

# „Gegen die Eventisierung der Stadt“

Gespräche zur Lage der Stadt (3): Der Architekt Stefan Forster findet die Stimmung in Frankfurt nervös und aggressiv. Er will die Lebensqualität drastisch verbessern. Dazu gehören für ihn weniger Autos und weniger Kommerz im öffentlichen Raum.

**Auf einer Skala von 1 (miserabel) bis 10 (hervorragend): Wie gut gefällt Ihnen die Stadt?**  
Fünf.

**Das ist ein ziemlich schlechter Wert.**  
Seit ich 1995 nach Frankfurt gekommen bin, hat sich zwar einiges getan. Die Entwicklung des Mainufers war ein Quantensprung für die Stadt. Diese Viertel haben die Lebensqualität enorm verbessert. Aber es gibt nach wie vor große Defizite, zum Beispiel im Bahnhofsviertel. Außerdem hat der Verkehr extrem zugenommen.

**Wie bewegen Sie sich in der Stadt?**  
Ich fahre hauptsächlich Fahrrad. Mit dem Auto in der Stadt zur Arbeit zu fahren kommt für mich überhaupt nicht mehr in Frage. Die Stadt ist voller, beschwerlicher, nervöser und von der Grundstimmung her auch aggressiver geworden. Es gibt kein überzeugendes Fahrradkonzept. Verkehrspolitik mit dem roten Farbeimer reicht nicht aus.

**Welche Richtung sollte Frankfurt in der Verkehrspolitik einschlagen?**

Es wäre sinnvoll, die Innenstadt weitgehend autofrei zu machen und vom fließenden und ruhenden Autoverkehr zu befreien. Der Vorteil von Frankfurt ist, dass es eine relativ kleine Stadt ist. Die Entfernungen sind gering, man kommt mit dem Fahrrad innerhalb von 20 Minuten von West nach Ost und Nord nach Süd. Es macht keinen Sinn, dass die ganzen Autos hier reinkommen und links und rechts der Straße parken. Die Berger Straße oder die Leipziger Straße könnte man ohne Autos in einen wunderbaren Stadtraum verwandeln. Eine autofreie Innenstadt ist wie eine Spielstraße, die man den Bürgern zurückgibt.

**Aber die durchaus befahrbar wäre?**

Natürlich. Niemand will einem Handwerker verbieten, zu seinem Betrieb oder zum Kunden zu fahren. Der Anlieferverkehr muss auch durch. Parkhäuser müssen erreichbar sein. Eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt muss natürlich mit einem schlüssigen Konzept einhergehen, damit sie auch funktioniert und es nicht zu Staus kommt. Nur so kann man die Bevölkerung davon überzeugen. Man braucht natürlich Leute mit Begeisterung und einem eisernen Willen, die so etwas auch durchsetzen. Viele Städte gehen in diese Richtung – aber hier macht man das Mainufer wieder auf. Schauen Sie sich die Innenstadt von Bologna an: ein Traum. Man bewegt sich als Fußgänger völlig anders, wenn kei-

ne Gefahr besteht, dass ein Auto kommt. Das Einkaufen bekommt dann eine ganz andere Qualität. Die Innenstädte wandeln sich zu Freizeitzonen mit Straßencafés. Es entsteht ein öffentlicher Raum, den ich in Frieden nutzen kann.

**Wo können Sie sich das vorstellen?**

Die Töngesgasse, die Braubachstraße und die Fahrgasse schreien danach, dass man da etwas macht. Wer dort reinfährt, muss keine Möglichkeit haben, am Wegesrand zu parken. Das habe ich in Italien selbst erlebt. Vor der Innenstadt gibt es dort Parkhäuser und Parkplätze, an denen man in Minibusse umsteigt. Das wollte ich erst nicht glauben. Natürlich bin ich in die Innenstadt reingefahren und wollte vor der Kneipe parken. Aber dort war alles abgepollert. Nach einer halben Stunde Parkplatzsuche bin ich zurück auf den Parkplatz gefahren und habe den Minibus genommen.

