

## Im Gespräch

# „Grundsätzlich brauchen wir mehr Fachkompetenz auf der politischen Ebene“

Architekten wieder stärker in den Städtebau einbinden – dafür plädiert der renommierte Architekt Christoph Mäckler, der in Frankfurt unter anderem den Opernturm sowie den Neubau des Portikus auf der Maininsel entworfen hat, im Interview. Seine Philosophie beruht nicht zuletzt auf der Überzeugung, dass ein ausgeprägtes Geschichtsbewusstsein unabdingbar für ein Gelingen des Städtebaus ist. Außerdem spricht er mit der Redaktion über die grundsätzliche Bedeutung des städtischen Raumes, die derzeit vorherrschenden Mängel bei der Ausbildung von Stadtplanern sowie die Gründe für die Schönheit von Städten wie Paris und Mailand. Dem mancherorts in Deutschland verfolgten Ansatz, durch Bürgerentscheide den städtischen Raum zu verändern, steht er im Übrigen äußerst skeptisch gegenüber.

Red.

**I&F** Herr Mäckler, Sie vermissen – so liest man an mehreren Stellen – ein Geschichtsbewusstsein im Städtebau. Was meinen Sie damit genau?

Es ist wichtig, dass wir neue Gebäude so in die Stadt setzen, dass diese die Stadt beziehungsweise den öffentlichen Raum, bestehend aus Platz- und Straßenraum, ergänzen und stärken und ihm dabei nichts entgegensetzen. Um dies zu erreichen, müssen wir uns der Bedeutung des jeweiligen Ortes im Klaren sein – insbesondere seiner Geschichte. Mir erscheint dieser Aspekt vor allem deshalb so wichtig, weil der öffentliche Raum eine entscheidende Rolle in der Wahrnehmung der Stadt spielt und die Liebe der Bürger zu einer Stadt maßgeblich beeinflusst. Auch Unternehmen profitieren von der gelungenen Gestaltung des öffentlichen Raumes, wenn sie Mitarbeiter für sich gewinnen wollen; gerade in den Pausen und am Abend muss sich ein Mensch an seinem Arbeitsplatz auch wohlfühlen.

Prinzipiell ist jedes Bauwerk, das in die Stadt gesetzt wird, Gemeingut. Jeder der glaubt, er baue ein Haus ausschließlich für sich, irrt. Ein Gebäude hat immer auch eine öffentliche Aufgabe, und sei es nur die, den städtischen Raum zu formen. Deshalb benötigen wir auch wieder mehr Architekten im Städtebau, da sich nur der Architekt mit der Qualität des städtischen Raums auseinandersetzt. Die Ausbildung zum Stadtplaner beinhaltet diesen Aspekt nicht, sie schließt die Architektur und auch die Baugeschichte aus. An dieser Stelle ist eine Lücke in der Ausbildung entstanden, die im Prinzip seit den siebziger Jahren existiert. Das muss verändert werden. Denn es ist sehr schwierig, einem fachfremden Gegenüber zu vermitteln, ob ein Gebäude in den städtischen Raum hineinpasst oder nicht.

Wenn jemand diese grundlegende Berufserfahrung beziehungsweise -ausbildung nicht mitbringt, dann wird die Zusammenarbeit für den Architekten kompliziert. Auf der anderen Seite gibt es natürlich auch gute und schlechte Architektur. Betrachtet man beispielsweise den Entwurf für das ehemalige Rundschauareal am Eschenheimer Turm, dem ältesten Stadttor Frankfurts, wird das deutlich: Dort wird ein Bürohaus mit einer Blechfassade in die direkte Nachbarschaft des mittelalterlichen Turms gesetzt! Das Ensemble zerbricht. Das Haus steht überdies inmitten einer Reihe von Gebäuden die aus verschiedenen Jahrzehnten stammen, die aufgrund ihrer Materialität aber gut mit dem Frankfurter Stadttor korrespondieren. Das „Blechhaus“ dagegen korrespondiert überhaupt nicht mit dem tau-sendjährigen Stadttor. Hier handelt es

sich schlicht um eine falsch verstandene Modernität. Wenn ein Dezernent so etwas nicht versteht, dann ist er schlecht beraten.

