

SCHLAFSTÄDTE ODER WAS? MISCHUNG IN DER FRANKFURTER NORDWESTSTADT

Maren Harnack

1968 schrieb der damalige Frankfurter Oberbürgermeister Willi Brundert in einer Publikation zur Fertigstellung der Nordweststadt, dass es gelungen sei, „den Wohnungsbau und die Stadtentwicklung insgesamt aus der Sackgasse bloßer Bedarfsbefriedigung, wie sie in der ersten Nachkriegszeit unvermeidlich war, herauszuführen“ (Brundert 1968). Und der damalige Baudezernent Hans Kampffmeyer ergänzte: „In der Planung und Gestaltung der Wohnungen, der Hausgruppen und der Wohnbereiche ebenso wie in der Schaffung der Stadtteilmitte und der Nebenzentren sollte ein hohes Maß an Intimität und Individualität des einzelnen Raumes und Bereiches erreicht werden. Jeder einzelne und jede Familie sollte sich in ihrer Wohnung, in ihrem Haus und in seiner unmittelbaren Umgebung am unverwechselbar eigenen Ort fühlen. Gleichzeitig galt es, der spezifischen Stadtgesellschaft mit ihren mannigfaltigen Bedürfnissen eine Versorgung mit allen privaten und öffentlichen Dienstleistungen von hoher Qualität zu geben“ (ebd., 10).

Auch Walter Schwagenscheidt, der gemeinsam mit Tassilo Sittmann den Wettbewerb für die Nordweststadt gewonnen hatte, erhebt in seinem Buch von 1964 – also vor der Fertigstellung – den Anspruch, mehr als eine Schlafstadt entworfen zu haben: „[...] denn die Nichterwerbstätigen wohnen den ganzen Tag hier – die Kinder gehen in die Schule, in den Kindergarten, Läden sind da, Kirchen sind da. Aber die meisten von denen, die das Geld verdienen, müssen nach Frankfurt fahren. Nur etwa 20 % haben Verdienstmöglichkeiten in der Nordweststadt und in unmittelbarer Nähe“ (Kampffmeyer et al. 1968).

Öffentlichkeit und Gemeinschaft

Hier lässt sich die Entwicklung städtebaulicher Leitbilder in der Nachkriegszeit von der unmittelbaren Versorgung zur Planung gemischter und als urban verstandener Quartiere nachvollziehen: Sowohl den Planenden als auch den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung war Anfang der 1960er Jahre klar, dass die wachsende Nachfrage nach Wohnraum kein rein quantitatives Problem war, sondern dass die neuen Quartiere, mit denen Städte im großen Maßstab erweitert werden sollten, selbstverständlich alle im Alltag notwendigen Funktionen abdecken und sich darüber hinaus auch gesellschaftlich zu Teilen der Stadt würden entwickeln müssen. Damit bewegte man sich auf der Höhe der Zeit, nachdem Edgar Salins Vortrag *Urbanität* beim Deutschen Städtetag 1960 den Mangel derselben in den Städten der Nachkriegszeit angeprangert hatte und hierfür vor allem eine fehlende Identifikation der Einwohner*innen mit ihrer Stadt verantwortlich machte (Salin 1960). Salin war sogar der Meinung, dass Städte zukünftig Stadtsoziolog*innen genauso brauchen würden wie Architekt*innen und Verkehrsplaner*innen (Salin 1960, 30), um das städtische Gemeinwesen zu entwickeln und am Leben zu halten. Entscheidend war für Salin dabei die politische und gesellschaftliche Involviertheit der Bürger*innen. Diese würde seiner Ansicht nach dazu beitragen, der Stadt eine neue Form zu geben, die den vielen neuen Anforderungen gerecht werde, mit denen Städte seit der Industrialisierung konfrontiert seien: Wachstum, Luftverschmutzung, Verkehr, Suburbanisierung.

Salins Vortrag wird oft als Wendepunkt in der Diskussion um städtebauliche Leitbilder verstanden, die sich in der Folge wieder hin zur europäischen Stadt entwickeln. Tatsächlich ging es Salin aber nicht um die Morphologie und Dichte der alten Stadt, sondern um das Gemeinwesen, das in ihr Platz fand und sich entfalten konnte. In der seither verstärkt geführten Debatte um die europäische Stadt als Leitbild spielt hingegen deren Morphologie

als Garant für soziale und funktionale Mischung eine große Rolle, obwohl Entmischungsprozesse auch in Altstädten und Gründerzeitquartieren noch immer voranschreiten. In dieser Debatte gelten neuere Siedlungen außerhalb spezialisierter Fachdiskurse häufig als monofunktionale Schlafstädte, auch wenn sie im Vergleich mit Siedlungsformen wie Einfamilienhausgebieten oder auch alten Dorfkernen kaum weniger Mischung vorzuweisen haben. Der heute noch bis in die Architekt*innenschaft hinein verbreiteten Dichotomie von „Europäischer Stadt“ und modernem Siedlungsbau wird hier eine detaillierte Betrachtung der größten Frankfurter Siedlung, der Nordweststadt, gegenübergestellt. Dabei soll keinesfalls vergessen werden, dass sich in den letzten Jahren zahlreiche Publikationen unvoreingenommen mit Großsiedlungen, ihrer Entwicklung und Wahrnehmung beschäftigt haben, allerdings erreichen sie noch immer nur ein Nischenpublikum. Die vorgeblich mangelnde Mischung oder Vielfalt ist dabei einer der immer wieder geäußerten Kritikpunkte und soll in diesem Text untersucht werden.

