

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 2 (1989)
Heft: 10

Artikel: Frankfurt : rot-grüner Kampf für Ethik und Ästhetik
Autor: Flagge, Ingeborg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119047>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Rot-grüner Kampf für Ethik und Ästhetik

Noch herrscht Optimismus in der rot-grünen Frankfurter Stadtregierung, noch hat die rauhe Wirklichkeit der Stadt am Main, die immer wieder mit der einer Goldgräberstadt verglichen worden ist, die neuen Ideen nicht angekratzt. Der beschwerliche Weg vom politischen Lippenbekenntnis zur Umsetzung im Städtebau hat erst begonnen, der Kampf gegen das «Diktat des ökonomischen Nutzens» (SPD-Oberbürgermeister Volker Hauff) steht noch bevor.

Die neue rot-grüne Frankfurter Stadtregierung, seit dem 15. Juni offiziell im Amt, glaubt noch daran, dass die Politik die Leitlinien der Entwicklung mitbestimmen kann und nicht einfach den übermächtigen Wirtschaftsinteressen hinterherhinken muss. Der Optimismus ist gross, aus der «Unstadt», als die viele Frankfurt jahrzehntelang erlebt haben und immer noch erleben, eine andere, eine «europäische Metropole» machen zu können. Das Mittel, mit dem dieses Ziel erreicht werden soll, heisst «ökologischer Stadtumbau».

Ist ökologischer Stadtumbau, so hat die Berliner Stadtentwicklungssenatorin Michaela Schreyer, ebenfalls Mitglied einer grün-roten Grossstadtregerung, kürzlich gefragt, «Heimweh nach einem idealisierten Mittelalter? Oder gar ein Morgenthau-Plan* für das steinerne Berlin?» Die Senatorin fügte hinzu: «Das Szenario der Utopie spielt mit Versatzstücken aus den Hoffnungen der einen, die die Ängste der andern sind.»

Vom Bestehenden ausgehen

Für den Frankfurter Stadtplaner Martin Wentz muss ökologischer Stadtumbau vom Bestehenden ausgehen. Der Begriff, der noch nirgends konkret definiert und in einem Planungskonzept

festgeschrieben ist, umfasst für Wentz soziale Fragen, Probleme der Grünraumplanung und der Arbeitsplatzansiedlung, Energiemassnahmen, die Gestaltung des öffentlichen Raums – all das eben, was gesamtheitliche Planung zu berücksichtigen hat. Den Verkehr als einen der zentralen Faktoren zum Beispiel. Auch hier setzt Wentz auf pragmatische Lösungen statt auf utopische Ideen. Frankfurt erstickt – wie andere Grossstädte auch – am motorisierten Individualverkehr. Das öffentliche Verkehrsnetz ist zwar sehr gut, aber nicht ausgelastet. Die zunehmende Konzentration von Arbeitsplätzen in der City (die auch die rot-grüne Stadtregierung höchstens bremsen und nicht aufhalten kann) verschärft die Probleme zusätzlich. Kein neues Hochhaus soll deshalb «mehr als zehn bis fünfzig Parkplätze bewilligt bekommen». Damit wird der Zwang zum Umsteigen auf Bus und Bahn unumgänglich. Eine weitere Massnahme mit hoher Priorität: Die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren. Frankfurt hinkt hier anderen Städten ein Jahrzehnt hinterher. Zusammen mit 16 Ortsbeiräten (Stadtteilparlamenten) wird nun ein Sammelstrassenetz erarbeitet. Die Verkehrsberuhigung besteht daneben aus zahlreichen Einzelmaßnahmen. Zum Beispiel Tempo 30 in den Quartieren – das vom bundesdeutschen Innenminister als verbindliche Vorschrift in allen Städten abgelehnt worden ist. Wentz kritisiert diesen Beschluss: Frankfurt hätte sofort mitgemacht.

Weniger spektakulär als Berlin

Die rot-grüne Berliner Koalition, die schon etwas länger (seit Mitte März) im Amt ist, hat den Frankfurtern in Teilenbereichen vorgezeichnet, was ökologische Stadtentwicklung heissen könnte: Die Entscheidung, auf der Avus, der einzigen Autobahnrennstrecke Berlins, von einem Tag auf den andern Tempo 100 einzuführen, war psychologisch nicht eben klug vorbereitet, aber konsequent und mutig.

