

REGIONAL
PARK **RHEINMAIN**

VON DER STRAHLKRAFT EINER IDEE

LORENZ RAUTENSTRAUCH



REGIONALPARK RHEINMAIN

VON DER STRAHLKRAFT EINER IDEE

LORENZ RAUTENSTRAUCH

HERAUSGEGEBEN VON DER

REGIONALPARK BALLUNGSRAUM RHEINMAIN GMBH

INHALTSVERZEICHNIS

VORNEWEG	7
----------------	---

KAPITEL 1

DIE SEHNSUCHT NACH DER LANDSCHAFT VOR DER HAUSTÜR..... 11

1988 bis 1995: Eine Idee macht Karriere	12
Die Planung beginnt	13
Die Parkidee kommt auf die Agenda der Parteien.....	15
Das Pilotprojekt startet.....	16
Woher kommt das Geld?	18
Naturschützer und Landwirte wehren sich.....	19
Das Projekt setzt sich gegen die Widerstände durch	21
Eine salomonische Lösung.....	22

KAPITEL 2

DAS PROJEKT NIMMT FAHRT AUF

25

1995 bis 2001: Die Regionalparkidee wird praktisch erprobt	26
Ein Verführungsprojekt	27
Die Regionalparkgesellschaft sammelt Ökopunkte.....	29
Der Regionalpark wächst	31
Die Flughafengesellschaft engagiert sich	32
Der Regionalpark verliert seinen Erzeuger.....	33
Die Arbeit außerhalb des Pilotgebietes	34
Skeptische Naturschützer, kritische Landwirte.....	35
Unterwegs in eine unsichere Zukunft	36
Dennoch eine positive Bilanz	38

KAPITEL 3**DIE REGION RAUFT SICH ZUSAMMEN 41**

2001 bis 2006: Von Sternstunden und vom beinahe Scheitern	42
Der Regionalpark wird zum Zankapfel	42
Große Augenblicke und Fehlschläge	43
Die Europäische Union als ahnungsloser Nothelfer	45
Überlebenshilfe kommt von vielen Seiten	47
Die Dachgesellschaft wird gegründet	48
Bilanz nach drei Jahren Improvisation	50

KAPITEL 4**DIE DACHGESELLSCHAFT LERNT LAUFEN..... 53**

2006 bis 2010: Von neuen Leitbildern, Rundrouten und Portalen	54
Der Aufsichtsrat zu Besuch im Gartenreich	55
Projekte, Gesamtroutennetz und Rundroute.....	57
Auf der Suche nach einer neuen Botschaft.....	59
Prioritäten müssen gesetzt werden.....	60
Die Öffentlichkeitsarbeit wird professionalisiert	62
Die Rundroute wird zum Herzstück des Regionalparks.....	63
Das erste Regionalparkportal entsteht.....	66
Positives, Defizite und Kritik	67

KAPITEL 5**DER REGIONALPARK AUF DEM WEG IN DIE KÖPFE DER BÜRGER 71**

2010 bis 2012: RegionalparkSommer und viele Besucher	72
Der Regionalpark wird zum Erlebnis	74
Der Regionalpark als Medienereignis.....	76

KAPITEL 6**VON DER STRALKRAFT DER IDEE 79**

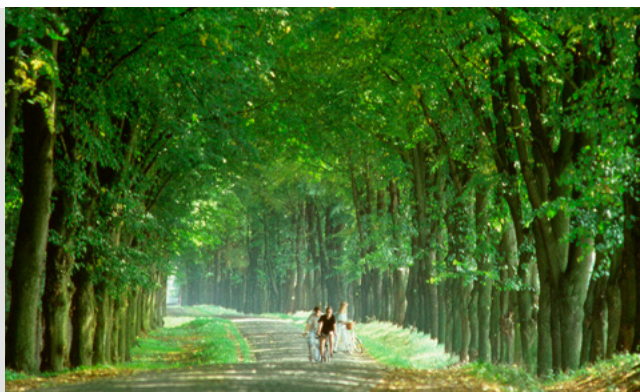
Unterm Strich: Eine Bilanz nach 25 Jahren.....	80
--	----

Der vorliegende Bericht über die Entstehung des Regionalparks RheinMain ist die gekürzte Fassung einer 120 Seiten starken Darstellung von Lorenz Rautenstrauch, die neben einer ausführlichen Schilderung der Regionalparkgeschichte acht kurze Beiträge von weiteren Akteuren enthält, die für das Projekt eine wichtige Rolle gespielt haben. Die Darstellung ist als Buch unter dem Titel „Regionalpark RheinMain – Die Geschichte einer Verführung“ im Sozietäts Verlag erschienen.

Die Kürzung des Langtextes sowie das Lektorat hat Dagmar Beckmann, Frankfurt, besorgt.

VORNEWEG

Im August 1994 radelten drei Männer an einem schönen Sommertag von Hattersheim nach Flörsheim. Sie fuhren eine schattige, stille Allee mit uralten Linden entlang. Sonst war wenig Schönes zu sehen. Ihr Weg führte sie vorbei an den eingezäunten Pestizid-Testflächen des damals noch produzierenden Chemiewerkes der Hoechst AG, sie passierten die mit Stacheldraht und Überwachungskameras gesicherte Tierversuchsanstalt und die Weilbacher Kiesgruben, damals eine wüste Mondlandschaft. Es war eine dieser typischen, lieblosen Gegenden, wie sie auch an vielen anderen Stellen im Umland von Frankfurt zu finden sind.



Die drei Männer auf ihren Rädern, ein Journalist der Frankfurter Rundschau, der Pressesprecher des Umlandverbandes Frankfurt (UVF) sowie der Chef von dessen Planungsabteilung, ließen ihre Blicke über die Landschaft schweifen. Denn einer von ihnen, der Planer, wollte eine neu geborene Idee auf den Prüfstand stellen: Konnte man aus dieser trostlosen Gegend nicht etwas Schöneres machen? Anstelle der Testflächen Wiesen anlegen, Alleen pflanzen, einen Rastplatz unter Nussbäumen, die Versuchsanstalt in einem Wäldchen verstecken und vielleicht ein Kunstwerk aufstellen? Der Journalist und der Pressesprecher ließen sich verführen: Sie glaubten an die Vision des Planers. Und sie blieben nicht die einzigen, die sich verführen ließen. Die sehnsüchtigen Fantasien, die den drei Stadtbewohnern damals vor Augen traten, wurden zum Treibsatz für eine große landschaftsplanerische Idee.

Seit der Fahrradtour sind mehr als 20 Jahre vergangen. Die Vision von damals ist Wirklichkeit geworden: im Regionalpark RheinMain. Eine „Mammutaufgabe“ sei da bewältigt worden, schrieb die Frankfurter Rundschau 2011 anlässlich der Vorstellung der neuen Regionalparkrundroute. Sie biete „nicht nur Wege zu Idyllen und Oasen, zu Spielplätzen und Ausflugszielen. Eingebunden sind auch Rast- und Ruheplätze, Gaststätten und Bauernhöfe mit Hofläden sowie zahlreiche Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Schon heute kann, wer sucht, 200 spannende Objekte und Orte in der Landschaft finden, weit verstreut in der Landschaft liegen die Highlights.“ Der Regionalpark ist zwar nicht fertig, aber er hat in 20 Jahren beträchtliche und sichtbare Substanz gewonnen. Und er ist angekommen bei den Menschen in der Region und ist für manche sogar „ihr“ Regionalpark geworden.

Die Sehnsucht der Stadtbewohner nach einer Gegenwelt vor ihrer Haustür hat in den vergangenen beiden Jahrzehnten immer wieder gewirkt, wenn es um das Mitmachen ging. Bei Bürgermeistern und Landräten, Stadtverordneten und Landesministern, bei Konzernlenkern und Journalisten, bei den Planern aus den Verwaltungen der Städte. Und am wichtigsten: bei den Bürgern, die sich eine weniger lieblose Landschaft für ihre Ausflüge im zersiedelten Ballungsraum wünschen.

Zu der Zeit, als der Regionalpark RheinMain erfunden und mit seiner Realisierung begonnen wurde, war das Thema durch das große Medienecho auf den Start der „Internationalen Bauausstellung IBA Emscherpark“ im Jahr 1989 im Ruhrgebiet und durch den Startschuss für das „GrünGürtel“-Projekt der Stadt Frankfurt im Jahr 1991 sozusagen vorgewärmt. An vielen Orten in Deutschland erdachte man damals ähnliche Projekte, aber neben dem „Emscherpark“ ist der Regionalpark RheinMain eines von wenigen, die auch heute noch bestehen und aktiv sind. Erst in allerjüngster Zeit sind wieder neue Initiativen gestartet worden.

Regionalparks sind keine stabilen Projekte. Der wesentliche Grund dafür ist, dass sie nicht zu den Pflichtaufgaben der öffentlichen Hand gehören. Es ist eine Aufgabe, die freiwillig übernommen werden kann – oder auch nicht. Dazu kommt, dass die Regionen als Träger solcher Vorhaben oft unsichere Akteure sind, denn die Gemeinden müssen sich zu einer tragfähigen Lösung zusammenraufen. Das ist nicht immer einfach. Sie müssen als

Träger so stark sein, dass ein Regionalpark entstehen kann. Es müssen Bündnisse geschlossen, und es müssen Blockaden gelöst oder umgangen werden, es müssen Partnerschaften und Allianzen unter den Städten und Kreisen und mit dem Land gebildet werden, aber auch mit vielen anderen Gruppen und Institutionen, deren Interessen vom Regionalpark berührt sind. Ob die Gemeinden das können, hängt nicht nur davon ab, ob sie reich genug sind, um sich so etwas wie einen Regionalpark dauerhaft leisten zu können. Ein möglicherweise wichtigerer Faktor ist, ob die Städte einer Region im Lauf ihrer Geschichte so etwas wie eine Tradition regionaler Solidarität oder zumindest die Tradition einer produktiven Streitkultur entwickelt haben.

Der folgende Bericht handelt davon, wie der Regionalpark in der streitlustigen, aber auch kompromissfähigen Rhein-Main-Region zustande gekommen ist. Es ist die Geschichte eines Projektes, das das kleine Karo und den Weitblick spiegelt.



KAPITEL 1

DIE SEHNSUCHT NACH DER LANDSCHAFT VOR DER HAUSTÜR

1988 BIS 1995: EINE IDEE MACHT KARRIERE

Ende der Achtzigerjahre wurde in Frankfurt viel über das notwendige Wachstum und über die neue Rolle der Stadt als „europäische Metropole“ diskutiert - eine Rolle, die man auf die Stadt mit der für 1992 zu erwartenden Vollendung des europäischen Binnenmarktes zukommen sah. Frankfurt, so hoffte man, würde in die „europäische Liga“ aufsteigen und müsse sich zukünftig als Konkurrent mit Paris, London, Zürich und Mailand messen.

Lorenz Rautenstrauch, Leiter der Planungsabteilung des Umlandverbands Frankfurt (UVF) und Initiator des Regionalparks, vertrat 1988 in einem Artikel in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung unter dem Titel „Ohne Umland kann Frankfurt nicht wachsen“ die Auffassung, dass zuallererst die von Kirchturmdenken und Lokalstolz geprägten Denkbarrieren in Stadt und Umlandgemeinden abgebaut werden müssten. Es fehle am „Regionalbewusstsein“. Es müsse darum gehen, „der Landkarte der Region in den Köpfen der Bürger Prägnanz zu verleihen, sie zu einem Ort zu machen, der Identität hat, Vertrautheit ermöglicht, Heimatgefühle stützt“. Der Artikel endete mit einem Vorschlag: einem „großartigen Park, der die Idee der Regionalen Grünzüge aufnimmt und sie, oder wenigstens wesentliche Teile davon, zu einem Rhein-Main-Metropolenpark macht“. Allerdings sprach wenig dafür, davon war Rautenstrauch damals überzeugt, dass seine Idee Karriere machen würde. Ein Irrtum.

Tatsächlich fanden sich beim Umlandverband Akteure, die die Idee mit Interesse aufnahmen. Der Verband war 1975 gegründet und mit einer Reihe von Aufgaben ausgestattet worden, etwa der Flächennutzungsplanung und der Abwasser- und Abfallbeseitigung, die er fortan überörtlich für die Kernstädte Frankfurt und Offenbach und für 41 Umlandkommunen wahrnahm. Der Verband hatte ein eigenes Parlament, dessen Abgeordnete alle vier Jahre im Zuge der Kommunalwahlen direkt gewählt wurden. Er krankte aber von Anfang an daran, dass die Region kein rechtes Echo in den Köpfen der Bürger fand. Und bei den Kommunen war er unbeliebt, weil sie ihn als Einschränkung ihrer Eigenständigkeit ansahen und dazu auch noch finanzieren mussten.



Frankfurt und Offenbach in
der Mitte und 41 Kommunen
drum herum.

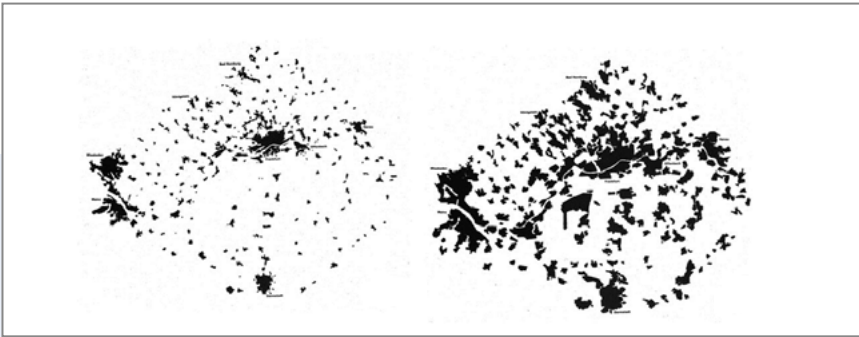
Fläche: 1427 qkm,
1,6 Mio. Einwohner,
1,2 Mio. Beschäftigte

Im März 1989 führte dann die Kommunalwahl in Frankfurt zu einem rot-grünen Bündnis mit Tom Koenigs als Umweltdezernent. Das war die Geburtsstunde des Projektes „GrünGürtel Frankfurt“. Und damit entstand eine Stimmung, die ansteckend war – auch für den Umlandverband. Dort hatte die Kommunalwahl zur Bildung einer großen Koalition von SPD und CDU geführt. Der Programmpunkt „Rhein-Main-Metropolenpark“ war in die gemeinsame Koalitionsvereinbarung aufgenommen worden, und Lorenz Rautenstrauch wurde gebeten, die Idee auszuarbeiten und einen Vorschlag zu machen, wie aus der Utopie ein Projekt werden könnte.

DIE PLANUNG BEGINNT

Im Sommer 1991 legte Rautenstrauch ein erstes dreiseitiges Arbeitspapier mit dem Titel „Das Projekt Regionalpark für

das Rhein-Main-Gebiet“ vor. Zwei Zielsetzungen standen im Vordergrund: Zum einen sollten die zersiedelten Landschaften im Kernraum der Region aufgewertet werden und zwar nicht nur ökologisch, sondern auch landschaftsästhetisch. Die Resträume zwischen den wuchernden Siedlungen sollten eine eigene ästhetische Qualität bekommen, eine Gegenwelt und einen Erholungsraum für die städtische Bevölkerung bieten. Dies würde die Freiräume auch sichern, denn was die Menschen kennen und schätzen, so das Kalkül, möchten sie auch bewahren. Gleichzeitig sollte der Park als Vehikel in einem neuen strategischen Ansatz für die Politik des Umlandverbandes dienen. Der Regionalpark, so das Arbeitspapier, könne das Regionalbewusstsein der Bürger fördern und damit dem Umlandverband größere Akzeptanz verschaffen.



Das Wachstum der Siedlungsflächen im Rhein-Main-Gebiet 1925-1990. Dazwischen bleiben immer kleinere Landschaftsresträume übrig. (Grafik: Wolfgang Christ 1994)

Ein für die weitere Entwicklung besonders wichtiger Punkt war der Vorschlag, die Anlagen und Wege des Regionalparks auf kleine Ausschnitte oder Korridore zu beschränken. Rautenstrauch wollte den neuen Park nicht in der Fläche, sondern durch vernetzte „Erlebnislينien“ aufbauen, auf die sich die Gestaltung konzentrieren würde. „Regionalpark“ wäre demnach das, was sich dem Fußgänger oder Fahrradfahrer links und rechts dieser Wege auftut an Ausblicken, Überraschungen und Erlebnissen. Ein größerer Flächenanspruch hätte einen utopischen Mitteleinsatz

bedeutet - gefragt war aber ein realistischer Vorschlag. Mit der Netzfigur und ihren gleichförmigen Maschen sollte auch die polyzentrische Struktur der Region adäquat abgebildet werden. Alle Kommunen könnten sich am Aufbau des Regionalparks beteiligen – eine Chance dafür, den Sinn für Gemeinsamkeit zu befördern. Die Netzidee würde es auch erlauben, den Regionalpark immer als zugleich lokales und regionales Projekt zu entwickeln.

DIE PARKIDEE KOMMT AUF DIE AGENDA DER PARTEIEN

Ein Vorschlag war gemacht. Würde sich die Politik der Sache annehmen? Die Ideen gefielen, aber es gab auch Zweifel. Immerhin ging es um ein Projekt, das viele Millionen kosten



Erste Strukturskizze des
Regionalparknetzes
(Rautenstrauch, 1991)

würde, von denen einen wesentlichen Anteil der Umlandverband würde bereitstellen müssen - und das über unabsehbar viele Jahre. Diese Mittel würde sich der Verband durch eine Erhöhung der Verbandsumlage bei seinen Mitgliedskommunen beschaffen müssen, die schon die bisherige Umlage als überflüssige Alimentierung eines aus ihrer Perspektive ziemlich unnützen Verbandes ansahen. Die Frage war berechtigt, ob die Idee des Regionalparks gut genug war, um die zu erwartenden Widerstände zu überwinden.

