Persönlich war mir besonders wichtig, Vitalität in der Innenstadt zurückzugewinnen, die Stadt schlicht lebendiger zu machen. Wir haben eine bekannte Universität – die Europa-Universität Viadrina. Aber deren Professoren und Studenten pendeln in großer Zahl von Berlin ein, statt hier zu wohnen. Gerade wenn man Unternehmen ansiedeln will, erwarten deren Manager und Mitarbeiter Lebensqualität, ein angenehmes Umfeld. Wenn man durch Frankfurt geht, dominiert noch oft das Gefühl großer und leerer Stadträume; mitten im Zentrum gibt es noch immer Brachen, wo der Wind über parkende Autos pfeift.



Blick von polnischer Seite über die Oder aufs Zentrum von Frankfurt, an der Brücke noch die Abfertigungsanlagen, die inzwischen abgerissen worden sind. Das Potenzial des Ortes haben nicht nur die Künstler der Gruppe „Stubfurt“ bereits erkannt.

Foto: dpa/euroluftbild.de

Gibt es zentrale Vorhaben?

Das wichtigste ist, die Stadt konsequent von ihrer Mitte her zu stärken. In unserem „Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2014 bis 2025“, das die Ziele und Entwicklungen der kommenden zehn Jahre absteckt, liegen von zehn zentralen Vorhaben sechs in der Innenstadt. Ein Projekt ist die Neubebauung des Areals direkt vor der Oderbrücke nach Slubice. Vor drei Jahren standen hier noch die alten Grenzabfertigungsanlagen, die inzwischen abgerissen wurden. Als urbaner Raum ist der Ort nicht erlebbar, bietet aber wegen seiner Zentralität großes Potenzial. Ihn passieren täglich 15.000 Fahrzeuge und sämtliche Fußgänger, die von einer Stadt zur anderen wollen, hier kreuzt die Uferpromenade. Die Wiederbebauung und Ansiedlung von Einzelhandel würde auch helfen, die wichtigste innerstädtische Einkaufsstraße, die hier immer noch im DDR-Terminus „Magistrale“ heißt, neu zu beleben. Ein Wettbewerbsverfahren zu deren Umgestaltung läuft deshalb parallel.

Ist Kaufkraft in einer schrumpfenden Stadt nicht ein sehr begrenztes Gut?

Ja. Deshalb steht und fällt alles damit, die vorhandene Kaufkraft zu binden und vom Umland wieder ins Zentrum zu lenken. In den neunziger Jahren hat man dem Wunsch von Einzelhandelsunternehmen nachgegeben, sich peripher anzusiedeln. Heute versuchen wir, gegenzusteuern. Als Instrument nutzen wir unser Einzelhandels- und Zentrenkonzept; ein übliches Planungsinstrument, das wir aber sehr konsequent anwenden und auch bauplanungsrechtlich untersetzen. Wir betreiben also erklärtermaßen eine restriktive Eingriffspolitik – auch gegen heftige Widerstände.

Gibt es Schlüsselprojekte, um die Innenstadt baulich aufzuwerten?

Als Stadt mit klammer Kasse müssen wir Prioritäten setzen und private Investoren gewinnen. Es gibt Schlüsselprojekte, die darauf zielen, vitale Funktionen ins Stadtzentrum zu ziehen und der Stadt wieder mehr Gesicht zu geben. Im Fall des verfallenden Barockbaus des Georgenhospitals nah an der Oderpromenade haben wir es nach vielen Jahren geschafft, das Gebäude von einem privaten Eigentümer zurück zu erwerben. Der hatte es in den neunziger Jahren gekauft – und

Belebung des Zentrums I: Im Nachbau des Bolfrashauses, wie es sich bis zum Brand 1889 an der Südostecke des Marktplatzes zeigte, wird ein Deutsch-Polnisches-Zentrum entstehen, das dem Tourismus in der Doppelstadt Frankfurt-Slubice auf die Beine helfen soll



