

**Joachim Schallock**

Der "Rheinauhafen" in Köln - von der  
Industriebrache zum gemischt genutzten  
Industrie- und Arbeitsquartier - Ein  
postmodernes Stadtprojekt

**Magisterarbeit**

# BEI GRIN MACHT SICH IHR WISSEN BEZAHLT



- Wir veröffentlichen Ihre Hausarbeit, Bachelor- und Masterarbeit
- Ihr eigenes eBook und Buch - weltweit in allen wichtigen Shops
- Verdienen Sie an jedem Verkauf

Jetzt bei [www.GRIN.com](http://www.GRIN.com) hochladen  
und kostenlos publizieren



**Magister - Abschlussarbeit**

**Thema:**

**Der „Rheinauhafen“ in Köln – von der Industriebrache zum  
gemischt genutzten Wohn- und Arbeitsquartier - Ein  
postmodernes Stadtprojekt**

**angefertigt im Hauptfach Soziologie**

**im Teilgebiet: Stadtsoziologie**

Joachim Schallock

vorgelegt am 21.11.2008

# Der „Rheinauhafen“ in Köln – von der Industriebrache zum gemischt genutzten Wohn- und Arbeitsquartier

## **Ein postmodernes Stadtprojekt**

1 Einleitung (Moderne/Postmoderne im

Städtebau/Urbanität/Projekte/Fragestellungen/Perspektiven)

2 Auf der Suche nach Orientierung – Leitbilder im Städtebau

2.1 Die Stadt im gesellschaftlichen Wandel 5

2.2 Der Leitbildbegriff in der Stadtplanung 8

2.3 Die Funktion von Leitbildern 11

2.4 Leitbilder im empirischen Feld 13

2.5 Leitbild 2020 der Stadt Köln 20

3 Revitalisierung des Rheinauhafens

3.1 Zur Entwicklung des Rheinauhafens 26

3.2 Städtebauliche Konzeption

3.2.1 Städtebaulicher Ideenwettbewerb 31

3.2.2 Realisierungswettbewerb Freiraumgestaltung 35

3.3 Planverwirklichung

3.3.1 Bebauungsplan von 2002

3.3.1.1 Inhaltliches Konzept 36

3.3.1.2 Umsetzung des Bebauungsplans 40

3.3.2 Soll-Ist-Vergleich, Korrekturen am Ausgangskonzept 49

4 Der Rheinauhafen: stadtsoziologisch bedeutsame Folgewirkungen

4.1 Raumkonzepte in der Stadtforschung 59

4.2 Hypothesen zu möglichen Entwicklungen

4.2.1 Aufwertungshypothese 62

4.2.2 Segregationshypothese 67

4.2.3 Polarisierungshypothese 74

5 Der Rheinauhafen als Projekt der Postmoderne

5.1 Die sozialräumliche Situation in der postmodernen Stadt

5.1.1 Die „dreigeteilte Stadt“ 80

5.1.2 Soziale und räumliche Polarisierungen in Köln 82

5.2 Perspektiven für die postmoderne Stadt

5.2.1 Neue Urbanität 87

5.2.2 Wandel in der Stadtpolitik – die Europäische Stadt 90

6 Resümee 96

Literaturverzeichnis

Quellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Anlagen

## **1. Einleitung (Moderne/Postmoderne im Städtebau/Urbanität/Projekte/Fragestellungen/Perspektiven)**

Im „Spiegel“ (Nr. 34) wird in der Titelgeschichte von Europas „coolen Städten“ berichtet, die in heftigem Wettbewerb um die neue kreative Klasse stünden, von der Fortschritt und Innovation abhänge. Die Ansiedlung einer „kreativen Klasse“<sup>1</sup> in Hightech-Industrien und Wissenschaftszentren könnte einer Stadt zum Anschluss im internationalen Wettbewerb verhelfen.

Köln ist bekanntermaßen seit Jahren Medienstadt im westdeutschen Raum mit einer ausgeprägten Künstlerszene, verstärkt durch den in den 90er Jahren fertiggestellten Mediapark.