Frankfurt am Main bekommt ein Kind – es hört auf den Namen Nordweststadt

Mit diesem Slogan wurde die Nordweststadt der Bevölkerung vorgestellt (Schwagenstadt 1964, 9). In der Nordweststadt entstanden zwischen 1959 und 1968 etwa 7.000 Wohneinheiten für 22.000 Personen. Der umgesetzte Entwurf von Walter Schwagenscheidt und Tassilo Sittmann für die Nordweststadt überzeugte die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung vor allem, weil die Anordnung der Häuser nach dem von Schwagenscheidt entwickelten Prinzip der Raumstadt¹ zahlreiche ineinander übergehende Höfe erzeugte, die wiederum die Gemeinschaftsbildung zwischen den Bewohner*innen befördern sollte. Unterschiedliche Bauformen um einen Hof herum (Hochhäuser, Zeilen und Reihenhäuser) sollten außerdem für eine kleinteilige soziale Mischung sorgen, die dem durchschnittlichen Frankfurter Wohnungsbedarf entsprach.

¹ Schwagenscheidt entwickelte das Konzept bereits in den 1920er Jahren, publizierte es aber erst 1949.



Abb. 1 Schwarzplan 2019

Quelle: Forschungslabor Nachkriegsmoderne auf Grundlage von: OpenStreet-Map-Mitwirkende – Lizenz CC BYSA 2.0 – www.openstreetmap.org/copyright

Schwagenscheidts Publikation *Die Nordweststadt. Idee und Gestaltung* (1964) zeigt in zahlreichen Skizzen, wie die Planer*innen sich das Leben in den öffentlichen und gemeinschaftlich genutzten Freiräumen vorstellten: Terrassen, Pergolen, kleine Treppen und Mauern zonieren das Gelände und bilden differenzierte Übergänge zwischen innen und außen, die von den nachbarschaftlich interagierenden Bewohner*innen belebt werden. Dass die Wohnungen damals wesentlich im sozialen Wohnungsbau realisiert wurden, widerspricht den hohen Ansprüchen nicht, sondern zeugt von der gesellschaftlichen Bedeutung, die dem Wohnungsbau damals zugemessen wurde.² Unterstrichen wird diese Bedeutung auch dadurch, dass ein bundesweiter Wettbewerb ausgelobt wurde, dessen 66 Beiträge von einer hochkarätig besetzten Jury unter dem Vorsitz von Ernst May bewertet wurden.³

Der am Ende realisierte Entwurf von Sittman und Schwagenscheidt erhielt im Wettbewerb nur den dritten Platz hinter Krisch und Rittmann aus Tübingen auf dem zweiten – ein erster Platz wurde nicht vergeben. Allerdings war schon eine Woche nach Be-

2 So heißt es im 2. Wohnungsbaugesetz von 1956 in Teil 1, §1 Absatz 1: „Bund, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände haben den Wohnungsbau unter besonderer Bevorzugung des Baues von Wohnungen, die nach Größe, Ausstattung und Miete oder Belastung für die breiten Schichten des Volkes bestimmt und geeignet sind (sozialer Wohnungsbau), als vordringliche Aufgabe zu fördern.“

3 Mitglieder der Jury waren neben Ernst May unter anderem Max Guthert, Rudolf Hillebrecht und Franz Schuster (Kampfmeyer 1968). Anders als heute konnten Wettbewerbe damals auch lokal oder regional offen ausgeschrieben werden, wovon vor allem bei unbedeutenderen Bauaufgaben Gebrauch gemacht wurde.

⁴ Die Ergebnisse wurden am 11.7.1959 in der Presse veröffentlicht. Bereits am 17.7.1959 berichtet die Frankfurter Rundschau im Artikel „Der dritte wurde erster“, dass sich Vertreter der Fachämter und der Baugesellschaften in mehrstündigen Gesprächen darauf geeinigt haben, auf der Grundlage des Entwurfs von Schwagenscheidt und Sittmann weiterzuarbeiten.

kanntgabe der Wettbewerbsergebnisse klar, dass der Entwurf von Schwagenscheidt und Sittmann weiterverfolgt werden sollte.⁴ Im Ergebnis sind die Wohngruppen in der realisierten Siedlung kleiner und die Zeilen kürzer, und es wurde schon bald beklagt, dass die Qualität im Detail nicht den hohen Erwartungen gerecht geworden sei, weil bei der Realisierung auch finanzielle Aspekte eine wesentliche Rolle gespielt hatten (Einsiedel 1979, 285–293).

Die Ansprüche an die zeitgemäße Ausstattung eines Quartiers umfassten damals neben der der Gesellschaftsbildung zuträglichen Konzeption von Hausgruppen und Freiräumen Bildungseinrichtungen und Versorgungsinfrastruktur. In der Nordweststadt wurden hierfür insgesamt drei Zentren geplant, die durch Schulen und Kirchen ergänzt wurden. Das größte der Zentren, das Nordwestzentrum, war von Anfang an für einen Einzugsbereich von ca. 100.000 Menschen geplant und umfasste neben Läden auch eine weitreichende soziale Infrastruktur, Arztpraxen und Büros. Zwei kleine, lokale Zentren ergänzten das Nordwestzentrum für den täglichen Bedarf. Anders als bei den Siedlungen der 1950er Jahre wurde die zunehmende Automobilisierung in der Nordweststadt eingeplant – und prägt sie bis heute. Fußgänger bewegen sich auf einem unabhängigen Wegenetz; sie überqueren die wenigen Autostraßen über Brücken, die sinnfällig in das Landschaftskonzept eingebunden sind und deren Benutzung so selbstverständlich ist, dass es auffiele, wenn sie fehlten. Autos wurden von Anfang an in Tiefgaragen untergebracht, um den öffentlichen Raum so weit wie möglich den Fußgänger*innen vorzubehalten. Auch für das Nordwestzentrum wurde ein Wettbewerb ausgelobt, zu dem die Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbs sowie drei weitere internationale Büros eingeladen wurden. Sieger wurde das Frankfurter Büro Apel, Beckert, Becker, dessen Entwurf dann auch verwirklicht wurde.

