



Vorne Gallus, links Europaviertel, hinten die Skyline: Wo einmal Güterwaggons fahren, kann sich Frankfurt ausbreiten. Das reicht aber nicht. Auch alte Wohnviertel müssen Platz machen.

Fotos Frank Röth

Nachverdichtung auch an Grenzen stoße, müsse man über die „Außenentwicklung“ nachdenken, sagt Josef. Das Umland also einbeziehen. Er verwahrt sich allerdings dagegen, dass nun möglichst schnell möglichst viel gebaut wird. „Wir schaffen momentan ein Angebot, das das Bild der Stadt und das Zusammenleben für die kommenden 50, 60 Jahre prägt.“ Daher sei es wichtig, sich über Nutzungsmischung, soziale Mischung und die städtebauliche Qualität dessen, was da entstehen soll, Gedanken zu machen. „Es braucht insbesondere bei der Zusammenarbeit mit Investoren klare Spielregeln auf dem Wohnungsmarkt“, sagt Josef. Da sei die Stadt gerade dabei, „die Grundlagen noch mal stärker zu fassen“.

Seit kurzem betreibt die Stadt nach Angaben Josefs eine Konzeptvergabe. Das heißt, Liegenschaften werden nicht mehr an den Meistbietenden vergeben, sondern Ideen und Innovationen sollen im Vordergrund stehen. Gemeinschaftliches Wohnen, innovative Grundrisse, aktive Nachbarschaften, solche Sachen. Das machen auch andere Städte neuerdings. München etwa. Im Umkehrschluss heißt das wohl, dass früher, etwa im Falle des Europaviertels, vor allem das höchste Gebot zählte. Und nicht das Konzept.

Die Fläche, auf der heute das Europaviertel entsteht, gehörte einst dem Bund beziehungsweise der Bahn. Nun entwickeln zwei Unternehmen, beides frühere Bahntöchter, das Gelände. Die eine Firma den westlichen Teil, die andere den östlichen. Der Betrieb auf dem Güterbahnhof war 1998 aufgegeben worden. Dort, wo einst der Bahnhof stand, am Übergang zur Innenstadt also und gleich neben dem Messegelände, steht nun ein riesiges Einkaufszentrum namens „Skyline Plaza“. Ein breites, buntes Gebilde fast ohne Fenster mit den immer gleichen Einkaufsketten darin und der Möglichkeit, sich auf dem Dach in Whirlpools zu setzen. Die zentrale Straße des Stadtteils, die Europaallee, endet unmittelbar vor dem Einkaufszentrum. Wer also aus dem Europaviertel in die Innenstadt will, muss nun entweder durch die Shoppingmall hindurch oder außen herum.

Nebenan entsteht ein Hotel, elf Stockwerke, 181 Zimmer. Daneben das Wohnhochhaus „Grand Tower“. „Living the high life“ steht auf den Plakaten der Baustelle. 172 Meter, mehr als 400 Eigentumswohnungen. Ganz oben soll der Quadratmeter durchschnittlich 19 000 Euro kosten. Hier, östlich der Emser Brücke, ist die Bebauung monumental. Riesige Wohnblöcke mit niedrigen Stockwerken, gegenüber dunkle Bürobauten, dazwischen die zum Teil sechsspürige Europaallee, im Volksmund „Stalinallee“ genannt.

Dabei hätte es Vorbilder für eine ausgewogene Bebauung gegeben. Gleich nebenan. An das Europaviertel grenzt auf Seiten des Gallus die Hellerhofsiedlung. Moderner Wohnungsbau der späten zwanziger Jahre nach Plänen des niederländischen Architekten Mart Stam. Rund 1200 helle, kleine Wohnungen in länglichen weißen Gebäuderiegeln. Dazwischen viel Grün, viel Luft. Der Bau der Siedlung war eine Reaktion auf die Wohnungsnot Anfang des 20. Jahrhunderts, „Wohnungen für das Existenzminimum“ sollten es sein. Seit 1975 steht die Siedlung unter Denkmalschutz.

