



F.A.Z., 23.03.2021, Frankfurt (Rhein-Main-Zeitung), Seite 31

### "Spielen Fachargumente keine Rolle, sind Planer machtlos"

Achter und letzter Teil der Gespräche zur Lage der Stadt: Der Stadtplaner Friedbert Greif und der Architekt Axel Bienhaus über politische Blockaden in der Stadtentwicklung, die Mobilität der Zukunft und Lehren aus der Pandemie.

Auf einer Skala von eins bis zehn: Wie gut gefällt Ihnen Frankfurt?

AXEL BIENHAUS: Ich würde eine Acht vergeben. Bis zur Zehn gibt es einfach noch zu viel zu tun. Es wäre auch schade, wenn die Stadt schon fertig wäre. Den anderen Punktabzug gibt es dafür, dass das Meer zu weit weg ist und dem Feldberg 1500 Höhenmeter fehlen.

FRIEDBERT GREIF: Für mich liegt die Stadt in der höchstmöglichen Kategorie. Frankfurt ist eine überschaubare, liebenswerte Großstadt mit hoher Lebensqualität, geprägt von einem wunderbaren Stadtraum: dem Main.

Stellen Sie sich vor, Sie wären Oberbürgermeister und hätten eine Milliarde Euro zur Verfügung. Wie würden Sie die investieren?

GREIF: Zu hundert Prozent in ein nachhaltiges Mobilitätskonzept. Ein Generalverkehrsplan, wie ihn Kollegen fordern, ist für mich ein Relikt aus der Steinzeit. Das Thema Mobilität muss fach- und ressortübergreifend betrachtet werden. Das kann nicht nur dem Verkehrsdezernat allein überlassen werden. Themen wie der öffentliche

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv.

Grün- und Freiraum, Sport und Freizeit, die Stadtentwicklung insgesamt gehören mit dazu. Ich würde auf jeden Fall stärker in den öffentlichen Nahverkehr investieren. Durch einen Fernbahntunnel, wie ihn die Deutsche Bahn plant, könnte der Fernverkehr unter die Erde verlagert werden. Dann gäbe es an der Oberfläche viel mehr Platz für den öffentlichen Nahverkehr. Das wäre ein unglaubliches Projekt zum Wohle der Stadtentwicklung. Die Milliarde würde dafür aber kaum reichen.

BIENHAUS: Die vorübergehende Sperrung des nordmainischen Ufers für den Autoverkehr zeigt, dass es zu kurz gedacht ist, wenn nur das Verkehrsdezernat sich um solche Vorhaben kümmert. Man hätte sich ganzheitlich mit diesem Raum beschäftigen und auch die Entwicklung der Innenstadt insgesamt betrachten müssen. Wie binden wir die Stadt an das Ufer an? Dann wäre man vielleicht zu einem anderen Ergebnis gelangt, als den Verkehr entweder komplett auszusperren oder zuzulassen. Es gibt eine ganze Reihe von Zwischentönen. Dass Frankfurt autoärmer werden muss, ist generell klar.

Sollten Autos wieder über die Zeil fahren, um die Straße stärker zu beleben?

GREIF: Da sind wir wieder beim Inseldenken. Die Zeil war vor der Pandemie eine der wirtschaftlich stärksten Einkaufsmeilen der Republik. Das ändert sich nicht von heute auf morgen und hängt auch nicht daran, ob dort Autos fahren. Man muss sich grundsätzlich Gedanken machen über die Attraktivierung dieses öffentlichen Raums mit alternativen Nutzungen und auch über die Themen Wohnen und Kultur. Allerdings kann man auch nicht einfach eine Oper an die Zeil setzen und den Rest seiner freien Entwicklung überlassen.

Die Debatte konzentriert sich stark auf die Innenstadt, aber auch viele Stadtteile wurden in der Vergangenheit nicht sonderlich gepflegt. Lehrt die Pandemie nicht auch, dass lokale Zentren und kurze Wege an Bedeutung gewinnen?