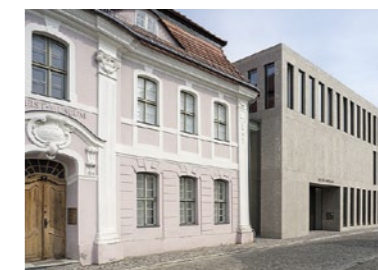
dann verrotten lassen. Nach der denkmalgerechten Sanierung hat das Studentenwerk das Gebäude gepachtet und wird es ab 2015 als Boardinghaus für internationale Gäste der Universität nutzen. Ein anderes Schlüsselprojekt ist der Wiederaufbau des historisch und stadträumlich bedeutsamen Gebäudes, das einst die südöstliche Ecke des Marktplatzes definierte, durch unsere städtische Wohnungsgesellschaft. Das „Bolfrashaus“ war eines der prächtigsten Häuser am Platz, ein Renaissancebau aus dem 16. Jahrhundert. Hier haben wir uns ausnahmsweise für einen Neubau als Kopie des alten Gebäudes entschieden. So etwas ist ja umstritten – aber Frankfurt hat so wenige markante Gebäude, an denen man die Geschichte der Stadt lesen kann, dass es uns gerechtfertigt erschien.

Welche Projekte würden Sie als „strategisch“ bezeichnen?

Das strategische Projekt überhaupt ist die Kooperation mit der polnischen Nachbarstadt Slubice. Slubice, die ehemalige Frankfurter Dammvorstadt, hat knapp 18.000 Einwohner, Tendenz leicht steigend. Beide Städte haben durch ihre Grenzlage jeweils nur einen Halbkreis als Umland. Zugleich kann die Grenzlage ein Vorteil sein – wenn man bewusst auf die

Karte „Europäische Doppelstadt“ setzt und von einem gemeinsamen Stadtraum ausgeht und diesen gestaltet. Wir haben eine Reihe von Analysen gemacht und auf deren Grundlage gemeinsam beschlossen, diese Strategie zu wählen. Dazu gehört, neben dem Abstimmen von Planungen und Projekten, auch eine gemeinsame Vermarktung. Wir treten nach außen mit gemeinsamer Dachmarke auf. All das ist nicht einfach, denn es gibt Mentalitätsunterschiede und Vorbehalte, die aus der Geschichte herrühren. Wir glauben aber, wenn Menschen erleben, wie aus praktischen Kooperationen greifbare Vorteile entstehen, ändern sich Haltungen mit der Zeit. Damit die Strategie höhere Verbindlichkeit bekommt, haben wir sie im Integrierten Stadtentwicklungskonzept festgeschrieben und einen „Handlungsplan“ für die grenzübergreifenden Projekte festgelegt. Diese Kooperationsprojekte sind konkret und pragmatisch gedacht. Zum Beispiel ist die Frankfurter Infrastruktur für ein Drittel mehr Einwohner ausgelegt, als die Stadt hat. Das heißt, dass diese Systeme schlecht ausgelastet sind und immer teurer werden. Bei gemeinsamer Nutzung bietet sich die Chance, sie wirtschaftlicher zu betreiben.

Belebung des Zentrums II: Im Herbst 2013 eröffnete der Erweiterungsbau des Kleist-Museums in der Faberstraße nach Plänen des Büros Lehmann Architekten. Die Offenburger hatten mit ihrem Entwurf den ersten Preis im Wettbewerb 2010 gewonnen.



Die Verwandlung der Magistrale: Die zu DDR-Zeiten im Stadtzentrum großzügig angelegte Karl-Marx-Straße wird im nördlichen Stadtgebiet zur Herbert-Jensch-Straße

Fotos: Udo Meinel

Wohnungsabriss am Rand: Die Hälfte der Wohnungen, die aufgrund des Einwohnerrückgangs „vom Markt genommen“ werden müssen, werden in der Großsiedlung Neuberesinchen abgerissen

Fotos: dpa/ZB



Können Sie ein Beispiel nennen?

Die Verknüpfung der Fernwärmeversorgung. Frankfurt hat ein relativ großes, braunkohlestaub-befeuertes Heizkraftwerk. Die Idee ist, die Fernwärmesysteme beider Städte durch eine Fernwärmeleitung über die Oder zu verbinden. Im Winter wird so das Frankfurter Werk gut ausgelastet, im Sommer genügt das kleinere in Ślubice. Insgesamt gewinnen alle Beteiligten. Planungsbeginn war letztes Jahr, aktuell laufen die Bauarbeiten. Anfang 2015 ist das System betriebsbereit. Der Effekt ist so lohnend, dass das Projekt ohne Fördermittel bewältigt wird.

Wie funktionieren solche Kooperationen praktisch? Immerhin hat man es mit einer Landesgrenze, einer Sprachbarriere, zwei verschiedenen Verwaltungssystemen zu tun ...