Ein revitalisierter Rheinauhafen kann „Andockstelle“ für ein sich verstärkendes Potenzial an Kreativkräften werden und Standort und Arbeitsplatzmagnet sein, mithin Zeichen für eine über diese Fläche hinausgehende Umgestaltung der Stadt setzen.

Von Interesse ist die Frage, ob dieser Wettbewerb in seinen Folgen zu stadtsoziologisch bedeutsamen Veränderungen im städtischen Gefüge führt.

Weithin sichtbar wird die Veränderung der Kölner Altstadtsilhouette durch den Umbau des Rheinauhafens sein. Zu fragen ist, ob es nur eine architektonische Veränderung sein wird oder mehr daraus entsteht. In letzter Zeit wird zunehmend von einer globalisierten und gleichsam fragmentierten Gesellschaft gesprochen. Ob das auch in der Realität so ist, zeigt sich eventuell auch in den Bauvorhaben einer Stadt. Die Exklusivität auf der einen und Verslummung auf der anderen Seite tritt stärker in den Vordergrund. Vielleicht wird sie ja auch absichtlich durch extravagante Bauvorhaben verdeckt.

In besonders zentraler Lage gibt es Industriebrachen, die durch Umnutzungsaktivitäten der Stadt dieser zu neuem Wohlstand verhelfen sollen. Kann die Kommunalpolitik auf diese Weise mehr Handlungsspielraum erlangen und durch Umverteilung sogenannte Problemviertel entschärfen und damit zur Homogenisierung der Stadtgesellschaft beitragen?

---

<sup>1</sup> s. Landry, Ch., engl. Publizist im Spiegel-Interview, Ausgabe 34/2007

Die Großstädte fungierten nach Siebel (Siebel, 2004) schon immer als Laboratorien der Moderne, dort konzentrierten sich die ökonomischen, sozialen und kulturellen Veränderungen der entstehenden Moderne. Will man Veränderungen erkennen, muss man untersuchen, was sich in den Städten verändert. Deswegen halte ich es für interessant, Köln als Beispiel zu nehmen. Hier geschieht etwas im Stadtkern und diese Umgestaltung hat immer auch soziologische Relevanz! Diese will ich herauszuarbeiten.

In dieser Arbeit geht es um Stadtmodernisierung am Beispiel eines seit fast 30 Jahren nicht mehr gewerblich genutzten Hafengebietes mit (möglichen) Folgewirkungen. Dieser Umbau (Revitalisierung) lässt die Frage aufkommen, welche Entwicklungen initiiert werden. Konkret: Wie kann Stadtplanung wirken und welche Folgewirkungen zeigen sich in anderen Gebieten der Stadt?

Eine Umgestaltung der Stadt und die möglicherweise entstehenden Folgewirkungen der Aufwertung einzelner Gebiete sind von soziologischem Interesse (Gentrification, Segregation, Pluralisierung, Urbanisierung seien als Stichworte genannt). Es lassen sich daraus folgende die Arbeit bestimmende Fragestellungen formulieren:

- 1) Ist dieses städtebauliche Projekt Synonym für einen geplanten Start in eine „innovative Zukunft“ ([www.rheinuhafen-koeln.de](http://www.rheinuhafen-koeln.de)) oder geht es nur um die Aufbesserung der Stadtkasse durch Steuereinnahmen?
- 2) Ist dieses Großprojekt Merkmal der Umgestaltung der Stadt (Gesellschaft)?
- 3) Welche Veränderungen können durch die Baumaßnahme angestoßen werden?
- 4) Kann dieser Umbau eines Gebietes in dominanter Lage benachteiligten Stadtvierteln zugutekommen?

Im 1. Kapitel<sup>2</sup> sollen zunächst die Begriffe Stadt, Stadtplanung und Postmoderne geklärt werden. Dabei wird der Bezug zu den Klassikern der Soziologie herzustellen sein. Danach geht es um Zielkonzeptionen, die

---

<sup>2</sup> Gemäß Gliederung ist das Kap. 2.