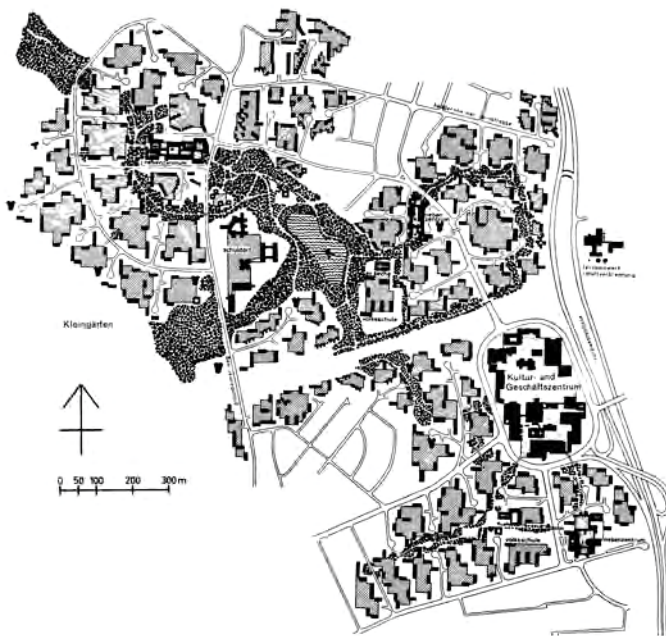


Abb. 2 Nordweststadt, Wohngruppen
Quelle: Schwagscheidt 1964, 18

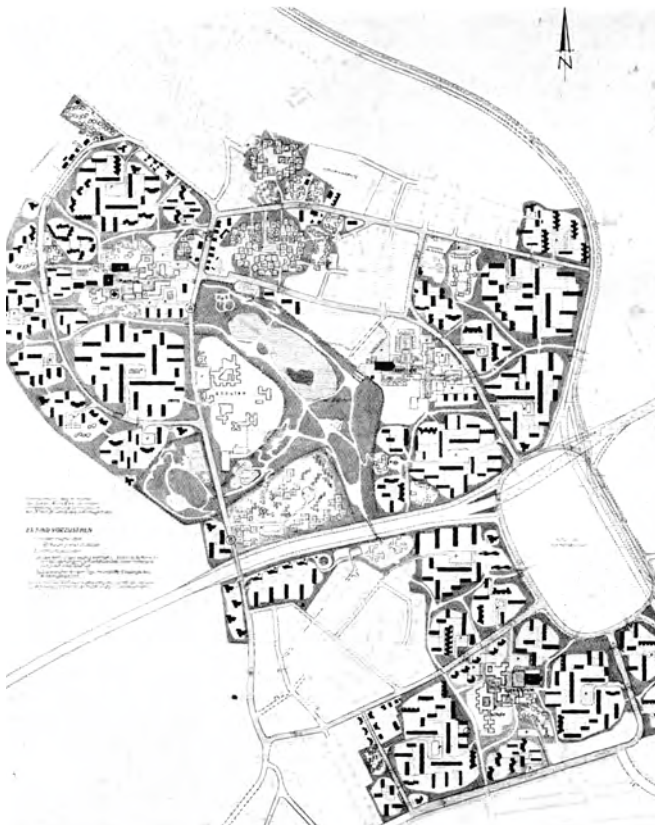


Abb. 3 Nordweststadt Wettbewerbsentwurf
Quelle: Einsiedel 1979, 287.

Die hier am Beispiel der Nordweststadt erzählte Geschichte ähnelt jenen anderer großer Siedlungen. Die Wohnstadt Limes in Schwalbach am Taunus ist zwar städtebaulich noch dem Zeilenbau verhaftet, aber in gleicher Weise mit einem Zentrum und sozialer Infrastruktur ausgestattet; beides ergänzt die Funktionen des alten Ortskerns und hat einen Einzugsbereich, der über die Siedlung hinausreicht. Auch Kranichstein in Darmstadt ist gut mit Infrastruktur ausgestattet und kann sogar eine Reihe von größeren Arbeitgebern aus dem tertiären Sektor vorweisen. Wie kommt es also dazu, dass Siedlungen außerhalb eng begrenzter Fachkreise allzu häufig pauschal als wenig differenzierte Schlafstädte beschrieben werden?

Zur (schon frühen) öffentlichen Wahrnehmung als reizarme Schlafstadt ohne Urbanität trägt sicher bei, dass die vielen Besucher*innen des Nordwestzentrums, die nicht in der Nordweststadt wohnen, dieses genauso wie die Einkaufszentren auf der grünen Wiese erleben, nämlich als einen Satelliten, den man mit dem Auto oder der U-Bahn erreicht und wieder verlässt, und nicht als Teil eines Quartiers. Die Nordweststadt als Wohnstandort mit Grünanlagen und einem großen Park nimmt der auswärtige Besucher gar nicht erst wahr, selbst wenn er auf dem Weg zum Zentrum mit dem Auto durch die Nordweststadt gefahren sein sollte – die Autostraßen liegen zum großen Teil zwischen Böschungen. Fußgänger halten sich hier kaum jemals auf, für sie gibt es ja das ausgezeichnete separate Wegenetz.

