

Alle Fehler noch einmal machen

F.A.Z. Feuilleton, 13.12.2017

Frankfurt steuert mit dem geplanten neuen Stadtteil an der Autobahn A5 auf ein Desaster zu – dabei gäbe es kluge Alternativen

Kann es sein, dass die Skepsis, die der Politik entgegenschlägt, wenn es um architektonische oder städtebauliche Großprojekte geht, auch damit zusammenhängt, dass sie der Bevölkerung Monströses als Normalfall und abenteuerlich aus dem Ruder Gelaufenes als unvermeidlich verkauft? Die Sanierung der Frankfurter Bühnen soll knapp eine Milliarde Euro kosten – kostet heute nun mal so viel! Zum Berliner Katastrophenflughafen hieß es noch 2012, man habe alles weitgehend im Griff; fünf Jahre und gefühlte dreihundert Beschwichtigungen später weiß man, dass es billiger gewesen wäre, ihn damals abzureißen, die bereits ausgegebene Milliarden-summe als Folge von Planungsfehlern abzuschreiben und neu anzufangen. Und jetzt wird den Frankfurtern verkündet, dass man ihnen einen Zukunftsstadtteil bauen wird, mit Platz für bis zu dreißigtausend Einwohner; die Stadt solle sich „organisch nach Norden weiterentwickeln“.

Das klingt erst einmal gut. Der Wohnraumangel in Frankfurt ist dramatisch, bis zum Jahr 2030 werden, so die Prognosen, rund einhunderttausend neue Bewohner in diesen Ballungsraum ziehen; und der Zustrom zahlungskräftiger Brexit-Banker macht die Lage nicht besser. Da ist ein Neubauviertel eine gute Nachricht. Jedenfalls so lange, bis man hört, wo es entstehen soll: nämlich auf einem rund 550 Hektar großen Gebiet an der Autobahn A5, mit ein paar tausend Wohnungen östlich der Autobahn und ein paar mehr auf der anderen Seite. Das Zentrum der neuen Wohnwelt wird, so gesehen: eine Autobahn.

Man muss den Begriff des Organischen sehr weit dehnen, um auch benzinfressende Blechpflanzen darin einzugemeinden, und man muss kein studierter Stadtplaner sein, um sich zu fragen, wie „organisch“ ein Stadtteil sein kann, den eine achtspurige, stark befahrene Autobahn in zwei Teile schneidet. Die Frankfurter Planer schreckt das nicht. Am morgigen Donnerstag soll die Stadtverordnetenversammlung die vorbereitenden Prüfungen im Vorfeld der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für den sogenannten A-5-Stadtteil verabschieden. „Wir werden die Stadt weiterbauen“, erklärt Planungsdezernent Mike Josef (SPD) tapfer. Entlang einer Autobahn? Wenn sich dort, wo eigentlich das Zentrum eines neuen Wohnviertels liegen

müsste, eine Autobahn befindet, müssen Läden und Schulen an die Ränder, an die Peripherie der selbst schon in der Peripherie liegenden neuen Wohnstadt rücken. Entgegen allen Beteuerungen hat man es hier also mit einem Fall von Hyper-Peripherisierung und nicht mit organischer Stadtentwicklung zu tun. Doch das schreckt die Frankfurter Politik nicht; es gibt ja Lärmschutzwälle!

Man wolle, so wird immer wieder betont, die alten Planungsfehler nicht wiederholen. Die Errichtung von autogerechten, um lärmende Schnellstraßen herum aufgetürmten Wohnstädten scheint man nicht zu diesen Fehlern zu rechnen. Was die Hochspannungsleitungen betrifft, die das neue Viertel in Teilen übersummen würden, ist man ebenfalls hart im Nehmen, auch den Flächenfraß der Suburbanisierung scheint man nicht zu fürchten. Sicher: Man könnte der Zersiedlung der Landschaft entgegensteuern durch eine rigide Verdichtungsregel, einen Masterplan mit fünf- bis sechsgeschossigen Blockrandbauungen oder Riegeln und punktuellen Hochhäusern. Aber allein schon bei der Erwähnung dieses Szenarios kommen unguete Erinnerungen an die ebenfalls an Schnellstraßen und Autobahnen errichteten Trabantsiedlungen der siebziger Jahre auf. Es gibt, von der Pariser Banlieue bis zu den Schreckenssiedlungen der „Neuen Heimat“, kaum eine größere soziale Stig-

matisierung, als im hochverdichteten Geschosswohnungsbau an der Autobahn wohnen zu müssen. Verdichteter Wohnungsbau an der Autobahn dürfte auch im Fall der A-5-Siedlung automatisch ein Getto für diejenigen werden, die nichts anderes bekommen. Das wolle man nicht, beteuert Dezernent Josef ein ums andere Mal, und die Gebäudehöhen in Richtung Taunus, so zitiert ihn die „Frankfurter Rundschau“, könnten auf Wunsch der betroffenen Kommunen auch niedriger ausfallen: „Über Masse und Dichte westlich der A5 wollen wir nicht allein entscheiden.“