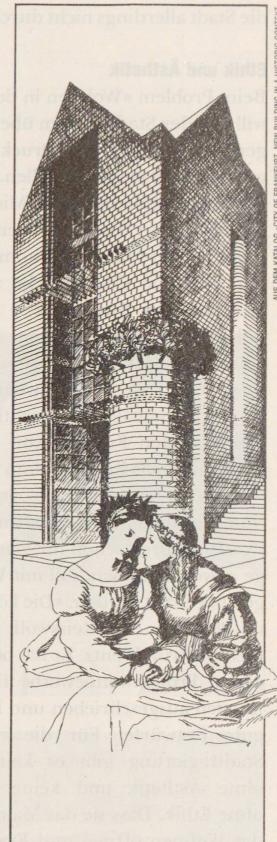
Der zweite spektakuläre Vorstoss der Berliner wird sich in Frankfurt kaum wiederholen lassen: Aus Rücksicht auf die lärmgeplagten Einwohner und die allgemeinen Umweltfolgen entstand die Forderung an die Luft-

fahrtattachés der USA, Grossbritanniens und Frankreichs, 36 schlechtausgelastete Berlinflüge aus dem Winterfahrplan 1989/90 zu streichen. Nach dem ersten Aufschrei der CDU-Regierung in Bonn beginnen nun konkrete Verhandlungen. In Frankfurt ist an eine Bescheidung des Luftverkehrs ernsthaft kaum zu denken, vielmehr muss mit einer Zunahme der Flüge gerechnet werden: Im Hinblick auf den Europamarkt 1992 befindet sich die Stadt mit Paris und London in Konkurrenz um den wirtschaftlichen Nabel Europas.

Investitionsdruck auf «Mainhattan»

In diesem Zusammenhang steht der neue Stadtrat mitten in der Diskussion eines weiteren Frankfurter Charakteristiks, des Problems der Hochhäuser. Über ein Jahrzehnt waren neue Wolkenkratzer tabu, die Bürgerproteste Anfang der 70er Jahre und die vernichtende Kritik an «Mainhattan» hatten die baulichen Höhenflüge in den Schubladen verschwinden lassen. Seit einigen Jahren steigt der Investitionsdruck auf die City jedoch wie ein Barometer an einem heissen Sommertag, Wirtschaft und Handel verlangen in neuem postmodernen Selbstbewusstsein wieder nach glitzernden Türmen. Helmut Jahn, der amerikanische Exportschlager in architektonischen Versatzstücken, baut das neue Messehochhaus, Europas höchsten Turm. Und noch höher soll der sogenannte Campanile am Bahnhof werden.

Wer gehofft hatte, der neue Stadtrat werde sich gegen die Hochhauspolitik aussprechen, sieht sich getäuscht. Der Bau des Campanile ist sogar Bestandteil der rot-grünen Koalitionsvereinbarung. Und im übrigen «sind Hochhäuser in Frankfurt eine Massnahme der Stadtgestaltung», sagt Stadtplaner Wentz. Die Entwicklung zurückzudrehen, hält er nicht (mehr) für möglich. Er glaubt sogar, dass eine weitere Verdichtung in der City sogar einen Sinn haben kann, um anderswo Flächen zu schonen. Entsprechend soll der Bebauungsplan des Bankenviertels geändert werden. Für Wentz haben Hochhäuser «mit urbaner Lebensform nichts zu tun», er lässt sie nur als Arbeitsplatzkonzentration gelten. Weil



Heimweh nach einem idealisierten Mittelalter? Das Projekt «Haus mit Baum» aus der Ausstellung «Neues Bauen im historischen Kontext», die vom Hochbauamt der Stadt Frankfurt veranstaltet wurde.