Damit die Verwaltungen miteinander kommunizieren, die Projektpartner die richtigen Ansprechpartner finden und sich verständigen können, haben wir ein Kooperationsbüro eingerichtet. Es hat zweisprachige polnische und deutsche Mitarbeiter, die sich auf beiden Seiten auskennen. Außerdem gibt es einen gemeinsamen Ausschuss der Stadtverordnetenversammlung, der sich fünf Mal im Jahr trifft. Formal sind es zwei Ausschüsse, die parallel tagen, weil das verwaltungstechnisch nicht anders möglich war. Daran sieht man schon, dass all das praktisch gar nicht so einfach ist.

Gab es problematische Kooperationsversuche?

Ich will von einem Projekt erzählen, das weniger muster-gültig lief als das Fernwärmethema, nämlich ein grenzüberschreitendes Angebot von Öffentlichem Personennahverkehr. Erste Ideen dazu gab es bereits in den neunziger Jahren. Frankfurt besitzt ein gut ausgebautes System mit Bussen und Straßenbahn, Ślubice nicht. Anfangs sollte eine Tram über die Brücke nach Ślubice führen. Nach etwa zehn Jahren erfolgloser Verhandlung und gescheiterter Finanzierung – leider war auch das Land Brandenburg nicht Willens und in der Lage, Mittel bereit zu stellen – haben wir entschieden, das Machbare zu realisieren und statt auf die Tram zunächst auf den Bus gesetzt. Immerhin: Frankfurt und Ślubice haben seit Dezember 2012 einen gemeinsamen ÖPNV, sind jetzt sogar gemeinsam Teil des Verkehrsverbunds Berlin/Brandenburg.

In den kommenden zehn Jahren erwartet die Stadt einen Einwohnerverlust von weiteren 6000 Menschen. 2025 sollen etwa 52.000 Leute hier leben. Wie begegnet man dem demographischen Wandel städtebaulich?

Wir versuchen, konsequent von außen nach innen zurückzubauen. In den großen Plattenbaugebieten, wie dem Stadtteil Neuberesinchen zum Beispiel, wurden bis 1990 Wohnungen in industrieller Bauweise für rund 23.000 Einwohner errichtet. Der Rückbau wegen des Leerstands konzentriert sich mit mehr als der Hälfte der abgerissenen Wohnungen vor allem dort. Dabei versuchen wir, nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen, möglichst flächenhaft vorzugehen, was jedoch nicht immer gelingen kann. Bis heute wurden über 9000 Wohnungen abgerissen, 2025 werden es stadtweit 11.500 sein.

Werden neue Wohnungen gebaut?

Ja. Während außen abgerissen wird, verfolgen wir gleichzeitig Neubauprojekte zur Schließung von Baulücken in der Innenstadt, um zu verdichten und Wohnmöglichkeiten für Leute zu bieten, die hier arbeiten und ein urbanes Umfeld suchen. Es gibt ja durchaus Jobs in Frankfurt. Wir haben einen Einpendler-Auspendler-Überschuss von etwa 8000 Personen. Nur gelingt es uns bisher nicht, diese Einpendler auch als Einwohner zu gewinnen. Zuwandern werden langfristig auch ältere Menschen, die „auf dem flachen Land“ hier in Brandenburg eine immer ausgedünntere Versorgung vorfinden. Bei den Wohnneubauten wird deshalb darauf geachtet, dass sie auch den Bedürfnissen älterer Menschen gerecht werden.

Gibt es Schwierigkeiten mit der Stabilität der Stadtumbaugebiete?

Es gibt Probleme, in den vom Abriss betroffenen Stadtteilen ein gutes Wohnumfeld aufrecht zu halten. Das ist ein wirkliches Dilemma, denn schließlich werden diese Gebiete ja nicht vollständig und nicht auf einmal aufgegeben. Menschen, die hier in den nächsten zehn, zwanzig Jahre wohnen, verdienen Lebensqualität durch ein gutes Wohnumfeld. Dafür fehlen die Mittel. Früher gab es beim Stadtumbau Aufwertungsmittel auch für die Rückbaugebiete. Heute stehen solche nur noch für die Innenstadt zur Verfügung.