Städte wie Paris oder Mailand erfreuen sich nicht zuletzt deshalb so großer Beliebtheit, weil die dort existierenden Stadträume architektonisch gestaltet sind und auch die Materialien zusammenpassen. Da ist jede Straßenlaterne genau gesetzt und steht nicht irgendwo funktionalistisch in der Gegend herum. Selbst die Straßen sind dort Elemente der Stadtgestaltung, da sie auf die Fassaden der Häuser eingehen – genauso wie umgekehrt die Fassaden der Häuser auf den Straßenraum. Da müssen auch wir wieder hin.

**I&F** Sie fordern beispielsweise für Frankfurt einen Stadtbaumeister. Wo soll der im Gefüge Architekt, Bauherr und Stadtplaner verortet sein?

Grundsätzlich brauchen wir mehr Fachkompetenz auf der politischen Ebene. Ich bin der Ansicht, dass ein so wichtiges Amt prinzipiell mit einem Fachmann zu besetzen ist. Dieser sollte Architekt oder Planer sein und über große Erfahrung als Architekt oder eben Planer verfügen. Anders als in vielen anderen Städten ist dies in Frankfurt leider seit langem nicht mehr der Fall. Für die Amtsinhaber macht es dieser Umstand sehr schwierig, richtige Entscheidungen zu treffen. Es gibt Politiker, die sehr viel Feingefühl haben und sich mit Fachgremien umgeben. Das kann dann sehr gut funktionieren. Leider haben wir in Frankfurt in der vergangenen Legislaturperiode beispielsweise aber die Erfahrung gemacht, dass es so eben nicht gehandhabt wird. Entsprechend groß sind die Schwierigkeiten der Immobilienbranche.

**I&F** Sie sind Professor für Städtebau an der TU Dortmund. Wie würden Sie Ihren Studenten Ihre städtebaulichen Grundsätze und Prinzipien erklären?

Einer der Grundsätze besteht darin, dass jede Architektur, die in die Stadt gesetzt

### Zur Person

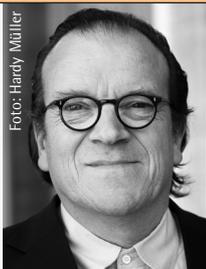


Foto: Hardy Müller

#### Prof. Christoph Mäckler

Lehrstuhl Institut für Stadtbaukunst, Technische Universität Dortmund und Inhaber, Christoph Mäckler Architekten, Frankfurt am Main

wird, auch eine städtische Architektur sein muss. Konkret bedeutet dies, dass sich die Gebäude in ihrer Größe, ihrem Material und ihrem Typus so in die Umgebung einfügen, dass sie diese stärken. Damit möchte ich nicht sagen, dass sie dabei nicht auffallen dürfen. Man kann einen Platz mit einem Gebäude, das neu errichtet wird, verbessern. Man kann diesem Platz oder der Umgebung aber auch etwas entgegenstellen. Dieses Entgegenstellen ist ein typisches Attribut der Moderne, von dem wir uns verabschieden müssen. Wir müssen uns wieder vergegenwärtigen, dass unsere Gebäude den städtischen Raum sehr stark beeinflussen. Ich spreche in diesem Zusammenhang von der „Rematerialisierung der Moderne“. Das gilt im Übrigen nicht nur für die Gestaltung eines Hauses – sondern auch hinsichtlich solcher Aspekte wie der Gebäudenutzung, der Infrastruktur und der Sozialstruktur. Diese Grundlagen versuchen wir den Studenten an der TU Dortmund zu vermitteln.

**I&F** Ebenfalls in Dortmund haben Sie ein Institut für Stadtbaukunst gegründet. Worin besteht die Arbeit dieses Instituts im Einzelnen?

Das Institut befasst sich genau mit diesen Themen. Die Stadt ist ein großes architektonisches Haus, in dem Menschen gemeinsam leben und arbeiten. Diesen Gedanken zu vermitteln und daran zu forschen, ist die Aufgabe des Institutes. Außerdem betreiben wir Forschung über die großen städtebaulichen Lösungen der vergangenen Jahrhunderte in Europa. Dazu gehört die Auseinandersetzung mit Stadtbaumeistern wie Josef Stübben, Theodor Fischer, Raymond Unwin, Ernst May und vielen anderen. Das sind Persönlichkeiten, die als Architekten den städtischen Raum geformt haben. Im Vordergrund steht dabei immer der Versuch, herauszufinden, was in der heutigen Politik geändert werden müsste, damit städtische Räume – so wie sie seinerzeit entstanden sind – auch heute wieder neu entstehen können.

