

# Planungsdezernent will Holzhochhäuser

**Interview** In Frankfurt ist der Platz knapp, deshalb wird künftig wohl noch mehr in die Höhe gebaut – eines der Markenzeichen der Stadt. Klaus Jürgen Göpfert und Christoph Manus haben mit Planungsdezernent Mike Josef (SPD) über Luxuswohntürme, beliebige Fassadengestaltung und die Chance gesprochen, mit weniger Auswirkungen auf das Klima in die Höhe zu bauen.

**Herr Josef, welche Gefühle löst der Blick auf die Frankfurter Skyline mit ihren Hochhäusern bei Ihnen aus?**

Die Entwicklung unserer Skyline ist bundesweit einmalig und wird städtebaulich als sehr positiv wahrgenommen. Ich finde es schön, wenn ich auf der Sachsenhäuser Mainseite stehe, auf die Skyline blicke und rechts davon noch die Altstadt sehe. Wir haben keine Hochhauswand wie andere Städte, sondern wir variieren die Höhen und haben Cluster gebildet. Die Skyline ist ein Wahrzeichen für Frankfurt.

**Sehr heftig diskutiert werden Wohnhochhäuser in Frankfurt, bei denen es um sehr teures Wohneigentum geht und die wie Luxusinseln in der Stadt wirken. Kann die Stadt diese Luxustürme, die vor allem der Kapitalanlage dienen, nicht verhindern?**

Es wird die große Herausforderung bei der geplanten Fortschreibung des Hochhaus-Rahmenplanes sein, wie wir mit diesen Hochhäusern umgehen. Die Stadt hat durchaus Einfluss. Wir können vorgeben, dass öffentlich geförderte Wohnungen in Hochhäusern entstehen, etwa im Sockel. Das war früher nicht denkbar. Bei den beiden ersten Hochhaus-Rahmenplänen haben wir aber festgesetzt, dass es öffentliche Nutzungen in den Sockeln geben muss. Man soll Stadt spüren, es soll lebendig sein. Wohnhochhäuser können Sinn haben, wo sie zur Belebung eines ansonsten einseitig von Büros geprägten Umfelds beitragen und auch bei den frei finanzierten Wohnungen bezahlbar sind. Also insgesamt das Gegenteil von Anlageobjekten.

**Viele Frankfurter ärgern sich richtig über die Luxus-Wohntürme. Zum Beispiel auf dem Afe-Gelände in Bockenheim, wo die Wohnungen von 13 000 Euro pro Quadratmeter aufwärts kosten. Viele Menschen sagen, da läuft etwas schief in unserer Stadt. Können Sie diesen Ärger nachvollziehen?**

Ja, ich kann den Ärger nachvollziehen. Bei dem Turm auf dem Afe-Gelände gibt es keine einzige öffentlich geförderte Wohnung. Es werden die Preise genommen, die der Markt hergibt. Das ist eine politische Entscheidung, die vor meiner Amtszeit gefallen ist.

**So etwas, dass es nämlich keine einzige öffentlich geförderte Wohnung gibt, wird es nicht mehr geben?**

Nein, das gibt es schon seit zweieinhalb Jahren nicht mehr. Ich möchte mit den Hochhäusern Lebendigkeit erzielen in den Erdgeschosszonen. Ich will aber auch, dass die Wohnungen in den Hochhäusern bezahlbar werden. Es müssen auch frei finanzierte Mietwohnungen entstehen. Wir prüfen beispielsweise, ob das durch einen Ausgleich innerhalb eines Hauses geht.

VON JUTTA RIPPEGATHER

**Frankfurt.** Zwei selbstständig fahrende Kleinbusse sollen von Herbst an auf einem Teil des nördlichen Mainufers in Frankfurt unterwegs sein. Zwei weitere werden im ländlichen Raum erprobt, teilte der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) jetzt mit. Ganz alleine werden die Fahrgäste nicht in den Mo-

**Wollen Sie Wohntürme künftig grundsätzlich verhindern?**

Nein. Wir werden aber genau schauen, wo wir Wohntürme zulassen.