Um Klarheit zu gewinnen, gab der damalige Direktor des Umlandverbandes, Rembert Behrendt (SPD), 1991 ein Gutachten in Auftrag. Und dieses kam zu dem Schluss: „Der Regionalpark ist ein Projekt, das die Gemeinsamkeit der Region stiften kann.“ Behrendt ergriff die Initiative und stellte das Projekt nun engagiert auf einer Klausurtagung der SPD-Fraktion zur Entscheidung. In der Regel ging es bei solchen Sitzungen um eher trockene Themen wie die Müllbeseitigung oder die Abwasserbehandlung oder auch um die Ausweisung von neuen Bauflächen im Flächennutzungsplan. Nun kam die Parkidee auf die Agenda – und die Parteipolitiker nahmen sie begeistert auf. Sie ließen die Mülldeponien hinter sich und hatten die Vision einer schönen Landschaft vor der Haustür. Die SPD-Parlamentarier glaubten spontan an die Idee, die den Bürgern die Lebensqualität und Identität ihrer Region erfahrbar machen würde. Und sie glaubten, dass das viele Geld, das im Haushaltsplan des Verbandes dafür bereitgestellt werden müsste, gut zu begründen sein würde. Und nicht nur die SPD-Fraktion, auch die CDU-Fraktion war von der, gegenüber der Koalitionsvereinbarung nun konkretisierten, Regionalparkidee überzeugt.

Am Ende stand der ganz unwahrscheinliche, gleichwohl sehr reale erste große Sieg der Sache Regionalpark. Dieser Sieg wurde bald in einen förmlichen Beschluss des Parlaments des Umlandverbandes umgemünzt. Am 8. September 1992 stellte der Verbandstag fest: „Die Idee der Schaffung eines Regionalparks wird begrüßt.“ Der – übrigens einstimmige – Beschluss ist das förmliche Geburtsdatum des Regionalparks RheinMain.

DAS PILOTPROJEKT STARTET

Nun standen zwei Aufgaben an. Ein Konzept musste entwickelt werden, das zeigen sollte, wie die Netzstruktur des Regionalparks gestaltet werden könnte. Und mit einem Pilotprojekt wollte man herausfinden, wie ein Maßnahmenplan aussehen könnte. Und natürlich stand auch die Frage im Raum, wie bei Kommunen und anderen Partnern Unterstützung zu gewinnen war, um die Maßnahmen umzusetzen. Im Frühjahr 1993 wurde der Auftrag zur Entwicklung eines Leitkonzepts an „Mediastadt Büro für Stadtkommunikation“ (Darmstadt) erteilt. Das Büro legte eine mitreißende Arbeit vor, in der die zu ergreifenden Maßnahmen allerdings nicht – wie von Rautenstrauch vorgeschlagen – an

einer Regionalparkroute als „Erlebnislinie“ aufgefädelt waren, sondern die die Gesamtheit der Freiflächen im Blick hatte. Die Planer und Politiker ließen sich davon begeistern. Es war offensichtlich verführerischer, einer umfassenden Konzeption für den ganzen Verdichtungsraum zu folgen, als den bescheideneren und vorsichtigen Ideen, die die Umlandverbandplaner bisher selbst entwickelt hatten.

Das „Pilotprojekt“ wurde unmittelbar nach dem Beschluss des Verbandstags vom 8. September 1992 gestartet. Dafür mussten Kommunen gefunden werden, die bereit waren, in Partnerschaft mit dem Verband für ihr Gebiet ein konkretes Stück Regionalpark zu planen und zu realisieren. Die Wahl fiel auf Flörsheim und Hattersheim. Später kam als dritter Partner die Stadt Hochheim hinzu. Als bald entstand eine gemeinsame Arbeitsgruppe, die binnen drei Monaten ein Rahmenkonzept für mögliche Routenverläufe vorlegte. Die Idee wurde den diversen Bau-, Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschüssen der drei Städte vorgestellt. Eine beliebte Form der Vermittlung waren „Bereisungen“: Ein Traktor mit einer Ladung von Kommunalpolitikern auf dem – mit Strohhallen als Sitzgelegenheiten versehenen – Anhänger fuhr die potentielle Regionalparkroute ab. Die Informations- und Werbetouren für das Pilotprojekt galten auch diversen staatlichen Behörden. Mit den zuständigen Ministerien in Wiesbaden, mit dem Landwirtschaftsamt und mit den Naturschutzbehörden wurde das Projekt diskutiert und es wurden Kooperations- oder gar Fördermöglichkeiten erörtert.

Eine Studie des Landschaftsarchitekturbüros Hanke, Kappes & Heide (Sulzbach), die dieses im Mai 1994 vorlegte, zeigte erstmals am konkreten Beispiel, wie die Idee vom Regionalpark als einem Netzwerk von Korridoren und Erlebnislinien für Spaziergänger und Fahrradfahrer funktionieren könnte. Die Studie schilderte einen Spaziergang auf dem zukünftigen Regionalparkweg durch die Landschaft um Hattersheim und Flörsheim. Sie beschrieb, welche Bilder sich dem Wanderer auftun würden: ein Rosengarten, dann eine vorhandene, wunderschöne Lindenallee, ein Obstgarten und schließlich eine Speierlingallee durch die ehemaligen Pestizidtestflächen der Firma Hoechst. Und dann – auch das ein Bild – der Ausblick von einer zu gestaltenden Aussichtsbastion auf den Verkehrsstrom der Autobahn A3. Der Regionalpark, das war die Botschaft dieses Bildes, sollte keineswegs nur Idylle vermitteln. Die von rasender Mobilität geprägte

WOHER KOMMT DAS GELD?

Die Planer waren verhalten. Sie konnten sich nicht so recht vorstellen, wie man die unterschiedlichen Ziele und Inhalte einer Landesgartenschau und des Regionalparkpilotprojektes unter

einen Hut bringen sollte. Aber drei Wochen später bekam der Minister Post von den zwei Bürgermeistern und dem Verbandsdirektor des Umlandverbandes. In dem Schreiben kündigten sie an, dass man sich bewerben und „das Pilotprojekt zum Gegenstand und Rahmen einer Landesgartenschau machen“ wolle, „um dadurch die Realisierungschancen des in seinen Grundgedanken neuartigen Regionalparks RheinMain zu verbessern und das Projekt in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken“. Die Option Landesgartenschau wirkte als Beschleuniger – und nicht nur das: Was bisher als ein mögliches, aber noch keineswegs wahrscheinliches Projekt ohne allzu große Dringlichkeit behandelt worden war, wurde eilig und realistisch. Ministerpräsident Hans Eichel erkannte ein paar Wochen später im Regionalpark eine „Vision“.

NATURSCHÜTZER UND LANDWIRTE WEHREN SICH

Doch es gab auch Widerspruch. Die beiden Ortsverbände Flörsheim und Hattersheim des Bundes Umwelt und Naturschutz (BUND) nahmen öffentlich Stellung: Man begrüße zwar die Idee des Regionalparks, aber die Landesgartenschau werde abgelehnt. Auch die geplante Aussichtsbastion an der Autobahn erregte den Unmut der BUND-Vertreter. Ebenso der geplante Neubau der Flörsheimer Warte, der – so der BUND – noch nicht einmal vom Heimatverein als vordringlich angesehen werde und überdies eine starke Belastung für das empfindliche Gebiet mit sich bringe.

Ausschnitt Planstudie von 1994 (Hanke, Kappes & Heide)

„Erlebnislinie“ mit Rosengarten, Wasserwerkchaussee, Hattersheimer Obstgarten, Speierlingallee und Naturschutzgebiet Weilbacher Kiesgruben

Der Konflikt zwischen Regionalpark und den Naturschutzverbänden, der hier zum ersten Mal auftauchte, ist grundsätzlicher Natur, weil aus der Perspektive der Verbände der Schutz der Natur vor allem Schutz vor den Menschen heißt. Nach der Regionalparkphilosophie galt es dagegen, Landschaft für die Erholung suchenden Menschen zu sichern und dabei gelegentlich auch in Kauf zu nehmen, dass gegen die Grundsätze der Naturschützer verstoßen wird. Zum Beispiel, indem an der Regionalparkroute ein Rosarium angelegt wird, das das Auge erfreut, und nicht eine artenreiche Wildwiese, die ökologisch wertvoll, aber für den Durchschnittsbürger vergleichsweise uninteressant ist.

Die Naturschützer waren nicht die einzigen, die gegen das Projekt Stellung bezogen. Schon 1993 wurde in einer vom Bauernverband inspirierten kleinen Anfrage einiger CDU-Abgeordneter im Hessischen Landtag die rhetorische Frage gestellt, ob Landwirte in der Rhein-Main-Region nur mehr als Landschaftspfleger für den Regionalpark eine Daseinsberechtigung hätten. Dass es die Landwirte aber nicht ironisch, sondern richtig ernst meinten mit ihrem Protest, wurde spätestens bei einer Vorstellung des Pilotprojektes vor den Landwirten der drei Städte Hattersheim, Flörsheim und Hochheim im Kreishaus in Hofheim im März 1995 deutlich. Es ging laut und unhöflich zu. „Wut und Ärger kochten immer wieder hoch“, berichtete das Höchster Kreisblatt. Die Bauern befürchteten große Flächenverluste durch Wege, Wiesenstreifen und Alleen und forderten den Vorrang von Traktoren und Mähdreschern gegenüber Spaziergängern und Fahrradfahrern, die sie bei der Arbeit behinderten und Hunde in die Felder schickten.

So schrill die Tonlagen im Konflikt mit Naturschutzverbänden und Landwirten waren und so ernst ihre Proteste zu nehmen, die Regionalparkakteure kamen zu dem Schluss, dass Kompromisse möglich sein sollten und das Projekt nicht grundsätzlich in Frage gestellt war. Der Optimismus war ungebrochen, ein grundsätzliches Scheitern des Pilotprojektes schien angesichts der vor Ort immer noch großen Zustimmung unwahrscheinlich.

DAS PROJEKT SETZT SICH GEGEN DIE WIDERSTÄNDE DURCH

Dennoch stand die eigentliche Nagelprobe noch aus. Denn für den Regionalpark genügte die örtliche Zustimmung nicht, nötig war die Zustimmung der Region. Und die stand auf wackeligen Füßen. Der lauteste und wegen des politischen Gewichtes der Stadt entscheidende Widerspruch kam aus Frankfurt: Dort protestierten der Oberbürgermeister und die SPD, auch die Frankfurter Grünen. Man habe noch 66 Millionen D-Mark Schulden aus der Frankfurter Gartenschau, überdies sei zu vermuten, dass der Verband mittels der nun geplanten Gartenschau bloß seine



Siedlung und Landwirtschaft im Ballungsraum sind eng verschränkt. Dies führt zu Konflikten zwischen Erholung suchenden Städtern und den Landwirten.

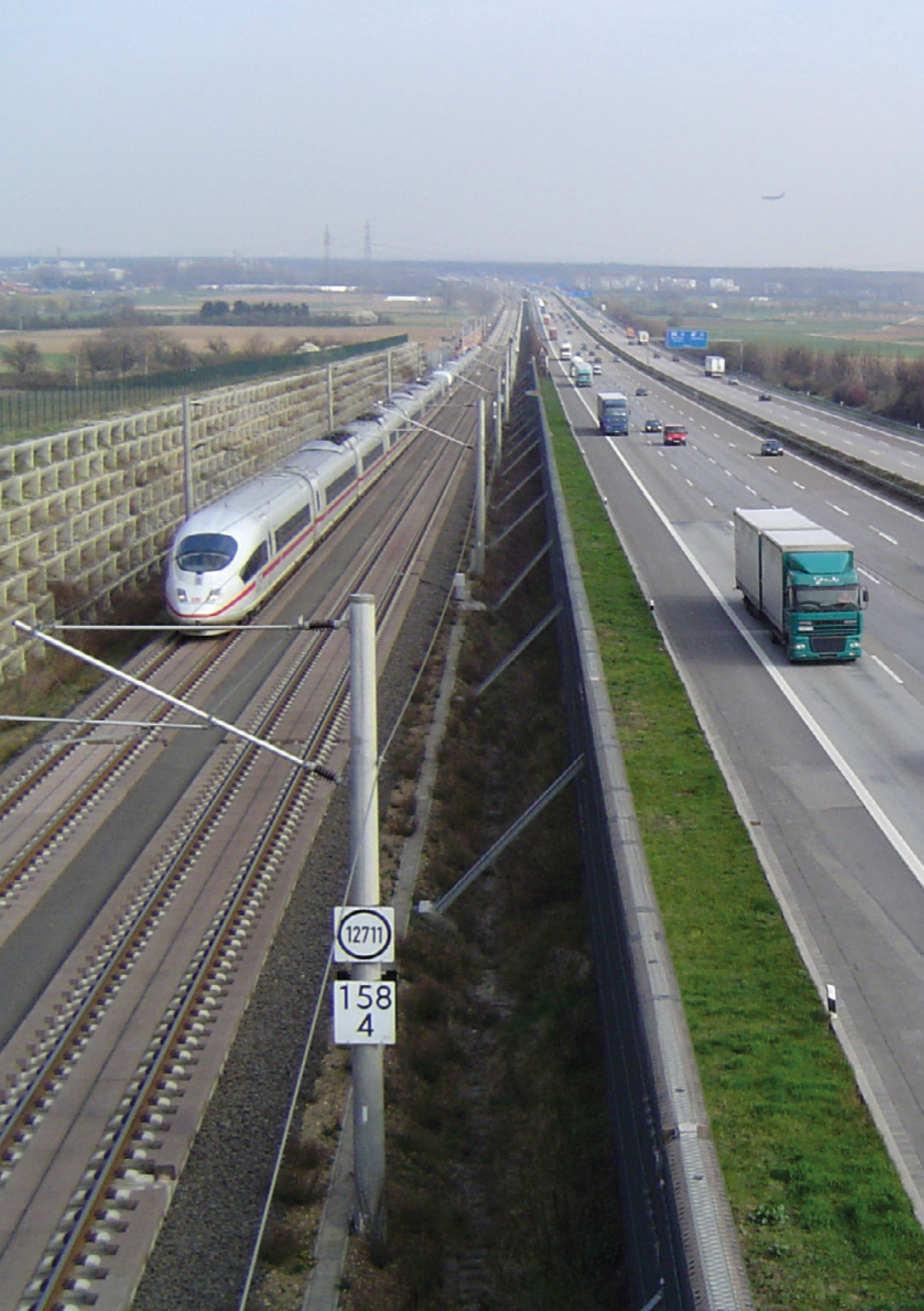
Existenzberechtigung nachweisen wolle. Damit war die Frage gestellt, ob ein gemeinschaftliches Projekt wie der Regionalpark in der Region überhaupt realisierbar sein würde. Zwar betonten auch die Gegner, dass das Projekt als solches nicht kritisiert werde, man sich aber nicht in der Lage sehe, es (mit) zu finanzieren. Außerdem sei die Idee, das Pilotprojekt mit einer Landesgartenschau zu kombinieren, untauglich.

Die Diskussion zeigte beispielhaft die Barrieren in den Köpfen. Aber sie zeigte auch das Potential, das das Regionalparkprojekt doch zu deren Überwindung hatte. Tatsächlich wäre das Projekt an dieser Stelle gescheitert, wenn es den Umlandverband mit seinen gesetzlich gesicherten Kompetenzen und

seinen direkt gewählten Abgeordneten nicht gegeben hätte. Die Abgeordneten waren in erster Linie nicht einzelnen Städten und deren Interessen, sondern der Region und deren Wohl verpflichtet – dafür wurden sie gewählt. Sie konnten, ohne die Kommunen fragen zu müssen, entscheiden, dass der Regionalpark auch in der Kombination mit einer Landesgartenschau im Interesse der Region liege und folglich von der Region aus Umlagen, die die Kommunen aufbringen mussten, zu finanzieren sei. Der Verbandstag hat in Wahrnehmung dieser Rechte am 13. Dezember 1994 gegen die Stimmen der Grünen die Bewerbung um die Landesgartenschau/das Regionalparkpilotprojekt samt Finanzierungskonzept beschlossen. Damit war die Nagelprobe bestanden.

EINE SALOMONISCHE LÖSUNG

Im März 1995 fällte die hessische Landesregierung eine salomonische, wenn auch für das Land teurere Entscheidung: Die Landesregierung würde das Regionalparkpilotprojekt für den Zeitraum von 1996 bis 1999 mit insgesamt fünf Millionen D-Mark und, unabhängig davon, eine Landesgartenschau in Hanau im Jahr 2002 mit weiteren fünf Millionen fördern. Damit war die Bürde „Landesgartenschau“ vom Tisch und eine verheißungsvolle längerfristige Perspektive eröffnet. Ein paar Wochen später wurde für das Pilotgebiet unter Mitwirkung des Verbandes und der Gesellschaft zur Rekultivierung der Kiesgrubenlandschaft Weilbach (GRKW) in den drei Städten die erste gemeinnützige „Regionalpark RheinMain GmbH“ gegründet. Gleichzeitig behielt sich der Verband vor, zu gegebener Zeit für andere Bereiche seines Verbandsgebietes mit anderen Kommunen weitere Gesellschaften zu gründen. Wichtig war außerdem, dass in den Aufgabenkatalog nicht die Pflege und Unterhaltung der geschaffenen Anlagen aufgenommen wurden. Daran wollte sich der Umlandverband nicht beteiligen. Bei der für die Zukunft angestrebten Ausdehnung des Regionalparks hätte die Übernahme der Pflege seine finanziellen Möglichkeiten schnell überschritten. Die Lösung dieser Aufgabe wurde deshalb vertagt.



KAPITEL 2

DAS PROJEKT NIMMT FAHRT AUF

1995 BIS 2001: DIE REGIONALPARKIDEE WIRD PRAKTISCH ERPROBT

An einem schönen Morgen im März 1997 begegneten die Spaziergänger, die ihren Hund in Hattersheim auf dem Feldweg in Richtung Weilbacher Kiesgruben ausführten, erheblichem Baugerät und dem Bautrupp einer Landschaftsbaufirma. Die Arbeiter waren damit beschäftigt, den hohen, etliche hundert Meter langen Maschendrahtzaun links des Feldweges abzumontieren und in dicken Rollen auf einen Lastwagen zu laden. Über viele Jahre hinweg hatte der Zaun die Felder der Firma Hoechst AG vor unbefugtem Zutritt geschützt. Hinter dem Zaun wuchsen verschiedene Getreidesorten in schmalen Schlägen. Man wusste: Hier werden Düngemittel und Pestizide der Firma getestet.

Die Demontage des Zauns war das erste sichtbare Zeichen dafür, dass es nun losging mit dem Aufbau des Regionalparks. Anstelle des Zauns legten die Arbeiter Wiesenstreifen und eine 700 Meter lange Speierlingallee an. Am Ende der neuen Allee entstand ein „Obstbaumrondell“ und am anderen, dem Weilbacher Ende, das „Nussbaumquartier“. Mit diesem Quartier wurde am 3. Mai 1997 zum ersten Mal ein Regionalparkprojekt förmlich eingeweiht - der erste Mosaikstein des Gesamtprojektes. Wenige Wochen später, am 3. Juli, wurde mit dem „Hattersheimer Rosengarten“ schon das nächste Projekt fertiggestellt.



