

„Den Kontakt zum Main wieder finden“

Montagsinterview Frankfurt will den Mainkai für Fußgänger und Radfahrer öffnen. Testweise soll die wichtige Straße ab August für Autos gesperrt werden. Der Vater der Idee, die Mainufer zu Grünanlagen umzugestalten, ist Martin Wentz. Der Frankfurter Planungsdezernent aus den Jahren 1989 bis 2000 erklärt im Gespräch mit Redakteur Dennis Pfeiffer-Goldmann, wieso der letzte Abschnitt der Umgestaltung jetzt der wichtigste ist.

Warum ist die Mainkai-Sperrung wichtig für Frankfurt?

Sie ist ein weiterer Baustein in der Entwicklung der Stadt zurück an ihren Fluss. Begonnen hat das Ganze Mitte der Achtzigerjahre, nachdem Hilmar Hoffmann das Museumsufer erdacht hatte und dann aufbaute. Jetzt geht es ein großes Stück weiter: Mit der Mainkai-Sperrung hat die Stadt dann ihren Kontakt zum Fluss im Bereich des Fahrtors wieder vollständig gefunden. Auf den alten Stichen sieht man, wie dort früher Ware von Schiffen aus- und eingeladen wurde. Die Stadt lebte von und mit dem Fluss. Das ist durch die Verkehrsentwicklung überall in den Städten zu Beginn des 20. Jahrhunderts verlorengegangen. Nach und nach eroberten sich die Städte ihre Flussräume nun zurück.

Warum haben sich die Städte ihre Flüsse nehmen lassen?

Als das Auto zum Mobilitätsfaktor wurde, brauchte man neue Straßen. Meist gab es dafür nur entlang der Flüsse genug Platz. Deshalb wurden zum Teil selbst Stadtautobahnen entlang der Flüsse gebaut. Seit Anfang der Neunzigerjahre versuchen viele Städte, die Flussufer für ihre Bewohner zurückzugewinnen und den Durchgangsverkehr zurückzudrängen.

Diese Entwicklung ist in Frankfurt aber doch verhältnismäßig harmlos verlaufen.

Richtig. Lyon zum Beispiel hat mit einem riesigen Aufwand die Autobahn am Flussufer zurückgebaut. Genau so in Boston am Hafen. Die Rückeroberung der Flussufer ist nach wie vor ein wichtiges Thema. Deshalb ist die Sperrung des Mainkais auch ein so entscheidender Baustein.

Wem nutzt das?

Menschen haben das Bedürfnis, in der Stadt zu leben, weil es dort viele Kommunikationsmöglichkeiten gibt und spannende Räume. Meine Bemühungen aus den Neunziger-

jahren, die Flussufer wieder lebendig zu machen, haben riesige Früchte getragen. Früher konnte man sich das nicht vorstellen: Noch 1996 hatte die CDU ein Pendlerparkhaus direkt unten am Mainufer am alten Schlachthof beantragt. Auf dem Tiefkai, der heute so schön grün ist! Stattdessen haben wir die grünen Mainufer nach Osten und Westen verlängert, ins Deutschherrnviertel, am Theodor-Stern-Kai, bis zum Westhafen und zum Osthafen. Wir haben damals die Kontaktfläche der Stadt zum Fluss mehr als verdoppelt. Heute kommen Menschen aus allen Stadtteilen an den Fluss, die Bevölkerung hat sich zum Main hin orientiert. Die Ufer sind heute manchmal schon fast zu voll, am Wochenende und bei schönem Wetter. Das ist ein toller Erfolg.

Warum nun die Sperrung zusätzlich auch noch im zentralen Bereich am Fahrtor?