**Warum braucht man überhaupt neue Wohnhochhäuser? Helfen die gegen den Wohnungsmangel?**

Momentan nicht. Sie helfen, wo wir öffentlich geförderte Wohnungen schaffen können. Das sind teure Grundstücke. Die Alternative wäre, dass dort teure Büros entstehen. Wir wollen Planungsrecht erst dann geben, wenn wir städtebauliche Verträge mit den Investoren geschlossen haben. So behalten wir die Entwicklung in der Hand.

**Die Grünen wollen einen Klimavorbehalt für jedes neue Bauwerk in der Stadt. Es soll untersucht werden, was der Bau für das Klima bedeutet. Erschwert das nicht Hochhäuser stark?**

„

Ich möchte Hochhäuser aus Holz nach dem Vorbild der Stadt Toronto. Wir brauchen solche Modellprojekte, weil ihre ökologische Bilanz viel besser ausfällt als bei Hochhäusern aus Stahl und Beton.

Was bedeutet denn Klimavorbehalt? Das ist doch nur ein Schlagwort. Die Grünen sagen damit, dass auch mein Vorgänger, der Grüne Olaf Cunitz, drauf los gebaut hätte, ohne sich um das Klima zu kümmern. Netter Versuch, aber das ist kompletter Unsinn, und das wissen die Grünen auch. Zu jedem einzelnen Bebauungsplan und einzelnen Hochhaus gibt es eine umfassende Umweltprüfung. Die Bebauungspläne, die Hochhäuser festsetzen, hatten auch schon in der Vergangenheit eine umfangreiche Umwelt- und Klimaprüfung. Es gab allerdings Genehmigungen für Standorte, die gar nicht im Hochhaus-Rahmenplan waren. Das waren problematische Standorte. Andererseits können Hochhäuser das Kleinklima durch Luftströme entlang der Fassaden durchaus positiv beeinflussen. Ich möchte das mit dem neuen Hochhaus-Rahmenplan noch besser machen.

**Inwiefern?**

Wir werden genau untersuchen, welche klimatischen Auswirkungen die künftigen Hochhäuser haben. Eine sehr gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Rad ist Voraussetzung. Darum geht es im Konkreten, und nicht um Schlagworte. Wir müssen auch stärker mit Holz als Baumaterial arbeiten. Zukünftig muss die graue

Energie stärker mitgedacht werden. Ich möchte Hochhäuser aus Holz nach dem Vorbild der Stadt Toronto. Wir brauchen solche Modellprojekte, weil ihre ökologische Bilanz viel besser ausfällt als bei Hochhäusern aus Stahl und Beton.

**Bisher gibt es in Frankfurt Hochhaus-Pulks. Werden die jetzt erweitert? Oder gehen Sie in Viertel, in denen es noch keine Hochhäuser gibt?**

Wir haben ja noch etwa zwölf ausgewiesene Hochhausstandorte, die noch nicht in Anspruch genommen worden sind. Die kommen jetzt. Wir sind aber nicht Moskau oder New York. Das heißt: Hochhäuser, die mehr als 200 Meter hoch sind, sind schon schwierig in der Vermarktung. Banken wollen gerne ins Bankenviertel. Außerhalb dieser guten Lage ist es schwierig, Hochhäuser zu vermarkten. Wir werden daher an Büros den Auftrag erteilen, sich einzelne Gebiete, auch bestehende Hochhaus-Cluster, anzuschauen.

**Wo werden die neuen Hochhäuser genau stehen?**

Wir werden keine Hochhäuser in den bestehenden Stadtteilen entwickeln. Wir werden nicht an der gründerzeitlichen Struktur rühren. Klar definierte Standorte in klar definierten Clustern senden ein deutliches Signal an Projektentwickler und Investoren: Was geht wo, und was geht nicht? Hier war die Politik in Frankfurt zu lange und zu oft zu wenig klar. Gerade der letzte Hochhausrahmenplan mit seinen weit auseinanderliegenden Standorten außerhalb der Innenstadt hat zu einer gewissen Unklarheit und damit zu spekulativen Erwartungen im Umfeld beigetragen.

