

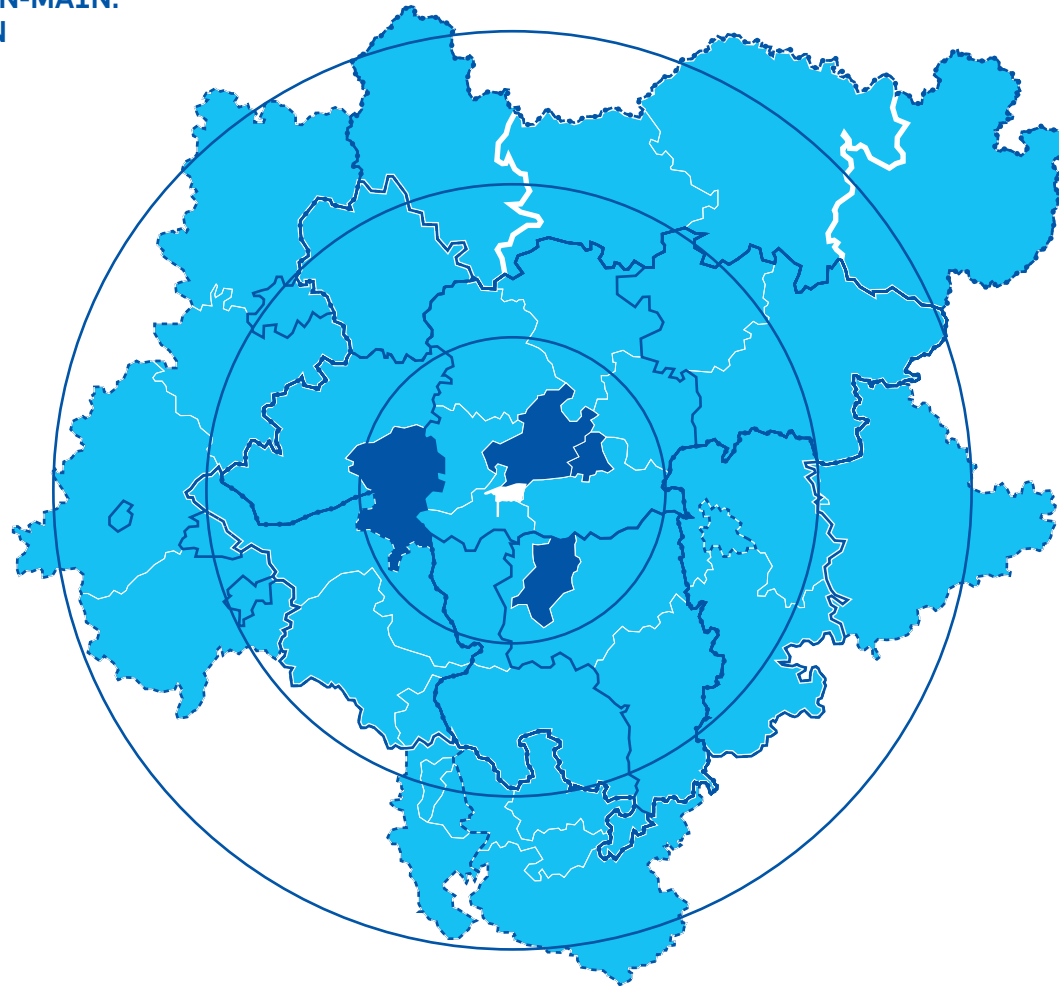
METROPOLREGION RHEIN-MAIN

Klaus Ronneberger

MACHBARKEITSSTUDIE ÜBER EINE UNTERSUCHUNG ZUR SOZIAL-RÄUMLICHEN
ENTWICKLUNG DER METROPOLREGION RHEIN-MAIN
UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG VON OFFENBACH

Klaus Ronneberger, Kai Vöckler, Lukas Wagner

METROPOLREGION RHEIN-MAIN:
ÜBERSICHT UND THESEN



September 2012

Stiftungsprofessur Kreativität im urbanen Kontext / HfG Offenbach

TRANSFORM

hfg_{OF_MAIN}

Klaus Ronneberger

**MACHBARKEITSSTUDIE ÜBER EINE UNTERSUCHUNG
ZUR SOZIAL-RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG DER
METROPOLREGION RHEIN-MAIN UNTER BESONDERER
BERÜCKSICHTIGUNG VON OFFENBACH**

September 2012

I. THEORETISCHE KONZEPTIONEN

Lefebvres Urbanisierungstheoreme

- Die Produktion des Raums
- Netzwerke, Grenzen und Differenzen
- Global City-Ansätze
- Zitadelle und Ghetto

Neue Geographien

- Zentrum und Peripherie
- Edge City / Outer City

- Literatur

II. REGIONALE AKTEURE UND DISKURSE

- Historische Entwicklung der Region
- Frühere Regionalisierungsbestrebungen
- Das Ausgleichs-Paradigma
- Das Konkurrenz-Paradigma
- Die GmbH-Region
- Resümee

- Literatur

III. PROFIL DER RHEIN-MAIN-REGION

Historischer Abriss der Kernstädte

- Frankfurt
- Wiesbaden
- Darmstadt
- Hanau
- Offenbach

Entwicklungsdynamiken (Bevölkerung, Beschäftigung) in der Rhein-Main-Region

- Suburbanisierung und Deindustrialisierung
- Trendumkehr

Standortskizze der Region

Ausgewählte Arbeitsstandorte in der Region:

- Frankfurt
- Flughafenökonomie
- Wiesbaden
- Darmstadt
- Sulzbach
- Eschborn
- Schwalbach
- Oberursel
- Bad Homburg
- Karben
- Kelsterbach
- Neu-Isenburg
- Langen
- Dreieich
- Rüsselsheim
- Hanau
- Offenbach
- Die Rolle Offenbachs in der Region

Regionale Pendlerverflechtungen

Resümee

- Literatur

I. THEORETISCHE KONZEPTIONEN

Bei den Untersuchungen von Stadtregionen wurden in der Vergangenheit vor allem der „Stadt-Umland-Gegensatz“ herausgestellt. Doch diese Sichtweise entspricht nicht mehr der urbanen Realität. Längst haben sich überlappende Netzwerkstrukturen herausgebildet, die sich mit den herkömmlichen Beschreibungsmustern nicht mehr erklären lassen. Es bedarf also eines erweiterten theoretischen Instrumentariums. Einen möglichen Ansatz bieten die Raummodelle und Analysen des französischen Philosophen und Soziologen Henri Lefebvre, der die sozialräumliche Dimension des Urbanen in eine übergreifende Gesellschaftstheorie integriert hat (vgl. Schmid 2006).

Neben den Raumtheoremen von Lefebvre erweist sich für die Untersuchung von Metropolregionen der *Global City*-Ansatz als fruchtbar. Bereits in den 1990er Jahren hatte eine Frankfurter Gruppe von Soziologen und Planern unter diesem Gesichtspunkt den Rhein-Main-Raum analysiert. Das *Global City*-Konzept lieferte für die Phänomene der neuen internationalen Arbeitsteilung, das veränderte Verhältnis von „global-lokal“ und das zunehmend dynamischer werdende Beziehungsgefüge von Zentrum und Peripherie interessante Fragestellungen und Perspektiven. Frankfurt/Rhein-Main fungierte offensichtlich nicht nur als Schaltknoten im internationalen Netz der Finanz- und Kapitalströme, sondern auch als Zentralstadt einer europäischen Boom-Region, die ihre hausgemachten Ansprüche an die Zitadelle (zum Begriff der Zitadelle siehe Abschnitt „Zitadelle und Ghetto“) stellte.

Lefebvres Urbanisierungstheoreme

Angesichts der wachsenden Tendenz der globalen Verstädterung stellt Lefebvre bereits Anfang der 1970er Jahren die These auf, dass nicht mehr das „Industrielle“ und seine auf Kapital und Arbeit zielenden Disziplinen die Bedingungen der wissenschaftlichen Erkenntnis bilden, sondern das „Städtische“ zum „strategischen Ort und strategischen Objekt“ der gesellschaftlichen Entwicklung werde (Lefebvre 1972 [1970]: S. 51). Diese epochale Verschiebung vom Zeitlichen zum Räumlichen, vom Industriellen zum Urbanen erfordert ihm zufolge einen grundsätzlichen Terrainwechsel in der Theorie und in der Praxis. Den Vorgang der „urbanen Revolution“ vergleicht Lefebvre mit den Um-

wälzungen der industriellen Revolution des frühen 19. Jahrhunderts. Historisch betrachtet – also von der Antike bis zur Neuzeit – war die „Stadt“ mit dem „Land“ eng verzahnt, es bestand eine konflikthafte, aber gleichwohl funktionierende Symbiose. Doch mit der Industrialisierung löst sich dieses Verhältnis schrittweise auf. Stattdessen breitet sich im Laufe des 20. Jahrhunderts ein „urbanes Gewebe“ (*tissu urbain*) über die Landschaft aus. Die Dynamik des Urbanisierungsprozesses lässt sich nach Lefebvre mit den Metaphern von „Explosion“ und „Implosion“ umschreiben: Die historische Stadt explodiert, indem zusammenhanglose Fragmente (Randgebiete, Vororte und Satellitenstädte) auseinander bersten, gleichzeitig kommt es in der Kernstadt zu einer Konzentration von Reichtümern und Tätigkeiten, die den sozialen Raum der Stadt neu strukturieren (a.a.O.: S. 20). Mit der vollständigen Urbanisierung der Gesellschaft stellt die „Stadt“ zwar keine eigene Produktions- und Lebensweise mehr dar, allerdings weist sie weiterhin eine spezifische Funktion auf – nämlich die der Zentralität. Der vormalige Stadt-Land-Gegensatz transformiert sich zu einem neuen Gegensatz, demjenigen zwischen Zentrum und Peripherie. Die Stadtkerne regenerieren sich als Orte des Konsums und als konsumierbare Orte (Lefebvre 2009 [1968]: S. 10). Gleichzeitig steigen Metropolen wie New York, Paris und London zu Entscheidungszentren der multinationalen Konzerne und der Finanzökonomie auf. In solchen „Weltstädten“ verdichten sich nach Lefebvre ökonomischer Reichtum, Macht und Wissen zu einer neuen Qualität. Die Eliten besetzen und bewohnen (zum Teil) diesen privilegierten Raum, ohne dass er ihnen notwendigerweise vollständig gehört. Um sie herum existieren soziale Gruppen, die subalterne Dienstleistungen erbringen (a.a.O.: S. 110f). Assoziationen zur späteren *Global City*-Theorie (siehe unten) drängen sich hier auf.

Für Lefebvre beruht der Vorzug der städtischen Zentralität vor allem auf der „Gleichzeitigkeit“: Aus dem synchronen Zusammentreffen unterschiedlichster Elemente der Gesellschaft um einen Dichtepunkt herum kann etwas Unerwartetes, Neues und Produktives entstehen: „Alles, was anderenorts entsteht, reißt die Stadt an sich: Früchte und Objekte, Produkte und Produzenten, Werke und schöpferisch Tätige, Aktivitäten und Situationen. Was erschafft sie? Nichts. Sie zentralisiert die Schöpfungen. Und dennoch, sie erschafft alles. Nichts existiert ohne Austausch, ohne Annäherung, ohne Nähe, ohne Beziehungsgefüge also. Sie schafft eine, die urbane Situation, in der unterschiedliche

Dinge zueinanderfinden und nicht länger getrennt existieren, und zwar vermöge ihrer Unterschiedlichkeit.“ (Lefebvre 1972 [1970]: S. 127). Gleichzeitig lebt die Dynamik des Urbanisierungsprozesses vom Gegensatz der Zentralisierung und der Zerstreuung: „Jeder Punkt kann zum Brennpunkt werden, zum privilegierten Ort, an dem alles konvergiert. So dass jeder städtischer Raum in sich dieses Möglich-Unmögliche trägt, seine eigene Negation. Jeder städtische Raum war somit, ist und wird konzentrisch und *poly-(multi-)zentrisch* sein.“ (a.a.O.: S. 46). Lefebvre nimmt mit solchen Überlegungen nicht nur die spätere These von der „kreativen Wissensstadt“ vorweg, sondern entwirft auch eine neue, dynamische Relation von „Zentrum“ und „Peripherie“. Während der Urbanisierungsprozess zuvor hauptsächlich in konzentrischer Form verlief, zeichnet sich nun eine polymorphe, fragmentierte Stadtentwicklung ab.

Die Produktion des Raums

Eine genauere Bestimmung sozialräumlicher Prozesse nimmt Lefebvre in *La production de l'espace* vor. Das Leitmotiv des Buches lässt sich so zusammenfassen: Der (soziale) Raum ist das Ergebnis eines sozialen Produktionsprozesses (Lefebvre 2000 [1974]: S. 35). Er ist weder ein Ding „an sich“, schlichte Materie, die außerhalb der Gesellschaft steht, noch reines Gedankenkonstrukt, bloßer „Geist“. Lefebvre will nicht den Raum, sondern räumliche Praktiken und damit verbundene soziale Verhältnisse analysieren. Der Raum wird zwar gesellschaftlich produziert, gleichzeitig ist er aber auch ein Medium, das gesellschaftliche Verhältnisse strukturiert. Mit der Einführung des „sozial produzierten Raums“ versucht Lefebvre zugleich die Dichotomien von Struktur und Handlung, von Diskursen und Praktiken, von physischen und mentalen Räumen zu überwinden. Dafür entwickelt er ein komplexes Raumschema, das aus drei synchron existierenden Dimensionen besteht, die jeweils doppelt bestimmt werden: Zum einen die „räumliche Praxis“ (*pratique spatiale*), die „Repräsentationen des Raumes“ (*représentations de l'espace*) und die „Räume der Repräsentation“ (*espaces de représentation*), zum anderen der „wahrgenommene“ (*perçu*), der „vorgestellte“ (*conçu*) und der „erlebte“ (*vecu*) Raum. Dieses triadische Modell speist sich sowohl aus sprachtheoretischen Überlegungen als auch aus Reflexionen der phänomenologischen Philosophie, die den „Leib“ nicht als minderwertiges Vollzugsorgan des Geistes, sondern als sinnlich-sinnhafte Instanz ansieht.

Bei der räumlichen Praxis geht es zunächst um die kollektiven Rhythmen, in denen eine Gesellschaft ihre Räumlichkeit wahrnimmt und reproduziert. Sie stellt „eine enge Verknüpfung her zwischen der Alltagsrealität (der Verwendung der Zeit) und der Realität der Stadt (den Strecken und Netzen, welche die Orte der Arbeit, des ‚Privat‘-Lebens und der Freizeit zusammenschließen.“ (Lefebvre 1974: S. 48); zit. nach Prigge 1991: S. 104) Diese materielle Raumdimension basiert auf nicht-reflexiven Handlungsroutrinen, welche die sozialen Verhältnisse als gegeben hinnehmen und so gesellschaftliche Kontinuität garantieren. Der kompetente Umgang mit Raumstrukturen und damit das gelingende Alltagshandeln sind abhängig von gelernten „Wahr-Nehmungsweisen“. Damit kommt auch der Körper als Ort der Wahrnehmung ins Spiel.

Dann die Repräsentationen des Raumes, die sich durch abstrakte Codes auszeichnen. Es ist die vorgestellte Dimension des Raumes, „der konstruierte Raum der Wissenschaftler, Stadtplaner, Technokraten, die ihn zerlegen und neu montieren, aufteilen und gestalten; aber auch der Raum der Künstler, die sich in den Vorhöfen der Wissenschaft ansiedeln“ (a.a.O.: S. 48; zit. nach Prigge 1991: S. 104). Die Repräsentationen des Raumes stehen in enger Verbindung mit den jeweils vorherrschenden Produktionsweisen und gesellschaftlichen Ordnungsstrukturen. Es geht um die Produktion von Wissen und Macht. Die wissenschaftlichen Disziplinen und die politischen Technologien des Städtebaus konstituieren mittels „Beobachtung, Kartographierung, Vermessung, Analyse und Darstellung spezifischer Felder von Objekten des Wissens, die sowohl die legitimen Gegenstände dieses Wissens definieren als auch praktische Faktoren der Gestaltung des Raumes werden“ (Prigge 1991: S. 105). In diesem Sinne stellen beispielsweise kartographische Darstellungen spezifische Interpretationen dar, die die sozialräumliche Realität nicht nur abzubilden, sondern auch zu beeinflussen versuchen.

Schließlich spricht Lefebvre von den Räumen der Repräsentation. Sie sind Räume des Ausdrucks, die vermittelt durch Bilder und Symbole von den Benutzern erlebt und erlitten werden. Es handelt sich um die verborgene Seite des sozialen Lebens, zu der Träume, Imaginationen und Erinnerungen gehören. Dieser „Vorstellungs-Raum“ überlagert qua Einbildungskraft „den gesamten physikalischen Raum, indem er die Gegenstände symbolisch verwendet.“ (Lefebvre 1974: S. 49; zit. nach Prigge 1991: S. 104) Auch hier spielt der Körper eine Rolle: Er ist

sowohl das „Opfer der Geschichte“ (Henri Lefebvre) als auch ein Element der Subversion inmitten des Wechselspiels der Mächte.

Lefebvres Raumtheorie geht also von einem dreistufigen Produktionsprozess aus: Zunächst die materielle Produktion und Reproduktion des städtischen Alltagslebens, dann die Produktion von Wissen und Macht über den Raum, schließlich die Produktion von imaginären Bedeutungen. Im abstrakten Raum der Moderne dominieren nach Lefebvre die Repräsentationen des Raums. Sein vorherrschender Diskurs ist auf marktgerechte Verwertbarkeit, Quantifizierbarkeit und bürokratische Administration von Räumen ausgerichtet.

Netzwerke, Grenzen und Differenzen

Lefebvres komplexes Raummodell liefert zwar kein direkt operationalisierbares Instrumentarium für empirisch angelegte Studien, aber sein dreistufiges Schema lässt sich instruktiv für eine differenzierte Analyse von Raumstrukturen anwenden. Der Schweizer Geograph Christian Schmid (2006) hat aus Lefebvres Theoremen einige Begrifflichkeiten herausdestilliert, die sich für Raumrecherchen als hilfreich erweisen können:

Netzwerke

Jede Stadtregion ist von spezifischen Netzwerkstrukturen (Handel, Produktion, Alltag, Migration etc.) geprägt, die sich im Verlauf der Geschichte herausgebildet haben. Sie stellen die Dimension der *räumlichen Praxis* im Sinne Lefebvres dar. Die Interaktionsaktivitäten „basieren ihrerseits auf einer materiellen Infrastruktur, auf Straßen, Flughäfen oder Glasfaserkabeln und legen die Qualitäten des urbanen Raumes und seine Orientierung fest.“ (Schmid 2006: S. 171) Diese Netzwerke sind allerdings nicht gleichförmig über den Raum verteilt, sondern es gibt „Löcher“ und Verdichtungszone. Insofern muss man nach Merkmalen wie Intensität, Ausdehnung und Komplexität differenzieren.

Grenzen

Grenzen lassen sich mit Lefebvre als „Schnitt-Naht“ verstehen. Sie „sind Schnitte im kontinuierlichen Fluss der Interaktion, sie umschließen mehr oder weniger kohärente territoriale Einheiten mit eigenen Formen von Regeln, Vorschriften, Gesetzen, Gewohnheiten, Traditionen, Sprachen, Kulturen und Identitäten. Sie sind Instrumente der

Strukturierung, der Kontrolle, der Ordnung.“ (Schmid 2006: S. 172). Grenzen bilden historische Machtkonstellationen ab, die sich über Jahrhunderte in ein bestimmtes Terrain eingeschrieben haben. Solche „Einkerbungen“ sind zwar mit dem fortschreitenden Urbanisierungsprozess häufig „geglättet“ worden, aber sie bleiben untergründig weiterhin wirksam oder gewinnen sogar in bestimmten Konflikt- und Konkurrenzkonstellationen neue Bedeutungen. Versuche, Stadtregionen zu definieren und abzugrenzen, sind somit den *Repräsentationen des Raumes* zuzuordnen. Doch gleichzeitig reproduzieren sich in den Konflikten (imaginäre) Erinnerungen an längst vergangene (administrative und kulturelle) Grenzziehungen. Insofern kommen hier auch die *Räume der Repräsentation* zum Einsatz.

Differenzen

Ein grundlegendes Kriterium des „Städtischen“ besteht in dem produktiven Zusammenprall von Differenzen, die sich im urbanen Alltag entweder bestätigen oder widerlegen. Mit Lefebvre geht es hier um den *erlebten Raum* bzw. die *Räume der Repräsentation*. Dabei lassen sich folgende Unterscheidungen ausmachen: Es existieren sowohl heterogene wie auch homogene Elemente im urbanen Raum. Während die Eingrenzung von Differenzen zur Stilllegung von Produktivität führen kann, besteht in dem Nebeneinander von Verschiedenheiten die Möglichkeit einer „kreativen“ Reaktion. Damit ist nicht zuletzt die Frage angesprochen, inwieweit Konflikte offen ausgetragen oder domestiziert werden (Schmid 2006: S. 173).

Global City-Ansätze

Bereits Anfang der 1980er Jahre hatte John Friedmann (vgl. u.a. Friedmann/Wolff 1982) als einer der ersten US-amerikanischen Stadtforscher erkannt, welche Auswirkungen die einsetzende Globalisierung auf den Urbanisierungsprozess hatte. Unter dem Begriff der „Globalisierung“ sind hier die unterschiedlichen Formen der Restrukturierung auf die räumliche Organisation des Globus zu verstehen. Gegenüber dem Term der „Internationalisierung“, der die Beziehungen zwischen nationalstaatlichen Einheiten thematisiert, bezeichnet „Globalisierung“ die Erweiterung des Organisationsraumes von Produktion und Konsumtion zu einem Raum der „Markt-Welt“, die Ausdifferenzierung transnationaler Kulturen und die Entstehung eines weltweiten Netzes von gesellschaftlichen Gruppen. Globalisierung meint somit nicht nur eine neue Form der internationalen Arbeitsteilung, sondern auch eine

veränderte Verknüpfung von „Lokalem“ und „Globalem“ (Ronneberger / Schmid 1995: S. 357).

In einem späteren Resümee fasst John Friedmann (1995) seine Studien und Erkenntnisse nochmals entscheidend zusammen: So stellen *World Cities* als organisatorische Knoten des Weltwirtschaftssystems die Artikulation zwischen den regionalen, nationalen und internationalen Ökonomien dar. Diese Metropolen beeinflussen erheblich die umliegenden Regionen, deren Ökonomien sie mit der Weltwirtschaft verbinden. Trotz Globalisierung und der Verbreitung neuer Kommunikationstechnologien ist nach Friedmann die Funktion der städtischen Zentralität weiterhin notwendig. Die räumliche Konzentration löst gewisse Probleme des Managements, u.a. Probleme der sozialen Interaktion (Informationen sammeln, Vereinbarungen treffen, Vertrauensverhältnisse ausbauen) wie auch Probleme der Innovation (Vermarktung neuer Produkte, Zugang zu verschiedenen Netzwerken und Märkten). Ein weiteres Merkmal dieser Städte besteht nach Friedmann darin, dass es sich um urbane Großregionen handelt, die eher durch ein vielfältiges Geflecht von Netzwerkstrukturen definiert sind, als durch administrativ-politische Grenzziehungen. *World Cities* sind zudem Bestandteile einer räumlichen Hierarchie, die sich aus deren unterschiedlichen Fähigkeiten ergeben, globale Investitionen, Steuerungs- und Kontrollkapazitäten anzuziehen. Städte können in die *World City*-Formation aufsteigen, dort ihren Rang verbessern, aber auch wieder absteigen. Hierarchische Strukturen sind stets als Machtbeziehungen zwischen den rivalisierenden Städten und Regionen zu verstehen. In einem andauernden Prozess der „kreativen Zerstörung“ müssen sich *World* bzw. *Global Cities* immer wieder anpassen und neu definieren: „Konkurrenz-Angst“ ist der Motor ihrer Politik. Schließlich wird der kulturelle Raum der Weltstädte von einer transnational orientierten Elite definiert und kontrolliert. Ihre Kultur ist kosmopolitisch und ihre Ideologie ist konsumorientiert. Diese Raumeignung löst Konflikte mit den subalternen Klassen aus, deren Raumeignungen eher von lokalen Territorialinteressen bestimmt werden (Friedmann 1995: S. 23–27f). *Global Cities* fungieren nicht nur als Schaltzentralen der Weltwirtschaft, sondern auch als Marktplätze und Produktionsstandorte für das Finanz- und Dienstleistungsgewerbe. Die territoriale Streuung der Produktionsanlagen, die zunehmende Bedeutung transnationaler Investitionstätigkeiten und die Expansion globaler Finanzmärkte steigern die Nachfrage nach unternehmensorientierten Dienstleistungen und

Managementfunktionen. Auf solche Aspekte hat vor allem Saskia Sassen in ihrer grundlegenden Arbeit über die *Global Cities* (1993 [1991]) hingewiesen. Die *Headquarter Economy* benötigt nicht nur ein gut ausgebautes Kommunikations- und Verkehrsnetz (Hochgeschwindigkeitszüge und Flughäfen), sie ist ebenso auf die räumliche Nähe eines differenzierten Spektrums von wissens- und kultur-basierten Dienstleistungen angewiesen. Dabei spielen insbesondere jene Berufsgruppen eine Schlüsselrolle, die eng mit den Zitadellenfunktionen zusammenhängen: Das gesamte Spektrum der Finanz- und Beratungsindustrie, die technologischen Kader aus dem High-Tech-, insbesondere dem EDV-Bereich sowie Marketing- und Public-Relations-Spezialisten, aber auch Teile der kulturellen und symbolischen Produzenten (Designer, Architekten, „Kreative“ etc.). Der finanzindustrielle Produktionskomplex unterscheidet sich deutlich von herkömmlichen Zentren, in denen sich vor allem die Unternehmensspitzen großer Industriekonzerne mit den dazugehörigen Banken- und Versicherungsstrukturen konzentrieren. Nicht zuletzt dank der Informations- und Kommunikationstechnologien sind viele Konzernzentralen in die Peripherie abgewandert. Allerdings sind auch sie auf spezialisierte Dienstleistungen angewiesen, die für internationale Aktivitäten benötigt werden. Während Firmen, die Routinetätigkeiten erledigen oder auf regionalen bzw. nationalen Märkten agieren, sich bevorzugt außerhalb der metropolitanen Zentren niederlassen, müssen Unternehmen mit ausgeprägter Weltmarktorientierung in den internationalen Standorten präsent sein (vgl. Sassen 1994). Seit den 1980er Jahren hat sich eine Hierarchie von Städten herausgebildet, die auf differenzierte Weise in die *Global City*-Formation integriert sind: An der Spitze stehen heute Städte wie New York, London, Tokio und Shanghai. Auf der nächsten Stufe folgen für den europäischen Bereich Amsterdam, Paris, Zürich und Frankfurt / Rhein-Main. Auch wenn solche Metropolen als Teil des globalen Raums aufgefasst werden können, gehen sie nicht in ihm auf. Die Vorhaben der multinationalen Unternehmen müssen sich mit den jeweiligen lokalen Bedingungen als kompatibel erweisen. Die spezifische Form der Inkorporierung von Orten und Räumen in die Weltökonomie ergibt sich im Wechselspiel mit lokalen Akteuren, die diesen Prozess unterstützen oder behindern können. In der Regel wird die Integration von Städten in die *Global City*-Hierarchie von regionalen / lokalen Wachstumskoalitionen aktiv vorangetrieben, die die Bewegungen der globalen Kapital- und Finanzströme den örtlichen Bedingungen anzupassen versuchen.

Als Resümee lässt sich festhalten, dass der Vorteil der *Global City*-Ansätze vor allem in der Verbindung von Untersuchungsfeldern liegt, die häufig nur getrennt analysiert werden: Neue Technologien, lokale Arbeitsmärkte, Migrationsbewegungen, sozialräumliche Strukturen etc. Auch wenn die *Global City*-Hypothese eher einen deskriptiven Theorietypus darstellt, so sind die Untersuchungen über die Entwicklung eines neuen internationalen Städtesystems materialreich und anregend für empirisch angelegte Projekte, in denen das Wechselverhältnis von ökonomisch-technologischen Prozessen und Raum untersucht werden soll. Als problematisch erweist sich indes bei vielen Ansätzen des *Global City*-Theorems, wie wenig auf die Bedeutung der nationalen Regulation eingegangen wird. Eine zwingende Verknüpfung und Determinierung zwischen dem Prozess der Globalisierung und den Problemstrukturen der betroffenen Städte lässt sich nicht herstellen. Die spezifischen Verbindungen hängen vielmehr von der Form der staatlichen Interventionen, der Einkommensverteilung, der Planungs- und Sozialpolitik ab. Diese bestimmt sich aus einer Vielzahl von Regularien, die die Arbeitsbeziehungen, das Lohnniveau, das Besteuerungssystem, die sozialen Transferleistungen, die Wohnungspolitik oder die Formen der Arbeitsmigration strukturieren.

Zitadelle und Ghetto

Schon Friedmann und Wolff (1982) hatten bei ihren *World City*-Forschungen ein starkes Wechselverhältnis von ökonomischer Restrukturierung und sozialer Polarisierung konstatiert und für diese Dialektik das Raumschema „Zitadelle und Ghetto“ eingeführt. Auch Sassen orientiert sich an diesem Modell. Sie geht davon aus, dass bei einer Analyse des finanzindustriellen Komplexes der gesamte Raum der städtischen Wirtschaftsstrukturen zueinander in Beziehung gesetzt werden muss: Also von den Dienstleistungsökonomien bis hin zu jenen Bereichen, die noch der industriellen Epoche angehören. Aus ihrer Perspektive sind das Anwachsen des informellen Sektors und die zunehmende Prekarisierung des Arbeitsmarktes „nicht abweichende oder exogene Erscheinungen der hochentwickelten urbanen Ökonomie, sondern deren integrale Bestandteile. Die Klassen werden neu gegliedert. Zu den Hauptschauplätzen dieser Entwicklung gehören die Global Cities, in denen wir sowohl die dynamischsten Wirtschaftssektoren als auch die schärfste Polarisierung der Einkommen finden.“ (Sassen 1993: S. 337; zit. nach Friedmann 1995: S. 32). Die zentrale These besteht darin, dass der Ausbau der *Headquarter Economy* zu einer Dualisierung der

Arbeitsmärkte führt und sich polarisierend auf die Sozialstrukturen der *Global Cities* auswirkt.

Doch inwieweit trifft diese Behauptung auf Frankfurt/Rhein-Main zu? Keil/Lieser (1989) und Keil/Ronneberger (1991) bemühten für ihre Analysen zunächst das Raumschema „Zitadelle und Ghetto“. Nicht zuletzt deshalb, weil sich bis dahin die Debatte über die Expansion des Zitadellenfunktionen in Frankfurt fast ausschließlich auf die Entstehung einer hochwertigen Tertiär- und Büroökonomie konzentriert hatte. Die damals vorherrschenden Diskurse der „Urbanität“ und „Metropolitani-tät“ vernachlässigten weitgehend die Problematik der städtischen Armut. Das „Ghetto“ kam lediglich als (imaginäre) Applikation der Weltstadt-Grandezza vor (vgl. Ronneberger 1994). Doch schon bald stellte sich heraus, dass der Ghetto-Begriff zur Kennzeichnung der deutschen Verhältnisse nicht tauglich war. Bis heute existiert in Frankfurt/Rhein-Main weder eine lokal verankerte multinationale Mittelklasse, noch eine ethnisch segmentierte „*Sweat-Shop*-Ökonomie“ wie man sie etwa aus New York oder London kennt. Die sozialräumlichen Polarisierungsprozesse in Deutschland sind auch nicht mit den ausgeprägten Segregationsmustern in den USA vergleichbar. Hierzulande verfügen Städte über ein umfassendes sozialstaatliches Sicherungssystem, um dessen Abbau es jedoch seit geraumer Zeit geht. Eine Angleichung der Lebensbedingungen oder eine Beseitigung sozialräumlicher Disparitäten durch zentralstaatliche Institutionen, wie sie etwa der deutschen Raumordnungspolitik bislang als gesetzliche Verpflichtung vorgegeben sind, gelten in den Vereinigten Staaten als unnötig, ja sogar als fundamental „unamerikanisch“. Während der intervenierende und regulierende Staat in Westeuropa den Urbanisierungsprozess entscheidend mitprägte, führte das US-amerikanische Entwicklungsmodell zu einer scharfen Disparität zwischen verarmter Kernstadt (*inner city*) und saturierten Vorstädten (*suburbs*). In den letzten Jahrzehnten sind zudem aus den vormalig sozial integrierten „Schwarzen-Ghettos“, in denen sich die gesamte Klassenstruktur – von den Armen bis zur Mittel- und Oberschicht – abbildete, „Hyper-Ghettos“ der Armen, Marginalisierten und Obdachlosen geworden, die völlig isoliert von der übrigen Gesellschaft leben. Der US-amerikanische Urbanist Peter Marcuse spricht in diesem Zusammenhang von einem „Ghetto der Ausgeschlossenen“, das an die Stelle des „Ghettos der Ausgebeuteten“ getreten ist (Marcuse 1998: S. 45ff.).

Gleichwohl lassen sich in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main soziale Polarisierungsprozesse ausmachen: Die Expansion einer globalisierten *Headquarter Economy* hat nicht nur zu einem Boom hochwertiger Dienstleistungen geführt, sondern auch zu einer Zunahme von schlecht bezahlten Tätigkeiten wie Wartungs-, Reinigungs-, und Sicherheitsdiensten, die überdurchschnittlich von Migranten und Migrantinnen erledigt werden. Die synchrone Präsenz von „Zentrum“ und „Peripherie“, das „Nebeneinander von unternehmerischer Macht und benachteiligten Bevölkerungsgruppen“ (Schmid 2006: S. 202) strukturiert auch den Sozialraum der Metropolregion Rhein-Main (siehe das Kartenmaterial im Anhang). Der Ausbau der Global City-Funktionen korrespondierte lange Zeit mit einem forcierten Abbau des produzierenden Gewerbes. In den 1980er/1990er Jahren gehörte Frankfurt zu den deutschen Städten mit dem höchsten Rückgang von gering qualifizierten Arbeitsplätzen. Im statistischen Durchschnitt waren die Beschäftigten mit Wohn- und Arbeitsort Frankfurt beruflich weniger mobil, schlechter qualifiziert und trugen ein höheres Arbeitsmarktrisiko als die Bevölkerung in den Umlandgemeinden. Die Stadt verzeichnete die zweithöchste Arbeitslosenquote in der Region und wies neben Offenbach den höchsten Anteil an Sozialhilfeempfängern auf (vgl. Barthelheimer 1997). An dieser Konstellation hat sich bis heute nichts Grundlegendes geändert. In den Kernstädten der Rhein-Main-Region konzentrieren sich die sozialen Risiken und gleichzeitig erbringen sie die höchsten Integrationsleistungen bzgl. Migration und Armut. Das Stadt-Umland-Gefälle überlagert die innerstädtischen Segregationsmuster.

Diese Entwicklung muss man mit der allgemeinen Dynamik deutscher Agglomerationsräume in Korrelation setzen. Demnach hat sich die These von der „mehrfach gespaltenen Stadt“ empirisch erhärtet. Gleichwohl kommen alle Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass in der Bundesrepublik bislang keine großflächigen Segregationsprozesse (auch im Sinne einer „ethnischen Segregation“) festzustellen sind (vgl. u.a. Friedrich/Triemer 2008). Offensichtlich ändern sich die wesentlichen Muster sozialräumlicher Ungleichheit nur langsam, die rasche Verdichtung sozialer Probleme in ganzen Stadtbezirken bleibt bisher die Ausnahme und selbst sog. Brennpunkte sind in vielerlei Hinsicht nicht homogen (Ronneberger/Tsianos 2009: S. 143). Dies hängt u. a. mit der spezifischen Regulation des Wohnungsmarktes zusammen. Wie in keiner anderen westlichen Industrienation konnte sich der so-

ziale Wohnungsbau, der sich weniger an die Armen, als an die breiten Schichten der Bevölkerung richtete, als spezielle Variante zur Lösung der Wohnungsfrage durchsetzen. Betrachtet man die normativen Vorgaben der Stadtplanung und des Wohnhilfssystems, so stellt die „sozial durchmischte Stadt“ ein bundesdeutsches Ideal dar. In den meisten Kommunen existieren Vorgaben von lokalen Behörden und Wohnungsbauengesellschaften zur Herstellung „ausgewogener“ Bewohnerstrukturen. Die Verantwortlichen sind bemüht, eine räumliche Konzentration von „problematischen“ Bevölkerungsgruppen durch die Festlegung von Belegungsquoten im sozial gebundenen Wohnungsbestand zu vermeiden, um keine „Ghettos“ entstehen zu lassen. Dieses Konzept ist mitverantwortlich dafür, dass bislang in der Bundesrepublik die Segregation als wesentliches Merkmal kapitalistischer Städte deutlich weniger ausgeprägt in Erscheinung tritt.

Neue Geographien

Zentrum und Peripherie

Nach Sassen beruht die Restrukturierung der Metropolen auf einer neuen Geographie. Zum einen spricht sie von einer „Geographie der Zentralität“, die mit der globalen Wirtschaft verbunden ist, zum anderen von einer „Geographie der Marginalität, die aus Unternehmen, ArbeiterInnen und Transaktionen besteht, welche in zunehmendem Maße abgewertet und durch dominante Sektoren entweder untergeordnet oder marginalisiert werden.“ (Sassen 1995a: S. 165) Diese neue Marginalität besteht aus mehreren Faktoren: „die unvermeidliche ‚kreative Zerstörung‘, die Teil des Wachstums ist; Verluste infolge internationaler und nationaler Konkurrenz; ungenügende Qualität der Produktionsfaktoren; Arbeitslosigkeit oder Überkapazität usw.“ (a.a.O.: S. 171) Die Geographien der Zentralität und Marginalität lassen sich auf verschiedenen räumlichen Maßstäben verorten: In den Metropolregionen gibt es neben den Zitadellen-Archipelen Armutsnischen (lokal), neben boomenden Dienstleistungszonen niedergehende Industriestandorte (regional), neben aufstrebenden *Global City*-Agglomerationen abgehängte Stadträume, die wenig oder gar nicht an den Globalisierungsprozessen partizipieren (global). Damit bekommen die Begriffe „Zentralität“ und „Marginalität“, die früher für eine Dualität von hochentwickelten Industrienationen gegenüber „Dritte-Welt-Ländern“ standen, eine neue Bedeutung: „Diese sich intensivierenden Ungleichheiten stehen für eine

Veränderung in der Geographie von Zentrum und Peripherie: Sie zeigen an, dass Prozesse der Peripherisierung in Zonen vonstatten gehen, die früher als Kernzonen (*core areas*) galten, ob nun auf der globalen, regionalen oder urbanen Ebene. Sie zeigen auch an, dass parallel zu den sich verschärfenden Prozessen der Peripherisierung auch Zentralität auf allen Ebenen ausgeprägter wurde.“ (a.a.O.: S. 172)

Die Figuration von Zentrum und Peripherie muss also in neuen Formen gedacht und dargestellt werden. Es gilt nicht mehr das überkommene konzentrische Raummodell, sondern es ist von fragmentierten Beziehungsmustern innerhalb eines disparaten Stadtgewebes auszugehen, das gleichermaßen durch Konzentrations- und Dekonzentrationsprozesse gekennzeichnet ist und unterschiedlich dimensionierte Zentren und Peripherien aufweist. Die Soziologin Sharon Zukin kommt für den nordamerikanischen Fall zu folgendem Schluss: „Die simultanen Kombinationen von Konzentration und Streuung, von Wachstum und Niedergang machen es schwierig, den Charakter der amerikanischen Landschaft heute zu erfassen. In einem kulturellen Sinne repräsentiert keine einzelne klar definierte Landschaft die gegenwärtige amerikanische Gemeinschaft. Auch haben wir keine räumlichen Bilder der baulichen Umwelt, die die Landschaft der ‚metropolitanen Dekonzentration‘ – weder urban noch suburban – adäquat beschreiben würden“ (Zukin 1991: S. 20; zit. nach Ronneberger/Keil 1993: S. 229). Tatsächlich wachsen in vielen Teilen der Welt die Städte anders, als dies in der fordistischen Nachkriegsära der Fall war. Die bekannten Formen des Städtischen, mit dominierenden dichten Innenstädten, umgeben von Ringen gewerblicher und wohnlicher Nutzung, welche sich in ihrer Dichte nach außen zurücknehmen, haben an Bedeutung verloren.