Das heißt im Kern nichts anderes als: Auf der grünen Wiese wird eben nicht verdichtet, sondern das Zersiedlungselend der endlosen Einfamilienhausteppiche rund um Frankfurt herum fortgesetzt, aus denen sich, trotz in die Peripherie verlängerter S-Bahn-Anschlüsse, jeden Morgen endlose Kolonnen von Pendlerdieseln ins Zentrum quälen. Und selbst wenn es gelingt, Bahnlinien und Infrastruktur auf den Acker zu legen und entlang der Autobahn mustergültig zu verdichten: Warum sollte man es tun, wenn man, ohne Ackerland zu versiegeln, auch dichter an der Stadt, in der Stadt die gleiche Menge Menschen unterbringen kann, so wie es einst Frankfurts legendärem Stadtplaner Ernst May unter deutlich krisenhafteren Bedingungen auch gelang? Die Frage stellen sich viele Planer und Architekten. „In dem geplanten Vier-

tel an der A5 sollen also etwa Wohnungen für dreißigtausend Einwohner entstehen“, analysiert Karl Richter, einer der scharfsichtigsten unter Frankfurts jüngeren Architekten. „Das entspricht dreigeschossigen Stadtvillen über die gesamte Fläche, durchzogen von weitläufigen Grünflächen.“ Allen anderslautenden politischen Beteuerungen zum Trotz sei das ein freimütiges Bekenntnis zur Suburbia. „Und es ist ein eklatanter Unterschied“, so Richter, „ob an einer hundert Meter langen Straße 160 oder 400 Menschen wohnen. Entscheidet man sich für die erste Variante, hat aber 400 Menschen unterzubringen, wird die Straße zweieinhalb Mal so lang. Einschließlich der Versorgungsleitungen entstehen zweieinhalb Mal so hohe Kosten im Bau und im Unterhalt. Der Weg der Ver- und Entsorgungsdienste ist zweieinhalb Mal so lang, der öffentliche Nahverkehr um ein Vielfaches defizitär.“ Nicht nur ökologisch und sozial, auch ökonomisch kommt die Zerfransung ins Land hinein die Gesellschaft, die sie zulässt, teuer zu stehen; man könnte es auch eine massive Verschwendung von Steuergeldern und Ressourcen nennen.

Gibt es keine Alternativen? Ist es unvermeidlich, dass Oberursel und Steinbach, Orte mit funktionierenden lokalen Zentren und erkennbarer Identität, in einem an der A5 entlangfließenden lauwarmer Mega-Vorstadtbrei aufgeweicht werden?

Ist es nicht. Es gibt zentralere, bessere Standorte für das neue Quartier in der Stadt selbst, etwa in der Gegend um den Rebstock-Park, wo der vielgelobte Frankfurter Grüngürtel keineswegs durchgehend grün ist, sondern oft auch ein von Autobahnzubringern und Gleisen umstelltes Niemandsland aus Sportanlagen, Busdepots, Gartenlauben, Gewerbe und Parkplätzen. Hier, rechnet Richter vor, ließen sich in fünfgeschossiger Bauweise etwa 11500 Wohnungen für knapp dreißigtausend Bewohner bauen, und die könnten zu Fuß, per Fahrrad oder Tram bequem in die Innenstadt kommen. Anders als beim ungleich mehr Bauland fressenden A-5-Szenario müssten nicht endlose Erschließungen auf Äcker gelegt, Felder zerstört und Lärmschutzwälle errichtet werden. „Der Rebstockpark“, erläutert Richter, könnte um „mehr als sechs Hektar erweitert, viertausend Bäume könnten in dem neuen Quartier gepflanzt werden. Die

Messeparkplätze lassen sich in ein Parkhaus verlagern, das außerhalb der Messezeiten als Park-and-ride-Parkhaus die Stadt um Tausende Autofahrten pro Tag entlastet.“ Und je mehr Menschen dort leben, desto mehr Bäckereien, Schulen, Lokale braucht ein Viertel, desto lebendiger wirkt es – siehe die Pariser Innenstadt.

Aber die Kleingärtner, vor denen sich die Lokalpolitik vor mehr als allem anderen zu fürchten scheint? Man sollte deren Belange nicht außer Acht lassen – aber auch nicht vergessen, dass Kleingartensiedlungen überhaupt nur entstanden sind, weil die Stadt der Frühindustrialisierung ihren Bewohnern kein Grün, keine Orte der Selbstbestimmung und -versorgung mehr gab. Kleingärten waren die Verlustanzeige der modernen Stadt, ihr Trostpreis. Es kann nicht sein, dass ihr Wegwegen die Fehler der modernen Stadtplanung perpetuiert werden, dass die Stadt aufs Feld ziehen muss, um dessen Mini-Surrogat in der Stadt zu schützen. Und warum nicht einfach die Kleingärten auf die Flachdächer der neuen Wohnbauten legen? Platz und Sonne gäbe es dort genug.

Ein Rebstockpark-Viertel wäre jedenfalls eine bedenkenswerte Alternative, auch wenn sich hier ebenfalls Fragen des Lärmschutzes stellen. Doch Anbindung und Infrastruktur sind viel besser. Und: Weite Teile des Geländes sind im Besitz der Stadt Frankfurt. Sie könnte das Gebiet zum wirklichen Testgelände für einen neuen Urbanismus machen: mit einer Gestaltungssatzung, mit der Auflage, Alternativen zu den ökologisch desaströsen Wärmedämmverbundsystemen zu entwickeln, mit einem Fonds für experimentelle Formen des Wohnens, mit einer kleinteiligen Vergabe der Grundstücke.

Sich in einem Moment, in dem die Retortenstadtmachine der Technokraten schon auf vollen Touren läuft, zu einem solchen Gegenentwurf zu bekennen erfordert Mut, Nerven und eine Standfestigkeit, die nicht jedem Politiker gegeben ist. Aber dass die Frankfurter Entscheider die Menschen allen Ernstes in eine Welt zwischen Hochspannungsleitung, Autobahn und Lärmschutzwall verschicken und ihnen die auch noch als Zukunft der Stadt verkaufen wollen, lässt sich kaum anders denn als professioneller Zynismus beschreiben. NIKLAS MAAK



So ginge es auch: Statt an der Autobahn A5 könnte das geplante Viertel (im Bild ein Vorschlag des Architekten Karl Richter) auch nahe der Messe gebaut werden. Foto Karl Richter