Der Hattersheimer Rosengarten
(Hanke, Kappes & Heide 1997)

Die Speierlingallee in Hattersheim,
ca. fünf Jahre nach der Pflanzung 1997

EIN VERFÜHRUNGSPROJEKT

Ab 1995 spielte sich die Arbeit am Regionalpark auf mehreren Bühnen ab. Im Pilotgebiet mit den drei Kommunen Hattersheim, Flörsheim und Hochheim war die Regionalparkpilotgesellschaft tätig. Im Gebiet dieser drei Städte wurde erprobt, wie die Idee praktisch umgesetzt werden könnte. Schauplatz Nummer zwei bestand aus allen übrigen – immerhin 32 – Kommunen, und auch dort warb der Umlandverband für das Projekt und es entstanden erste Projekte.

Die Pilotgesellschaft hatte seit Januar 1996 ihre Geschäftsstelle in Flörsheim in einem ehemaligen Blumenladen. Es war ein unkonventionelles Büro und ein Provisorium, aber gerade deshalb war es der richtige Ort für Regionalparkpioniere voller Tatendrang. Geschäftsführer waren Lorenz Rautenstrauch und Leo Fercher. Rautenstrauch versah außerdem im Hauptberuf sein Amt als Chef der Planungsabteilung beim Umlandverband. Fercher blieb hauptberuflich weiterhin der Leiter des Planungs- und Liegenschaftsamtes der Stadt Flörsheim.

Ganz oben auf der Agenda für das Pilotprojekt standen vier Aufgaben. Es mussten Grundstücke erworben, geeignete Landschaftsarchitekten für die Bauprojekte gefunden, der Gesamtroutenplan weiterentwickelt werden. Und schließlich mussten die Planer sich schleunigst um die Frage der sogenannten naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen kümmern.

Für den Grunderwerb sollte der Grundsatz der Freiwilligkeit gelten, kein Eigentümer sollte unter Druck gesetzt werden, sein Grundstück zu verkaufen. Dennoch gelang es dem mit den örtlichen Gegebenheiten bestens vertrauten Leo Fercher in den ersten beiden Jahren, über 30 Hektar für den Regionalpark zu erwerben, und bis 2001 wuchs der Grundbesitz der Gesellschaft auf 56 Hektar an. Über fünf Millionen D-Mark wurden in den Grunderwerb gesteckt, und mehr als 50 Flurstücke an der Regionalparkroute wechselten den Besitzer. Der in vielen Maßnahmen sichtbare Erfolg des Pilotprojektes war zuallererst ein Erfolg dieses Grundstückmanagements.

Entscheidend war auch die Frage, welche landschaftsästhetischen Maßstäbe für den Regionalpark gelten sollten. Eine eher konventionelle, an tradierten Vorbildern orientierte oder eine unkonventionelle Formensprache? Keine der beiden Optionen sollte in Reinkultur gelten, aber die erste Option stand doch im Vordergrund. Denn die Regionalparkidee hatte ja eine Chance bekommen, weil sie versprach, etwas von der Sehnsucht nach der schönen Landschaft vor der Haustüre zu befriedigen und weniger die Sehnsucht nach landschaftsästhetischen Experimenten. Der Regionalpark war ein Verführungs-, kein Erziehungsprojekt.

Die Planung für das Pilotprojekt hieß in den ersten Jahren: immer wieder über das immer wieder Gleiche aus verschiedenen Perspektiven zu reden. Man besuchte Behörden und Ämter, traf sich mit Ortsbeiräten und Planungsausschüssen, informierte Fraktionen politischer Parteien. Man setzte sich mit den amtlichen Vertretern der Landwirtschaft an einen Tisch, mit Arbeitskreisen von Landwirten und mit einzelnen Landwirten. Man diskutierte mit amtlichen und ehrenamtlichen Naturschützern. Man diskutierte in Naturschutzbeiräten.

Modifizierter Plan von 1995: dunkelgrün die baumbestandene Regionalparkroute Hattersheim – Flörsheim/Weilbach – Hochheim; hellgrün die „Optischen Wirkungsflächen“.



Als Ergebnis lag im Herbst 1995 ein neuer Planungsvorschlag für das Pilotprojekt vor. Aber die Skepsis der Naturschützer und der Landwirte war nicht ausgeräumt. Das Problem wurde zum Teil durch den Grunderwerb gelöst, denn auf ihrem Grund und Boden konnte die Gesellschaft ihre Ziele in jedem Fall durchsetzen. Aber Ziel war es weiterhin, verträgliche Lösungen zu finden und möglichst im Konsens auch mit der Landwirtschaft zu handeln.

Es war deshalb ein glücklicher Umstand, dass der Umlandverband just in dieser Zeit einen neuen Landschaftsplan aufstellen musste. Der Verband beschloss, zunächst einen Pilotlandschaftsplan für die Gemarkungen der drei Städte Hattersheim, Flörsheim und Hochheim aufzustellen. Damit kam es zu einem erneuten – diesmal amtlichen und daher im Ergebnis verbindlichen – Abstimmungsverfahren mit allen Betroffenen. Dieser Pilotlandschaftsplan, der neben vielen anderen Inhalten auch den Regionalpark enthielt, wurde 1997 von der Gemeindekammer des Umlandverbandes beschlossen. Das wichtigste Ergebnis des Planes war, dass er Regelungen enthielt, die die Landwirte zwar nicht rundherum mit dem Regionalpark versöhnten, die ihnen jedoch auch gewisse Vorteile brachten.

DIE REGIONALPARKGESELLSCHAFT SAMMELT ÖKOPUNKTE

Es ist eines der wichtigen Grundprinzipien des deutschen Naturschutzrechtes, dass Eingriffe in Natur und Landschaft beispielsweise durch den Bau von Häusern oder Straßen vom Verursacher „ausgeglichen“ oder „ersetzt“ werden müssen – möglichst in unmittelbarer Nachbarschaft. Wenn zum Beispiel ein Acker in eine artenreiche Wildwiese umgewandelt wird, ist das eine sogenannte Kompensationsmaßnahme. Aus der Sicht der Landwirte ist die Regelung mit erheblichen Nachteilen verbunden, weil ihnen gepachtete Ackerflächen auf diese Weise entzogen werden können. Der Plan konzentrierte nun die Kompensationsmaßnahmen entlang der Regionalparkroute und vermied so den „Streuobstkucheneffekt“, bei dem irgendwo auf einer Pachtfläche eine Streuobstwiese als Kompensation entstehen konnte – zum Ärger der Bauern, die mit ihren großen Maschinen dann mühsam darum herum manövrieren mussten.

Der Pilotlandschaftsplan eröffnete der Regionalparkgesellschaft aber noch eine zweite, wichtigere Möglichkeit. Sie konnte eine damals im Naturschutzgesetz erstmals eingeführte Regelung nutzen: Sie konnte ihre ökologisch aufwertenden Maßnahmen, sprich etwa die Wiesen, die sie auf ehemaligen Äckern anlegte, von den Naturschutzbehörden mit „Ökopunkten“ bewerten und sie als ökologisches Sparguthaben gutschreiben lassen. Die ökologisch guten Taten bekamen damit einen monetären Wert. Die Ökopunkte, die die Regionalparkgesellschaft so ansparte, konnte sie an spätere Eingreifer verkaufen, die dann ihre Eingriffe nicht mehr durch eigene Maßnahmen kompensieren mussten.

Da die Bundesbahn zu dieser Zeit eine neue Schnellbahntrasse von Köln in das Rhein-Main-Gebiet plante, konnte die Regionalparkgesellschaft von der neuen Möglichkeit in großem Umfang Gebrauch machen. Nach langen Verhandlungen mit der Bundesbahn und den Naturschutzbehörden hat die Gesellschaft der Bahn mehrere Millionen Ökopunkte auf den Flächen des Pilotprojektes verkauft und dafür mehr als drei Millionen D-Mark eingenommen. Es war eine allseits befriedigende Lösung. Der Regionalpark konnte sich refinanzieren, und die Landwirte blieben von weiteren Flächenverlusten verschont. Der Konflikt war damit, wenn nicht gelöst, so doch entschärft.



Die Ökopunkte aus der Renaturierung der Niederwiesen wurden an die DB verkauft. (Steg: Günter Rademacher & Partner, 2000)

DER REGIONALPARK WÄCHST

Das Pilotprojekt wurde zum Erfolg. Die ersten beiden Eröffnungen, des Nussbaumquartiers und des Rosengartens, waren nur der Auftakt für viele weitere. In den fünf Jahren, die als Laufzeit zunächst vorgesehen waren, wurde ein großer Teil der 27 Kilometer langen Regionalparkrouten von Hattersheim über Flörsheim nach Hochheim realisiert, und es wurden insgesamt mehr als zwanzig Projekte fertiggestellt. „Der Regionalpark wächst und wächst“, schrieben die Zeitungen und gaben gerne auch Empfehlungen für Touren. Die die Wege begleitenden Wiesenstreifen und Alleen waren zu einem Markenzeichen des Regionalparks geworden. Erste Kunstwerke wurden aufgestellt. Besonders viel Aufmerksamkeit zog das „Bildhauersymposium am Panoramaweg“ in Flörsheim auf sich. Dort konnten die Spaziergänger im Juni und Juli 1999 sechs Wochen lang vier Bildhauern und einer Bildhauerin beim Meißeln und Schleifen ihrer großen Steinskulpturen zusehen.



Der Bildhauer Gerard Höweler bei der Arbeit an seinem Objekt (1999)

Zur Freude besonders von Kindern und Naturschützern entstand 1998 am Alten Wehr im Schwarzbach in Hattersheim eine Aufstiegshilfe für müde, den Bach aufwärts schwimmende Fische und sonstiges Wassergetier. Ab Sommer 2000 wurden überall als Wegweiser fungierende, hölzerne Stelen aufgestellt. Die typische Form der Stelen wurde vom GrünGürtel in Frankfurt übernommen – ein Signal dafür, dass der Regionalpark und der GrünGürtel Frankfurt zusammengehörten.

Im Jahr 1997 erschien das erste Faltblatt zum Pilotprojekt und fand reißenden Absatz. Im Sommer 2000 wurde die erste „Regionalpark-Freizeitkarte Hattersheim, Flörsheim, Hochheim“ gedruckt, in der die Regionalparkroute und sämtliche bis dahin geschaffenen Attraktionspunkte markiert und beschrieben waren. Nach wenigen Monaten musste sie nachgedruckt werden. Die Parkwege belebten sich. Eine Besucherbefragung ergab schon im Herbst 1996 bei 600 befragten Spaziergängern eine Quote von immerhin fast 50 Prozent, die das Regionalparkprojekt kannten, und 75 Prozent davon fanden die Idee gut. Besuchergruppen aus der Region und von außerhalb, Delegationen von Kommunalpolitikern, Professoren und Studenten wollten geführt und die ersten Betriebsausflügler wollten empfangen werden.

DIE FLUGHAFENGESELLSCHAFT ENGAGIERT SICH

Die Sympathie für das Projekt drückte sich auch in zahlreichen Spenden aus. Die gewichtigste und langfristig für den Erfolg des Projektes entscheidende finanzielle Förderung kam ab 1998 von der Flughafen Aktiengesellschaft (damals FAG, heute Fraport AG), die von 1998 bis 2001 drei Projekte im Pilotgebiet mit 750.000 D-Mark gefördert hat – und später auch das Gesamtprojekt kontinuierlich und mit erheblichen Beträgen weiter unterstützt hat. Die Flughafenmittel flossen grundsätzlich immer nur als anteilige Finanzierung in die Projekte – ein für das Selbstverständnis der Gesellschaft wichtiger Punkt, denn das Pilotprojekt war und blieb ein kommunal-regionales Projekt, das nicht nur in seiner Idee und Ausgestaltung die eigene Sache blieb, sondern nach wie vor wesentlich aus kommunalen Mitteln finanziert wurde.

Im Jahr 1999 sah der Kosten- und Finanzierungsplan der Regionalparkgesellschaft recht gut aus. Die Kosten, mit denen

bis zur Fertigstellung des Pilotprojektes insgesamt zu kalkulieren war, wurden auf 25,4 Millionen D-Mark geschätzt. Damit lagen sie um rund zwei Millionen höher als beim Start im Jahr 1995 veranschlagt. Auf der anderen Seite konnte man jedoch auch von höheren Einnahmen ausgehen. Aber dann kündigte das Land Hessen an, dass die beim Start des Projektes 1995 vom Minister zugesagten Zuschüsse von fünf Millionen D-Mark um die Hälfte reduziert werden müssten. Das Land musste sparen.

Es zeugt von der allgemeinen Euphorie, dass der Aufsichtsrat bemerkenswert gelassen reagierte. Es wurde beschlossen, trotz der absehbaren Klemme alle Projekte wie geplant zu verwirklichen. Man musste nicht tollkühn optimistisch sein, wenn man davon ausging, dass der Umlandverband entsprechend seinem Gesellschafteranteil den größten Anteil der fehlenden Summe übernehmen würde. Was man dabei nicht voraussah: Zu diesem Zeitpunkt war der Verband – um einen Ausdruck aus der Boxersprache zu verwenden – schon „angezählt“.

DER REGIONALPARK VERLIERT SEINEN ERZEUGER

Im September 1997 zogen sich die CDU- und die SPD-Fraktion des Parlaments des Umlandverbandes zu ihren alljährlichen Klausurtagungen zurück. Die beiden Parteien arbeiteten in einer großen Koalition zusammen. Eine der brennenden Fragen des Verbandes war die dem Umlandverband übertragene Aufgabe der Müllentsorgung – ein Thema, das Zwist mit den Kommunen verursachte und über das die Koalitionäre schon seit vielen Jahren uneins waren. Und wiederum machte die Region ihrem Ruf alle Ehre, Streitbar zu sein. Beide Parteien stimmten in ihren Fraktionen für den Ausstieg aus der dem Umlandverband übertragenen Aufgabe. Dieser Ausstieg, der 1999 von der Landesregierung gesetzlich vollzogen wurde, war der erste Schritt zur Auflösung des Umlandverbandes insgesamt. Stichtag für die Auflösung war der 31. März 2001. Die Nachfolge sollte der „Planungsverband“ antreten und sich – allerdings nur für eine Übergangszeit – auch um den Regionalpark kümmern.

Dies bedeutete, dass das Projekt Regionalpark grundsätzlich in Frage gestellt war. Sein Erzeuger und Haupternährer war ihm abhandengekommen. Es war nun auf einmal unwahrscheinlich

geworden, dass der Umlandverband nochmals eine große Summe für das Pilotprojekt aufbringen würde, also für ein Vorhaben, das erst fertig würde, wenn es den Verband schon gar nicht mehr gab.

DIE ARBEIT AUSSERHALB DES PILOTGEBIETES

Zurück in das Jahr 1995 und zu Schauplatz Nummer zwei, dem Projekt des großen Regionalparks. Hier war man auf Kandidatensuche. Welche Kommunen - außerhalb des Pilotgebietes - sollten dabei sein? In Frage kamen alle Städte und Gemeinden, die im Verdichtungsgebiet lagen und die Mitglieder im Umlandverband waren. Das waren 32 Kandidaten, die man für die Idee gewinnen wollte. Missionsarbeit stand an. Zweiunddreißigfach gingen die Regionalparkmacher auf Werbetour, um ihre Pläne vorzustellen. Das verlief immer nach einem ähnlichen Schema: Auf erste Kontakte mit den Verwaltungen folgten Antrittsbesuche bei den Bürgermeistern und Stadträten; dann begann die Entwicklung von ersten Vorschlägen zur Routenführung, zu Aussichtsplätzen und Attraktionspunkten. Die Vorschläge wurden mit den Verwaltungen überarbeitet, den Magistraten, den Fraktionen der Parteien und in den Planungsausschüssen präsentiert. Sie wurden dann erneut überarbeitet und schließlich in den Parlamenten vorgestellt. Faltblätter und Broschüren entstanden, Ausstellungen waren in Rathausfoyers und Bürgerhäusern zu sehen. Dazu kamen Auftritte in Bürgerversammlungen und Sitzungen mit den örtlichen Landwirten und Naturschutzbeiräten.

Die Kommunen hatten gute Gründe, auch finanzielle, dem Werben des Verbandes zu folgen und gemeinsam mit ihm die Regionalparkabschnitte zu planen und politisch zu beschließen. Denn wenn man sich auf das Projekt einließ, musste man die Lasten nicht alleine tragen. Substanzielle finanzielle Unterstützung dafür war nicht nur von Seiten des Umlandverbandes zu erwarten, sondern auch von der Flughafengesellschaft, die schon das Pilotprojekt gefördert und im Jahr 2000 verkündet hatte, dass sie sich auch für das Gesamtprojekt Regionalpark finanziell engagieren würde. Möglicherweise war dieses Argument in den Diskussionen mancher Gemeindeparlamente das entscheidende. Wichtig war aber auch die politische Unterstützung des Landes. Und natürlich überzeugten auch die sichtbaren Erfolge des Pilotprojektes, die den zweifelnden Kandidaten in zahlreichen

Exkursionen vorgeführt wurden. Hier konnte man am praktischen Beispiel besichtigen, was herauskam, wenn Umlandverband, Gemeinden, Land und Flughafengesellschaft sich gemeinsam engagierten. Warum sollte so etwas in der eigenen Stadt oder Gemeinde nicht auch möglich sein? Die Regionalparkplaner des Umlandverbandes hatten gut zu tun. In der Regel war das Echo überaus positiv, und am Ende der Verfahren kamen fast immer zustimmende Beschlüsse der politischen Gremien zustande.

Bevor es an die weitere Umsetzung auch im größeren Gebiet ging, musste allerdings noch eine Grundsatzfrage entschieden werden, die richtungsweisend für den gesamten Regionalpark war. Sollten Projekte und Ideen für sämtliche Freiflächen im Verdichtungsraum entwickelt werden, oder war es sinnvoller, sich auf ausgesuchte Flächen zu beschränken und der Idee der Regionalparkrouten als „Erlebnislinien“ zu folgen? Ein Test sollte die Entscheidung bringen. Ausgewählt wurde die Stadt Rodgau im Kreis Offenbach.