*Henry Morgenthau jr., US-Aussenminister unter Präsident Roosevelt, legte 1944 einen Plan vor, der für die Zeit nach dem Krieg für Deutschland nicht nur die Entmilitarisierung, sondern eine auf Landwirtschaft und Kleingewerbe aufgebaute Entwicklung vorsah. Realisiert wurde dann allerdings der nach Morgenthau Nachfolger benannte Marshall-Plan, der auf den industriellen Wiederaufbau setzte.

«sich ökologisches Leben und Hochhäuser entgegenstehen», lässt Wentz untersuchen, ob zwei der Bankenhochhäuser am Rande des Westends, die in den letzten Tagen der alten CDU-Regierung bewilligt worden sind und für die Grün-Roten am falschen Ort stehen, nicht noch eventuell verhindert werden könnten. Einen Entschädigungsprozess, der Hunderte von Millionen kosten würde, könnte die Stadt allerdings nicht durchstehen.

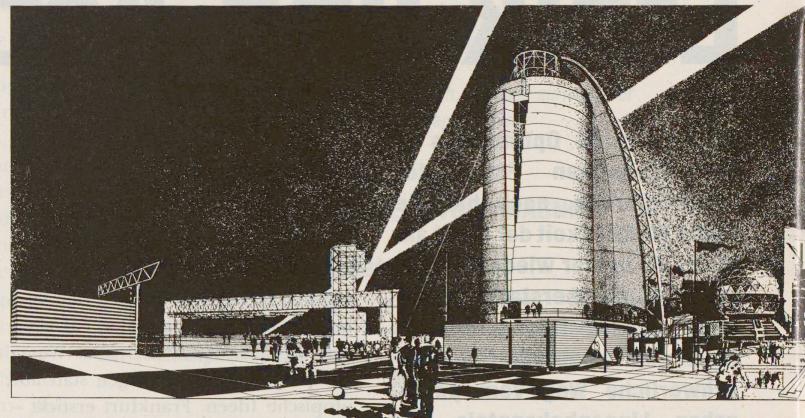
Ethik und Ästhetik

Beim Problem «Wohnen in der Stadt» will sich der Stadtrat dem übermächtigen wirtschaftlichen Druck jedoch ganz konkret entgegenstellen. Auch in Frankfurt explodieren die Mieten, Löcher finden zu Wucherpreisen Abnehmer, und der Markt wird immer knapper. Weil die Grundstücke zu teuer sind und bei Bürohäusern ungleich höhere Renditen locken, werden kaum neue Wohnungen gebaut, denn sie sind für Investoren zuwenig attraktiv. Der ehemalige Schlachthof, nur fünf Minuten Fußweg von der City entfernt, ist als Bürozentrum gestoppt worden. Auch auf dem sogenannten Batellegrundstück, auf das finanzkräftige Investoren schon ihr gieriges Auge geworfen haben, soll mit Wohnungen überbaut werden. «Die können ihre Pläne in den Reisswolf werfen», meint Martin Wentz. Er hat bereits die ersten Projektwettbewerbe für Wohnungen ausgeschrieben und hofft auf gute Entwürfe: Für die rot-grüne Stadtregierung gibt es keine Ethik ohne Ästhetik und keine Ästhetik ohne Ethik. Dass sie das Mainufer für das Wohnen öffnen und Frankfurter Stadtbewusstsein wieder am Fluss verankern will, ist eine ebenso soziale wie stadtästhetisch und städtebaulich kluge Entscheidung. Denn längst hat Frankfurt Berlin den Rang der Hauptstadt der Postmoderne in der BRD abgelaufen. Der Pomp der Fassaden spiegelt den Glanz der Waren (und nicht des Wahrs, wie Augustinus meinte). Dallas ist nicht weit weg.

Architektur, auch darauf wird die Koalition achten müssen, sollte wieder «mehrsprachig» werden, damit nicht nur Objekte entstehen, sondern städtische Räume. Nicht zuletzt daran wird sich zeigen, ob «ökologischer Stadtbau» mehr ist als ein bisschen grüne Stadtkosmetik.