Von der bildlichen Anschaulichkeit sei hier das Modell des englischen Architekturtheoretikers Cedric Price (1998) erwähnt: Er versucht die unterschiedlichen Stadien der Stadtentwicklung anhand der verschiedenen Zubereitungsarten eines Hühnerreis darzustellen. Demnach entspricht die Stadt von der Antike bis zum Spätabsolutismus des 18. Jahrhunderts mit Zentrum und Vorstadt innerhalb der Befestigungsmauern einem hartgekochten Ei mit Dotter und fester Schale. Die industrielle Metropole nimmt hingegen die Form eines Spiegeleis an. Der aufgelockerten City folgt ein suburbaner Raum mit zerfließendem Rand. Die gegenwärtige Stadt schließlich gleicht einem Rührei mit Speck: Zentrum und Peripherie sind völlig vermengt und fasern nach allen Seiten aus.

Edge City/Outer City

Für viele Planer und Architekten stellt inzwischen die kompakte „Europäische Stadt“ eine überholte Form dar. Die zentrumslose Peripherie als zukünftige städtische Siedlungsform gewähre, so nochmals Cedric Price, den mobilen und autonomen Individuen einen optimalen Entfaltungsraum: „Die Suburbs sind eher in der Lage, auf neue menschliche Wünsche zu reagieren und sich diesen anzupassen. Die Innenstädte werden zweifellos als Disneylands enden, wenn sie es nicht bereits sind.“ (Price 1998: S. 320) Diese Aufwertung der Peripherie unterscheidet sich deutlich von früheren Wahrnehmungsweisen. Noch in den 1970er Jahren hatten viele Urbanisten die schläfrige Monotonie des suburbanen Raums beklagt und die Vitalität der traditionellen Städte gepriesen. Doch nun gilt bei einem Teil der Urbanistik „Post-Suburbia“ als der Inbegriff ökonomischer Prosperität und sozialer Dynamik. Angesichts solcher Urbanisierungsprozesse hat die internationale Stadtforschung eine Reihe von Begriffen erfunden: *Edge City* (Garreau 1991), *Technoburb* (Fishman 1991) oder *Zwischenstadt* (Sieverts 1997). Welche Aussagekraft die einzelnen Modelle auch immer haben mögen, auf jeden Fall stehen sie als Indikatoren für eine veränderte urbane Realität: Zentrum und Peripherie sind nun als relationales Modell räumlicher Beziehungen zu verstehen, die sich in nicht eindeutig voraussagbaren konkreten Formen manifestieren (Cluster, Knoten, Patchwork). Durch solche Prozesse werden städtische „Einheiten“ aufgelöst und in übergreifende Strukturen integriert. Die bislang monozentrisch strukturierten Agglomerationen haben sich zu diffusen und polyzentrischen Gebilden transformiert, die aus einem Geflecht unterschiedlichster Standorte bestehen.

Gerade bei diesen neuen Formen der Urbanisierung zeigen sich große Übereinstimmungen zur Entwicklung von Frankfurt/Rhein-Main. Auch hier ist die wirtschaftliche Dynamik zunehmend in die urbane Peripherie diffundiert, wo neue strategische Knoten der *Headquarter Economy* und der *High-Tech-Industrie* entstanden sind: Dienstleistungszonen, Gewerbeparks, City-Satelliten. Es zeigt sich eine zunehmende Interdependenz zwischen der ökonomischen Expansion in den Kernstädten und der Entwicklung von Standorten im näheren oder weiteren Umfeld von Frankfurt. Idealtypisch lassen sich vier verschiedene Konfigurationen des „Zentrums“ unterscheiden: Erstens die repräsentative City in der Innenstadt (Frankfurter *Skyline*), zweitens neue innerstädtische City-Gebiete, die meist auf alten Industrie- und Gewerbearealen

entstehen (City West); drittens neue Zentren, die auf der „grünen Wiese“ in der suburbanen Peripherie, oft in der Nähe von Autobahnverbindung zum Flughafen errichtet werden und sich zu City-Gürteln verdichten (z. B. der Datenverarbeitungs- und Softwarering zwischen dem Flughafen und dem Taunus-Rand); viertens bestehende Zentren (z. B. Wiesbaden, Darmstadt), die im Zusammenhang mit der Entwicklung der Global City-Ökonomie eine Transformation erfahren haben. Das so entstandene Patchwork der Metropolregion Rhein-Main fügt sich durchaus in Entwicklungsmuster, wie man sie aus der nordamerikanischen Stadtentwicklung kennt. Dennoch sind die US-amerikanischen Verhältnisse nicht übertragbar. Allein die Existenz historischer Stadtgrundrisse und traditioneller Kulturlandschaften hat bei der Ausbildung (west-)europäischer Agglomerationsräume zu spezifischen Konzentrations- und Suburbanisierungseffekten geführt, die sich auch in Zukunft deutlich von der nordamerikanischen Urbanisierungsdynamik unterscheiden werden. Auch Saskia Sassen weist darauf hin, dass die räumlichen Muster der *Global City*-Formation unterschiedlich verlaufen: „In den USA haben Großstädte wie New York oder Chicago gewaltige Zentren, die mehrfach umgebaut worden sind, vor allem wegen der brutalen Vernachlässigung großer Teile der urbanen Infrastruktur und der erzwungenen Überalterung, die für amerikanische Städte so charakteristisch ist. Diese Vernachlässigung produziert riesige Räume für den Umbau des Zentrums, je nach den Anforderungen der Regimes der städtischen Akkumulation oder der Muster der räumlichen Organisation der städtischen Ökonomie, die gerade vorherrschen. In Europa sind die Zentren viel geschützter und sie enthalten nur selten bedeutende Gebiete aufgelassenen Raumes.“ (Sassen 1995b: S. 53) Und während sich die *Global City*-Funktionen in New York auf die ausgedehnten zentralen Geschäftsbezirke der Innenstadt konzentrieren, zeigt sich im Fall von Frankfurt/Rhein-Main eine Streuung dieser Funktionen – nicht zuletzt dank der Neuen Technologien – über eine weit ausgedehnte Region, die insgesamt selbst als „Zentrum“ strukturiert ist: „In der größeren transnationalen Perspektive gesehen, handelt es sich hier um weit ausgedehnte Zentralregionen.“ (a.a.O.: S. 52) Damit verändert sich auch die Bedeutung von „innen“ und „außen“: Die Metropole wird gleichzeitig nach innen und nach außen gestülpt, Zentralität wird virtuell allgegenwärtig und es entsteht eine räumliche Konfiguration, die Edward Soja (1992) unter dem Begriff *Exopolis* zusammenfasst. Auch im Fall von Frankfurt/Rhein-Main hat das Umland längst seinen peripheren Status verloren: Die äußere Begrenzung der Metropolregion

beginnt sich aufzulösen. Doch während viele US-amerikanische Metropolen von immensen „offenen Räumen“ umgeben sind, verflechten sich die urbanen Großregionen Westeuropas zunehmend miteinander (so etwa die Rhein-Main-Agglomeration und der Rhein-Neckar-Raum). Damit erweisen sich die zur Analyse neuerer Urbanisierungsprozesse eingeführten Terminologien aus den USA teilweise als problematisch: Begriffe wie *outer city* oder die von Garreau verwendeten Termini *edge city* („Stadt am Rand“) und *new frontier* (eine Anspielung auf die Kolonisierung des nordamerikanischen Westens), wären im Kontext des dicht besiedelten Ballungsgebietes Rhein-Main im doppelten Sinne irreführend: Die neuen Territorien in den suburbanen Peripherien von Frankfurt/Rhein-Main sind weniger „Städte“, als Arbeitsplatzkonzentrationen, und sie liegen weder am Rand der Großregionen noch an der Grenze zum „offenen Land“, sondern inmitten eines bereits urbanisierten und industrialisierten Gebietes. Sie bilden neue nodale Strukturen innerhalb einer polyzentrischen Metropolregion.

Seit einigen Jahren lassen sich aber auch gegenläufige Dynamiken beobachten. Inzwischen kann man von einer „Renaissance der Kernstadt“ sprechen, die von Leitbildern der städtischen Entwicklung wie der *Creative City* (Florida 2002) oder der „Wissensstadt“ (Läpple 2004) begleitet wird.

Literatur:

- Barthelheimer, Peter (1997): Risiken für die soziale Stadt. Erster Frankfurter Sozialbericht. Frankfurt am Main
- Diener, Roger / Herzog, Jacques / Meili, Marcel / de Meuron, Peirre / Schmid Christian (2006): Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait. Einführung. Basel
- Fishmann, Robert (1991): Die befreite Megalopolis. Amerikas neue Städte. In: Arch+, Nr. 109/110, S. 71–83
- Garreau, Joel (1991): Edge City. Life on the New Frontier. New York
- Florida, Richard (2002): The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. New York
- Friedmann, John (1995): Ein Jahrzehnt der World City-Forschung. In: Hansruedi Hitz / Ute Lehrer / Roger Keil / Klaus Ronneberger / Christian Schmid / Richard Wolff (Hg.): Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Zürich, S. 22–43

- Friedmann, John/Wolff, Goetz (1982): World City Formation: An Agenda for Research and Action. In: International Journal of Urban and regional Research 6/3, Sept., S. 309–344
- Friedrich, Jürgen/Triemer, Sascha (2008): Gespaltene Städte? Soziale und ethnische Segregation in deutschen Großstädten. Wiesbaden
- Keil, Roger/Lieser, Peter (1989): Rhein-Main. Die Wachstumsmaschine. In: Kommune, Heft 3, S. 22–27
- Keil, Roger/Ronneberger, Klaus (1991): Macht und Räumlichkeit. Die Weltstadt geht aufs Dorf. In: Frank-Olaf Brauerhoch (Hg.): Frankfurt am Main. Stadt, Soziologie und Kultur. Frankfurt am Main, S. 125–147
- Läßle, Dieter (2004): Thesen zur Renaissance der Stadt in der Wissensgesellschaft. In: Norbert Gestring et al. (Hg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwerpunkt: Urbane Regionen. Opladen, S. 61–77
- Lefebvre, Henri (1972): Die Revolution der Städte. München (Franz. Orig. 1970)
- ders. (2000): La production de l'espace. Paris (Erstausgabe 1974)
- ders. (2009): Le droit à la ville. Paris (Erstausgabe 1968)
- Lieser, Peter/Keil, Roger (1988): Zitadelle und Ghetto: Modell Weltstadt. In: Walter Prigge/Hans Peter Schwarz (Hg.): das Neue Frankfurt. Städtebau und Architektur im Modernisierungsprozess 1925–1988. Frankfurt am Main, S. 183–208
- Marcuse, Peter (1998): Muster und gestaltende Kräfte der amerikanischen Städte. In: Walter Prigge (Hg.): Peripherie ist überall. Frankfurt/New York, S. 42–51
- Price, Cedric (1998): Das Ungewisse – Die Freude am Unbekannten. Cedric Price im Gespräch mit Philipp Oswald. In: Walter Prigge (Hg.): Peripherie ist überall, Frankfurt am Main/New York 1998, S. 330–337
- Prigge, Walter (1991): Die Revolution der Städte lesen. In: Martin Wentz (Hg.): Stadt-Räume. Frankfurt/New York, S. 99–112
- Ronneberger, Klaus (1994a): Die neuen Städter. In: Peter Noller/Walter Prigge/Klaus Ronneberger (Hg.): Stadt-Welt. Über die Globalisierung städtischer Milieus. Frankfurt/New York, S. 249–257
- ders. (1998): Urban Sprawl und Ghetto. Einige Fallstricke des Amerikanisierungsdiskurses. In: Walter Prigge (Hg.): Peripherie ist überall. Frankfurt/New York, S. 84–90
- Ronneberger, Klaus/Keil, Roger (1993): Frankfurt: Tendenzen der räumlichen Regulation auf dem Weg in den Postfordismus. In: Volker Kreibich, Bernhard Krella/Ursula von Petz/Petra Potz (Hg.): Rom - Madrid – Athen, Die neue Rolle der städtischen Peripherie. Dortmund, S. 229–246
- Ronneberger, Klaus/Schmid, Christian (1995): Globalisierung und Metropolenpolitik: Überlegungen zum Urbanisierungsprozess der neunziger Jahre. In: Hansruedi Hitz et al. (Hg.): Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Zürich, S. 356–378
- Ronneberger, Klaus/Vassilis Tsianos (2009): Panische Räume. Das Ghetto und die „Parallelgesellschaft“. In: Sabine Hess/Jana Binder/Johannes Moser (Hg.): No integration?!Kulturwissenschaftliche Beiträge zur Integrationsdebatte in Europa. Bielefeld, S. 137–152
- Sassen, Saskia (1993): The Global City: New York, London, Tokio. Princeton (Erstveröffentlichung 1991)
- dies. (1994): Cities in a World Economy. Thousand Oaks, California
- dies. (1995a): Metropole: Grenzen eines Begriffs. In: Gotthard Fuchs/Bernhard Moltmann/Walter Prigge (Hg.): Mythos Metropole. Frankfurt am Main, S. 165–177
- dies. (1995b): Global City – Hierarchie, Maßstab, Zentrum. In: Hansruedi Hitz et al. (Hg.): Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Zürich, S. 45–60
- Schmid, Christian (2006): Theorie. In: Roger Diener/Jacques Herzog/Marcel Meili/Pierre de Meuron/Christian Schmid: Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait. Einführung. Basel, S.163–223
- Schneider, Hannelore (1989): Mechanik der Umschichtung. Wohnen in Rhein-Main. In: Kommune, Heft 7, S. 31–33
- Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig/Wiesbaden
- Soja, Edward (1992): Inside Exopolis: Scenes from Orange County. In: Michael Sorkin (Hg.): Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space. New York, S. 249–254
- Zukin, Sharon (1991): Landscapes of Power. From Detroit to Disney World. Los Angeles

II. REGIONALE AKTEURE UND DISKURSE

Historische Entwicklung der Region

Die viel beschworene Polyzentralität der Rhein-Main-Region lässt sich nur aus ihrer spezifischen Historie verstehen. Anders als etwa das Bundesland Bayern weist Hessen keine jahrhundertelange Staatstradition auf. Erbteilungen und dynastische Herrschaftsstrategien haben eine einheitliche Staatsbildung verhindert. Die Hauptmasse der Städte im Rhein-Main-Raum entstand im ausgehenden Mittelalter sowie in der frühen Neuzeit. Es handelte sich um eine Periode des Ausbaus vieler kleinerer und größerer Landesherrschaften: Als Residenzsitze fungierten, für kürzere oder längere Zeit, Königstein, Kronberg, Homburg, Büdingen, Friedberg, Hanau, Offenbach, Höchst, Mainz, Wiesbaden und Darmstadt (Krenzlin 1961: S. 317f). Die historische Zersplitterung Südhessens in reichsunmittelbare Territorien, freie Städte und geistliche Fürstentümer legte das Fundament für die heutige fragmentierte Struktur der Region (Hoffmann-Axthelm 1996: S. 43).

Ein wesentlicher Einschnitt fand im Gefolge des preußisch-österreichischen Krieges von 1866 statt. Vier der sechs Staatsgebilde, die nach 1815 (Wiener Kongress) im hessischen Raum existierten – nämlich Kurhessen, Herzogtum Nassau, die Landgrafschaft Hessen-Homburg und die Freie Stadt Frankfurt – büßten ihre Eigenständigkeit ein und kamen unter preußische Verwaltung. Aus dem Kurfürstentum Hessen wurde der Regierungsbezirk Kassel, aus Nassau und Frankfurt der Regierungsbezirk Wiesbaden. Beide Administrationseinheiten bildeten seit 1867 zusammen die preußische Provinz Hessen-Nassau mit Kassel als Provinzhauptstadt. Das Großherzogtum Hessen-Darmstadt (nach 1918 „Volksstaat Hessen-Darmstadt“) und das winzige nordhessische Waldeck (seit 1929 preußisch) konnten ihre Eigenständigkeit durch russische Intervention (es bestanden dynastische Verbindungen zum Zarenhof) in das Kaiserreich hinüberretten (Kroll 2010: S.67 – 69).

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden am 19.9.1945 auf Anordnung der US-amerikanischen Besatzungsmacht die vormalige preußische Provinz Hessen-Nassau sowie der frühere Volksstaat Hessen-Darmstadt unter dem Namen „Groß-Hessen“ administrativ zusammengefasst. In dem späteren Bundesland fehlte allerdings die Stadt Mainz mit ihrem Hinterland, dem vormaligen Rheinhessen, das Rheinland-Pfalz zuge schlagen wurde (Rebentisch 1994: S. 79).

Was die territoriale Ausdehnung des Rhein-Main-Gebietes anbetrifft, gibt es zahlreiche Abgrenzungsversuche. Mitunter wird die Region aufgrund von Pendlerverflechtungen mit einem Radius von rund 75 Kilometer um die Kernstadt Frankfurt definiert. In anderen Beschreibungen ist damit ein Gebiet gefasst, das von Mainz / Wiesbaden im Westen bis Hanau / Aschaffenburg im Osten, von Bad Homburg im Norden und Darmstadt im Süden reicht. Obwohl die Metropolregion einen eng verflochtenen Wirtschaftsraum darstellt, existieren unterschiedliche Verwaltungseinheiten mit divergierenden Zuständigkeiten. So überlappen sich in der Rhein-Main-Region drei Bundesländer (Rheinland-Pfalz, Hessen und Bayern) und somit auch drei verschiedene Raumordnungsregionen. Im Fall von Hessen die *südhessische Planungsregion*, die dem Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Darmstadt entspricht. In einem Teilraum der Rhein-Main-Region kommt noch der *Regionalverband FrankfurtRheinMain* als administrative Einheit hinzu. Daneben gibt es freiwillige Zusammenschlüsse wie etwa die *Regionalkonferenz Rhein-Main*, die erstmals im Jahr 2000 einberufen wurde. Zu den Teilnehmern dieser Konferenz zählen u. a. auch Mainz (Rheinland-Pfalz) und Aschaffenburg (Bayern).

Frühere Regionalisierungsbestrebungen

Der Jahrhunderte währende Status einer „freien Reichsstadt“ hatte zwar Frankfurts ökonomische Entwicklung begünstigt, doch gleichzeitig zu einer Abkapselung vom Umland geführt: Als Enklave zwischen verschiedenen Herrschaftsterritorien eingeklemmt, war die Stadt in ihrer Geschichte weitgehend von der Umgebung isoliert, abgesehen von der Lebensmittelversorgung (Krenzlin 1961: S. 318). Erst die zwangsweise Eingliederung in das Königreich Preußen (1866) befreite die Stadt (damalige Einwohnerzahl ca. 75 000) von einer Vielzahl von Landes- und Zollgrenzen. Unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Verflechtung stieg Frankfurt nach der Annexion zwar bald zum Zentrum der Rhein-Main-Region auf, aber politisch geriet die ehemalige Krönungsstadt deutscher Kaiser in die Randlage einer preußischen Provinzstadt.

Nach der relativ spät einsetzenden Industrialisierung Frankfurts versuchten die Stadtverantwortlichen durch Eingemeindungen den Standort ökonomisch aufzuwerten. 1895 kamen Bockenheim, 1900 Nieder-rad, Seckbach, Oberrad und 1910 der gesamte Landkreis Frankfurt zur Stadt. Die betroffenen Gemeinden waren keineswegs Opfer einer expansiven Territorialpolitik, sondern schlossen sich der Kernstadt an,

weil sie nicht in der Lage waren, die Folgelasten der Industrialisierung (Verkehr, Energieversorgung Abwassersystem, soziale Infrastruktur etc.) eigenständig zu bewältigen (Rebentisch 1994: S. 74f). Bereits um 1900 gab es in Frankfurt Überlegungen, den Wirtschaftssaum Rhein-Main zu einer administrativen Einheit zusammenzufassen. Zwei Professoren entwickelten damals die Vision von der Wirtschaftsprovinz „Groß-Frankfurt“, das ein Gebiet zwischen Nahe, Lahn, Rhön, Spessart und Neckar umfassen sollte und die Territorien dreier Staaten (Preußen, Bayern und Hessen) betraf. Aber deren Regierungen ließen keine Diskussion darüber aufkommen (Müller-Raemisch 1996: S. 288).

In der Ära des progressiven Oberbürgermeisters Ludwig Landmann (1924–1933) kam es 1928 zu einer erneuten Eingemeindungswelle, darunter die Produktionsstandorte Casella-Werke im Osten und die Farbwerke Hoechst im Westen, die bislang vom Frankfurter Kapital und dem regionalen Arbeitskräftereservoir profitiert hatten. Angesichts der Zentralisierungstendenzen der Weimarer Reichsregierung entwickelte der OB eher gezwungenermaßen eine Strategie der Regionalisierung. Sein Modell vom *Rhein-Mainischen Städtekranz* mit der „Zentrale Frankfurt im südwestdeutschen Wirtschaftsgebiet“ zielte auf eine territoriale Neuordnung und eine Kooperation mit den Umlandgemeinden, um damit der Berliner Übermacht entgegenzutreten (Rebentisch 1994: S. 78). Auch Vertreter des *Neuen Frankfurt* unter dem Stadtbaurat Ernst May kritisierten aus der Perspektive einer funktionalen Raumordnung den „Grenzwirrwarr“ in der Region (Bürklin/Peterek 2006: S.48). Im April 1929 projektierten, wiederum auf Initiative Landmanns, die Bürgermeister von Frankfurt, Darmstadt, Friedberg, Bad Homburg, Hanau, Bad Nauheim, Offenbach, Wiesbaden, Aschaffenburg und einem Vertreter der Stadt Mainz den *Rhein-Mainischen Regionalplanungsverband*, der aber nie über den Status einer losen Arbeitsgemeinschaft ohne Planungskompetenz hinauskam (Scheller 1998: S. 68).

In der unmittelbaren Nachkriegsära konzentrierten sich zunächst alle Aktivitäten auf den Wiederaufbau der zerstörten Städte. Doch mit dem einsetzenden Suburbanisierungsschub der 1950er Jahre drängte sich bald die Frage nach einer Regulierung des Wirtschafts- und Siedlungsraums Rhein-Main auf. Zwar gab es übergeordnete Planungen (Verkehrswesen, Wasser- und Energieversorgung), aber wichtige Probleme wie etwa öffentlicher Verkehrsverbund, Flächenplanung oder Bodenbevorratung wurden dabei nicht berücksichtigt. Die Gemeinden agierten aufgrund des bestehenden Steuersystems eher gegeneinander und ver-

suchten durch die Ansiedlung von Unternehmen und Neubürgern ihre finanzielle Situation aufzubessern. Bei dieser Praxis blieben Überlegungen einer rationalen und sparsamen Erschließung neuer Siedlungsflächen außer Betracht. Da die Planungshoheit bei den Gemeinden lag, kam es zu einer starken Zersiedlung des Raumes (Müller-Raemisch 1996: S. 289).

Angesichts zunehmender Regulierungsprobleme (Siedlungsinfrastruktur, Verkehrsanbindung etc.) gelang es schließlich dem Frankfurter OB Werner Bockelmann (SPD) 1962 mit Unterstützung der Landesregierung die privatrechtliche *Gesellschaft für regionale Raumordnung im engeren Untermaingebiet* als kommunale Planungsgemeinschaft ins Leben zu rufen, die allerdings über keine Rechtsmittel zur Durchsetzung von Planungen verfügte. 1965 entstand dann die *Regionale Planungsgemeinschaft Untermain* (RPU) an der neben Städten wie Frankfurt, Offenbach und Hanau mehr als 100 Gemeinden aus verschiedenen Landkreisen der Region beteiligt waren. Die Gründung des Verbandes gelang nur deshalb, weil die Stadt Frankfurt auf eine ihr nach Bevölkerungszahl und Wirtschaftskraft zustehende Vertretung in den Gremien verzichtete. Die RPU ließ den von der privatrechtlichen Gesellschaft in Auftrag gegebenen Raumordnungsplan überarbeiten. Anfang der 1970er Jahre lag dann erstmals ein rechtsverbindlicher Entwicklungsplan für die Rhein-Main-Region vor. Allerdings waren aus Sicht der Stadt Frankfurt die Steuerungs- und Koordinierungsfunktionen des Verbandes, insbesondere was das Kernstadt-Umland-Problem anbetraf, völlig unzureichend (Rautenstrauch 1996: S. 50).

Das Ausgleichs-Paradigma

Anfang der 1970er Jahre trat der damalige Frankfurter Oberbürgermeister Walter Möller (SPD) mit der Idee einer Regionalstadt an die Öffentlichkeit. Es war die Zeit der großen Gebietsreformen, die häufig gegen den Widerstand der betroffenen Gemeinden durchgesetzt wurden. Möllers Vorstoß stützte sich auf eine Studie zur regionalen Bevölkerungswanderung und den damit einhergehenden Pendlerbewegungen: Demnach war der Kernstadtraum Frankfurt/Offenbach als großer Verlierer der Binnenwanderung anzusehen, von der insbesondere die direkt angrenzenden Randgemeinden profitierten. Zugleich ergaben die Daten, dass aus vielen Nachbarorten mehr als die Hälfte der dortigen Erwerbspersonen nach Frankfurt einpendelten. Angesichts solcher Verflechtungsstrukturen erschienen die bestehenden Gemeindegrenzen als Anachronismus (Müller-Raemisch 1996: S. 291). Möller votierte

deshalb für die Bildung einer neuen Großstadt, die Frankfurt, Offenbach, Teile des Landkreises Offenbach, des Hochtaunus- und des Main-Taunus umfasste. Diese Regionalstadt mit 1,3 Millionen Einwohnern sollte – ähnlich wie das Groß-Berlin-Konzept in den 1920er Jahren – in mehrere Bezirke mit weitgehenden Eigenständigkeits gegliedert werden. Ein zentraler Magistrat hätte die Planungs- und Finanzhoheit innegehabt.

Neben dem Argument der funktionalen Verflechtung machte Möller sich für Effizienz- und Demokratieaspekte stark: Die überkommenen Verwaltungsstrukturen entsprächen nicht der Entwicklungsdynamik einer Industrieregion, die nach den Gesetzen der Arbeitsteilung und der Konzentration funktioniere. Mangels ausreichender Angebote an öffentlich kontrollierten Entwicklungsinstanzen sei man auf die Formen des Handelsrechts (AG, GmbH) ausgewichen, wo lediglich indirekt gewählte oder delegierte Vertreter Entscheidungen treffen würden. Statt des undurchschaubaren Gestrüpps von Zuständigkeiten müsse die kommunale Selbstverwaltung „für die Bürger leistungsfähiger, durchschaubarer, kontrollierbarer werden“. Gerade in den Verdichtungsräumen stellten „sich die Probleme der Planung und Verwirklichung humaner Lebensbedingungen. Diese Aufgaben erfordern eine intensive, vertrauensvolle und gleichberechtigte Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, Städten und Landkreisen. Diese Aufgabe wird nicht zu lösen sein, wenn der Kernraum Frankfurt am Main/Offenbach und sieben Landkreise mit weiteren 250 Gemeinden und Städten eine kommunale Selbstverwaltung zelebrieren, die von den wirklichen funktionalen und technischen Verflechtungen und Abhängigkeiten immer mehr ausgehöhlt wird.“ (Presse – und Informationsamt der Stadt Frankfurt am Main 1971, zit. nach Scheller 1998: S. 76f) Die Idee von der Regionalstadt Frankfurt wurde in der Öffentlichkeit sehr kontrovers diskutiert. Alle Parteien entwickelten unterschiedliche Verwaltungsmodelle, die sich bezüglich Organisationsform und räumlicher Ausdehnung mehr oder weniger stark von der Möller-Vision unterschieden (z. B. das Stadtkreismodell der CDU, das eine kommunal verfasste Einheit von selbständigen Städten und Gemeinden rund um Frankfurt vorsah). Die regierenden hessischen Sozialdemokraten spalteten sich in dieser Frage in einen Umland- und Stadtflügel auf, wobei in Frankfurt alle Parteien eine größere Zentralstadt befürworteten (Müller-Raemisch 1996: S. 294). Doch bei der Landesregierung herrschten aus machtpolitischen Überlegungen grundsätzliche Bedenken gegenüber einer territorial-ad-

ministrativen Stärkung der ohnehin dominanten Rhein-Main-Region vor. Auch damit verbundene finanzielle Anforderungen der Kernstadt an die Randgemeinden führten zu einer Ablehnung des Regional-Modells (Balser 1994: S. 82). Nach jahrelangen Auseinandersetzungen wurde schließlich auf Druck des damaligen Ministerpräsidenten Oswald (SPD) für den Frankfurter Großraum mit dem Gesetz vom 11. 9. 1974 der Umlandverband Frankfurt (UVF) gegründet, dessen Kompetenzen allerdings weit unter dem Level des Regionalkreismodells lagen. Dem Verband gehörten 43 Kommunen aus sechs, die Städte Frankfurt und Offenbach umgebenden Landkreisen an, wovon drei vollständig, die anderen teilweise zum Gebiet des UVF zählten. Ihm wurden Steuerungsaufgaben im Bereich der Flächennutzungs-, Landschafts- und Generalverkehrsplanung übertragen, dazu noch die Trägerschaft was die Abfallwirtschaft, die Wasserbeschaffung, die Abwasserbeseitigung und die überörtlichen Freizeitanlagen anbetraf. Auch Standortberatung und Standortbewerbung zählten zu seinem Aufgabenbereich (Rautenstrauch 1996: S. 50). Der Verband finanzierte sich aus Umlagen, die von den Mitgliedsgemeinden gemäß ihrer Einwohnerzahl entrichtet wurden. Als Kontrollgremien fungierten der Verbandstag mit 105 direkt gewählten Abgeordneten und eine Delegiertenversammlung, die sog. Gemeindegemeinschaft. Immerhin stellte der UVF den bis dahin größten Flächennutzungsplan der Bundesrepublik auf und setzte damit Maßstäbe wie schon zuvor die Regionale Planungsgemeinschaft Untermain mit der Ausweisung von Regionalen Grünzügen (Schultheis 2003: S. 83).

Die regionalen Reformversuche der 1970er Jahre sind im Kontext des fordistischen Vergesellschaftungsmodells¹ zu interpretieren. Strukturell war dieses Entwicklungskonzept auf dynamisches Wachstum, d.h. auf die quantitative Steigerung des Produktionsvolumens und eine räumliche Expansion der industriellen Strukturen ausgerichtet. Räume wurden als passive Resonanzkörper bzw. Behälter aufgefasst, in denen sich der technisch-ökonomische Fortschritt synchron und bruchlos entfaltete. Ausgehend von der Annahme, dass das nationale Territorium als Ganzes die entscheidende geographische Einheit darstellte, sollte durch ein Gerüst von „zentralen Orten“ gleichmäßiges Wachstum hergestellt und bestehende sozialräumliche Disparitäten beseitigt werden. Ziel war die „Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse“ und eine gesamtgesellschaftlich ausgewogene Wohlfahrtssituation auf der Grundlage einer prosperierenden Ökonomie. Dieses Interventionsmo-

dell versuchte lokale Eigenaktivitäten einzuschränken, die man (nicht ganz zu Unrecht) als bornierten Partikularismus wahrnahm. Den einzelnen Kommunen kam bei diesem Entwicklungskonzept die Rolle des „Transmissionsriemens“ zu, deren Hauptfunktion darin bestand, politisch das umzusetzen, was von „oben“ vorgegeben wurde. Der Einsatz von politischen Technologien der Stadt- und Raumplanung war von sozialen Regulierungsvorstellungen geprägt, „welche die produktive Ungleichzeitigkeit kultureller Lebensformen rationalisierte, die politische Widersprüchlichkeit klassenspezifischer Milieus zentralisierte und in zerstörerischer, staatlicher Egalisierung transformierte.“ (Prigge 1987: S. 25f.) Auch die Regionalisierungskonzepte basierten auf einer homogenisierenden Territorialstrategie: Lasten- und Transferausgleich zwischen den Teilräumen und Aufgabenbündelung im Verband oder in Regionalkreisen mit dem Ziel einer optimalen stadtreionalen Entwicklung (Zimmermann 2012: S. 317). Im Fall der Möller-Vision wurden zumindest auch Fragen der Demokratie und der Verwaltungstransparenz angesprochen. Möglicherweise eine Reaktion auf die damals erstarkende Bürgerinitiativenbewegung.

Nach 1975 verebbten alle weiteren administrativen Reformbestrebungen in der Region. Mit dem Wahlerfolg von Walter Wallmann (1977), dessen Politik sich auf den Ausbau der Global City Frankfurt konzentrierte, ging es der neuen CDU-Mehrheit im Römer-Parlament darum, den Status quo in der Region nicht in Frage zu stellen. Die Vertreter des Umlandverbandes mussten wiederum erfahren, dass ihre Organisation zwar von allen regionalen Akteuren öffentlich begrüßt, in der Praxis aber überall bekämpft wurde (Rautenstrauch 1996: S. 50). In den 1980er Jahren erfolgte eine Schwächung des UVF. Er sah sich mit einem wachsenden Widerstand der Kommunen im Bereich der Trägerschaftsaufgaben konfrontiert und erhielt keine ausreichende Unterstützung durch die Landesregierungen (Schultheis 2003: S. 84). 1980 wurde das Hessische Landesplanungsgesetz nivelliert und die staatliche Regionalplanung den Regierungspräsidenten unterstellt. Infolgedessen kam es zur Auflösung des RPU und dessen Geschäftsstellengemeinschaft mit dem Umlandverband Frankfurt (Rautenstrauch 1996: S. 50f).

Das Konkurrenz-Paradigma

In den 1970er Jahren wurde das fordistische Entwicklungsmodell von Krisentendenzen erfasst, die schließlich zum Ende des „goldenen Zeitalters“ der Nachkriegsprosperität führten. Viele Regierungen in der

westlichen Welt begannen sich liberal-produktivistischen Konzepten zuzuwenden: Abbau staatlicher Interventionen und Subventionen zugunsten von Wettbewerb, Steuersenkungen und Reduzierung der Sozialausgaben (vgl. u.a. Lipietz 1996). Die neue Formel lautete: Deregulierung, Flexibilisierung, Privatisierung und Globalisierung. Im Fall der Bundesrepublik bestand indes eine Ungleichzeitigkeit gegenüber den angloamerikanischen Ländern. Die vollständige Ausbildung des Fordismus fiel hier historisch mit der säkularen Krise dieser Regulationsweise zusammen. Der zögerlichen Durchsetzung des fordistischen Modells folgte der fast ebenso zögerliche Abschied vom Versprechen „immerwährender Prosperität“ (Burkhardt Lutz). Als Reaktion auf die Krise des Fordismus rückten ab Mitte der 1980er Jahre in der Wirtschaftsgeographie und der Urbanistik die sog. High-Tech-Regionen ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Hatte sich die Forschung zuvor auf die Problematik von „altindustriellen Standorten“ konzentriert, geht es nun um die Analyse prosperierender Räume als exemplarische Vorbilder einer erfolgreichen Modernisierungsstrategie. Solche Untersuchungen betonen insbesondere die Bedeutung regionaler Innovationsnetzwerke, die sich aus institutionellen Rahmenbedingungen, ökonomischen Verflechtungen, technologischen Ressourcen und sozialen Milieus mit spezifischen sozialen Normen und kulturellen Orientierungsmustern ergeben. Räume gelten nicht mehr als passive Behälter, sondern als Produkte von aktiv handelnden Akteuren (vgl. Ronneberger 1995).

Damit reagieren die „Spezialisten des Städtischen“ auch auf eine veränderte Rationalität des Regierens („Governance“). Ging es in den 1970er Jahren noch darum, die Disparitäten der Räume zu beseitigen, so zielt die neue Strategie auf eine Differenzierung und Aktivierung des Lokalen ab. Die wissenschaftlichen Disziplinen, die diese staatlichen Aktivitäten begleiten, sie zum Teil auch programmatisch vorwegnehmen oder normativ einfordern, bemühen Regionalisierungskonzepte als Instrumente einer erfolgreichen Wachstumsstrategie. Es etabliert sich eine neue Orthodoxie, die auf die Mobilisierung endogener Faktoren setzt und den Ausbau regionaler Kooperationskulturen postuliert. So entsteht als Gegenbild zum „footloose capitalism“ die Vorstellung von eigenständig agierenden Stadtregionen, die im globalen Maßstab um Unternehmensansiedlungen, Kapitalinvestitionen und Prosperitätseffekte konkurrieren (Ronneberger / Schmid 1995: S.358). Die „Region“ gerät aber auch deshalb in den Fokus, weil der Nationalstaat angesichts der zunehmenden Globalisierung an Steuerungskompetenz

einbüßt und die regionale Regulationsweise eine Alternative dazustellen scheint (Kröcher 2008: S. 208)

Tatsächlich kommt es in den 1990er Jahren zu einer „Renaissance des Regionalen“, die sich allerdings unter gänzlich anderen Bedingungen als in den 1970er Jahren vollzieht. Die Metropolregionen werden nun von der Globalisierung vollständig erfasst. Einerseits schlagen hier die vertikalen ökonomischen und informationellen Beziehungen unmittelbar durch. Agglomerationen wie Frankfurt/Rhein-Main weisen nun eine „Superstruktur“ (Bankenviertel, Börse, Messe, Flughafen, Gewerbetarke, Bürostädte) auf, die unmittelbar international determiniert ist. Andererseits werden die horizontalen, lokalen Verflechtungen gesellschaftlicher Praktiken in solchen Stadtregionen global überdeterminiert. Der britische Geograph Erik Swyngedouw (1997) hat dafür den Begriff der „Glokalisierung“ eingeführt, der den kombinierten Prozess von Globalisierung und lokal-territorialer Rekonfiguration umschreiben soll. Das Lokale verschwindet nicht, sondern wird in eine neue räumliche Ordnung überführt. Aus diesem gewandelten Verhältnis von Globalisierung und Regionalisierung entspringen die Widersprüche der Metropolitanisierung großstädtischer Regionen.

