
Frankfurt braucht „lebenswerte Dichte“

Perspektive: europäische Stadt

Dr. Michael Denkel – Mitglied der Geschäftsleitung und Partner, Albert
Speer & Partner, Frankfurt am Main



Nachhaltige Stadtentwicklung bedarf nach unserem Verständnis einer querschnittsorientierten klassischen Stadtplanung, die eine funktionale Mischung und urbane Dichte im Blick hat. Die „europäische Stadt“ ist ein nutzungsgemischtes Ensemble. Wohnen und Arbeiten sind hier möglichst nah verbunden. Die Stadtbewohner können einkaufen, wo sie leben. Nutzungsmischung und Vielfalt benötigen nur eine geringe Mobilität. Die „europäische Stadt“ war immer schon recht hoch verdichtet. Die Bürger rücken zusammen. Das spart Fläche und ermöglicht auch im besten Sinn ressourcensparende Stadttechnik. Zu hohe Verdichtung macht die Bürger jedoch in ihrer Freizeit oder der Wohnstandortwahl wieder zu Stadtflüchtlingen. Nachhaltige Stadtentwicklung ist an einer qualifizierten lebenswerten Dichte orientiert.

Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Missstände der industriellen Revolution wurde in den 20er-Jahren die Funktionentrennung zum obersten Prinzip der Stadtentwicklung ausgerufen. Arbeiten und Wohnen galten als räumlich unvereinbar. Wohnen und Freizeit sollten jeweils eigene Orte besetzen. Das Auto ermöglichte ja jede Form von Mobilität. Leitbilder wie die „aufglockerte und durchgrünte Stadt“ interpretierten dann diesen Fortschrittsglauben weiter.

Mittlerweile gilt das Leben in der getrennten Organisation als zu aufwändig. Das Modell der ausgelagerten Arbeitswelt, einer auf Konsum und Geschäft ausgerichteten Innenstadt sowie Vorstädten zum Wohnen ist an seine Grenzen gestoßen. Es stellt zu große Anforderungen an die Infrastruktur und führt auch nicht zu lebendigen Stadtquartieren. Wer heute kompakt und nutzungsgemischt baut, kann Versorgungs- und Straßennetze sparsamer dimensionieren. Die „entmischte“ Stadt kann nicht nachhaltig funktionieren.

Zentrale Herausforderung Ressourcenschutz

Nachhaltige Stadtentwicklung zielt auf eine Organisationsstruktur, die geringe Mobilität erfordert, wenig Energie benötigt sowie zu einem guten Stadtklima und allgemein hoher Lebensqualität beiträgt. Die Entwicklung von Lebens- und Aufenthaltsqualität ist für eine nachhaltige Stadtentwicklung die zentrale Aufgabe. Frankfurt muss deshalb attraktive und für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen passende Wohnlagen zur Verfügung stellen. Diese Quartiere sollten angemessen verdichtet sein und in einem begrünten und gut belüfteten Umfeld liegen. Gute Lebensqualität und wirtschaftlicher Erfolg gehören nicht nur in Frankfurt zusammen.

„Krankfurt“, „Bankfurt“ – kennen wir diese Vorurteile nicht schon seit langer Zeit? Dabei ist Frankfurt viel besser als sein Ruf. Die Raumstruktur der Stadt ist kein monozentrisches, unübersichtliches Gebilde. Frankfurt ist eine vergleichsweise kleine Stadt in einem polyzentrischen Verdichtungsraum, dem Rhein-Main-Gebiet. Fragt

man in den USA nach Frankfurt, hat jeder das Bild einer Stadt mit drei bis vier Millionen Einwohnern vor sich. Wenn diese Beobachter damit das Rhein-Main-Gebiet meinen, trifft das die Wirklichkeit.

Wir kennen Millionenstädte, die als Klumpen in der Landschaft liegen, Probleme mit der Durchlüftung haben, am innerstädtischen Verkehr ersticken und wenige Grünflächen besitzen. Frankfurt hat diese Probleme nicht.

Aus der Innenstadt sind die Bewohner in 15 Minuten draußen im Grünen. In London, oder anderen Metropolen von Weltbedeutung sucht man danach meist sehr lange. Frankfurt ist eine kleine Stadt mit einer überschaubaren Gemarkungsfläche.