**Das heißt, Sie wollen keine Hochhäuser außerhalb der Innenstadt, also außerhalb des Anlagenrings?**

Die Messe ist schon die Ausnahme. Aber es gab ja Überlegungen, Hochhäuser entlang der Miquelallee zu bauen. Oder in Richtung Bockenheim oder Gallus. Das ist schändlich und schädlich für die Stadtteile. Das machen wir nicht. Wir haben eine Büroflächenstudie in Auftrag gegeben an ein Tandem von Planungsbüro und Immobilienanalysten. Wir lassen auch Hybridhochhäuser prüfen, also eine Mischung von Büros und Wohnen. Die sind robuster gegenüber Marktschwankungen. Ich kann mir eine Revision der Nahstelle von Taunusanlage und Bankenviertel vorstellen, dort auch nochmals zu verdichten und die Anlage besser anzubinden.

## Weiter ungebremstes Höhenwachstum in der Stadt

Die Frankfurter Skyline wird immer dichter. An der Taunusanlage ist das 155 Meter hohe Bürohochhaus Marienturm entstanden, der Omniturm, ein Hybrid aus Büro- und Wohntagen, ist bereits auf seine endgültige Höhe von 190 Metern geschossen. Auf dem Nachbargrundstück laufen die Arbeiten für das größte Hochhausprojekt in Frankfurt seit Jahrzehnten: den Bau von gleich vier 100 bis 228 Meter hohen Türmen, die das Ensemble Four bilden werden.

Die Skyline wächst aber auch räumlich deutlich, vor allem Richtung Westen. Allein in Nähe des Messegeländes, einem Areal, in dem lange nur der Messturm, erst später auch der Tower 185 stand, wächst nun ein riesiger Hoch-



**Wie beurteilen Sie die Architektur der Türme, die jetzt entstehen?**

Wir müssen bei den Wettbewerben etwas ändern. Ich finde es zutiefst langweilig, was damitlerweile an Architektur entsteht. Fast immer die gleiche Architektur. Es wird sehr auf die perfekte Ausnutzung der Grundrisse für Büros gesetzt und weniger auf eine Architektur, die dem Standort angemessen ist, die auch energieeffizient ist und eine feine Fassade hat. Wir müssen uns bei den Wettbewerben mehr Zeit lassen: Sie sollten bei großen

Arealen zweistufig sein, und auch der hochbauliche Teil sollte die Zeit lassen, alles einmal zu über-schlafen, also an zwei Tagen stattfinden.

**Wie wollen Sie das ändern?**

Es gab Wettbewerbe, bei denen ich den Eindruck hatte, der Gewinner stehe von Anfang an fest. Das geht so nicht. Das haben wir zuletzt auch nicht akzeptiert. Wir werden stärker auf die Zusammensetzung des Preisgerichts achten. Wir werden detailliert die Ausschreibung prüfen. Wir werden auf

Vielfalt, Energieeffizienz und Standortgerechtigkeit achten.

**Was werden Sie gegen eintönige Architektur tun?**

Es gibt kaum noch Neuerungen. Wir haben immer dieselben Fassaden. Es dürfen deshalb keine aufwendigeren Fassaden aus Wirtschaftlichkeitsgründen ausgeschlossen werden.