Nach dem Jahrzehnt der „Metropolen-Urbanität“, der Konzentration auf die Global City Frankfurt selbst, folgen nun die Diskurse von Stadtentwicklung den Problemen der Auflösung der Stadt in die Region: Wachsende Metropolitanisierung des Umlandes, im umgekehrten Gefälle von Zentrum und Peripherie, also „Speckgürtel“ einerseits und Verarmung der Kernstadt andererseits. Diese krisenhaften Tendenzen werden territorialisiert und unter dem Term „Region“ diskursiviert (Prigge/Ronneberger 1996: S. S. 133). Den Auftakt für die erneut aufblühenden Regionalisierungsdebatten bildet eine Studie der Prognos AG, die die Wirtschaftsförderungspotentiale im Rhein-Main-Raum untersucht und deren Veröffentlichung im Jahr 1991 für erheblichen Wirbel sorgt. Die Grundaussage lässt sich dahingehend zusammenfassen, dass bei den Kommunalpolitikern und Landräten im Umland eine „Kirchtumspolitik“ vorherrscht, die übergreifende Kooperationen aus eigennützligen Interessen ablehnt. Nach Ansicht der Prognos AG erfordern aber die überregionalen Rahmenbedingungen eine engere Zusammenarbeit und die Entwicklung eines Regionalbewusstseins, um die Akzeptanz für die Standortkonzepte zu erhöhen. Als Umsetzungsinstrument wird ein Forum Rhein-Main der Wirtschaftskammern vorgeschlagen (Scheller 1998: S. 33).

Tatsächlich findet bald die erste Sitzung des Forums statt und im Sommer 1991 geben die Oberbürgermeister der Städte Frankfurt, Darmstadt, Mainz, Wiesbaden und Offenbach sowie der Verbandsdirektor des UVF eine Erklärung ab, in der sie eine freiwilligen Kooperation in Bereichen wie Verkehr, Wohnen, Wirtschaft, Umwelt, Kultur und Freizeit ankündigen. Auch von einem neu zu entwickelnden Regionalbewusstsein ist die Rede. Eine Aktion, die letztlich im Unverbindlichen bleibt. Immerhin erfolgt 1995 die Gründung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.

Im Gestrüpp der Parteienpolitik entwickelt sich eine Debatte über neue Formen der regionalen Regulation. Neben der bereits bestehenden Zusammenarbeit der Oberbürgermeister wird u. a. die Ausdehnung des Umlandverbandes, eine administrative Aufwertung der Planungsversammlung Südhessens oder eine modernisierte Variante der Regionalstadt-Idee in Erwägung gezogen (vgl. u. a. Wolf 1996: S. 49). So kritisiert der damalige Frankfurter Stadtrat Martin Wentz (SPD) die starke Fragmentierung der administrativen Einheiten. „Auf kleinstem Raum agieren zahllose Ebenen mit sich überlagernden Zuständigkeiten: die Landesregierungen, Regierungspräsidien, die Regionale Planungsversammlung, Zweckverbände, der ‚Umlandverband Frankfurt‘, Landkreise, Kommunen und Ortsbeiräte. (...) Die Region funktioniert nach außen zwar als Einheit, intern leidet sie jedoch unter Sprachlosigkeit und unnötiger Konkurrenz.“ (Wentz 1994: S. 14). Als Alternative schlägt er für den engeren Verflechtungsbereich um die Stadt Frankfurt einen Verwaltungsverbund zwischen den Gemeinden Bad Vilbel, Eschborn, Neu-Isenburg, Frankfurt und Offenbach vor. Bewusst vermeidet der Stadtrat die Bezeichnung Regionalstadt, um keine schlafenden Hunde zu wecken. Doch seine Intention ist eindeutig: „Im Rahmen dieses Kooperationsmodells wäre es auch möglich, durch Neudefinitionen der kommunalen Binnengliederung für ein größtmögliches Gleichgewicht zwischen den Verbundkommunen zu sorgen.“ (a. a. O. S. 17)

Für Jörg Jordan (SPD), von 1991 – 1995 Minister für Landesentwicklung, stellt die administrative Neuordnung der Region eine Antwort auf die wachsende Konkurrenz der Metropolen dar: Die finanzielle Schwäche der Kernstädte mit ihren wachsenden Sozialproblemen gefährden die Standortvorteile der Region. Die inner-regionale Konkurrenz (z. B. die unterschiedlichen Gewerbesteuer-Hebesätze) schaden der gesamten Region, wo doch „die gemeinsame Strategie zur Sicherung

des Standortes Rhein-Main im Wettbewerb mit anderen europäischen Standorten als Grundlage des Nutzens für alle im Vordergrund stehen müsste“ (Jordan 1996: S. 4, zit. nach Scheller 1998: S. 36).³ Auch wenn die damalige rot-grüne Landesregierung einen territorialen Kompromiss in der überregionalen Raumordnung anstrebt, steht die Stärkung von Frankfurt/Rhein-Main als „Motor“ der Globalisierung im Vordergrund des Interesses. Das Ziel solcher Initiativen besteht darin, die von der Global City ausgehende Metropolitanisierung der Region zu koordinieren: Zentralität, Effektivität und Identität sind die neuen Elemente dieser Territorialstrategie. Angesichts der globalen Konkurrenzsituation gilt die „Metropolregion“ als Raum-Dispositiv, mit dem das Rhein-Main-Gebiet von „oben“ koordiniert und reguliert werden soll (Prigge/Ronneberger 1996: S. 134).

Die Bemühungen um eine effizientere Regionalplanung werden häufig im Kontext des sog. Netzwerk-Theorems formuliert. Als Moderator für die verschiedenen Netzwerkteilnehmer soll eine übergreifende Instanz die divergierenden Interessen zusammenfassen und die Region zielgerichtet formieren. Regionalplanung hat nach diesem Verständnis die Aufgabe, Konzeptionen einer konsensfähigen Leitidee zu entwickeln und die kooperative Handlungsorientierung zu fördern. Als Kompensation zu bestehenden Fragmentierungstendenzen bekommt die „Kultur der Kooperation“ eine neue (ideologische) Rolle zugewiesen. Viele Vertreter des Netzwerktheorems entwerfen ein funktionalistisches Integrationsmodell, das Machtstrukturen weitgehend ausblendet. Denn die propagierte „regionale Solidarität“ zielt darauf ab, lokale Konfliktpotentiale zu domestizieren und kleinräumige Entscheidungsstrukturen auszuhebeln.

Der Standortdiskurs einer endogenen Mobilisierung des Wirtschaftsraums ist an die kulturelle Formierung regionaler Identität gekoppelt. Diese Position repräsentiert das „Wir“ in der Region – in Rivalität zu anderen Raumeinheiten: Mit dem Ausbau von Infrastrukturen der Globalisierung (z. B. der Flughafen Rhein-Main) können „wir“ im Konkurrenzkampf mit London, Amsterdam oder Paris bestehen. Dazu bedarf es der Vereinheitlichung der Wirtschaftsraums: „Regionale Identität“ ist der kulturelle Einsatz in der ökonomischen Konkurrenz zwischen den Metropolregionen. Mit Hilfe einer Corporate Identity-Politik, symbolischen Aktionen und planerischen Aktivitäten (zum Beispiel Regionalpark) soll der Rhein-Main-Raum nach außen als geschlossene

Einheit präsentiert werden. Doch der Begriff der „regionalen Identität“ wird hier instrumentalistisch und naiv eingesetzt. So ist die enge wirtschaftliche Verflechtung der Rhein-Main-Region allen beteiligten Akteuren bekannt, aber der strategische Versuch, die lokale Bevölkerung auf eine übergreifende Identität einzustimmen, kollidiert mit den historischen, politischen und ökonomischen Strukturen dieses Raums. Die unterschiedliche Geschichte der einzelnen Landschaften und Städte, das Fehlen einer gemeinsamen Vergangenheit, wie sie etwa das Ruhrgebiet mit seiner spezifischen Industriekultur aufweist, hat im Rhein-Main-Raum nie ein Gefühl von regionaler Identität aufkommen lassen. Ein von „oben“ gesteuerter Versuch, dies nachträglich herstellen zu wollen, muss scheitern. Im Grund genommen dient hier der Begriff der „Region“, der eigentlich an kulturelle Erfahrungen appelliert, als bloße Behauptung, um eine ökonomische Stärkung des Wirtschaftsraums Rhein-Main zu bewirken (Hoffmann-Axthelm 1996: S. 43). Schließlich wird von diesem Standortdiskurs ausgeblendet, dass die von ihm propagierte Wettbewerbslogik auf der lokalen Ebene ihre Fortschreibung erfährt. Konkurrenz ist das dominante Prinzip, das beide Positionen reguliert, aufeinander bezieht und auch untereinander in Widerspruch bringt. So stellen die auf eine Metropolitanisierung ausgerichteten Strategien der Vereinheitlichung administrativer Verwaltungsstrukturen den Status Quo bestehender Machtbalancen in Frage. Schon allein aus solchen Gründen beharren die Umlandgemeinden in der Rhein-Main-Region auf dem kommunalen Prinzip der Eigenständigkeit. Die dominanten Redeweisen des regionalen Lokalismus lauten „Nein danke“ zum kommunalen Finanzausgleich, vor allem zugunsten Frankfurts: Die Metropole habe in den letzten Jahrzehnten völlig über ihre Verhältnisse gelebt und müsse ihre hausgemachten Probleme auch selber lösen. „Nein danke“ zu Drogenkonsumenten, Obdachlosen und Sozialtransferempfängern, die in Kernstädten wie Frankfurt oder Offenbach sowieso besser aufgehoben seien. „Nein danke“ zum sozialen Wohnungsbau, denn das bedeutet Export der „Unterklassen“, der die sozial-kulturelle Homogenität im „Mittelklassen-Speckgürtel“ gefährden würde. Die Diskurse der Umlandkommunen kritisieren die Hegemonie des Zentrums, doch im Grunde geht es um die Prosperitätseffekte des Globalisierungsprozesses: Nicht zuletzt über Betriebs- und Gewerbeverlagerungen aus Frankfurt reich geworden, versuchen die Randgemeinden ihren Wohlstand gegen die kernstädtischen Probleme zu verteidigen.

Die GmbH-Region

Mit dem *Ballungsraumgesetz* vom 19.12.2000 versucht die neue gewählte konservativ-liberale Landesregierung die Verwaltungsstrukturen in der Rhein-Main-Region zu reorganisieren. Am 31.3.2001 wird der *Umlandverband Frankfurt* aufgelöst und durch neue Gremien ersetzt: Zum einen der *Rat der Regionen*, in den die Städte, Landkreise und kreisangehörigen Kommunen Vertreter entsenden. Der Aufgabenbereich dieses Organs ist recht weit umschrieben: Er soll „Grundsätze für die Durchführung der im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main gemeinsam wahrzunehmende Aufgaben“ entwickeln und „Maßnahmen zur Erarbeitung eines gemeinsamen Erscheinungsbildes der Region“ initiieren (zit. nach Brake et al. 2005: S. 110). Zum anderen der *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main*, der gewissermaßen den Nachfolger des UVF bildet. Ihm gehören 75 Kommunen aus der Region an, in dessen „Parlament“, die sog. Verbandskammer, sie ihre Vertreter entsenden. Das neue Gremium übernimmt keine Trägerschaft mehr, sondern ist lediglich für die Flächennutzungsplanung zuständig (Schultheis 2003: S. 84). Wie die Vorgängerorganisation deckt der Verband nur einen Teil der Metropolregion ab und bleibt damit weit hinter den Forderungen von Wissenschaftlern und Planern zurück, die sich für eine politisch handlungsfähige Raumeinheit aussprechen (vgl. u.a. Langhagen-Rohrbach/Wolf 2002: S 54).

Laut *Ballungsraumgesetz* sollen die Kommunen sich freiwillig in Gesellschaften oder Zweckverbänden um die gemeinsame Wahrnehmung folgender Aufgaben bemühen: die Abfallbeseitigung, die Trinkwasserbeschaffung, die Abwasserbeseitigung, die Schaffung von Sportanlagen und kulturellen Einrichtungen überörtlicher Bedeutung, die Regionalparks und die regionale Verkehrsplanung. Auf welche Art und Weise die Zusammenarbeit zu erfolgen hat, lässt das Gesetz offen. Allerdings ist die Möglichkeit vorgesehen, dass die Landesregierung Pflichtverbände zwangsweise einführen kann, wenn es zwischen den Städten, Gemeinden und Landkreisen nicht zu einer freiwilligen Zusammenarbeit kommt. Eine Reihe betroffener Kommunen klagt gegen das *Ballungsraumgesetz*, deren Einsprüche jedoch 2004 vom Staatsgerichtshof abgewiesen wurden.

Die erwünschten Kooperationseffekte bleiben zunächst aus (bis auf eine Gesellschaft für den Regionalpark). Weder sind die Gemeinden und Städte bereit, Lösungen auf freiwilliger Basis zu finden, noch erzwingt

die hessische Landesregierung per Anordnung Zweckverbände. Um die Debatte eines regionalen Lastenausgleichs wieder anzufachen, sprechen sich der damalige Frankfurter Kämmerer Horst Hemzal (CDU) und sein Magistratskollege Edwin Schwarz (CDU) provokativ für eine Eingemeindung von Eschborn, Bad Vilbel und Neu-Isenburg aus (FAZ, 21.10.2002). Wenig später bringt die Oberbürgermeisterin Petra Roth (CDU) das Stadt-Kreismodell unter dem Motto „Lasten gerechter verteilen, Kosten einsparen, die Region stärken“ ins Spiel: Im europäischen Wettbewerb könne man nur bestehen, wenn Kernstadt und Umland mit einer Stimme sprechen würden. Ohne die Beteiligung von außen sei Frankfurt nicht mehr in der Lage, seine Angebote in Kultur und Sport aufrechtzuerhalten. Metropolregionen wie Paris oder London seien längst einheitlich verfasst. Der von Roth vorgeschlagene Zuschnitt hätte vor allem die wohlhabenden Kommunen rund um Frankfurt betroffen. Demnach sollte das Modell der Landkreise mit selbständigen Gemeinden, aber einer übergeordneten Kreisverwaltung für bestimmte Gemeinschaftsaufgaben, auf Frankfurt und seine Umgebung übertragen werden (FAZ, 29.3.2003). Die Sozialdemokraten stören sich am zu engen Zuschnitt der Stadtkreis-Idee („Rosinenpickerei“) und beschließen auf einem Landesparteitag ein Modell, das vier direkt gewählte Regionalparlamente für Süd-, Nord-, Mittelhessen und der Region Rhein-Main vorsieht (FR, 21.10.2003). Für den damaligen Offenbacher Oberbürgermeister Grandke (SPD) bedeutet das *Ballungsraumgesetz* mit seiner intendierten Vielzahl von GmbH-Lösungen die „organisierte Unsteuerbarkeit der Region“. Die Einführung eines Regionalkreis-Modells würde hingegen ein neues Kräfteparallelogramm entstehen lassen, wo Frankfurt nicht mehr hegemonial sei und es einen belebenden Wettbewerb zwischen den Gemeinden gebe (FAZ, 28.5.2004). Die Vertreter der hessischen Unternehmerverbände pochen wiederum auf eine starke Zusammenarbeit beim Standortmarketing und bei der Wirtschaftsförderung. Wilhelm Bender (1993–2009 Vorstandsvorsitzender der *Fraport AG*) von der *Wirtschaftsinitiative Rhein-Main* rät, sich an den erprobten Strukturen der Hauptkonkurrenten Frankfurts, nämlich Paris und London, zu orientieren. Beide Metropolregionen hätten eine zentrale Standortagentur und arbeiteten mit einer Strategie, die sich auf ein gemeinsames Leitbild stütze. In Frankfurt/Rhein-Main hingegen sei es bisher nicht gelungen, eine „Marke“ zu entwickeln. Man solle sich deshalb in der regionalen Diskussion nicht auf Verwaltungsmodelle, sondern auf die Förderung gemeinsamer Standortfaktoren konzentrieren (FAZ, 11.5.2004). Auf Betreiben der konservativ-

liberalen Landesregierung wird am 24.3.2005 die *FrankfurtRheinMain GmbH – International Marketing of the Region* gegründet.

Der damalige Ministerpräsident Roland Koch (CDU) gesteht zwar Mängel am *Ballungsraumgesetz* ein, lobt aber zugleich die polyzentrische Struktur der Region als Stärke des Standorts (FAZ, 28.5.2004). In diesem Bekenntnis zu einem „Differenz-Regime“ artikuliert sich eine neue Form der regionalen Regulation. Wurde zuvor die fragmentierte Struktur des Rhein-Main-Raums als Nachteil angesehen, so erscheint sie nun als deren Tugend (Keil 2012: S. 70). Im Grunde widersprechen sich die Positionen der inter-regionalen und intra-regionalen Konkurrenz nicht wirklich: Nach „außen“ bedarf es einer gewissen Geschlossenheit (einheitliches Standortmarketing), um in der Metropolenkonkurrenz bestehen zu können. Nach „innen“ steigert die Vielfalt der konkurrierenden Raumeinheiten die Produktivität des polyzentrisch strukturierten Standorts. Strategisch hat Koch erkannt, dass der Wirtschaftsraum Rhein-Main auch ohne starke, übergreifende Planungsmechanismen weiterhin zu den Boom-Regionen in Europa zählt. Das komplizierte Geflecht regionaler Machtbalancen kann also unangetastet bleiben, nicht zuletzt zum Vorteil der konservativ-liberalen Landesregierung. 2007 flackert erneut eine Debatte über die Regionalpolitik auf. Die Stadt Frankfurt fordert nachdrücklich, Wohn- und Gewerbegebiete nicht in der Peripherie, sondern im Zentrum auszuweisen. Bei dieser Gelegenheit wiederholt die OB Roth ihre Idee vom Stadtkreis. Wie gehabt, stoßen solche Pläne auf die strikte Ablehnung des Umlandes. 2008 verliert die Stadt mit dem Umzug der Börse nach Eschborn einen ihrer wichtigsten Gewerbesteuerzahler. Als Reaktion auf diese Abwerbung kommt es zu einer neuen Aufgabenbestimmung des Frankfurter Kämmers: Das „Regionale“ wird erstmals als ein eigenes Kompetenzfeld definiert. Dabei geht es auch darum, die Kontrolle über die zahlreichen regionalen GmbHs zu behalten, an denen die Stadt Frankfurt beteiligt ist (FAZ, 21.3.2011).

Am 3.3.2011 beschließt der hessische Landtag das „Gesetz über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main“. Im Gefolge dessen tritt an die Stelle des *Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main* der *Regionalverband FrankfurtRheinMain*, der neben der Flächennutzungs- und Landschaftsplanung auch für strategische Steuerungs- und Koordinationsaufgaben zuständig ist. Er soll zentraler Ansprechpartner in der Region sein und ihr ein einheitliches Erscheinungsbild geben. Mit

dem *Metropolenregionengesetz* wird zugleich der *Rat der Regionen* aufgelöst und durch einen erweiterten Regionalvorstand des neuen Verbandes ersetzt, dem neben den hauptamtlichen Vorstandsmitgliedern die Oberbürgermeister der kreisfreien Städte Frankfurt und Offenbach sowie die Landräte der Landkreise Offenbach, Hochtaunus, Main-Taunus, Main-Kinzig, Groß-Gerau und Wetterau angehören. In den Jahren davor hatten zwischen dem *Rat der Region* und dem Planungsverband nur informelle Kontakte bestanden. Insofern kann man von einer gewissen Optimierung der Handlungsfähigkeiten des Verbandes sprechen (Zimmermann 2012: S. 326). Er darf auch in allen regionalen Angelegenheiten aktiv werden und ist an folgenden Organisationen und Initiativen beteiligt (die nachfolgenden Beschreibungen sind der Inter-netdarstellung des Regionalverbands entnommen. Zugriff 20.7.2012):

- *FrankfurtRheinMain – Verein zur Förderung der Standortentwicklung e.V.*
In dem 2009 gegründeten Verein sind neben Städten und Kreisen, dem Land Hessen und diversen Unternehmen (u.a. Deutsche Börse, Deutsche Bank) auch Persönlichkeiten aus Kultur und Wissenschaft vertreten. Sein Ziel ist es, die langfristige Entwicklung der Rhein-Main-Region im Wettbewerb mit anderen Metropolregionen zu stärken, eine inhaltliche Plattform der verschiedenen regionalen Initiativen zu bilden und die Region als international wettbewerbsfähigen Standort zu etablieren.
- *FrankfurtRheinMain GmbH – International Marketing of the Region.*
Die Gesellschaft möchte die Repräsentation und aktive Vermarktung des Standorts Frankfurt/Rhein-Main vorantreiben. Vor allem im Ausland aktiv, bietet sie allen potentiellen Investoren Informationen und Kontakte an.
- *FrankfurtRheinMain – Die Wirtschaftsinitiative*
Diese Initiative, der sich rund 150 Unternehmen angeschlossen haben, versucht durch Projektpatenschaften und Sponsoring auf die weitere Entwicklung der Region Einfluss zu nehmen.
- *Wirtschaftsförderung Region Frankfurt Rhein-Main e.V.*
Der Verein unterstützt die rund 200 Mitgliedskommunen bei der Vermarktung ihrer Gewerbeflächen und versteht sich als wichtige Anlaufstelle für interessierte Investoren. Zudem fördert er Projekte

wie den Gemeinschaftsstand der Region auf der Gewerbeimmobilienmesse EXPO REAL in München.

- *Wissensregion FrankfurtRheinMain*
Hier handelt es sich um eine Partnerschaft mit dem *IHK-Forum Rhein-Main*, der *Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain* und dem *Institut für Neue Medien*. Seit 2005 bildet diese Initiative eine Plattform für Hochschulen, Unternehmen, Verbände und Organisationen, um Kooperation, Wissensaustausch und gemeinsame Projekte zu fördern.
- *Die KulturRegion Frankfurt RheinMain GmbH*
Dieser freiwillige Zusammenschluss von 30 Gebietskörperschaften in der Rhein-Main-Region (Gründung 2005) bündelt die kulturellen Aktivitäten in verschiedenen Themenfeldern. Mit solchen Aktivitäten soll auch ein Beitrag zur regionalen Identität geleistet werden.
- *Regionalpark RheinMain*
Der Regionalpark dient dazu, die verbliebenen Freiflächen zwischen den Siedlungen im Verdichtungsraum Rhein-Main zu sichern und die Landschaft als Erholungs- und Erlebnisraum aufzuwerten.
- *Umwelt- und Nachbarschaftshaus*
Mit dieser Einrichtung sollen die Kommunikation und die Kooperation zwischen dem Flughafen Frankfurt, seinen Nutzern und den Anwohnern verbessert werden.
- *House of Logistics and Mobility (HOLM)*
Das Haus vereinigt alle in der Region für die Themen Mobilität und Logistik relevanten Akteure aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Forschung.

Allein diese Aufzählung vermittelt einen gewissen Eindruck über das schier unüberblickbare Geflecht von Vereinen, Initiativen und Gesellschaften. Als wichtige Institution ist noch der *Gemeinnützige Kulturfonds Frankfurt RheinMain* zu erwähnen, der am 20.12.2007 von den Städten Darmstadt und Frankfurt sowie dem Hochtaunus- und dem Main-Taunus-Kreis und dem Land Hessen gegründet wurde. Die Gesellschaft will die kulturellen Ressourcen und Kräfte in der Region bündeln (gegebenenfalls durch übergreifende Großprojekte) und nach außen

kommunizieren, um so die Metropolregion Rhein-Main national und international bekannter zu machen. Die Mitglieder des Kulturfonds zahlen jeweils pro Einwohner zwei Euro. Das Land Hessen fügt die gleiche Summe nochmals hinzu.

Die gegenwärtige Form der regionalen „Governance“ im Rhein-Main-Raum zeichnet sich durch Diskontinuität und Fragilität aus: Das Verschwinden von freiwilligen Zweckverbänden (z. B. die Auflösung der *Region Starkenburg* in Südhessen) und das Auftauchen neuer Initiativen und Organisationen, deren Aufgabenbereiche sich zudem häufig überlappen, haben nicht nur einen kohärenten Regionaldiskurs behindert, sondern auch die Fragmentierung der Rhein-Main-Region vertieft. Zudem verlassen Gebietskörperschaften oder Kommunen mit Hinweis auf finanzielle Zwänge bestimmte Gesellschaften, um gegebenenfalls dann in andere GmbHs einzutreten: Nachdem bereits 2009 der Rheingau-Taunus-Kreis aus der *Frankfurt Rhein-Main GmbH – International Marketing of the Region* ausgetreten war, hat inzwischen auch Wiesbaden seine Mitgliedschaft aufgekündigt. Gleichzeitig ist die Stadt dem *Kulturfonds FrankfurtRheinMain GmbH* beigetreten. Der Wetterau-Kreis will sich aus allen regionalen Gesellschaften bis auf den Regionalpark zurückziehen und die Stadt Mainz möchte nicht mehr die *KulturRegion FrankfurtRheinMain* mitfinanzieren (FAZ, 10.3.2012). Der Main-Taunus-Kreis wiederum hat seinen Austritt aus der Vereinigung *FrankfurtRheinMain – Verein zur Förderung der Standortentwicklung* angekündigt (FAZ, 26.6.2012). Gegenwärtig gibt es von Seiten des Planungsverbands Überlegungen die verwirrende Vielfalt der existierenden Vereine, Initiativen und GmbHs durch die Schaffung einer neuen Dachgesellschaft zu straffen (FAZ, 15.6.2012).

Als wenig erfolgreich haben sich übergreifende Initiativen erwiesen, den Rhein-Main-Raum über Großprojekte zu vermarkten. Man denke nur an die missglückten Bewerbungen für die Kulturhauptstadt und die Olympischen Sommerspiele sowie das Nichtzustandekommen einer Internationalen Bauausstellung, die an dem fehlendem finanziellen Engagement der Kommunen, der Gebietskörperschaften und der Landesregierung scheiterte.

Resümee

Selbst in Frankfurt sind die politischen Akteure nicht mehr an Debatten über eine Gebiets- und Verwaltungsreform interessiert. Alle Schlachten scheinen geschlagen zu sein. Inzwischen hat sich ein Pragma-

tismus breit gemacht, der keine Festschreibung von Raumstrukturen durch großflächige Konzepte anstrebt, sondern auf die Moderation von Prozessen setzt. Dies steht im Einklang mit der gegenwärtigen Organisation kommunal-staatlichen Praxis: Sie erfolgt im wachsenden Maße projektförmig. Damit verringern sich die öffentlichen Aktivitäten nicht unbedingt, aber sie verlieren an Stetigkeit, Regelmäßigkeit und Verlässlichkeit. Auch die gesetzlichen Steuerungsmechanismen verändern sich zugunsten von privatrechtlichen Verträgen. Der sog. Gewährleistungsstaat bleibt zwar in wichtigen Teilen für die Erbringung öffentlicher Güter verantwortlich, doch er baut diese Eigenverantwortung schrittweise ab und versucht die Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben möglichst im Zusammenwirken mit Privaten zu garantieren (vgl. Vogel 2007).

In der Rhein-Main-Region dominieren nun flexible Handlungsansätze, bei denen Vertreter aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft von Fall zu Fall in (*soften*) Bereichen wie Standortmarketing und Wirtschaftsförderung sowie Kultur, Tourismus und Naherholung in Form von Vereinen und GmbHs aktiv werden. Die in den letzten Jahrzehnten immer wieder vorgebrachte Behauptung, dass die Rhein-Main-Region nur mit starken Institutionen und übergreifenden Planungsmechanismen in der Metropolenkonkurrenz bestehen könne, hat sich als nicht zutreffend erwiesen. Der Nachteil informeller Strukturen liegt allerdings in der hohen Abhängigkeit von Konsensfindungsprozessen, die nur einem vergleichsweise geringen Belastungsdruck vertragen (Priebis 2004: S. 38). Zudem weist das unübersichtliche Geflecht von freiwilligen Zweckverbänden und regionalen Initiativen starke Defizite bezüglich Transparenz und demokratischer Legitimität auf – Aspekte, auf die schon die Regionalstadt-Befürworter der 1970er Jahre hingewiesen hatten. Doch diese Perspektive spielt heute in der politischen Agenda keine Rolle mehr.

Der auf Standortwettbewerb und Vermarktung reduzierte Regionaldiskurs klammert die strukturellen Probleme der Rhein-Main-Region weitgehend aus: Der Kernstadtraum Frankfurt/Offenbach hat weiterhin mit großen sozialen Problemen zu kämpfen und die sozialräumlichen Disparitäten (Einkommen, Arbeitslosigkeit, Wohnraum, kommunale Finanzausstattung etc.) innerhalb der Region sind nicht geringer geworden. Ganz zu schweigen von den Umweltbelastungen (z. B. Fluglärm), denen die Kommunen in der Region sehr unterschiedlich ausgesetzt sind.

Unter den Bedingungen der „doppelten Konkurrenzlogik“ ist mit einer Aushandlung von territorialen Kompromissen nicht zu rechnen. Mag es auch hin und wieder kleinteilige Formen einer Zusammenarbeit zwischen einzelnen Kommunen und Gebietskörperschaften geben, aber solche Ansätze berühren nicht wirklich die strukturellen Standort- und Verteilungskonflikte in der Rhein-Main-Region.

Literatur

- Balser, Frolinde (1994): Regionalstadt-Idee. In: Martin Wentz (Hg.): Region. Frankfurt/New York, S. 80 – 82
- Brake, Klaus/Einacker, Ingo/Mäding, Heinrich (2005): Kräfte, Prozesse, Akteure – Zur Empirie der Zwischenstadt. Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Wuppertal
- Bürklin, Thorsten/Peterek, Michael (2006): Lokale Identitäten in der globalen Stadtregion. „Alltagsrelevante Orte“ im Ballungsraum Rhein-Main. Frankfurt/London
- Krenzl, Anneliese (1961): Werden und Gefüge des Rhein-Mainischen Verstädterungsgebiets. Ein Versuch landeskundlicher Darstellung. In: Frankfurter Geographische Hefte, Heft 37, S. 311 – 387
- Hoffmann-Axthelm, Dieter (1996): Anleitung zum Stadtbau. Frankfurt/New York
- Jordan, Jörg (1995) Der Regionalkreis Rhein-Main. Positionspapier für die SPD Hessen-Süd. Wiesbaden
- Keil, Roger (2012): Probleme der Metropolenentwicklung: Rhein-Main im internationalen Vergleich. In: Jochen Monstadt et al. (Hg.): Die diskutierte Region. Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main. Frankfurt/New York, S. 63 – 80
- Kroll, Frank-Lothar (2010): Geschichte Hessens. München (Erstveröffentlichung 2006)
- Kröcher, Uwe (2008): Der New Regionalism: Aufstieg und Fall (stricke) einer regionalwissenschaftlichen Alternative zur Neoklassik. In: Wolfgang Krumbein et al. (Hg.): Kritische Regionalwissenschaft. Gesellschaft, Politik, Raum. Münster, S. 191 – 211
- Langhagen-Rohrbach, Christian/Wolf, Klaus (2002): Der Großraum Frankfurt Rhein-Main – eine Metropolregion mit Zukunft? In: Andreas Junge (Hg.): Geowissenschaften in Frankfurt. Stuttgart, S. 41 – 56
- Lipietz, Alain (1995): Der Regulationsansatz, die Krise des Kapitalismus und ein alternativer Kompromiss für die neu neunziger Jahre.

- In: Hansruedi Hitz et al. (Hg.): *Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich*. Zürich, S. 90–122
- Lutz, Burkhardt (1984): *Der kurze Traum immerwährender Prosperität*. Frankfurt/New York
 - Marschall, Alfred (1919): *Industry and Trade*. London
 - Müller-Raemisch, Hans-Reiner (1996): *Frankfurt am Main. Stadtentwicklung und Planungsgeschichte seit 1945*. Frankfurt/New York
 - Porter, Michael (1990): *The Competitive Advantage of Nations*. New York
 - Prieb, Axel (2004): *Vom Stadt-Umland-Gegensatz zur vernetzten Stadtregion*. In: *Jahrbuch Stadtregion. Schwerpunkt: Urbane Regionen*. Opladen, S. 19–42
 - Prigge, Walter (1987): *Raum und Ort*. In: Walter Prigge (Hg.): *Die Materialität des Städtischen*. Basel, S. 9–27
 - Prigge, Walter/Ronneberger, Klaus (1996): *Globalisierung und Regionalisierung. Zur Auflösung Frankfurts in die Region*. In: *Österreichische Zeitschrift für Soziologie*, Heft 2, S. 129–138
 - Prognos AG (1991): *Wirtschaftsförderung im Rhein-Main-Gebiet*. Basel
 - Rautenstrauch, Lorenz (1996): *Verwaltungsorganisation in der Region Rhein-Main 2000*. In: Alfons Schmid/Klaus Wolf (Hg.): *Rhein-Main 2000. Perspektiven einer regionalen Raumordnungs- und Strukturpolitik*. Zwingenberg/Bergstraße, S. 50–57
 - Rebertsch, Dieter (1994): *„Rhein-Main“ im 19. und 20. Jahrhundert*. In: Martin Wentz (Hg.): *Region*. Frankfurt/New York, S. 72–82
 - Ronneberger, Klaus (1995): *Von High-Tech-Regionen lernen?* In: *IfS Frankfurt a. M. / INIFES Stadtbergen / ISF München / SOFI Göttingen (Hg.): Jahrbuch Sozialwissenschaftliche Technikberichterstattung. Schwerpunkt: Technik und Region*. Berlin, S. 19–78
 - Ronneberger, Klaus/Schmid, Christian (1995): *Globalisierung und Metropolenpolitik: Überlegungen zum Urbanisierungsprozess der neunziger Jahre*. In: Hansruedi Hitz et al. (Hg.): *Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich*. Zürich, S. 354–378
 - Scheller, Jens Peter (1998): *Rhein-Main. Eine Region auf dem Weg zur politischen Existenz*. Frankfurt am Main
 - Schultheis, Jürgen (2003): *Zwischen Heimatgefühl und Weltstadtanspruch. Die Region Frankfurt/Rhein-Main*. In: *DISP*, Nr. 152, S. 80–87
 - Swyngedouw, Erik (1997): *Neither global nor local: ‚glocalization‘ and the politics of scale*. In: Kevin Cox (Hg.): *Spaces of Globalization*. New York, S. 137–166
 - Vogel, Berthold (2007): *Die Staatsbedürftigkeit der Gesellschaft*. Hamburg
 - Wentz, Martin (1994): *Frankfurt am Main und die Region*. In: Martin Wentz (Hg.): *Region*. Frankfurt/New York, S. 10–17
 - Wolf, Klaus (1996): *Siedlungsentwicklung der Region Rhein-Main*. In: Alfons Schmid/Klaus Wolf (Hg.): *Rhein-Main 2000. Perspektiven einer regionalen Raumordnungs- und Strukturpolitik*. Frankfurt am Main, S. 32–49
 - Zimmermann, Karsten (2012): *Zwischenfazit: Rhein-Main global*. In: Jochen Monstadt et al. (Hg.): *Die diskutierte Region. Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main*. Frankfurt/New York, S. 103–108
 - Zimmermann, Karsten/Monstadt, Jochen (2012): *Regionale Kooperationen im Rhein-Main-Gebiet: Eine vorläufige Bilanz*. In: Jochen Monstadt et al. (Hg.): *Die diskutierte Region. Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main*. Frankfurt/New York, S. 354–350

III. PROFIL DER RHEIN-MAIN-REGION

Historischer Abriss der Kernstädte

Frankfurt

Die Ursprünge der gegenwärtigen ökonomischen Strukturen Frankfurts lassen sich auf die jahrhundertealte Tradition der Stadt sowohl als Handels- und Messestandort als auch als Banken- und Börsenplatz zurückführen. Seit Ende des 13. Jahrhunderts galt Frankfurt u.a. als größter deutscher Textilmarkt, auf dem alle namhaften ausländischen Erzeugnisse präsentiert wurden. Die große Zeit der Frankfurter Messen dauerte bis ins 18. Jahrhundert, dann nahm Leipzig die führende Rolle ein. Selbst nicht Residenzstadt, diente die „Freie Reichsstadt“ über Jahrhunderte hinweg (letztmals 1792) als Wahl- und Krönungsort der deutschen Kaiser und Könige (Bauer 1994: S. 153). Noch Mitte des 19. Jahrhunderts lag die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt nicht in der Herstellung von Waren und Gütern, sondern im Handel und Geldverkehr. Die zunehmende Bedeutung von Wertpapieren, Staatsanleihen und Schuldverschreibungen trug zu einer wachsenden Europäisierung und Internationalisierung des Frankfurter Finanzplatzes bei (Kroll 2010: S. 68). Lange Zeit verhinderten die anti-industrielle Haltung des Frankfurter Senats und die Dominanz des auf Fernhandel ausgerichteten kommerziellen Kapitals das Aufkommen einer industriellen Produktion in der Stadt. Die Ansiedlung von Fabriken fand deshalb zunächst in Umlandgemeinden wie Höchst, Bockenheim oder Offenbach statt. Eine Ausnahme bildete Anfang des 19. Jahrhunderts die Gründung einer Edelmetallschneideanstalt (Degussa), die die Abfallprodukte der in Frankfurt ansässigen Münzprägeanstalt verwertete. Damit war ein wichtiger Grundstein für den späteren Chemiestandort Rhein-Main gelegt (Läpple / Soyka 2007: S. 60). Nach der gewaltsamen Eingliederung der Stadt in das preußische Staatsgebiet (1866) und der damit verbundenen Einführung der Gewerbefreiheit, entwickelte sich auch in Frankfurt eine verarbeitende Industrie. Der Schwerpunkt lag vor allem auf den Bereichen der Metall-, Elektro- und Chemieindustrie. Nach der Reichsgründung von 1871 verlor die Stadt zunehmend ihre Rolle als führender Finanz- und Börsenstandort. Mehr und mehr verlagerten die Banken den Schwerpunkt ihrer kommerziellen Aktivitäten in die Reichshauptstadt Berlin. Dieser Entwicklung versuchte der Frankfurter Oberbürgermeister Ludwig Landmann nach dem Ersten Weltkrieg mit einer aktiven Wirtschafts- und Industriepolitik entgegen-

genzusteuern. Dem diente u.a. der Ausbau des Festhallengeländes zur sog. Messestadt (1920). Mit der Entscheidung, einen dauerhaften Standort außerhalb der Altstadt zu errichten, wurden die Voraussetzungen für eine moderne Messeökonomie geschaffen (Zwilling 1994: S. 302). Zudem gelang es der städtischen Administration, dass sich in Frankfurt die Hauptverwaltung des *IG-Farben*-Konzerns ansiedelte. Durch die Vereinigung der Farbwerke *Hoechst* und *BASF* zur *Industriegesellschaft Farben* im Jahre 1925 entstand einer der bedeutendsten europäischen Industriekonglomerate. Zur Absicherung der lokalen Industriepolitik verfolgte die städtische Administration – flankiert von ambitionierten Siedlungsbauprojekten (wie das *Neue Frankfurt*) – eine expansive Territorialpolitik. 1928 wurden Produktionsstandorte wie die *Casella*-Werke im Osten und die Farbwerke *Hoechst* im Westen eingemeindet (vgl. Ronneberger / Keil 1995).