Ein anderer Grund liegt vermutlich in der Entstehungsgeschichte der Nordweststadt und anderer Großwohnsiedlungen. Zwar waren sie als eigenständige Gemeinwesen geplant worden, die Einrichtungen des täglichen Bedarfs wurden allerdings häufig erst fertiggestellt, nachdem die ersten Bewohner*innen schon lange dort lebten. In der Nordweststadt wurden schon seit 1962 Wohnungen bezogen, Nordwestzentrum und U-Bahn aber erst 1968

fertiggestellt. Auch in Kranichstein mussten die Bewohner*innen lange ohne Infrastruktur auskommen und konnten nur in einer sogenannten Baracke einkaufen (Hoschek 2021, 27). An das Straßenbahnnetz wurde Kranichstein sogar erst 2003 angeschlossen. Siedlungen wie Steilshoop in Hamburg und das Märkische Viertel in Berlin hingegen warten noch heute auf die seit Jahrzehnten geplanten Anschlüsse an den schienengebundenen ÖPNV. Beides – der vorläufige Mangel an Infrastruktur und die oft bis heute anhaltende schlechte ÖPNV-Anbindung der Siedlungen – verstärkte zunächst die Abhängigkeit vom Auto und zementierte die Wahrnehmung der Siedlungen als abgehängte, defizitäre Wohnorte.

Gleichzeitig entstand in den Siedlungen ein bürgerschaftliches Engagement, das diese Defizite adressierte. In Darmstadt-Kranichstein engagierten sich Bürgergruppen gegen die hohen Mieten und für den Bau des Zentrums, das zwar geplant war, dessen Umsetzung aber wegen diverser Uneinigkeiten zwischen Stadt, Investoren und Planern auf sich warten ließ. Der Streit um das Zentrum war denn auch Auslöser für die in Kranichstein erprobte Anwaltsplanung (Hoschek 2021, 25–34). Im Märkischen Viertel in Berlin engagierten sich Studierende der TU Berlin für die Bewohner*innen, die unter dem Mangel an sozialer Infrastruktur und ebenfalls hohen Mieten litten (Gribat 2021, 15–24). In der Nordweststadt war die Situation vergleichsweise gut, da mit dem Nordwestzentrum 1968 nicht nur ein umfassendes Angebot an Läden, Dienstleistungen und sozialer Infrastruktur vorhanden war, sondern die Siedlung auch an das U-Bahn-Netz angeschlossen wurde. Die Haltestelle liegt zwar am östlichen Rand der Nordweststadt und war zunächst noch weiter entfernt geplant gewesen. Walter Schwagenscheidt und Tassilo Sittmann setzten sich aber erfolgreich dafür ein, dass Nordwestzentrum und Haltestelle kombiniert werden. Im Vergleich zu anderen Großsiedlungen, wie beispielsweise Osterholz-Tenever in Bremen oder Gropiusstadt in Berlin, ist die Nordweststadt weitgehend unauffällig geblieben und hat keine

nachträglichen Interventionen im Rahmen der klassischen Städtebauförderungsprogramme erfahren. Anders hingegen das Zentrum, das immer wieder an neue Anforderungen angepasst und dabei weitgehend kommerzialisiert wurde.

Ein Zentrum nicht nur für die Nordweststadt

Das Nordwestzentrum sollte ausdrücklich nicht nur den täglichen Bedarf befriedigen, sondern auch ein *Stadterlebnis* bieten (Müller-Raemisch 1998, 138). Es musste also auch räumlich und visuell eine gewisse Dichte erzeugen, die zunächst nicht unbedingt kommerziell gemeint war und sich explizit auf Edgar Salins anfangs erwähntes Verständnis von Urbanität als Verantwortung der Bürger*innen für das Gemeinwesen und seine Gestaltung bezog (ebd.). Programmatisch wurde die Urbanität des Zentrums durch zahlreiche öffentliche Einrichtungen gestützt, darunter ein Bürgerhaus, eine Sozialstation, Kinderbetreuungseinrichtungen, Jugendclub und Seniorentagesstätte, eine Filiale der Stadtbücherei, ein Museum für Vor- und Frühgeschichte, eine Feuerwache, eine Polizeistation, eine Postfiliale, ein Ärztezentrum, Büros und Wohnungen sowie eine Hochschule, die ab 1971 Teil der Fachhochschule Frankfurt wurde. In der Wettbewerbsausschreibung hieß es: „Das städtebauliche Gefüge des Zentrums muss so beschaffen sein, daß es das jedem Städter eigene, wenn auch meist unbewußte, urbane Gefühl positiv anspricht“ (Kampffmeyer et al. 1968, 17).

Das Nordwestzentrum selbst liegt auf einer von Autostraßen umgebenen Verkehrsinsel und ist für Fußgänger*innen nur über Brücken mit der Umgebung verknüpft. Die *urbane Ebene* ist den Fußgänger*innen vorbehalten und liegt über mehreren Geschoßen mit Erschließung, Anlieferung, ÖPNV-Haltestellen und PKW-Stellplätzen, was stadträumlich zunächst überhaupt nicht urban wirkt – eher ähnelt es einem Einkaufszentrum auf der grünen Wiese, wie es mit dem Main-Taunus-Zentrum wenige Kilometer weiter kurz vorher zum ersten Mal in der Region Frankfurt Rhein-Main ent-



Abb. 4 Nordwestzentrum, Zustand 1969

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:NWZ_Hertie.JPG Dr. Ronald Kunze, CC BY 3.0
<https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/deed.de> (14.11.2023)