Die Stadt- und Siedlungsentwicklung ist daher auf eine gelungene Kooperation und einen guten Konsens mit den Nachbarn im „System Rhein-Main“ angewiesen. Traditionell ist Frankfurt auch eine sehr vielfältige Stadt mit starken, eigenständigen Quartierszentren zum Einkaufen für den täglichen Bedarf. Es gibt Teile der Stadt, die wie Kleinstädte funktionieren. Diese kleinteilige, dichte und gemischte Struktur ist sehr vorteilhaft. In Frankfurt leben außerdem sehr viele hochqualifizierte ausländische Mitbürger. Da die Migranten weitgehend gleichmäßig in der Stadt verteilt leben, gibt es in dieser Stadt kein nennenswertes Problem einer Gettoisierung.

Der hohe Ausländeranteil trägt weit überwiegend zur bunten Vielfalt und Weltoffenheit der Stadt bei, anstatt wie andernorts auch soziale Probleme zu bedingen.

Nachhaltige Stadttechnik

Frankfurt hat einen hervorragenden öffentlichen Personennahverkehr. Teure Tickets hin und bisweilen unpünktliche S-Bahnen her – Verkehrsfachleute beurteilen den Rhein-Main-Raum und Frankfurt mit seiner S-Bahn-Spinne als einen der wirklich gut erschlossenen Räume in Deutschland. Die Stadt hat sehr innovative Stadtwerke, ein sehr ausgedehntes und immer noch erweiterbares Fernwärmenetz. Hier liegen wichtige Nachhaltigkeitspotenziale. Das kommunale Wohnungseigentum und starke Beteiligungen an Wohnungsunternehmen schaffen wichtige Steuerungspotenziale auf dem Wohnungsmarkt.

„Planen und Bauen im verdichteten Stadtraum“ – „Nachhaltige Mobilitätskultur“ – „Klima und Freiflächen“ – „Wirtschaft und Konsum“: Diese „Themenknoten“ der Frankfurter Bewerbung zum Green Capital Award sollten durch die Dimension „Nachhaltige Stadttechnik“ eine Erweiterung finden.

Infrastrukturen und Versorgungsnetze einer Stadt treten zwar nicht so offensichtlich in Erscheinung, sind jedoch für die Nachhaltigkeit des Systems Stadt von großer Bedeutung. In der Stadttechnik, in den Wasser- und Abwasserleitungen, in den Stromnetzen und der Fernwärmeversorgung liegen große Potenziale für

Ressourceneffizienz. Viele Anlagen zur Kraft-Wärme-Kopplung produzieren in Frankfurt bereits Strom und nutzen die Abwärme zu Heizzwecken. Und dennoch ist die Stadt leider als „Hauptstadt der Blockheizwerke“ beinahe unbekannt. Etwa 30 Prozent der Energie einer Stadt verbraucht die Raumheizung von Gebäuden. Könnte hier Frankfurt den Verbrauch nur um ein Viertel senken, wäre dies in der Summe eine beträchtliche Einsparung. Auch für die Abwasserbehandlung besitzt Frankfurt bereits interessante Systemansätze.

Ziele statt Zahlen

Stadtplanung ist ein ressortübergreifendes Unternehmen. Wenn die Stadtplanung die Qualität des öffentlichen Raums fördern, wenn sie Straßen und Plätze gestalten und nutzbar machen will, dann sind hier auch die Kollegen aus der Verkehrsplanung und anderen Dezernaten in der Verantwortung. Die Straßenplanung ist ein sehr gutes Beispiel dafür, dass nachhaltige Stadtentwicklung ohne ressortübergreifende Kooperation nicht denkbar ist. Geben die Verkehrsplaner einen fertigen Straßenentwurf an das Grünflächenamt weiter, dann bleibt nur noch die „Restflächenverwertung“. Das Tiefbauamt hat dann die Leitungen verlegt, die Verkehrsräume sind markiert – dann dürfen die Gärtner noch einen Baum pflanzen, wenn dafür noch Platz ist. Solches Business as usual blockiert die Möglichkeiten einer attraktiven Stadtentwicklung. Es scheint oft, als seien die Verkehrsplaner in diesen „Verhandlungen“ in einer vorteilhaften Situation, da sie ihre Vorgaben mit Zahlen unterfüttern können. Hat eine geplante Straßenkreuzung eine nachweisbare Kapazität, dann legt dies die Anzahl der Fahr- und Abbiegespuren fest. „Das ist gerechnet“, wie es dann gern heißt. Können Nachhaltigkeitsargumente und Gestaltungswille gegen diese Plausibilität von Zahlen ankommen? Sollte eine wohlgestaltete Verkehrskreuzung nicht den Ansprüchen aller Mobilitätsteilnehmer genügen? Wäre es nicht aus Gründen der Wohnqualität und der Sicherheit sehr viel nützlicher, Tempo 30 auch auf ausgebauten innerstädtischen Verbindungsstraßen durchzusetzen? Nur wenn beispielsweise Verkehrsplaner bei der Lösung spezifischer Aufgaben zusätzlich verstärkt übergeordnete, qualitative Ziele wie die Aufenthaltsqualität und das Wohnumfeld in den Blick nehmen, können sie zu zukunftsfähigen Antworten kommen.