**Immer noch unbebaut ist das Grundstück für ein Hochhaus von 350 Metern Höhe nahe der Messe. Was tut sich dort?**

gestellte, 2008 zum ersten Mal fortgeschriebene Hochhausentwicklungsplan benennt, können noch neue Hochhäuser entstehen. Darunter ist etwa ein Grundstück am Knick der Neuen Mainzer Landstraße, auf dem ein 195 Meter hoher Büroturm entstehen dürfte. In Nähe des Tower 185 könnte sogar ein bis zu 365 Meter messendes Hochhaus entstehen. Und die Stadt arbeitet bereits an einem neuen Hochhausrahmenplan, der neue Standorte benennen wird. Potenzial für neue Bürotürme und Wohnhochhäuser gibt es angesichts der riesigen Nachfrage von Investoren an Geldanlagen im Immobilienbereich genug. Der Leerstand im von Hochhausbüros geprägten Bankenviertel ist in den

## Zur Person

Mike Josef ist Planungs- und Wohnungsdezernent der Stadt Frankfurt. Dieses Amt war ihm nicht in die Wiege gelegt. Als Kind einer syrischen Familie wurde er 1983 in Kameshly geboren. Seine Familie floh und suchte ein besseres Leben in Deutschland. Josef wuchs in Ulm auf und besuchte in Neu-Ulm die Fachhochschule. Anschließend studierte er ein Jahr an der Fachhochschule Frankfurt soziale Arbeit und wechselte dann in ein Studium der Politik, Geschichte und Recht an die Goethe-Universität. Hier engagierte er sich im AStA – und entschied sich damals auch, bei den Jusos mitzumachen. Von 2011 bis 2016 war er Organisationssekretär beim Deutschen Gewerkschaftsbund in Hanau und saß für die SPD in der Stadtverordnetenversammlung. Seit 2013 ist er SPD-Vorsitzender im Kreis Frankfurt. „Veränderung ist das Gesetz des Lebens. Diejenigen, die nur auf die Vergangenheit oder die Gegenwart blicken, werden die Zukunft verpassen.“ Das Zitat von John F. Kennedy ist sein Lebensmotto. Josef ist verheiratet und hat zwei Kinder. tjs/Foto: Ruffer

Dazu finden Gespräche mit einem Investor statt. Die damals geplante Höhe wird in Frankfurt nicht realisiert. Denn der Büromarkt hat sich innerhalb der letzten 20 Jahre kaum verändert. Die Spitzenpreise liegen immer noch um 40 Euro. Ein so hohes Haus lohnt sich nicht.

**Wann könnte der neue Hochhaus-Rahmenplan vorliegen?**

Es gilt: Gründlichkeit vor Schnelligkeit. In den nächsten anderthalb Jahren wird er kommen.

Auch der Bau von Wohntürmen geht weiter. Bis zu 2000 Hochhauswohnungen kommen nach Schätzungen des Maklerhauses Colliers in den nächsten zwei bis drei Jahren auf den Markt. Obwohl sie im Schnitt für mehr als 10 000 Euro pro Quadratmeter angeboten werden, haben die Investoren bislang kaum Probleme, Käufer zu finden. Das hat auch mit dem Interesse ausländischer Anleger an Immobilien in Frankfurt zu tun.

Im Trend ist zudem der Bau von Hybridhochhäusern, Türmen, in denen gearbeitet und gewohnt wird, teils auch Hotelgäste übernachten. Der Stadt kommt diese Entwicklung recht. Sie setzt seit Jahren auf die Entwicklung gemischter Quartiere. cm

## Kleinbusse sind ohne Fahrer unterwegs

**Mobilität** Rhein-Main-Verkehrsverbund sartet am nördlichen Mainufer einen Test

Ein Verantwortlicher fährt mit, um im Notfall eingreifen zu können, doch grundsätzlich fahren am nördlichen Mainufer bald zwei Kleinbusse ohne Fahrer.