Stadtplaner zu ihrer jeweiligen Zeit bei ihrem Handeln angeleitet haben. Exemplarisch soll das an der Nutzungstrennung und Nutzungsmischung als aufeinanderfolgende Leitvorstellung deutlich werden. Das Leitbild 2020 der Stadt Köln soll dann vorgestellt und im weiteren Verlauf immer wieder als „Prüfinstanz“ dienen. Werden die Leitsätze in der Praxis auch angewandt?

Im 2. Kapitel wird das Projekt Rheinauhafen vorgestellt. Ausgehend von der historischen Entwicklung des Hafens werden die städtebaulichen Konzepte seiner Umwidmung im Zeitablauf vom Ideenwettbewerb über den Realisierungswettbewerb und die Freiraumgestaltung bis zum Bebauungsplan herausgearbeitet. Es sollen unterschiedliche Realisierungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. In einem Soll/Istvergleich geht es um die Unterschiede zwischen theoretischem Ansatz und Realisierung, besonders im Hinblick auf ihre soziologische Relevanz.

Im 3. Kapitel sollen die stadtsoziologischen Wirkungen des Rheinauhafenprojektes im Mittelpunkt stehen. Hierbei werden insbesondere mögliche segregative Auswirkungen aufgezeigt. Nach einer Einführung über Raumkonzepte in der Stadtsoziologie wird die Thematik anhand dreier von mir aufgestellter Hypothesen: Aufwertungs-, Segregations- und Polarisierungshypothese hinsichtlich der Folgewirkungen erörtert. Dieses soll dann zur Darstellung einer übergeordneten Sichtweise im 4. Kapitel führen. Als Projekt der Postmoderne soll der Rheinauhafen eingeordnet werden in eine Situationsbeschreibung der „Postmodernen Stadt“. Es wird das Modell der 3-geteilten Stadt in Beziehung gesetzt und danach konkret auf sozial-räumliche Polarisierungen in der Stadt Köln anhand des Sozialberichts von 2004 eingegangen. Diese werden im weiteren Verlauf als Ausgangspunkt dienen für die Fragestellung, ob es Perspektiven für die Stadt des 21. Jahrhunderts gibt und wie diese aussehen könnten. Welche Konzepte sind zurzeit erkennbar? Anhand wissenschaftlicher Arbeiten verschiedener Soziologen und Vertreter benachbarter Disziplinen soll ein Bild unter dem Schlagwort der „Neuen Urbanität“ gezeichnet werden. Die Ergebnisse werden eingebunden in Modelle der „Europäischen Stadt“ als Rezeptur gegen Marginalisierung und Fragmentierung, generell geltend für viele Städte im europäischen Raum. Das Programm „Soziale Stadt“ soll als Beispiel herangezogen werden.

Es wird insgesamt ein Bogen gespannt werden von der Nutzung eines begrenzten Raumes, also der Nutzungskonzeption und dessen sozialräumlicher Wirkung auf die gesamtstädtische Ebene, bis zu den Möglichkeiten korrigierender Eingriffe.

Im Rahmen der thematischen Bearbeitung werde ich die Quellen der Stadt Köln (Bebauungsplan, Dokumentationen über die Wettbewerbe, Sozialbericht), einschlägige wissenschaftliche Arbeiten von Stadtsoziologen und fachverwandten Wissenschaftlern nutzen, die sich schwerpunktmäßig mit diesem Themenfeld beschäftigt haben. Kernaussagen werde ich vergleichend heranziehen und auswerten. Es geht in dieser Arbeit um die Nutzung bereits vorliegender Forschungsergebnisse unter einem neuen Frageansatz und theoretischen Bezugssystem<sup>3</sup>. Die Experteninterviews dienen dabei vornehmlich zur Vertiefung des thematischen Wissens, bezogen auf die Realisierung des Umbaus. Eine qualitative Inhaltsanalyse wird herbei nur sehr begrenzt durchgeführt<sup>4</sup>.

Praktisch kann dieses Wissen auf Planungsprobleme angewandt werden. Wie kann die Veränderung von Stadtgebieten gezielt beeinflusst werden und welche Folgen entstehen, die gar nicht eingeplant waren.

---

<sup>3</sup> Sekundäranalyse (vgl. Hillmann, 1994).