Abb. 5 Nordwestzentrum, Zustand 2019

Quelle: Maren Harnack

standen war. Für Fußgänger*innen ist das Nordwestzentrum primär von der Nordweststadt aus gut zu erreichen: Über einen Platz, der die Autostraße überspannt, gelangt man vorbei an Saalbau und Schwimmbad zu den Einkaufsstraßen und zwei tiefer liegenden Piazze, die tatsächlich mit Außengastronomie und Bepflanzung so etwas wie ein urbanes Erlebnis bieten. Kommerziell war das Nordwestzentrum nicht von Anfang an ein Erfolg; schon die erste Finanzierung gestaltete sich schwierig und wurde schließlich von der gewerkschaftseigenen Gewerbebauträger GmbH übernommen (Müller-Raemisch 1998, 142 f.). In den 1980er Jahren wurde es das erste Mal an einen privaten Investor verkauft, der die bis dahin offenen Einkaufsstraßen überdachen ließ und das Nordwestzentrum damit einer klassischen Mall noch ähnlicher machte. Gemeinsam mit einem professionellen Management führte dies zu einer neuen Belebung des Zentrums, zu der auch die inzwischen verbesserte Erreichbarkeit mit dem PKW beitrug (ebd., 144). Nach einem erneuten Verkauf Anfang der 1990er Jahre wurde der kommerzielle Teil des Nordwestzentrums mehrfach erweitert, so dass das weitere Bestehen dieses Teils der Nordweststadt nicht infrage steht. Allerdings hat sich der Nutzungsmix insgesamt reduziert: Die Feuerwache und die Polizeistation sind nach Zusammenlegungen mit anderen Wachen nicht mehr im Nordwestzentrum zu finden und auch die im Nordwestzentrum untergebrachten Teile der Fachhochschule zogen 1995 auf den Campus Nibelungenplatz im Frankfurter Nordend.

Der kommerzielle Erfolg des Nordwestzentrums hatte auch Auswirkungen auf die beiden kleinen Zentren, die es ursprünglich ergänzten. Das Nebenzentrum am Hammar skjöldring im Osten der Nordweststadt wurde 2005 abgerissen und durch seniorengerechte Wohnungen ersetzt, nachdem sich die Ladennutzungen in unmittelbarer Nähe zum Nordwestzentrum als nicht mehr haltbar erwiesen hatten. Ergänzt werden die Wohnungen zwar weiterhin von einem Kiosk und einigen kleinen Dienstleistern, aber der Cha-

rakter eines öffentlichen Raums ist deutlich abgemindert. Auch das „kleine Zentrum“ an der Thomas-Mann-Straße von 1964 leidet schon seit der Eröffnung des Nordwestzentrums unter der Konkurrenz. Heute bietet es kaum noch Angebote des täglichen Bedarfs, sondern ist zum Standort sozialer Infrastruktur geworden, auch eine Moscheegemeinde hat sich eingemietet. Fast immer ist der öffentliche Raum des kleinen Zentrums belebt, die Anwohner*innen stören sich aber am Lärm und fühlen sich besonders bei Dunkelheit unsicher (Dietermann 2019).

Zum Unsicherheitsgefühl trägt, zumindest bei einigen, auch die geänderte Zusammensetzung der Bewohnerschaft bei. Anfangs zogen vor allem junge Familien in die Nordweststadt, die zu den „breiten Schichten der Bevölkerung“ gehörten, die in den 1960er Jahren mit gefördertem Wohnraum versorgt wurden.⁵ Viele von ihnen hatten vorher noch in äußerst beengten Verhältnissen gelebt und waren dementsprechend glücklich, eine neue und gut nutzbare Wohnung bekommen zu haben. Unter den ersten Bewohner*innen herrschte ein gewisser Pioniergeist, man lebte in ähnlichen Verhältnissen und lernte sich über Kinder oder Kirche schnell kennen. Mit fortschreitendem Wohlstand und fortschreitender Motorisierung zogen viele der Mittelschichts-Familien nach einer gewissen Zeit im sozialen Wohnungsbau weiter in das ebenfalls staatlich geförderte Einfamilienhaus. Diejenigen, die blieben, sind heute alt⁶ und ihre Kinder leben oft anderswo, auch weil der Wohnungsbestand in der Nordweststadt mit seinen vielen Dreizimmerwohnungen den gewachsenen Ansprüchen heutiger Familien nicht mehr genügt.⁷ In den 1970er und 1980er Jahren verliefen mehrere weitere Prozesse parallel, die die Zusammensetzung der Bevölkerung in den Großsiedlungen wie der Nordweststadt nachhaltig veränderten: Seit 1965 hatten Gastarbeiter*innen das Recht, in Deutschland zu bleiben, auch ohne mit einer oder einem Deutschen verheiratet zu sein.⁸ 1973 kam es zum sogenannten Anwerbestopp für Gastarbeiter*innen und es entbrannte eine politische Auseinandersetzung um den

5 Siehe Fußnote 2

6 Die Einwohnerzahl der Nordweststadt hat sich von 1968 bis 2020 von ca. 22.600 auf ca. 17.300 Einwohner*innen reduziert, die Belegungsdichte von 2,6 auf 2,1 Personen pro Wohneinheit. Der Anteil von Senior*innen über 65 beträgt heute 20,1 % (Frankfurt 15,8 %) gegenüber 6,7 % 1968. 1968 hatten 46,8 % der Haushalte drei oder mehr Personen, 2020 waren nur noch 18 % der Nordweststädter*innen Paare mit Kindern und 6,5 % Alleinerziehende. Zwar gibt es in der Nordweststadt noch immer mehr Kinder und Jugendliche als im Frankfurter Durchschnitt (20,7 % gegenüber 16,9 %), aber ihr Anteil war 1968 mit 32,7 % deutlich höher als heute und auch als im damaligen Frankfurt mit 22,2 % (Hans Kampffmeyer et al. 1968, 105 ff.; Stadt Frankfurt am Main 2021; eigene Berechnungen).