BIENHAUS: Man sollte den Fokus bei der Stadtentwicklung nicht nur auf die Innenstadt richten. Auch die dezentralen Unterzentren in der Stadt haben Verbesserungspotential. Der Fahrradverkehr ist in der Innenstadt punktuell gut gelöst. Aber in den Stadtteilen sieht das schon anders aus. Auch die dörfliche Identität sollte man erhalten und die lokale Versorgung stärken.

Wer die Innenstadt verlässt, fährt jenseits des Alleenrings im Dornbusch durch eine unordentliche Zwischenstadt, die nach dem Krieg sehr schnell gewachsen ist. Die Siedlungen wirken wie zufällig entstanden, mit locker gesetzten Mehrfamilienhäusern neben Reihenhausezeilen. Dieses Bild ändert sich dann wieder in den alten Ortskernen der früheren Frankfurter Dörfer. Müsste man das ganze "Gelerch" dazwischen nicht abräumen und noch einmal neu beginnen?

GREIF: Wenn ich an den Dornbusch denke, dann denke ich an eine U-Bahn in "Hochlage", die dort die Stadt trennt. An den beiden Rändern findet eher wenig Erfreuliches statt. Das sind Dinge, die passiert und nur schwer zu heilen sind. Man könnte die U-Bahn unter die Erde verlegen. Damit ließe sich die Qualität des

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv.

Stadtraums an dieser Stelle relevant verbessern, aber dafür reicht die Milliarde wieder nicht aus.

BIENHAUS: Wir sollten uns eher darauf konzentrieren, bei großen Neuentwicklungen von Stadtteilen solch eine Monofunktionalität zu vermeiden. Man sollte sich zum Beispiel genau überlegen, wie man die Erdgeschosszonen belegt. Das hängt auch mit baulicher Dichte und dem Kaufverhalten der Bewohner zusammen. Wer Interesse an einer lokalen Versorgung hat, der muss sein Nutzerverhalten ändern. Das gilt nicht nur an der Zeil, sondern genauso in Eschersheim oder an der Schweizer Straße. Der stationäre Handel leidet unter dem Online-Handel. Durch Corona ist dieser Druck noch gestiegen. Alles, was irgendwie geht, kaufe ich normalerweise bei dem Händler an der Ecke. Aber im vergangenen halben Jahr hat sich auch mein Kaufverhalten geändert.

Die Miethöhe ist ein entscheidender Faktor. Wie kriegt man die Preise in den Griff, damit sich auch kleine Geschäfte behaupten können?

BIENHAUS: Jeder Eigentümer steht in der Verantwortung. Wer ein attraktives Umfeld will, der kann das steuern. Leider können Filialisten andere Mieten zahlen als ein kleiner Friseursalon.

GREIF: Wenn Ladenbesitzer ihre Mieten infolge der Pandemie nicht mehr zahlen können, muss das theoretisch kurzfristig auch Auswirkungen auf die Preise haben. Diese Flächen stehen ja weiterhin zur Verfügung. Vielleicht ist der eine oder andere Hausbesitzer froh, wenn er überhaupt noch einen Mieter findet für seine Erdgeschossflächen. Diese sind auch anders nur schwer nutzbar, denn dort will meist keiner wohnen. Wenn das Angebot größer ist als die Nachfrage, müssten die Preise eigentlich sinken. Hoffentlich finden dann auch kleinere Geschäfte wieder Platz für einen Neuanfang.

In der neuen Altstadt steuert die Stadt die Nutzung im Erdgeschoss. In Hanau springt die Stadt sogar als Mieter ein und vermietet Geschäfte an Untermieter. Ist das ein Ausweg?

GREIF: Man darf die öffentliche Hand nicht mit zu vielen Aufgaben belasten. Solche Programme können nur ein Anschlag sein, um die Dinge wieder in Fahrt zu bringen.