<sup>4</sup> Dazu wäre auch der Personenkreis zahlenmäßig zu begrenzt und das Wissensspektrum der Interviewten zu unterschiedlich.

## **2 Auf der Suche nach Orientierung – Leitbilder im Städtebau**

### 2.1 Die Stadt im gesellschaftlichen Wandel

Die Stadt ist mehr als eine Ansammlung von Häusern. Es gibt kaum einen vielfältigeren Gegenstand als die Stadt. Namhafte Wissenschaftler haben sich in den letzten einhundert Jahren mit dem Thema „Stadt“ auseinandergesetzt.

Im Jahre 1938 definierte der Sozialökologe Louis Wirth die Stadt als „eine dicht besiedelte und dauerhafte Niederlassung gesellschaftlich heterogener Individuen“ (in Herlyn, U. (Hg.) 1974). In ihr treten mit zunehmender Stadtgröße an die Stelle persönlicher Beziehungen anonymere Situationen, in denen sich die Menschen in segmentierten Rollen begegnen (vgl. Simmel, 1995). Die hohe Konzentration an einem Ort führt zu Differenzierung und Spezialisierung und verschärft die sozialen Konsequenzen. Es resultieren daraus eine zunehmende soziale Distanz und ökonomische Konkurrenz. Komplexere Sozialstrukturen lassen eine typisch städtische Lebensform entstehen (vgl. Korte, 1997, S. 245). Barth sieht in der Stadt eine „Ansiedlung, in der das gesamte, also auch das alltägliche Leben die Tendenz zeigt, sich zu polarisieren, d.h. entweder im sozialen Aggregatzustand der Öffentlichkeit oder in dem der Privatheit stattzufinden“ (1961). Auf der einen Seite steht die Privatheit der Wohnung und auf der anderen Seite die Öffentlichkeit, in der sich der Einzelne zu bewegen habe und die gekennzeichnet sei durch eine unvollständige Integration. Max Weber betont eher die ökonomische Seite der Stadt und definiert diese als Marktplatz, als „derjenige Ort, an dem die Mehrheit der Bevölkerung ihren Bedarf an Konsumgütern auf dem täglichen Markt deckt“ (Fuchs-Heinritz, 2007, S. 628). Der fruchtbarste Zugang zur Stadt ist nach Friedrichs durch einen makrosoziologisch ausgerichteten Blick auf die Merkmale Arbeitsteilung und soziale Differenzierung (ebd., 1995 S. 18) zu erlangen. Zunehmende Arbeitsteilung führt zur Spezialisierung und mit der Notwendigkeit des Absatzes der hergestellten Waren zur Kooperationsnotwendigkeit. Dies erfordert einen Markt. Der Marktplatz wird der Raum, an dem sich Menschen ansiedeln. Damit wird auch wieder die Definition Webers in den Vordergrund gerückt. Arbeitsteilung erfordere aber auch eine Integration der verschiedenen Berufe, mithin das, was Durkheim als „organische Solidarität“ bezeichnet hat (vgl. Durkheim, 1992). Koordination und Austausch bedingen eine räumliche Nähe. Mit der Differenzierung erhöhen

sich die Zahl und Art der Gelegenheiten. Je höher die Zahl räumlich konzentrierter Dienstleistungen und Gelegenheiten, desto eher können spezifische Waren und Dienstleistungen angeboten werden. Sozialen Gruppen wird es möglich, spezifische Lebensstile zu verfolgen und die Stadt in individueller Art zu nutzen (ebd. S. 18f.). Durch spezifische Lebensstile, die Heterogenität der Bewohner und ihre individuellen Ausprägungen unterscheidet sich das Leben in der Stadt vom Leben auf dem Lande.

Wenn auch die Nachkriegsentwicklung (Durchmischung und Verstädterung) vieles verwischt hat, birgt doch die Stadt in besonderem Maße die Möglichkeit, Subkulturen herauszubilden (vgl. Fischer, 1972, S. 195). Die Vielzahl von Gruppen auf engem Raum erhöht aber auch die Zahl der Konflikte und führt zu Polarisierungen (s. Kap.4.2). Sie sind gleichzeitig Vorbedingung für das, was unter dem etwas schillernden Begriff „Urbanität“ zu verstehen ist.

