Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 79 (1992)

Heft: 9: Postindustrielle Schauplätze in Europa

Artikel: Vom Image - zur Zukunft der Stadt? : Wohnen und Arbeiten am Fluss, Projekte für den Frankfurter Osthafen

Autor: Lampugnani, Vittorio Magnago

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-60117

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: 15.07.2025

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

Vom Image – zur Zukunft der Stadt?

Wohnen und Arbeiten am Fluss, Projekte für den Frankfurter Osthafen

Europäische Städte scheinen heute keinen Aufwand zu scheuen, wenn es darum geht, um die Gunst von Investoren und Steuerzahlern zu rivalisieren. Die Stadt Frankfurt verfolgt seit Jahren eine Art Doppelstrategie: einerseits wird in sogenannte A-Architektur investiert, um das kulturelle Image der Stadt anzuheben; anderseits reizen lockere Gesetze und schrankenlose Bodenverwertungen Investoren und potente Steuerzahler, ihre B-Architektur und ihren C-Städtebau in Frankfurt zu realisieren. Kultur ist das Zuckerbrot, Wirtschaft die Peitsche.

Was aus dem Rahmen dieser Werbestrategie fiel, scheinen neue städtische Projekte aufzufangen, die sich nun vermehrt mit dem urbanen Alltag der Wohnbevölkerung auseinandersetzen. Freilich ist noch nicht erwiesen, ob diese «Utopien» innerhalb Frankfurts doppelbödiger Stadtpolitik ernst gemeint sind oder bloss Alibi bleiben.

Habiter et travailler au bord du fleuve, projets pour le port est de Francfort

Les villes européennes ne semblent reculer devant aucune dépense lorsqu'il s'agit de gagner les faveurs des investisseurs et des contribuables. Depuis des années, la Ville de Francfort poursuit une sorte de double-stratégie: d'une part on investit dans ce qu'on appelle l'architecture de classe A pour relever l'image culturelle de la ville; d'autre part des lois bienveillantes et une spéculation foncière sans frein incitent les investisseurs et les contribuables nantis à réaliser à Francfort leur architecture de classe B et leur urbanisme de classe C. La culture est la carotte et l'économie le bâton.

De nouveaux projets d'urbanisme maintenant plus soucieux du quotidien vécu par la population dans la ville, semblent recueillir ce qui a échappé à cette stratégie publicitaire. Certes, il est encore trop tôt pour savoir si ces «utopies» au sein de la politique à double-fond de Francfort, sont une entreprise sérieuse ou seulement un alibi.