Frankfurt setzte auch auf eine Stärkung der zentralörtlichen Funktionen durch den Ausbau der verkehrstechnischen Infrastruktur. Als wichtiger Handels- und Verkehrsknotenpunkt hatte sich die Stadt bereits im 19. Jahrhundert im Schienen- und Schiffsverkehr engagiert. Mit dem aufkommenden Flug- und Automobilverkehr erhielt die Drehscheibenfunktion der Main-Metropole eine neue strategische Bedeutung. Die in den 1920er Jahren geplante Autobahn Hamburg-Frankfurt-Basel kam zwar erst unter dem NS-Regime in Teilabschnitten zustande, aber bereits 1924 gründete die Stadt Frankfurt gemeinsam mit der *Junkers Luftverkehrs AG* die *Südwestdeutsche Luftverkehrs AG* und erhielt damit später Stimmrecht im Aufsichtsrat der *Lufthansa AG*. 1926 erfolgte dann die Eröffnung des Flughafens auf dem sog. Rebstockgelände. Damit waren die Voraussetzungen geschaffen, Frankfurt zum internationalen Luftverkehrskreuz auszubauen (vgl. Rebentisch 1991). Schon bald reichten die Kapazitäten am Rebstock nicht mehr aus. Deshalb beschloss der Magistrat im südlich gelegenen Stadtwald einen neuen Flughafen zu errichten, der dann 1936 in Betrieb ging. Dadurch gewann Frankfurt den Anschluss an den Weltflugverkehr, denn von hier aus starteten u.a. die Zeppelin-Luftschiffe zu ihren planmäßigen Flügen nach Übersee. Nach dem Zweiten Weltkrieg baute die US-amerikanische Besatzungsmacht den Frankfurter Flughafen zu einem wichtigen Luftwaffenstützpunkt aus. Die *Rhein-Main-Air-Base* stieg zum wichtigsten *Gate* nach Europa auf. Auch die Organisation der Luftbrücke nach West-Berlin, dessen Transitverbindungen 1948/49 zeitweilig von den Sowjets blockiert wurden, steigerte die logistische Bedeutung des Frankfurter Flughafens erheblich.

Wiesbaden

Bis zur Eingliederung in das preußische Staatsgebiet diente Wiesbaden als Regierungssitz des Herzogtums Nassau. Ab dem frühen 19. Jahrhundert entwickelte sich die Stadt zu einem international bedeutsamen Kur- und Kongressstandort. Nach 1945 stieg Wiesbaden zu Landeshauptstadt von Hessen auf.

Darmstadt

Der Residenz- und Verwaltungssitz der Landgrafschaft Hessen-Darmstadt konnte zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine starke internationale Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Der letzte regierende Großherzog Ernst Ludwig (1868–1918) war ein Förderer des Jugendstils und trug wesentlich zur Entstehung der Künstlerkolonie auf der Darmstädter Mathildenhöhe bei. Durch die von ihm programmatisch betriebene Verbindung von Kunst, Handwerk und Technik entstand nicht nur eine aufblühende Manufaktur- und Möbelindustrie, sondern es kam auch zur Gründung der Technischen Hochschule Darmstadt (Kroll 2010: S. 71f). In den späten 1920er Jahre entstand als Teil der TU das Institut für „Praktische Mathematik“, das sich auf den Bau und die Anwendung von Rechenmaschinen und mathematischen Instrumenten (Rechenschieber „Darmstadt“) spezialisierte und sich so zu einer Art „nationaler Rechenzentrale“ entwickelte (Walter 1952: S. 124).

Hanau

Die ersten Gold- und Silberschmiede kamen Endes des 16. Jahrhunderts mit niederländischen Einwanderern nach Hanau, die wegen ihres puritanischen Glaubens ihr Land verlassen mussten und unter der Schirmherrschaft des hessischen Landgrafen Johann Philipp (1655–1718) neben der alten Stadt Hanau eine neue Stadt gründeten. Hanau entwickelte sich bald zu einem Zentrum der Schmuck- und Edelmetallindustrie. 1772 wurde sogar eine spezielle Akademie für das Edelmetallgewerbe eingerichtet (Rehbein 1952: S. 104). Aus solchen Aktivitäten ging später die chemische Industrie hervor, wobei hier der Schwerpunkt auf Werkstoff- und Materialentwicklung lag. Ein Teil der chemischen Industrie entwickelte sich auch aus der Apothekerzunft heraus. Der Pharmazeut und Chemiker Wilhelm Carl Heraeus, der 1851 die väterliche Apotheke übernommen hatte, gründete in Hanau die erste deutsche Platinschmelze und legte damit einen wichtigen Grundstein für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Stadt (Läpple/Soyka 207: S. 61f).

Offenbach

Auch die Stadt Offenbach erlebte unter dem Landgrafen Johann Philipp einen wirtschaftlichen Aufschwung. Es kam zu einer systematischen Ansiedlung von Manufakturen, die keinen Zunftzwängen unterworfen waren. Ähnlich wie in Hanau fanden hier Hugenotten aus Frankreich Zuflucht. Ihnen wurde es erlaubt Fabriken aller Art zu errichten (u.a. Lederherstellung, Gold und Silberbearbeitung). Da der Senat des benachbarten Frankfurts mit Rücksicht auf die lokalen Zünfte die Verbreitung von Fabrikationsbetrieben nicht duldeten, wechselten Frankfurter Kaufleute nach Offenbach und trieben dort mit ihrem Kapital die Industrialisierung voran. So entwickelte sich im 18. Jahrhundert ein florierendes Textilgewerbe. Entsprechende Rohstoffe wurden in Offenbach von Spezialisten veredelt und dann über die Frankfurter Messen europaweit vertrieben. Nach dem Wiener Kongress (1815) fiel die Stadt an das Großherzogtum Hessen-Darmstadt, und stieg bald zur führenden „Landesfabrikstadt“ auf. Die bereits 1819 zugestandene Gewerbefreiheit und die unmittelbare Nähe zu Frankfurt und seinen Messen führte zu einem wirtschaftlichen Aufschwung. Als vorteilhaft für die Stadt erwies sich der Umstand, dass sich die Frankfurter Zünfte weiterhin gegen die Errichtung von Fabriken und das Aufstellen von Maschinen stemmten. So siedelten sich im benachbarten Offenbach neben der bereits bestehenden Leder- und Textilfabrikation Unternehmen der Maschinenindustrie, Druckereibetriebe, lithographische Anstalten und Schriftgießereien an. Ebenso Betriebe der chemischen Industrie einschließlich der Seifensiedereien, die in Frankfurt wegen der üblen Gerüche und stinkender Abflüsse nicht geduldet wurden. Offenbach profitierte also jahrhundertlang von der unmittelbaren Nähe zu dem Messe- und Bankenstandort.

Nach der Reichsgründung (1871) setzte erneut ein wirtschaftlicher Aufschwung ein. Der Maschinenbau, die Chemieindustrie, die Textil- und Lederbranche erzielten vor allem mit dem Absatz hochwertige Produkte große Erfolge. Ein Teil der Lederindustrie wanderte wegen der billigen Arbeitskräfte bereits nach dem Ersten Weltkrieg in das Umland ab. Durch die Verlagerung der Schwerpunkte (z.B. Schuhe) gelang es jedoch, die Rolle Offenbachs als „Stadt des Leders“ weiterhin zu behaupten (Ruppel 2003: S. 16–41).

Entwicklungsdynamiken (Bevölkerung, Beschäftigung) in der Rhein-Main-Region

Was die territoriale Ausdehnung der Rhein-Main-Region anbelangt, gibt es zahlreiche Abgrenzungsversuche. Mitunter wird die Region aufgrund von Pendlerverflechtungen mit einem Radius von rund 75 Kilometern um die Kernstadt Frankfurt definiert. In anderen Beschreibungen ist damit ein Gebiet erfasst, das von Mainz / Wiesbaden im Westen bis Hanau / Aschaffenburg im Osten, von Bad Homburg im Norden und Darmstadt im Süden reicht. Obwohl die Metropolregion einen eng verflochtenen Wirtschaftsraum darstellt, existieren unterschiedliche Verwaltungseinheiten mit divergierenden Zuständigkeiten. So überlappen sich in der Rhein-Main-Region drei Bundesländer (Rheinland-Pfalz, Hessen und Bayern) und somit auch drei verschiedene Raumordnungsregionen. Als statistische Grundlage der Recherche wird hier der Regierungsbezirk Darmstadt herangezogen. Dieser Bezirk weist folgenden administrativen Einheiten auf: Die kreisfreien Städte Darmstadt, Wiesbaden, Frankfurt und Offenbach sowie die Landkreise Bergstraße, Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau, Hochtaunus, Main-Kinzig, Odenwald, Offenbach, Rheingau-Taunus und Wetterau.

Suburbanisierung und Deindustrialisierung

Während sich bis in die frühen 1960er Jahre das Städtedreieck Frankfurt – Wiesbaden – Darmstadt durch eine hohe Bevölkerungsdichte auszeichnete, wurde die Rhein-Main-Region zwischen den 1960er und 1980er Jahren von einem massiven Suburbanisierungsschub erfasst, der auch mit einer Verschiebung in der Beschäftigtenstruktur einherging. Am Ende dieses Zeitraums waren in den Randgemeinden Frankfurts zwei Drittel der erwerbstätigen Bevölkerung dem tertiären Wirtschaftssektor zuzuordnen (Wolf 1996: S. 34).

Das Umland profitierte in zweifacher Weise von der demographischen und ökonomischen Entwicklung: Einerseits durch vermehrte Gewerbeinnahmen neu angesiedelter Unternehmen und andererseits durch die hohen Steuereinnahmen, die sich aus der spezifischen Bevölkerungsstruktur ergaben. Vor allem die Taunus-Gemeinden (u.a. Hofheim, Kronberg, Königstein, Bad Homburg) konnten Erwerbstätige aus den höheren Einkommensklassen anziehen. Hier entstand der sog. Speckgürtel, der sich in abgeschwächter Form auch in den anderen Randgemeinden um Frankfurt fortsetzte (vgl. Wolf / Langhagen-Rohrbach 2002).

Entwicklung der Bevölkerung, Beschäftigung und Wertschöpfung in den Kreisen und Kreisfreien Städten der Region Rhein-Main zwischen 1980 – 1998 in %

	Bevölkerung	SV-Beschäftigte	Beschäftigte im Prod. Gewerbe	Bruttowertschöpfung
Darmstadt	+5,6	-4,0	-26,3	107,5
Frankfurt a. M.	+1,8	-1,7	-44,0	121,5
Offenbach a. M.	-8,7	-16,4	-44,4	88,7
Wiesbaden	+7,1	+2,1	-30,2	110,1
LK Bergstraße	+22,8	+15,8	-9,8	216,6
LK Darmstadt-Dieburg	+22,2	+19,6	-11,5	169,0
LK Groß-Gerau	+3,1	+2,7	-21,4	131,5
Hochtaunuskreis	+27,8	+21,8	-14,1	181,8
Main-Kinzig-Kreis	+8,7	+2,9	-18,8	140,0
Main-Taunus-Kreis	+33,9	+46,7	+10,5	208,5
Odenwaldkreis	+9,5	+3,7	-9,9	146,3
LK Offenbach	+17,0	+14,4	-22,3	163,5
Rheingau-Taunus-Kreis	+17,3	+10,0	-27,4	142,1
Wetteraukreis	+25,9	+18,3	-10,3	+156,1

(Bördlein 2001: S. 178)

Gleichzeitig wurde die Rhein-Main-Region von einem starken De-Industrialisierungsprozess erfasst und rangierte in dieser Hinsicht nach dem Ruhrgebiet auf dem zweiten Platz in der Bundesrepublik. Betroffen waren davon vor allem die Kernstädte, insbesondere Frankfurt und Offenbach. Synchron dazu nahmen in der Region die Anzahl der Beschäftigten in den Dienstleistungsbereichen (Verwaltung /

Organisation, unternehmens- und produktionsorientierte Dienste, Gastronomie, Soziales etc.) erheblich zu. „Kein anderes Tätigkeitsfeld hat in der Stadtregion so hohe Wachstumsraten wie die wissensbasierten unternehmensnahen Dienste. Mit 66,7 % Wachstum liegt Rhein-Main über dem Durchschnitt der Großstadtregionen, allerdings nur an sechster Stelle im Ranking hinter den Regionen München, Stuttgart, Karlsruhe, Hamburg und Nürnberg. München liegt hier ganz vorne mit einem sensationellen Wachstum von 94,4%. Die Spanne ist in diesem Tätigkeitsfeld enorm groß. Das Ruhrgebiet hat nur eine Wachstumsrate von 12 %.“ (Läpple / Soyka 2007: S. 30)

Offenbach hinkte der regionalen Entwicklung hinterher:

	Offenbach	Frankfurt	Rhein-Main
Anteil EWT Sekundärer Sektor 2004 an den EWT	23,4 %	12,1 %	18,5 %
Entwicklung EWT Sekundärer Sektor 1995 – 2004	-16,7 %	-26,8 %	-22,6 %
Anteil EWT Tertiärer Sektor 2004	76,6 %	87,8 %	80,6 %
Entwicklung EWT Tertiärer Sektor 1995 – 2004	+16,7 %	+14,7 %	+17,3 %
Anteil SV-Beschäftigte in Dienstleistungsberufen 2004	65,0 %	79,0 %	72,9 %
Entwicklung der SV-Beschäftigten in Dienstleistungsberufen 1995 – 2004	+3,8 %	+8,7 %	+9,5 %

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2007; zit. nach Sailer (2007: S. 19)

Auch was die Arbeitslosigkeit und die Anzahl der Sozialhilfeempfänger anbetraf, bildet Offenbach das Schlusslicht in der Region:

	Offenbach	Frankfurt	Rhein-Main
Entwicklung Arbeitslosenquote 1996 / 2005 (in % -Punkten)	5,7	1,3	1,7
Entwicklung Sozialhilfeempfänger 1995 – 2004 (in %)	23,2	-11,3	-5,9

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2007; zit. nach Sailer (2007: S. 20)

Trendumkehr

Seit den späten 1990er Jahren setzte sich die Randwanderung von Menschen und Arbeitsplätzen nicht mehr ungebrochen fort. Die jüngere Entwicklung für die Rhein-Main-Region belegt dies eindeutig: Jetzt findet in den Kernstädten ein stärkeres ökonomisches und demographisches Wachstum als in den Umland-Kreisen statt. Neben Darmstadt und Wiesbaden stieg vor allem in Frankfurt die Anzahl der Beschäftigten und der Einwohner. Nach einem anhaltenden De-Industrialisierungsprozess mit entsprechenden Arbeitslosenquoten hat die Anzahl der Erwerbstätigen zugenommen (siehe unten). Auch die Einwohnerzahl wuchs von 650 000 (1995) auf rund 700 000 Personen heute an.

Angesichts dieser Entwicklung gewinnt die These von der „Renaissance der Städte“ eine gewisse Berechtigung. Eine Tendenz, die allerdings genauer qualifiziert werden muss. Aufschlussreich ist u.a. eine Regionalstudie des Darmstädter *Instituts Wohnen und Umwelt GmbH* (2012) im Auftrag des *Verbandes der südwestdeutschen Wohnungswirtschaft (VdW)*. Demnach ist die vorherrschende Migration aus schrumpfenden ländlichen Gebieten vor allem durch die Abwanderung junger Menschen geprägt. Zwar ziehen auch ältere Menschen aus infrastrukturellen Gründen (medizinische Versorgung etc.) in die Kernstädte zurück, doch das Ausmaß dieser Wanderungsbewegung ist nach Aussagen des Instituts „quantitativ nicht relevant“ (S. 13). Der Anteil der Senioren-Bevölkerungsgruppe stieg in den letzten zehn Jahren

in Städten wie Darmstadt, Wiesbaden oder Frankfurt um weniger als zehn Prozent. Die klassischen Wanderungsmuster der Lebenszyklus-Phasen sind weiterhin bestimmend. Der Zuzug in die Kernstädte wird vor allem von Berufseinsteigern und Studenten im Alter von 18 bis 29 Jahren dominiert. Die höchsten Zuwanderungsraten verzeichnen in Hessen Universitätsstädte wie Frankfurt, Darmstadt, Gießen und Marburg. Da die Altersklasse bis 29 Jahren reicht, kann davon ausgegangen werden, dass viele Absolventen nach dem Studium zunächst in diesen Städten verbleiben.

Die Wanderungsbewegung der Familienhaushalte verhält sich gegenläufig. Im Alter von 30 bis 49 verlassen Teile dieser Bevölkerungsgruppe die Stadt und ziehen ins Umland – nicht zuletzt aus finanziellen Gründen (zu teurer Wohnraum). In der Rhein-Main-Region verlieren neben Frankfurt (das die Abwanderung durch das Neubaugebiet am Riedberg noch teilweise aufhalten konnte) und Darmstadt vor allem Wiesbaden und Offenbach Familienhaushalte als Einwohner. Von dieser Abwanderung profitieren Orte des vorderen Taunus sowie entlang der A 5. Offenbach wies zwar 2009 einer der höchsten Zuwanderungsquoten in der Region auf (Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main 2010a: S. 16), aber gleichzeitig zogen mehr Einwohner und Einwohnerinnen weg (2009: Zuzug 10 842, Fortzug 11 514). Für den Zeitraum von 2000–2009 ergibt sich insgesamt für die Stadt ein negativer Wanderungssaldo von 2271 Menschen (Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main 2010b: S. 6). Doch auch für Offenbach scheint sich ein gewisser Trendumbruch anzudeuten. Wie aus dem jüngsten Vierteljahresbericht des Amtes für Statistik hervorgeht, ist die Einwohnerzahl in den letzten Jahren um ca. 3,5 Prozent gewachsen. Zugenommen hat offensichtlich die Zahl der Migranten: Im Frühjahr 2012 betrug deren Anteil an der Offenbacher Wohnbevölkerung 31,8 Prozent (fünf Jahre zuvor 30,2 Prozent). Darüber hinaus haben die Statistiker ermittelt, dass Ende 2011 mehr als 54 Prozent der Gesamtbevölkerung einen migrantischen Hintergrund hat (FAZ, 13.4.2012).

Zur gegenwärtigen sozialräumlichen Entwicklung der Region siehe das Kartenmaterial.

Standortskizze der Region

Im Rhein-Main-Gebiet stellen nicht nur die Kernstädte wichtige Arbeitszentren dar, sondern auch im Umland existiert eine Vielzahl von „starken“ Arbeitsorten. Insgesamt lassen sich vier unterschiedliche Typen von Arbeitsplatzkonzentrationen ausmachen:

- (1) Historische Kernstädte: Frankfurt; Mainz, Darmstadt, Wiesbaden, Hanau und Aschaffenburg.
- (2) Kleinere industrielle Arbeitsorte, die wirtschaftlich weitgehend von der Kernstadt Frankfurt unabhängig sind: So verfügen Rüsselsheim und Oberursel über gewachsene und eigenständige Produktions- und Beschäftigungsstrukturen.
- (3) Traditionelle Arbeitsorte mit urbanem Charakter und neuer ökonomischer Dynamik. Hier lässt sich Bad Homburg anführen.
- (4) „Reine“ Arbeitsorte, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Kernstadtkonomie stehen. Dazu zählen Wachstumszentren wie Eschborn, Kelsterbach, Dreieich oder Neu-Isenburg, die sich in unmittelbarer Nähe zu Frankfurt befinden (Läpple/Soyka 2007: S. 97).

Ausgewählte Arbeitsstandorte in der Region:

Frankfurt

Dass sich die Stadt Frankfurt (700 000 EW) nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem führenden Finanzzentrum in Europa entwickeln würde, war zunächst nicht zwingend. Noch Anfang der 1960er Jahre wiesen Frankfurt, Hamburg und München in etwa die gleiche Anzahl von Beschäftigten in der Finanzindustrie auf. Und auch was den Börsenumsatz anbetraf, galt lange Zeit Düsseldorf als ein gleichwertiger Konkurrent (Schamp 2011: S.58). Aber es gab eine Reihe von Indikatoren, die den Entwicklungspfad zur *Global City* begünstigten. Zunächst profitierte Frankfurt strukturpolitisch von den Folgen der Nachkriegsordnung: So entschieden sich die westlichen Alliierten, die Stadt wegen ihrer zentralen geographischen Lage zum Verwaltungssitz des vereinigten Wirtschaftsgebietes der drei Besatzungszonen zu machen. Mit der Gründung der *Bank deutscher Länder*, der Vorläuferin der späteren

Bundesbank (1948) und der Verlegung der Hauptsitze vieler Berliner Kreditinstitute nach Frankfurt, wurden die Grundlagen für die spätere Entwicklung zu einem internationalen Finanzplatz gelegt. Auch zahlreiche, aus der sowjetischen Besatzungszone und den ehemaligen deutschen Ostgebieten stammende Industrieunternehmen und Handelsorganisationen wanderten nach Frankfurt ab. Im wachsenden Maße siedelten sich hier Unternehmen, Verbände und Institutionen mit Zentralfunktionen an. Darüber hinaus umfasste der historisch gewachsene lokale Branchenmix, nämlich Chemie, Elektrotechnik und Maschinenbau, genau diejenigen industriellen Sektoren, die für den Aufbau der bundesdeutschen Wirtschaft von strategischer Bedeutung waren. Noch 1987 waren rund 130 000 Personen im produzierenden Gewerbe tätig. Schwerpunkte bildeten dabei die chemische Industrie und der Elektronikbereich. Eine spezifische Ausrichtung der Frankfurter Industrieunternehmen ließ sich vor allem im Technologiebereich und bei der Herstellung von Zwischenprodukten feststellen. Kennzeichnend für diese Branche waren der hohe Grad an Verfahrenstechnik-, Präzisions- und Veredelungstätigkeit auf Gebieten wie Mess- und Regeltechnik. Der im Maschinenbau bedeutsame Anlagenbau („Blaupausen“) beförderte sowohl einen hohen Anteil an Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten als auch eine intensive Technologieberatung bei der Implementierung der Anlagen. Der moderne Industriebestand war somit von strategischer Bedeutung, da von ihm wichtige Impulse für die Nachfrage nach hochwertigen Dienstleistungen ausgingen (Ronneberger 1995: S. 55). Jenseits dieser wirtschaftlichen Verflechtungsdynamik gab es in Frankfurt eine starke Wachstumskoalition – bestehend aus Akteuren wie der *Messegesellschaft*, der *Flughafen AG* oder städtisch-privaten Entwicklungsgesellschaften wie der *Frankfurter Aufbau AG* – die auf eine Globalisierung der lokalen Wirtschaftsstrukturen setzten. Konsequenterweise forcierten die städtischen Behörden den Ausbau der Finanz- und Dienstleistungsökonomie. Keine der politischen Parteien hatte ein Problem damit, dass innerstädtische Wohngebiete in Gewerbe- und Büroraum umgewandelt wurden. Die damit verbundenen sozialen und politischen Konflikte in den 1970er Jahren sind hinlänglich bekannt (vgl. Ronneberger / Keil 1995).

In den 1980er Jahren überschritt Frankfurt die Schwelle zur *Global City*. Eine vom Finanzsektor geprägte Dienstleistungsökonomie, international eingebunden durch Börse, Messe und Flughafen, bildete die Basis für die fortschreitende Verflechtung der Metropole in den

Weltmarkt. Die Stadt entwickelte sich von einem nationalen Finanzzentrum zu einem strategischen Knoten in der Global-Ökonomie (vgl. Noller / Ronneberger 1995). Diesen Aufstieg verdankte Frankfurt auch dem ökonomischen Potential der stark exportorientierten bundesdeutschen Wirtschaft und der damaligen Bedeutung der D-Mark als zweitwichtigste Reservewährung der Welt. Gerade unter diesem Aspekt ließen sich seit den 1970er Jahren immer mehr ausländische Banken in Frankfurt nieder und werteten den Standort international beständig auf. Mitte der 1990er Jahre wies die Stadt mit über 420 Kreditinstituten, darunter 270 ausländische Institute, die höchste Bankenkonzentration auf dem europäischen Festland auf. In der Finanzindustrie waren damals rund 70 000 Personen beschäftigt (Ronneberger 1995: S. 54). Neben den Banken siedelten sich in Frankfurt verstärkt Werbeagenturen, Marktforschungsinstitute, Unternehmensberatungsfirmen, Anbieter von Informations- und Kommunikationstechnologien, Versicherungen, Logistikunternehmen, Wirtschaftsverbände, Anwaltspraxen und Kanzleien an. Als aktuelle Beispiele sei hier u.a. auf folgende Unternehmen verwiesen: *Saatchi & Saatchi* (Deutschlandzentrale), *Nestlé* und *Ferretto* (Deutschlandzentrale), *KPMG* (Wirtschaftsprüfung, Europazentrale), *Colt* (Telekommunikationstechnik, Deutschlandzentrale), *DB Regio AG* und *DB Fernverkehr AG* (Hauptzentrale).

Die Internationalisierung des Bankenwesens fand ihre Entsprechung auch an der Börse, die neben Paris, bald als die größte Kontinentaleuropas galt. Mit der Gründung der *Deutschen Börse AG*, die den gemeinsamen privatwirtschaftlichen Rahmen für alle Börsen in der Bundesrepublik und den dazugehörigen Dienstleistungsunternehmen bildete, entstand in Frankfurt auch ein einheitlicher deutscher Markt. Dieser Zusammenschluss wurde durch den Aufbau neuartiger Kommunikations- und Informationssysteme abgestützt (z. B. das bundeseinheitlich integrierte Börsenhandels- und Informationssystem *IBIS*). Technologische Systeme wie computerisierte Börsen oder automatisierte Handelssysteme für Finanzderivate spielen im Konkurrenzkampf der *Global Cities* um führende Positionen auf dem internationalen Finanzmarkt eine wichtige Rolle. Inzwischen gilt Frankfurt auch als wichtiges Drehkreuz in den technischen Netzwerken der Telekommunikation (Glasfasernetz). Seit längerem hat die *German Commercial Internet Exchange* (DE-CIX), einer der größten Internetknoten der Welt, ihren Sitz in der Stadt, ebenso globale Akteure wie *Interxion* oder *Telecity* (Benzing et al. 2010: S. 33).

Nicht zu unterschätzen ist, welche Bedeutung dem Nationalstaat (z. B. als Gesetzgeber) bei der Ausbildung und Expansion von Finanzplätzen zukommt (vgl. Sassen 2006). Kein ökonomischer Sektor ist dermaßen mit staatlichen Regelsetzungen durchzogen wie der Finanzbereich. In den letzten Jahrzehnten haben die jeweiligen Bundesregierungen eine Reihe von (de-regulierenden) Maßnahmen beschlossen, um die globale Wettbewerbsfähigkeit des Finanzplatzes Deutschland – und damit faktisch des Standorts Frankfurts – zu verbessern. Dazu zählen insbesondere die Finanzmarktfördergesetze aus den Jahren 1990, 1994, 1998 und 2002, mit denen sich die Bundesrepublik für ausländische Finanzakteure, insbesondere für angloamerikanische Investmentbanken und Hedgefonds öffnete und zugleich den deutschen Akteuren eine Globalisierung ihrer geschäftlichen Aktivitäten ermöglichte (Schump 2012: S: 60f).

Diese finanzorientierte Ausrichtung beschleunigte den Prozess der Deindustrialisierung, der in Frankfurt schon länger eingesetzt hatte. Am Chemiekonzern Höchst lässt sich exemplarisch nachvollziehen, welche Auswirkungen die sog. *Shareholder*-Logik auf den regionalen Standort haben kann. Vereinfacht gesagt geht es bei *Shareholder* darum, der Profitabilität eine höhere Priorität einzuräumen als dem Unternehmenswachstum. Daraus ergibt sich eine starke Tendenz zum Umbau und zu Restrukturierung von Unternehmensnetzwerken. Die Übernahmen und Fusionen orientieren sich auf jene Leistungsbereiche, in denen eine überdurchschnittliche Verwertungschance erwartet wird. Bis Anfang der 1990er Jahre schien der Chemiekonzern ein typisches Beispiel für ein kapitalmarktgewandtes Unternehmen zu sein. Dies änderte sich aber im Laufe des nächsten Jahrzehnts. Nun galt der Aktienkurs als Richtgröße der Unternehmenspolitik. Betriebsbereiche, die für das Kerngeschäft nicht mehr als notwendig galten, wurden abgestoßen und die Ausschüttungen an die Anteilseigner deutlich erhöht. Die *Hoechst AG* glich einer Großbaustelle: Einerseits wurde der Konzern in mehrere selbständig agierende *business units* aufgeteilt, gleichzeitig konzentrierte man sich immer mehr auf die Geschäftsbereiche Landwirtschaft und Pharmaindustrie (*life science*). Hatte noch zu Beginn der 1990er Jahre die damalige Unternehmensleitung es abgelehnt, strategische Bereiche ins Ausland zu verlagern, so änderte sich dies mit dem Übergang zur *Shareholder-Value*-Strategie. Der Anteil der in Deutschland beschäftigten *Hoechst*-Arbeitnehmer sank nun kontinuierlich. In einem wechselseitig sich verstärkenden Prozess von zuneh-

mender Aktionärsorientierung und Internationalisierung lösten sich die Bindungen zum Standort Frankfurt/Rhein-Main immer mehr auf. 1999 wurde die Chemiesparte abgespalten und als eigenständige Firma namens *Celanese* an die Börse gebracht (vgl. Ronneberger 2004). Zugleich entstand aus der Fusion mit dem französischen Konzern *Rhone-Poulenc* die neue *Sanofi-Aventis*-Gruppe mit Hauptsitz in Paris. Von den vormals 45 000 Beschäftigten blieben ganze 7800 Arbeitsplätze (2012) vor Ort erhalten. Gleichwohl gilt Höchst als der weltweit größte Standort des Unternehmens (FAZ, 11.7.2012). Auch die steigenden Boden- und Immobilienpreise am Finanzstandort Frankfurt sorgten dafür, dass eine Reihe von Industrieunternehmen (*Braun*, *VDO*, *Grundig*) aus der Kernstadt ins Umland abwanderten. Ein herausragendes Beispiel stellt in dieser Hinsicht der Wegzug der traditionsreichen Schreibmaschinenfabrik *Triumph-Adler* dar. Noch zu Beginn der 1980er Jahre schien der Erhalt des Standorts durch einen massiven Stellenabbau gesichert zu sein. Doch dann verlagerte der italienische Mutterkonzern *Olivetti* ein Jahrzehnt später das Unternehmen und verkaufte das Gewerbeareal weiter, da der Grundstückwert der Betriebsimmobilie den Gewinn aus der Produktion überstieg (vgl. Ronneberger / Keil 1995).

Mit dem Zuschlag für Frankfurt als Sitz der europäischen Zentralbank schien die Stadt endgültig ihr Ziel erreicht zu haben, sich in der oberen Etage der *Global City*-Hierarchie zu etablieren. Auch der umfangreiche Ausbau des Flughafens (siehe unten) und die bauliche Aufwertung des Messekomplexes standen für die wachsende internationale Bedeutung Frankfurts. In dieser Phase wurde in Frankfurt sogar darüber diskutiert, ob die Main-Metropole als Finanzplatz mit London gleichziehen könne. Doch in den frühen 2000er Jahren verlor die Frankfurter Finanzindustrie deutlich an Dynamik. In gewisser Weise stellte sich im Nachhinein die Entscheidung der Bundesregierung, die europäische Zentralbank nach Frankfurt zu holen, nicht unbedingt als Stärkung des Standorts heraus. Die erhofften Ansiedlungseffekte weiterer Banken blieben aus. Zudem schwächte der Nicht-Eintritt der Briten in die Euro-Zone den Finanzplatz London keineswegs, eher im Gegenteil: Mit dem Wegfall der nationalen Währungen in Europa kam es zur Konzentration des Euro-Dollar-Yen-Handels in London. Der Devisenhandel erübrigte sich damit weitgehend auf dem Kontinent. Wo Europas wichtigster Finanzplatz lag, dokumentierten die europäischen Finanzminister auch mit ihrer Entscheidung, den künftigen Bankenausschuss der EU in London und nicht in Frankfurt anzusiedeln (vgl. Ronneberger 2004). Zudem

wurde immer wieder kolportiert, dass die *Deutsche Bank* ihren Sitz von Frankfurt nach London verlagern wolle. Später folgte dann die Krise aller örtlichen Finanzinstitute, die mit einem verstärkten Arbeitsplatzabbau verbunden war. Die Beraterfirma *McKinsey* diagnostizierte damals sogar, dass sich der Frankfurter Finanzplatz in Auflösung befindet. Tatsächlich ging die Zahl der in Frankfurt vertretenen Banken deutlich zurück. Vor allem angelsächsische Investmentbanken waren die entscheidenden Akteure bei Fusionen und der Restrukturierung ganzer Branchen. Die wachsende Vorherrschaft im internationalen Finanzgeschäft führte zu einem strategischen Bedeutungsverlust kreditbasierter Finanzsysteme und hierauf ausgerichteter Banken. Dies traf auch auf die deutschen Großbanken zu. Verantwortlich war dafür nicht zuletzt das Modell der sog. Deutschland AG, das jahrzehntelang die hiesige Wirtschaft geprägt hatte. Der „Rheinische Kapitalismus“ beruhte auf einer Selbstregulierung von Produktions- und Finanzunternehmen und ihrer Verbände unter Einschluss der Gewerkschaften. Die deutschen Großbanken betrieben eine aktive Industriepolitik, während der Staat auf die Beschäftigung achtete und die Kreditinstitute immer wieder für politisch gewünschte Finanzierungsvorhaben – wie etwa bei spektakulären Krisenfällen – in die Pflicht nahm. Durch eine starke Verflechtung mit Industrieunternehmen versuchten die Banken eine risikomindernde Wirkung bei der Vergabe von Krediten zu erzielen. Eine Vielzahl spektakulärer Insolvenzen signalisierte jedoch, dass sich die Risiken des Kreditgeschäfts deutlich erhöht hatten. Aus Sicht der Finanzinstitute rechneten sich die industriewirtschaftlichen Engagements immer weniger. Man glaubte deshalb, sich auf lukrativere Felder wie dem Handel mit Derivaten etc. umorientieren zu müssen. Gerade die *Deutsche Bank* gab sich große Mühe, durch entsprechende Einkäufe in den USA zum *Global Player* aufzusteigen. Doch von dem Zusammenbruch der *New Economy*-Blase Anfang der 2000er Jahre wurde die deutsche Finanzindustrie besonders getroffen.

Was die empirische Bewertung des Finanz- und Dienstleistungsstandortes Frankfurt verkompliziert ist der Umstand, dass man in dieser Hinsicht die Randgemeinden mit einbeziehen muss. Während sich in der City vor allem Leitungsfunktionen und Aktivitäten verdichten, die auf *face-to-face*-Kontakten basieren, sind viele Bereiche der „Routineleistungen“ in die Peripherie abgewandert. Dieser Dezentralisierungsprozess hat zu Tertiär-Konzentrationen am Randbereich der Metropole (Eschborn, Bürostadt Kaiserlei/Offenbach, Neu-Isenburg,

Dreieich) geführt. Neben der *Europäischen Zentralbank* EZB haben die vier größten Finanzinstitute Deutschlands in Frankfurt ihren Hauptsitz: die *Deutsche Bank*, die *Commerzbank*, die *KfW Bankengruppe* und die *DZ Bank*. Insgesamt sind in dem Frankfurter Finanzkomplex gegenwärtig rund 72 000 Personen beschäftigt. „Mit den direkt im Kredit- und Versicherungsgewerbe Beschäftigten – die einzige in der amtlichen Statistik verfügbare Zahl – macht der Finanzsektor in Frankfurt nur gut 15 Prozent, in der Metropolregion etwa zehn Prozent aller Beschäftigten aus. Andere Sektoren der Realökonomie spielen dagegen eine weit größere Rolle, insbesondere alle Dienstleistungen (außer dem Finanzwesen) wie zum Beispiel der Handel, Logistik und andere unternehmensnahe Dienste (Schamp 2012: S. 47).

Neben den Kräften der Zentrierung gibt es auch „Entkopplungs-Tendenzen“. So hat in den letzten Jahren u.a. die Deutsche Bank ihr Investment-Banking nach London verlagert und viele Finanzaktivitäten wurden im Rahmen einer neuen Arbeitsteilung an kostengünstigere und weniger regulierte Standorte wie Luxemburg, Dublin oder Prag verlagert. (a.a.O.: S. 61). Auch die *Deutsche Börse*, nun im Besitz eines Hedgefonds, ist in die Nachbargemeinde Eschborn abgewandert. Deren Fusionspläne mit der *NEW York Stock Exchange Euronext* sind zwar vorerst gescheitert, aber eine weitere Abkopplung vom ursprünglichen Standort scheint vorprogrammiert. Die jüngste, noch anhaltende Finanzkrise scheint die Frankfurter „City“ bislang halbwegs unbeschadet zu überstehen. Der Büroleerstand ist im letzten Jahr eher zurückgegangen. Doch das „Finanzzentrum steht weiterhin von zwei Seiten unter der Androhung einer Erosion seiner Bedeutung: den anhaltenden Tendenzen zur Konzentration von Finanztransaktionen in London und der neueren Dezentralisierung bestimmter Finanztransaktionen an die regionalen Bankplätze Deutschlands.“ (Schamp 2012: S. 59) Insgesamt boomt gegenwärtig die städtische Ökonomie. Nach einer Schätzung der städtischen Wirtschaftsförderung ist die Zahl der Erwerbstätigen auf 627 000 (2011) gestiegen. Zum Vergleich: 1995: 549 000; 2005: 588 000 (FAZ, 30.4.2012).

Flughafenökonomie

Eine Schlüsselbranche für die fortschreitende Verflechtung Frankfurts in den Weltmarkt stellt der Bereich Nachrichten und Verkehr dar. Insbesondere der Flughafen hat sich zum eigentlichen „ökonomischen Herz“ der Region entwickelt. Mit mehr als 70 000 Beschäftigten (1995:

50 000) weist er die höchste Arbeitsplatzkonzentration in der BRD auf. Hinzu kommen noch viele Arbeitsplätze im Umland, die direkt oder indirekt von dem internationalen Drehkreuz abhängen. Mit der starken Zunahme des globalen Luftverkehrs haben sich in den letzten Jahrzehnten auch die Logistik- und Kooperationsstrukturen der Fluggesellschaften geändert. Ein funktionierendes Fernstreckennetz, das auch wirtschaftlich rentabel sein soll, erfordert ein effizientes Zubringernetz. Die großen Fluggesellschaften bündeln deshalb an ihren Hauptbasen die Verkehrsströme, deren Konzentration auf wenige Drehscheiben (*hubs*) und von dort ausgehende Zubringerverbindungen (*spokes*) am effizientesten ist und zugleich vielfältige Umsteigeverbindungen für die Passagiere ermöglicht. An solchen zentralen Drehkreuzen lassen sich zudem die aufwendigen Infrastrukturleistungen für die Fluggesellschaften relativ kostengünstig durchführen.