7 Nur 15 % der Wohnungen haben mehr als drei Zimmer (Kampffmeyer et al. 1968, 17).

8 Bundesanzeiger vom 08.05.1965, 353 ff., Ausländergesetz. §8 regelt die Aufenthaltsberechtigung, die Ausländer*innen bekommen, die sich rechtmäßig mehr als fünf Jahre im Land aufgehalten haben.

9 Bundesanzeiger vom 30.11.1983, Gesetz zur Förderung der Rückkehrbereitschaft bei Ausländern (RückHG), 1377 ff.

10 Das deutsche Fördermodell sieht vor, dass Sozialwohnungen für einen bestimmten Zeitraum sozial gebunden bleiben und dann auf den freien Wohnungsmarkt wechseln („aus der Bindung fallen“). Das führt dazu, dass sich die Gesamtzahl von Sozialwohnungen auch dann reduziert, wenn neue gebaut werden, und zwar immer dann, wenn dies weniger Sozialwohnungen sind als vor der Zeit einer Bindungsperiode fertiggestellt wurden.

Familiennachzug, die damit endete, dass einerseits versucht wurde, Gastarbeiter*innen mit finanziellen Anreizen zur Rückkehr zu bewegen,⁹ andererseits der Familiennachzug möglich wurde. Die in Großsiedlungen frei werdenden Wohnungen wurden dann vornehmlich von diesen neu nach Deutschland gekommenen Gastarbeiterfamilien bezogen. Gleichzeitig gingen die Fertigstellungszahlen im sozialen Wohnungsbau zurück, was zu einer insgesamt fallenden Zahl von geförderten Sozialwohnungen führte.¹⁰ Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs wiederholten sich ähnliche Prozesse mit Spätaussiedlern. Im Laufe der 1970er und 1980er Jahre wurde die Bewohnerschaft von Großsiedlungen also einerseits heterogener, vornehmlich internationaler, andererseits homogener, weil eine größer werdende Gruppe von finanziell bedürftigen Personen um eine kleiner werdende Zahl von geförderten Wohnungen konkurrieren musste und sich in den Großsiedlungen mit einem hohen Anteil gebundener Wohnungen hilfsbedürftige Personen konzentrierten, die ihren Lebensunterhalt zumindest teilweise mit Transferleistungen bestreiten mussten. Diese Veränderungsprozesse spiegeln sich in der Demografie wider: Die Nordweststadt hat einen überdurchschnittlich hohen Anteil sowohl an Kindern und Jugendlichen als auch an Senior*innen, die häufig schon sehr lange in der Siedlung leben (Stadt Frankfurt am Main 2021, 10).

Der Befund zur Mischung in Großwohnsiedlungen ist also nicht so eindeutig, wie man erwarten könnte: Einerseits gibt es in Großsiedlungen oft ein überdurchschnittlich gutes Angebot an kommerzieller und sozialer Infrastruktur, andererseits hat sich dieses im Laufe der Zeit verändert. In der Nordweststadt beispielsweise hat sie sich auf das Nordwestzentrum und hier auf die kommerzielle Nutzung konzentriert. Die Mischung ist also weniger kleinteilig geworden. Allerdings haben in älteren Stadtteilzentren, Kleinstädten oder auch in Dorfkernen ganz ähnliche Prozesse stattgefunden, wie sie oben für die Nordweststadt beschreiben wurden: Einkaufsgewohnheiten haben sich verändert, der Einzelhandel hat sich

verdichtet und liegt autofreundlich außerhalb der Siedlungen, wo große ebenerdige Parkplätze errichtet werden können. Gleichzeitig ist die Bewohnerschaft der Großwohnsiedlungen in vieler Hinsicht diverser als zum Beispiel in den klassisch suburbanen Einfamilienhausgebieten, wo sich relativ wohlhabende Gruppen konzentrieren, aber auch stärker von Transferleistungen abhängig als im städtischen Durchschnitt.

Ein gescheitertes Modell?

Die beiden beschriebenen Entwicklungen – die relative Konzentration wirtschaftlich benachteiligter Menschen und der Strukturwandel im Einzelhandel – in Großwohnsiedlungen wurden lange als ein Scheitern verstanden, als Aufforderung, sie zu revitalisieren, zu urbanisieren und ihre Bewohner*innen zu aktivieren.¹¹ Angesichts der bei genauerem Hinsehen erkennbaren Mischung und Diversität eine erstaunliche Diagnose, zumal man eher selten hört, dass sozial homogene Einfamilienhausgebiete revitalisiert werden müssten, dass hier eine größere Vielfalt an Bewohner*innen nötig sei, beispielsweise von Menschen, die Sozialleistungen beziehen, oder ein wenig Kneipenlärm belebend wirken könnte (im Gegensatz zu Menschen, die im öffentlichen Raum mitgebrachten Alkohol konsumieren und selbstverständlich ein Problem sind). Hier kommen offenbar Normalitätsvorstellungen in den hegemonialen Diskursen um Stadtplanung, Städtebau, Wohnen und soziales Umfeld zum Ausdruck, die von Architekt*innen, Politiker*innen, der allgemeinen Öffentlichkeit und zumindest zum Teil auch von Stadtplaner*innen an die Siedlungen herangetragen werden. *Normal* ist jenseits spezialisierter fachlicher Diskurse um Stadtplanung und Lebensmodelle aktuell immer noch das Leben im Einfamilienhaus, sei es freistehend oder als Reihnhaus, und seit den 1970er Jahren auch im gründerzeitlichen Quartier, bevorzugt in der sanierten Altbauwohnung. Dabei verhalten sich beide Wohnformen durchaus antagonistisch zueinander, wie die 2021 aufgeflamnte Debatte um die Neuausweisung von Einfamilienhausgebieten –