Living and Working by the River, Projects for the Frankfurt East Harbour

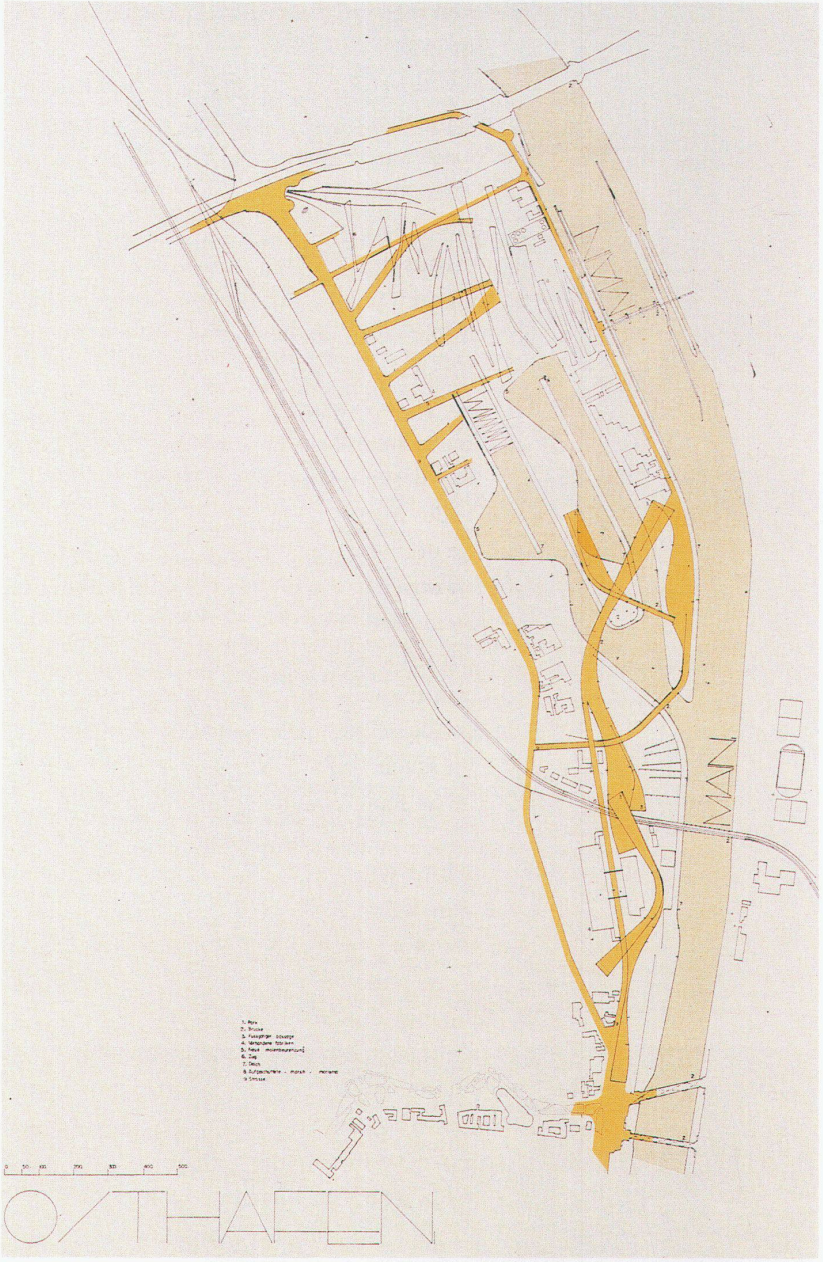
Today, European cities seem to spare neither trouble nor expense when it comes to competing for the favours of investors and taxpayers. Frankfurt has followed a kind of double strategy for several years: on the one hand, investments are made in what is known as A-architecture in order to raise the city's cultural image, and on the other the lax laws and unlimited land exploitation encourage investors and powerful taxpayers to realise their B-architecture and C-town planning in Frankfurt. Culture is the carrot, economics the stick.

Everything that does not fit into the framework of this advertising strategy seems to have been taken up by new urban projects which are now more concerned with the everyday lives of the populace. On the other hand, nobody seems to be quite sure whether these "utopias" within Frankfurt's ambiguous town politics are intended to be serious or simply as alibis.

Als im März 1945 die Dritte US-Armee in Frankfurt am Main einmarschierte, lagen 17 Millionen Tonnen Schutt auf den Trümmern einer historischen Stadt, die einst zu den schönsten Deutschlands gezählt hatte und von welcher fast nichts übriggeblieben war. Der Wiederaufbau geriet eher zum Neubau: Was in Jahrhunderten sorgfältig und liebevoll übereinandergeschichtet, komplettiert, modifiziert und verschönert worden war, wurde nun endgültig abgeräumt und eiligst mit Bruchstücken einer abstrakten «Neuen Stadt» ersetzt. Um den Römer im Herzen der Stadt entstand schon Anfang der fünfziger Jahre eine gut gemeinte, aber naiv gedachte und auf jeden Fall völlig deplazierte vorstädtische Idylle mit niedrigen Wohnhäusern und heimeligen Spielstrassen. In den sechziger und siebziger Jahren, während am Stadtrand gewalttätige Siedlungen emporwuchsen und vermittels brutal trassierter Stadtautobahnen mit dem Zentrum verbunden wurden, verwandelte man, gleichsam als verschämte Kompensation, die fahrig zusammengeflickte Innenstadt teilweise in eine Fussgängerzone und möblierte sie grobschlächtig. Unmittelbar nebenan sprossen eine Handvoll Bürohochhäuser wie geometrisch glitzernde Pilze aus dem Boden und schickten sich an, die noch halbwegs intakte alte Bausubstanz des Westends anzufressen.

Um diese Zeit begann man, sich gegen die fortschreitende Zerstörung der Architektur (und Identität) der Stadt zu wehren. Bürgerinitiativen bekämpften den Vormarsch der kommerziellen Umwidmung des urbanen Gewebes und seine physische Auflösung. Der Zuspruch, der ihnen zuteil wurde, veranlasste die Stadtregierung, sich deren Ziele zu eigen zu machen und nun ihrerseits gegen die Entwertung der Stadt anzutreten. Sie schrieb die Architektur als Politikum auf ihre Fahnen; und zwar nicht nur defensiv, um das gute Vorhandene zu erhalten, sondern offensiv, um hochwertiges Neues zu realisieren.