In Absprache mit der Kommune beauftragte der Umlandverband Ende 1995 ein Büro, einen Entwurf für einen großräumigen Abschnitt des Regionalparks zu erarbeiten. Das Ergebnis gefiel den Auftraggebern beim Umlandverband, traf jedoch auf den entschiedenen Widerstand der Stadt, die mit Protesten der Landwirte gegen die vielfältigen Eingriffe in ihre Wirtschaftsflächen rechnete. Die äußerten dann auch prompt und laut ihren Unmut. Die Stadt war daher allenfalls bereit, sich für die Gestaltung in einem begrenzten Regionalparkkorridor zu engagieren und dafür eventuell auch einen Konflikt mit den Bauern zu riskieren. Damit war der Test entschieden. Der Entwurf des Büros wurde überarbeitet, es wurde ein Korridor-Entwurf. Und auch alle folgenden Vorschläge, die in den kommenden Jahren mit weiteren Kommunen erarbeitet wurden, folgten dem Korridor-Muster.

SKEPTISCHE NATURSCHÜTZER, KRITISCHE LANDWIRTE

Es gab viel Zustimmung auf vielen Bühnen für den Regionalpark in diesen Jahren. Aber es gab natürlich auch andere Reaktionen. Der Nutzen und der Schaden eines solchen Projektes sind eine Sache der Perspektive. Für die Naturschützer war der Regionalpark zu sehr auf Erholung und zu wenig auf Naturschutz

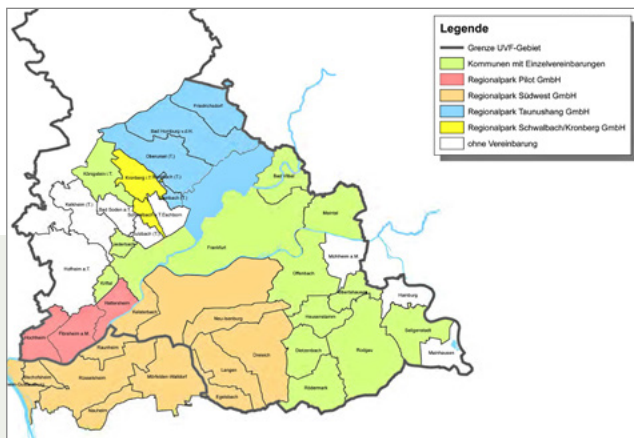
ausgerichtet. So blieben sie ambivalent. Und die Landwirtschaft lehnte das Projekt weiter mehrheitlich ab. Zuweilen gelang es doch, einen Konflikt aus dem Weg zu räumen und geradezu salomonische Lösungen zu finden. Zum Beispiel als die Planung vorsah, am Südrand des Golfplatzes Neuhoof in Dreieich-Götzenhain eine Allee aus Maulbeerbäumen zu pflanzen. Ein Projekt, auf das die Regionalparkleute stolz waren. Es sollte eine richtig imposante, doppelreihige Allee werden. Und die Golfplatzbetreiber hatte man auch noch dazu überreden können, Gelände dafür zu reservieren und einen wesentlichen Teil der Kosten zu übernehmen. Es gab jedoch keinen Beifall. Südlich anschließend an die geplante Allee, so ein Sprecher des Naturschutzbeirates, befindet sich nämlich eine alte Streuobstwiese und diese sei eine bekannte Residenz von Steinkäuzen. Mit der Allee werde den Käuzen der Zugang zu den Mäusen auf dem Golfplatzgelände so erschwert, dass man um den Bestand der Population fürchten müsse. Man möge deshalb das Projekt Allee aufgeben. Das Argument der Planer, dass die Steinkäuze über die Allee hinweg oder zwischen den Bäumen hindurch fliegen könnten, fand keine Gnade. In den Augen der Naturschützer bewiesen die Regionalparkplaner damit nur ihre mangelnden ornithologischen Kenntnisse. Aber man fand einen Kompromiss. Statt der massigen Maulbeerbäume wurden kleinere Feldahorne gepflanzt und die Abstände zwischen den Bäumen vergrößert. Die Belange der Steinkäuze, die nun leichter über die Bäume oder zwischen ihnen hindurch fliegen könnten, so die Vertreter des Naturschutzes, seien damit ausreichend gewahrt. Und von der Alleeidee der Regionalparkplaner war immerhin noch etwas übrig.

UNTERWEGS IN EINE UNSICHERE ZUKUNFT

Trotz aller Kritik und Hindernisse: Der Regionalpark wuchs. Er wurde auch außerhalb des Pilotgebietes nicht nur geplant, sondern nahm Gestalt an. Im Mai 1998 wurde – nach der Betreibergesellschaft für das Pilotprojekt – eine zweite Gesellschaft gegründet: die „Regionalpark Rhein-Main Südwest GmbH“. In ihr waren die Städte und Gemeinden rund um den Flughafen organisiert. Eine Botschaft dieser Gründung war, dass der Regionalpark nicht mehr nur auf das Gebiet des Umlandverbandes beschränkt blieb. Die vielleicht wichtigste Botschaft der Neugründung aber war die Einbeziehung der Stadt Frankfurt und des südlich des Mains liegenden Teils des Frankfurter GrünGürtels. Damit war

dokumentiert, dass Regionalpark und GrünGürtel ein Ganzes bilden sollten.

Zwei weitere Gesellschaften entstanden in diesen Jahren: die „Regionalpark Schwalbach-Kronberg GmbH“ und die „Regionalpark Taunushang GmbH“, zu der Bad Homburg, Friedrichsdorf, Steinbach und wiederum Frankfurt, nun mit dem nördlich der Nidda liegenden Teil des GrünGürtels, gehörten. Etwas später trat Oberursel bei und viele Jahre später – 2012 – die Stadt Eschborn. Die wesentliche Botschaft, die von der Gründung dieser Gesellschaften ausging, war die Bestätigung der Prinzipien, die sich schon bei der Pilotgesellschaft bewährt hatten. Der Regionalpark sollte ein Projekt von Partnern sein, die sich gleichermaßen dafür verantwortlich fühlten. Nicht der Umlandverband allein sollte die Richtung bestimmen, vielmehr sollte die Planung eine Koproduktion von Verband und Kommunen unter der Federführung des Verbands sein. Die Detailplanung und die Umsetzung verantworteten die Kommunen an Ort und Stelle selbst. Der Verband wirkte insofern mit, als er im Aufsichtsrat der örtlichen Gesellschaften stimmberechtigt war. Eine weitere wichtige Botschaft war die der Solidarität: Der Verband finanzierte, wenn und soweit es keinen Förderer wie die Flughafengesellschaft gab, zwei Drittel der Kosten aus der Verbandsumlage, die alle Verbandskommunen gemeinsam aufbrachten. Das restliche Drittel zahlte die jeweilige Gesellschaft aus den Beiträgen



Kommunen mit Einzelvereinbarungen (grün),
Durchführungsgesellschaften (rot, ocker, blau und gelb)
sowie Kommunen ohne Vereinbarungen (weiß)
im Umlandverbandsgebiet

ihrer Mitgliedskommunen. Es gelang dem Verband nicht überall, dass sich benachbarte Kommunen zur Realisierung des Regionalparks in Gesellschaften zusammenschlossen. In diesen Fällen schloss der Umlandverband auch Vereinbarungen mit interessierten Einzelkommunen, was in der Zeit vom Mai 2000 bis zum Verfallsdatum des Verbandes im März 2001 dreizehnmal geschah.

Bis 2001 waren über die verschiedenen Konstruktionen insgesamt 27 Kommunen als Regionalparkteilnehmer innerhalb des Gebietes des Umlandverbandes erfasst. Fast alle diese Gesellschaftsverträge und Vereinbarungen wurden zu einem Zeitpunkt geschlossen, als die Landesregierung bereits ihre Absicht bekannt gemacht hatte, den Umlandverband aufzulösen. Die Unterschriften, die die Verantwortlichen damals unter diese Dokumente setzten, waren nach diesem Zeitpunkt also eigentlich nicht mehr viel wert, was allen Beteiligten auch bewusst war. Dass diese Unterschriften dennoch geleistet und von Seiten der Kommunen akzeptiert wurden, war ein Zeichen dafür, dass der Regionalpark tatsächlich viele Anhänger gefunden hatte, die – Verbandsauflösung hin oder her – nicht einfach Stillstand eintreten lassen wollten. Auch waren diese Verträge so etwas wie öffentliche Bekenntnisse zum Regionalpark: Es sollte weitergehen mit dem gemeinsamen Projekt, die Auflösung des Verbandes sollte nicht das Ende der gemeinsamen Arbeit sein. Eine Zukunftsgarantie waren die Verträge allerdings nicht. Die gab zu diesem Zeitpunkt dem Regionalpark niemand – vor allem auch nicht das Land Hessen.

DENNOCH EINE POSITIVE BILANZ

Die Erfolge der Regionalparkmacher, Grundstücke in den Kommunen außerhalb des Pilotgebietes für zukünftige Parkanlagen zu erwerben oder auf sonstige Weise zu sichern, waren sehr bescheiden. Der wichtigste Grund dafür war der fast immer entschlossene Widerstand der Landwirtschaft. Den Bauern brachte der Verkauf von Flächen für den Regionalpark, anders als für zukünftiges Bauland, wenig Profit, und viele Betriebe verfügten ohnehin über zu wenig Fläche, um wirtschaftlich überleben zu können. Nach drei Jahren fügten sich die Regionalparkmacher der Erkenntnis, dass das Verfahren, das im Pilotgebiet erfolgreich gewesen war, nicht übertragbar war. Und damit war auch die Idee der Nutzung des Ökokontos fraglich, die in

Hattersheim, Flörsheim und Hochheim so gut funktioniert hatte. Wenn es nicht gelang, Grundbesitz entlang der Regionalparkrouten zu konzentrieren, konnten dort auch keine Ausgleichsmaßnahmen stattfinden. Es mussten andere Wege gefunden werden.

Zur Bilanz dessen, was bis 2001 geleistet worden war, gehören, neben dem Regionalpark im Pilotgebiet, die mit vielen weiteren Kommunen gemeinsam erarbeiteten Regionalparkplanningen, die Verankerung dieser Planungen im amtlichen Landschaftsplan des Umlandverbandes sowie die Gesellschaftsverträge oder Einzelvereinbarungen, die mit 27 Partnerkommunen innerhalb des Gebietes des Umlandverbandes abgeschlossen wurden. Darüber hinaus sind – allen Turbulenzen zum Trotz – auch außerhalb des Pilotgebiets in der Zeit von 1999 bis 2001 jedes Jahr zwischen fünf und sieben konkrete Regionalparkprojekte gebaut und gepflanzt worden. Insgesamt waren es 18 Objekte und Anlagen in zwölf Kommunen. Das höchste und teuerste Objekt war der Aussichtsturm auf dem Wingertsberg in Dietzenbach, das spektakulärste und für viele Beobachter auch schönste Objekt war die „Stangenpyramide“ in Dreieich-Götzenhain. Es waren diese Objekte und Routenabschnitte, die Besucher anzogen und begeisterten – zusammen mit vielen anderen Attraktionen, die man in Hattersheim, in Flörsheim und Hochheim sehen und erleben konnte. Und die als die einzigen wirklich überzeugenden Gründe dafür gelten konnten, dass es den Regionalpark vielleicht auch in Zukunft geben sollte.



Stangenpyramide in Dreieich-Götzenhain
(Ipach & Dreisbusch, 2000)



Aussichtsturm am Wingertsberg in
Dietzenbach (Wolfgang Rang, 2001)



KAPITEL 3

DIE REGION RAUFT SICH ZUSAMMEN

2001 BIS 2006: VON STERNSTUNDEN UND VOM BEINAHE SCHEITERN

Wie in einer so streitfreudigen Region wie Rhein-Main nicht anders zu erwarten, wurde über die Frage, wie es mit dem Regionalpark weitergehen sollte, lang und heftig gestritten. Aus dem Konsensprojekt wurde zum Anfang des neuen Jahrtausends ein Zankapfel, aus dem bisher friedlich überparteilichen Projekt ein parteipolitisch umkämpftes. Die Diskussion um die Zukunft des Regionalparks geriet zu einer Grundsatzdiskussion über die Prinzipien regionaler Zusammenarbeit.

DER REGIONALPARK WIRD ZUM ZANKAPFEL

Eine kaum überschaubare Zahl von Befürwortern dieser und Gegnern jener Lösung erschien auf der Bühne. Um die Diskussion in geordnete Bahnen zu lenken, hatte sich die Landesregierung im 2001 in Kraft getretenen hessischen Ballungsraumgesetz ein Gremium namens „Rat der Region“ ausgedacht, in dem die Landräte und die Bürgermeister der größeren Städte Sitz und Stimme hatten. Geschäftsstelle des Rates war der als Nachfolger des aufgelösten Umlandverbandes neu eingerichtete Planungsverband. Der Planungsverband wiederum hatte selbst ein politisches Diskussions- und Entscheidungsgremium, die aus Delegierten der Kommunen bestehende „Verbandschammer“. Während im Rat der Region die Mehrheit der Vertreter der CDU angehörte, verfügte im Verband Rot-Grün über eine Mehrheit. Damit waren der Rat der Region einerseits und der Verband als seine Geschäftsstelle andererseits nicht nur in Konkurrenz, was ihre Rolle in der Region anging, sondern sie waren auch noch unterschiedlich gepolt, was die Mehrheiten anging. Es war daher keine Frage, dass die Zusammenarbeit nicht ganz einfach sein würde. Im Planungsverband und im Rat der Region wurden unterschiedliche Optionen für den Fortbestand und den weiteren Ausbau des Regionalparks favorisiert, die sich insbesondere durch das Finanzierungsmodell unterschieden. Die einen plädierten für mehr Selbstfinanzierung der Projekte durch die Kommunen, die anderen favorisierten eine stärker gemeinschaftlich orientierte Variante der Solidarität, bei der die Hauptlast der Kosten wie bisher aus einem gemeinsamen Topf kommen sollte. Die Kontrahenten gingen jeweils eigene Wege, eine Lösung war nicht in

Sicht, auch dann nicht, als der Planungsverband seine Zuständigkeit für den Regionalpark 2002 verlor.

Aber die Region wollte das Projekt. Die bis dahin erfolglose und, wie es schien, von unterschiedlichen regionalpolitischen Positionen der Parteien und von Einflussssicherung bestimmte Suche nach einer neuen Trägerschaft fand nicht viel Verständnis. Das hing auch damit zusammen, dass, ganz unabhängig vom Schicksal des Regionalparks, das Thema „Zukunft der Region“ in dieser Zeit wieder auf der Agenda der öffentlichen Diskussion erschien. Die Debatte wurde von der Wirtschaft angestoßen und von den Medien, vor allem von der Frankfurter Rundschau, aufgenommen. Die Rhein-Main-Region sei ein „Wirtschaftsriese und gleichzeitig ein Imagezwerg“, wurde konstatiert. Vor diesem Hintergrund war es schon 1999 zur Gründung der sogenannten „Regionalkonferenz“ der Bürgermeister und Landräte aus der ganzen Region durch die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth gekommen, und die Entscheidung für die Bewerbungen um die Olympischen Spiele 2012 sowie als Kulturhauptstadt Europas gefallen.

Auch die Wirtschaft selbst wurde aktiv. Unter dem Namen „Metropolitana“ gründeten 2001 führende Unternehmen der Region zusammen mit der Wirtschaftsinitiative und dem IHK-Forum eine „Plattform“, „um mit Projekten, Veranstaltungen und Aktionen Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet als eine Metropolregion von internationalem Rang zu präsentieren, Identität zu schaffen, die Attraktivität der Region als Wirtschaftsstandort und Lebensraum darzustellen und zu erhöhen“. Die Besetzung des Vorstandes der Metropolitana mit dem Chef der Deutschen Bank, dem Flughafenchef und dem Präsidenten der IHK weckten die Hoffnung, dass nun wirklich etwas bewegt würde für die Region und für den Regionalpark, denn für den war im Programm der Metropolitana ein durchaus prominenter Platz vorgesehen. Für den 16. Januar 2002 lud sie unter dem Motto „Eine Region zeigt Profil“ zu einer großen Auftaktveranstaltung in die Frankfurter Handelskammer ein.

GROSSE AUGENBLICKE UND FEHLSCHLÄGE

Der große Konferenzsaal der Frankfurter Handelskammer ist ein nobler Ort. Dort hatten sich im Parterre und auf der Empore

etwa 350 festlich gekleidete Damen und Herren aus den Spitzen-segmenten der Gesellschaft der Rhein-Main-Region versammelt. Präsidenten von Handels- und Handwerkskammern, Präsidenten der Hochschulen, Museumsdirektoren, Bankchefs, Geschäftsführer von Verbänden, Vorsitzende der Geschäftsführungen und Vorstände der wirklich großen, in der Region ansässigen Unternehmen waren gekommen. Dazu der Ministerpräsident, zahlreiche Bürgermeister, die Oberbürgermeister der größeren Städte sowie die Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt und viele Landräte. Es war ein erlauchter Kreis, samt zahlreichen Vertretern von Presse und Rundfunk.

Dass ein Regionalparkprojekt in einem solchen Rahmen, vor einem solchen Publikum und mit einer solchen Perspektive präsentiert werden konnte, schien schon an sich ein Sieg für die gute Sache. Dazu kam, dass das als beispielhafter Beitrag des Regionalparks vorgestellte „Türmeprojekt“ gut ankam. Es nahm die Einzigartigkeit der Frankfurter Skyline und die zahlreichen Aussichtstürme in der umgebenden Landschaft auf und versprach, mit relativ geringen Mitteln ein eindrucksvolles Bild der Stadtlandschaft zu inszenieren. Und als der Mit-Vorsitzende der Metropolitana, Flughafenchef Dr. Bender, ankündigte, dass man nun daran gehe, breite Kreise der Wirtschaft für ein Engagement in solchen Projekten zu motivieren, sprach das dafür, dass es auch beim Regionalpark weiterhin nicht bei der Idee bleiben würde. Und das ganz ungeachtet der Differenzen, die die Politik bisher nicht hatte ausräumen können.

Es hätte eine Sternstunde sein können. Aber es war keine. Zwar sorgte Dr. Bender dafür, dass die Unterstützung des Regionalparks durch sein eigenes Unternehmen in großzügiger Weise weiterlief: Aus dem Umweltfonds der Flughafengesellschaft wurden in den Jahren 2002, 2003 und 2004 weiter erhebliche Mittel zwar nicht mehr an den Planungsverband, aber an einzelne Gesellschaften gezahlt. Aber für das Türmeprojekt oder irgendein anderes Regionalparkprojekt fanden sich keine weiteren Unternehmen, die praktische Unterstützung in Aussicht stellten.