Planungsdezernent Josef will das Europaviertel und damit die Arbeit seiner Vorgänger nicht bewerten. Er glaube aber nicht, dass man das heute noch einmal so machen würde, sagt er dann vorsichtig. Josef spricht gerne vom historischen Kontext, in dem eine Stadtentwicklung gesehen werden müsse. Ende der neunziger Jahre ging man in Frankfurt davon aus, irgendwann einmal die Marke der 600 000 Einwohner zu erreichen. Jetzt sind es rund 730 000. Und in mittlerweile mehr als jeder zweiten Wohnung leben Singles. Die Entwicklung, die momentan im Gallus stattfindet, wird daher wohl irgendwann auch die Viertel weiter draußen im Westen der Stadt erreichen. Griesheim und Nied etwa. Josef sagt, im Gallus gebe es durch das Europaviertel eine positive Entwicklung. „Eine Aufwertung, die den Stadtteil mitnimmt. Hier entstehen für den gesamten Stadtteil Chancen und Rahmenbedingungen, die es zu gestalten gilt.“

Irgendwann wird die Aufwertung wohl auch die Trinkhalle erwischen, die da noch in dem weiten Innenhof im Gallus mit Blick auf den Wohnturm „Axis“ steht. Ein eigenschossiger Bau mit einer Art Wintergarten aus Plexiglas. Ein paar Männer wärmen sich darin und trinken zwar, drei Flaschen Bier, und bevor Niko, der griechische Besitzer, abends zu macht, nehmen sie noch einmal zwei, drei Flaschen in der Plastiktüte mit. Frauen kommen vorbei, kaufen zwei Schachteln Zigaretten und für die Kinder etwas Süßes. Fragt man Niko, was er sich vom nahen Europaviertel verspricht, dann antwortet er: „Nicht viel.“ Das seien andere Leute dort.

Abends schaltet er die Lichter an. Musik dringt aus der Öffnung des Verkaufsrums, in dem er mit seiner Freundin und dem Hund sitzt. Die anderen sind nun ziemlich betrunken, schimpfen über alles Mögliche, auch über das Europaviertel. Nur einer, den hier wegen seiner grauen Haare und der langen geraden Nase alle Caesar nennen, schimpft nicht. Das Gallus habe sich doch schon immer im Wandel befunden, sagt Caesar. Im Gallus seien überall andere Leute. Hier gehöre nichts zusammen – und doch alles. Und Niko zählt auf: „Jugo, Türke, Grieche, Deutscher. Das ist Gallus. Das ist Europa.“ Der Türke widerspricht. Er sei Asien, sagt er.

## Die neue Stadt

Julian Staib

An einem kalten, klaren Wintertag ist endgültig Schluss. Aus dem Büro tragen die Mitarbeiter die letzten Kisten hinaus. Die Autowerkstatt dahinter ist schon leergeäumt. Die meisten der abgemeldeten Fahrzeuge mit den Reifen, aus denen längst die Luft entwichen war, sind aus dem Hinterhof verschwunden. Über 30 Jahre lang betrieb Thomas Hecker hier seine Autowerkstatt. „Taxi-Shop Service GmbH“ steht auf den Schildern, aber nur von Taxen konnte Hecker schon lange nicht mehr leben. Der Eigentümer des Areals hat ihm gekündigt. Hier sollen Wohnhäuser entstehen. Schon jetzt stehen dichtgedrängt hohe Neubauten direkt hinter Heckers Werkstatt.

Wie viele westdeutsche Großstädte erlebt Frankfurt seit Jahren einen starken Zuzug und einen beispiellosen Druck auf den Wohnungsmarkt. Jährlich kommen 15 000 Menschen hinzu, auch dank des Geburtenüberschusses. In fünf Jahren waren das etwa 75 000 zusätzliche Einwohner. Nun hofft die Stadt auch noch auf den Zuzug von Bankern nach einem möglichen Brexit. Aber schon jetzt fehlen nach Angaben des Magistrats etwa 28 000 Wohnungen. Seit Jahren steigen daher die Mieten. Nur München und Stuttgart sind teurer.