Helsinki hat im Herzen der Stadt eine neue Zentralbibliothek gebaut. So etwas an der Konstablerwache wäre doch eine feine Sache, oder? Eine Milliarde dürfte locker reichen.

BIENHAUS: Man sollte die Zeil nicht als isolierten Raum betrachten. Die Stadt hat ein Rahmenkonzept für die nördliche Zeil aufgelegt, aber eigentlich müsste man den Betrachtungsraum bis zum Fluss ziehen: also das nordmainische Ufer, die Berliner Straße und die Zeil gemeinsam betrachten und eine Gesamtstrategie entwickeln. Es ist viel sinnvoller, auf der Grundlage eines ganzheitlichen Konzeptes, das beispielsweise auch den Verkehr und das Thema Grün umfasst, die Randbedingungen zu definieren.

Eine Milliarde ist ungefähr die Summe, die ein Neubau oder eine Sanierung der Städtischen Bühnen kosten sollen. Wenn Sie diese Milliarde hätten: neu bauen oder sanieren?

GREIF: Standortentscheidungen sind kein Wunschkonzert. Das trifft im Übrigen auch für eine Multifunktionsarena oder ein Haus der Demokratie zu. Um Standortentscheidungen qualifiziert treffen zu können, braucht man ein abgestimmtes, stabiles Raum- und Funktionsprogramm sowie ein transparentes Verfahren, um die potentiellen Standorte anhand eines einheitlichen Kriterienkataloges gleichberechtigt miteinander zu vergleichen. Meiner Meinung nach wird im Moment viel zu früh geschossen: Jeder hat seinen Favoriten, ohne zu wissen, ob der jeweilige Standort überhaupt funktioniert.

Drei Standorte sind in der Diskussion: Die CDU favorisiert den Osthafen, um Grundstücks- und Interimskosten zu sparen. Die SPD setzt auf eine Kulturmeile mit einer Oper auf dem Sparkassen-Areal an der Neuen Mainzer Straße und einem Schauspielhaus am Willy-Brandt-Platz. Viel mehr steht doch gar nicht zur Auswahl.

GREIF: Ich bin mir aber gar nicht sicher, ob alle Standorte den komplexen Anforderungen des Raum- und Funktionsprogramms sowie insbesondere der Erschließung gerecht werden können.

Wo machen Sie ein Fragezeichen?

GREIF: Erst einmal an allen diskutierten Standorten. Ich bin ein Freund der Testplanung, auch als Instrument des qualifizierten Verwerfens. Für mich ergibt sich erst aus einem solchen Prozess die Grundlage für seriöse politische Entscheidungen.

Was halten Sie von dem Standort zwischen der Neuen Mainzer Straße und der Wallanlage?

GREIF: Das muss seriös geprüft werden. Wenn er funktioniert, ist das ein hervorragender Standort. Aber es gibt, auch durch die Wallservitut, erhebliche Einschränkungen, mit denen verantwortungsbewusst umgegangen werden muss. Und im Osthafen haben wir zum Beispiel eine Gefahrguthalle, die es zu beachten gilt.

BIENHAUS: Wo auch immer am Ende gebaut wird: Ein Kulturbau darf nicht nur in den Abendstunden genutzt werden. Das jetzige Gebäude ist defizitär und entfaltet im Erdgeschoss keine Wirkung, bis auf die Zugänge zu den Kassen und zum Theaterrestaurant. Das Foyer im ersten Obergeschoss steht unter Denkmalschutz. Es sollte aber besser zugänglich sein.

Es mehren sich die Stimmen, die einen Weiterbau des bestehenden Gebäudes fordern. Sollte man dies tun, wenn es irgendwie leistbar wäre?

BIENHAUS: Eine Sanierung stelle ich mir extrem kompliziert vor. Das würde eine komplette Generalsanierung bedeuten, mit Entkernung und Teilneubau.

Frankfurt hat große Wachstumsprobleme. Ist die Außenentwicklung das Mittel der Wahl, oder sollte man die Innenstadt nachverdichten?