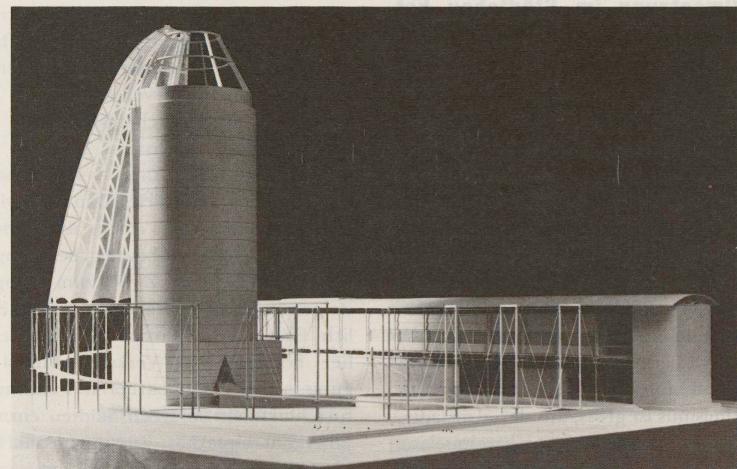
Volker Hauff, der neue Oberbürgermeister, hat in seiner Antrittsrede gesagt: «Mein Programm im Städtebau ist die Mischung und die Vielfalt, nicht aber der eine grosse Plan und nicht das Diktat des ökonomischen Nutzens.» Wenn die schönen Worte nur nicht von realen Machtverhältnissen pervertiert werden. INGEBORG FLAGGE

Der Eisturm m



So stellt sich Mangeat seinen Turm bei Nacht vor (oben).

Mangeats Eisturm. Rund 30 Meter hoch, über eine Spiralrampe zu betreten, über eine Treppe im Sockel zu verlassen. Im Innern ist der Turm hohl, der Besucher sieht über sich eine Schweizer Fahne und einen Himmelsausschnitt. Nichts geschieht. Das Sonnensegel, das oben auf einem Metallgestell aufliegt, fährt dem Sonnenstand folgend als Schatten-spender auf einer erhöhten Bahn täglich um den Turm. Neben ihm im «Eisenbahnwagen» ein Restaurant, die nötigen Büroräume und ein Kino. Auf dem Platz vor dem Turm ein rundes Theaterpodest.



Der Eisturm soll, noch bevor er gebaut wird, dahinschmelzen. Vincent Mangeats Projekt für den Schweizer Pavillon an der Weltausstellung in Sevilla von 1992 geriet in die Diskussionshitze. Ein Gegenprojekt des Ingenieurs Heinz Hossdorf und des Architekten Franz Amrhein wurde im Architekturmuseum Basel und in der Presse als eine ökologisch überlegene Lösung angepriesen. Doch wichtiger bleibt die Frage: Wie soll die Schweiz an einer Weltausstellung sich selbst ausstellen?

Über den Wettbewerb brauchen wir nicht zu streiten. Ausschreibung, Juryzusammensetzung und Vorgehen waren dilettantisch. Die amtlichen Pflieger des Schweizer Bildes im Ausland wussten nicht, was sie wollten. Die allgemeine Ratlosigkeit spiegelte sich auch im Wettbewerbsergebnis wider:

viele Werbekonzepte und ein einziges Projekt. Ohne Mangeats Eisturm wäre das Preisgericht mit leeren Händen dagestanden.

Der in Spanien lebende Basler Ingenieur Heinz Hossdorf schluckte die Eisrolle nicht und machte ein Gegenprojekt. (Die Projektleitung übernahm der Architekt Franz Amrhein aus Morges.) Dass Hossdorf in der ersten Runde in der Wettbewerbsjury war, mögen einige als Schönheitsfehler ansehen, andere halten das für schlechtes Benehmen. Gleichviel, schauen wir sein Projekt doch einmal etwas genauer an.

Er will eine bewegliche Architektur konstruieren, eine Energiemaschine. Über einem runden Sockelbau von rund 50 Metern Durchmesser erhebt sich ein riesiger umgedrehter Sonnenschirm. Damit wird die Sonnenenergie aufgefangen, die die Ausstellungsräume kühlen wird, «eine Oase von überragend angenehmem Klima». Wie sie beschaffen ist, zeigt der Schnitt. Es handelt sich um einen gekühlten runden Tunnel. Die Ausstellung findet in der Unterführung statt.