„Dienende Funktion“ Verkehr

Eines ist sicher: Die Verkehrsinfrastruktur wird zukünftig eher wieder eine „dienende Funktion“ in der Stadt haben. Die Zeiten, die aus technologischer Perspektive euphorisch den Stadtorganismus mit planfreien Verkehrsknoten überzogen haben, sind vorbei. Stadt- und Verkehrsplanung sind heute zwei Seiten derselben Medaille. Die geplante Überdeckelung der A 661 im Frankfurter Nordosten ist dafür ein gutes

Beispiel. Dieses Verkehrsbauwerk trägt nicht gerade zur Lebensqualität in den angrenzenden Stadtteilen bei. Die Überdeckung dieser Autobahn kostet jedoch sehr viel Geld. Was spricht also für diese Baumaßnahmen? Neue Wohnflächen, Grünverbindungen und ein verbesserter Luftaustausch für das Stadtklima machen aus diesem Projekt einen „Leuchtturm“ für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Die neuen Wohngebiete sollten sogar einen nennenswerten Teil der Gegenfinanzierung ausmachen.

Wir brauchen Vorzeigeprojekte

Das Projekt „Kultur-Campus Bockenheim“ sollte zu einem Aushängeschild nicht nur für die lebendige Kulturszene der Stadt, sondern auch für ein umfassend nachhaltiges Stadtquartier werden. Die Rahmenbedingungen dafür sind hervorragend. Das Gelände liegt mitten in der Stadt und ist bereits baulich genutzt, also eine Recyclingfläche. Der vorhandene U-Bahn-Anschluss bietet den Grundstein für ein umfassend stadtverträgliches Mobilitätskonzept. Investitionen in eine ressourcenoptimierte Stadttechnik, in Wasser- und Abwassersysteme, in Wärme- und Energieversorgung mit Passivhäusern und anderen ressourceneffizienten Gebäuden könnten hier ein Vorzeigequartier entstehen lassen. Und Frankfurt braucht dringend solche „Leitprojekte“.

Viele unserer chinesischen Auftraggeber beispielsweise besuchen uns, weil sie uns in Deutschland als die Weltmarktführer in nachhaltiger Stadtentwicklung ansehen. Könnten wir ihnen hier in der Region Modellquartiere zeigen, ließen sich diese Ansätze anschließend im Reich der Mitte mit dem Faktor zehn (oder auch hundert) wiederholen. Wie lange sollen wir zukünftig noch alle Interessierten immer wieder ins Quartier Vauban nach Freiburg oder in die Tübinger Südstadt führen? Den „Campus-Bockenheim“ sollte Frankfurt als ein nachhaltiges Modellquartier mit überregionaler Ausstrahlung entwickeln. Als „grüne Stadt“ hätte Frankfurt hier besondere Strahlkraft. Und die Frankfurter Bürger wären noch stolzer auf ihre Stadt, als sie es ohnehin schon sind.

Umbau im Bestand

Wichtiger noch als bei Neubauten ist aber ein nachhaltiger Stadtumbau im Bestand. Gemeinsam mit der Frankfurter ABG Holding gestalten wir derzeit die Lübke-Siedlung im Frankfurter Stadtteil Praunheim um. Dieses Quartier könnte als ein weiteres Frankfurter Leitprojekt Geschichte schreiben. Die Betonplatten-Siedlung aus den 70er-Jahren ist in die Jahre gekommen und muss ohnehin renoviert werden. Die gesunde städtebauliche Grundstruktur und die räumliche Nähe zum Niddapark bieten dafür gute Ausgangsbedingungen. Die mangelhafte Wohnqualität und die