Um diesen Ansatz nachvollziehen

zu können, müssen sie sich nur bewusst machen, dass die teuersten Grundstücke und Immobilien diejenigen sind, die in den alten Stadtvierteln des 19. Jahrhunderts liegen. Zum Vergleich: Mit einem Automobil von 1888, und mag es auch

**„Prinzipiell ist jedes Bauwerk, das in die Stadt gesetzt wird, Gemeingut. Jeder der glaubt, er baue ein Haus ausschließlich für sich, irrt.“**



Quelle: Christians Richters

von Mercedes-Benz sein, beschäftigen wir uns heute nicht mehr, es sei denn, wir stellen es ins Museum. Dagegen ist eine Immobilie aus dieser Zeit mehr wert als ein 100 Jahre jüngerer Haus. Der Frage, wie sich dieses Phänomen erklären lässt, versuchen wir auf den

Grund zu gehen: Was sind die entscheidenden Kriterien, die uns wieder einem Städtebau näherbringen, in dem die Menschen sich so wohlfühlen wie

in den Städten aus dem 18. oder 19. Jahrhundert.

**I&F** Wie reagieren Politik und Stadtplaner auf Ihre Ideen und

**Konzepte? Sind diese in Frankfurt aufgeschlossen oder eher abweisend? Und welche Erfahrungen haben Sie in anderen Städten gemacht?**

Das ist ganz unterschiedlich. Wir verunsichern natürlich viele, das ist klar. Aber wir genießen mittlerweile auch ungläublichen Zuspruch. In Düsseldorf findet jährlich eine unter der Schirmherrschaft des Deutschen Städtetages stehende Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt statt. Dort treffen sich Architekturkritiker, Architekten, Kunsthistoriker, Verkehrsplaner, Politiker und Stadtbaudezernenten – eben all diejenigen, die sich in irgendeiner Form mit dem Thema Stadt auseinandersetzen.

Derartige Veranstaltungen, die sich um die Schönheit der Stadt drehen werden mittlerweile kopiert und erhalten immer

mehr Zuspruch. Das ist ein klarer Fortschritt, wurde allein der Begriff „Schönheit der Stadt“ vor zehn Jahren noch als irrelevant belächelt. In Architektenkreisen durfte man sich lange Zeit nicht mit der Fassade des Hauses beschäftigen, was völlig absurd ist. „Fassaden-Architekt“ war in Diskussionen eines der schlimmsten Attribute, die man seinem Gegner entgegenhielt. Diese ideologische Lehre müssen wir wieder abschaffen. Ich bin sicher, dass wir hier auf einem sehr guten Weg sind.

**I&F** **Warum sehen Neubauprojekte insbesondere in Großstädten seit einigen Jahren meist so kastenförmig und trist aus?**

Das liegt im Allgemeinen an der Qualität der verschiedenen Berufsgruppen, die sich mit dem Themenkomplex „Stadt“ auseinandersetzen. Das fängt mit dem (fehlenden) Stadtbaumeister an und hört mit den Architekten, die unter Umständen weniger an Architektur als vielmehr an Masse interessiert sind, auf. Gleichzeitig möchte ich betonen, dass es sehr viel hervorragende und sensible Architektur gibt und darüber hinaus zahlreiche Kollegen, die ähnlich denken wie wir am Dortmunder Institut.

Auch hängt die Arbeit eines Architekten immer sehr stark von den Wünschen und Vorstellungen der jeweiligen Bauherren ab. Viele Bauherren sind nur daran interessiert, eine Immobilie so schnell wie möglich zu vermarkten. Das Bauwerk selbst ist dabei nebensächlich. Es gibt ältere Gebäude, die – bevor sie überhaupt angefasst werden – zwei oder dreimal mit Gewinn verkauft werden. Das ist ein Problem und führt zum grundsätzlichen Desinteresse am öffentlichen Raum.

Das wiederum bedeutet, dass die Kommune sehr viel stärker eingreifen müsste. Wenn die Kommune dazu aber nicht in der Lage ist und stattdessen in dem Glauben, dass mit Bürgerentscheiden bessere städtische Räume entstehen, jede Entscheidung den Bürgern überlässt, dann handelt es sich um einen riesengroßen Irrtum, der uns nicht weiterführen wird.