Das erste grosse Projekt, das im Rahmen dieser Strategie lanciert wurde, war jenes des Museumsufers. Zwischen 1980 und 1990 sind in Frankfurt am Main dreizehn neue Museen entstanden. Teilweise handelt es sich um Neubauten, teilweise um Restrukturierungen oder Ergänzungen. Sie zeigen so etwas wie einen Quer-



Enric Miralles
Topographie,
neue Erschliessung und
die Struktur städtebaulicher Räume
Topographie,
nouvelle organisation et structure
des espaces urbanistiques
Topography, new development
and the structure of urban spaces

schnitt durch die Geschichte der europäischen und nordamerikanischen Baukunst des vergangenen Jahrzehnts auf. Zu erstaunlich reinen Materialisierungen der jeweiligen «Handschrift» ihrer Autoren geraten, stellen sie sich allerdings nicht selten mit ihrer künstlerischen Autonomie der praktischen Nutzung, für welche sie bestimmt sind, selbstvergessen entgegen. Das Vorhaben erregte jedenfalls Aufsehen, fand weltweit ein breites Echo und trug der Stadt den Ruf des Mekka der zeitgenössischen Architektur ein.

Weniger vermerkt wurde indessen das, was das grösste Verdienst des Projekts Museumsufer ist. Denn die Realisierung einer zusammenhängenden Folge von belehrenden und unterhaltenden Institutionen hatte nicht nur das Ziel, ein vielfältiges Panorama von spektakulären Schauplätzen bildnerischer Formen zu schaffen. In erster Linie ging es darum, eine Sequenz von Bürgervillen, die das «Gesicht» der Stadt zum Main hin bestimmten, vor dem drohenden Abriss zu retten. Die Altbauten wurden sorgfältig erhalten und mit mehr oder minder Geschick dem neuen Zweck (und den neuen architektonischen Absichten) gefügig gemacht.

Alle diese Architekturen stellen, wenngleich auf freilich unterschiedliche Art und Weise, eine ernsthaft betriebene Stadterhaltung und Stadtreparatur dar.

In Frankfurt am Main selbst stehen sie keineswegs alleine da. Die Stadtpolitik hat verschiedene Ausdrucksformen gefunden: vom emotional bestimmten Wiederaufbau der Alten Oper von Richard Lucae zu den grossartig inszenierten Messehallen von Oswald Mathias Ungers, von der modischen Neugestaltung der Zeil zum aufgeregten Jahrmarkt der Architekten-Eitelkeiten der Saalgasse, von der nostalgischen (aber durchaus wirkungsvollen) Rekonstruktion der Fachwerkhauszeile am Römerberg zum glänzenden Umbau des Gebäudes der ehemaligen Stempelfabrik von Max Dudler, Karl Dudler und Pete Welberger. Allesamt zeugen sie von dem zähen Willen einer doppelt zerstörten und zutiefst verunstalteten Stadt, etwas von der verlorenen Identität wieder zurückzugewinnen – und vom verflossenen Glanz.