schlechte energetische Bilanz brauchen jedoch mehr als eine reine Fassadensanierung. Auch der Planungs- und Umbauprozess ist hier bemerkenswert. Die Renovierung „unter rollendem Rad“ lässt die Mieter nämlich in ihren Wohnungen und alle Maßnahmen werden mit ihnen abgestimmt. So wird das ohnehin gute Sozialgefüge weiter stabilisiert. Ein Nahwärmesystem mit erneuerten Leitungen und einem modernen Gas-Brennwertkessel setzen auf Energieeffizienz. In der Lübke-Siedlung soll zudem die aufgewertete Quartiersgarage den ruhenden Verkehr aufnehmen und so die Straßen im Viertel zu Aufenthaltsräumen machen. Die Quartiersgarage wird mit Solardächern eingedeckt, die zukünftig auch die Möglichkeiten für Solartankstellen bieten. Diese Siedlungen aus den 50er-, 60er- und 70er-Jahren bieten enorme Einsparpotenziale im Sinne nachhaltiger Stadtentwicklung. Wenn wir heute einen Neubau nach der aktuellen Wärmeschutzverordnung oder ein Passivhaus bauen, macht die energetische Bilanz hier keinen großen Unterschied. Reduzieren wir jedoch in einem Gebäude aus den 70er-Jahren den Verbrauch von 150 bis 180 Liter Heizöl für die Wärme pro Quadratmeter auf 30 bis 40 Liter, dann können wir mit überschaubarem finanziellen Aufwand sehr viel erreichen. Nachhaltige Stadtentwicklung sollte die Low Hanging Fruits als Erstes ernten.

Keine Verhaltensänderung ohne Beteiligung

Die Beteiligung der Bürger ist in diesem Prozess von besonderer Bedeutung. Wir beabsichtigen, die Innenhöfe der Quartiere zu neuen lebendigen Zentren zu machen. Diese Höfe sollen durch Konzentration auf strukturierte Einheiten zu einem intensiveren sozialen Austausch beitragen. Ohne die Beteiligung und die Akzeptanz der Nutzer kann eine an umfassender Nachhaltigkeit orientierte Planung nicht gelingen. Wenn wir die Nutzer an der Entwicklung ihrer Lebensumstände beteiligen, dann sind sie auch eher dazu bereit, ihre Lebensstile und Alltagsgewohnheiten zu verändern. Für das Erreichen von größerer Ressourceneffizienz sind Verhaltensänderungen und Fragen des Lebensstils von ganz grundsätzlicher Bedeutung. Was nutzt es, wenn Bewohner eines Passivhauses am Feierabend regelmäßig in ihre Autos steigen, um im Taunus zu joggen?

Der Ausbau der Wohnnutzung auch mit Vorrang vor weiteren Arbeitsplätzen hat für die nachhaltige Stadtentwicklung Frankfurts eine große Bedeutung. Aus Gründen der Kommunalfinanzierung sind Arbeitsplätze häufig lukrativer als zusätzliche Wohnquartiere. Wir brauchen in Frankfurt jedoch qualitativ bessere, interessantere und passende Wohnangebote, um einen Ausgleich zum offensichtlichen Überhang an Arbeitsplätzen zu schaffen. Diese Entwicklung würde vor allem die Mobilität verringern und so Ressourcen einsparen.

Wenn sich alle daran gewöhnt haben, dass eine Frankfurter Stadtquerung zehn

Minuten länger braucht, dann werden die Konflikte um ausgeweitete Tempo-30-Zonen vergessen sein. Selbstverständlich brauchen wir den individuellen Stadtverkehr auch in der Zukunft. Dafür müssen jedoch Autos in der Stadt leiser, sauberer und langsamer fahren. Sie dürfen auch nicht länger den öffentlichen Raum zustellen. Mit Tempo 30 weisen wir dem motorisierten Individualverkehr eine veränderte Rolle zu. In ihrer Rolle als Autofahrer müssen die Stadtbewohner ein wenig zurückstecken. Als Stadtbewohner haben sie jedoch große Vorteile: weniger Verkehrslärm, Hektik und Schadstoffe.

Rad-Express-Routen würden dem Fahrradverkehr in der Stadt neue Impulse geben. Solche bequemen Schnellfahrrouten bei begrenzten Flächenressourcen im bestehenden Stadtsystem unterzubringen ist nicht einfach, aber alle Mühen wert. Stadteinfallsstraßen bieten heute drei bequeme Autospuren nebeneinander. Die Fahrradfahrer müssen daneben einzeln hintereinander auf schmalen Radfahrstreifen fahren. An den Ampeln müssen sie dann häufig über den Bordstein auf die andere Seite wechseln. Radampeln sind am Fluss des Autoverkehrs orientiert. Würde Frankfurt Fahrradroutes als schnelle und selbstverständliche Wege für Pendler entwickeln, ließen sich bequem Wege von 15 Kilometer Entfernung und mehr bewältigen. Hier könnte Frankfurt von Kopenhagen lernen, das seinen Modal-Split, also die Verteilung auf unterschiedliche Verkehrsarten im Berufsverkehr, auf über 45 Prozent Fahrradmobilität gebracht hat. Und in Kopenhagen gibt es mit Sicherheit schlechteres Wetter als in Frankfurt. Dennoch strebt Kopenhagen für den Berufsverkehr einen Anteil von 50 Prozent für Radfahrer an.