BIENHAUS: Es gibt kein Entweder-oder. Die Innenentwicklung reicht bei weitem nicht aus, um den Bedarf an Wohnraum zu decken. Auch ein neuer Stadtteil gehört dazu. Relevantes Wachstum gelingt aber nur im Zusammenspiel mit der Region. Das gilt für Arbeitsplätze und Wohnraum. Damit dies funktioniert, braucht man ein abgestimmtes Konzept.

Viele Kommunen konzentrieren sich lieber auf ihr eigenes Gebiet. Sie wollen selbst entscheiden, wie sich ihre Stadt weiterentwickelt, und nicht auf andere angewiesen sein.

GREIF: Wir haben ein regionales Entwicklungskonzept für Südhessen erarbeitet. Mehr als hundert Kommunen waren dabei involviert. Das war für einige Gebietskörperschaften auch ein schmerzhafter Prozess, wurde aber im Ergebnis doch gemeinsam getragen und verabschiedet. Letztlich hängt alles wieder an dem Thema Mobilität. Man kann derzeit nur dort nachhaltig verdichten, wo es eine schienengebundene Erschließung gibt. Nur so schafft man Entlastung für die Kernstadt. Deswegen ist dieser Fernbahntunnel von so großer Bedeutung, weil dadurch der regionale Nahverkehr in großem Umfang ausgebaut werden könnte.

Steinbach ist ideal mit der S-Bahn zu erreichen, aber Frankfurt darf auf seiner Seite der Gleise keine Siedlung errichten, weil die Nachbarstadt nicht will.

GREIF: Die Frage ist doch, ob man aus fachlichen Gründen nein sagt oder aus politischen. Solange ausschließlich die Politik die Entwicklungsstrategie bestimmt, werden wir wohl nicht weiterkommen. Wenn allerdings die nächsten Planungsschritte vernünftig angelegt sind, und so sieht es aktuell aus, dann wird es wahrscheinlich zu einer Akzeptanz für diesen neuen Stadtteil auch in der Nachbarschaft zu Steinbach kommen.

Auch das Projekt Günthersburghöfe stockt. Das Quartier im Nordend wäre bestens angebunden, aber es scheitert am Widerstand der Grünen.

GREIF: Dafür habe ich kein Verständnis. Politische Konstellationen und ihre Entscheidungen müssen verlässlich sein. Das Vorhaben war so weit mit vertiefenden Betrachtungen auf den Weg gebracht, und dann muss man dies auch umsetzen.

BIENHAUS: Es ist immer die große Frage, inwieweit sich diejenigen eingebracht haben, die es nun verhindert haben. Wenn man Partizipationsprozesse aufsetzt, dann müssen die auch von allen Beteiligten, die sich einbringen wollen, genutzt werden.

Eine wesentliche politische Kraft hat entschieden: Wir wollen nicht mehr.

GREIF: Wir haben Probleme, die Legislaturperioden mit langfristig angelegten Stadtentwicklungsprozessen und Planungen in Einklang zu bringen. Das hat auch die Entwicklung des Osthafens vor vielen Jahren verhindert. Das ist und war ein wirklich

gutes Projekt, das mitten in einem quasi abgeschlossenen Prozess politisch gekippt wurde. Wenn die Fachargumente keine Rolle mehr spielen, sind wir als Planer machtlos.

Also Finger weg von allen Gartenanlagen, denn dort ist der Widerstand zu groß?

GREIF: Es ist vernünftig, wenn es auch in Zukunft in der Stadt Gartenflächen gibt. Man kann die Situation ein bisschen befrieden, indem man die Bedeutsamkeit solcher Flächen vom Grundsatz her anerkennt. Wenn man sie an einer Stelle in Frage stellt, muss man im gleichen Umfang Ersatzflächen schaffen. Das kann man organisieren. Bei der Autobahndeckelung zwischen Bornheim und Seckbach, also in der Nähe der Günthersburghöfe, war dies auch vorgesehen: Auf dem Deckel der A 661 sollten Kleingärten entstehen, die Flächen daneben sollten für Wohnraum genutzt werden. Ein tragfähiges Konzept für die Kleingärten im Stadtgebiet anzulegen ist nicht kompliziert.