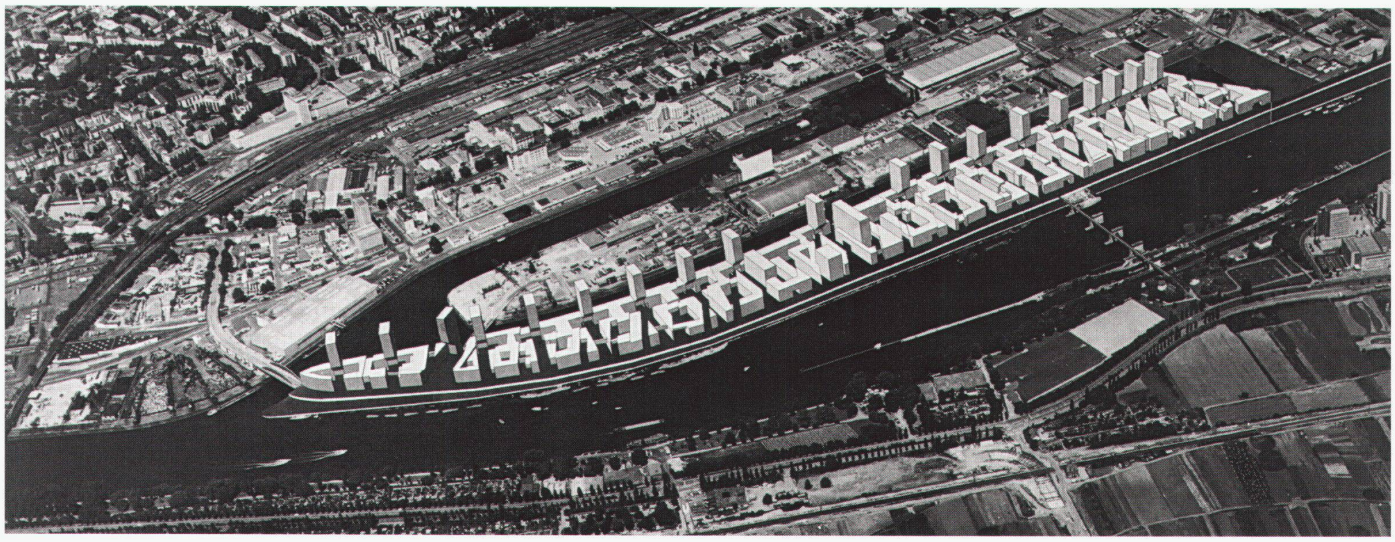
Dieser Wille schlägt sich auch in einem kleineren, bescheideneren Bauprogramm nieder, das Kindertagesstätten zum Gegenstand hat. Das Defizit an Orten, wo Kinder in Gruppen betreut und erzogen werden können, wird mit anspruchsvoller Architektur ausgeglichen.

Frankfurt hat zahlreiche seiner Hochhausmodelle aus den Vereinigten Staaten von Amerika eingeführt. Ein Grund für das schlechte Ansehen, das Wolkenkratzer hier geniessen, liegt in den grösstenteils mediokren Ergebnissen, die dieser Import gezeitigt hat. Die Ausnahmen bestätigen nur die Regel: das elegant metaphysische Messehochhaus am Gleisdreieck von Oswald Mathias Ungers, die zwei verspiegelten Zwillingstürme der Deutschen Bank der Architektengruppe ABB (leider mit einer allzu klobig geratenen Basis), der neue, schlank aufragende Messeturm von Helmut Jahn mit seiner etwas leichtfertig nachempfundenen Art-deco-Fassade.

Frankfurt, es wird deutlich, engagiert sich mit vielfältigen Initiativen auf dem Feld der Architektur. Diese Initiativen erscheinen allerdings quantitativ ebenso marginal wie sie qualitativ bedeutsam sind. Denn eine Stadt, die 625 000 Einwohner zählt, zu welchen rund 425 000 Menschen hinzukommen, die jeden Tag zur Arbeit hinein- und wieder hinausfahren, muss sich dringend mit Wohnungen und den entsprechenden Wohnfolgeeinrichtungen ausstatten, um die in vielerlei Hinsicht verheerende Pendlerbewegung zu mindern. Und eine Stadt, die weiter expandieren will, um ihre zentrale Rolle in der europäischen Wirtschaftsgeographie zu behaupten, muss ihr Kapital an Büroflächen auch weiterhin vergrössern.

Beides wird gegenwärtig erwogen und zum Teil auch angegangen. Einige Wettbewerbe für neue Wohn-

Christoph Mäckler
Bebauung der Südmole, Luftaufnahme mit vogelperspektivischer Ansicht; Fotocollage
Ensemble du môle sud, photographie aérienne avec vue en perspective plongeante; photocollage
Development of the south mole, aerial photo with bird's eye view; photocollage



gebiete und neue Arbeitsareale sind bereits durchgeführt worden, andere befinden sich in Vorbereitung. Der Blick auf das Neue Frankfurt von Ernst May, das zwischen 1925 und 1930 rund 30 000 Sozialwohnungen in grösstenteils immer noch reizvollen (und dementsprechend begehrten) Siedlungen realisierte, liegt nahe.

Er liegt nahe, reicht aber nicht. Die gegenwärtigen Probleme der Stadt sind andere als diejenigen, mit denen sie sich in den zwanziger Jahren auseinanderzusetzen hatte.