Hinsichtlich des jährlichen Fluggastaufkommens rangierte der Frankfurter Flughafen 2011 mit 56,4 Mio. Passagieren in Europa hinter London Heathrow (69,4 Mio.) und Paris Charles-de-Gaulle (61,0 Mio.) an dritter Stelle (SZ, 16./17.6.2012). Zugleich gilt er als das größte europäische Fracht-Drehkreuz (2,2 Mio. Tonnen). Die Attraktivität des Frankfurter Standorts beruht auf der hohen Anzahl der globalen Verbindungen. Ein Umsteigeanteil von mehr als 50 Prozent bildet die Grundlage für das umfassende Linienangebot. Zudem ist das Umfeld des Flughafens zu einem wichtigen Standort für international operierende Unternehmen geworden. Dies gilt für Firmen, die kontinuierlich auf internationale Geschäftsverbindungen angewiesen sind (Tourismus, Logistik, europäische Vertriebs- und Servicezentralen sowie Firmen, die hochwertige Halbfertigwaren herstellen). Der schnelle Transport von Fertigteilen, Instrumenten oder Bauplänen spielt gerade für die exportorientierte Industrie eine wichtige Rolle. Auch wenn ein großer Teil der Luftfracht aus dem Bereich der Konsumgüter kommt, tragen hochwertige Investitionsgüter und globale Ersatz- und Expressdienste zum steigenden Luftfrachtaufkommen bei.

Mit der Inbetriebnahme eines neuen Frachtzentrums, einer weiteren Landebahn und eines Flughafenbahnhofs, der direkt an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen ist, erfüllt die Frankfurter *Airport-City* eine zentrale ökonomische Funktion für die Region. Die damit einhergehenden Konflikte zwischen mächtigen ökonomischen Interessen an einem unbegrenzten Wachstum des Flugaufkommens

und Anwohnern, die ihre Lebensqualität in Frage gestellt sehen, sind hinlänglich dokumentiert. Gewissermaßen spaltet dieser Konflikt die gesamte Region. Offenbach kann man dafür exemplarisch anführen: Viele Anwohner und Anwohnerinnen leiden unter dem wachsendem Fluglärm, doch gleichzeitig arbeiten viele Offenbacher am Flughafen. Der Umweltbelastung steht die Forderung nach gesicherten Arbeitsplätzen gegenüber.

Generell stellt heute die Logistik einen wichtigen Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung dar. Vor allem drei bundesdeutsche Unternehmen bilden hier die Speerspitze unter den weltweiten Anbietern: So hat die *Deutsche Post* in den letzten Jahren eine Reihe von Transport- und Speditionsfirmen aufgekauft und zählt heute zu den Größten in dieser Branche. Ebenso versucht sich die *Deutsche Bahn AG* im Logistik-Bereich als *Global Player* zu positionieren. Dafür steht u.a. der Erwerb der *Stinnes-Gruppe*, zu der auch *Schenker*, einer der größten Speditionsfirmen der Welt gehört. Die *Lufthansa AG* wiederum gilt schon seit längerer Zeit auf internationaler Ebene als eine der größten Lufttransportunternehmen. In dem verschärften globalen Wettbewerb unternimmt Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) große Anstrengungen, den Flughafen Frankfurt als Drehkreuz für den Güter- und Personenverkehr zwischen Nord-Amerika und Asien abzulösen. Im Jahr 2011 ist die Zahl der Passagiere auf den Stadtflughafen *Dubai International* auf mehr als 50 Millionen Passagiere angestiegen, die umgeschlagene Fracht steigerte sich auf 2 Mio. Tonnen. In einem gerade neu gebauten Flughafen könnten in zehn Jahren bis zu 150 Millionen Passagiere sowie 12 Millionen Tonnen Fracht abgewickelt werden. Angesichts solcher Zahlen fühlen sich europäische Flughafenbetreiber zunehmend von Dubai bedroht (FAZ, 14.1.2012).

Aus seiner zentralen Lage innerhalb der verschiedenen Verkehrsnetze erklärt sich auch die Funktion des Rhein-Gebietes als internationaler Distributionsstandort. Die starke Stellung als infrastruktureller Knoten wird durch ein Geflecht von Allianzen und Netzwerken abgestützt, um auf Konkurrenzstandorte Einfluss zu gewinnen (siehe z. B. die Kooperation der *Fraport AG* mit den Flughäfen Amsterdam, Budapest, Athen etc.). Insgesamt hat diese Entwicklung zur Herausbildung einer regionalen Logistik-Landschaft geführt. Die zunehmende Konzentration von Güterverkehrseinrichtungen auf wenige Schwerpunkte verstärkt den Ansiedlungsdruck von Speditionen und Zentrallagern auf das Rhein-

Main-Gebiet, insbesondere in den Randbereichen. Vor allem Firmen aus dem verarbeitenden Bereich verlegen wegen der günstigen Lage ihre Güter- und Verteilzentren in die Region. Solche Aktivitäten stärken zwar einerseits die wirtschaftliche Position des Rhein-Main-Raums, bringen jedoch spezifische Probleme mit sich, die sich etwa in hohem Flächenverbrauch oder stärkerem Verkehrsaufkommen bemerkbar machen.

Wiesbaden

Wiesbaden (279 000 EW) gilt als einer der gehobenen Wohnstandorte der Rhein-Main-Region. Wichtige Bundesbehörden wie das Statistische Bundesamt und das Bundeskriminalamt (BKA) haben hier ihren Sitz. Ebenso befindet sich hier der Hauptsitz der *Nassauischen Sparkasse* mit 2000 Mitarbeitern. Doch vor allem Versicherungen haben sich in der Stadt angesiedelt: Die *R + V Versicherung* (39000 Mitarbeiter, Hauptzentrale) gilt als der größte örtliche Arbeitgeber.

Darmstadt

Dieser Standort (147 000 EW) weist in der Region die höchste High-Tech-Orientierung auf. Hier konzentrieren sich größere und kleinere Softwarehäuser und Ingenieurbüros, die insgesamt alle relevanten informationstechnischen Anwendungsfelder abdecken und sowohl auf internationaler wie regionaler Ebene ihre Dienstleistungen anbieten. Gleichzeitig bildet Darmstadt mit seiner Technischen Hochschule und diversen Forschungseinrichtungen, wie etwa dem Fraunhofer-Institut für Graphische Datenverarbeitung, zentralen Institutionen der europäischen Raumfahrt, dem Forschungszentrum der Telekom und den Entwicklungs- und Forschungsabteilungen weltweit agierender Unternehmen wie Merk (Hauptsitz), Software AG (Hauptsitz), Degussa, Schenk und Wella, das wissensintensive Zentrum der Region. Was den Anteil der Beschäftigten in solchen Bereichen anbetrifft, steht die Stadt im bundesdeutschen Vergleich an erster Stelle (Läpple/Soyka 2007: S. 65). Wie nachhaltig gerade die TU Darmstadt die Ökonomie des Rhein-Main-Raums beflügelt, macht eine Untersuchung der Universität Darmstadt deutlich: Auch nach zehn Jahren sind noch 52 Prozent der TU-Absolventen in Firmen der Region beschäftigt. Offensichtlich trägt die TU nicht unerheblich zur wirtschaftlichen Stabilität des Rhein-Main-Gebietes bei (FAZ, 21.6.2012).

Sulzbach

In der westlich an Frankfurt angrenzenden Gemeinde Sulzbach (8500 EW) wurde 1964 das erste deutsche Einkaufszentrum auf der „grünen Wiese“ eröffnet. Verkehrsgünstig im Vordertaunus gelegen, verfügt das *Main-Taunus-Zentrum* über ein kaufkräftiges Einzugsgebiet. Es gilt noch heute als das größte Einkaufszentrum in der Region. Fast die Hälfte der in Sulzbach arbeitenden Beschäftigten ist im Handel tätig. Darüber hinaus konnte sich die Gemeinde auch als Standort für unternehmensorientierte Dienstleistungen profilieren.

Eschborn

Die direkt nordwestlich an Frankfurt grenzende Stadt Eschborn (21 000 EW) hat mit am stärksten in der Rhein-Main-Region von dem Dienstleistungsboom der letzten Jahrzehnte profitiert. Diese Entwicklung wurde durch die Nähe zur Kernstadt, zum Flughafen, eine effiziente Verkehrserschließung (Autobahnkreuz und ÖPNV) und durch niedrige Gewerbesteuerhebesätze befördert. Mittlerweile sind dort mehrere hundert Firmen ansässig, die teilweise vorher ihren Sitz in der Kernstadt hatten. In Eschborn sind u.a. folgende Unternehmen vertreten: *Vodafone D2*, *Deutsche Bank* (Rechenzentrum), *Deutsche Börse AG* (Hauptsitz), *VR Leasing* (Hauptsitz), *Deutsche Telekom*, *IBM*, *Ernst & Young* (Wirtschaftsprüfung, Steuer- und Unternehmensberatung), *Randstad Deutschland* (Personaldienste, Deutschlandzentrale). Funktional mit der auf dem Frankfurter Stadtgebiet liegenden Bürostadt Niederrad vergleichbar, hat sich Eschborn zu einem Standort für unternehmensberatende und –entscheidende Dienstleistungen entwickelt. Insgesamt fungiert Eschborn als *Back Office*-Bereich der *Global City* Frankfurt. Auch eine Reihe von Behörden und Institutionen wie das *Bundesamt für Wirtschaft und Außenhandelskontrolle*, der *Bundesrechnungshof*, die *Bundesnetzagentur*, das *Rationalisierungs- und Innovationszentrum der Deutschen Wirtschaft* und die *Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit* (GIZ) ist hier ansässig. Mit 30 000 Arbeitsplätzen übertrifft Eschborn selbst noch Frankfurt, was die Relation von Arbeitsplatzdichte und Einwohnerzahl anbetrifft.

Schwalbach

Schwalbach im Taunus (15 000 EW), unmittelbar an der nordwestlichen Stadtgrenze von Frankfurt gelegen, stellte zunächst eine der Umlandgemeinden dar (1958: 4000 EW), die ab den frühen 1960er Jahren durch umfangreiche Siedlungsprojekte viele abwanderungswillige

Einwohner und Einwohnerinnen aus der Kernstadt anlockten. Die neue Wohnstadt *Limes* war für 10 000 Personen konzipiert und galt damals als einer der größten Trabantsiedlungen in der Rhein-Main-Region. Tatsächlich verlor Frankfurt allein in den 1960er Jahren rund 50 000 Einwohner und Einwohnerinnen an das Umland (Heym 1970: S. 26). Inzwischen hat sich der vormals suburbane Wohnvorort zu einem Gewerbe- und Dienstleistungsstandort entwickelt. In den letzten Jahrzehnten siedelten sich dort die Zentralen bedeutender Unternehmen an: Dazu zählen u. a. *Procter & Gamble* (Hauptzentrale für Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie sein Forschungs- und Entwicklungszentrum für Papierprodukte und Getränke) und die Europazentrale von *Samsung* (Bereich Elektronik, Stahl, Metall, Chemie und IT-Bereich).

Oberursel

Die im Hochtaunus gelegene Stadt Oberursel (45 000 EW) zählt zu den wohlhabenden Kommunen in der Region. Seit längerem überwiegt die Zahl der Einpendler (13 000) die der Auspendler (11 000). Größte Arbeitgeber sind gegenwärtig der Versicherungskonzern *Alte Leipziger* (Hauptzentrale), *Rolls-Royce* (Flugzeugturbinen, Deutschlandzentrale), der Tourismus-Konzern *Thomas Cook* (Deutschlandzentrale), die Autovermietung *AVIS* (Deutschlandzentrale) und die *Mazda Motor Corporation* (europäisches Forschungs- und Entwicklungszentrum). Darüber hinaus prägen Unternehmen wie *Dimension Delta*, *Weppler Filter*, *Barth Galvanik GmbH* und *Outotec GmbH* die wirtschaftliche Struktur der Stadt.

Bad Homburg

Auch die am nordwestlichen Rand von Frankfurt angrenzende Kurstadt Bad Homburg (52 000 EW) zählt zu den starken Arbeitsorten in der Region, die einen hohen Einpendlerüberschuss aufweist. Die ökonomische Struktur der Stadt zeichnet sich durch eine gewachsene Mischung aus. Ein wichtiges Standbein stellt der historisch gewachsene Kurbetrieb dar. Aus dieser Tradition haben sich hochwertige Dienstleistungsunternehmen aus den Bereichen Medizintechnik, Chemie, Pharmazie und Krankenhausmanagement entwickelt. Bad Homburg zählt damit zu jenen Arbeitsorten in der Region, die über eine eigenständige ökonomische Basis verfügen (Läpple / Soyka 2007: S. 101). In der Stadt haben u.a. folgende Unternehmen ihren Sitz: die *Basler Securitas Versicherungsgesellschaft* (Deutschlandzentrale), der weltweit größte Reifenhersteller *Bridgestone* (Deutschlandzentrale), die *Deutsche Leasing AG*

(Hauptsitz) und die im Medizinbereich tätigen Unternehmen *Fresenius SE & Co. KG* (Hauptsitz) und *MEDA Pharma GmbH & Co* (Deutschlandzentrale).

Karben

Die Stadt Karben (22 000 EW), nordöstlich von Frankfurt im Wetterau-Kreis gelegen, stellt – gegen den vorherrschenden Trend – ein Wachstumszentrum dar, das vor allem auf dem produzierenden Gewerbe basiert. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts war mit der Main-Weser-Bahn ein schneller Anschluss nach Frankfurt und Friedberg sichergestellt. Später kam noch die Bundesstraße 3 hinzu. In den 1970er Jahren wurde die Stadt aufgrund ihrer Nähe zu verschiedenen Verkehrsachsen als Siedlungsschwerpunkt mit einer großzügigen Widmung von Wohn- und Gewerbeflächen ausgewiesen. Der Ausbau der Verkehrswege trug auch dazu bei, dass Karben sich zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort entwickelte. Von den dort arbeiteten Beschäftigten sind mehr als die Hälfte im produzierenden Gewerbe tätig. Der Büromöbelhersteller *König + Neurath* (Hauptsitz) und der Autozulieferer *Mannesmann VDO* (heute in Besitz von *Continental*) gelten als die größten lokalen Arbeitgeber. Bei der Ansiedlung von *VDO* zu Beginn der 1990er Jahre handelte es sich um eine der größten Verlagerungen eines produzierenden Unternehmens aus der Kernstadt Frankfurt in das Umland. Die Strategie der örtlichen Kommunalpolitik besteht weiterhin darin, durch die Ausweisung neuer Gewerbegebiete vor allem Firmen aus Frankfurt anzulocken.

Kelsterbach

Die vormals industriell geprägte Gemeinde Kelsterbach (13 500 EW), südwestlich direkt an Frankfurt angrenzend, hat in den letzten Jahrzehnten einen tiefgreifenden Strukturwandel zu einem Dienstleistungsstandort (Verkehr und Nachrichtenübermittlung) erlebt. Zwischen den 1980er und 1990er Jahren erzielte Kelsterbach einen der höchsten relativen Beschäftigungszuwächse in der Region (Bördlein 2001: S. 181). Die unmittelbare Nähe zum Flughafen und die günstige Verkehrslage haben dazu geführt, dass sich die Gemeinde zur Verkehrsdrehscheibe der Region entwickelt hat. Zahlreiche Logistik- und Luftfrachtunternehmen haben sich hier angesiedelt. Dazu zählen u. a.: *Lufthansa System AG* (Hauptsitz), *Schenker Deutschland AG* (Hauptsitz in Frankfurt), *Hellmann Worldwide Logistics*, *Nippon Express* (Deutschlandzentrale) und *FedEx*.

Neu-Isenburg

Die Vorzüge der direkt südlich an Frankfurt grenzenden Stadt Neu-Isenburg (36 000 EW) liegen in der unmittelbaren Nähe zur Kernstadt und zum Flughafen. Neben der Konzentration von vielen Hotels (2008: 324 000 Übernachtungen) haben sich hier vor allem Unternehmen niedergelassen, die der Flughafenlogistik zuzuordnen sind: So die *ARA-MARK Holding GmbH & Co KG* (Hauptsitz, Verpflegung und Catering), die *Lorenz Snack-World GmbH* (Hauptsitz), die *Lufthansa Service GmbH* (Hauptsitz) und die *Pepsi-Cola GmbH* (Deutschlandzentrale). Diese Konzentration hat auch historische Gründe: Vormalig waren in Neu-Isenburg Fleischfabriken ansässig, die u.a. die Original Frankfurter Würstchen herstellten. Einige der dort ansässigen Unternehmen wie die *Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH*, die Hotelluxusgruppe *Kempinski Frankfurt AG* und die *Jeppesen GmbH* (u. a. Flugnavigation) lassen sich der Flughafenlogistik zuordnen.

Langen

Die südlich von Frankfurt gelegene Stadt Langen (36 000 EW) hat einen erheblichen Strukturwandel erlebt. Betrug der Anteil des produzierenden Gewerbes 1980 noch über 50 Prozent, so sank er bis Ende der 1990er Jahre auf unter 20 Prozent (Bördlein 2001: S. 183). In dem letzten Jahrzehnt haben sich hier über 100 Unternehmen aus dem IT-Bereich angesiedelt. Die Flughafennähe hat nicht nur zur Ansiedlung von Logistik- und Verkehrsunternehmen geführt (z. B. das Postzentrum der Posttochter *DHL* und der *Deutschen Flugsicherung GmbH* (Hauptsitz), sondern auch zu einer Konzentration von Behörden wie der *Bundesaufsicht für Flugsicherung*, dem *Amt für Flugsicherung* der Bundeswehr sowie die *Flugsicherungsakademie*.

Dreieich

Ursprünglich handelte es sich hier um einen Standort der Textilindustrie. Doch in den letzten Jahrzehnten haben sich in dem südlich von Frankfurt gelegenen Dreieich (41 000 EW) viele IT-Unternehmen angesiedelt: Darunter zählen u.a. *Hitachi Data Systems* (Deutschlandzentrale), *Dacom Network AG* (Hauptsitz) und *Compuware* (Deutschlandzentrale). Gleichzeitig bildet Dreieich einen wichtigen Standort für den Handel (*Obi*, *Real* etc.)

Rüsselsheim

Die südwestlich von Frankfurt gelegene Stadt Rüsselsheim (61 000 EW) gilt als traditioneller Standort der Automobilindustrie. In dem vormalig großherzoglich-hessischen Rüsselsheim gründete der Schlosser Adam Opel (1837–1895) 1862 eine Fabrik für Nähmaschinen, die ab 1886 Fahrräder und seit 1898 Automobile herstellte (Kroll 2010: S. 55). Bei Opel Rüsselsheim kam schon in den 1920er Jahren die fordistische Produktionsweise zum Einsatz, basierend auf den Erfahrungen in der Serienproduktion von Nähmaschinen und Fahrrädern. 1929 kaufte *General Motors* das Opel-Werk auf, das damals als die modernste deutsche Automobilfabrik galt. 1979 erreichte *Opel Rüsselsheim* einen Rekordbeschäftigungsstand von 43 000 SV-Beschäftigten (bei insgesamt 50 000 Arbeitsplätzen in der Stadt). In dieser Zeit hatte Rüsselsheim mit 63 000 Einwohnern auch seinen demographischen Höchststand (Dressler 1989: S. 35ff.). Mit der Verlagerung der europäischen *GM*-Zentrale von Rüsselsheim nach Zürich, veränderten sich auch die Produktionsstrukturen im Stammwerk. Während wichtige Investitions- und Steuerungsentscheidungen sich nun in der Schweiz konzentrierten, wurde Rüsselsheim zum Forschungs- und Entwicklungszentrum ausgebaut. Abgesehen vom nordamerikanischen Markt war damit dieser Standort für die weltweite Entwicklung des Autokonzerns verantwortlich. Der EDV-Bereich des Rüsselsheimer Werks wurde komplett ausgelagert und der *GM*-Tochter *EDS* übertragen, die ihren Sitz in Rüsselsheim hat (2008 von der Firma *Hewlett-Packard* aufgekauft). Als Resultat der *Global-Sourcing*-Strategie gingen in den letzten Jahrzehnten tausende von Arbeitsplätzen verloren. Gegenwärtig gibt es noch 13 800 *Opel*-Beschäftigte (davon 7000 im Bereich Entwicklung und Design).

Im Bereich der Verkehrs- und Transporttechnik stellt Rüsselsheim bislang noch das industriell-entwicklungstechnische Zentrum der Rhein-Main-Region dar. Doch mit der aktuellen Strukturkrise des Automobilkonzerns zeichnen sich abermals tiefgreifende Veränderungen ab. Möglicherweise soll in Zukunft das Modell *Zafira* nicht mehr in Rüsselsheim, sondern beim französischen *GM*-Partner *PSA* (*Peugeot/Citroen*) entwickelt werden – mit schwerwiegenden Folgen für Rüsselsheim (FAZ, 14.6.2012). Während inzwischen das *Opel*-Werk als Gewerbesteuerzahler für Rüsselsheim keine herausragende Rolle mehr spielt, entwickelte sich ab den 1980er Jahren die *FAG* (später *Fraport AG*) zu einer wichtigen Einnahmequelle für die Stadt, da die Startbahn

West zu Teilen durch die Rüsselsheimer Gemarkung verläuft. Zudem arbeiten viele Einwohner und Einwohnerinnen der ehemaligen „industriellen Paradestadt“ am Frankfurter Flughafen.

Hanau

Die Stadt Hanau (90 000 EW) stellt vor allem einen Standort für Materialforschungen und Werkstofftechnologie (*Material Valley*) dar. Weltmarktführende Unternehmen wie *Evonik Degussa* und *Heraeus* (Hauptsitz, Technologiekonzern im Bereich Medizintechnik, Edel- und Sondermetalle) sind hier vertreten. Bis zur Schließung des Brennelementewerks *Nukem* galt Hanau auch als wichtiges Zentrum der Nuklearindustrie.

Offenbach

Die östlich gelegene, direkt an Frankfurt grenzende Stadt Offenbach (122 000 EW) fungierte lange Zeit als Standort für so unterschiedliche Produktionsbereiche wie Textil- und Lederverarbeitung, Druckgewerbe, Chemie- und Metallindustrie. Insgesamt hatte die Kommune am stärksten in der Rhein-Main-Region unter dem anhaltenden De-Industrialisierungsprozess zu leiden. Bereits ab den späten 1960er Jahre verzeichnete Offenbach eine Erosion seiner Kernbranchen. Billigimporte aus dem Ausland und die Abwanderung vieler Unternehmen nach Asien, führten zum Verschwinden der Leder- und Maschinenbranche. Symbolisch steht dafür die 1856 gegründete *Gold-Pfeil AG*, die als einstiger Branchenführer im Jahr 2002 die Lederwarenherstellung in Offenbach aufgab und ihre Produktion nach China und Tschechien verlegte (Ruppel 2003: S. 100). Dem Niedergang der klassischen Industrien stand in den letzten Jahrzehnten eine zunehmende Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen aus dem Finanz- und Automobilbereich gegenüber. Die vormalige „Landesfabrikstadt“ versuchte in die Rolle eines Dienstleistungszentrums zu schlüpfen. Insbesondere am westlich gelegenen Stadtteil Kaiserlei siedelten sich nach dem S-Bahn-Anschluss Offenbachs (1995) an den regionalen Verkehrsverbund Banken, Versicherungen und Unternehmensberatungen an, darunter die *BHF-Bank* (Technisches Zentrum). In Offenbach befinden sich die *Deltic International Courier GmbH* (internationales Logistik- und Speditionsunternehmen), die *APL Logistics* sowie die Europazentrale des koreanischen Automobilherstellers *Hyundai Motor Company* (ab 2013 auch die Deutschlandzentrale) und die Europazentrale des koreanischen Reifenherstellers *Kumho*. Zudem sind hier die Europazentrale

der japanischen Reifenmarke *Falken* und die Deutschlandzentrale sowie die Entwicklungs- und Designabteilung des Automobilherstellers *Honda* ansässig. Die Stadt ist somit Teil des sog. *Automotive-Cluster Rhein-Main*. Zudem hat Offenbach innerhalb der Region Rhein-Main nach Mainz den höchsten Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Kultur- und Kreativwirtschaft (Regionalverband FrankfurtRheinMain 2011: S. 5) und weist zudem ein starkes Profil als Designstadt auf. Gründe dafür dürften außer historischen (Lithographische Anstalten etc.) die Existenz der HfG und die zentrale Lage im Rhein-Mein-Gebiet angegeben (vgl. Sailer et al. 2007).

Obwohl die Offenbacher Administration große Anstrengungen unternommen hat, die Stadt zu einem Dienstleistungsstandort auszubauen, ist die Stadt noch immer stark von ihrer industriellen Vergangenheit geprägt. Aktuell steht dafür auch die Insolvenz der *Manroland AG*, deren Offenbacher Stammsitz auf das Jahr 1871 zurückreicht, und die vormals zu den weltweit führenden Herstellern von Druckmaschinen zählte. Müsste das Unternehmen endgültig schließen, wäre dies ein weiterer Indikator für die Schrumpfung des industriellen Kerns der Stadt. Hinzu kommt noch, dass *Honda* seine Deutschlandzentrale nach Frankfurt verlegen wird. Aus Sicht der örtlichen Industrie- und Handelskammer ist es schon „fünf nach zwölf für Offenbach“ (FAZ, 28.7.2012).

Die Rolle Offenbachs in der Region

Offenbach ist zwar eng in die wirtschaftlichen Verflechtungen der Region eingebunden (siehe Pendlerbewegungen, Auto-Cluster), aber der Stadt gelingt es weiterhin nicht, den fortschreitenden De-Industrialisierungsprozess hinreichend durch die Ansiedlung hochwertiger Dienstleistungsökonomien zu kompensieren. Ein Faktor spielt dabei möglicherweise die soziale Zusammensetzung der lokalen Bevölkerung, die dem angestrebten Strukturwandel eher im Wege zu stehen scheint. Aufgrund der im Verhältnis zu Frankfurt günstigeren Mietverhältnisse, nicht zuletzt bedingt durch schlechte Imagewerte und widrige Umweltverhältnisse (Fluglärm), ziehen eher Migranten, Geringverdienende, Sozialtransferempfänger, Studenten und Künstler nach Offenbach. Gleichzeitig verlassen Familienhaushalte, die sich den Umzug leisten können, die Stadt. Bestimmte Stadträume von Offenbach dienen offensichtlich als Auffangcontainer für subalterne Gruppen, die als städtisches „Service-Proletariat“ jedoch zum strukturellen

Bestandteil der Zitadellenökonomie gehören.

Regionale Pendlerverflechtungen

Häufig wird die Vermutung geäußert, dass der Suburbanisierungsprozess und die Randwanderung der Arbeitsplätze zu einer Regionalisierung von Lebensweisen geführt habe – also die tangentialen Beziehungen in den Metropolregionen zunehmen. Die Stadtplanerin Andrea Soyka kommt jedoch in ihrer Analyse über die Pendlerverflechtungen in der Rhein-Main-Region zu einem gegenteiligen Schluss: Die Masse der Berufspendler in Rhein-Main legt nur kurze Distanzen zum Arbeitsort zurück und pendelt nicht über die gesamte Region hinweg. Die Arbeitsorte mit den höchsten Einpendlerzahlen pro Einpendler stellen demnach die historischen Zentren Mainz, Frankfurt, Aschaffenburg und Darmstadt dar. Daneben sind Rüsselsheim sowie Kelsterbach und Eschborn aufzuführen. Als ebenso bedeutend gelten in dieser Hinsicht traditionelle Arbeitszentren wie Hanau, Wiesbaden oder Bad Homburg. Aber auch die kleinen, direkt an Frankfurt angrenzenden Kommunen Schwalbach, Sulzbach und Neu-Isenburg werden von weitaus mehr Beschäftigten aufgesucht, als aus diesen Orten Personen auspendeln. Bei der räumlichen Verteilung fällt auf, dass sich die bedeutsamen Arbeitsorte an den Korridoren der Verkehrsnetze aufreihen. Die Beschäftigung verdichtet sich insbesondere in den Erweiterungsbereichen der Kernstädte und hier vor allem an den zu Frankfurt angrenzenden Kommunen. In der Regel dominieren kurze Pendeldistanzen. Nur nach Frankfurt wird aus größeren Entfernungen eingependelt. Ein starker Beschäftigungsaustausch zwischen den Kernstädten ist lediglich bei direkt angrenzenden Städten auffallend: Wiesbaden/Mainz sowie Frankfurt/Offenbach haben sehr ausgeprägte Pendlerbeziehungen. Zwischen Darmstadt und Frankfurt bzw. Mainz und Frankfurt gibt es hingegen weniger starke Bezüge. Insofern kann man von einem Ost-West- und Nord-Süd-Gefälle zwischen den Kernstädten sprechen. Es dominiert ein hierarchisches Zentrensystem, das sich durch Einzelkerne mit einem räumlich sehr begrenzten Einzugsbereich auszeichnet (Soyka 2012: S. 133–140).

Natürlich hängen die Pendlerströme auch von dem jeweiligen Konjunkturverlauf ab. Im Fall von Frankfurt betrug die Einpendlerzahl 2001 ca. 317 000. Dann ging sie 2004 auf fast 300 000 zurück, um bis 2009 auf 324 000 anzusteigen. Gleichzeitig wuchs in diesem Zeitraum die

Zahl der Auspendler fast ohne Einbrüche von 57 000 (2000) auf 66 000 (2009) (FAZ, 21.3.2012).

Die von Soyka ermittelten regionalen Verflechtungsströme werden auch von dem *Prognos*-Gutachten (2010), im Auftrag der IHK bestätigt: Im Kernraum gehören Frankfurt (257 800), Darmstadt (38 100), Mainz (32 500) und Wiesbaden (31 700) zu den Städten mit den höchsten Einpendlerüberschüssen. Neben den vier Oberzentren haben die Städte Eschborn (22 000) und Hanau (12 200) die höchsten absoluten Einpendlerüberschüsse.

Das herausragende Arbeitsmarktzentrum im Verflechtungsraum Rhein-Main bildet Frankfurt. Im Vergleich mit anderen Metropolen (Hamburg, München, Düsseldorf, Stuttgart) weist die Stadt mit 620 000 Erwerbstätigen und 490 000 SV-Beschäftigten die höchste Arbeitsplatzdichte auf. In Frankfurt kommen auf 100 Einwohner 92 Erwerbstätige bzw. 73 SV-Beschäftigte. Die *Global City* zeichnet sich durch das höchste Pendelaufkommen in den Metropolregionen aus und wird von einer überdurchschnittlichen Pendlerverflechtungsintensität mit seinem Umland geprägt.

Offenbach zählt zu den Städten, die sowohl absolut wie relativ einen der höchsten Pendlerströme nach Frankfurt produziert. Mehr als jeder dritte Beschäftigte (14 000 Personen) mit Wohnort Offenbach ist in Frankfurt beschäftigt. Umgekehrt pendeln 4 450 Frankfurter und Frankfurterinnen in die Nachbarstadt. Absolut sind neben Offenbach die Einpendlerströme nach Frankfurt aus Wiesbaden (10 100), Mainz (6600) sowie Darmstadt (5700) hervorzuheben. Die einzige Gemeinde, zu der Frankfurt einen negativen Pendlersaldo besitzt ist Eschborn. Während von dort 3100 Beschäftigte nach Frankfurt pendeln, arbeiten 6300 Frankfurter und Frankfurterinnen in Eschborn (vgl. *Prognos* 2010).

Resümee

Die Metropolregion Rhein-Main fungiert vor allem als europäischer Verkehrs-, Logistik-, Handels- und Dienstleistungsknoten. Die Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens hat eine internationale Bedeutung. Darüber hinaus sind seine wirtschaftlichen Effekte auf die regionale Wirtschaft und die damit einhergehenden Beschäftigungseffekte

enorm. Zwar existieren heute noch bedeutende Industrieunternehmen im Automobil-, Chemie- und Pharmabereich, allerdings spielen sie für die wirtschaftliche Dynamik der Region nur noch eine ergänzende Funktion. Der Komplex der Finanzindustrie ist hingegen, obwohl die Anzahl der dort direkt Beschäftigten eher bescheiden ausfällt, von strategischer Bedeutung („Flagschiff“-Funktion).

Der Rhein-Main-Raum gilt einheimischen wie ausländischen Unternehmen als zentrales Eingangstor für deutsche und europäische Märkte. Dass der Dienstleistungssektor in der Rhein-Main-Region über kurz oder lang ein ähnliches Schicksal wie die Montanindustrie im Ruhrgebiet erleiden könnte, gilt aufgrund der polyzentrischen und diversifizierten Wirtschaftsstruktur als eher unwahrscheinlich. Gleichwohl haben sich in der Region trotz des anhaltenden wirtschaftlichen Booms sozialräumliche Fragmentierungsprozesse nicht wesentlich abgeschwächt.

Literatur:

- Bauer, Thomas (1994): Wahl und Krönung. In: Lothar Gall (Hg.): FFM 1200. Traditionen und Perspektiven einer Stadt. Sigmaringen, S. 153–184
- Benzing, Corinne et al. (2010): Gesichter der Stadt und der Region. In: Gemeinnützige Herti-Stiftung (Hg.): Hertie-Studie Frankfurt/Rhein-Main. Frankfurt am Main, S. 21–58
- dies. (2001): Region Rhein-Main: Region ohne Grenzen? In: Klaus Brake/Jens Dangschat/Günter Herfert (Hg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 175–186
- Dressler, Achim (1989): Rüsselsheim. Eine industrielle Paradenstadt wird zum Hinterhof. In: Kommune, Nr. 3, S. 35–39
- Heym, Heinrich (1970): Schwalbach. Die Stadt am Taunus. Frankfurt am Main
- Institut Wohnen und Umwelt GmbH (2012): Regionaler Konjunkturbericht 2012. Südhessischer Wohnungsmarkt. Darmstadt
- Kroll, Frank-Lothar (2010): Geschichte Hessens. München (Erstveröffentlichung 2006)
- Läßle, Dieter/Soyka, Andrea (2007): Stadt – Zwischenstadt – Stadtregion. Raumwirtschaftliche Transformationen in der Stadtregion Frankfurt/Rhein-Main. Wuppertal
- Noller, Peter/Ronneberger, Klaus (1995): Die neue Dienstleistungsstadt. Berufsmilieus in Frankfurt am Main. Frankfurt/New York
- Planungsverband Ballungsraum Rhein-Main (2010a): Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Regionales Monitoring 2010 – Daten und Fakten. Frankfurt am Main
- Planungsverband Ballungsraum Rhein-Main (2010b): Metropolregion Frankfurt/Rhein Main. Regionales Monitoring 2010 – Daten und Fakten. Frankfurt am Main
- Prognos AG (2010): Endbericht Metropolregion FrankfurtRheinMain. Internet: Zugriff am 21.6.2012
- Rebenisch, Dieter (1991): Frankfurt am Main in der Weimarer Republik und im Dritten Reich. In: Frankfurter Historische Kommission (Hg.): Frankfurt am Main. Die Geschichte der Stadt in neuen Beiträgen. Sigmaringen, S. 422–519
- Regionalverband FrankfurtRheinMain (2011): Branchenreport Kultur- und Kreativwirtschaft FrankfurtRheinMain. Frankfurt am Main
- Rehbein, Karl (1952): Hanau. Stadt der Gold- und Silberschmiede. In: Georg August Zinn (Hg.): Hessen. Kultur und Wirtschaft. Wiesbaden, S. 104
- Ronneberger, Klaus/Keil, Roger (1995): Außer Atem – Frankfurt nach der Postmoderne. In: Hansruedi Hitz et al. (Hg.): Capitales Fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich. Zürich, S. 284–353
- Ronneberger, Klaus (1995): Von High-Tech-Regionen lernen? In: IfS Frankfurt a. M./INIFES Stadtbergen/ISF München/SOFI Göttingen (Hg.): Jahrbuch Sozialwissenschaftliche Technikberichterstattung. Schwerpunkt: Technik und Region. Berlin, S. 19–78
- ders. (2004): Frankfurt hat den Blues. In: *derivé*, Heft 16, S. 5–10
- Ruppel, Hans Georg (2003): Geschichte der Stadt Offenbach. Gudensberg-Gleichen
- Sassen, Saskia (2006): Das Paradox des Nationalen. Territorium, Autorität und Rechte im globalen Zeitalter. Frankfurt am Main
- Schamp, Eike W. (2011): Europas jüngstes Finanzzentrum. Der Aufstieg Frankfurts zur europäischen Finanz-Metropole. In: Walter Matznetter/Robert Musil (Hg.): Europa: Metropolen im Wandel. Wien, S. 53–66
- ders. (2012): Die Finanzkrise und ihre Folgen für Rhein-Main. In: Jochen Monstadt/Karsten Zimmermann/Tobias Robischon/Barbara Schöning (Hg.): Die diskutierte Region. Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main. Frankfurt/New York, S. 43–61
- Sailer, Ulrike et al. (2007): Kreativwirtschaft in Offenbach. Gutachten

im Auftrag der Stadt Offenbach

- Soyka, Andrea (2012): Arbeiten in der Zwischenstadt: Raumwirtschaftliche Strukturen und Pendlerverflechtungen in Rhein-Main. In: Jochen Monstadt et al. (Hg.): Die diskutierte Region. Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main. Frankfurt / New York, S.123–153
- Walter, Alwin (1952): Praktische Mathematik in Darmstadt. In: Georg August Zinn (Hg.): Hessen. Kultur und Wirtschaft. Wiesbaden, S. S. 123–124
- Wolf, Klaus (1996): Siedlungsentwicklung der Region Rhein-Main. In: Alfons Schmid / Klaus Wolf (Hg.): Rhein-Main 2000. Perspektiven einer regionalen Raumordnungs- und Strukturpolitik. Frankfurt am Main, S. 32–49
- Wolf, Klaus; Langhagen-Rohrbach, Christian (2002): Der Großraum Frankfurt Rhein-Main - eine Metropolregion mit Zukunft? In: Geowissenschaften in Frankfurt, S. 41–56
- Zwilling, Jutta: Vorposten der Demokratie (1994). In: Lothar Gall (Hg.): FFM 1200. Traditionen und Perspektiven einer Stadt. Sigmaringen, S. 279–314

METROPOLREGION RHEIN-MAIN ÜBERSICHT UND THESEN

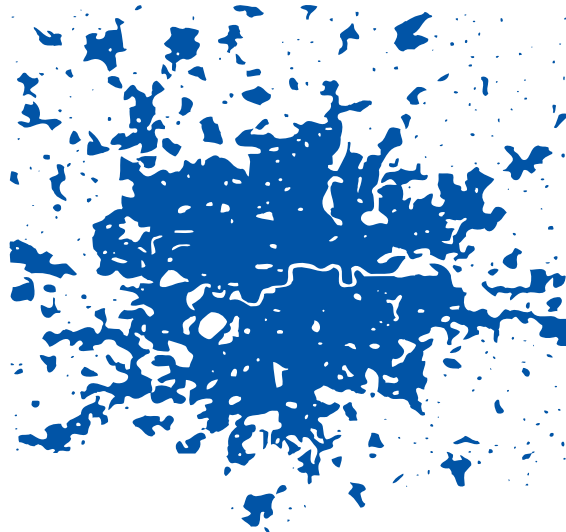
Recherche: Klaus Ronneberger

Konzept: Kai Vöckler

Gestaltung: Lukas Wagner

Die Rhein-Main-Region ist Teil des globalen Metropolensystems. Die zentralen ökonomischen und technologischen Funktionen sind über die gesamte Region verstreut, die selbst als Zentrum strukturiert ist. Herzstück ist der Flughafen. Die Metropolregion Rhein-Main ist aber auch durch sozialräumliche Disparitäten geprägt: neben Headquarter-Ökonomien finden sich Armutsnischen, leistungsstarke Dienstleistungsräume treffen auf niedergehende Industriestandorte. Trotz wirtschaftlicher Prosperität besteht eine soziale Fragmentierung.