Diese Fehlschläge – inzwischen waren auch die Kandidatur als Kulturhauptstadt und die Olympiabewerbung gescheitert - hinterließen allerhand Enttäuschung. Aber die Ernüchterung hatte auch ihr Gutes. Der Druck auf die Politik wuchs. Nach so vielen Misserfolgen durfte nicht auch noch der Regionalpark scheitern.

Schließlich war er eines der sehr wenigen Beispiele dafür, dass die Region etwas auf die Beine stellen und erfolgreich zusammenarbeiten konnte. Es war aber nicht nur das Atmosphärische, diese „Jetzt trotzdem“- Stimmung, die schließlich beim Überleben half. Es ging ganz handfest auch um Geld. Um Geld der Europäischen Union. Denn noch vor seiner Auflösung hatte der Umlandverband im Vertrauen auf die Dauerhaftigkeit der Regionalparkidee bei der Europäischen Union eine Förderung beantragt. Die drohte nun verloren zu gehen, wenn sich die Region nicht auf eine neue Trägerschaft einigen konnte. Das wollte niemand in der Region verantworten.

DIE EUROPÄISCHE UNION ALS AHNUNGSLOSER NOTHELFER

Ein Programm, das sich in schönstem EU-Sprachstil „Gemeinschaftsinitiative Interreg II c für den nordwesteuropäischen Metropolitanraum“ nannte, erwies sich als die entscheidende Überlebenshilfe. Der Umlandverband und sein Rechtsnachfolger, der Planungsverband, hatten sich zusammen mit dem Land Hessen schon in den Jahren 1997 bis 2001 an diesem internationalen Programm beteiligt. Dem Verband war es zunächst nur darum gegangen, Wissen über die verschlungenen Pfade europäischer Förderprozeduren zu gewinnen und die Chancen zu prüfen, ob die Fördertöpfe auch für eine so reiche und eigentlich nicht bedürftige Region wie Rhein-Main anzuzapfen wären. Nebenbei ging es auch darum, den Horizont zu weiten und andere europäische Partnerregionen kennen zu lernen, die sich mit ähnlichen Problemen der Zersiedelung und der Freiraumsicherung beschäftigten. Als beispielhafte Projekte aus der Rhein-Main-Region hatte der Umlandverband den Regionalpark und die frisch geborene Idee der „Route der Industriekultur“ in die Diskussion mit den Partnerregionen eingebracht. Man hatte wichtige Europa-Erfahrungen gemacht und schließlich auch eine recht bescheidene Förderung von zwei Planungsstudien erreicht.

Um das gewonnene Know-how trotz des angekündigten Verlustes seiner Zuständigkeit nicht verfallen zu lassen, entschloss sich der Planungsverband 2001, sich noch einmal mit einer großen Zahl von Regionalpark-Teilprojekten für das Förderprogramm zu bewerben. Zumal dieses Programm nicht mehr nur die Förderung von Studien, sondern substanzielle Mittel für die

Realisierung von Projekten vorsah. Dabei war man übereingekommen, die Adressaten der Bewerbung bei der Europäischen Union über die prekäre Situation des Verbandes in Sachen Regionalpark nicht aufzuklären. Man ging also bewusst das Risiko ein, dass zwei Bedingungen des Förderprogramms möglicherweise nicht einzuhalten sein würden. Das Fördergeld würde nur gezahlt, wenn die Antragsteller die Hälfte der nötigen Mittel selbst aufbrachten. Würde der Planungsverband in seiner desolaten Situation dazu in der Lage sein? Bedingung Nummer zwei war die eigentlich brisante: Es musste einen Träger geben, der befugt war, als Partner der Europäischen Union zu fungieren. Was, wenn es diesen befugten Akteur nicht mehr gab, weil die Übergangszuständigkeit des Planungsverbandes abgelaufen und ein neuer Träger nicht gefunden war?

Dass sich die Verantwortlichen beim Verband dennoch für die Bewerbung entschieden, fußte auf dem Kalkül, dass man mit einer erfolgreichen Bewerbung und den dann zu erwartenden EU-Millionen eine Art Überlebensgarantie für den Regionalpark mindestens für die Laufzeit der Förderung erreichen könnte, denn politisch würde es in der Region nicht vermittelbar sein, auf dieses Geld zu verzichten. Die Region würde ihn irgendwie weiter betreiben müssen und das Geld in die genehmigten Projekte stecken, ganz gleichgültig, wann und wie die Zuständigkeiten dann geregelt sein würden. Diese Einschätzung erwies sich als richtig.

Nach zwei aufregenden Jahren voller Diskussionen mit den für die Projekte vorgesehenen Gemeinden, nach komplizierten Erörterungen mit den anderen europäischen Metropolregionen und nach immer wieder neuen Überarbeitungen der Anträge beschloss die eigentlich nicht mehr zuständige Verbandskammer des Planungsverbandes im März 2003, sich gegenüber der Europäischen Union für die Gegenfinanzierung der zu erwartenden Fördermittel zu verbürgen. Damit wurden über zwei Millionen Euro Fördermittel für sechs Regionalparkteilprojekte in ebenso vielen Kommunen der Region sowie für die Weiterführung des Projektes „Route der Industriekultur“ gesichert.

ÜBERLEBENSHILFE KOMMT VON VIELEN SEITEN

Das Kalkül des Verbandes war aufgegangen. Das Überleben des Regionalparks war bis mindestens Ende 2005 gesichert: Wenige Wochen nach dem Beschluss der Verbandskammer lagen die Genehmigungsbescheide der Europäischen Union vor. Realisiert wurden die Projekte in den Jahren 2004 und 2005 vom Planungsverband zusammen mit den europäischen Partnerregionen und den Kommunen in der Region. Die Verantwortlichen bei der Europäischen Union haben nie davon erfahren, wie gefährdet das Förderprojekt Regionalpark in diesen Jahren war, und welche entscheidende Rolle sie dabei gespielt haben, es über Wasser zu halten. Sie waren sozusagen ahnungslose Nothelfer.

Überlebenshilfe kam aber auch vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, das auch in der Vergangenheit für die Förderung des Regionalparks zuständig gewesen war. Das Ministerium schickte dem Planungsverband im Dezember 2001 einen Bescheid, der die Förderung nicht, wie sonst üblich, für ein, sondern gleich für drei Jahre im Voraus fest schrieb. Außerdem wurde die Auszahlung nicht, wie das nach Gesetzeslage eigentlich zu erwarten gewesen wäre, an die Bedingung geknüpft, dass ab 2003 nicht mehr der Planungsverband, sondern ein neuer Träger die Mittel abrufen und in die Projekte lenken müsse. Es waren kluge Ministeriale, die diese unorthodoxe und nicht scharf am Buchstaben des Gesetzes orientierte Praxis übten und die Ermessensspielräume nutzten.

Während also diverse Nothelfer beim Planungsverband, im Ministerium und – wenn auch unwissentlich – bei der Europäischen Union daran arbeiteten, das Lebenslicht des Regionalparks nicht ausgehen zu lassen, vertieften sich in der Politik ein Jahr lang die Gräben. Und anschließend benötigte die Politik wiederum gehörige Zeit, sie wieder zuzuschütten. Im Jahr 2003 wurde von drei Landkreisen eine Dachgesellschaft gegründet, der jedoch keine weiteren Landkreise und Städte beitraten, weil es zu große Zweifel an ihrem Finanzierungsmodell gab, das auf weitgehender Selbstfinanzierung durch die Kommunen beruhte. Aber in der Folge kam es doch zu einer Wende hin zu einer neuen Zusammenarbeit. Wodurch sie schließlich bewirkt wurde, ist unklar. Vermutlich ist vieles zusammengekommen. Die Furcht vor der Blamage, eines der wenigen erfolgreichen Gemeinschaftsprojekte der Region unrühmlich enden zu lassen. Vielleicht auch der

höchst praktische Gedanke, dass mit dem Scheitern des Projektes auch das Geld ausbleiben würde, das bisher Jahr für Jahr von der Flughafengesellschaft und der Landesregierung in den Regionalpark geflossen war. Oder auch das Gefühl der Verantwortung für eine Region, die bis in die jüngste Vergangenheit schon zu viele gemeinsame Projekte begraben hatte. Und schließlich gab es wohl auch das einfache Motiv, dass alle politisch Handelnden das Regionalparkprojekt als solches so faszinierend fanden, dass sie es nicht scheitern lassen wollten.

DIE DACHGESELLSCHAFT WIRD GEGRÜNDET

Wesentlich dafür, dass die Blockade schließlich doch aufbrach, war, dass die Landespolitik ihre im Ballungsraumgesetz eigentlich vorgesehene Zuschauerrolle aufgab und Position bezog. Wirtschaftsminister Alois Riehl kündigte im April 2004 an, dass das Land Hessen der im Jahr zuvor von den drei Landkreisen gegründeten Gesellschaft beitreten, sich finanziell engagieren und darüber hinaus auch als Mittler auftreten wolle. Man wünschte sich eine einheitliche Organisation, und „man habe das Signal geben wollen, dass das Land nicht zusehe, wie eines der raren regionalen Projekte Opfer der kommunalen Streitigkeiten werde“.

Es wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der die bisherigen Kontrahenten nun über Parteigrenzen hinweg partnerschaftlich und professionell zusammenarbeiteten. Und tatsächlich kam es endlich zu einer Lösung. Die wichtigsten Punkte der Einigung: An die Stelle des bisherigen, zentral agierenden und öffentlich-rechtlich verfassten Umlandverbandes/Planungsverbandes für den Regionalpark trat ein privatrechtlich in Form einer GmbH organisierter Zusammenschluss von Landkreisen und den großen Städten der Region. Der Planungsverband war ebenfalls als Gesellschafter vorgesehen, war aber nur mehr einer unter vielen. Durch die Mitgliedschaft des Landes Hessen wurde dessen Unterstützung förmlich dokumentiert. Das war nicht nur wegen der finanziellen Förderung, sondern wegen der Botschaft wichtig: Hessen steht hinter dem Projekt!

Die Kreise legten Wert auf die Option, jeweils mit ihren ganzen Kreisgebieten der Regionalparkgesellschaft beitreten zu können. Das bedeutete, dass das Regionalparkgebiet erheblich wuchs. Zunächst vor allem nach Osten, weil die Kreise Wetterau und

Main-Kinzig, die bisher nur mit ihren westlichen Teilen im Regionalpark gelegen hatten, nun auch mit ihren östlichen Teilen aufgenommen wurden. Das Parkgebiet reichte nun bis zum Vogelsberg. Später (2009/2010) trat neben der Stadt Wiesbaden auch der Rheingau-Taunus-Kreis bei, dies aber nur mit den Rheingaugemeinden entlang des Rheines. Die wichtigste Einigung, die in der Arbeitsgruppe über die Parteigrenzen hinweg erzielt wurde, betraf den Grundsatz der Solidarität. Der Regionalpark sollte, wie bisher, ein Gemeinschaftsunternehmen sein. Die Gemeinschaftskasse sollte durch jährliche Zuschüsse in Höhe von 75.000 Euro, die von jedem Gesellschafter einzuzahlen waren, und durch Mittel Dritter (zum Beispiel Mittel der Europäischen Union, der Flughafengesellschaft, Fördermittel des Landes) gespeist werden.

Bestätigt wurde auch das bisher gültige Prinzip der dezentralen Trägerschaft. Als Bauherr der einzelnen Projekte sollte nicht die Dachgesellschaft fungieren, sondern die Kommunen oder die örtlichen Durchführungsgesellschaften. In deren Händen sollte auch die Verantwortung für die Einzelplanungen liegen – verbunden allerdings mit der Pflicht, sich mit der Dachgesellschaft abzustimmen. Dieses Prinzip war wichtig, weil der Regionalpark davon lebt, dass die Kommunen und die Bürger vor Ort sich damit identifizieren. Dass es „ihr“ Regionalpark würde, gelang am ehesten, wenn sie ihn selbst mitgestalteten. Der Mindestanteil, den eine Kommune oder eine lokale Gesellschaft, in deren Gebiet ein Parkprojekt entstehen sollte, selbst aufzubringen hatte, wurde mit einem Drittel der Investitionskosten festgelegt (dazu die Unterhaltungskosten). Damit wurde den Bedenken Rechnung getragen, dass bei einem höheren Eigenanteil wenige oder nur sehr wohlhabende Kommunen mitmachen würden.

Im Juli 2005 wurde die an diesen Grundsätzen orientierte Dachgesellschaft gegründet, der schließlich 15 Gesellschafter – Landkreise, Städte, das Land Hessen und der Planungsverband – beitraten. Zum Sitz der Gesellschaft wurde die Stadt Flörsheim bestimmt, wo alles angefangen hatte. Die Region hatte sich zu einer sachgerechten Lösung zusammengerauft.

BILANZ NACH DREI JAHREN IMPROVISATION

Bäume bilden „Angsttriebe“, wenn sie in einer sich verändernden Umwelt um ihr Überleben kämpfen müssen. Man kann es sehen: Ganze Büschel von Trieben wachsen eilig aus schlafenden Knospen an Ästen und Stamm. Es ist eine Notreaktion; es ist der Versuch, den drohenden Verlust an Lebenskraft zu kompensieren.

Der Regionalpark hat in der bedrohlichen Situation, in die er in den Jahren 2003, 2004 und 2005 geraten war, Überlebenskraft demonstriert, indem er eine ungewöhnlich große Zahl neuer Projekte ans Licht brachte. In Flörsheim, im Pilotgebiet, wurde eine Aussichtsbastion angelegt. Von ihr ging der Blick auf die geballte Mobilität der Region – es war faszinierend, aber nach den üblichen Maßstäben sicher nicht schön und sorgte für Befremden, auch wenn viele hier gerne Halt machten. In Bad Homburg, in Heusenstamm, in Seligenstadt und in Kronberg ging es um Geschichte. Mit dem Forstgarten und dem Teehaus wurde ein Teil der Homburger Landgräflichen Gartenlandschaft wiederbelebt. In Heusenstamm gestaltete man das Entree des ehemaligen Schlossparks neu, legte eine historische Allee und die Teiche frei. In Seligenstadt machte man erste Schritte, um das Außengelände rund um das Wasserschloßchen Klein-Welzheim wieder herzurichten. Und in Kronberg begann man, den aus dem 19. Jahrhundert stammenden Quellenpark Kronthal wieder herzustellen. Mit der „Hohen Straße“ wurde innerhalb von nur eineinhalb Jahren auf historischen Wegen eine ganze Regionalparkroute über 17 Kilometer und sechs Gemeinde-Gemarkungen hinweg realisiert. In Kriftel konnte der „Ziegeleipark“ auf dem Gelände einer vormaligen Tongrube eröffnet werden, in Offenbach der „Wetterpark“ am Buchhügel, in Frankfurt wurde das GrünGürtel-Projekt „Alter Flugplatz Bonames“ um eine Brücke über die Nidda ergänzt.

Es war viel. Rund fünfzigmal wurde eröffnet, wurden rote Bänder durchgeschnitten. Die Bürgermeister hatten viel zu tun. Es ging auch hektisch zu, vor allem dort, wo Mittel der Europäischen Union im Spiel waren. Die Förderbedingungen waren gnadenlos. Geld, das bis zum Stichtag nicht mit Rechnungen belegt und abgerufen werden konnte, verfiel. Weil das nicht passieren durfte, sich die Realität den Plänen aber gelegentlich einfach nicht beugen wollte, mussten eilig Auswege und Notlösungen

gefunden werden. So ist der „Wasserwerkspark“ in Dietzenbach eigentlich kein Park geworden, sondern eine Art Wasserturm mit einigen wegebegleitenden Installationen und Bäumen. Die Dietzenbacher ließen es sich ohne großes Murren gefallen und feierten die Eröffnung.

Obwohl es zeitweise nicht so ausgesehen hatte: Am Ende des Jahres 2005, nach zehn Jahren, war die Bilanz gut. Man hatte gestritten, aber man hatte sich auch geeinigt. Der Regionalpark hatte den Untergang des Umlandverbandes überlebt. Er hatte einen neuen Träger gefunden. Die Verwirklichung der Idee in anschaulichen Projekten war nicht einen Augenblick ins Stocken geraten. Die Konturen des Regionalparks wurden für die Bürger sichtbar, nicht nur im Pilotgebiet, sondern auch in vielen anderen Teilen der Region.



Himmelsschaukel auf der Hohen Straße (Jörg Spiegel, Planetage 2004)

Wasserturm Dietzenbach (Huter & Karawassilis, 2005)





KAPITEL 4

DIE DACHGESELLSCHAFT LERNT LAUFEN

2006 BIS 2010: VON NEUEN LEITBILDERN, RUNDROUTEN UND PORTALEN

Der neuen Dachgesellschaft war keine Atempause vergönnt. Aus dem Stand heraus musste sie in neuen, in Flörsheim bezogenen Räumen arbeitsfähig werden. Nach den langen Geburtswehen stand das Kind unter äußerst kritischer Beobachtung. Der Schwung durfte nicht verlorengehen. Den Gemeinden und den Durchführungsgesellschaften mussten alle Zweifel genommen werden, dass man mit dem neuen Akteur genauso verlässlich Vereinbarungen abschließen und Projekte angehen konnte, wie man das vom Umland- und vom Planungsverband gewohnt war. Und in der Öffentlichkeit durfte kein Zweifel darüber entstehen, dass die neue Gesellschaft unverändert die Ziele des Regionalparks hochhalten würde und sie umsetzen konnte.

Dabei musste der Regionalpark nun unter ganz veränderten Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden, denn sein Gebiet hatte sich seit mit der Gründung der Dachgesellschaft nahezu verdoppelt. War er bisher ein Projekt für den Verdichtungsraum der Rhein-Main-Region gewesen, erweiterte er sich nun auch um die benachbarten ländlichen Räume, die die Kreise als Gesellschafter miteinbrachten. Die alte Regionalparkbotschaft von der Sicherung der Freiflächen im Verdichtungsraum allein würde nicht mehr ausreichen. Auch das Routennetz würde wachsen müssen. Der Regionalpark musste seine Konzeption und seine Strategie

Umlandverband
Frankfurt am Main
Regionalpark bis 2001

Planungsverband
Frankfurt am Main
Regionalpark bis 2005

Regionalpark
Ballungsraum RheinMain GmbH
Regionalpark 2010



Vergrößerung des Regionalparkgebietes durch die Dachgesellschaft, auch wenn – anders als dargestellt – beim UVF bzw. PV die Außen-
grenzen des Regionalparks noch nicht festgelegt waren

ändern. Und wie würden die unterschiedlichen Erwartungen und Interessen der vielen Gesellschafter der Dachgesellschaft – der Städte und Kreise – in Zukunft unter einen Hut zu bringen sein? Zur Nagelprobe wurde die Aufsichtsratssitzung im Sommer 2006. Und da sie so wichtig war, fand sie nicht wie sonst üblich im Sitzungssaal einer Kreisverwaltung statt.