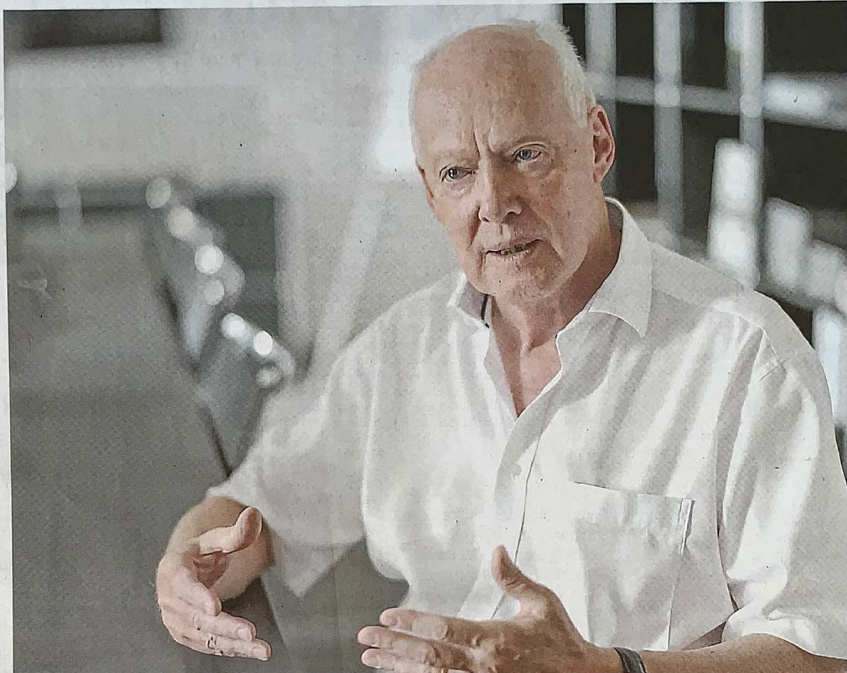
Früher hat die Stadt am Fahrtor direkt gelebt, mit Handel, Menschen, Freizeit, Flanieren, aber ohne Durchgangsverkehr. Dieses Bild zeigt ein Stadtbild, das heute wieder zeitgemäß ist für Frankfurt.

Welche weiteren Schritte am Mainufer stehen noch aus?

Auch in Niederrad könnte der Fluss zum Stadteil hin viel stärker geöffnet werden. Auch im Goutelviertel gibt es eine riesige Aufgabe, die Mainufer-Öffnung westzu entwickeln. Im Osten, am Osthafen, kann man das auch noch weiterführen. Nur Mut! Schauen Sie sich die Weseler Werft mit dem Kulturprogramm im Sommer an. Das ist doch ein toller Erfolg!

Wo muss die Stadt noch nachjustieren beim schon Bestehenden?

Bei den Toiletten, ganz dringend! Das wird seit zehn Jahren diskutiert und die Stadt kriegt es doch nicht auf die Reihe. Das zweite ist der Abfall. Es ist ein Trauerspiel, dass so wenige Abfallbehälter am Mainufer



Martin Wentz

Einer der prägendsten Frankfurter Planungsdezernenten überhaupt ist Martin Wentz. Geboren 1945, führte der SPD-Politiker das Amt von 1989 bis 2000, war dann noch ein Jahr lang Baudezernent. Neben der Umgestaltung der Mainufer gehört die Umorientierung bei der Hochhausplanung – hin zu heute die Stadtsilhouette prägenden Wolkenkratzer-Pulks – zu seinen wichtigsten Ergebnissen. Dabei hatte Wentz zunächst einen ganz anderen Weg eingeschlagen: Er studierte und promovierte in Biophysik. Er arbeitete dann auch in der Hessischen Staatskanzlei und in der Landesanstalt für Umwelt mit. Nach seiner Arbeit als Stadtrat gründete er sein eigenes Stadtplanungsbüro. Er lehrte als Honorarprofessor Stadtplanung und Städtebau in Regensburg, Kaiserslautern, Karlsruhe und Oestrich-Winkel. Aktuell engagiert er sich in der „Bürgerstiftung Neue Oper“ für einen Neubau fürs Opernhaus. *dpg/Fotos: Michael Faust*

stehen. In Rom stehen alle zehn Meter Abfallbehälter – und die Stadt ist sauber! In Frankfurt siegt bisher die Ideologie, dass mehr Müllbehälter auch zu mehr Müll führen. Völliger Blödsinn! Das ist der Versuch eines Erziehungsprogramms. Das gelingt ja kaum Eltern, der Politik jedoch nie.