Frankfurt hatte die einmalige Möglichkeit, das riesige Gelände des früheren Güterbahnhofs im Westen der Innenstadt zu bebauen und so für Entlastung zu sorgen. Es war die letzte große Freifläche der Stadt. Europaviertel wurde sie genannt. Ein gigantisches Projekt, von dem der Großteil mittlerweile umgesetzt ist. 2019 sollen dann insgesamt etwa 15 000 Menschen hier wohnen und 30 000 arbeiten. Mehrere Wohntürme mit Luxuswohnungen und „Skyline-Blick“ sowie Dutzende von Wohnblöcken stehen schon. Alt und Neu prallen hier hart aufeinander. Heckers Werkstattgelände befindet sich unmittelbar an der Schnittstelle. Gerade noch im Gallus, einem einst von Migranten geprägten Arbeiterviertel. Auf dem Papier bilden das Gallus und das Europaviertel nun einen Stadtteil. Dabei könnten sie unterschiedlicher kaum sein. Wachsen sie zusammen?

Um jährlich 15 000 Menschen unterzubringen, müssten in Frankfurt 6000 bis 7000 Wohnungen pro Jahr gebaut werden. Das sei illusorisch, sagt Mike Josef. „Wir werden den Bedarf nicht vollständig bedienen können.“ Josef, 33 Jahre alt, Vorsitzender der Frankfurter SPD und in Syrien geboren, ist seit dem vergangenen Jahr Leiter des Dezernats für Planen und Wohnen. Ein Amt, das in Frankfurt seit Jahren im Fokus steht. Von seinem Büro im Verwaltungsgebäude in der Innenstadt schweift der Blick weit über die Dächer in Richtung Süden. Auch auf den Henninger-Turm. Das alte Wahrzeichen war abgerissen worden, jetzt steht dort ein Wohnhochhaus mit mehr als 200 hochpreisigen Eigentumswohnungen, ganz oben Lofts mit 350

Großstädte wachsen und wachsen. Immer mehr wollen hier wohnen und müssen deshalb immer mehr bezahlen. Das können sich nicht alle leisten. Wie das ist, sieht man in Frankfurt, im Gallus.

Quadratmetern und Preisen bis zu 4,5 Millionen Euro. Nur eines von vielen Wohnhochhäusern, die in den vergangenen Jahren in der Stadt entstanden sind. Er freue sich auch über diese Entwicklung, sagt Josef. „Ich entwickle lieber eine wachsende Stadt, als dass ich über brachliegende Infrastruktur nachdenke, wie in vielen anderen Städten der Bundesrepublik.“

Vor zehn Jahren suchte die Stadt händelnd nach Investoren, die Wohnungen bauten. Jetzt, in Zeiten beispielloser Niedrigzinsen, ist das anders. Vor allem hochpreisige Wohnungen entstehen. Doch in Frankfurt, so das Ergebnis einer Studie des Darmstädter Instituts für Wohnen und Umwelt, wären 41 Prozent der Mieterhaushalte ihrem Einkommen nach berechtigt, eine Sozialwohnung im ersten Förderweg zu beziehen. „Die Mitte der Gesellschaft hat Anspruch auf eine Sozialwohnung“, sagt Josef. Für sie entstehen viel zu wenige neue Wohnungen. Und das vorhandene Angebot verringert sich. So sank die Anzahl der Sozialwohnungen in der Stadt seit Anfang der neunziger Jahre von fast 68 000 auf rund 27 000. Schon seit ein paar Jahren müssen nun bei Wohnprojekten, für die neues Baurecht geschaffen wird, 30 Prozent geförderter Wohnraum entstehen. Doch fallen zugleich viele Wohnungen aus der Bindung als Sozialwohnung.