Ist die Stadt bei der klimafreundlichen Stadtentwicklung auf einem guten Weg?

GREIF: Man vermeidet CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Stadt am einfachsten, indem man den Autoverkehr so weit wie möglich heraushält. Wir landen immer wieder bei dem Thema Mobilität. Es ist erschreckend, dass die meisten Widerstände gegen die Sperrung des nördlichen Mainufers aus Sachsenhausen kamen. Der Schweizer Platz und der Südbahnhof sind mit öffentlichem Nahverkehr sehr gut an die Innenstadt angebunden. Aber es gibt offenkundig immer noch zu viele Parkplätze in der Innenstadt, so dass die Menschen mit zum Teil großvolumigen Fahrzeugen an die Hauptwache fahren wollen, um dort zu parken. Stau ist die einzige Chance, sich von diesem Verkehrsmittel für die kurzen Strecken zu verabschieden. Zumal dann, wenn ich einen nahezu perfekten öffentlichen Nahverkehr habe. Ich wohne im Frankfurter Osten und nehme auch ab und zu das Auto, um in das Karstadt-Parkhaus zu fahren: weil es einfach ist und es immer Platz im Parkhaus gibt. Dabei ist die U-Bahn nur drei Minuten entfernt. Das ist kein Mobilitätsdenken und -handeln, das Zukunft haben darf.

Sind die Folgen der Pandemie für die Stadtentwicklung gravierend?

BIENHAUS: Die Pandemie zeigt, wie wichtig es ist, dass öffentliche Räume verfügbar sind. Das ist für den gesellschaftlichen Zusammenhalt immens wichtig. Die öffentlichen Räume muss man stärken und ausbauen. Auch Büroräume werden sich ändern: Wir müssen den analogen Austausch fördern, brauchen Treffpunkte und Begegnungszonen.

GREIF: Die Pandemie führt auch dazu, dass einem Dinge, die man für selbstverständlich gehalten hat, wieder bewusst werden. Dazu gehört auch der kleine Laden an der Ecke. Ich würde alles dafür tun, dass diese Geschäfte weiter existieren können, und dort einkaufen gehen. Unser Quartiersschuhmacher sagt, die Leute sitzen nur noch zu Hause und die Schuhe gehen nicht mehr kaputt. Vielleicht muss er schließen. Also werde ich in meinen Keller gehen und alles, was eine Ledersohle hat, herausholen und dort zur Reparatur bringen. Ich hoffe, dass wir etwas lernen aus

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv.

dieser Krise und die Menschen sensibler werden für das, was wirklich wichtig ist. Und dies auch zum Wohle für die Zukunft unserer schönen Stadt.

Die Fragen stellte Rainer Schulze.

Kasten:

Zu den Personen

2017 ist der Stadtplaner Albert Speer gestorben, aber das von ihm gegründete Büro bleibt mit seinem Namen verbunden. Die Abkürzung AS+P signalisiert, dass es auch ohne die Vaterfigur weitergeht. Die Geschäftsführung besteht aus einem Quartett: Friedbert Greif, Axel Bienhaus, Joachim Schares und Martin Teigeler. Sie gehören dem Unternehmen, das in vielen Ländern Spuren hinterlassen hat, schon seit Jahren an. Greif ist für Inlandsprojekte im Städtebau und große Sport- und Planungsvorhaben zuständig. Bienhaus verantwortet die Architektur. Das Büro berät mit seinem interdisziplinären Ansatz viele Kommunen in der Stadtentwicklung. Heute beschäftigt AS+P an seinen Standorten in Frankfurt und Schanghai etwa 200 Mitarbeiter.

rsch.