Häußermann/Siebel sehen in der Stadt des Industriezeitalters (ab 1850) die neuen sozialen Fragen mit Macht aufbrechen (vgl. Häußermann/Siebel, 2004). Mit dem Aufkommen des Proletariats werden die Prozesse der „Verstädterung, Urbanisierung und Industrialisierung“ (ebd., S. 25) sichtbar. In den Städten zeigen sich gesellschaftliche Veränderungen schneller und radikaler. Mithin: Wandel in Form des sozialen Wandels zeigte sich zuerst hier in den verdichteten Räumen der Stadt.

Probleme auf engem Raum machten die Einflussnahme von außen notwendig. Es entstand die Stadtplanung als Teil der Stadtverwaltung und damit im engen Zusammenspiel mit der Politik. Sie machte es sich zur Aufgabe, eine „angemessene Verteilung der Nutzungen über die Fläche der Stadt vorzunehmen“ (Friedrichs, 1995, S. 21). Sozio-ökonomische Differenzierung wurde in eine räumliche Differenzierung umgesetzt. Es blieb der politischen Entscheidung überlassen, welche Nutzungsart in welchem Umfang an welchem Ort betrieben werden durfte. Auch die Prämisse Individualverkehr vor öffentlichen Personen-/Nahverkehr ist so entstanden. Entscheidend für die Planung ist es, antizipierend tätig zu werden. Entwicklungen müssen vorausgeahnt werden. Damit greift Planung in die soziale Organisation ein, was

nicht nur zu Konflikten mit den Beteiligten führt, sondern auch sozialen Wandel beschleunigen oder bremsen kann<sup>5</sup>.

Mit der Einrichtung leistungsfähiger Massenverkehrsmittel war es dem Städter möglich, erstmalig größere Distanzen zu überwinden, mit dem Aufkommen des Individualverkehrs, einhergehend mit zunehmender gesellschaftlicher und individueller Prosperität, konnte an eine Verlegung des Wohnstandortes – raus aus der Stadt – in das Umland gedacht werden. Diese „Suburbanisierung“<sup>6</sup> führte zur Verdrängung von Wohnnutzung aus den Innenstädten, einem „filtering down“ des Wohnungsbestandes und insgesamt zur Zersiedlung des zuvor ländlichen Umlands und zunehmender Verkehrsbelastung. Gegenläufige Wanderungen in die Kernstädte setzten Anfang der 1990er Jahre – vor allem von jüngeren Altersgruppen getragen – ein und verstärkten den ebenfalls in dieser Zeit einsetzenden Trend einer Re-Urbanisierung. Merkmale dieser Entwicklung sind: überproportionales Wachstum stadtzentrierter Dienstleistungen, Aufwertung bestimmter innenstadtnaher Wohnquartiere und ein sozio-demographischer Wandel<sup>7</sup>.

Wenn es in dieser Arbeit um ein postmodernes Stadtprojekt geht, dann ist nach Klärung des „Wandels in der Moderne“ die „Postmoderne“ begrifflich deutlich zu machen.

Diesen Terminus gibt es in der bildenden Kunst seit 1870 (John Watkins Chapman) und in der Literaturwissenschaft seit 1959 (Irving Howe). In der Soziologie ist der „artverwandte“ Begriff der „Postindustriellen Gesellschaft“ 1969 von Alain Touraine geprägt worden und nimmt Bezug auf den Wandel der Industriellen Gesellschaft in eine Dienstleistungsgesellschaft. Zygmunt Baumann<sup>8</sup> begreift die Selbstverwirklichung des Menschen im Konsum, Individualisierung und Entsolidarisierung als Kernbestandteile. Ulrich Beck

---

<sup>5</sup> Städtebaupolitik, zum Beispiel die Bauförderung in unterschiedlichster Ausprägung löste eine Sanierungswelle in Altbaugebieten aus und führte zu Gentrification und residentieller Segregation mit allen Begleiterscheinungen. Die Eigenheimzulage ermöglichte es vielen Familien, in der Gründungsphase in die Randbereiche der Stadt zu ziehen (Suburbanisierung). Die Postmoderne mit der Ausdifferenzierung der Lebensstile führt zu einer Reurbanisierung (insbesondere durch Eindringen der Singles in die Innenstadtbereiche (Präferenz für renovierte Altbauten).