Der Anteil von 30 Prozent Sozialwohnungen wird auch im Europaviertel erreicht. Dort liegen diese gut versteckt im Nordosten des Viertels. Karge Bauten, unten dunkler Backstein, oben weiß gestrichen. Die Mieter sind schon eingezogen, nur der Rasen hatte noch keine Zeit zu sprießen. Fünf Euro bis 5,50 Euro kostet hier der Quadratmeter nach dem ersten Förderweg. Nebendran helle Mehrfamilienhäuser, manche befinden sich noch im Bau. Es ist ein belebter Teil des Viertels. Zwischen all den hämmernden Maschinen, den Lastwagen und großen Kränen gehen morgens die Rollläden auf, Leute führen ihre Hunde aus, fahren Kinderwagen umher; Fahrräder sind an die Zäune vor den Häusern angeschlossen.

Anderorts wirkt das Europaviertel immer noch wie ausgestorben. Etwa,

kaum mehr als ein Steinwurf von den Sozialwohnungen entfernt, vor dem Wohnturm „Axis“. Der Bau hatte in der Stadt für Aufsehen gesorgt. Vielleicht, weil er für das steht, was viele am derzeitigen Wohnungsbau kritisieren. „Axis“ bietet insgesamt 153 Wohnungen auf bis zu 60 Meter Höhe. Der Durchschnittspreis liegt bei 5000 Euro pro Quadratmeter. Auf den oberen Etagen bei knapp 10 000 Euro. Rund eine Million Euro beträgt der Preis für eine Dreizimmerwohnung mit „Skyline-Blick“. Vom Dach sind im Dunst die Hochhäuser der Innenstadt zu sehen. Auf der anderen Seite in der Ferne der Taunus. In der Tiefgarage finden die Anwohner einen Hundewaschplatz und unten im Eingang viel Eichenholz. Und Concierge-Service, versteht sich.

Von außen glitzert die Fassade des Wohnturms weiß. Er steht unmittelbar neben einigen Reihenhäusern des Gallus, die wie aus der Zeit gefallen wirken. Keine fünf Meter breit sind die Grundstücke, mit verwinkelten Anbauten in den schmalen Gärten. „Das Häuschen ist uns“, sagt eine ältere Frau, auf das Gartentor gestützt, in hessischer Grammatik. Doch stehe es auf einem Grundstück, das per Erbpacht vergeben wurde, in zehn Jahren gehe es an den Eigentümer zurück. Dann werde hier wohl alles „plattgemacht“. Im Europaviertel unmittelbar nebenan, sagt sie, sei sie noch nie gewesen. Interessiere sie nicht. Neben ihr wohnen Türken, Italiener und neuerdings Syrer. Das funktioniert wunderbar, sagt die Frau. Wie eigentlich schon immer hier im Gallus.

Mehr als 40 Prozent der Einwohner im Gallus haben keinen deutschen Pass. Das Viertel wurde geprägt von jenen, die neu in die Stadt kamen. Wer konnte, zog dann weg. Das ändert sich gerade, auch durch das Europaviertel. Die Fassaden

der einst heruntergekommenen Wohnhäuser werden Stück für Stück renoviert. Viele Brachen sind schon bebaut. 2000 Wohnungen, viele davon hochpreisig, werden in den kommenden Jahren auf ehemalige Industrieflächen und in bisher unbebauten Innenhöfen hinzukommen. Noch gibt es den türkischen Gemüsehändler, die verrauchte Kneipe „Gute Stute“, das Eiscafé „Bei Wally“ und andere Eigenheiten. Auf der Frankenallee, dem einzigen Grünstreifen im Gallus, liefern einem vor ein paar Jahren beim Joggen noch die Ratten vor die Füße. Nun wird die Straße Stück für Stück saniert. Auf den Holzbänken sitzen immer öfter Anzugträger anstatt türkische Großfamilien. Das Erstaunliche bei diesem Wandel ist: Ihm ging kein langsamer Zuzug von Studenten und Künstlern vorweg. Im Gallus gibt es weiterhin nur wenige Bars und Restaurants. Eine Gentrifizierung hat hier gar nicht stattgefunden. Sie wird gerade einfach übersprungen.