Zu den vielversprechendsten und attraktivsten Stadtentwicklungsgebieten von Frankfurt am Main gehören die Flussufer und aufgrund ihrer gewichtigen Flächenausdehnung und strategischen Lage insbesondere die Hafenanlagen des Osthafens und des Westhafens. Beide Anlagen sind gegenwärtig voll und ganz funktionsfähig und sollen es aus vielerlei Gründen, die von der Verkehrsentlastung bis zur Wirtschaft reichen, auch bleiben. Sie sollen jedoch mehr werden, als sie augenblicklich sind: nicht nur reine Gewerbegebiete, die zwar die Stadt bedienen, von ihrem Leben aber isoliert bleiben, sondern urbane Quartiere, in welchen ebenso gearbeitet wie gewohnt wird.

Das hat in Frankfurt am Main Tradition. Von der Stadtgründung an wurden Wohnhäuser direkt am Ufer errichtet: denn der Main war beinahe doppelt so breit wie heute und eher seicht, und vor plötzlichen Überschwemmungen boten leichte Hügel Schutz. So entstand das Viertel der Mainfischer in unmittelbarer Nähe des Doms und wurde durch einen kleinen Kanal erschlossen, der durch einen Bogen unter der Stadtmauer geführt wurde. Auf der Südseite des Mains, in Sachsenhausen, wohnten die Lohgerber in Häusern, die auf der dort beeindruckend hohen Stadtmauer aufsassen und tief hinunter auf das Wasser blickten.

Im späten Mittelalter besetzten auf der Frankfurter Mainseite die Bürger die gesamte Uferbefestigung mit Wohnhäusern. Nach und nach bauten sich zunehmend wohlhabende Händler und Financiers zunehmend prächtige Residenzen am Fluss. In seinen Kindheitserinnerungen beschreibt Johann Wolfgang von Goethe, wie man nur einen Schritt zu gehen brauchte, um im Menschengewimmel des Hafens unterzutauchen; tat man zwei Schritte in der entgegengesetzten Richtung, wurde man hingegen in den Passantenstrom der Altstadt hineingezogen.

Die erste planmässige Stadterweiterung, das Wohnquartier des Fischerfeldviertels (1796) mit seinen noblen Wohnhäusern und dem baumbestandenen Boulevard der «Schönen Aussicht», wurde nicht zufällig direkt am Main angelegt. In Frankfurt baute über ein Jahrtausend lang jeder, der es sich leisten konnte, am Fluss. Bis zur Jahrhundertwende entstanden beiderseits des Mains jene opulenten und durchaus anmutigen Villenreihen, die heute teilweise zum «Museumsufer» umgewidmet sind.

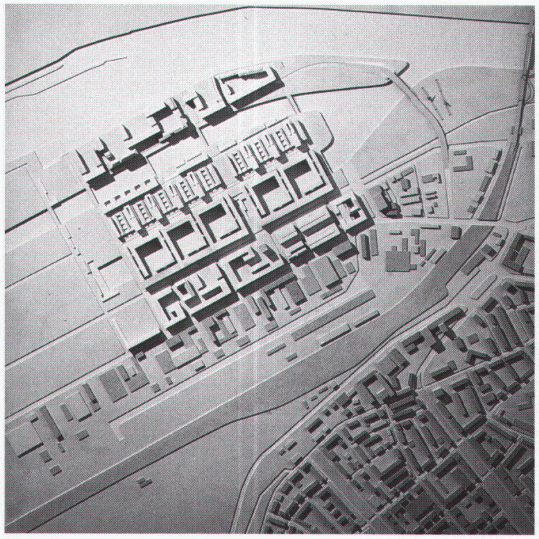
An diese bedeutende und zutiefst Frankfurter Tradition knüpft das Projekt «Wohnen und Arbeiten am Fluss: Perspektiven für den Frankfurter Osthafen» an.