DER AUFSICHTSRAT ZU BESUCH IM GARTENREICH

Vom 29. Juni bis zum 1. Juli 2006 unternahm der Aufsichtsrat der Regionalpark Ballungsraum RheinMain GmbH eine Reise nach Wörlitz ins Gartenreich des Fürsten Leopold III. Friedrich Franz von Anhalt-Dessau (1740-1817). Das Ziel war mit Bedacht gewählt. Dieser Fürst war ein großer Anhänger der Aufklärung und ein von der Baukunst und Landschaftsgärtnerei begeisterter Mensch. Im Lauf von 35 Jahren war es ihm gelungen, aus seinem kleinen, heruntergekommenen Fürstentum ein Musterländchen, ein „Gartenreich“ aus künstlerisch gestalteter und wirtschaftlich genutzter Landschaft zu machen – also gewissermaßen einen historischen Vorläufer des Regionalparks. Mit einem sorgfältig gestalteten, von Alleen gesäumten Wege- und Straßennetz rund um Dörfer und Städtchen, mit Gärten und Parks, Baumhainen und Obstbaumstücken, romantischen Aussichtspunkten und Monumenten.

Auf der Tagesordnung der Aufsichtsratssitzung in Wörlitz standen drei wichtige Punkte. Erstens die notwendige Erweiterung des Routennetzes in die neu hinzu gekommenen Gebiete – ein unstrittiger Punkt, der ohne weitere Diskussion beschlossen wurde. Ein weiterer Tagesordnungspunkt war eine Liste mit 14 neuen Projektvorschlägen in verschiedenen Kommunen – und mit ganz unterschiedlichem Aufwand. In Frankfurt ging es zum Beispiel um einen spektakulären Aussichtsturm am Alten Flugplatz Bonames, der mit 120.000 Euro gefördert werden sollte, der allerdings später nicht gebaut wurde. Im Kreis Offenbach ging es dagegen nur um ein unscheinbares Brückchen über einen Bach namens Rodau und eine Fördersumme von nur 43.000 Euro. Wie würden die Aufsichtsräte und -rätinnen damit umgehen? Wie war das mit der Tatsache zu vereinbaren, dass die Stadt Frankfurt und der Kreis Offenbach gleichgestellte Partner in der

neuen Gesellschaft waren und das gleiche Geld, nämlich jeweils 75.000 Euro, in die Kasse der Dachgesellschaft eingezahlt hatten? Aber nun bei der ersten Verteilung in so unterschiedlichem Maß aus diesem Topf bedient werden sollten, beziehungsweise von den Fördergeldern der Fraport AG oder des Landes profitierten? Würden die Aufsichtsräte das so ohne weiteres beschließen?

Schließlich ging es in der Aufsichtsratssitzung noch um einen dritten, ebenfalls brisanten Punkt, eine Weichenstellung für die Zukunft. Es sollte ein Planungsauftrag vergeben werden, der darin bestand, im Gesamtroutennetz des Regionalparks ein „Tangentenviereck“, eine Rundroute um Frankfurt herum, hervorzuheben, die mit Priorität innerhalb weniger Jahre ausgebaut würde. Dieser Plan ging auf die Einsicht zurück, dass mit der zunehmenden Zahl von Teilprojekten in einem überschaubaren Zeitraum kein Gesamtnetz zusammenwachsen konnte. Mit der Schwerpunktsetzung wollte man erreichen, dass ein Zusammenhang der verstreuten Projekte entstand. Da die zukünftige Rundroute im Verdichtungsraum rund um Frankfurt liegen sollte, war jedoch klar, dass nicht alle Gebiete in den Genuss der Ausbaupriorität kommen konnten. Würde der Aufsichtsrat einem solchen Planungsauftrag zustimmen?

Dieser erste Test der Handlungsfähigkeit des Aufsichtsrates verlief in großer Gelassenheit. Kein Streit über Benachteiligungen bei der Verteilung der Fördergelder, kein Streit über spekulative oder allzu unscheinbare Projekte. Keine Diskussion um die Notwendigkeit, Prioritäten zu setzen. Statt dessen das Bemühen aller, den Regionalpark als Gesamtprojekt gemeinsam voranzubringen. Es gab Vertrauen. Für die, die etwas zu kurz gekommen waren, war klar, dass es in den nächsten Verteilungsrunden eine Kompensation geben würde; und es gab das Vertrauen, dass die Rundroute letztlich so ausgestaltet würde, dass alle einen Vorteil davon hatten. Vielleicht hatte für dieses positive Ergebnis auch der Ort seine Wirkung entfaltet: die Verzauberung durch ein „Gartenreich“, in dem es vor 200 Jahren gelungen war, auf einem Gebiet von 700 Quadratkilometern etwas zu schaffen, was in Zielsetzung und Struktur dem Regionalpark RheinMain durchaus verwandt war. Denn das Motto des Regionalparks „Der Landschaft einen Sinn, den Sinnen eine Landschaft“ entsprach genau dem, was man im Gartenreich in diesen Tagen gefunden hatte.

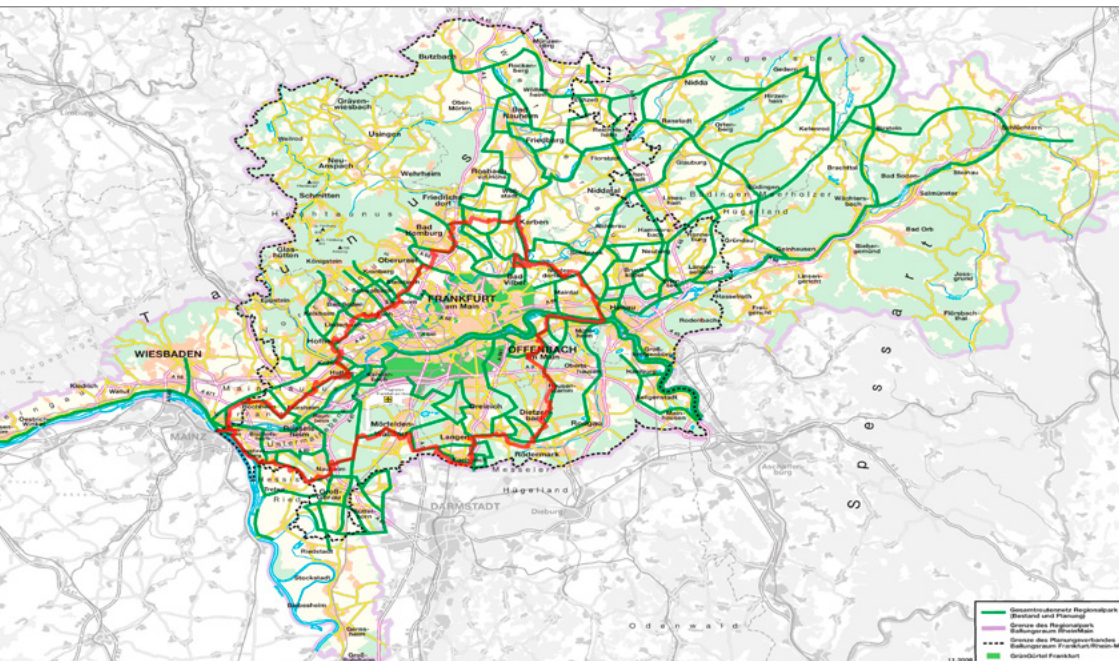
PROJEKTE, GESAMTROUTENNETZ UND RUNDROUTE

Das erste und wichtigste Thema, das die Arbeit der Geschäftsstelle und des Aufsichtsrates in den nächsten zwei Jahren bestimmte, waren die Projektförderlisten. Im Jahr 2007 wurden zehn neue Projekte, im Jahr 2008 sogar 16 neue Vorhaben beschlossen. Alle konnten zwei oder drei Jahre später eröffnet werden - wenn auch nicht ganz selten unerwartet schlechter Baugrund, unversehens aufgetauchte Altlasten oder Finanzierungsschwierigkeiten für Verzögerungen sorgten. Einmal, nämlich im Fall eines Aussichtsturmes in Wiesbaden, musste sogar der bereits festgelegte Termin für die Festreden und das Durchschneiden der roten Bänder wieder abgesagt werden, weil Unbekannte zwei der großen Muttern von den dicken Bolzen gedreht hatten, mit denen der stählerne Turm auf den Betonfundamenten befestigt war. Es konnte nie geklärt werden, wer die Saboteure waren. Letztlich haben sie nur bewirkt, dass der Turm, der schon im Vorfeld für Schlagzeilen gesorgt hatte, noch etwas bekannter wurde.

Das Regionalparkgebiet wuchs durch den Beitritt der Stadt Wiesbaden im November 2006 und des Rheingaus im Mai 2008 nochmals erheblich, nachdem bei der Gründung der Dachgesellschaft bereits viele Kommunen im Wetteraukreis, Main-Kinzig-Kreis und im Kreis Groß-Gerau dazu gekommen waren. Das erweiterte Routennetz sollte nun von Lorch im Rheingau im Westen bis nach Schlüchtern und an den Rand des Vogelsbergs im Osten reichen. Es umfasste rund 1200 Kilometer und grenzte an die umgebenden Naturparke Hochtaunus, Spessart und Vogelsberg sowie Bergstraße/Odenwald/Geopark.

In diesem Gesamtnetz sollte die 190 Kilometer lange Rundroute ein herausgehobener Bestandteil werden, wobei allerdings zunächst offenblieb, was unter „herausgehoben“ zu verstehen war. Die Planungen für die Rundroute stellte die Geschäftsstelle dem Aufsichtsrat in mehreren Sitzungen vor. Die Routenführung nahm wichtige, bereits ausgebaute Strecken und ansonsten meistens vorhandene Feldwege auf. Sie war mit den 35 betroffenen Kommunen rings um Frankfurt abgestimmt, was angesichts einer Reihe von immer noch dem Regionalpark skeptisch gegenüberstehenden Städten vor allem im Vordertaunus nicht selbstverständlich war. Der Routenverlauf war so gewählt, dass man als Radler einen Eindruck nahezu aller Landschaften im

Verdichtungsgebiet rings um Frankfurt gewinnen konnte: Sie führte durch das nördliche Ried, die südmainische bewaldete Ebene, die westliche Wetterau, das Taunusvorland; außerhalb blieb der Rheingau. Über weite Strecken hatte man Frankfurts Skyline als Orientierung gebende Mitte im Blick. Überdies hatte man darauf geachtet, dass die Gebiete der meisten Gesellschafter gequert oder wenigstens tangiert wurden.



Rot hervorgehoben die neue „Hauptroute“/Rundroute, grün dargestellt das vorhandene und geplante Gesamtnetz (2007)

Wie zuvor der Umlandverband setzte die Dachgesellschaft in der Umsetzung auf eine dezentrale Strategie. An Ort und Stelle tätige sogenannte Durchführungsgesellschaften, etwa die „Taunushanggesellschaft“ oder der „Zweckverband Regionalpark Niddaroute“, machten – in Abstimmung mit der Dachgesellschaft –

Pläne für ihr Gebiet und erarbeiteten dazu die Förderanträge. Die Geschäftsführung förderte die Gründung solcher Zusammenschlüsse nach Kräften, weil damit örtliche Initiativen angeregt und koordiniert wurden. Vor allem waren diese Gesellschaften und Verbände ein Beleg für das dauerhafte Engagement vor Ort. Die Kommunen machten den Regionalpark zu ihrer Sache und warben an Ort und Stelle für diese, ihre Sache.

AUF DER SUCHE NACH EINER NEUEN BOTSCHAFT

Immer dringlicher wurde aber eine grundsätzliche Frage: nämlich eine Antwort darauf zu geben, wie – unter den inzwischen ganz neuen Bedingungen – eine neue Konzeption für den zukünftigen Regionalpark aussehen könnte. Denn den so viel größer gewordenen Regionalpark konnte man nicht mehr mit einem eingängigen „Bild“ vermitteln. Das neue Netz war zu groß und zu kompliziert, um eingängig zu sein. Eine klare Botschaft und ein einprägsames Bild waren aber gleichermaßen wichtig, wenn der Regionalpark eine Zukunft haben sollte. Das Gesamtroutennetz war nicht nur gewachsen, sondern vor allem umfasste es – anders als in der ursprünglichen Idee – nun zwei ganz unterschiedliche Gebietstypen: zum einen den Verdichtungsraum rund um Frankfurt, Offenbach und Wiesbaden, und zum anderen, darum herum im Westen und im Osten, einen zweiten, ganz anderen Gebietstyp, nämlich große, eher ländlich strukturierte Räume. Bei dieser Ausdehnung und bei den begrenzten Mitteln bestand keine Chance, dass der Regionalpark in einem absehbaren Zeitraum fertig und im Zusammenhang erlebbar sein würde. Bei außerordentlich optimistischen Annahmen würde man für den Ausbau des gesamten Netzes mindestens weitere 30 bis 40 Jahre brauchen – ein viel zu langer Zeitraum für ein Projekt, das auf die andauernde, engagierte und freiwillige Unterstützung von Bürgern, Sponsoren und Politik angewiesen war. In seiner neuen Ausdehnung hatte der Regionalpark auch keine klare Botschaft mehr. Er stand nicht mehr einfach und überzeugend für das Ziel, die Landschaft in einer Metropolregion vor weiterer Zersiedelung zu schützen und als Erholungsraum aufzuwerten. In den ländlichen Räumen hatten solche Zielsetzungen keinen Sinn. Zersiedelung drohte hier nicht. Hier konnte es nur darum gehen, die Landschaften für die Erholung zu erschließen und die ländlichen Routen mit denen des Ballungsraums zu verknüpfen.

PRIORITÄTEN MÜSSEN GESETZT WERDEN

Diese Fragen waren Thema einer Klausurtagung des Aufsichtsrates im April 2008. Alles kreiste bei diesem Treffen in der Wetterau um das Thema, ob und welche Prioritäten, sachlich und finanziell, zukünftig beim Ausbau des erweiterten Regionalparks gesetzt werden sollten. Sollte er gleichmäßig in der gesamten Fläche vorangetrieben werden oder konzentriert auf bestimmte Gebiete? Sollten überall gleiche Ausbaustandards gelten, also etwa überall die gleiche Netzdichte und ein ähnliches Angebot an Attraktionen? Oder sollte man sich auf den Ausbau der Rundroute konzentrieren und auch die Fördermittel der Dachgesellschaft vor allem dort einsetzen?

Von der Sache her sprach viel dafür, zumindest für eine gewisse Zeit die Fördermittel der Dachgesellschaft allein auf die Rundroute als zentralem Element zu konzentrieren, sie so weit als möglich auszubauen und nach dem Muster des Pilotgebietes als Regionalparkroute mit Attraktionspunkten auszustatten. Auf diese Weise würde es am ehesten möglich sein, in der öffentlichen Kommunikation wieder zu einfachen Botschaften zurückzufinden. Es sollte damit auch wieder möglich sein, die ursprüngliche klare Regionalparkidee, den Schutz der Freiflächen im Verdichtungsraum und die Aufwertung der Landschaft zur Erholung vor der Haustüre, wieder in den Vordergrund zu rücken. Und schließlich könnte man mit der Rundroute, die so viele Wege, Routen, Orte und Landschaften miteinander verknüpfte, auch die Idee, dass der Regionalpark die Region zusammenführt und ihre Identität festigt, wieder überzeugend vermitteln. Aber eine solche Konzentration allein auf die Rundroute wäre nicht durchsetzbar gewesen. Der Rheingau-Taunus-Kreis, die Stadt Wiesbaden und die Stadt Frankfurt waren kaum oder nur mit kurzen Abschnitten von der Rundroute tangiert und hätten befürchten müssen, in den nächsten Jahren erst einmal sehr wenig oder gar nicht von den Fördermitteln zu profitieren, wenn diese allein in die Finanzierung von Projekten an der Rundroute gelenkt werden sollten.

Die Geschäftsstelle hatte daher für die Tagung des Aufsichtsrates einen Alternativvorschlag erarbeitet: die sogenannte „Regionalparkfigur“. Zu ihr sollten über die Rundroute hinaus auch die Mainuferwege und der Leinpfad am Rheinufer gehören. Der Vorteil dieser Lösung bestand darin, dass alle Gesellschafter daran beteiligt waren – sie fand daher auch die Zustimmung

der Aufsichtsratsmitglieder. Es blieb die Frage, wie die Prioritätensetzung sich auf die Mittelverteilung auswirken sollte. Sollten zuerst einmal alle Mittel für den Ausbau der „Leitfigur“ reserviert und damit in Kauf genommen werden, dass im übrigen Netz für ein paar Jahre erst einmal gar nichts passieren würde? Das hätte bedeutet, dass vor allem die beiden östlich des Verdichtungsraumes gelegenen Kreise mit großen ländlichen Gebieten benachteiligt worden wären. Das konnte also nicht die Lösung sein. Man war sich allerdings einig, dass in den ländlichen Gebieten andere Standards gelten mussten, dass das Wegenetz dort weniger dicht sein konnte und die Attraktionspunkte bescheidener. Im Verdichtungsraum sollte dagegen alles versucht werden, um beim Ausbau der Wege und der Beschilderung eine möglichst große Dichte zu erreichen und möglichst viele und einprägsame Attraktionspunkte zu gestalten.

Die Aufsichtsräte einigten sich schließlich darauf, dass zwischen zwei Drittel und drei Viertel der jährlich verfügbaren Mittel – eine Größenordnung von 1 bis 1,15 Millionen Euro – in die Förderung von Regionalparkprojekten im Bereich der „Leitfigur“ fließen sollten. Die restlichen jährlichen Fördermittel von 350.000 (ein Viertel) bis 500.000 Euro (ein Drittel) sollten für Projekte im „übrigen Netz“, also das Regionalparknetz außerhalb der „Leitfigur“, fließen. Damit stellte man sicher, dass es von Anfang an auch für die Gemeinden in diesen Netzteilen einen Anreiz gab, sich mit Projekten zu beteiligen. Es machte außerdem deutlich, dass die neue Dachgesellschaft den Ausbau des Gesamtnetzes nicht auf den Sankt Nimmerleinstag zu verschieben beabsichtigte.