Darüber freuen sich viele, die das Gallus früher schmutzilig fanden. Felix Wiegand aber warnt vor einer „Verdrängung im Lebensstil“. Wiegand ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Humangeographie in Frankfurt und macht ab und an Führungen durch das Gallus, um die Veränderungsprozesse aufzuzeigen. Eigentlich warnt er dann vor allem. Aus seiner Sicht versuchen die Menschen bei steigenden Mietpreisen so lange wie möglich in ihrer Wohnung zu bleiben, da es innenstadtnah keine Alternative gibt. Dadurch verwendeten sie einen immer höheren Anteil für die Miete – und verzichteten an anderen Stellen.

Der Bau von frei finanzierten Wohnungen im Gallus wirke sich in doppelter

Weise auf das Wohnen und die Mieten aus, sagt Wiegand. „Für Immobilieninvestoren wird das Viertel interessant – auch mit Blick auf bisher unsanierte Altbauwohnungen. Und die Wohnungen gehen über den Mietspiegel in den ortsüblichen Vergleich hinein – und ziehen die anderen Wohnungen mit hinauf.“ Aus der Sicht Wiegands droht im Gallus die schrittweise Verdrängung von Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen. Das Viertel werde dann wohl irgendwann wie das Frankfurter Westend oder das Nordend über eine Bevölkerung verfügen, die mehr oder weniger komplett ausgetauscht würde.

Wiegand fordert, die Stadt müsse über die städtische Wohnungsbaugesellschaft ABG mehr Einfluss nehmen und diese als „Instrument für eine nachhaltige Sozialpolitik“ verstehen. „Das würde im Gallus massiv etwas ändern.“ Die ABG unterhält in Frankfurt etwa 51 000 Wohnungen – darin leben nach Angaben der Wohnungsbaugesellschaft fast ein Viertel aller Frankfurter. Ihre Mieter zahlen deutlich weniger als den städtischen Durchschnittspreis, doch hebt die ABG die Mieten regelmäßig an. In Frankfurt wird daher seit langem darüber gestritten, welche Verantwortung die Stadt hat, in Zeiten enormen Zuzugs dafür zu sorgen, dass die Bürger einigermaßen bezahlbar wohnen können.

Aus der Sicht von Planungsdezernent Josef wirkt die Stadt bereits dämpfend auf den Mietmarkt ein. Im vergangenen Jahr wurde beschlossen, die Erhöhungen der ABG-Miete künftig auf maximal fünf Prozent in fünf Jahren zu deckeln, zudem sollen bei öffentlichen Vorhaben 40 Prozent der Wohnungen gefördert sein. Doch angesichts des Zuzugs wird das die steigenden Mieten kaum aufhalten. Josef sagt, sein Wunsch sei es, „dass sich jeder in jedem Stadtteil in Frankfurt eine Wohnung leisten kann“. Die Realität sieht allerdings anders aus. Denn in den vergangenen Jahren sind die Wohnpreise in Frankfurt so wie in fast allen westdeutschen Großstädten kräftig gestiegen. Die Preise für Wohneigentum im Neubau stiegen seit 2006 um knapp 70 Prozent. Die Mieten im selben Zeitraum um 40 Prozent. Die Einkommen aber stiegen seit 2005 nur um zwölf Prozent. Das heißt auch, dass ein Großteil der neugebauten Wohnungen für die meisten Leute nicht bezahlbar ist.

Im Internet gibt es Karten, auf denen die ortsübliche Vergleichsmiete pro Viertel abgebildet ist. Fast die komplette Frankfurter Innenstadt ist rot, das heißt die Mieter zahlen im Schnitt zum Teil deutlich mehr als zwölf Euro pro Quadratmeter. Allein das Bahnhofsviertel ist orange, ebenso das Gallus – als letztes verbliebenes innenstadtnahes Viertel mit Mieten zwischen acht und zehn Euro. Das dürfte bald vorbei sein.

Wie viel gebaut wird, ist in Frankfurt weniger eine Frage des Geldes als des Platzes. Es fehlt an Bauland. Da man bei der



„Stalinallee“: Blick auf das neue Europaviertel