Wo stehen in diesem Transformationsprozess die Bürger? Im Fall von Neuberesinchen berichtete die „Bürgerinitiative Stadtumbau“ von frustrierenden Erfahrungen: Sie hatte das Angebot zur Bürgerbeteiligung wahrgenommen und mit viel Engagement und mit Einbeziehung von Architekten wollten sie bestimmte, überwiegend von Hochbetagten bewohnte Hochhäuser erhalten, die Aufzüge hatten und in

der Nähe einer Senioreneinrichtung lagen. Die Idee war, sie gezielt für altengerechtes Wohnen zu nutzen. Keiner der Vorschläge wurde aufgegriffen ...

Das will ich nicht schön reden. Es ging darum, konsequent eine zusammenhängende Fläche zurückzubauen. Wir müssen stadtökonomische Fragen im Blick haben: Immer weniger Menschen tragen in Zukunft die Kosten der städtischen Infrastruktur. Wenn die Stadt immer stärker perforiert wird, müssen die städtischen Systeme bei geringerer Nutzerdichte in der gesamten Fläche aufrechterhalten werden, sie werden ineffizienter. Daher halten wir an der Strategie „von außen nach innen“ fest. In dem erwähnten Fall war es unausweichlich, dass wir trotz Bürgerbeteiligungsverfahren auf Vorschläge, die auf den Teilerhalt von Strukturen hinausliefen, letztlich nicht eingehen konnten.

Kann ziviles Engagement nicht auch Impulsgeber für Entwicklung sein? Kann man nicht auch Ressourcen nutzen, die kein Stadtplaner als solche erkennt? Ich denke an die spontane Nutzung und Aneignung verwaister Stadträume.

Ja, ganz eindeutig. Es ist allerdings eine Idealisierung zu meinen, Bürgerbeteiligung trage per se zu „fortschrittlichen“ Handeln bei. Im Fall der Idee, die Tram über die Brücke nach Polen zu führen, gab es zum Beispiel 2006 in Frankfurt eine Einwohnerbefragung. Die Befürworter einer grenzüberschrei-

tenden Straßenbahn waren am Ende ernüchtert. Weniger als 30 Prozent der Bevölkerung beteiligte sich, und nur ganze 17 Prozent stimmten mit Ja.

Gibt es in Frankfurt positive Erfahrungen, den Gestaltungswillen von Bürgern einzubeziehen?

Gibt es. Beispielsweise starteten wir im Jahr 2011 als Stadt einen Aufruf, das Gelände vor der Oderbrücke temporär zu bespielen. Ein Bürgerverein namens „Ślubfurt“ um den Künstler Michael Kurzvelly, der hier schon seit Jahren sehr engagiert ist, hat das aufgegriffen. Der Name „Ślubfurt“ ist ein Wortspiel mit der Doppelstadt – nach dem Motto: Wir nutzen die Möglichkeiten eines Grenz- oder Zwischenraums und gestalten ihn. Die Leute haben eine Versammlung, die sie das „Ślubfurter Stadtparlament“ nennen. Auf dieser entwickeln sie Ideen. Auf dem „Brückenplatz“ wurden Rasenflächen angelegt, eine Speakers Corner, eine BMX-Bahn und eine Boule-Fläche. Es gibt eine Feuerstelle zum Grillen und Picknick am weiß gedeckten Tisch. ■

Tina Veihelmann | ist Politologin und lebt in Berlin. Sie arbeitete als Redakteurin bei den Zeitungen „steinschlag“ und „der freitag“, 2006 erschien ihr Buch „Aurith-Urad. Zwei Dörfer an der Oder“.

Wohnungsneubau im Zentrum: Neubürger, die es auch gibt, erwarten urbanes Flair und Oderblick. Blick von der Oderpromenade an der neuen Marina stadteinwärts

Foto: Udo Meinel





Foto: Stadt Lörrach

Gudrun Heute-Bluhm | von April 1995 bis Ende Juli 2014 Oberbürgermeisterin von Lörrach. Im Frühjahr 2014 wurde sie zur Hauptgeschäftsführerin des Städtetages Baden-Württemberg gewählt. Im August trat sie ihr Amt an, kurz nach dem Interview mit der Bauwelt.

Walther Schwenzer (vorn im Bild) | studierte in Stuttgart Architektur mit der Fachrichtung Stadtplanung. Nach Abschluss des Referendariats in der Fachrichtung Architektur wechselte er 1981 in das Stadtbauamt Lörrach. Seit 2000 ist er verantwortlich für den Fachbereich Stadtplanung und Baurecht der Stadt.