¹¹ Im „Leitfaden zur Ausgestaltung der Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt““ in der Fassung von 2000 heißt es beispielsweise: „Viele Quartiere sind als ‚Schlafstädte‘ konzipiert. [...] Die Architektur ist häufig einfallslos, bei der gegebenen Höhe und Dichte der Bebauung vermisst man besonders die individuelle Ausprägung der Erdgeschosszonen, Eingangs bereiche und Vorgärten. Die Qualität der öffentlichen Bauten und des öffentlichen Raums ist vernachlässigt worden. Austauschbare, erlebnisarme Wohnsituationen machen es den Bewohnern schwer, sich mit ihrem Quartier zu identifizieren.“

beziehungsweise deren angekündigtes Ende – in Hamburg Nord zuletzt eindrücklich vor Augen führte (vgl. Neubacher 2021; Fabricius 2021; Hofreiter 2021). Das Einfamilienhaus als ideale Wohnform hat für viele offenbar einen so hohen Stellenwert, dass schon das Einfrieren auf dem Status quo als Bedrohung wahrgenommen wird, ganz abgesehen von der Forderung, die Kosten für Verkehr, Infrastruktur und Umweltinanspruchnahme, die bisher von der Allgemeinheit getragen werden, zu internalisieren. Viele lehnen dichtes, städtisches Wohnen mit dem Hinweis auf Kosten, Kriminalität, Anonymität oder mangelnde Lebensqualität ab, aber auch mit dem Hinweis auf die städtischen Großwohnsiedlungen. Auf der anderen Seite gibt es auch einen urbanen Lebensstil, der Urbanität nicht im Sinne Salins versteht, sondern durchaus ästhetisch geprägte Vorstellungen von Vielfalt, Mischung, Dichte, aber auch Fassaden- und Freiraumgestaltung mitbringt, die sich nur ausschnittsweise mit den realen Erscheinungsformen städtischen Lebens in Einklang bringen lassen – etwa feiernden Jugendlichen, Lieferverkehr oder lärmzeugenden Handwerksbetrieben in eng bebauten Hinterhöfen. Es ist also auch möglich, das suburbane Leben mit Blick auf mangelhafte Infrastruktur, Abhängigkeit vom Auto oder in manchen Regionen auch aus Sorge vor rechts-extremen Umtrieben abzulehnen, ohne einer ernstzunehmenden funktionalen und sozialen Mischung offen gegenüberzustehen. In der Realität nehmen ohnehin auch die Bewohner*innen innerstädtischer Quartiere im Alltag lange Wege auf sich, um zur Arbeit zu kommen, einzukaufen oder ihre Freizeit zu gestalten – weil die Wohnortwahl auch hier nicht rein sachlich-praktischen Abwägungen folgt.¹² Trotz dieser Widersprüche ist das Bild des gemischten Quartiers aus der Gründerzeit sehr wirkmächtig und prägt die Vorstellung von der idealen Stadt der kurzen Wege, in der Menschen aller sozialen Schichten sich begegnen.

¹² Siehe hierzu beispielsweise Andreas Reckwitz' Ausführungen zur kulturorientierten Stadt (Reckwitz 2012).

In diesem Spannungsfeld leidet der Stadttypus der Siedlung darunter, dass er sowohl als das negative Gegenbild des Lebensent-

wurfs im Einfamilienhaus als auch im innerstädtischen Quartier erhalten muss. Sei es als Heiner Müllers „Fickzellen mit Fernheizung“, die Alexander Neubacher (2021) auf Spiegel-Online zitiert, wo er das Einfamilienhaus verteidigt, sei es in Mitscherlichs Unwirtlichkeit unserer Städte (1965), wo er gegen den modernen Siedlungsbau und dessen Mangel an Urbanität zu Felde zieht – immer wird der moderne Siedlungsbau als mangelbehaftet, als anonym, anregungsarm und eintönig kritisiert. Dabei, so hat dieser Text hoffentlich gezeigt, stehen sowohl homogene, suburbane als auch bedingt durchmischte Quartiere hoch im Kurs – wenn sie denn gerade nicht als Großwohnsiedlung daherkommen. Die Großwohnsiedlungen verbinden nicht nur Mischung und einheitliche Konzeption, sozioökonomische Vielfalt und suburbanen Standort, sie tragen diese widersprüchlichen Eigenschaften programmatisch und für jedermann gut sichtbar nach außen.

Zum Schluss möchte ich ein kleines Gedankenexperiment wagen: Wenn es möglich wäre, Großwohnsiedlungen ohne ihre Geschichte zu betrachten, ohne Vorwissen und ohne die vielen Bilder, die immer schon in unseren Köpfen sind, wären sie dann nicht eine ziemlich gute Mischung aus dicht, aber grün, gemischt, aber ruhig, gut erreichbar, aber fußgängerorientiert? Gerade mit Blick auf die aktuellen Herausforderungen haben Großwohnsiedlungen den Vorteil, dass sie ein relativ ressourcenschonendes Leben ermöglichen, sei es durch effiziente Grundrisse, die gutes Wohnen auf kleiner Fläche ermöglichen, sei es durch gute Durchlüftung zur Vermeidung von Hitzeinseln, sei es durch Nutzung der Freiflächen für Regenwasserversickerung und urbane Landwirtschaft. Zwar mag sie der Anspruch, mit dem Großwohnsiedlungen in den 1960er und 1970er Jahren gebaut wurden, als unzeitgemäß erscheinen lassen, aber gerade der Fokus auf das gute Wohnen für breite Schichten der Bevölkerung sorgt dafür, dass sie heute noch vielen Menschen ein stadtnahes Wohnen ermöglichen, denen die dicht bebauten Innenstadtquartiere nicht zusagen und für die der

Umzug ins ländliche Eigenheim nicht infrage kommt – oder die sich weder das eine noch das andere leisten können. Standortentscheidungen sind immer ein Kompromiss zwischen Lage, Fläche und Kosten – Großwohnsiedlungen sind eine spezifische Option unter anderen, die das verfügbare Angebot erweitern – nicht mehr und nicht weniger.