Die Geschäftsstelle bekam für die Rundroute den Auftrag, ein gestalterisches Leitkonzept für die dort zu platzierenden Attraktionspunkte, Anlagen und Maßnahmen zu entwickeln. Denn auch mit den knappen Fördermitteln sollte der gestalterische Zusammenhang der Rundroute möglichst prägnant erfahrbar werden.

Das grundsätzliche Problem der Mittelknappheit für den Ausbau des übergroßen 1200 Kilometer-Routennetzes war mit der Leitfigur nicht aus der Welt geschafft, aber man hatte sich immerhin darauf geeinigt, wie man damit umgehen würde. Der Kern der Regionalparkarbeit würde weiterhin darin bestehen, dafür zu sorgen, dass viele Projekte gebaut und gepflanzt werden konnten – aber nun nicht mehr wahllos verstreut über das ganze Routennetz, sondern mit einer gewissen Konzentration auf die Leitfigur.

Diese Beschlüsse der Wetterauer Sitzung flossen in einen „Projekt- und Maßnahmenplan“ ein, in dem die Geschäftsführung die Ergebnisse zusammenfasste und den sie schließlich dem Aufsichtsrat vorlegte. Der Projekt- und Maßnahmenplan wurde im November 2008 einstimmig vom Aufsichtsrat beschlossen.

DIE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT WIRD PROFESSIONALISIERT

In dem Projekt- und Maßnahmenplan gab es noch eine weitere Botschaft, die zwar in der Strategiediskussion der Sitzung nicht im Mittelpunkt gestanden hatte, die aber wichtig war. Das Bauen und Pflanzen sollte künftig nicht mehr das einzige Tätigkeitsfeld der Gesellschaft sein. Die Geschäftsführung hatte den Auftrag, eine Servicekonzeption – eine Konzeption für das Vermitteln und „Bespielen des Regionalparks“ – zu entwickeln und umzusetzen.

Über viele Jahre war das Denken und Tun der Regionalparkplaner nahezu ausschließlich mit dem Regionalparkmachen ausgefüllt. Sie hatten einen unterentwickelten Sinn dafür, wie wichtig es für den Erfolg des Ganzen war, über das Gute, das sie taten, auch öffentlich zu reden. Als Minimum hatte die Presseabteilung des Umlandverbands und dann des Planungsverbands dafür gesorgt, dass bei den allfälligen Eröffnungen von neuen Attraktionen Journalisten eingeladen und mit Material versorgt wurden. Neben dieser Pressearbeit produzierte der Umlandverband seit 1993 mehrere Dutzend Broschüren und Faltblätter. Das wichtigste Medium, mit dem der Regionalpark zu den Bürgern gebracht wurde, waren und sind die Wanderkarten oder „Freizeitkarten“, die für jeweils fertige Routenabschnitte produziert wurden. Über die Jahre haben etwa eine Million Karten ihre Abnehmer gefunden.

Aber es musste mehr geschehen. Die Geschäftsstelle musste sich stärker und vor allem professionell in der Öffentlichkeitsarbeit engagieren. Dafür wurde nun eine Stelle eingerichtet und beschlossen, den Internetauftritt neu zu konzipieren und das „Corporate Design“ zu überdenken. Doch würden diese Maßnahmen allein nicht reichen, um den Regionalpark bekannter zu machen. Die Geschäftsführung schlug daher dem Aufsichtsrat der Dachgesellschaft vor, sich in Zukunft nicht mehr nur um die Infrastruktur zu kümmern, also zu pflanzen und zu bauen,

sondern auch Angebote zu machen, mit denen der Regionalpark „bespielt“ werden konnte. Angeregt wurde sie dabei durch eine wachsende Zahl von Presseartikeln, die den Regionalpark als Ausflugsempfehlung vorstellten. Immer häufiger ging es auch um geführte Touren, die von den Zeitungen oder von Clubs und Wandervereinen angeboten wurden. Die Berichte bewiesen, dass es einen Bedarf nach einer Art von touristischer Dienstleistung gab, die der Regionalpark selbst bisher nicht erbrachte, die aber die Chance barg, mehr Bürger für ihn zu gewinnen. Um diese Option zu prüfen, gab die Geschäftsstelle eine Tourismusstudie in Auftrag.

DIE RUNDROUTE WIRD ZUM HERZSTÜCK DES REGIONALPARKS

Die Leitlinien des Projekt- und Maßnahmenplanes haben in den folgenden Jahren gut funktioniert. Jahr für Jahr waren die Leitfigur und die beschlossene Prioritätenregelung die unbestrittene Basis für die Auswahl der jährlich geförderten Projekte. In den Jahren 2009 bis 2010 und auch in den Folgejahren bis 2012 waren es insgesamt circa 45, von denen mehr als zwei Drittel an der Leitfigur entstanden. Aber die Leitfigur hat keine große Außenwirkung entwickelt und ist von den Medien nicht aufgegriffen worden. Anders die Rundroute: Sie wurde zum Treffer. In der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung erschien am 2. März 2008 über mehrere Seiten der erste große Bericht über die Regionalparkrundroute und dazu als eingängige Grafik eine große Karte. Die Überschrift war „Landschaften, die erlebt werden wollen“. Im diesem Frühjahr 2008 existierte die Rundroute nur in einzelnen Abschnitten mit ausgebauten Wegen und Attraktionspunkten. Aber so unfertig sie war, die Rundroute faszinierte. Über den fortschreitenden Ausbau berichteten die Zeitungen Jahr für Jahr vor allem zu Beginn der Fahrradsaison. Die Rundroute wurde zum leicht begreiflichen Herzstück des Regionalparks, der in unzähligen Artikeln, Tourenempfehlungen, Grafiken und Bildern in den Lokalblättern, in den Regionalteilen der Tageszeitungen und den Journalen, aber auch in überregionalen Wandermagazinen und einem ersten Tourenbuch vorgestellt wurde. Der Regionalpark wurde greifbar. Die Regionalparkmacher hatten Grund zur Zufriedenheit. Ihre Idee von der bildgebenden Wirkung der Rundroute fand allem Anschein nach ein gutes Echo. Am Schluss hat die Rundroute, genauer: der Ausbau

der fehlenden Wegeabschnitte, 1,85 Millionen Euro gekostet – gemessen an dem Effekt, der damit erzielt werden konnte, ein bescheidener Betrag.



Frankfurter Allgemeine
Sonntagszeitung,
02. März 2008

In den Zeitungsgrafiken sah die Rundroute sehr überzeugend aus. Aber in der Wirklichkeit an Ort und Stelle war es schwer, sich zurechtzufinden. Es gab nur in einzelnen Abschnitten die typischen Attraktionspunkte, und die Wegeführung war nicht selbst-erklärend, außerdem oft unerwartet und irreführend. Es wurden daher eine spezielle Rundroutenkarte und ein Logo entwickelt, außerdem 50 Übersichtsinfotafeln, 820 Richtungswegweiser und 150 Stelen aufgestellt. Aber stolz waren die Planer auf diese Materialschlacht nicht, denn sie trug zur Verschönerung der Landschaft bei. Die Routenplaner mussten allzu oft Kopf und Verstand der Wanderer und Radler ansprechen, wo sie eigentlich gerne den Bauch und die Sinne angesprochen hätten.

Im Sommer 2009 wurden daher die „Sitzkiesel“ geboren: große, weiße, aus Beton gegossene, mit Sitzmulden versehene Gebilde – in drei leicht variierenden Formen, angesiedelt zwischen modernen Plastiken und Sitzmöbeln und Ergebnis eines Studentenwettbewerbs an der Hochschule für Gestaltung in Offenbach. Sie wurden im Lauf von vier Jahren in Zweier- und Dreiergruppen in Abständen von etwa drei Kilometern entlang der gesamten Rundroute ausgelegt. Es waren Wiedererkennungszeichen mit einer künstlerischen Form; sie luden aber auch zum Rasten ein. Insgesamt wurden schließlich 60 Sitzkieselgruppen aus je drei Steinen in 31 Kommunen ausgelegt. Die Sitzkiesel waren ein erster Versuch, die Rundroute durch wiederkehrende, vorfabrizierte Objekte selbsterklärend zu machen.

Die typische Dreiergruppe
der „Sitzkiesel“
(Lara Glück, 2008)
2013 auf der Rundroute



DAS ERSTE REGIONALPARKPORTAL ENTSTEHT

Im Mai 2011 wurde das „Regionalparkportal“ an den Weilbacher Kiesgruben eröffnet – fünf Jahre nachdem diese Idee in die Welt gesetzt worden war. Der Umzug war einem großzügigen Kooperationsangebot der Gesellschaft zur Rekultivierung der Kiesgrubenlandschaft Weilbach (GRKW) zu verdanken. Bis dahin war das Büro der Dachgesellschaft in einer ehemaligen Arztpraxis in der Flörsheimer Ortsmitte untergebracht, und es kam sehr selten vor, dass sich einmal ein Bürger dorthin verirrt, denn nichts an dieser Lage ließ vermuten, dass von hier aus ein für die ganze Region wichtiges Projekt geplant, gesteuert und umgesetzt wurde. Die Idee, „Regionalparkportale“ einzurichten, war ein wichtiger Baustein der inzwischen vorliegenden „Tourismusstudie“. Dem Regionalpark sollten sie eine Anlaufstelle, ein Gesicht und einen Ort geben.

Der Standort an den Weilbacher Kiesgruben war sinnfälliger, denn mit seinen 150 Hektar Auskiesungs- und Verfüllungsflächen verwies er auf die Themen Wiedergewinnung und Instandsetzen von Landschaft im Rhein-Main-Gebiet – also auf Kernthemen des Regionalparks. Der Ort lag an der ersten, beispielhaft ausgebauten Pilotroute und gleichzeitig an der künftigen Rundroute.



Die Eröffnung des Regionalparkportals in Weilbach 29. Mai 2011
(Jochem Jourdan, Außenanlagen Günter Rademacher,
Ausstellungsdesign Hullmann & Gimmler sowie unit-design)

Die Anlage hatte Regionalparkaura, neben Büros entstanden ein Infozentrum, ein Ausstellungsraum und ein passendes Außengelände. Mit dem Angebot des Infozentrums übernahm der Regionalpark auch zum ersten Mal, wie geplant, eine Servicefunktion. Hier konnte man sich nicht nur Animationen, Filme und eine Ausstellung ansehen, sondern an sechs Tagen in der Woche von kundigen Menschen die Regionalparkthemen, Ziele und Touren erläutern lassen. Außerdem wurden in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule des Main-Taunus-Kreises sieben Gästeführer und -führerinnen ausgebildet, die seit 2010 wichtige Botschafter des Regionalparks geworden sind. Dazu kam noch ein Angebot von Elektrofahrrädern, die man am Portal ausleihen konnte.

Im Untergeschoss des Infozentrums wurde unter der Überschrift „Landschaft auf den zweiten Blick“ eine Ausstellung über die Ästhetik der Stadtlandschaft und damit zu einem Kernthema des Regionalparks eingerichtet. Es wird die scheinbar simple Frage gestellt: „Warum ist Landschaft schön?“. Die Auswahl der Bilder zeigt das Zusammenspiel von traditioneller Kulturlandschaft und dynamischer Wirtschaftsmetropole. Sie dokumentiert auf 60 Bildschirmen mit überraschenden Animationen und Videos, dass es sich lohnt, einen zweiten Blick auf diese Stadtlandschaft zu werfen und zu sehen, dass moderne Infrastruktur und Hochhäuser ebenso stimmungsvoll das Landschaftsbild prägen können, wie früher Feldwege und Windmühlen.

POSITIVES, DEFIZITE UND KRITIK

Mit dem Projekt- und Maßnahmenplan, mit den mit vielen Kommunen eingeleiteten Projekten, mit dem zügigen Start der Rundroute, den Sitzkieseln und dem Glücksfall Regionalparkportal samt Infozentrum und Ausstellung, sowie schließlich mit dem Einstieg in das neue Aufgabenfeld Serviceleistungen schien der Regionalpark auf gutem Weg, und die Dachgesellschaft schien sich als Organisationsform zu bewähren. Der Regionalpark wurde mittlerweile von niemandem mehr ernsthaft in Frage gestellt, sondern er hatte im Gegenteil seinen unbestrittenen Platz in der regionalen Politik. Er fehlte in keiner Aufzählung der wichtigen regionalen Projekte und in allen Beiträgen, ob kritisch oder konstruktiv, wurde er als für die regionale Zusammenarbeit vorbildlich herausgestellt.

Aber das war nicht das ganze Bild. Im November 2009 erörterte der Aufsichtsrat der Dachgesellschaft den Abschlussbericht der sogenannten Tourismusstudie „Erlebniswelt Regionalpark RheinMain“, die er zwei Jahre zuvor in Auftrag gegeben hatte. Etliche der in der Studie enthaltenen praktischen Empfehlungen, wie die Portalidee, die Gästeführer, die besondere Funktion der Rundroute, waren bereits umgesetzt. Aber es gab einen grundsätzlichen Befund der Studie, der die positive Bilanz trübte und zu denken gab: Er besagte, dass der Regionalpark eine zu geringe Außenwirkung habe und von der Bevölkerung zu wenig wahrgenommen werde. Auch der wichtigste Geldgeber, die Fraport AG, kritisierte die schlechte Wahrnehmbarkeit und Außendarstellung. Die Kritik wog schwer. Fraport, das war nicht irgendwer, das war der Hauptsponsor des Regionalparks, dessen millionenschwere Förderung über viele Jahre entscheidend zum Erfolg beigetragen hatte. Es war ein sehr ernst zu nehmendes Zeichen, dass die Gesellschaft ihre Fördermittel des Jahres 2010 für den Bau von Projekten auf 600.000 Euro kürzte und 200.000 Euro einbehielt, um damit in eigener Regie Marketingaktivitäten für den Regionalpark zu finanzieren.

Nach vier Jahren Aktivität war die Dachgesellschaft etabliert, sie hatte ihre Arbeitsfähigkeit bewiesen, und der Regionalpark galt als Erfolgsprojekt. Aber die Bilanz war nicht nur positiv. Die diversen Initiativen, den vergrößerten Regionalpark zu einer Marke zu machen, ihm die nötige Popularität zu verschaffen und ihn in die Köpfe der Menschen zu bringen, waren offensichtlich nicht ausreichend gewesen. Es musste erneut ein Anfang gemacht werden.



KAPITEL 5

DER REGIONALPARK AUF DEM WEG IN DIE KÖPFE DER BÜRGER

2010 BIS 2012: REGIONALPARKSOMMER UND VIELE BESUCHER

Ein Perspektivwechsel für den Regionalpark stand auf der Tagesordnung. Man wollte neue Schwerpunkte setzen, aber die bewährte Praxis nicht aufgeben. Es wurden wie in all den Jahren zuvor Projekte entwickelt, nach Prioritäten ausgewählt, auf Förderlisten gesetzt, vom Aufsichtsrat beschlossen, mehr oder weniger zügig realisiert und schließlich – zum glücklichen Ende – von stolzen Bürgermeister*innen und Regionalparkvertretern der Öffentlichkeit übergeben. Eines der interessantesten Projekte war der von dem Darmstädter Architekten Peter Karle entworfene „Regionalparkturm“ am ersten Regionalparkportal an den Weilbacher Kiesgruben. Ebenso spannend war das zweite „Regionalparkportal am Wetterpark in Offenbach“, das dort in einem



Regionalparkturm in
Flörsheim-Weilbach
(Peter Karle, 2012)

bemerkenswerten finanziellen Kraftakt in Zusammenarbeit mit der Stadt und der Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft entstand.

Um zu neuen Ansätzen zu kommen, entschied man, Anregungen von außerhalb einzuholen. Das galt nicht nur für das

Thema Veranstaltungen und die Aufgabe „Marketing“, sondern auch für das „Leitkonzept Rundroute“, das unter dem Druck der Alltagsgeschäfte immer wieder zurückgestellt worden war. Für den anstehenden Such- und Findungsprozess wurden parallel zwei Wege eingeschlagen: Zum Thema Leitkonzept fanden „Ideenwerkstätten“ mit externen Fachleuten statt, für das Thema Marketing und das Veranstaltungskonzept wurden Beratungs-büros beauftragt.

In der Folge dieser vielfältigen Beratung änderte die Dachgesellschaft ihre Strategie. Einer der zentralen Begriffe des neuen Leitkonzeptes hieß „Akteursbezug“, womit gemeint war, dass – nicht zuletzt angesichts der knappen Mittel – die Dachgesellschaft und die Kommunen nicht mehr wie bisher die alleinigen Macher sein konnten, die die Landschaft quasi als öffentliche



Regionalparkportal am
Wetterpark in Offenbach
(Meixner Schlüter Wendt 2014,
Ausstellungsdesign: unit-design)

Dienstleister für die Besucher herrichteten und aufwerteten. Man wollte in viel größerer Zahl Einzelpersonen, Gruppen, Organisationen und Institutionen, Vereine und Betriebe dafür gewinnen, den Regionalpark zu ihrer Sache zu machen – durch eigene Aktivitäten, die in Partnerschaft oder durch Vermittlung der Dachgesellschaft erbracht würden. Unter der Überschrift „Mach den Regionalpark zu deinem Projekt“ sollte der Park so etwas wie eine Agentur für solche Aktivitäten werden. Damit, so die Empfehlung aus den Ideenwerkstätten, werde die Dachgesellschaft entlastet und gleichzeitig die Identifikation mit dem Regionalpark gestärkt.

DER REGIONALPARK WIRD ZUM ERLEBNIS

Die Generalüberschrift für den neuen Weg, den die Regionalparkmacher auf diesem Hintergrund in den Jahren 2011 und 2012 schließlich einschlugen, hieß „RegionalparkSommer“: Mit sommerlichen Veranstaltungsprogrammen wollte man in Zukunft Jahr für Jahr auf die Bürger zugehen. Der Regionalpark wurde nicht mehr nur als gebautes und gepflanztes Produkt, sondern als „Erlebnis“ präsentiert.

Der erste Sommer, der RegionalparkSommer 2011, bestand im Wesentlichen aus zwei mehrtägigen Festen: dem großen Fest im Mai zur Eröffnung des Regionalparkportals an den Weilbacher Kiesgruben und am Ende des Sommers dem „längsten Fest der Region“, mit dem die Rundroute am 10. und 11. September eröffnet wurde. Über die 190 Kilometer verteilt fanden an diesen beiden Tagen an rund 30 Stationen Feste, Vorführungen, Spiele und Mitmachaktionen statt, und es wurden geführte Wanderungen zwischen den Stationen angeboten. Schließlich fand auch noch ein von Radfahrern begleiteter Charity-Staffellauf in 18 Etappen über die gesamte Strecke statt, wobei die Etappen über Tag- und Nachtstunden verteilt waren. Das Rundroutenfest 2011 hat an den zwei Tagen geschätzte 20.000 Menschen mobilisiert, und vor allem war dieses Fest zum ersten Mal in der Regionalparkgeschichte eine Veranstaltung, an der die ganze Region beteiligt war.