Wird die Mainkai-Sperrung denn überhaupt noch zurückzudrehen sein, wenn man einmal dort den Autoverkehr verbannt hat?

Das weiß man nie genau. Der Verkehr sucht sich immer einen neuen Weg, so wie Wasser die Erfahrung aus der Verkehrsplanung der vergangenen 30, 40 Jahre zeigt: Der Verkehr verlagert sich und nach einem halben Jahr fragt man sich, warum die gesperrte Straße vorher überhaupt gebraucht wurde.

Aber ohne Ärger wird es doch nicht laufen, oder?

Natürlich wird es Belastungen auch in der Berliner Straße und in Sachsenhausen geben. Aber letztlich verteilt sich der Verkehr im gesamten Netz neu. Die Frage wird sein: Gelingt es, den Mainkai so zu gestalten, dass er nicht einfach nur eine leere Straße ist, und zwar auch schon dieses Jahr? Wenn sie belebt ist, wird sie am Ende niemand wieder rusrücken wollen. Die Konzepte für die temporäre Nutzung sind entscheidend für den Erfolg.

Wie ist das zu erreichen?

Es muss gelingen, dort Pflanzen unterzubringen, die Gastronomie nach draußen zu bringen, Spielplatzflächen, Trödelmärkte. Es darf aber kein Jahrmarkt werden, kein

dauerhaftes Mainuferfest. Das würde die Menschen strapazieren.

Wie sollte der Mainkai auf Dauer aussehen?

Das muss eine Grünanlage oder ein Park werden, durchaus mit breiten Fahrradschienen hindurch. Auch mit einer Skaterfläche, wo diese keine Anwohner stört. Und einer kleinen Piazza, auf der beim Mainfest das Riesensrad stehen kann. Aber diese Fläche muss gestalterisch eine Einheit werden mit dem Tiefkai.

Wann sollte das umgesetzt werden?

Ich rate dringend dazu, einen Gestaltungswettbewerb schon jetzt auszuloben, wenn die testweise Sperrung beginnt. Und nicht erst, wenn das Jahr abgelaufen ist. Die Ergebnisse müssen ja rechtzeitig vorliegen, um über eine dauerhafte Sperrung zu entscheiden.

Und die Autofahrer?

Die werden ihren Weg auch weiter finden, wie sie ihn auch bisher gefunden haben während der Sperrungen während der Feste am Mainufer. Das war schon Thema, als die Zeil testweise für ein Jahr gesperrt wurde. Später dann an der Hauptwache. Keiner glaubte, dass es funktioniert. Und es hat natürlich funktioniert, die Welt ging nicht unter und die Innenstadt ist auch nicht verwahrlost oder der Einzelhandel eingegangen. Es ist vernünftig, das in Einzelschritten zu machen. Damit bekommen die Menschen Zeit, sich zu orientieren.

Was muss die Stadt für die betroffenen Autofahrer tun?

Das Wichtigste ist, dass sie ihnen

Alternativen bietet und den öffentlichen Nahverkehr insbesondere in die Region rigoros ausbaut. Darüber wird seit Jahrzehnten nur gesprochen, doch man tritt nur auf der Stelle. Der U-Bahn-Lückenschluss zwischen Bockenheim und Ginnheim fehlt, ein Riesenschaden! Neue S-Bahn-Verbindungen sind nötig, auch über die nordmainische Linie hinaus. Wie lange wird schon über die Regionaltangente West gesprochen! Das alles ist ein Skandal. Da muss die Stadt viel mehr Druck machen auf das Land und den Rhein-Main-Verkehrsverbund.



Man muss die Bevölkerung mitnehmen und kann keine Politik gegen die Ängste der Menschen machen.

Wenn der Autoverkehr zunimmt, sind dann nicht auch mehr Straßen notwendig?