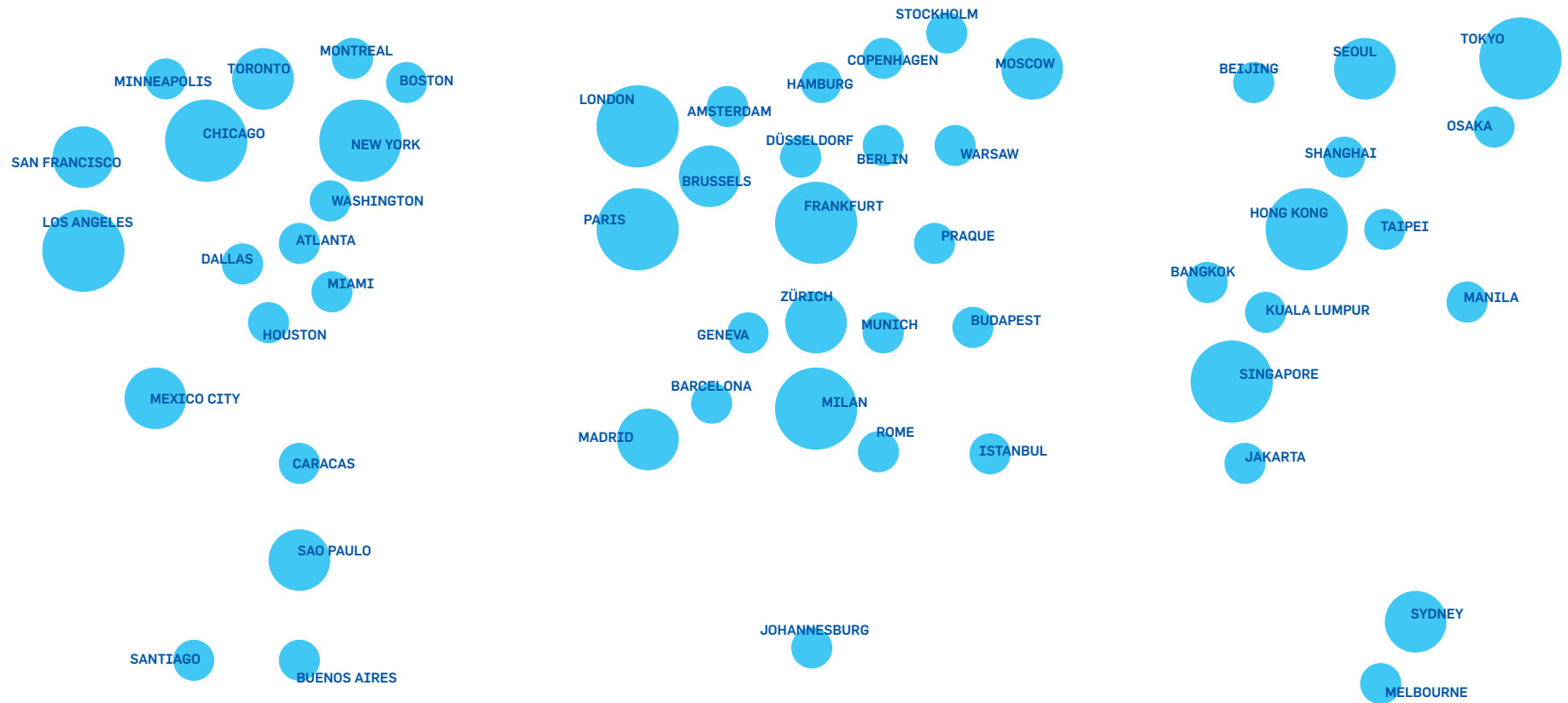
RHEIN-MAIN, GREATER LONDON, ILE DE FRANCE



Quellen:

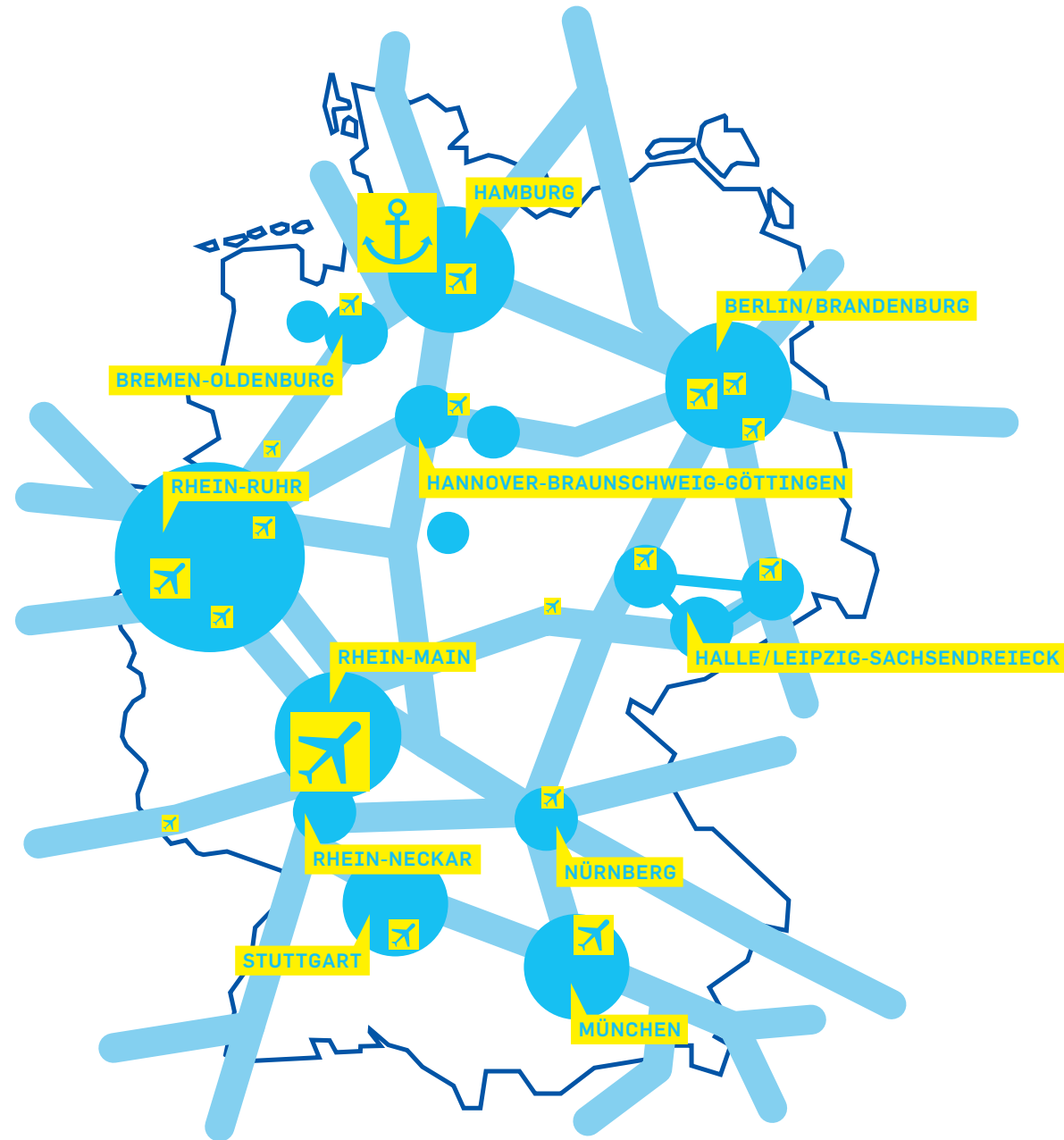
- Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, in: Andreas Junge (Hg.): Geowissenschaften in Frankfurt. Stuttgart 2002
- Faust et al. Der Regionalpark RheinMain 2001, S. 29

GLOBAL CITIES



Quelle: GaWC (Globalization and World Cities Research Network) 2002

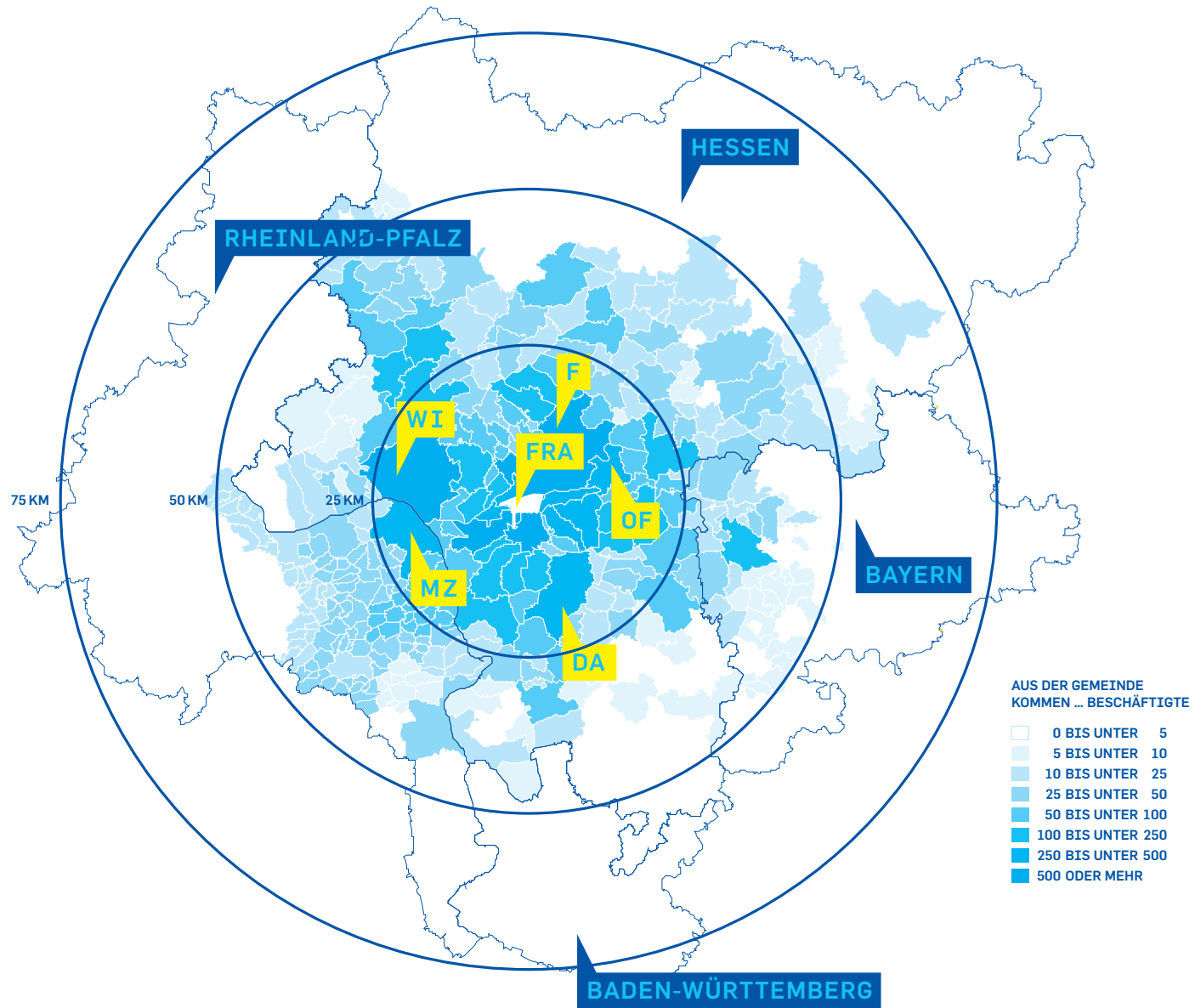
DEUTSCHES METROPOLENSYSTEM



ZENTRALRAUM RHEIN-MAIN-REGION

Der Flughafen ist mit derzeit mehr als 70.000 Beschäftigten der größte Arbeitgeber der Region und das zentrale europäische Luftfrachtdrehkreuz.

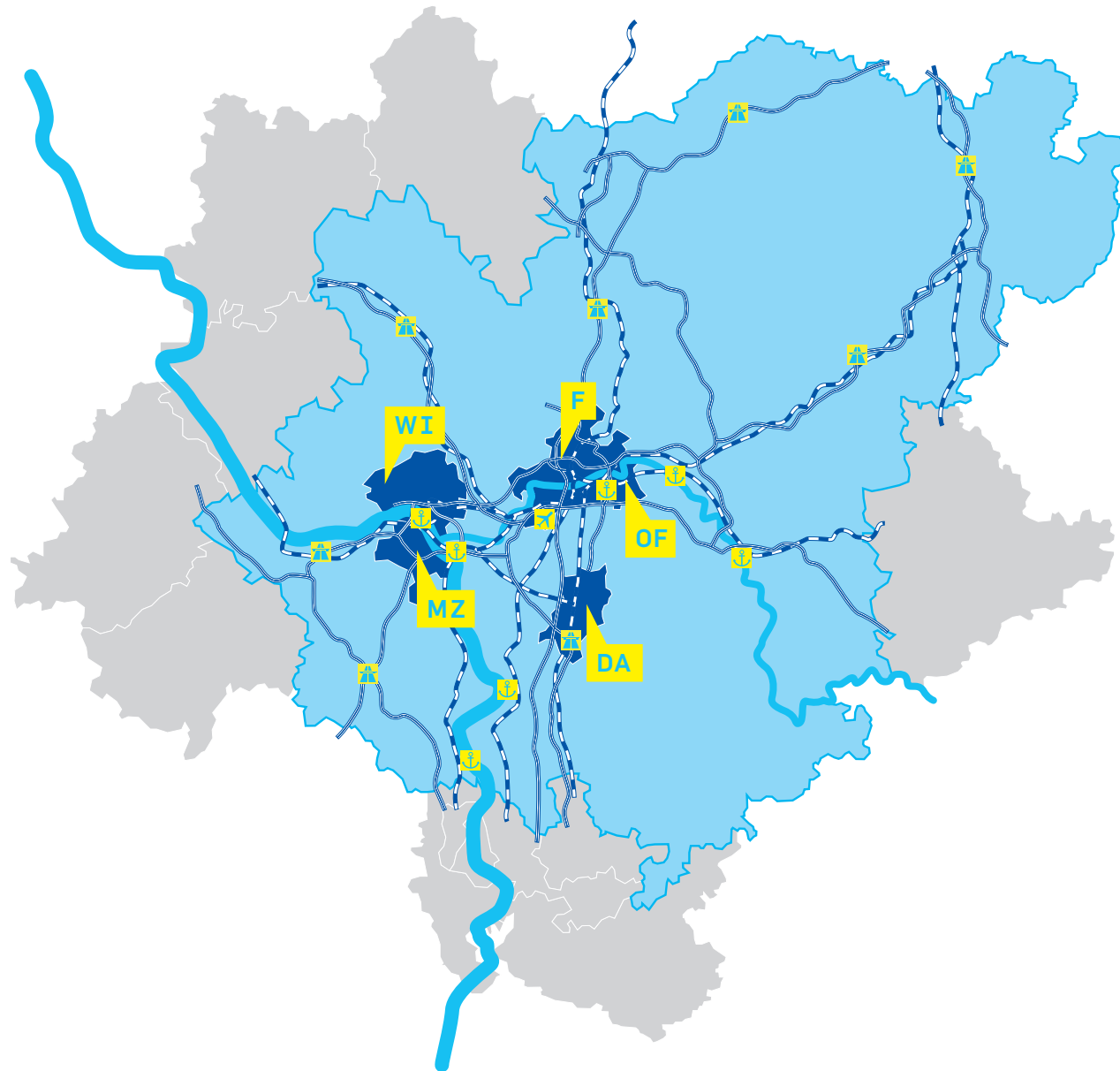
EINZUGSBEREICH DER FLUGHAFEN- BESCHÄFTIGTEN 2000



LOGISTISCHE LANDSCHAFT

Der Logistikbereich ist durch den Flughafen und die zentrale Anbindung an das Autobahn- und Eisenbahnnetz stark begünstigt. Das Frankfurter Kreuz und der Frankfurter Hauptbahnhof gelten als die verkehrsreichsten in Europa.

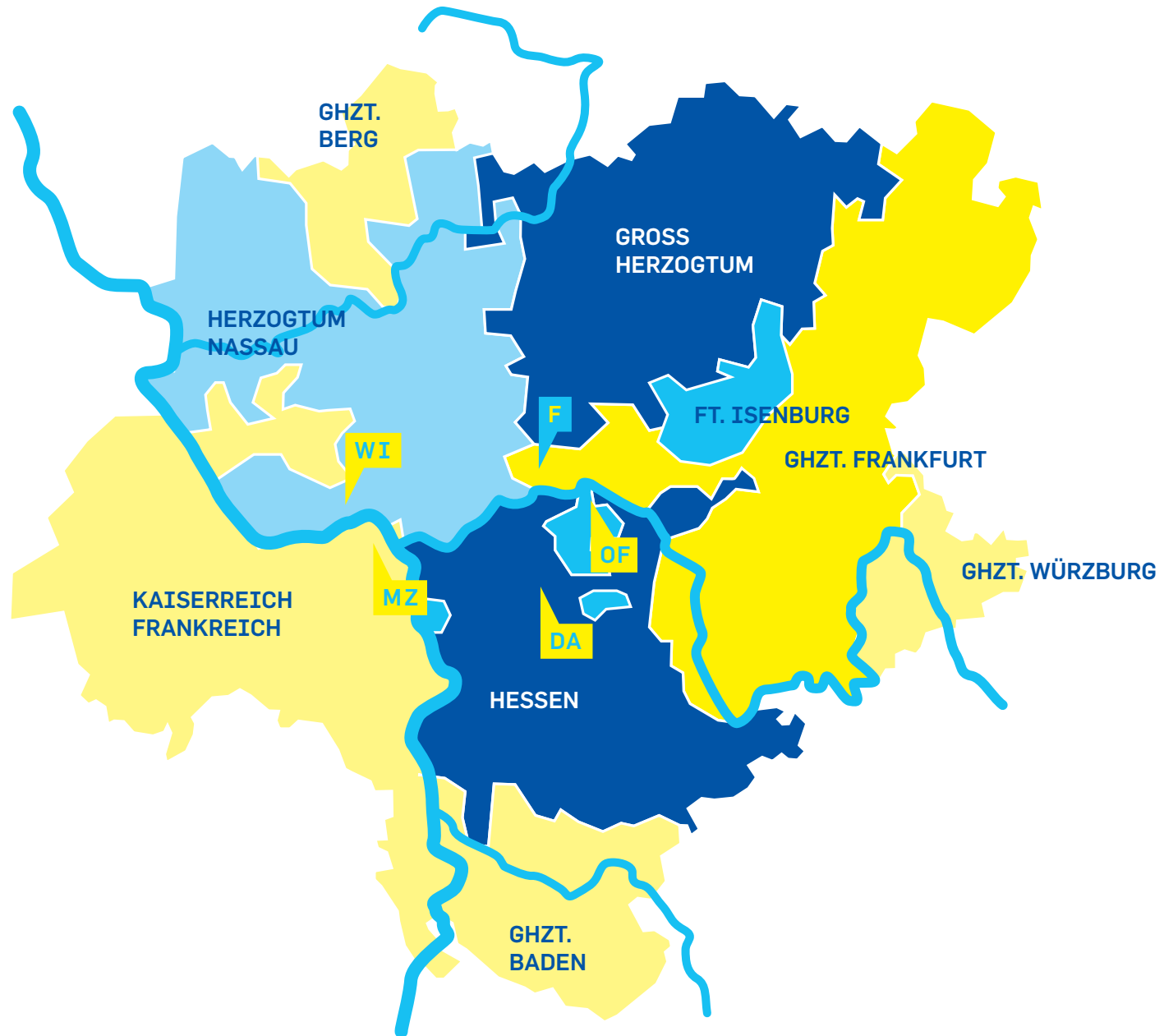
VERKEHRSINFRASTRUKTUR



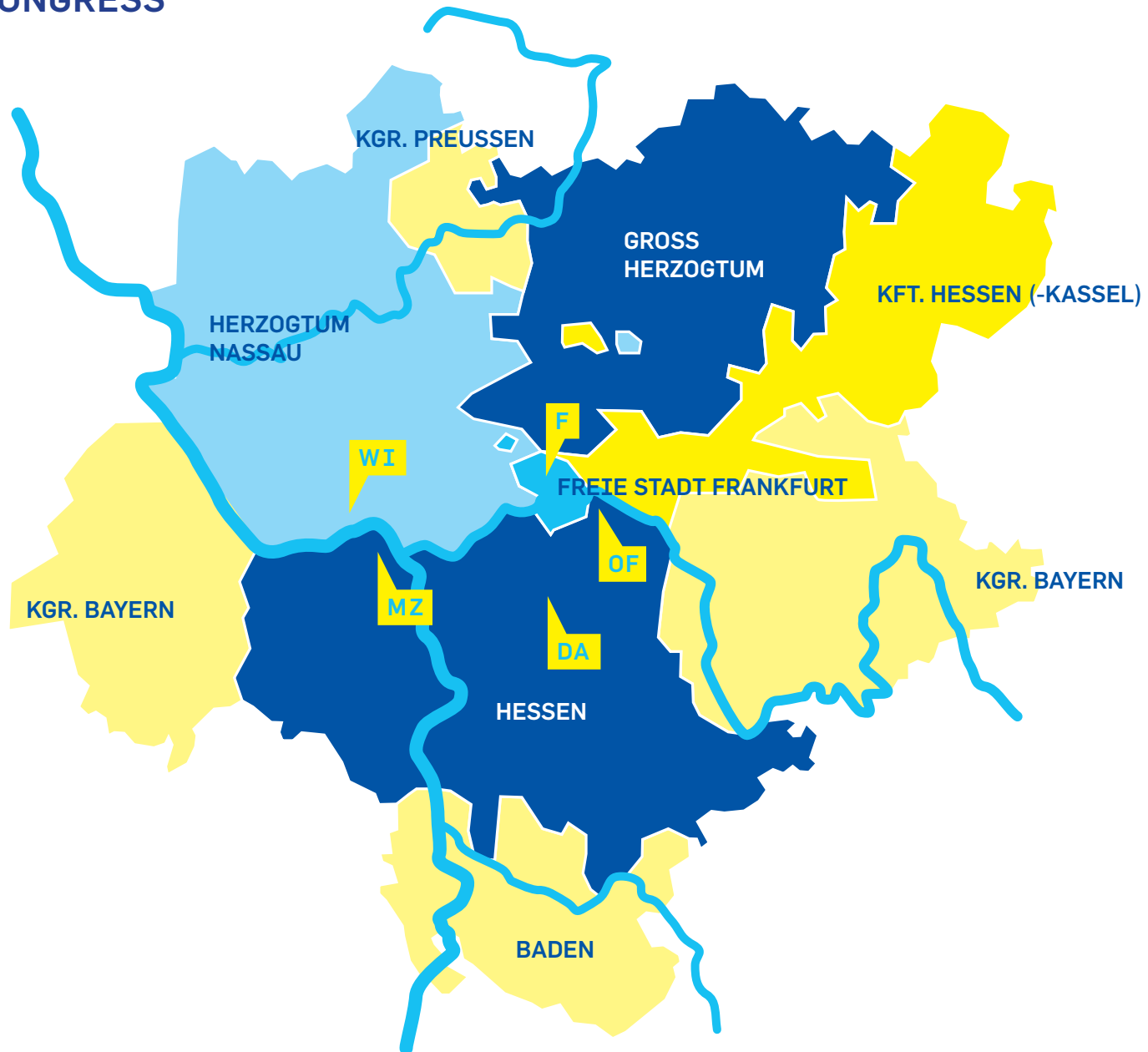
NICHTREGIONALE IDENTITÄTEN

Die seit Jahrhunderten sich ständig verschiebenden politisch-administrativen Grenzen haben erfolgreich die Ausbildung einer regionalen Identität verhindert.

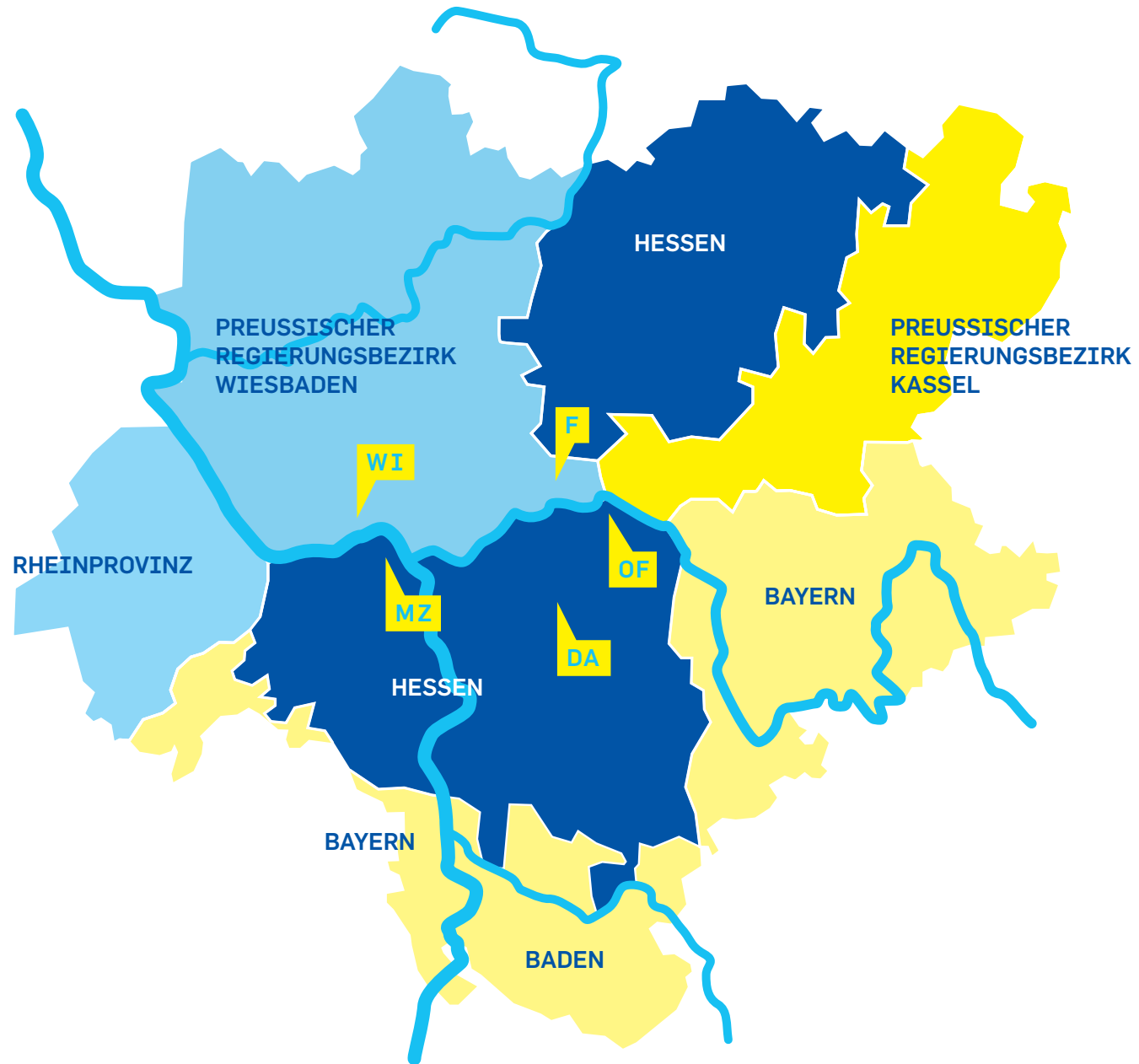
RHEIN-MAIN-REGION IN DER RHEINBUNDZEIT



RHEIN-MAIN-REGION NACH DEM WIENER KONGRESS



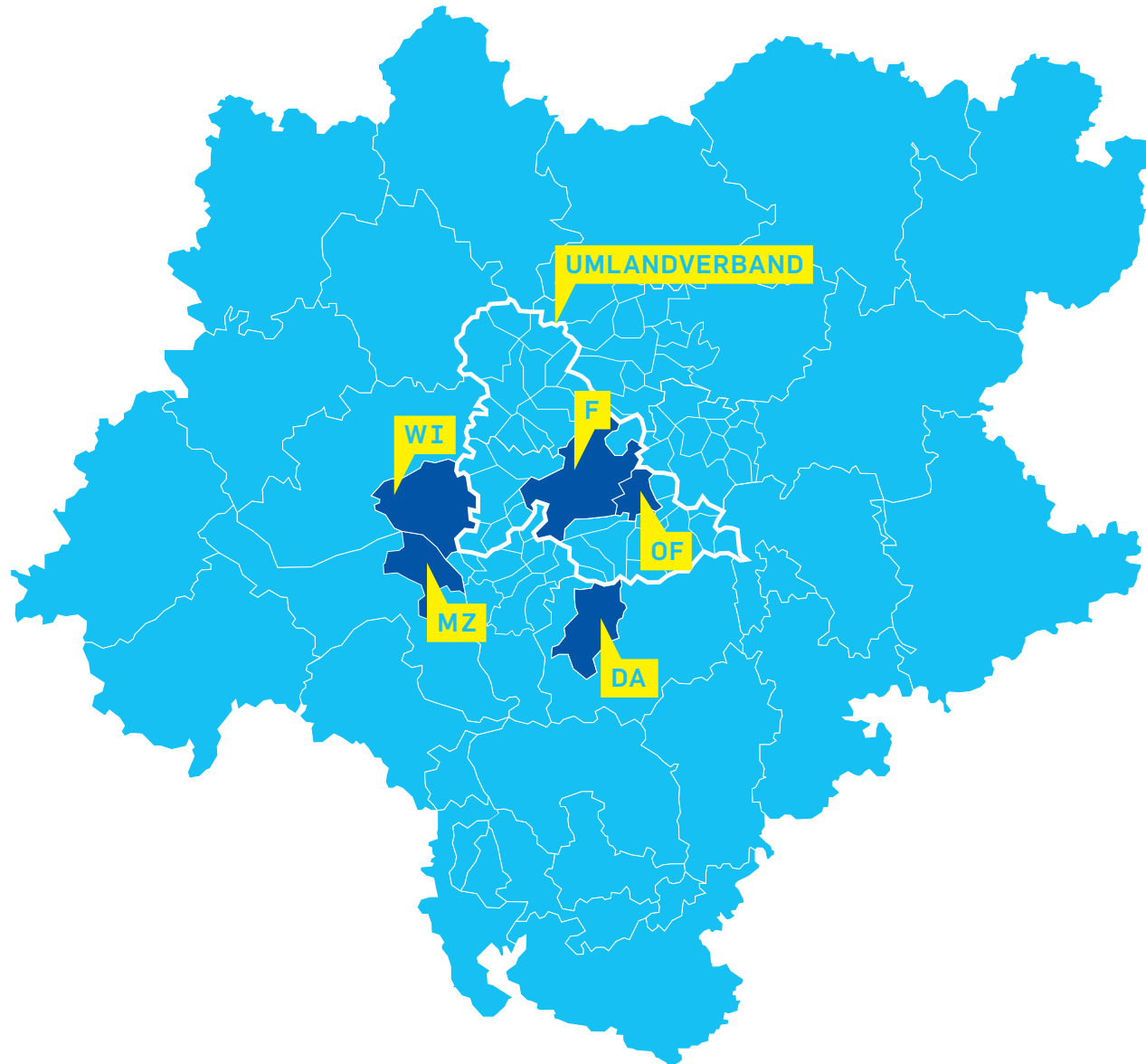
RHEIN-MAIN-REGION 1918 – 1945



REGIONALE EINHEITEN UND DISKUTIERTE MODELLE

Es gab und gibt keine regionale Identität – und sie lässt sich auch nicht instrumentell herstellen.

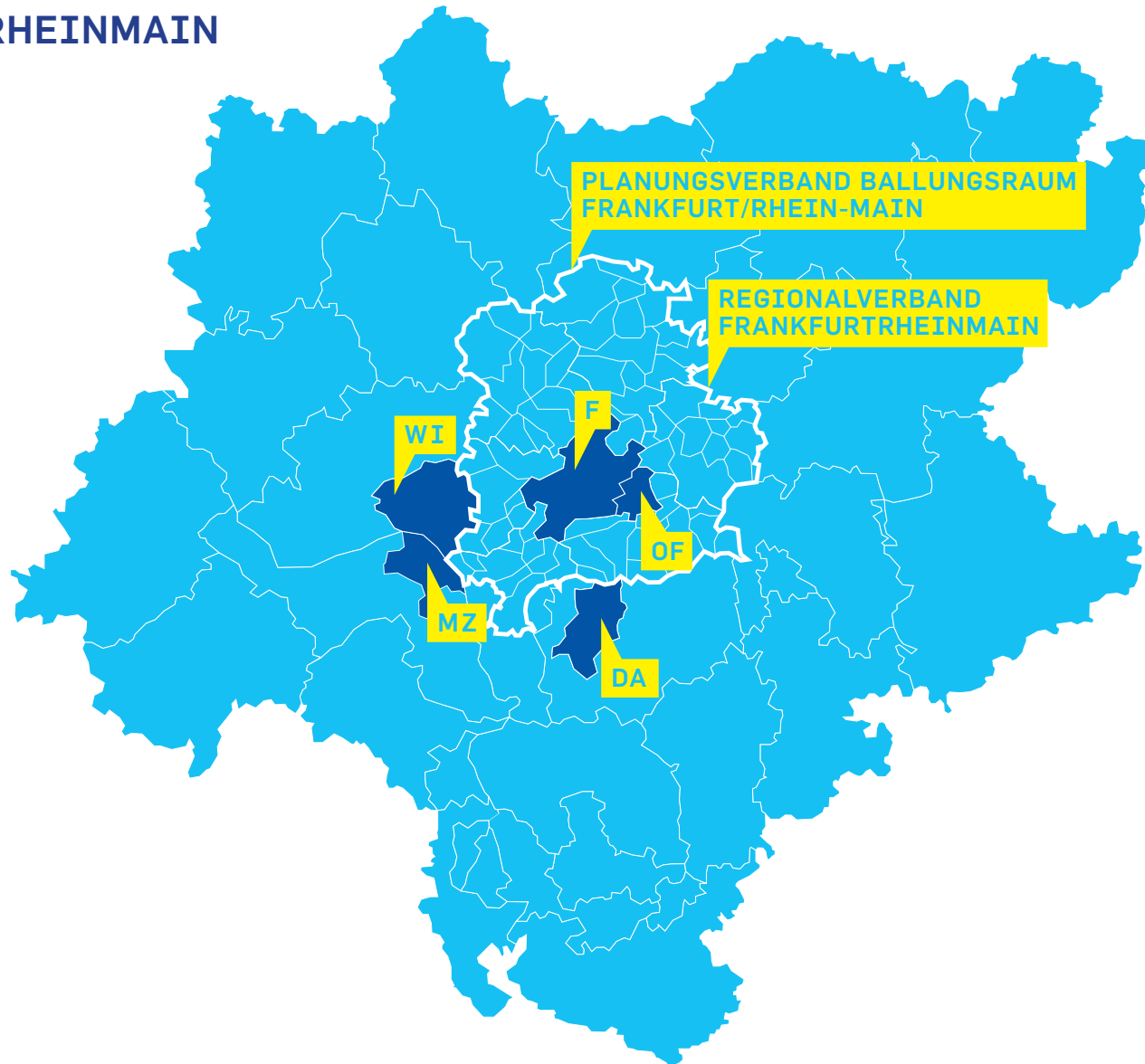
**REGIONALE EINHEITEN:
UMLANDVERBAND (1975 – 2001)**



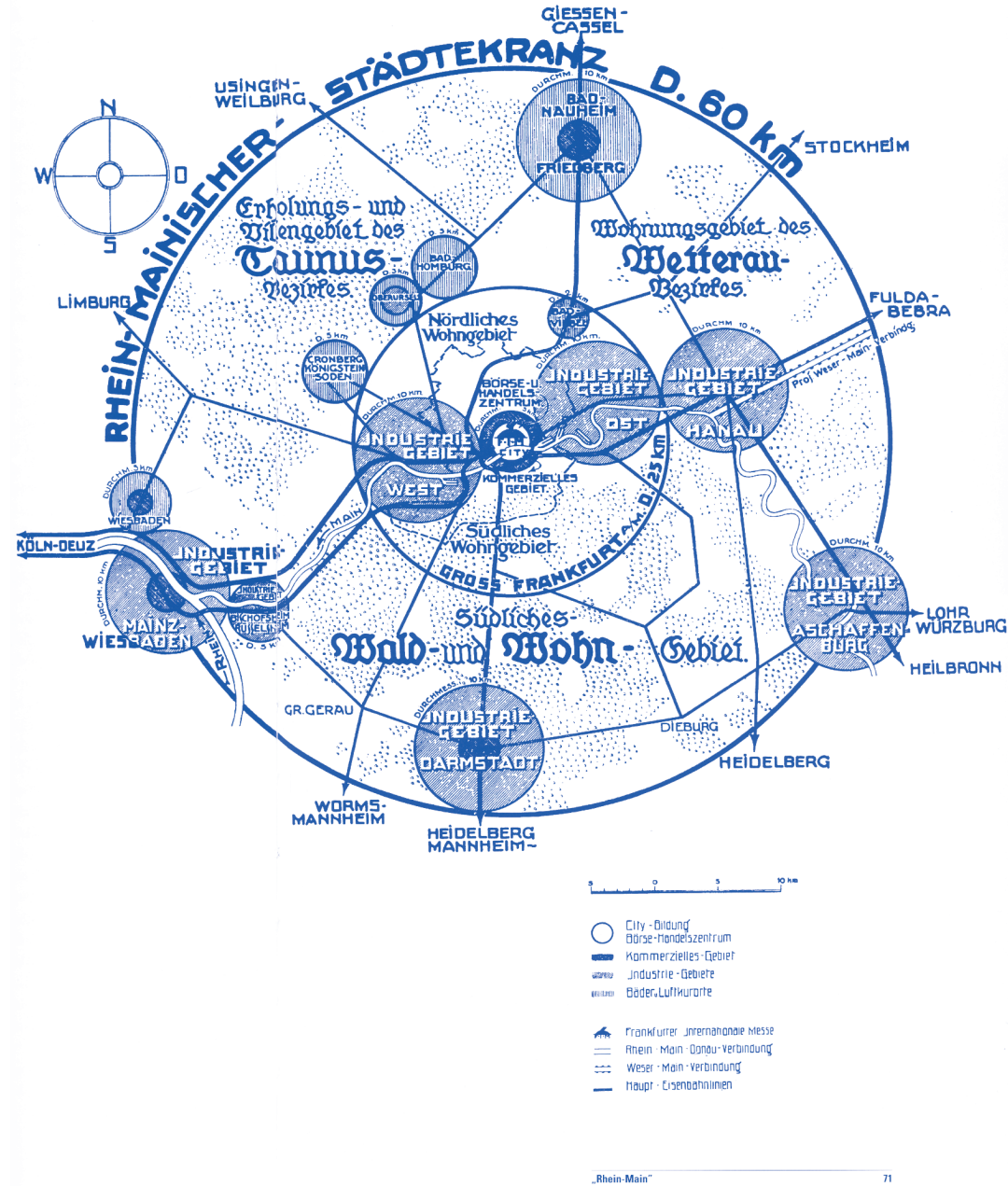
REGIONALE EINHEITEN:

> **PLANUNGSVERBAND BALLUNGSRAUM
FRANKFURT/RHEIN-MAIN (2000 – 2011)**

> **REGIONALVERBAND
FRANKFURTRHEINMAIN
(AB 2011)**

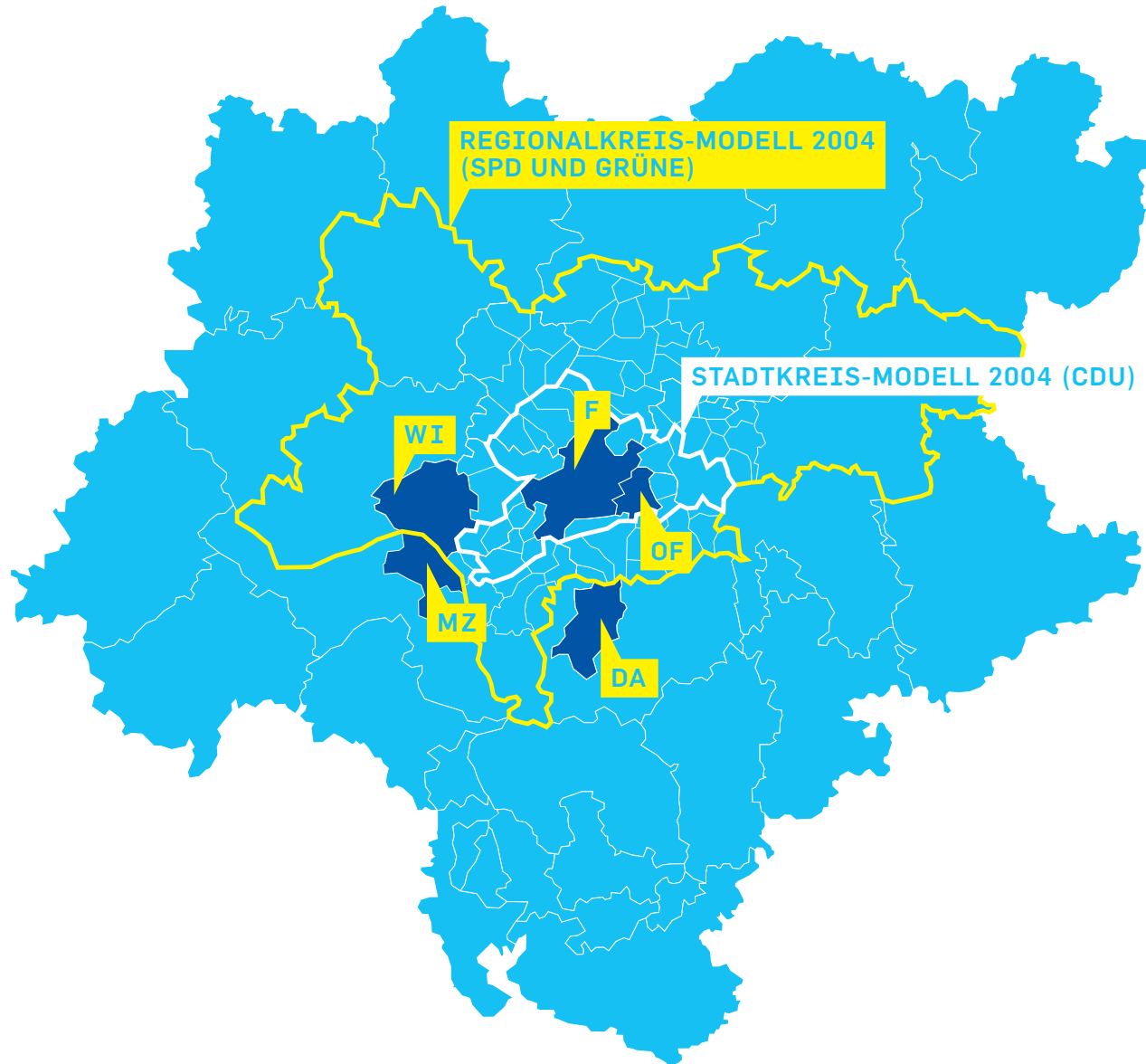


DISKUTIERTERTE MODELLE: RHEIN-MAINISCHER STÄDTEKRANZ 1925



Quelle: Der Rhein-Mainische Städtekrantz mit seiner Zentrale Frankfurt a. Main, 1925

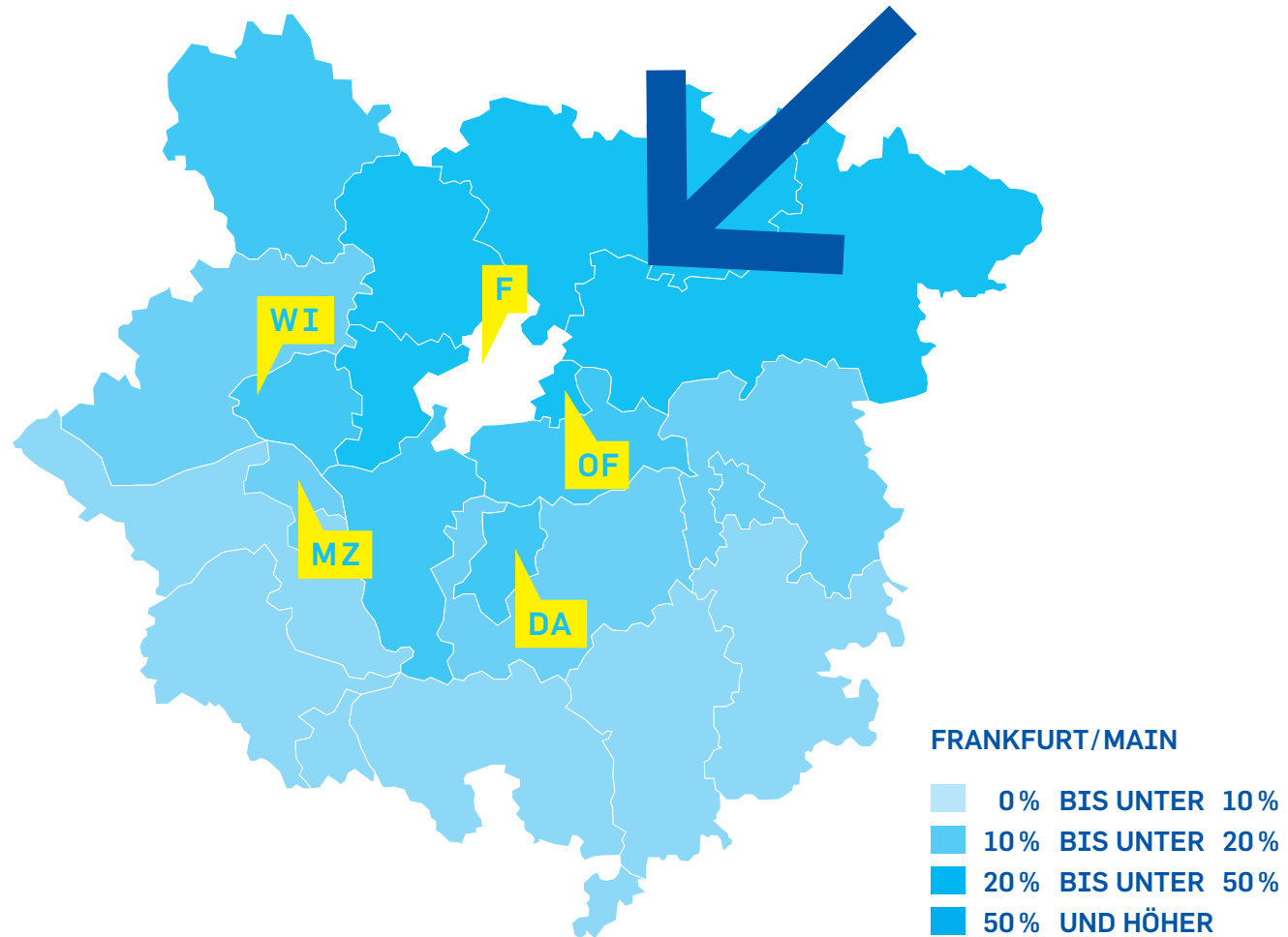
**DISKUTIERTERTE MODELLE:
STADTKREIS-MODELL 2004 (CDU)
REGIONALKREIS-MODELL 2004 (SPD UND GRÜNE)**



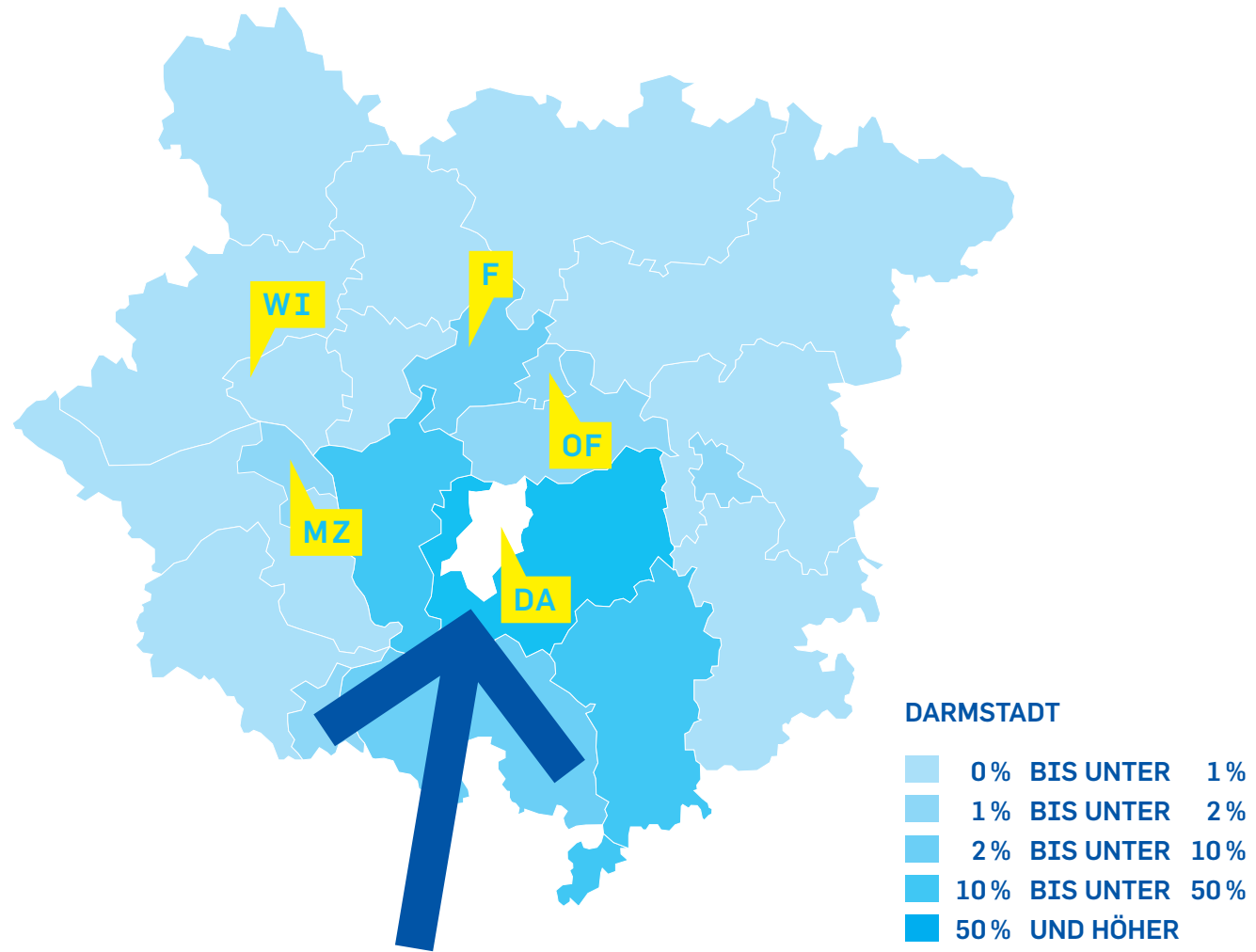
RÄUMLICHE VERFLECHTUNG

Die räumliche Verflechtung in der Region ist nicht gleichmäßig und deutlich auf die Kernstädte ausgerichtet.

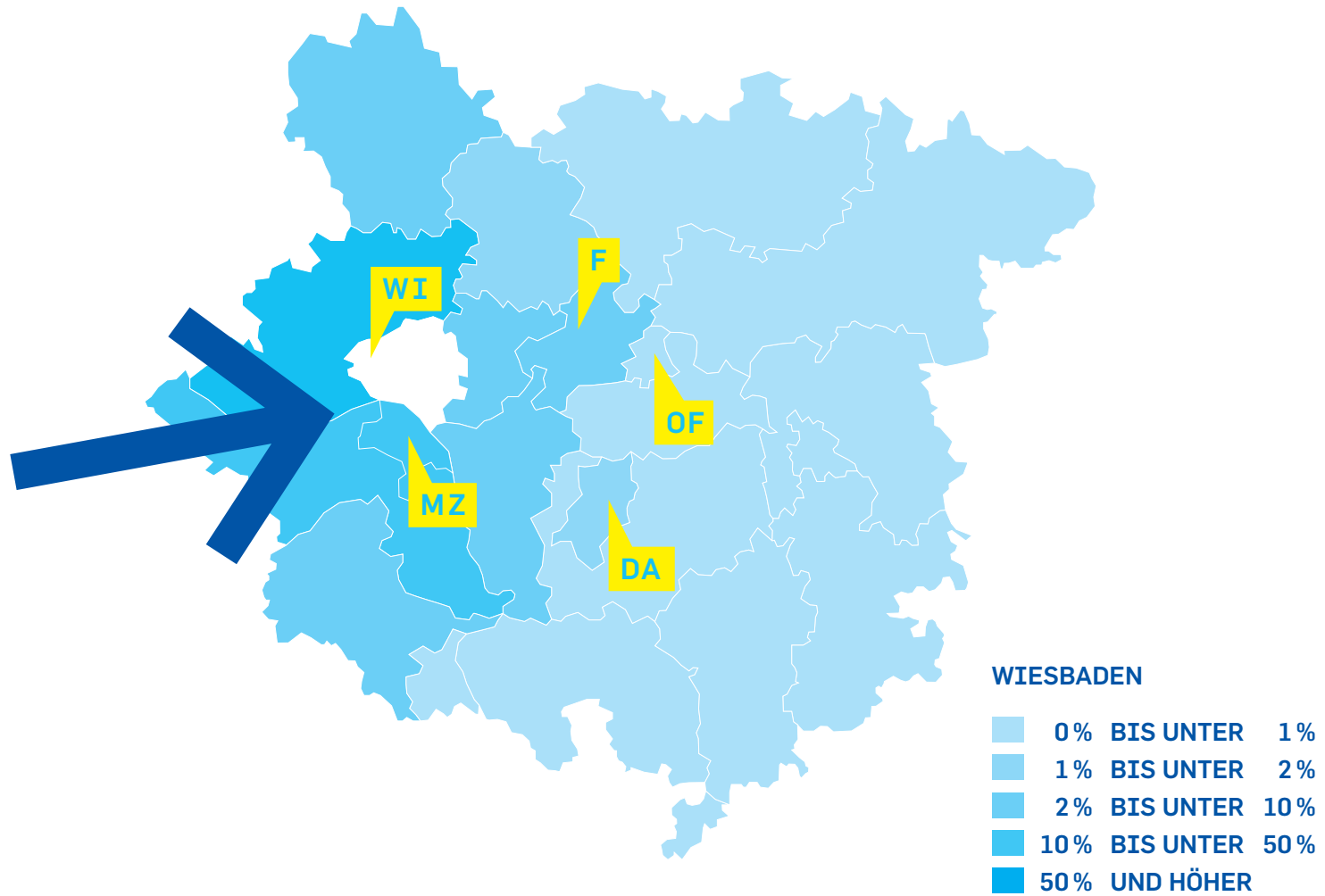
ANTEIL DER BESCHÄFTIGTEN, DIE ZUR ARBEIT NACH FRANKFURT/MAIN EINPENDELN



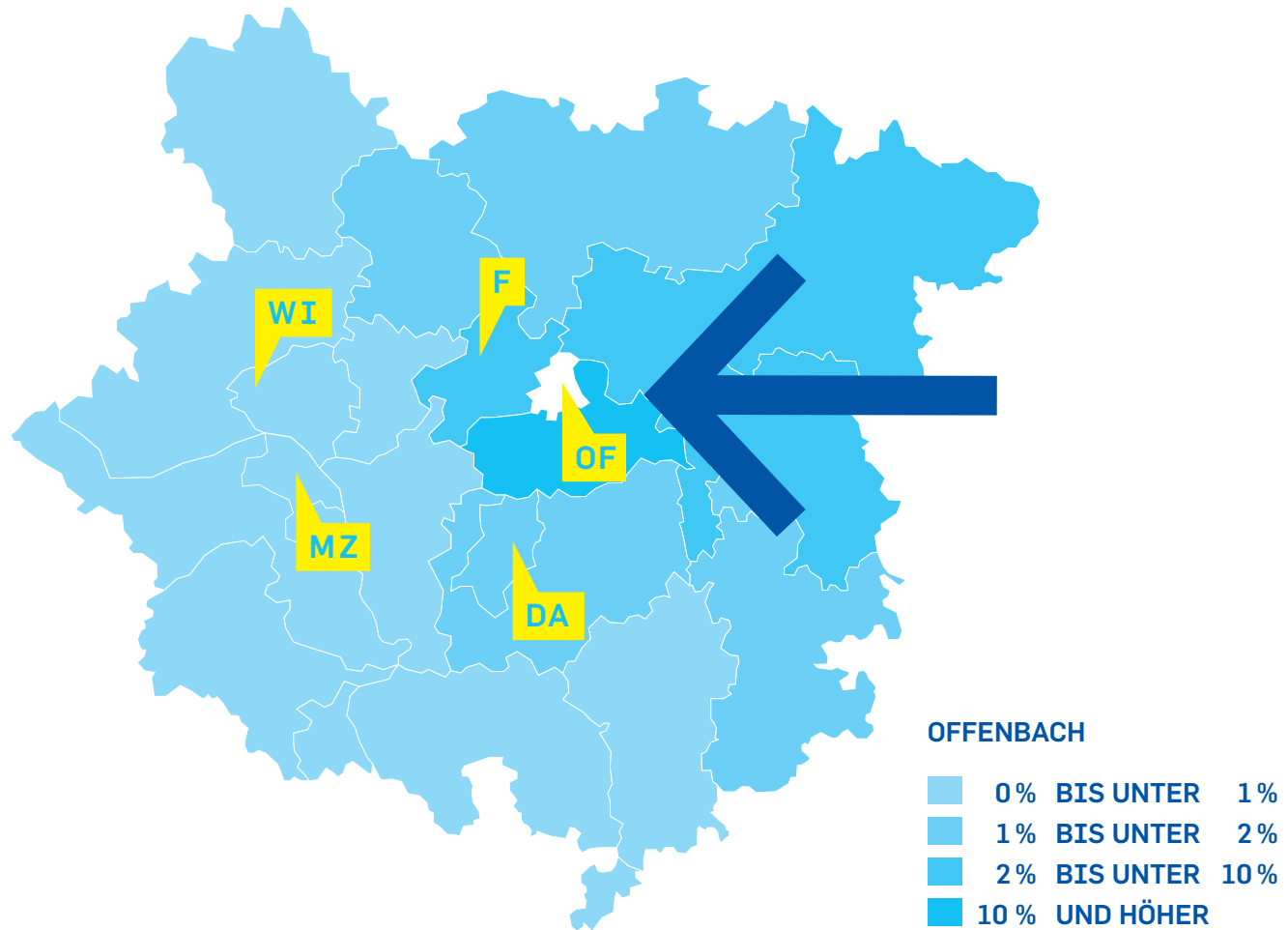
ANTEIL DER BESCHÄFTIGTEN, DIE ZUR ARBEIT NACH DARMSTADT EINPENDELN



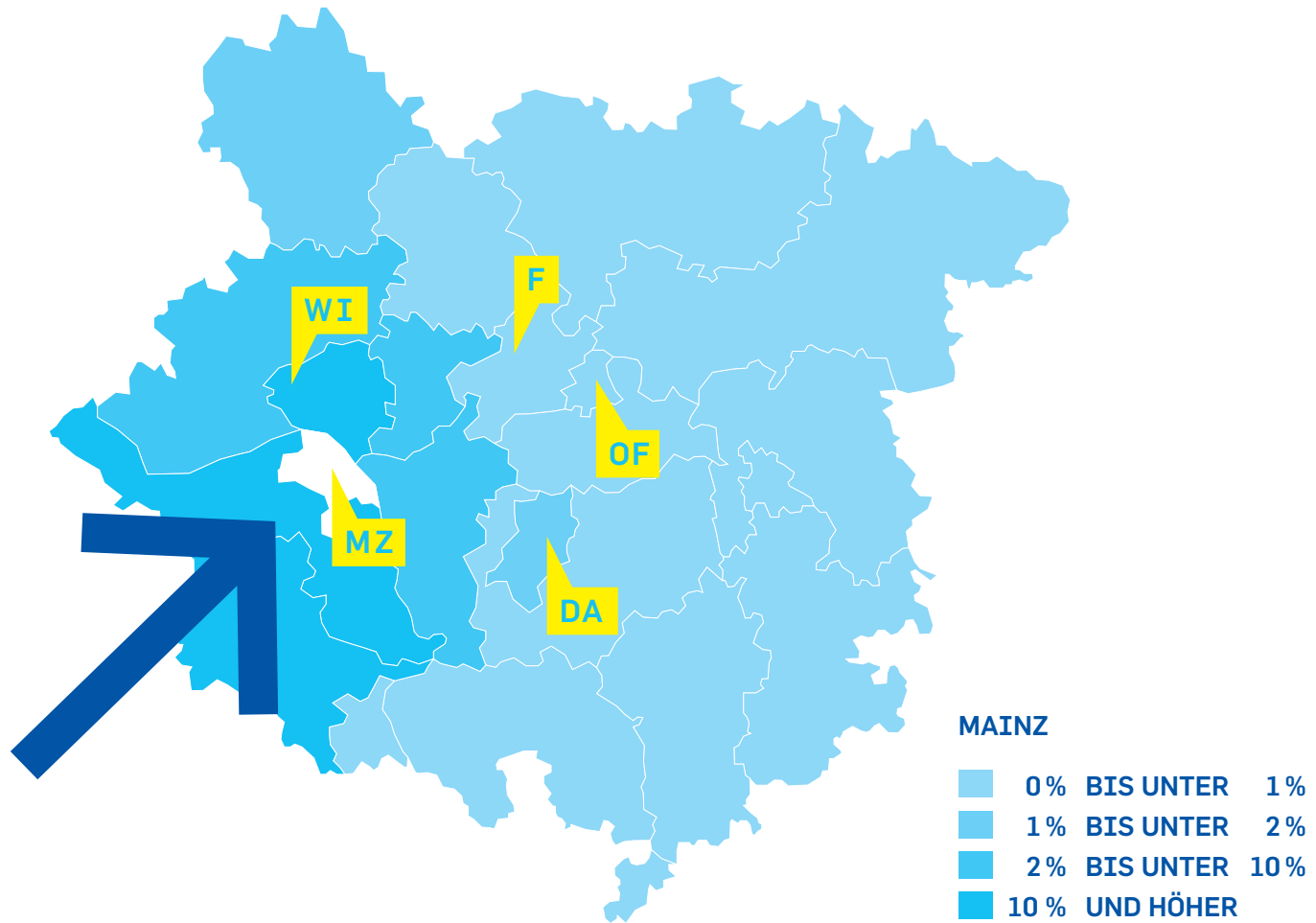
ANTEIL DER BESCHÄFTIGTEN, DIE ZUR ARBEIT NACH WIESBADEN EINPENDELN



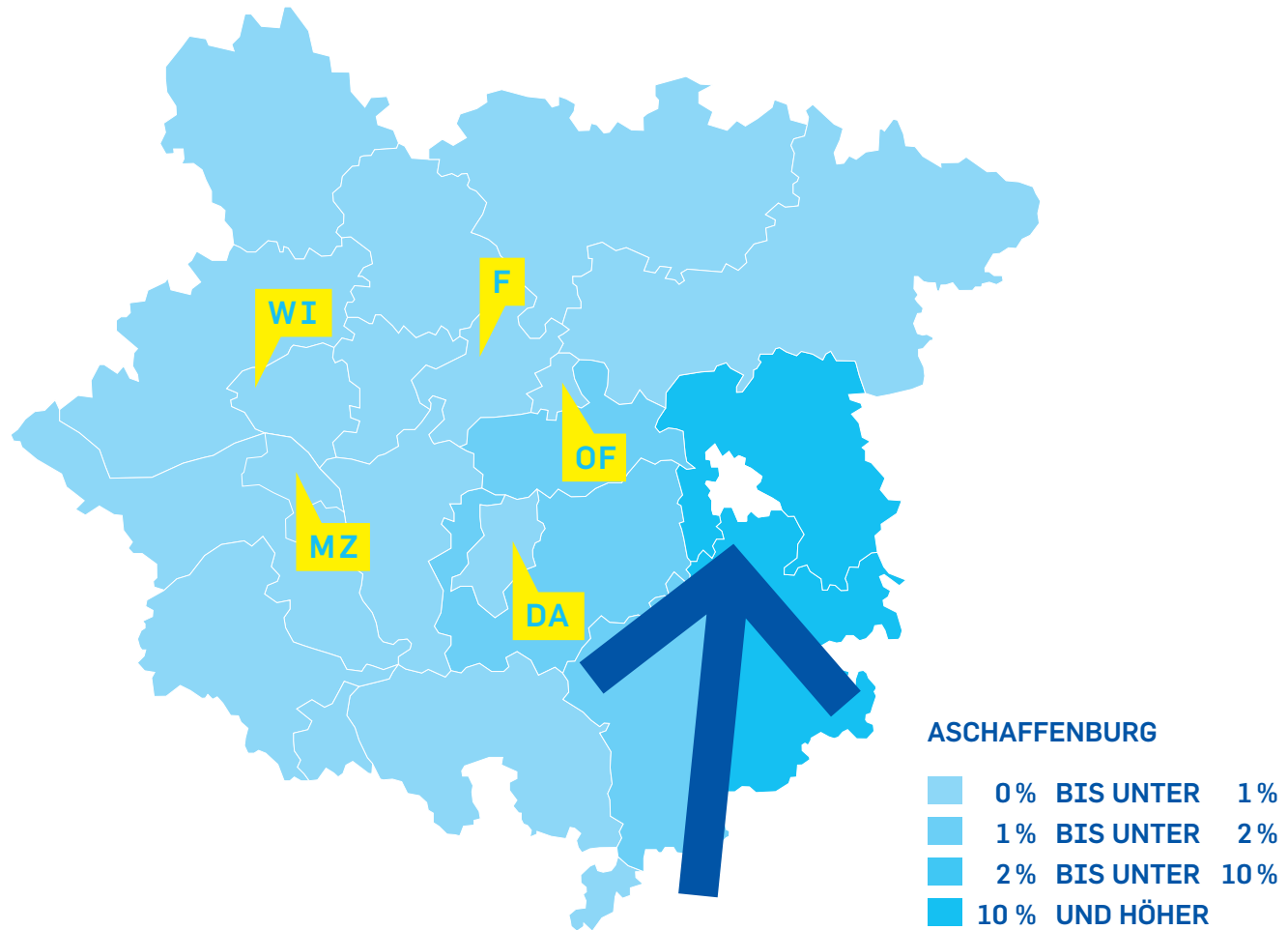
ANTEIL DER BESCHÄFTIGTEN, DIE ZUR ARBEIT NACH OFFENBACH EINPENDELN



ANTEIL DER BESCHÄFTIGTEN, DIE ZUR ARBEIT NACH MAINZ EINPENDELN



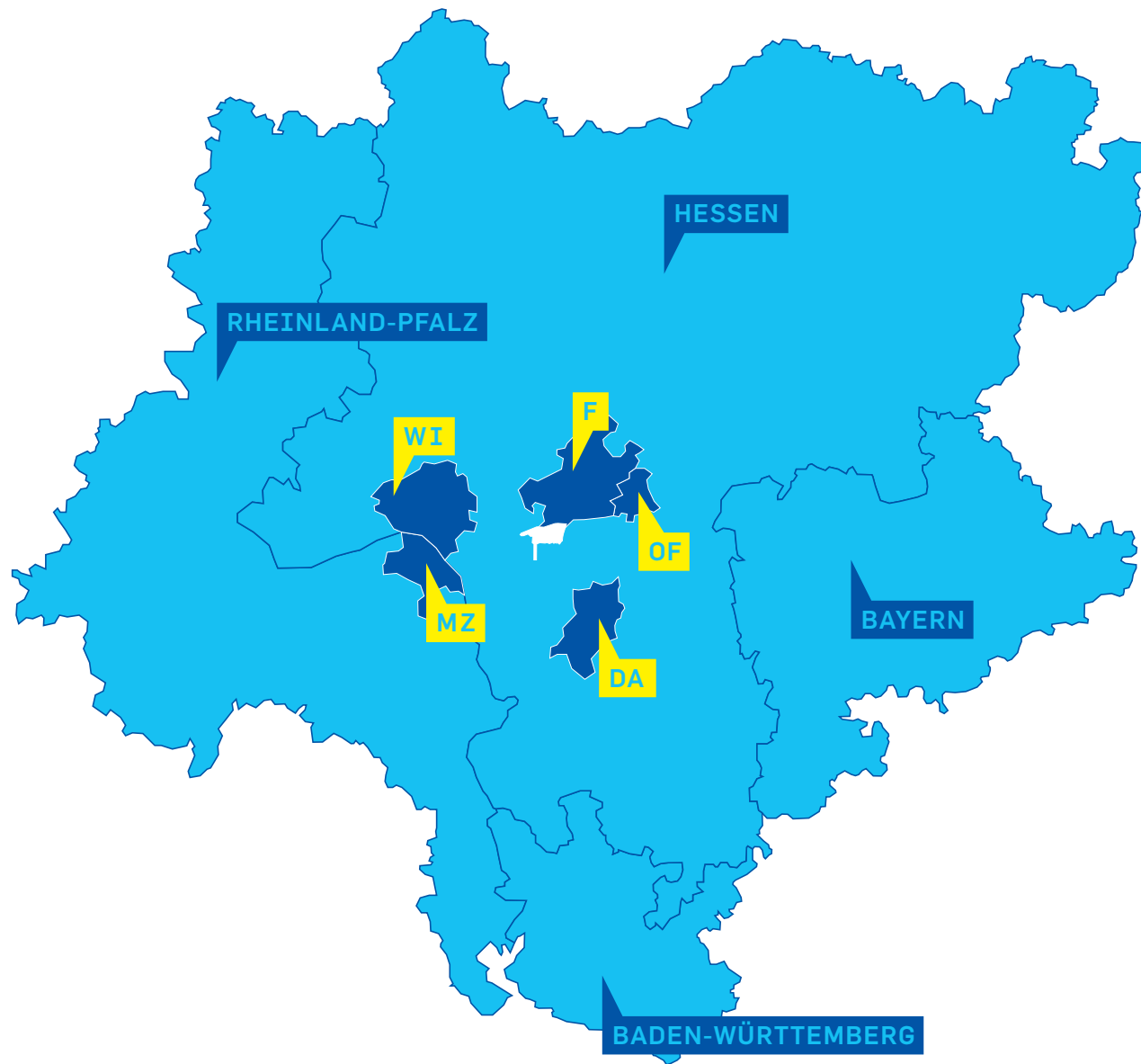
ANTEIL DER BESCHÄFTIGTEN, DIE ZUR ARBEIT NACH ASCHAFFENBURG EINPENDELN



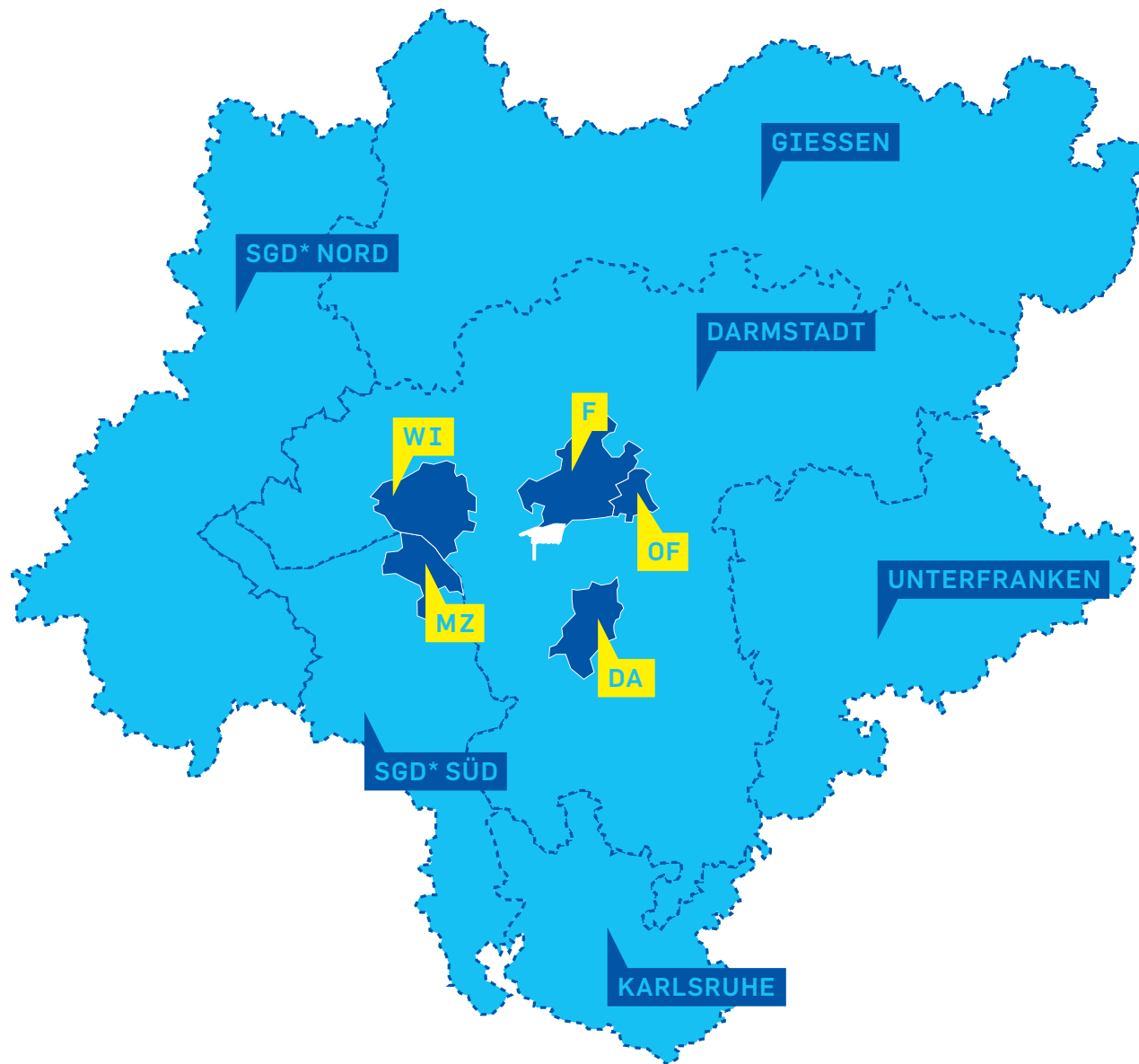
FRAGMENTIERTE REGION I

Trotz politisch-administrativer Zersplitterung und konkurrierenden Steuerungsmodellen besteht ein anhaltendes wirtschaftliches Wachstum in der Rhein-Main-Region.