**Der stationäre Einzelhandel ist in der Krise. Es treffen verschiedene Effekte aufeinander: Die Umstellung auf den Online-Handel ist durch Corona noch verstärkt worden. Wie kann man da gegensteuern?**

Es ist unausweichlich, dass sich die Innenstadt ändert. Die Zeil als reine Einkaufszone ist nicht überlebensfähig. Wir müssen für sie einen neuen Inhalt finden, zum Beispiel mit Cafés in den Erdgeschossen und Wohnungen obendrüber. An einem breiten Boulevard zu wohnen kann ein großstädtisches Flair haben. Die Gastronomie-Pavillons auf der Zeil stehen an der falschen Stelle. Man muss das neu ordnen. Sätze man am Rand vor den Cafés, wäre in der Mitte Platz zum Flanieren. Durch den Klimawandel gibt es auch bei uns eine Sehnsucht nach dem mediterranen Lebenswandel. Die Leute wollen raus, sich draußen treffen. Das erinnert an den Süden. Wenn Sie dort abends auf einer Piazza sind, ist die gerammelt voll.

**Sollte man auch den öffentlichen Raum vielfältiger nutzen und dort mehr Angebote schaffen für Sport und Spiel?**

Der öffentliche Raum sollte zunächst einmal ein Freiraum sein, der frei ist von Verkehr und Störungen. Der Umgang mit dem öffentlichen Raum ist in Frankfurt mangelhaft. Ein klassisches Beispiel ist der südliche Vorplatz des Hauptbahnhofs. Dort ist ein Busbahnhof entstanden, neben einem von Maschendraht verkleideten Parkhaus und einem Billighotel. Was tut man der Stadt da an? Da baut



„Die Zeil wird für uns zu einem echten Problem“: Stefan Forster propagiert den Wandel der Innenstadt.

Foto Frank Röth

man so eine lieblose Scheiße hin. Da steht kein Baum und kein Strauch. In Spanien und Italien gibt es so viele Beispiele für gute Busbahnhöfe, mit Pergolen, Bäumen, ein bisschen Liebe. Das Problem in Frankfurt ist: Hier fühlt sich niemand für den öffentlichen Raum verantwortlich.

**Haben Sie noch andere Ideen, wie die Innenstadt attraktiver werden könnte?**

Man sollte die Zeil mit Kultur anreichern. Ein Theater stünde an der Zeil viel besser als, wie geplant, eine Oper auf dem Grundstück der Sparkasse an der Neuen Mainzer Straße. Ein Theater hat Ausstrahlung und zieht andere Nutzungen nach sich, zum Beispiel Gastronomie und Proberäume. Das wäre für die Zeil eine echte Initialzündung.

## Zur Person

Der großstädtische Wohnungsbau ist seine Spezialität. Vor 31 Jahren hat Stefan Forster sein Architekturbüro gegründet und seither mit mehr als 30 Bauten das Stadtbild geprägt. Er hat seinen Stil gefunden, für Kenner sind seine Bauten unverwechselbar. Klinkersockel und lange Balkone mit abgerundeten Ecken sind seine Markenzeichen. Bekannte Projekte seines Büros sind neben zahlreichen Wohnhäusern in unterschiedlichen Stadtteilen auch die Umwandlung des Philosophicum in Bockenheim und die Ergänzung der Platensiedlung in Ginnheim. Persönlich ist Forster ein echtes Unikat: Seine starke Meinung vertritt er impulsiv und mit Selbstironie. Seine Lieblingsorte liegen nicht in Frankfurt, sondern südlich der Alpen. rsch.

**Kulturbauten als Stadtentwicklung?**

Ja, so kann man ein kränkliches Gebiet nach vorne bringen. Die Zeil wird für uns zu einem echten Problem. Das liegt an der Monofunktionalität. Eine Oper an der Wallanlage bringt uns keine Verbesserung. Das wäre eine verschenkte Chance. Man muss den Impuls an der richtigen Stelle setzen.