VON JUTTA RIPPEGATHER

**Frankfurt.** Zwei selbstständig fahrende Kleinbusse sollen von Herbst an auf einem Teil des nördlichen Mainufers in Frankfurt unterwegs sein. Zwei weitere werden im ländlichen Raum erprobt, teilte der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) jetzt mit. Ganz alleine werden die Fahrgäste nicht in den Mo-

bilen sitzen, die zwischen sechs und acht Plätze bieten sollen. Der Gesetzgeber schreibt vor, dass ein Verantwortlicher mitfahren muss, um im Notfall den Halteknopf zu drücken. Zur zeitlichen Länge oder Größe und Aussehen der Kleinbusse konnte Sprecherin Vanessa Rehmann nichts sagen. Es stehe noch nicht fest, bei wem RMV-Tochter Fahma die vier Kleinbusse kauft, sagte sie. Auch sei noch nicht entschieden, in welcher Region der Test auf dem Land erfolgen soll. Sicher sei jedoch, dass die psychologische Schwelle zum Einsteigen in Frankfurt niedrig liegen soll: „Bei

dem Test am Mainufer können Fahrgäste gratis mitfahren.“ Das nördliche Mainufer wird im August probeweise ein Jahr für den Verkehr zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke gesperrt. „Autonomes Fahren ist einer der Trends der Zukunft und bietet uns eine vollkommen neue Möglichkeit, mobil zu sein“, sagte RMV-Geschäftsführer Knut Ringat. Das Pilotprojekt ermögliche, Erfahrungen mit der neuen Technologie zu sammeln und einschätzen zu können, wie man sie in den öffentlichen Nahverkehr integrieren könne. Dazu beitragen werden die Erkennt-

nisse der Frankfurt University of Applied Sciences, die den Test wissenschaftlich begleitet: „Wir wollen Fahrgäste befragen, die Experten, die für den Betrieb verantwortlich sind, und dann den RMV beim Einsatz im öffentlichen Raum beraten“, sagt Petra K. Schäfer, Professorin für Verkehrsplanung. Verkehrsdezernent Klaus Desterling (SPD) verkündet: „Die Stadt Frankfurt wird damit eine wichtige Rolle bei der Erprobung autonomer Fahrzeuge einnehmen.“ In die Umsetzung involviert sind auch die VGF und Trafifq: „Neue Technologien sind immer mit Emotionen verbunden“,

sagt deren Geschäftsführer Tom Reinhold. In der Vergangenheit kamen in Frankfurt fahrerlose Mobile bereits am Flughafen und dem FH-Campus zum Einsatz. Das nun geplante Vorhaben im öffentlichen Raum wäre das erste in Hessen.

Nicht aber in Deutschland. Am Bodensee führt ein Testfeld auf fünfzehn Kilometern quer durch Friedrichshafen. Es bietet unterschiedlichste Verkehrsszenarien – vom Einfädeln auf der Schnellstraße, Tempo-30-Zonen an Schulen bis zu Schattenspielen einer Allee. Unternehmer bietet die Stadt damit die Möglichkeit, die Technolo-

gien nicht nur zu erproben, sondern auch zu entwickeln. Wichtig ist den Verantwortlichen, dass es sich um „automatisiertes Fahren“ handelt, betont Monika Blank, Leiterin der Friedrichshafener Stadt-Pressestelle. „Autonom“ seien die Fahrzeuge nicht unterwegs: Es sitze immer ein verantwortlicher Mensch mit drin. Noch weiter ist Monheim bei Düsseldorf. Im Juli 2017 wurde die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, im März wurden die ersten Fahrzeuge vorgestellt – und im Herbst geht es los: Fünf E-Busse sollen eine allein mit autonom fahrenden Fahrzeugen be-

stückte Linie zwischen Busbahnhof und Altstadt bilden. Die mit Sensoren bestückte Route ist vordefiniert. Die Fahrten verlaufen im fließenden Verkehr. Betrieb ist täglich von 7 bis 24 Uhr, es reicht das übliche ÖPNV-Ticket. „Das gibt es in dieser Kombination kein zweites Mal bundesweit und auch derzeit nicht noch mal in Europa“, versichert der Sprecher der Stadt, Thomas Spekowius. Die Bedeutung habe sich auch darin widerspiegelt, dass zur Fahrzeugpräsentation gleich zwei Landesminister ange-reist waren: „Das passiert in Monheim selten.“