„Wir mussten uns ändern. Vor zwanzig Jahren war es zu Ende mit Lörrachs Rolle als Textilstandort“

Gudrun Heute-Bluhm und Walther Schwenzer im Gespräch mit Wilhelm Klausner

Vor dem Bahnhof von Lörrach fällt sofort das 17-geschossige, grüne Hochhaus ins Auge: Höchstes Rathaus in Baden-Württemberg! Der Verwaltungsbau stammt aus den siebziger Jahren, steht mittlerweile unter Denkmalschutz und strahlt eine bemerkenswerte Entspanntheit aus: Kleinstadt mit Hochhaus funktioniert, wenn die Architektur stimmt! Später, auf der Dachterrasse, zeigen mir die Oberbürgermeisterin Gudrun Heute-Bluhm und der Fachbereichsleiter für Stadtplanung und Baurecht Walther Schwenzer die Stadt. Regenverhagen an diesem Tag der Schwarzwald, im Norden und Osten. Die auslaufenden Hänge reichen bis in die Stadt: Einzelhaushänge. Mit einer großen Geste schneidet die Wiesentalbrücke der A98 den

Horizont, dahinter die Ruine der Burg Rötteln. Aus dem Wiesental kommt die S-Bahn und hält. Unmittelbar neben dem Rathaus, jenseits der Gleise, liegt das Milka-Werk.



Aus Lörrach kommt Schokolade für die Welt: In fünf Schichten wird täglich produziert, dank der neuen Verpackung ist das jetzt möglich. Nach Süden weitet sich das Tal. Dort liegt Basel, die Metropole in einer Agglomeration, die fast eine Millionen Einwohner zählt.

Gibt es eine Art roten Faden, ein zentrales Thema, an dem Sie während Ihrer Amtszeit in Lörrach immer festgehalten haben?

Gudrun Heute-Bluhm | Lörrach versteht sich als das deutsche Zentrum in einer trinationalen Grenzregion mit der Schweiz und mit Frankreich. Diese Art Nachbarschaft war für mich wirklich eine Herausforderung. Die Arbeit in und mit der Grenzregion ist auch deswegen eine Konstante, weil sie uns über viele Themenfelder hinweg leitet. Fangen wir mit der Verkehrsstruktur an: Natürlich gab es mit der Bahnverbindung Basel-Lörrach schon immer ein Rückgrat. Wir haben mittlerweile aber eine moderne und auch von uns mitfinanzierte S-Bahn. Das ist etwas anderes als ein alter Silberling, der immer wieder mal vom Badischen Bahnhof in Basel hinauf in das Wiesental fährt. Auch im Kulturbereich lässt sich das Zusam-

2km



- 1 Rathaus
- 2 Burgruine Rötteln
- 3 Milka
- 4 Hauptbahnhof
- 5 Marktplatz
- 6 Karstadt
- 7 Niederfeldplatz
- 8 Leibnizweg
- 9 Burghof
- 10 Duale Hochschule Lörrach
- 11 Dreiländermuseum
- 12 Teichstraße
- 13 Wohnanlage Stadion

menwachsen der Region ablesen. Als vor zwanzig Jahren Patricia Kaas und Joan Baez zum ersten von uns organisierten „Stimmen-Festival“ kamen, konnten wir den Lörrachern zeigen, dass sie nicht mehr nach Basel müssen, um Kultur zu finden. Dieses Jahr findet das Festival zum zwanzigsten Mal statt. Es gibt heute im Kulturbereich eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die wir auch bewusst komplementär konzipieren. Das zahlt sich aus: Wir können eigene kulturelle Angebote nicht nur tragen, sondern auch entwickeln. Das Publikum kommt. Wir haben mit diesem Programm in der Region ein eigenes Gesicht bekommen, und diese Entwicklung hat das Selbstbewusstsein der Lörracher wachsen lassen.



140.000 Tonnen Schokolade werden in Lörrach pro Jahr produziert. Kulturell wahrgenommen wird die Stadt, seit sie jeden Sommer das Stimmen-Festival organisiert.

Foto linke Seite: Stadt Lörrach; Foto links: Wladyslaw Sojka

Konkretisiert sich diese grenzüberschreitende Zusammenarbeit an Leuchtturmprojekten? Und wie sieht es mit dem gegenseitigen Geben und Nehmen aus?