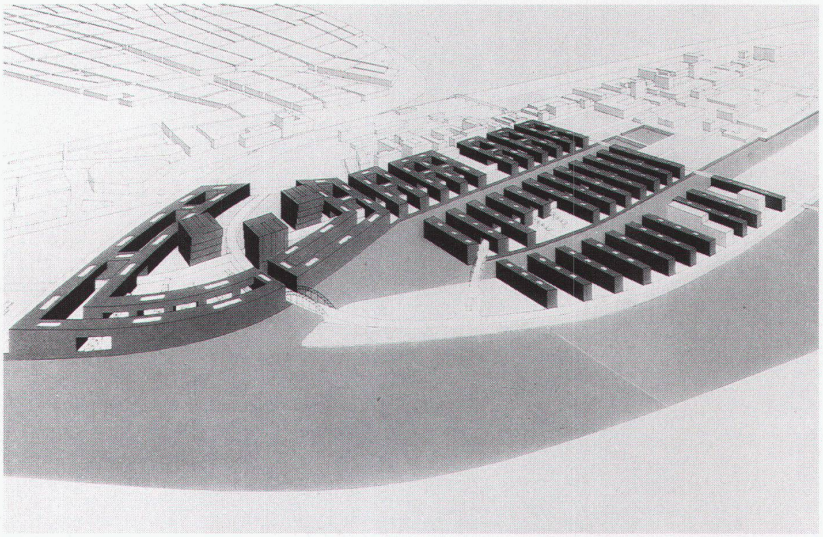
Der südwestliche Teil des Gebiets des Osthafens in Frankfurt am Main, ungefähr einen halben Quadratkilometer gross und bisher rein gewerblich genutzt, wird in den nächsten Jahren für Wohnungen und die entsprechenden Wohnfolgeeinrichtungen verfügbar gemacht werden, indem das Gewerbe kompaktiert oder in den nordöstlichen Teil des Hafens umgesiedelt wird. Das damit freiwerdende Areal ist zentral, weitläufig und ausserordentlich reizvoll. Es bietet die Chance, in unmittelbarer Stadtnähe und in einer wunderschönen landschaftlichen Situation am Wasser ein neues, attraktives und innovatives Stück Stadt zu verwirklichen.

Um erste Vorstellungen darüber zu erlangen, wie dieses Stück Stadt organisiert und beschaffen sein könnte, hat das Deutsche Architektur-Museum auf Initiative des Oberbürgermeisters der Stadt Frankfurt

David Chipperfield
Ansicht des Modells, Holz
Vue de la maquette, bois
View of the model, wood

Max Dudler
Perspektivische Ansicht des Bebauungsvorschlags
Vue perspective du projet d'ensemble proposé
Perspective view of the development proposal





am Main und in Zusammenarbeit mit den Städtischen Hafenbetrieben sowie der Frankfurter Wirtschaftsförderung acht junge, aber bereits international exponierte Architekten eingeladen, Entwürfe für das Gebiet zu erarbeiten. Ziel waren weniger praktische Bebauungsvorschläge, als Visionen eines möglichen Stadtviertels der nahen Zukunft, das zwar an die Spezifik des besonderen Ortes gebunden, aber auch auf andere, analoge Situationen in anderen Städten übertragbar sein sollte.

Das Nutzungsprogramm war weitgehend offen, um die eingeladenen Architekten nicht einzuschränken und die Inhalte der «neuen Stadt» ebenso zur Disposition zu stellen wie ihre urbanistische und architektonische Beschaffenheit. Es ging nicht um einen Realisierungsentwurf, sondern um eine Utopie.

Eingeladen wurden: Max Dudler, David Chipperfield, Jacques Herzog und Pierre de Meuron, Andreas Keller, Hans Kollhoff, Christoph Langhof, Christoph Mäckler, Enric Miralles.

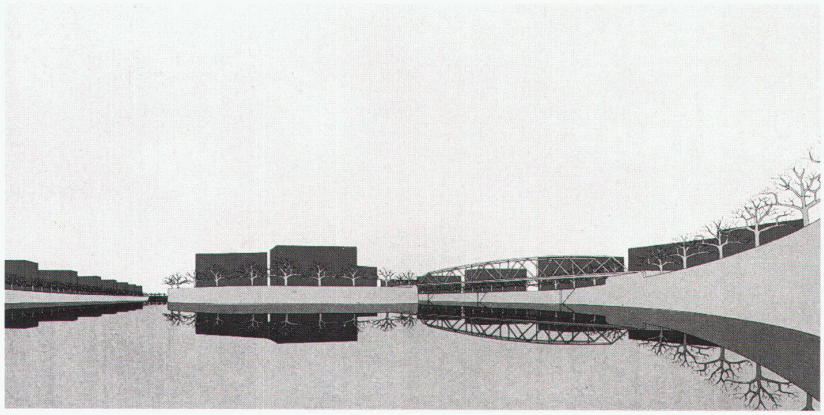
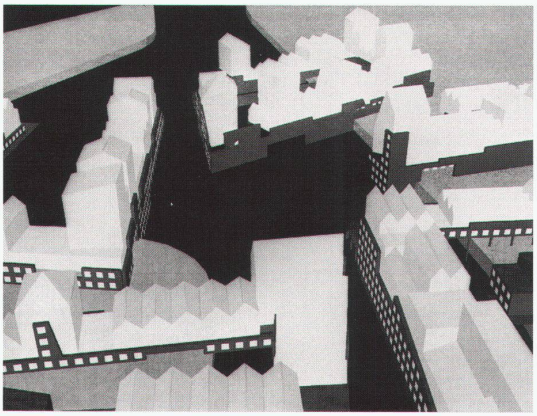
Die acht Entwürfe wurden nicht juriert und auch nicht in eine wie auch immer geartete Reihenfolge gebracht. Es war nicht unsere Absicht, einen Vorschlag unter den acht auszuwählen und ihn möglicherweise zur Realisierung zu empfehlen, sondern alle Vorschläge nebeneinander bestehen zu lassen, um die Vielfalt der möglichen Lösungen für den gegebenen Ort und das gestellte Thema zu demonstrieren.