Interkommunale Kooperation

Frankfurt sollte ganz offensiv mit Kommunen in der Region wie Offenbach und Eschborn, aber auch darüber hinaus kooperieren. Eine sinnvolle Siedlungsstruktur macht an den engen kommunalen Grenzen nicht halt. Weitere Wohn- und Gewerbegebiete im Umfeld der Stadt sind auch jenseits der kommunalen Grenze Frankfurts denkbar und vielleicht sinnvoller. Solche Kooperationen wären ein Signal für eine logische und nachhaltige Raumstruktur. Frankfurt und die Region könnten so besser funktionieren. Weniger Pendlerverkehr und ein angemessener Wohnungsmarkt bringen einen Mehrwert für alle Beteiligten.

Frankfurt als die „Passivhaus-Hauptstadt“ bringt für uns, als hier planende Architekten, eine besondere Expertise und einen Know-how-Vorsprung, den wir heute schon an anderen Orten anbieten. Der Zugewinn an technologischen Kompetenzen bringt auch Handwerksbetrieben und Unternehmen besondere Wettbewerbsvorteile. Noch arbeiten wir unter Laborbedingungen; noch sind Passivhäuser ein polarisierendes Thema. Viele vergleichen energieoptimierte Häuser

mit einem „Leben in der Thermoskanne“, lernen am konkreten Objekt aber, dass dies gar nicht der Fall ist. Die Diskussionen und Erfahrungen führen zu einer positiven Sensibilisierung der Bürgerschaft. Frankfurt und seine Passivhäuser verdeutlichen die Entschiedenheit der Stadt, sich zu einer Green City zu entwickeln.

Wohn-Hochhäuser

Richtig konzipierte Hochhäuser am passenden Ort konzentrieren sehr viel Nutzung auf kleiner Fläche. Sie lassen sich gut durch den öffentlichen Verkehr und mit einer effizienten Siedlungstechnik erschließen. Frankfurt gibt mit seinem Hochhaus-Rahmenplan schon die Struktur vor. Aber sollte die Stadt nicht auch Wohn-Hochhäuser, zumindest für bestimmte Zielgruppen, erschließen? Wohnen im Hochhaus kann ein außergewöhnliches Erlebnis sein und das Image von Frankfurt als Wohnstadt verbessern. Auch ein Wohn-Hochhaus kann übrigens ein energetisch optimiertes Gebäude sein, und das erste Wohn-Hochhaus im Passiv-Standard würde der Stadt gut zu Gesicht stehen.

Der Umgang mit „qualifizierter Dichte“ in einer Stadt ist für ihre nachhaltige Entwicklung sehr wichtig. Das richtige Maß an Dichte ist tatsächlich eine Grenzwertaufgabe, die nicht allein von Grundflächen- und Geschossflächen-zahlen bestimmt wird. Die jeweilige Stadtstruktur entscheidet. Gebäude an einem Hafenecken oder einem Park ermöglichen auch bei großer baulicher Dichte offene Blicke und eine gute Durchlüftung. Wir können jedoch Städte nicht unendlich weiter verdichten. Qualifizierte Dichte findet ihre Grenze.

Aktuell erlebt die Idee der „Grenzen des Wachstums“ des „Club of Rome“ eine Renaissance. Diese auch auf Stadtwachstum zu beziehen, erscheint mir einen Gedanken wert.

Am Wasser gebaut

Seit den 90er-Jahren nutzt Frankfurt sein Potenzial am Wasser immer besser und schafft damit eine Lebensqualität, die in einer nachhaltigen Stadt von besonderer Bedeutung ist. Die Menschen wohnen hier einfach gerne, wenn sie zu Fuß zum Mainufer können. Das zugängliche, qualitätsvolle Mainufer ist mit Sicherheit auch ein Beitrag zur Reduzierung der Freizeitmobilität. Der Fluss bietet der Stadt aber noch weitere, bisher noch nicht ausgeschöpfte Potenziale. Der Osthafen zeigt dies deutlich. Derzeit läuft die Ausschreibung für ein Hotelprojekt auf der Mittelmole. Die Europäische Zentralbank verändert den Charakter der Hanauer Landstraße. Frankfurt wird zukünftig auch hier noch mehr an die Ufer des Mains heranwachsen.

Dr. Michael Denkel

ist Mitglied der Geschäftsleitung und Partner des Architekturbüros Albert Speer & Partner in Frankfurt. Hier ist er insbesondere mit strategischen Planungen und städtebaulichen Entwürfen für Städte im In- und Ausland beschäftigt. Er ist einer der Verfasser der Denkschrift „Frankfurt für alle“.