GH-B | Wir sind als alte Amtsstadt mit allen Zentralfunktionen ausgestattet. Wir profitieren davon, dass Basel auf der anderen Seite der Grenze liegt, also exterritorial ist. Das heißt, dass Verwaltungsfunktionen und andere zentrale Funktionen bei uns abgerufen werden und nicht in der großen Stadt nebenan. Es gibt ein Landratsamt, ein Finanzamt, ein Amtsgericht und eine duale Hochschule – und es gibt eine Innenstadt. Das fehlt den Nachbarstädten. Wir haben die Innenstadt sehr zielstrebig entwickelt. Es gibt eine einfache, ablesbare Platz- und Straßenabfolge, die mit wenigen Mitteln artikuliert ist. Jeder Platz hat heute sein eigenes Gesicht, was wir durch ein Kunstkonzept im öffentlichen Raum unterstreichen: Man hat sich in



Zukunft ungewiss? Karstadt und Drogerie Müller in der Innenstadt von Lörrach

Fotos: Stadt Lörrach; Plan: OpenStreetMap-Mitwirkende/schwarzplan.eu

Lörrach vor zwanzig Jahren getraut, Dinge zu tun, die man bei einer Stadt von damals 45.000 Einwohnern sicherlich nicht ohne weiteres vermutet hätte. Das hat uns auch Anerkennung in Basel verschafft. Das ist wichtig, denn vor zwanzig Jahren war es zu Ende mit Lörrachs Rolle als Textilstandort. Wir verloren Arbeitsplätze in der Produktion, viele Fabriken standen leer. Die Baseler Industrie hat sich damals ebenfalls verändert. Auch dort sind die Produktionsarbeitsplätze verschwunden. Novartis und Roche haben die Herstellung verlagert, plötzlich kamen die Dienstleistung und die Ingenieure. Es entstanden ganz neue Forschungs- und Entwicklungsstandorte.

Wie sahen diese Umbrüche in der Grenzregion konkret aus?

GH-B | Es gab damals nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung, die zum Handeln zwang, es gab auch eine politische Entwicklung, die den Prozess flankierte. Die Baseler Regierung hat sich 1990, entgegen der Schweizer EWR-Abstimmungsergebnisse, dezidiert dafür entschieden, auch über die Grenze zu schauen, auf das, was bei den Nachbarn passiert. 1995 hat sich die trinationale Agglomeration Basel (TAB) formiert, um gemeinsam Raumentwicklungsstrategien zu konzipieren. Daraus ist 2007 der Eurodistrikt Basel (TEB) entstanden, um das Arbeitsspektrum zu erweitern. Heute gibt es die IBA, ein Kind des Eurodistrikts (Heft 12.2013). Die damalige Baseler

Baudirektorin und Regierungsrätin Barbara Schneider hatte alle Bürgermeister des Umlands auf das Schiff Christoph Merian eingeladen. Man hat sich kennengelernt. Das hat sich dann fortentwickelt. Eine ganze Reihe von Projekten könnte man national kaum mehr andenken, auch was die Förderung betrifft, geht das mit der trinationalen Grenzregion besser.

Besteht bei all diesen Projekten über die Grenzen hinweg nicht auch die Gefahr, dass die Identität der Stadt Lörrach verlorengeht?

GH-B | Ich sage, wir leben hier in einer trinationalen Regionalstadt. Wenn es an Regionalbewusstsein fehlen sollte, dann liegt das häufig nicht an der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, sondern eher an den klassischen Konflikten zwischen Stadt und Land.

Basel ist im Übrigen eine stolze Stadt mit einer langen Vergangenheit. Die kümmert sich nicht darum, was hier in Lörrach passiert. Das müssen wir schon selber tun. Das haben wir auch, und im Lauf der Zeit hat sich die Einstellung der Baseler zu den Lörrachern verändert. Das ist durchaus bemerkenswert. Lörrach ist eine eher arme Stadt, wirtschaftlich gesehen. Historisch betrachtet eine Arbeiterstadt, eine Dienstbotenstadt für Basel, ein „Vorhof“.

Innenentwicklung

Wie hat sich der Wohnungsmarkt angesichts der neuen wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen verändert?