Das stimmt so ja nicht. Seit Jahrzehnten bleibt die Zahl der Autos in der Innenstadt konstant, wie die Messungen zeigen. Die Nachverdichtungen im Bankenviertel und die zunehmende Kommerzialisierung haben also nicht zu mehr Autowerkehr geführt. Das ist höchst beruhigend. Sicher hat dazu auch beigetragen, dass Zeil, Hauptwache und Schillerstraße gesperrt wurden. Leider tut sich Frankfurt so schwer damit, von Erfolgen anderer Städte zu lernen. Schauen Sie zum Beispiel nach Italien: Innenstädte sind zum größten Teil verkehrsfrei, und

das funktioniert. Das bringt dem Handel keine Nachteile, bietet aber den Menschen eine urbanere Stadt.

Müsste Frankfurt seinen Blickwinkel also ändern?

Straßensperrungen bieten die Chance, mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Das muss jedoch unbedingt nach und nach geschehen. Man muss die Bevölkerung mitnehmen und kann keine Politik gegen die Ängste der Menschen machen. Gewaltpräzision in der Verkehrspolitik haben keinen Erfolg.

Welche nächsten Schritten liegen in Frankfurt nahe?

Die Schweizer Straße könnte zum Beispiel zwischen Textorstraße und Hans-Thoma-Straße Fußgänger- und Radfahrzone werden. Das würde dem Stadteil nutzen und keine großen Verkehrsprobleme auslösen – vielleicht Verlagerungen, aber sicher kein Drama.

Und die Straßenbahn dort?

In anderen Städten ist es völlig unproblematisch, dass Straßenbahnen durch Fußgängerzonen fahren wie etwa in Amsterdam oder Straßburg. Die Menschen können damit umgehen. Die Straßenbahn passt sich der Geschwindigkeit an und breitet nicht mit Tempo 50 durch. So etwas geht in anderen Städten, aber in Frankfurt kommen sofort Ideologie-Fragen auf den Tisch.

Apropos Straßenbahn: Ist die Vision einer Linie auf den Gleisen der Verbindungsbahn am Mainkai nur eine Spinnerlei von Verkehrsdezernent Oesterling?

Nein! Es wird ja seit 30 Jahren da-

von geträumt, das Gleis zu nutzen. Das haben die Hafenbetriebe nur bisher immer abgelehnt. Die ein oder zwei Züge der Hafenbahn am Tag stehen jedoch einem Straßenbahn-Pendelverkehr zwischen West- und Osthafen nicht im Weg. So etwas wäre sehr attraktiv für Touristen. Und es hätte auch einen großen Nutzen für die Anwohner im Westhafen, am Mainufer und im südlichen Ostend. Ökonomisch wäre das schon allein für die Touristen sinnvoll, verkehrstechnisch wäre es auch eine gute Entlastung für den Verkehr, der heute noch über die Straßen dort läuft. Das nutzt sicher nicht jedem Autofahrer, der dort fährt, aber es wäre ein Baustein.

Warum haben Autofahrer Vorbehalte dagegen, dass der Mainkai gesperrt wird?

Jeder Mensch hat seine Routinen. Das ist ein Akt der Vereinfachung. Wenn sich etwas ändert, ist es deshalb unangenehm, weil sich der Mensch umgewöhnen muss. Aber dieser Prozess ist nur kurz.

Es geht aber nicht ohne Ärger?

Nein. Bis die Menschen ihre neuen Wege gefunden haben, werden sie schimpfen. Das ist immer so bei Veränderungen. Aber die Stadt muss sich weiterentwickeln. Am Schluss haben jedoch Tausende jeden Tag ihre Freude am Neuen.

Beratung und Beschluss

Über die Mainkai-Sperrung beraten die Stadtverordneten morgen (Dienstag) im Verkehrsausschuss (17 Uhr, Römer, Sitzungssaal 307, Bethmannstraße 3) und entscheiden dann am 27. Juni (Donnerstag) im Plenum (16 Uhr, Plenarsaal im Römer).



Wie es in den nächsten Jahren weitergehen kann mit dem Leben am Fluss, erklärt Martin Wentz im Interview mit Dennis Pfeiffer-Goldmann.