**Das Bevölkerungswachstum beschäftigt die Stadt schon seit einigen Jahren. Sollte man bestehende Gebiete noch stärker verdichten, oder brauchen wir auch Neubaugebiete?**

Frankfurt ist, im Gegensatz zu anderen Großstädten europaweit, relativ dünn bebaut. Das liegt daran, dass Frankfurt nach dem Krieg stark zerstört war und in den fünfziger Jahren mit loser und offener Zeilenbebauung wiederaufgebaut wurde. Das sind hervorragende, begrünte Wohngebiete. Aber wenn wir die Stadt weiterdenken, dann muss dort eigentlich nachverdichtet werden, so wie an der Platenstraße. Unsere besten Projekte bundesweit sind die, wo wir Teile, die nicht mehr lebensfähig sind, neu bauen – mit mehr Qualität und mehr Wohnungen. Das geht nur mit politischem Rückenwind. Ein anderes altes Thema sind die Schrebergärten, die an wichtigen Punkten in der Stadt sind. Man sollte die Schrebergärten westlich der A 5 ansiedeln. Warum muss ein Schrebergarten wohnungsnah sein?

**Damit Mieter, die keinen Garten haben, auch Zugang zu etwas Grün haben. Man will ja nicht durch die halbe Stadt fahren, um ihn zu erreichen.**

Aber das ist doch in 20 Minuten zu erreichen. Diese Schrebergärten liegen in Gebieten, die mit technischer und sozialer Infrastruktur bestens erschlossen sind. In richtigen Großstädten wie London und Paris gibt es keine Schrebergärten in Zentrumsnähe. Nachverdichtung heißt auch, über diese Flächen nachzudenken. Aber

sobald man das thematisieren würde, hätte man die ganzen Proteste an der Backe.

**Also lieber dichter und kompakter bauen, als einen neuen Stadtteil auf der grünen Wiese zu entwickeln?**

Die Stadt innen weiterzubauen, bedeutet auch weniger Verkehr, fußläufige Erreichbarkeit und Radverkehr. Aber diese Verfahren sind sehr aufwendig.

**Innenentwicklung führt aber zu starken Konflikten.**

Ja, aber man muss Überzeugungsarbeit leisten. Was an der Platenstraße entstanden ist, ist mit Sicherheit besser als das, was vorher dort war.

**Es gibt aber auch Stimmen, die schwören auf die Qualitäten der Siedlungen der Nachkriegsmoderne.**

Die gesamte Kritik an der Spätmoderne geht an denen komplett vorbei. Dass dort soziale Konflikte entstehen, hat mit der Architektur zu tun. Diese Trabantenstädte haben große räumliche Schwierigkeiten. Der Außenraum ist völlig undefiniert. Es fehlt die Trennung von öffentlich und privat, es gibt keine geschützten Räume. Die Häuser stehen in keinem räumlichen Kontext zueinander, undefiniert wie Kühe auf der Weide. Auf einmal wird der Laubengang wieder als große Errungenschaft gelobt. Dabei ist der Laubengang doch das niederste Erschließungssystem, das es gibt. Der ist meistens zugestellt und verschmiert. Im „Tatort“ im Fernsehen wohnen dort immer die Täter. (lacht) Man muss diese Siedlungen hochziehen auf ein anderes Niveau. Das sind historische Fehlentwicklungen.

**Gibt es weitere Reserven in der Stadt?**

An einer Umwandlung des Osthafens zu einem Wohngebiet führt kein Weg vorbei. Die qualitativ besten Lagen zum Wohnen sind immer am Wasser. Dass man dort Kieshalden und Containerumschlagplät-

ze hat, ist doch Irrsinn. Das auch noch zu manifestieren, indem man den Pachtvertrag der Gefahrguthalle verlängert, ist eine einsame und nicht nachvollziehbare Entscheidung. Ein Gefahrgutlager muss nicht in der Nähe der Innenstadt sein. Auch in Richtung Westen gibt es am Ufer noch Potential. Dass der Oberbürgermeister den Abriss der Hochhäuser im Mainfeld gekippt hat, war ein großer Fehler. Hochhäuser im sozialen Wohnungsbau sind gebaute soziale Konflikte. Eine Mischung in einem Quartier ist vernünftig.