GH-B | Wir haben mit der städtischen Tochter „Wohnbau Lörrach“ einen wichtigen Akteur auf dem hiesigen Woh-

nungsmarkt. Sie besitzt ungefähr 3000 Wohnungen und verwaltet weitere 1000 Wohnungen. Sie hat in den vergangenen Jahren begonnen, den Wohnungsbestand umfassend zu modernisieren. Soziale Konflikte konnten so aufgefangen werden. Es wurden mehrere Gebiete saniert, denkmalgeschützte Bausubstanz gemeinsam im sozialen Arbeitskreis für die Bewohner „Hartz 4 und weniger“ umgebaut. Derzeit läuft ein weiteres Projekt mit Betroffenen. Ein anderer Bereich in unserem Wohnbauprogramm, „high end“, bedient die große Nachfrage nach hochwertigen Mietwohnungen, zum Beispiel am Niederfeldplatz direkt am Bahnhof. Der innerstädtische Wohnungsbau ist quasi ein Selbstläufer.

Ich sehe hier vom Rathaus aus die Hangbebauungen von Lörrach: vorwiegend Einfamilienhäuser. Was setzen Sie

220 Wohneinheiten in 28 Häusern, angeordnet in der Grundform eines Stadions, bilden die Wohnanlage „Stadion“, die zwischen 1990 und 1994 vom Lörracher Architekturbüro Wilhelm + Partner realisierte wurde



der räumlichen Auflösung der Stadt entgegen. Wo liegen für Sie die Chancen zur Verdichtung?

Walther Schlenzer | Wir erleben heute einen Umbruch. Den begleiten wir durch Bauleitplanung, indem wir zum Beispiel die ursprünglichen Einzelhausbebauungen langsam in dichtere Wohnformen überführen. Wir nutzen da den Generationenübergang. Es kommen jetzt verstärkt Grundstücke in den



Eine besondere IBA-Charta sieht vor, Lörrachs Bahnhof als Bestandteil eines trinationalen Mobilitätsnetzes umzubauen. Das Konzept ist vorbildlich, aber die Zusammenarbeit kommt nur mühsam voran.

Abbildung: IBA Basel



Von der drittgrößten Burg ruine Badens, Burg Rötteln, lässt sich Lörrach, an der A98 gelegen, überschauen

Fotos: Wladyslaw Sojka

Historisch betrachtet ist Lörrach eine Art Dienstbotenstadt für Basel. Wir müssen uns schon um uns selber kümmern Gudrun Heute-Bluhm





Die Innenstadt von Lörrach: Rechts neben dem Wohnturm das Kulturzentrum Burghof, mittig das Rathaus, rechts daneben der Hauptbahnhof

Fotos: Wladyslaw Sojka

Hangbereichen auf den Markt, deren Besitzer entweder in die Innenstadt ziehen wollen oder deren Erben nicht selbst einziehen möchten. Die Vermittlung ist nicht immer einfach, weil dieser Wechsel ja nicht auf allen Grundstücken gleichzeitig stattfindet. Diejenigen, die dort heute wohnen, möchten ihre Substanz halten, während die Neuen eine höhere wirtschaftliche Ausnutzung erzielen wollen. Wir begleiten diesen Prozess mit einer Freiraumplanung, die die vorhandene Wohnqualität berücksichtigt. Ich betrachte es als glücklichen Umstand der hiesigen Planung, dass in meiner Person die Funktionen Stadtplanung und das Baurecht zusammenkommen, wir können diese Übergangsphase so besser begleiten. Wir haben im Jahr 2011 den Flächennutzungsplan neu beschlossen, darin sind weniger neue Flächen ausgewiesen als wir gestrichen haben.

Das heißt Lörrach schrumpft?

WS | Wir müssen immer noch neue Wohngebiete ausweisen, weil der Flächenbedarf pro Person wächst. Das ist aus fachlicher Sicht nicht nachzuvollziehen. Wir sind im Augenblick bei 45 Quadratmeter Wohnfläche pro Person. Das ist wirt-

schaftlich grenzwertig, zumal eine Stadt die notwendige Infrastruktur unterhalten und pflegen muss. Wir bemühen uns, vorhandene Infrastruktur stärker zu nutzen und damit Kosten zu minimieren.

Welche Werkzeuge haben Sie, um solche Entwicklungen im Sinn der Stadt zu beeinflussen?