QUELLEN

- Ausländergesetz, Bundesanzeiger vom 08.05.1965. www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=//*%5B@attr_id=%27bgbl165s0353.pdf%27%5D (13.05.2021)
- Brundert, Willi (1968). Vorwort. In: Hans Kampffmeyer et al.: Die Nordweststadt in Frankfurt am Main. Wege zur neuen Stadt 6, 5. Frankfurt a. M.: Europäische Verlagsanstalt.
- Brunner, Matthias; Harnack, Maren; Heger, Natalie et al. (2021). Transformative Partizipation. Berlin: Jovis. <https://doi.org/10.1515/9783868599756>
- Deutscher Bundestag (Hrsg.) (1994). Großsiedlungsbericht 1994, Drucksache 12/8406
- Dietermann, Judith (2019). Kleines Zentrum, große Probleme. Frankfurter Neue Presse 21.10.2019. www.fnp.de/frankfurt/kleines-zentrum-grosse-probleme-13128655.html (13.05.2021)
- Einsiedel, Sandro (1979). Idee, Anspruch und Wirklichkeit – die Nordweststadt in Frankfurt/Main. Stadtbauwelt 63, 28. September 1979, 285–293.
- Fabricius, Michael (2021). Beliebt, aber bald verboten? Das Ende des Einfamilienhauses. Welt online 26.01.2021. www.welt.de/finanzen/immobilien/plus225010571/Einfamilienhaeuser-Beliebt-aber-bald-in-Deutschland-verboten.html (07.06.2021)
- Gemeinschaftsinitiative Soziale Stadt (2005). Leitfaden zur Ausgestaltung der Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“. <https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/media/leitfaden-sozialestadtbund.pdf> (07.06.2021)
- Gesetz zur Förderung der Rückkehrbereitschaft bei Ausländern (RückHG), Bundesanzeiger vom 28.11.1983, 1377 ff. [bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl183s1377.pdf%27%5D](http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl183s1377.pdf%27%5D) (13.05.2021)
- Gribat, Nina (2021). Partizipationsforderungen und -ansätze im Kontext der Kritik am westdeutschen Großwohnsiedlungsbau in den 1960er- und 1970er-Jahren. Der Fall des Märkischen Viertels, Berlin. In: Matthias Brunner, Maren Harnack, Natalie Heger et al. Transformative Partizipation. Berlin: Jovis. <https://doi.org/10.1515/9783868599756>
- Hoschek, Swenja (2021). Zielkonflikte bei Partizipationsverfahren. Das Beispiel der Anwaltsplanung in Darmstadt-Kranichstein. In: Matthias Brunner, Maren Harnack, Natalie Heger, Hans-Jürgen Schmitz. Partizipative Transformation. Berlin: Jovis.
- Kampffmeyer Hans et al. (1968). Die Nordweststadt in Frankfurt am Main. Wege zur neuen Stadt 6, Frankfurt a. M.: Europäische Verlagsanstalt.

- Mitscherlich, Alexander (1965). *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Müller-Raemisch, Hans-Reiner (1998). *Frankfurt am Main. Stadtentwicklung und Planungsgeschichte seit 1945*. Frankfurt a.M.: Campus.
- Neubacher, Alexander (2021). Traumhaus ade. Spiegel online. (06.02.2021) www.spiegel.de/politik/deutschland/hamburg-gruene-verbieten-einfamilienhaeuser-traumhaus-ade-kolumne-a-00000000-0002-0001-0000-000175196783?fbclid=IwAR38HB7UklUg1fl-VasEpcgh_pktg1N28c9GPPHrV_0eWx9KPpvcN0YQ0EY (07.06.2021)
- Reckwitz, Andreas (2012). *Die Erfindung der Kreativität*. Berlin: Suhrkamp.
- Salin, Edgar (1960). Urbanität. In: *Erneuerung unserer Städte*. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1.–3. Juni 1960, Neue Schriften des Deutschen Städtetages 6. Stuttgart, Köln: Kohlhammer, 9–34.
- Schwagenscheidt, Walter (1964). *Die Nordweststadt. Idee und Gestaltung*. Stuttgart: Karl Krämer.
- Schwagenscheidt, Walter (1949). *Die Raumstadt*. Heidelberg: Lambert Schneider; Reprint (2013). Verlag der Bauhaus-Universität Weimar.
- Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.) (2021). *Frankfurter Statistische Berichte 2021*, 10. frankfurt.de/service-und-rathaus/zahlen-daten-fakten (28.11.2021)
- Zimmermann, Konstantin (2021). Kritik an Äußerungen von Anton Hofreiter zu Einfamilienhäusern. Zeit online (13.02.2021). www.zeit.de/politik/deutschland/2021-02/wohnungsnot-anton-hofreiter-neubau-einfamilienhaeuser-kritik-cdu (07.06.2021)
- Ohne Autorenangabe (1959). *Der dritte wurde erster*. Frankfurter Rundschau vom 17.7.1959.