**Die Corona-Krise hat dem mobilen Arbeiten einen Schub gegeben. Glauben Sie, dass der Trend der Urbanisierung und Metropolisierung sich umkehrt und jetzt eine Stadtflucht einsetzen wird?**

Die Flucht aufs Land hängt ursprünglich damit zusammen, dass viele Familien in der Großstadt keine bezahlbare Wohnung mehr finden. Sie sind gezwungen, aufs Land zu ziehen, wo man günstiger eine höhere Lebensqualität erreichen kann. Die Stadt kann vielen Pendlern keinen qualitativen, bezahlbaren Wohnraum bieten. Viele Leute wollen aber wieder zurück aus dem Homeoffice. Die schönste Erkenntnis aus der Corona-Krise ist für mich eine andere. Als Stadtbürger sind wir geschlagen von der Eventisierung der Stadt. In diesem Jahr haben wir das Glück, dass der Marathon, der Triathlon, die Dippemess' und das Museumsuferfest ausfallen. Diese ganze Kommerzialisierung! Grüne-Soße-Fest! Endlich sind wir als Bürger von dieser ganzen Scheiße verschont, die uns permanent auf den Senkel geht. Der öffentliche Raum wird besetzt durch kommerzielle Veranstaltungen – und der Bürger wird doch eigentlich nur behindert mit dem Dreck. Ohne diese Kommerzialisierung hat die Stadt eine ganz andere Lebensqualität. Schön, dass auch der Fluglärm abgenommen hat.

**Wird der Druck auf die Stadt abnehmen? Lösen sich die Wachstumsprobleme von selbst?**

Wir laufen in eine Wirtschaftskrise hinein. Natürlich wird der Zuzug nachlassen. Es geht aber eher darum, die Lebensverhältnisse des Einzelnen vor Ort zu verbessern. Wer es zu mühsam und zu teuer findet, in Frankfurt zu leben, wird die Stadt verlassen. Wir müssen uns fragen: Wie erträglich ist das Leben eigentlich hier?

**Man muss die Lebensqualität in Frankfurt so steigern, dass es keinen Grund mehr gibt, rauszuziehen?**

Je mehr Menschen hier leben, umso höher sind der Bedarf nach Lebensqualität und die Ansprüche an den öffentlichen Raum. Ich muss diesen Raum als Lebensraum zurückgewinnen. Er darf nicht durch stehende oder fahrende Autos versaut werden. Das führt zu Unsicherheit und zu einer Grundaggression. In Frankfurt ist die Stimmung viel aggressiver als zum Beispiel in Freiburg oder Karlsruhe. Das hängt mit den negativen Erlebnissen zusammen, die die Menschen hier jeden Tag haben. Wer morgens um acht Uhr am vermüllten Museumsufer fährt, bekommt schlechte Laune. Alle Leute preisen Kopenhagen. Man muss sich doch fragen, woran das liegt, dass die Menschen dort so gerne leben. Die Politik sollte ein Stück weit vorausdenken und sich an anderen Städten orientieren. Andere Städte nehmen Jan Gehl als Berater ...

**... den Stadtplaner, der vor allem die Radfahrer und Fußgänger im Blick hat**

... und wir nehmen Christoph Mäckler, der mit altbackenen Vorstellungen daherkommt. Er sagt, dass der Verkehrslärm zur Stadt dazugehört, wohnt aber in Kronberg. Das ist überheblich. Dann soll er doch einmal an die Eschersheimer Landstraße ziehen. Dann weiß er, was Verkehrslärm bedeutet.

Die Fragen stellte **Rainer Schulze**.