**„In dem Moment,**

**in dem wir eine soziale und funktionale Mischung in die Stadt bringen, können Hochhäuser – auch Wohnhochhäuser – wunderbar funktionieren.“**

**I&F** **Sie fordern an dieser Stelle also mehr Regulierung?**

Die Deregulierung ist jedenfalls eine Katastrophe. Es mag sein, dass wir weniger Vorgaben benötigen. Dennoch muss es klare Regeln geben, gerade in einer

Demokratie. An einer roten Ampel bleiben wir selbstverständlich stehen. So muss es auch im

Städtebau sein – es gibt bestimmte Regeln, die einzuhalten sind und das sind bei Weitem nicht nur die Regeln der Geschossflächenzahl! Die von uns allen gewählten Vertreter – Planungsdezernenten und Baubürgermeister – müssen in die Lage versetzt werden, entsprechend durchzugreifen.

**I&F** **In Frankfurt hat man wieder mit dem Bau von Wohnhochhäusern begonnen. Erlebt das Wohnen in luftiger Höhe derzeit eine Renaissance? Sie haben in der Stadt bislang ja vorwiegend Erfahrung mit Geschäftswolkenkratzern.**

Ich denke, das wichtigste bei Hochhäusern ist nicht die Frage der Höhe, sondern die der städtischen Mischung. In dem Moment, in dem wir eine soziale und funktionale Mischung in die Stadt bringen, können Hochhäuser – auch Wohnhochhäuser – wunderbar funktionieren. Wenn diese städtische Mischung dagegen nicht gewährleistet ist, die Türme also einfach vor die Stadt gestellt werden, dürfte sich kein großer Erfolg einstellen.

**I&F** **Liegt die Zukunft der Hochhäuser also zentral in gewachsenen Strukturen der Städte?**

Ich denke, ja.

**I&F** **Was ist in Ihren Augen das Spezifische am Frankfurter Immobilienmarkt?**

Die Schnelligkeit! Es passiert zu viel zu schnell. Die Stadt kommt dabei kaum

hinterher, was nicht zuletzt daran liegt, dass sie nicht darauf vorbereitet ist. Es gibt keinen vernünftigen Entwicklungsplan. Frankfurt war bis 1944 eine der größten zusammenhängenden Fachwerkkstädte, die jedoch in einer Nacht abgebrannt ist, und somit ein ähnliches Schicksal wie Dresden erfahren hat. Das hat die Entstehung der typischen Fünfinger-Jahre-Strukturen begünstigt, für die eine grüne und offene Bebauung mit Einzelhäusern ohne stadträumlichen Bezug charakteristisch sind. Die Veränderung in Frankfurt, die wir aktuell in diesen Nachkriegsgebieten erfahren, würde uns theoretisch die Möglichkeit bieten, die Stadt, den städtischen Raum, an dieser Stelle in Ordnung zu bringen. Aber das tun wir nicht. Es gibt beispielsweise das Gebäude des ehemaligen Bundesrechnungshofes, ein typisches Haus aus den fünfziger Jahren, direkt neben dem Frankfurter Rathaus. Der Bau stand unter Denkmalschutz und wurde aber trotzdem vollständig abgerissen. Zwei Fassaden (!) mussten erhalten bleiben.

Aufgrund dieser beiden Fassaden, die mühselig vom Bauherren erhalten werden müssen, ergibt sich eine Form des Städtebaus, die untragbar ist. Entweder hätte das Gebäude als Dokument komplett erhalten werden müssen, oder man hätte sich für einen Abriss entscheiden müssen. Nur so hätte man die städtebaulichen Fehler der fünfziger Jahre an dieser Stelle beheben können. Das Grundstück mit der daneben liegenden Stadttunnelausfahrt

trennt den nördlichen Bereich der Stadt vom südlichen. Hier wurde auf Jahrzehnte die Chance vertan, die Stadt wieder

**„Es fehlt schlicht ein Konzept und es gibt keine Vorstellung darüber, wie man die Stadt im 21. Jahrhundert entwickeln könnte.“**

zusammenzuknüpfen. Der Investor hätte von einer höheren Ausnutzung und die Stadt von einem reparierten städtischen Raum profitiert. Solche Fehler passieren nur dann, wenn die Politik unvorbereitet ist. Es gibt viele Stellen in Frankfurt, wo sicher ist, dass in den nächsten zwanzig Jahren alles neu gebaut wird. Doch es fehlt schlicht ein Konzept, es gibt es keine Vorstellung darüber, wie man die Stadt im 21. Jahrhundert entwickeln könnte.