Mit dem Programm 2012 wurde die Idee modifiziert. Erstens erstreckte sich das Veranstaltungsprogramm nun über alle Sommermonate. Und zweitens wurden weniger Veranstaltungen vom Regionalpark selbst organisiert. Dafür wurden zahlreiche Programmpunkte anderer Veranstalter aufgenommen, die artverwandt waren, aber auch abseits des Routennetzes und unabhängig vom eigentlichen Regionalpark stattfanden. Das Programmheft mit dem Titel „Regionalparksommer – Felder. Weiten. Köstlichkeiten.“ war über 100 Seiten stark. Eine der Aktivitäten, die der Regionalpark selbst zusammen mit Rheingauwinzern organisierte, war die Eröffnung des „Terroirweges“ in den Ortsrandlagen von Hochheim, Kostheim und Wicker. Zwei weitere Höhepunkte gab es: das Fest zur Eröffnung des Regionalparkturms am Portal in den Weilbacher Kiesgruben und die „hr4 Tour“, bei der ein Pulk von 800 Radlern aus ganz Hessen in drei Tagen in Etappen von jeweils 60 Kilometern die Rundroute abfuhr. Schließlich fand wie 2011 zum Abschluss im September wieder das Rundroutenfest statt.

Die RegionalparkSommer waren der Einstieg in das neue Tätigkeitsfeld des Eventmanagements und in eine nochmals intensivierte Öffentlichkeitsarbeit. Dazu gehörte ein neues Erscheinungsbild. Dabei ging es nicht nur um Farben, Schriften und Layout, sondern vor allem auch um die Bildwelt, mit der sich der Regionalpark präsentierte. Kulturlandschaftsbilder sollten in der Regel nun nicht mehr die Idyllen, sondern den besonderen Charakter der Rhein-Main-Stadtlandschaft vermitteln. Und es wurden nicht mehr Regionalparkobjekte gezeigt, sondern Menschen, die diese Objekte und Landschaften nutzen und erleben.

In einer der Ideenwerkstätten wurde auch die Idee der „Kilometrierung“ geboren. Die externen Berater hatten bei einer Exkursion auf der Rundroute den veritablen Schilderwald gesehen, zu dem der Regionalpark in der guten Absicht, die Orientierung zu erleichtern, kräftig beigetragen hatte. Statt vieler Schilder, so die Empfehlung, könne man durch weiße Farbstreifen eine regelmäßige Markierung auf die Wege bringen und Orte auf der Strecke mit bestimmten Kilometerangaben versehen. Der Start- oder Nullpunkt der Kilometrierung sollte die Mainspitze sein, die Mündung des Mains in den Rhein, und von dort aus der ganze 190 Kilometer lange Rundweg im Uhrzeigersinn markiert werden. Die Planer entschieden sich, den Vorschlag auszuprobieren, aber noch ist er auf der Rundroute nicht umgesetzt.

DER REGIONALPARK ALS MEDIENEREIGNIS

Die RegionalparkSommer gaben der Öffentlichkeitsarbeit der Dachgesellschaft noch einmal einen Schub. Der Internetauftritt wurde erneut überarbeitet und zur Informationsplattform auch für den RegionalparkSommer ausgebaut. Anlässlich des Rundrouteneröffnungsfestes wurde zum ersten Mal im ganzen Rhein-Main-Gebiet plakatiert, außerdem wurde mit dem „Journal Frankfurt“ eine Medienpartnerschaft abgeschlossen. Sie beinhaltete unter anderem, dass neben den 30.000 Programmen, die von der Geschäftsstelle selbst an Tourismusbüros, Bürgerbüros und dergleichen in den 35 Kommunen an der Route und bei Landwirten und Vereinen verteilt wurden, weitere 35.000 Flyer als Einleger mit dem Journal breit gestreut wurden. Große Publizität brachte auch die Partnerschaft mit dem Hessischen Rundfunk bei der „hr4 Tour“. Natürlich berichtete der Hessische Rundfunk selbst über das Ereignis in diversen Vorankündigungen und in einer Live-Reportage. Dazu kam noch die Werbewirkung der 120.000 Flyer, die in allen hessischen Lottoannahmestellen auslagen (Hessen-Lotto war einer der Sponsoren der hr4 Tour) und außerdem über die Mineralwasserkästen der Firma Hassia, einen weiteren Sponsor, verteilt wurden. Der Regionalpark wurde, das kann man mit milder Übertreibung behaupten, – fast – ein Medienereignis.

Die Idee, mehr Akteure von außerhalb in die Aktivitäten einzu beziehen, hat in den beiden RegionalparkSommern in durchaus nennenswertem Umfang mit Vereinen und Gruppen funktioniert, die einfach Lust hatten mitzumachen oder die die Chance sahen, durch ihre Feste und Veranstaltungen ihre Vereinskassen aufzufüllen und ein größeres Publikum zu erreichen. Funktioniert hat die Idee aber vor allem mit den landwirtschaftlichen Höfen, die insbesondere beim zweiten Rundroutenfest mit ihren Angeboten zum Rückgrat der ganzen Veranstaltung wurden – ein wesentlicher Schritt zur Entspannung des ehemals eher schlechten Verhältnisses zwischen Regionalpark und Landwirtschaft. Inzwischen gibt es 15 „Regionalpark Hofstationen“ entlang der Rundroute mit Hofläden und Hofwirtschaft – allesamt Attraktionspunkte.

An allen Wochenenden der Sommermonate war der Regionalpark auf Festen und Veranstaltungen in der ganzen Region präsent. Um das mühsame Auf- und Abbauen der Infostände



„Hofstation“
(Design: unit-design)

überflüssig zu machen und das als Regionalparkbotschafter eingesetzte Personal zu entlasten, wurde 2012 ein „Regionalpark Infomobil“ konzipiert und auf der Basis eines Opel Combo gebaut. Die unermüdlichen Einsätze der Infostände und des Infomobils brachten und bringen die Regionalparkmacher in Tuchfühlung mit den Menschen, die Rückmeldungen geben und in Gesprächen Stimmungsbilder liefern. Nach insgesamt vier Sommern geht es inzwischen seltener darum zu erklären, dass es einen Regionalpark gibt und was er ist. Es wird nach Einzelheiten gefragt. Welche Route von wo nach wo führt, wo der neue Attraktionspunkt ist, von dem man gehört hat, ob es neue Tourenangebote gibt. Wenn nach Details gefragt wird, dann zeigt das, dass das Große und Ganze des Regionalparks bekannt ist. Das Projekt, auf das die Politiker gerne verweisen und auf das die Planer stolz sind, scheint bei den Bürgern anzukommen. Und erst dann ist der Regionalpark wirklich ein Erfolg.



KAPITEL 6

VON DER STRAHLKRAFT DER IDEE

UNTERM STRICH: EINE BILANZ NACH 25 JAHREN

In dieser Geschichte war viel von den Regionalparkmachern die Rede. Und in der Tat, das Regionalparkprojekt war kein Selbstläufer, der nur einer wohlwollenden Begleitung bedurfte. Im Gegenteil, es musste immer wieder aktiv vorangetrieben werden. Aber der Erfolg des Regionalparks hat nicht nur mit dem unablässigen Machen und den unermüdlichen Machern zu tun.

Viele gute Ideen sind schon daran gescheitert, dass sie zur Unzeit aufgetaucht sind. Die Regionalparkidee tauchte Ende der 1980er, Anfang der 1990er Jahre auf, als sich ein „Zeitfenster“ öffnete, eine Frist, in der sich ungeplant und unplanbar eine Konstellation ergab, in der für eine gewisse Zeit etwas möglich wurde. Zu dieser Konstellation gehörte, dass der Umlandverband Frankfurt empfänglich für die Idee eines positiv besetzten regionalen Projektes war. Zur Konstellation gehörte der ansteckende Schwung des Frankfurter GrünGürtel-Projektes. Dazu kam der Ruhm der Internationalen Bauausstellung Emscherpark, der aus Nordrhein-Westfalen herüberwehte. Und dazu gehörte auch der Druck aus der Wirtschaft, die begann, sich ernsthaft für die weichen Standortbedingungen zu interessieren. Es gab viele weitere Faktoren, die damals zusammenkamen. Sicherlich gehörte dazu auch das zu dieser Zeit herumvagabundierende Projekt einer Landesgartenschau. Der in der langfristigen Perspektive vermutlich wichtigste Faktor war die Entscheidung der Fraport AG, das Regionalparkprojekt über Jahre hinweg zu fördern.

Es ist ein Klischee zu sagen, dass für ein Projekt wie den Regionalpark die richtigen Leute zusammenkommen müssen. Aber Klischees müssen ja nicht falsch sein. Jedenfalls hatten die Regionalparkmacher das Glück, auf relativ wenige Profiteure zu stoßen, denen es nur darum ging, sich (ihren Kreisen, ihren Städten) ein Stück vom Kuchen zu sichern. Und es traten auch nur wenige ausgesprochene Bremsen auf. Wenn sich so viele willige Partner fanden, lag das weniger an der Überzeugungskraft der Macher als an der Strahlkraft der Idee. Sie zog die richtigen Leute an. Die gab es überall und an den entscheidenden Stellen. In der Politik, bei der Landesregierung, bei den Kreisen und Städten. Es gab Minister, Verbandsdirektoren, Landräte, Beigeordnete und Bürgermeister, die bereit waren, mitzumachen oder sich

sogar aktiv einzusetzen. Die sich trotz ihrer vollen Kalender die Zeit nahmen, um sich im Aufsichtsrat der Dachgesellschaft zu engagieren. Es gab die Unterstützer bei der Fraport AG und der Wirtschaftsinitiative, die nicht aus rein geschäftlichem Interesse, sondern aufgrund ihrer persönlichen Bereitschaft halfen. Und nicht zu vergessen: Es gab die Partner und Verbündeten in den Verwaltungen, die sich nicht nur, weil es ihres Amtes war, sondern aus freien Stücken engagierten, obwohl dies in der Regel zusätzliche Arbeit bedeutete.

Und dann gibt es auch noch den Faktor Glück, das man nicht herbeizwingen kann. In den klassischen Geschichten wird von Fortuna gesprochen, die immer als launische Dame auftritt. Wenn sie unverhofft Chancen beschert, muss man sich beeilen und versuchen, sie nach Kräften zu nutzen. Mindestens einmal ist den Regionalparkmachern ein solches Glück begegnet: Das EU-Füllhorn ließ sich gerade dann öffnen, als die Not am größten war.

Es ist tatsächlich viel von dem entstanden, was 20 Jahre vorher in Arbeitspapieren beschrieben und in Beschlüssen als Ziel niedergelegt worden ist. Es ist ein Netzwerk von Routen entstanden, das zwar nicht fertig ist, aber immerhin über 500 Kilometer Landschaften erschließt, vernetzt, Zugänge und Orientierung ermöglicht und die Bürger erleben lässt, dass die Landschaft in dieser Region wirklich vor der Haustüre liegt. Für die Politik ist der Regionalpark eine Werkstatt geworden, in der Region erfolgreich zustande kommen kann.

Aber einiges hat auch nicht funktioniert. Die vermutlich wichtigste inhaltliche und strategische Fehleinschätzung betraf die Rolle der Landwirtschaft und – in Zusammenhang damit – die Idee, den Regionalpark mit einem Ökokonto aufzubauen. Das ist nicht gelungen, und erst in einem langen Prozess konnte der Konflikt mit der Landwirtschaft entschärft werden. Im ursprünglichen Konzept sollte der Regionalpark ein Projekt für den Verdichtungsraum sein, mit der einfachen Botschaft, die verbliebenen Landschaften in Wert zu setzen und auf diese Weise einen Beitrag dazu zu leisten, sie zu schützen. Dieses Konzept konnte nicht durchgehalten werden. Der Regionalpark wurde weit über den Verdichtungsraum hinaus ausgedehnt, und die Botschaft wurde diffuser, denn in den ländlichen Gebieten ging es nicht um den Schutz und die Aufwertung der Landschaft, sondern

lediglich um Erschließung und Verknüpfung mit dem Kernraum. Damit änderte sich nicht nur die Strategie, sondern es änderten sich auch die Inhalte.

In einer so dynamischen Region wie Rhein-Main wird es nie um ein fertiges Bild des Regionalparks gehen können. Und es steht dahin, ob man einmal wird sagen können, dass die Aufgabe erledigt und der Regionalpark bei den Bürgern angekommen ist. Eher wird es darum gehen, die Idee geschmeidig zu halten, sie weiterzuentwickeln und dafür zu sorgen, dass sie immer wieder ankommt.

Der Bericht zeigt: Auch nach 25 Jahren hat die Regionalparkidee ihre Strahlkraft nicht verloren. Die Sehnsucht der Stadtbewohner nach der Landschaft vor der Haustüre und das utopische Versprechen des Regionalparks, diese Gegenwelt zu bieten, haben sich nicht abgenutzt. Obwohl oder vielleicht gerade, weil der Regionalpark die Vorzüge dieser Gegenwelt nicht nur in ihren „schönen Ecken“ erschließt, sondern die Spannung und den Reiz einer Stadtlandschaft vorführt. Einer Stadtlandschaft, in der die Skyline an die Stelle des Matterhorns tritt, und wo man Störche an der Autobahn entlang fliegen sehen kann.

BILDNACHWEISE

Umschlagfoto	Marek Klusznik
Seite 7, 39 rechts	Umlandverband Frankfurt
Seite 10, 40, 52, 65, 66, 77	Stefan Cop
Seite 21	Fraport AG
Seite 24, 72	Regionalpark Ballungsraum RheinMain GmbH
Seite 26 links, 51, 70, 78	Bernd Ehlers
Seite 26, 30, 31	Regionalpark RheinMain Pilot GmbH
Seite 39 links	Heiko Bogun
Seite 73	Norbert Miguerez

AUTOR

Dr. Lorenz Rautenstrauch, Jahrgang 1939, hat von 1959-1963 Architektur an der TH Darmstadt studiert, war nach Tätigkeiten in freien Planungsbüros von 1967-1972 Assistent am Städtebaulehrstuhl der TH und wurde dort 1974 mit einer Arbeit über das Berufsbild von Stadtplanern promoviert. Ab 1976 arbeitete er bei dem neu gegründeten Umlandverband Frankfurt (UVF) und war als Leiter der Planungsabteilung für die Generalverkehrs- Landschafts- und Flächennutzungsplanung des Verbandes zuständig. Er hat bis 1987 den damals größten Flächennutzungsplan der Bundesrepublik maßgeblich mit erarbeitet und hat nach Auflösung des UVF bis 2005 an dessen Fortschreibung beim Planungsverband Frankfurt mitgewirkt. Ab 1989 hat er neben der Arbeit an diesen amtlichen Plänen das Projekt Regionalpark RheinMain entwickelt und über 20 Jahre maßgeblich vorangetrieben. Ab 1995 war er neben seiner Funktion als Leiter der Planungsabteilung beim UVF als einer der beiden Geschäftsführer der Regionalpark-Pilotgesellschaft und einer weiteren Durchführungs-Gesellschaft tätig. Nach seinem Ausscheiden beim Planungsverband war er von 2005 bis 2012 neben Leo Fercher einer der beiden Geschäftsführer der Regionalpark-Dachgesellschaft.

IMPRESSUM

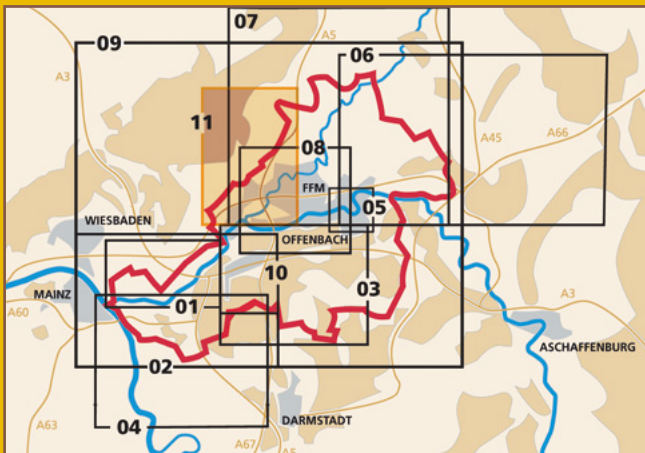
Herausgeber:	Regionalpark Ballungsraum RheinMain GmbH, Frankfurter Straße 76, 65439 Flörsheim am Main
Gestaltung und Realisation:	Wiebke Schwarzpaul, Michael Mann, planwerk darmstadt
Druck:	Lauck Druckprodukte, Flörsheim am Main
Papier:	holzfrei matt gestrichen Bilderdruck 115 g/qm und 200 g/qm 1. Auflage, März 2016
Mit freundlicher Unterstützung von:	Fraport AG Regionalverband FrankfurtRheinMain Land Hessen



DIE FREIZEITKARTEN DES REGIONALPARKS RHEINMAIN

(Stand Frühjahr 2016)

- 01 FREIZEITKARTE VON HATTERSHEIM ÜBER
FLÖRSHEIM NACH HOCHHEIM
- 02 FREIZEITKARTE SÜDLICH DES MAINS, TEIL 1
- 03 FREIZEITKARTE SÜDLICH DES MAINS, TEIL 2
- 04 FREIZEITKARTE SÜDLICH DES MAINS, TEIL 3
- 05 OFFENBACH – GRÜNRING VOM MAIN ZUM MAIN
- 06 FREIZEITKARTE HOHE STRASSE MIT LIMESROUTE UND
YSENBURGROUTE
- 07 FREIZEITKARTE NIDDAROUTE –
VON DER MÜNDUNG ZUR QUELLE
- 08 FREIZEITKARTE ZUM GRÜNGÜRTEL FRANKFURT
(herausgegeben durch das Umweltamt Frankfurt)
- 09 FREIZEITKARTE RUNDROUTE
- 10 RUND UM DEN FLUGHAFEN
- 11 FREIZEITKARTE TAUNUSHANG



DIE KARTEN SIND ERHÄLTICH ÜBER

Regionalpark Ballungsraum RheinMain GmbH
Frankfurter Straße 76
65439 Flörsheim am Main

Fon +49 (0) 6145 936 36 20