<sup>6</sup> Nach Friedrichs (1977) die Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerung aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropolitanen Gebieten in das städtische Umland bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung von Nutzungen und Bevölkerung in der gesamten Fläche des metropolitanen Gebietes.

<sup>7</sup> Höherer Anteil von Single-Haushalten.

<sup>8</sup> vgl. [www.lyngby-kirke.dk/images/baumann\\_z.jpg](http://www.lyngby-kirke.dk/images/baumann_z.jpg)

sieht in der „reflexiven Moderne“ Parallelen. In der reflexiven Moderne erkennt der Mensch die Risiken der Moderne (neue Ungleichheit, globale Risiken, ungleiche Stellung von Mann und Frau) und organisiert sich in der Zivilgesellschaft als Form lokaler Politisierung<sup>9</sup>.

Weiterhin erkennen einige Wissenschaftler ein Zerfallen „normaler“ Gesellschaftsstrukturen, mithin die Ambivalenz von „neuen Freiheiten“ und einem „Zerfallsprozess stabiler sozialer Zusammenhänge“. Dieses könnte sich widerspiegeln und Ausdruck finden in den neuen Projekten der „attraktiven Stadt“, die sich zeigt als „zunehmende Kommerzialisierung des Innenstadtbereichs „(...), die einhergeht mit einer rigiden Ordnungspolitik und einer Verdrängung unerwünschter Personen aus den zentralen öffentlichen Räumen“<sup>10</sup> (vgl. Manderscheid, 2004).

Baumann sieht in der Postmoderne das „Nachfolgeprodukt“ der Moderne. Es lasse sich im „Kielwasser“ eine kritische Betrachtung der Moderne anstellen. Die Postmoderne „eignet sich, um gegenwärtige Entwicklungen der Gesellschaft festzuhalten, zu beschreiben und zu erklären“ (Baumann, 1995). Darum geht es bei den Wandlungsprozessen im Rheinauhafen. Insofern wurde diese Begrifflichkeit gewählt.

## 2.2 Der Leitbildbegriff in der Stadtplanung

Die Umstrukturierung des Rheinauhafens ist das zurzeit größte, der Innenstadt zugeordnete Stadtentwicklungsvorhaben in Köln. Die attraktive Lage und die vorhandene Bausubstanz machen das Hafengelände interessant für verschiedene Nutzungen. In einer Rede anlässlich des Richtfestes der Wohnwerft 18/20<sup>11</sup> führte der Oberbürgermeister von Köln Fritz Schramma unter anderem aus, dass „die Objekte sich städtebaulich sehr gut mit dem nötigen Respekt vor der Geschichte in das Ensemble der historischen Gebäude einfügen“ ([www.stadt-koeln.de/presse](http://www.stadt-koeln.de/presse)). Hafenatmosphäre und die besondere Verbindung zwischen Hafen und Stadtkern mit seiner Geschichte könnten also Leitmotiv dieser Umstrukturierung sein.

---

<sup>9</sup> s. Internetrecherche (Quellenangabe).

<sup>10</sup> „Wachpersonal“ und Schlagbaum am Platz am Ubierring“ symbolisierten für mich diesen Typus und machten den Begriff „Postmoderne“ auf diese Weise „griffig“.

<sup>11</sup> 2 Objekte des revitalisierten Rheinauhafens.

## 2 „gegensätzliche“ Objekte im Rheinauhafen.



Eine Rückbesinnung auf ehemalige Funktionen des Areals und eine Neuorientierung, um durch Akzentuierung Marktchancen zu verbessern und Prosperität zu sichern. Man will mit diesem Vorzeigeprojekt in die „erste Liga“ der Dienstleistungsstandorte Europas aufsteigen. Dies ist das zweite bestimmende Motiv als handlungsleitende Maxime des Stadtplanungsamtes.