BUNDESLÄNDER



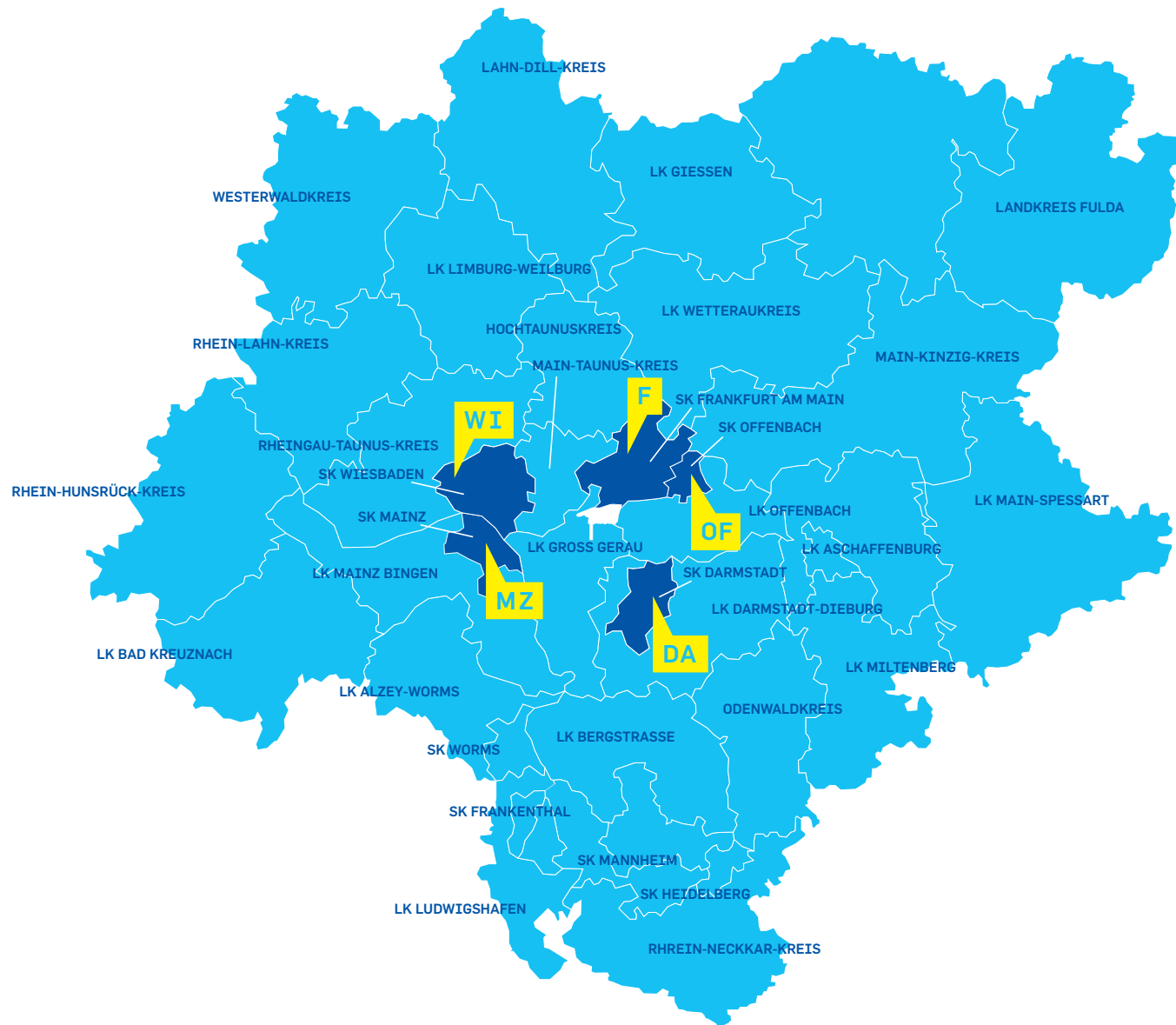
REGIERUNGSBEZIRKE



* Struktur- und Genehmigungsdirektion

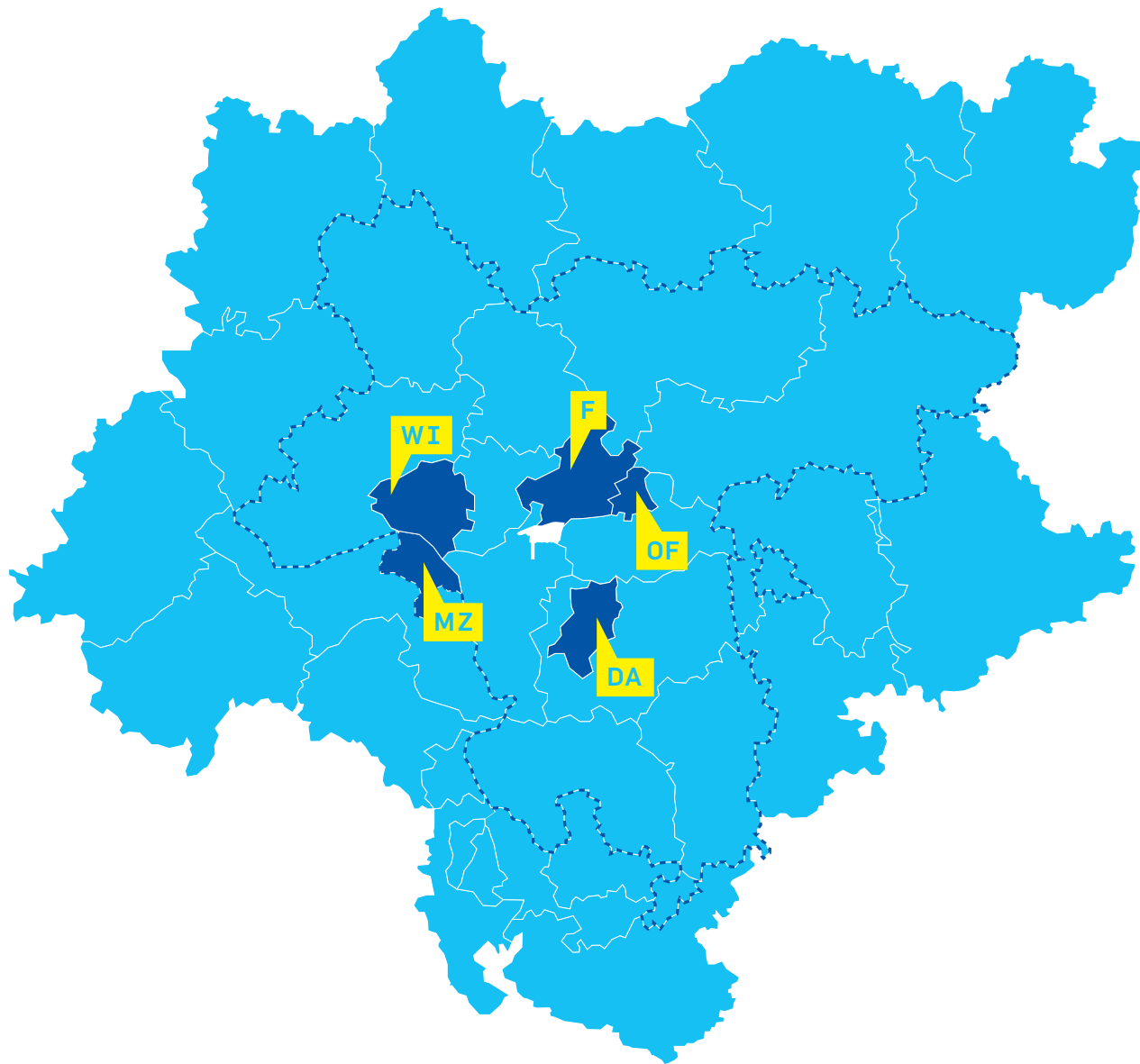
Quellen: Deutsches Institut für Urbanistik - Klaus Brake, Ingo Einacker, Heinrich Mäding (Hg.):
Kräfte, Prozesse, Akteure – Zur Empirie der Zwischenstadt. Zwischenstadt Bd. 3, Wuppertal 2005

KREISFREIE STÄDTE UND LANDKREISE

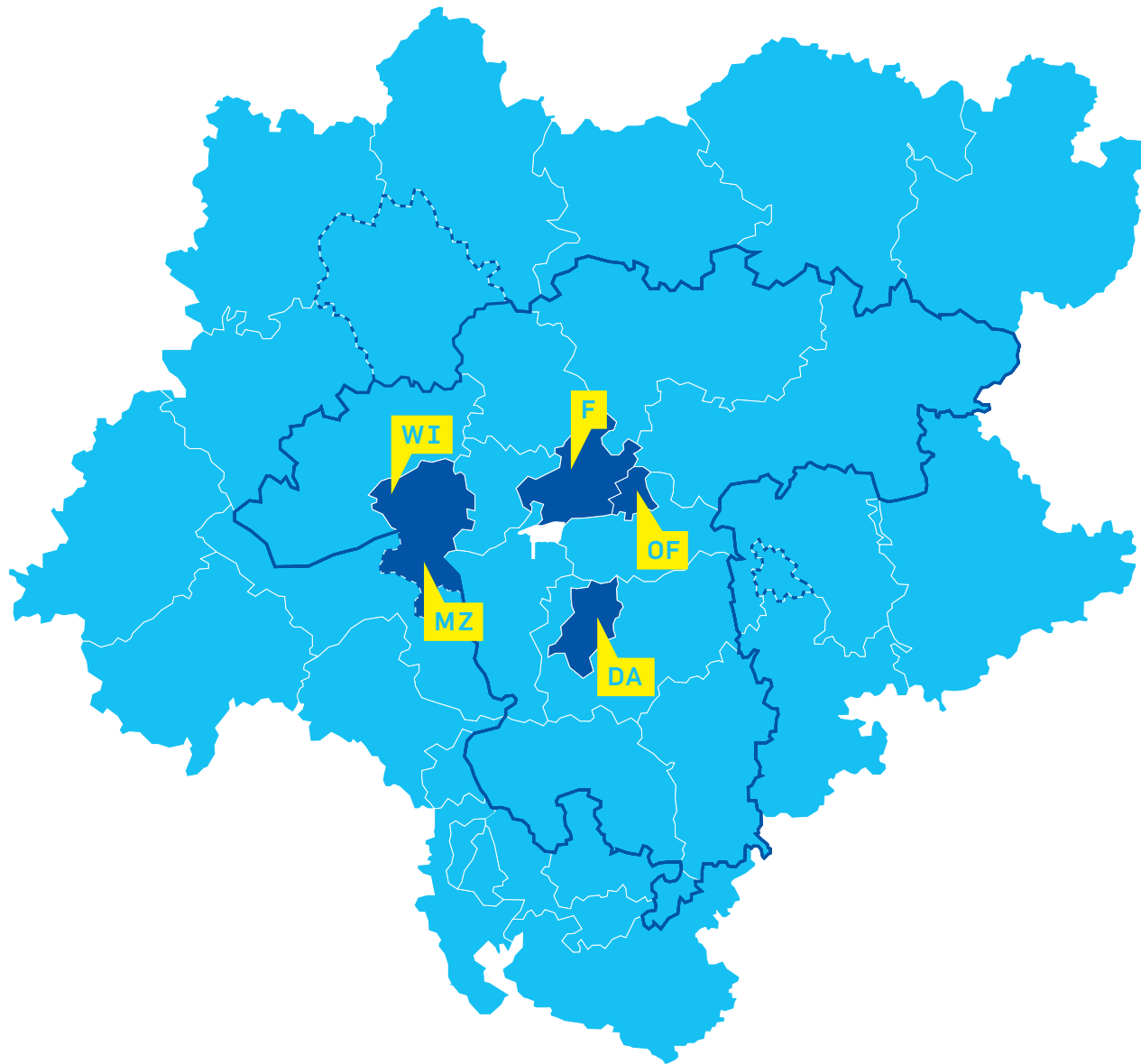


Quellen: Deutsches Institut für Urbanistik - Klaus Brake, Ingo Einacker, Heinrich Mäding (Hg.):
Kräfte, Prozesse, Akteure – Zur Empirie der Zwischenstadt. Zwischenstadt Bd. 3, Wuppertal 2005

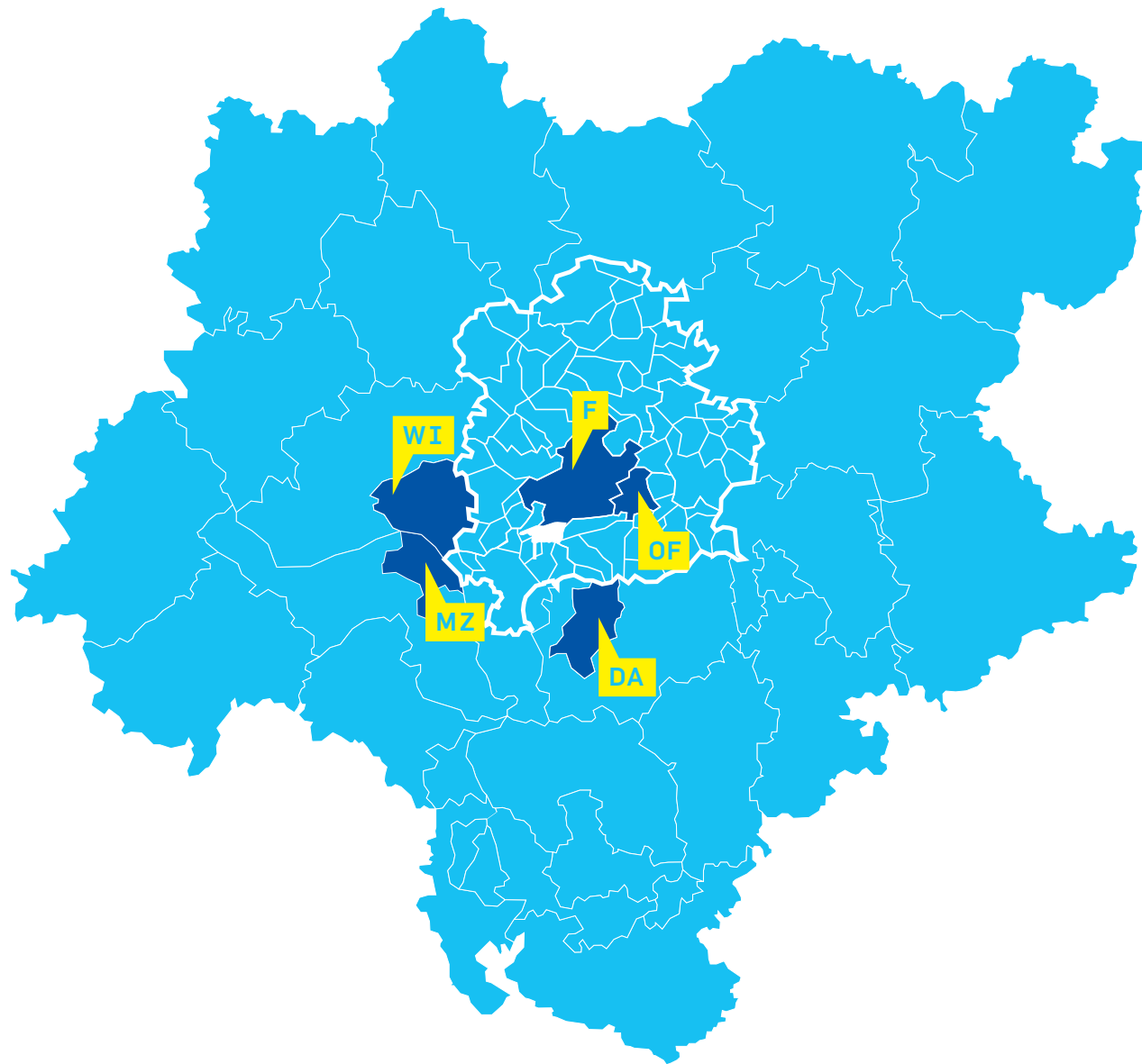
REGIONALKONFERENZ



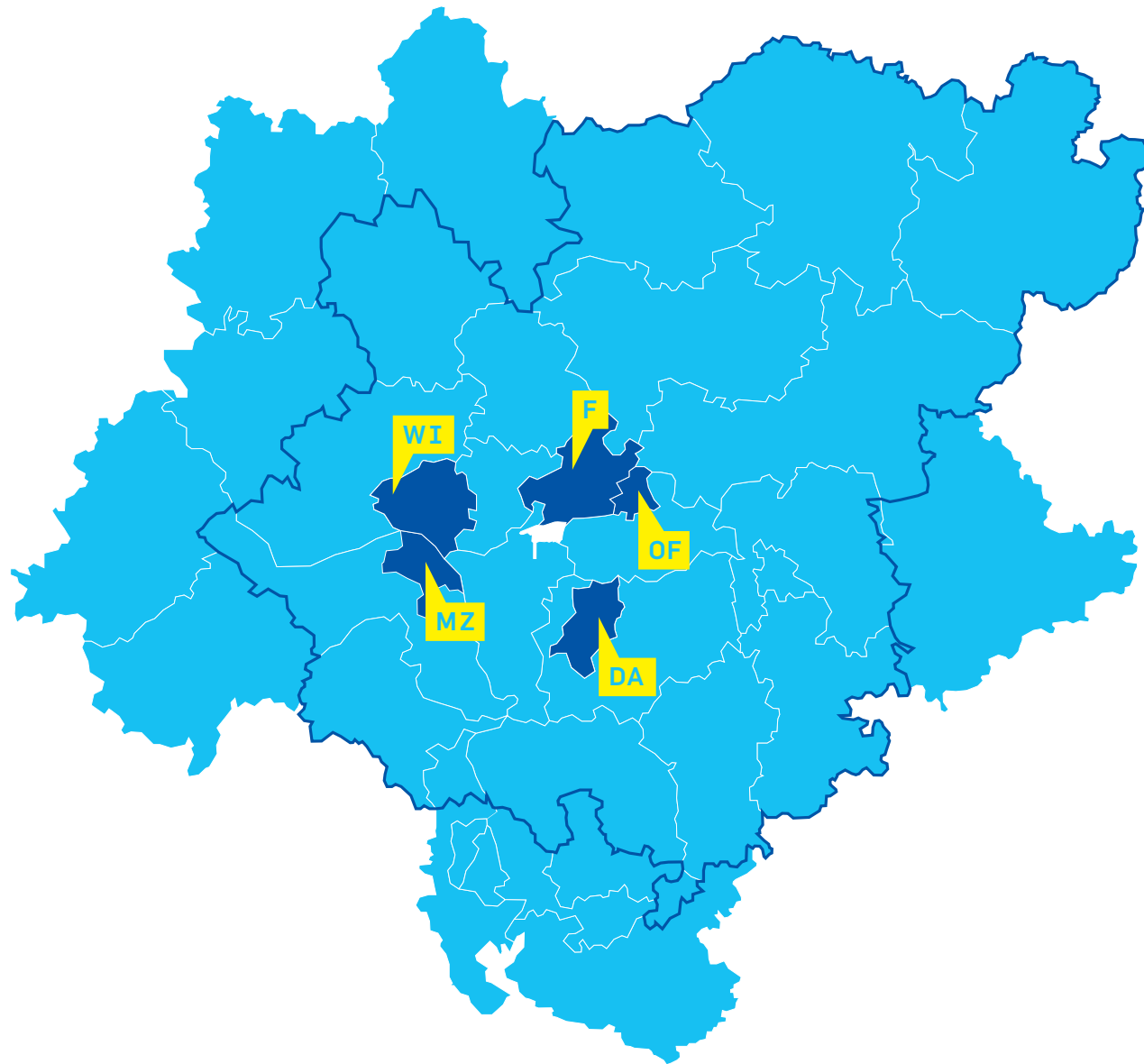
REGIONALKONFERENZ + REGIONALVERSAMMLUNG SÜDHESSEN



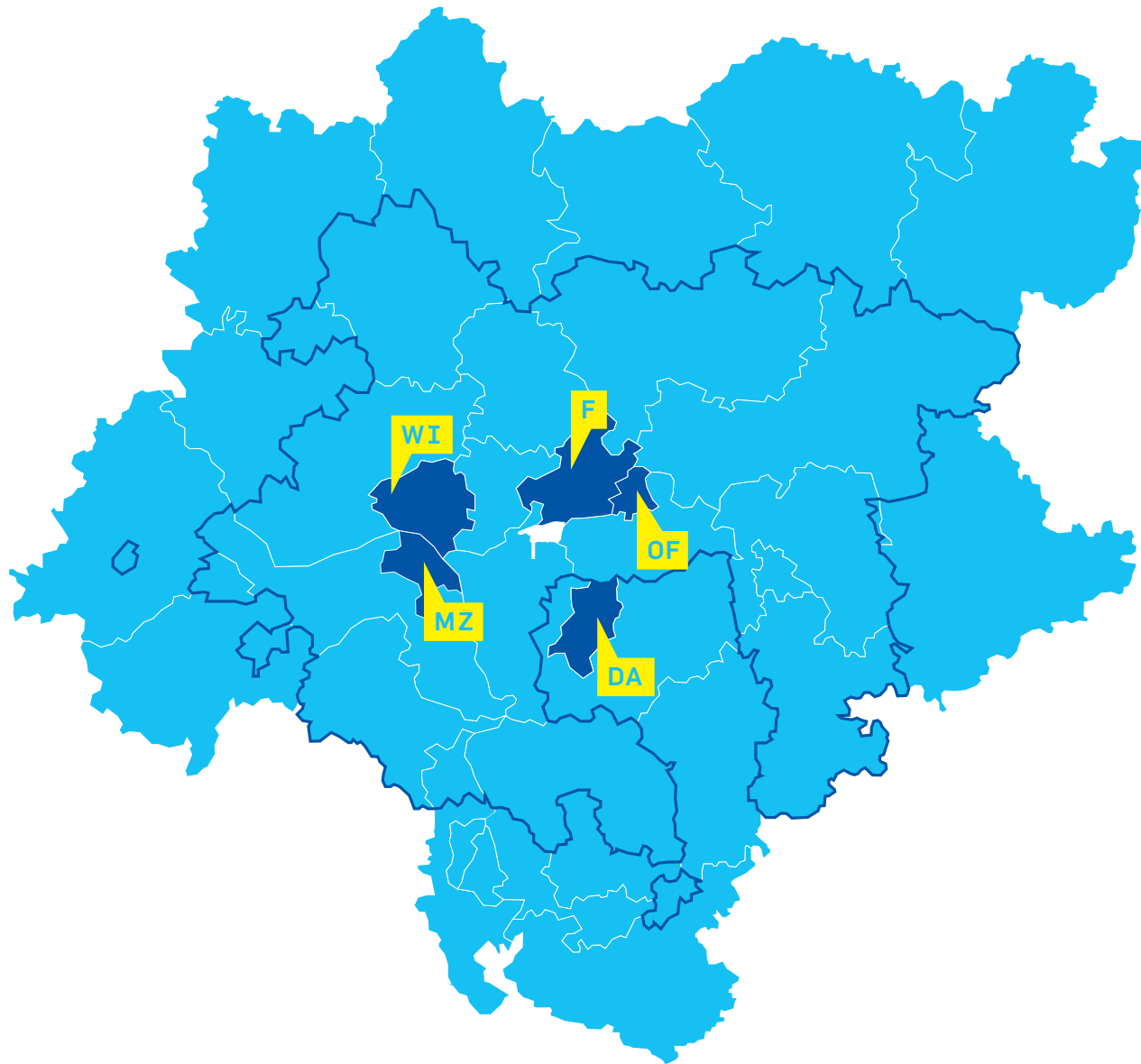
PLANUNGSVERBAND / REGIONALVERBAND



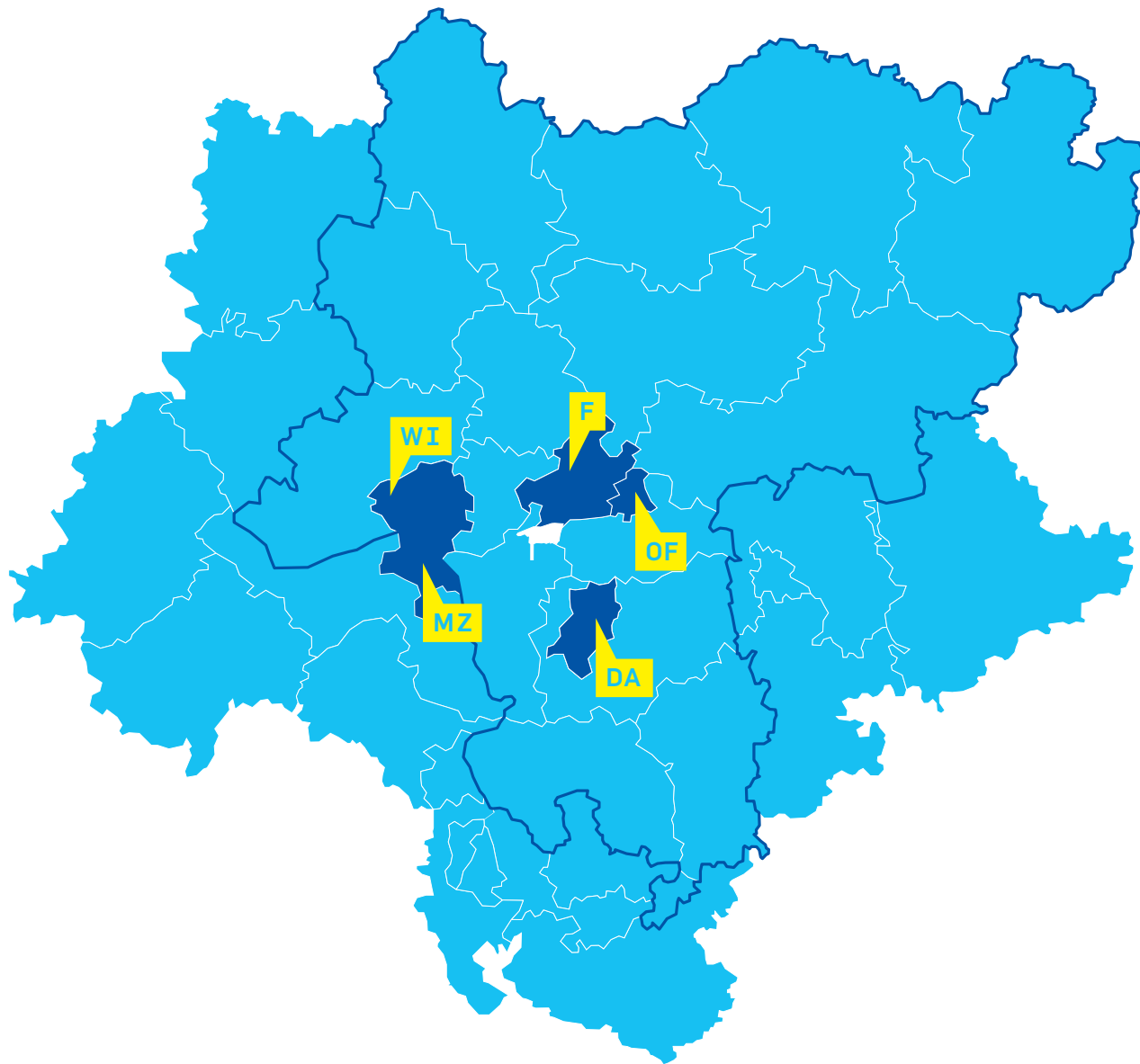
IHK FORUM RHEIN MAIN



WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG REGION FRANKFURT RHEIN-MAIN E. V.



RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND



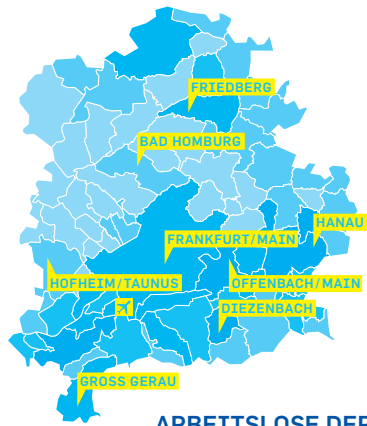
FRAGMENTIERTE REGION II

Die regionale politisch-administrative Zersplitterung verstärkt die sozialräumliche Fragmentierung der Rhein-Main-Region wesentlich zu Lasten der Kernstädte, die zugleich die Integrationsleistungen zu erbringen haben.

SOZIALRÄUMLICHE POLARISIERUNG

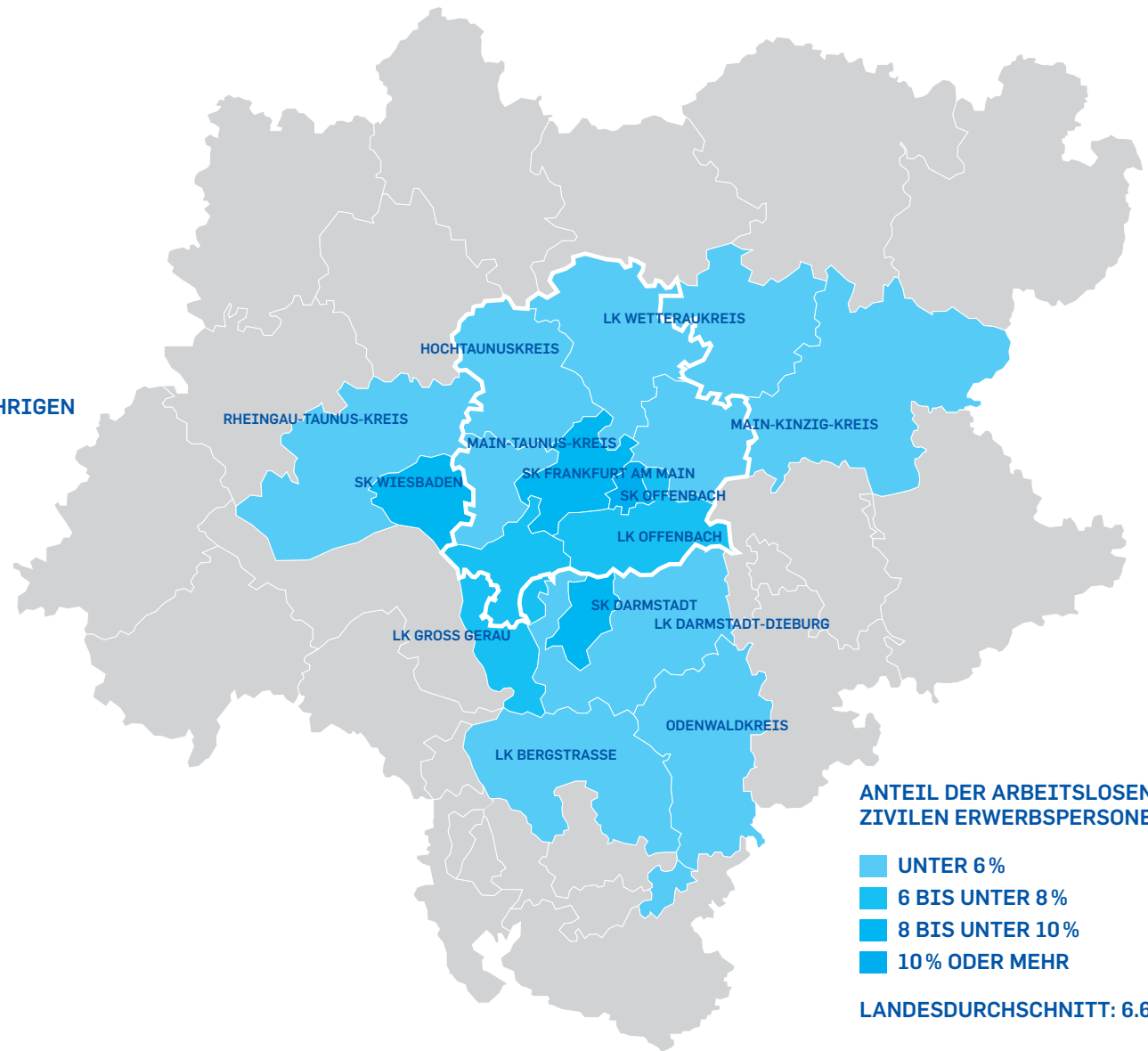
Die Taunusgemeinden sind vor allem die Gewinner des wirtschaftlichen Wachstums der letzten Jahrzehnte, in den Kernstädten konzentriert sich dagegen die Armut.

ARBEITSLOSENQUOTE



ARBEITSLOSE DER 15- BIS 64-JÄHRIGEN
EINWOHNER 2009 IN %

- 1.8 BIS 3.0
- GRÖßER 3.0 BIS 4.0
- GRÖßER 4.0 BIS 5.0
- GRÖßER 5.0 BIS 6.0
- GRÖßER 6.0 BIS 8.5



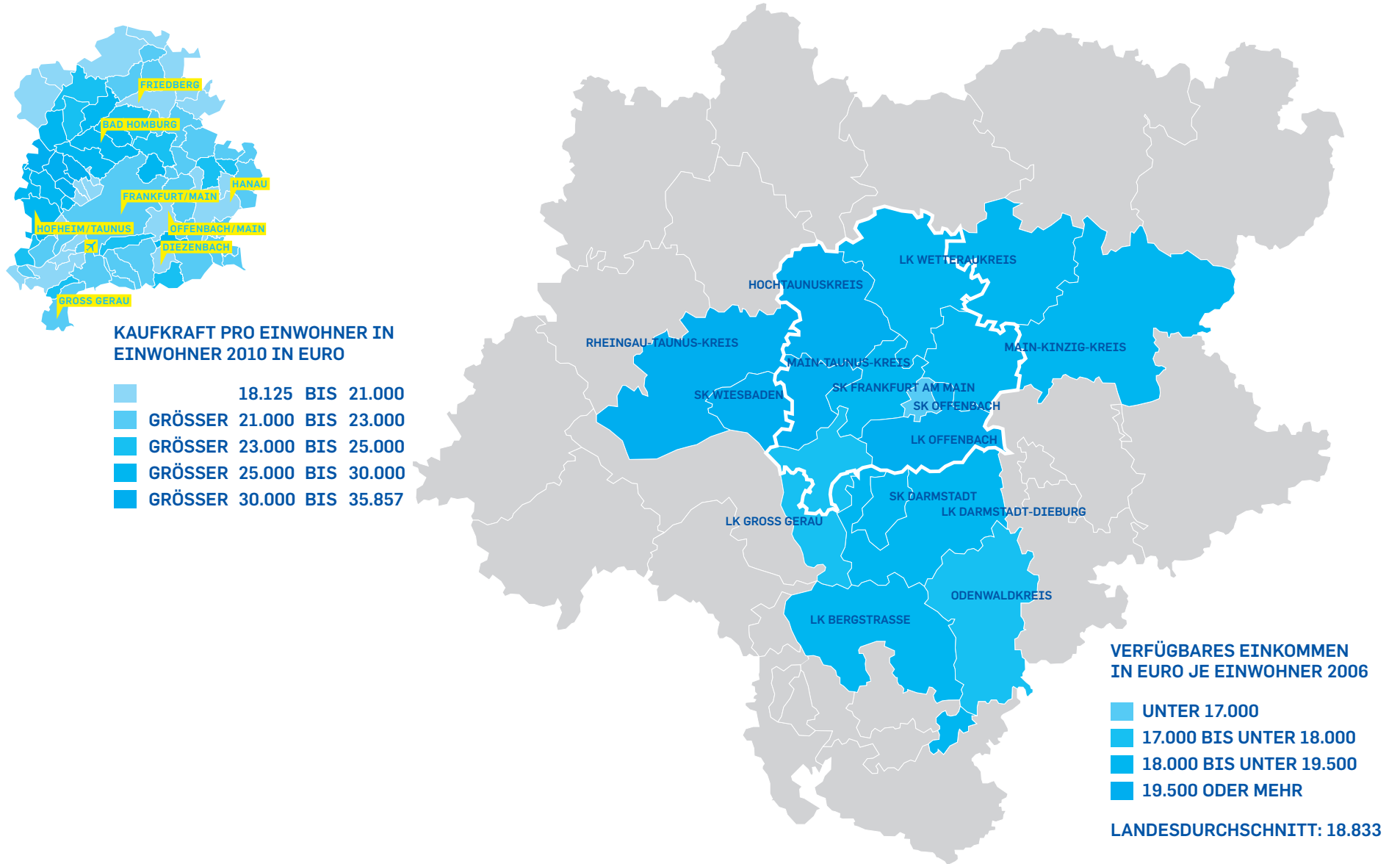
ANTEIL DER ARBEITSLOSEN AN ALLEN
ZIVILEN ERWERBSPERSONEN 2008

- UNTER 6 %
- 6 BIS UNTER 8 %
- 8 BIS UNTER 10 %
- 10 % ODER MEHR

LANDESDURCHSCHNITT: 6.6%

Quellen:
 - Regionales Monitoring 2010 –Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main; Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
 - Statistisches Jahrbuch Hessen 2009/10, Bundesagentur für Arbeit, Regionaldirektion Hessen

KAUFKRAFT / VERFÜGBARES EINKOMMEN

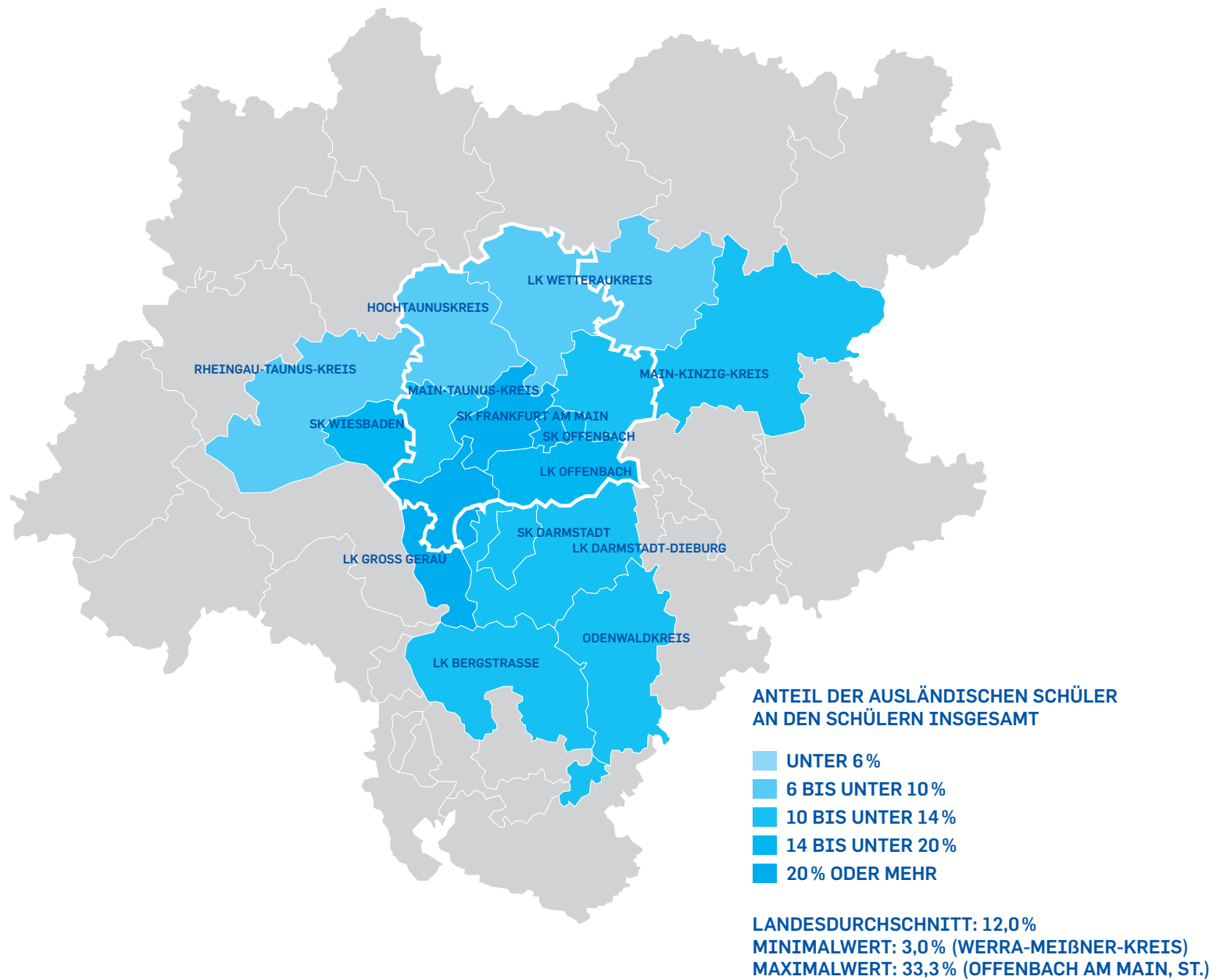


Quellen:
 - Regionales Monitoring 2010 –Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main; Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
 - Statistisches Jahrbuch Hessen 2009

INTEGRATIONSMOTOREN

Die Kernstädte der Rhein-Main-Region erbringen die größten Integrationsleistungen.

AUSLÄNDISCHE SCHÜLERINNEN UND SCHÜLER AN ALLGEMEINBILDENDEN SCHULEN AM 19.9.2008



ANTEIL DER NICHTDEUTSCHEN AN DER BEVÖLKERUNG AM 31.12.2008