**I&F** **Sind solche Phänomene auch für andere deutsche Städte charakteristisch?**

Das ist in allen Städten relativ ähnlich. Nehmen Sie die sogenannte Domplatte

in Köln, eine in den siebziger Jahren vor das Hauptportal des Domes errichtete Parkgarage! Stellen Sie sich vor, am Straßburger Münster oder Notre Dame würde vor dem Hauptportal wie in Köln eine Parkgarage gebaut werden. Völlig undenkbar!

**I&F** **Muss die urbane Architektur weg vom autogerechten Denken? Oder sollten Pkw weiterhin in vollem Maße eingebunden werden?**

Natürlich müssen Pkw auch künftig eingebunden werden. Überhaupt sollten wir von den Ideologien der Vergangenheit wegkommen: Die verkehrsgerechte Stadt war genauso unsinnig wie die sogenannte aufgelockerte durchgrünte Stadt. All diese Ideologien haben die europäische Stadt mehr zerstört als gefestigt. Die Rückkehr zu einer Stadt, in der alle Bedürfnisse unserer Gesellschaft gleichberechtigt eingebracht werden, ist unerlässlich.

Es kann nicht sein, dass einzelne Faktoren wie der Verkehr, das Wohnen oder das Gewerbe dominieren oder voneinander separiert werden. Stattdessen muss eine Mischung geschaffen werden, die all diesen Teilaspekten gerecht wird.

Gerade der Verkehr lässt sich wunderbar integrieren. Und bedenken Sie, dass es im Zuge der Elektrifizierung zu einer wahren Revolution des Automobils kommen wird. Zum einen wird dann der Verkehrslärm der Vergangenheit angehören. Zum anderen entfällt damit der Ausstoß von Kohlenstoffdioxid. Dies wird es uns ermöglichen, plötzlich wieder an viel befahrenen Straßen zu leben und zu wohnen. Dieser Prozess wird die Städte völlig umkrempeln, davon bin ich fest überzeugt. Das „Zusammendenken“ der verschiedenen Faktoren in der Stadt zu einer Einheit im Sinne des städtischen Zusammenlebens in städtischen Räumen ist die Zukunft.

**I&F** **Bleibt aber doch das Platzproblem. Wohin mit all den Autos und Straßen?**

Es gibt natürlich Alternativen zum Auto. Wir bauen heute zahlreiche Fahrradwege – gerade in Frankfurt wird der Fahrradverkehr rigoros von der Politik gefördert. Und tatsächlich sind die Menschen in der Stadt vermehrt auf das Fahrrad

umgestiegen. Würde man dasselbe mit dem öffentlichen Nahverkehrssystem machen, nähme der Individualverkehr mit Sicherheit weiter ab. Auch das ist Teil langfristiger Entwicklungsplanung einer Stadt.

**I&F** **Was würden Sie mit dem Wissen von heute anders machen, wenn Sie Ihre Architektenkarriere noch einmal neu starten könnten?**

**„Die verkehrsgerechte Stadt war genauso unsinnig wie die sogenannte aufgelockerte durchgrünte Stadt.“**

Nichts. Ich war mir dessen früher vielleicht nicht immer so bewusst, aber meine Entwürfe haben sich immer um den städtischen Raum gedreht. Mir

ist kein Projekt in Erinnerung, bei dem ich nicht versucht habe, mich an den Gegebenheiten zu orientieren, die den Ort an dem ich baute städtebaulich stärken. Natürlich hat sich meine Architektur auch weiterentwickelt. Die Frage nach einem Neubeginn stellt sich trotzdem eigentlich nicht. Vielmehr will ich versuchen, mein heutiges Wissen um die Elemente der europäischen Stadt, die im Institut der TU Dortmund in den vergangenen Jahren erarbeitet haben, in die zukünftigen Projekte einzubringen.