WS | Wichtig ist, dass man als Stadt „Neugierde“ erzeugt – es muss sich lohnen, hier zu leben. Sie brauchen als Stadt heute attraktive Arbeitsplätze, ein vielfältiges kulturelles Angebot und sie brauchen dafür die Struktur, sprich die Hardware, die sie auch erhalten können müssen, ergänzt durch ein angemessenes Wohnraumangebot. Das ist eine unternehmerische Herausforderung. Wir gehen jetzt nur noch dann in die Erschließung von Neubaugebieten, wenn wir diese Grundstücke im Eigentum der Stadt haben. Von kommunaler Seite wurde lange versäumt, mit der Erschließung von Bauland die finanziellen Grundlagen für den urbanen Ausbau der Städte zu schaffen. Man muss es sich leisten können, Jahre auf eine Bauung zu verzichten. Sobald ein Investor spürt, dass sie auf sein Geld wirklich angewiesen sind, haben sie verloren.

Und was ist mit der Nachfrage nach Wohnungsbau?

WS | Die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum ist am dringlichsten. Es geht dabei um ein breites Spektrum, von Unterkünften für Asylsuchende bis zu hochwertigem Wohnraum. Die städtische Wohnbaugesellschaft stabilisiert mit ihrem breiten Angebot den Wohnungsmarkt und wirkt auch preisdämpfend. Mit ihrer Hilfe sind wir in der Lage, strategische Stadtentwicklung zu betreiben, Brennpunkten entgegen zu wirken, aber auch mit vorbildlichen Realisierungen Maßstäbe zu setzen. Ich bin sehr froh darüber, dass wir unsere Wohnbauten in wirtschaftlich schlechten Zeiten nicht, wie andere Städte, veräußert haben.

Betroffene und Beteiligte

Wie beteiligen Sie die Bürger bei all diesen Änderungen in der Planungskonzeption?

WS | Wir haben eine Betroffenenbeteiligung in unserem Staat, keine Bürgerbeteiligung im eigentlichen Sinne. Wir hatten in Lörrach im Juli eine Oberbürgermeisterwahl mit einer Wahlbeteiligung von 30,09 Prozent. Das zeigt, wie wenige bereit sind, selbst im einfachsten und zugänglichsten Beteiligungsverfahren ihr Votum abzugeben. Da gibt es ein Spannungsfeld, in das wir in der Bundesrepublik langsam hineinwachsen. Ich beobachte das auch in anderen Städten, das ist nicht nur ein Lörracher Phänomen: Öffentliche Planung wird immer weniger akzeptiert, sobald sie einen selbst betrifft. Einzelinteressen werden in den Vordergrund gestellt. Beteiligung wird erst dann eingefordert, wenn der Bürger selbst betroffen ist.

Wie gehen Sie mit dieser Distanz zum Allgemeininteresse um?

WS | Es gibt Entwicklungen, die man gerade auch im Sinne des öffentlichen Wohls, was man ja zu kennen meint, genau abwägen muss. Man versucht, Entscheidungen herbeizuführen. Die von fachlicher Seite aus getragene Einschätzung, dass man die landschaftlichen Ränder in den Außenbereichen der Stadt stärker schützen sollte, bedeutet im Umkehrschluss Nachverdichtung innerhalb der Stadt – gerade auch wenn man sich die gesteigerten Wohnbedürfnisse pro Person vor Augen hält. Die Nachbarschaftsbeteiligung im Fall einer Nachverdichtung blickt aber meist nur auf die Belastung durch den Verkehr, den die zusätzliche Nutzung verursacht. Dies erfordert die Abwägung in der Sache. Wir konzentrieren uns in der Flächennutzungsplanung darauf, die Ränder der Stadt, wo möglich, frei zu halten; den erkennbaren Wunsch, in die Innenstadt „zurückzukehren“, greifen wir auf. Das bedeutet eine Auseinandersetzung mit den Stellen der Stadt, die eine stärkere Verstärkung, mehr Urbanität, vertragen. Stadt wird nicht gebaut, Stadt wird gelebt. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung ist es nicht so wichtig, wie die Häuser aussehen, sondern wie sie genutzt werden. Das heißt allerdings nicht – wir befinden uns ja in der Nachbarschaft von Basel – dass Architektur nicht gefordert ist. ■

Wilhelm Klauser | Architekt, Kritiker und Projektentwickler. Mit seinem Büro InD Berlin konzipiert er regionale Versorgungsinfrastrukturen für den ländlichen Raum. In seinem jüngsten Projekt, „Große Emma“, geht es um Mikrozentren für unterentwickelte Gebiete.

Ohne Kontakt zur Stadt: Das Stuttgarter Architekturbüro Lederer Ragnarsdóttir Oei baute 2008 die Duale Hochschule Baden-Württemberg Lörrach