Das Thema an sich, nämlich die architektonisch und städtebaulich anspruchsvolle Umnutzung von Hafenanlagen in ein Wohngebiet, ist mitnichten neu. Viele europäische und nordamerikanische Städte haben sich bereits vor Jahren der Herausforderung gestellt, mit welcher sich nun Frankfurt am Main konfrontiert sieht. Um aus solchen Erfahrungen zu lernen, haben wir fünf Städte als Vergleichsbeispiele ausgewählt: Barcelona, Bordeaux, Genua, London und Rotterdam. Für jede dieser Städte hat ein ortsansässiger Fachmann einen kritischen Bericht verfasst.

Der Ort ist, natürlich, vorhanden; und doch ist er der Mehrzahl der Frankfurter Bürger fremd. Um ihn näherzubringen, haben wir Boote organisiert, die von einer provisorischen Anlegestelle am Eisernen Steg den Main hinauf bis zum Osthafen fahren. Mit dieser Fahrt sind Führungen verbunden, die nicht nur die Entwürfe erläutern, sondern auch das Areal mit seinem verborgenen Potential und seinem hintergründigen Charme den Besuchern der Ausstellung vermitteln. Auf diese Weise soll das Publikum angeregt werden, die fiktiven Entwürfe mit der städtischen Wirklichkeit in Beziehung zu setzen.

Die Faszination des besonderen Ortes spüren auch die Fotografien auf, die Gabriele Basilico für Ausstellung und Buchkatalog angefertigt hat.

Basilico hat Bilder des Frankfurter Osthafens, wie er ist, aufgenommen, man könnte auch sagen: entworfen. Die neun Architekten haben Bilder des Frankfurter Osthafens, wie er sein könnte, projektiert. Bilder sind anschaulich: Man kann sich das, was abgebildet ist, vorstellen, man kann es gut finden oder schlecht, man kann darüber diskutieren. Bilder sind aber auch irreführend: Sie erwecken den Eindruck, dass das, was abgebildet ist, auch wörtlich gemeint ist, definitiv. Das genau wollten wir nicht: Die architektonische und städtebauliche Zukunft des Frankfurter Osthafens ein für allemal zu planen, ein für allemal festzulegen versuchen. Das genau wollten, konnten auch die Architekten zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht. Das ist die Zweischneidigkeit von Bildern: Man benötigt sie, um über Zukunftsperspektiven konkret öffentlich zu diskutieren, aber wenn sie einmal da sind, suggerieren sie schon den Endpunkt einer Diskussion, die sie lediglich in Gang setzen wollen. Das ist die Zweischneidigkeit dieses Bandes und dieser Ausstellung: Um zu leisten, was sie wollen (nämlich: Diskussion), müssen sie riskieren, als etwas begriffen zu werden, was sie nicht sind: eine Präsentation von Planungen. *V.M.L.*

Hans Kollhoff
Schmickbrücke, Perspektive; Siebdruck
Le Schmickbrücke, perspective; sérigraphie
Schmickbrücke, perspective; screen print

Christoph Langhof
Ansicht des Bebauungsvorschlags, Ausschnitt; Computerbild
Vue partielle de l'ensemble proposé; image sur ordinateur
View of the development proposal, detail; computer picture