Veränderte Zielrichtungen, die Situation am Markt und andere gesellschaftliche Rahmenbedingungen führen zu neuen Konzepten in der öffentlichen Planung um die Aufgaben zu erfüllen.

Was heißt Stadtplanung und welcher Aufgabe stellt sie sich?

Definiert nach Hawley (in Bernsdorf (Hg) S. 1118f.), geht es ihr u.a. um die geordnete Zuweisung von Nutzungsansprüchen an Fläche und Raum und der gestalteten Beziehung zwischen Bau- und Freiflächen. Sie will die Leistungsfähigkeit und den Charakter des städtischen Lebens durch Entwürfe oder Neuentwürfe der physischen Struktur der Stadt verbessern.

Die Stadt ist vom soziologischen Standpunkt aus betrachtet der Kern eines komplexen sozialen Systems. Ein Stadtplaner hat nahezu keine Kontrolle über die zahlreichen Faktoren, die Erfolg oder Misserfolg seiner Pläne beeinflussen. Er muss sich auf „vorausschätzende Methoden verlassen“ (ebd., S. 1119). Der Wandel der städtischen Lebensformen (z. B. Pluralisierung der Lebensstile und Zunahme der Single-Haushalte) macht ein Vorausdenken notwendig, dass sich

Zielen unterwirft, die antizipierend aufgestellt werden müssen. Dazu ist ein Leitmotiv oder auch Leitbild als alles einbindende „Richtschnur“ hilfreich.

Kann es aber so ein Leitbild geben? Ist von Steuerbarkeit innerhalb des komplexen Systems Stadt angesichts der ökonomischen, technischen und gesellschaftlichen Veränderungszwänge überhaupt zu reden? (vgl. Becker, 2005).

Es gibt auf jeden Fall die Suche nach einem zeitgemäßen Orientierungsrahmen für tragfähige Stadtstrukturen, die sich neuen Entwicklungen anzupassen, vermögen. Die in „vielen Städten im Bau befindlichen großen städtebaulichen Projekte (...) wie die Realisierung innerstädtischer Großvorhaben auf industriellen (...) Konversionsflächen spiegeln aktuelle Versuche wider, neue Orientierungen zu geben“ (ebd., S. 9).

Eine Vermarktung der Stadt und ihrer hervorgehobenen Eigenschaften (Medienstadt Köln) führt zu veränderten Zielen, Konzepten und Adressaten von öffentlicher Planung. Eine gemeinsame Orientierung hin zu diesem Ziel ist erforderlich als Orientierung in der Form von gemeinsam gefundenen Zielbeschreibungen (wohin man zukünftig hinsteuern will im Rahmen der Stadtentwicklung). Ob das konkret so in der Stadt Köln ist, wird im Weiteren zu zeigen sein<sup>12</sup>. Der enger werdende Finanzrahmen zwingt zu neuen Kooperationen. Partner müssen nicht nur gefunden, sondern auch auf gemeinsame Ziele eingeschworen werden. Dazu eignet sich besonders ein griffiges Motto – ein Leitbild der zukünftigen Stadt. Public-Private-Partnership Konstruktionen erfordern natürlich ein verstärktes Eingehen auf die Wünsche anderer, die nicht unbedingt der gleichen Meinungen sind und es ist zuweilen erforderlich, vom leitbildgerechten Verhalten abzuweichen<sup>13</sup>.

Wie lässt sich der Begriff „Leitbild“ eigentlich definieren?

Leitbilder sind nach Becker „in hohem Maße verinnerlichte, bildhafte Vorstellungen, die (...) ganz unterschiedliche Lebensbereiche ansprechen können und sich durch erhebliche Prägekräfte auszeichnen, welche sie aus einer präzisen Ausbalancierung der beiden prinzipiell einem inhärenten Widerspruch unterliegenden Dimensionen Machbarkeit und Wünschbarkeit beziehen“ (S. 29).

---

<sup>12</sup> s. hierzu Leitbild Köln 2020.

<sup>13</sup> Der Markt hat nicht nur seine eigenen Gesetze, sondern seine besonderen Wünsche.