
Frankfurt braucht einen „Nachhaltigkeitsrat“

Perspektive: ohne Governance keine Nachhaltigkeit

Dr. Michael Kassner – Leiter der Siemens AG, Region Mitte,
Frankfurt am Main



Die Siemens AG, Technologiekonzern und mittlerweile auch das weltweit größte Unternehmen in der Umwelttechnologie, ist darauf fokussiert, Antworten auf die Megatrends der Welt zu geben. Diese sind der Klimawandel, die Urbanisierung, der demografische Wandel und die Globalisierung. Die Siemens AG hat aus diesem Grund die vier Geschäftssektoren Industry, Energy, Health-Care und seit neuestem Infrastructure & Cities etabliert.

Die Siemens-Region Mitte hat ihre Zentrale in Frankfurt. In der Region arbeiten rund 10.000 Mitarbeiter für Siemens, davon circa 5.500 in und um Frankfurt.

Europa im Kleinen

Die Wettbewerbsfähigkeit und Internationalität von Frankfurt sind beste Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt. Frankfurt ist in globale Netzwerke eingebunden und kann sich damit auch an internationalen Städten wie zum Beispiel London messen. Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet sind jedoch auch so etwas wie „Europa im Kleinen“, mit vielen Städten und einer Metropole im Mittelpunkt. Deshalb hat Frankfurt hier in einer aktiven Treiberrolle die einmalige Chance, unsere Metropolregion in allen vier Aspekten der Nachhaltigkeit, nämlich Wettbewerbsfähigkeit, Umwelt, Lebensqualität und Nachhaltigkeitsmanagement, zu der führenden Modellmetropole in Europa zu entwickeln.

Die Wettbewerbsfähigkeit Frankfurts braucht eine neue, umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur und eine nachhaltige Energiestrategie. Das Logistik- und Verkehrskonzept sind heute schon wertvolle Standortfaktoren, die jedoch umweltfreundlich und gleichzeitig kontinuierlich effizienter gestaltet werden müssen.

Elektromobilität könnte die Wettbewerbsfähigkeit Frankfurts nachhaltig steigern, die Mobilität der Bürger und die Kapazitäten der Logistik um 20 bis 30 Prozent erhöhen. Gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) und den Energieversorgern könnte die Mobilitätskette von Haustür zu Haustür geschlossen werden. Neue, intermodale und umweltfreundliche Logistik- und Verkehrsstrategien sowie effiziente und intelligente Energiekonzepte in regionaler Erzeugung, Übertragung, Verteilung und Nutzung stärken die Wirtschaftskraft der Unternehmen. Wissenschaft und Innovation nachhaltiger Technologien gehören dazu.

Die Lebensqualität in Frankfurt ist an die Stadtteilentwicklung gebunden. Hier spielen nicht mehr nur einzelne Häuser, sondern ganze Stadtteil-Ensembles die entscheidende Rolle. Die richtige Mischung aus dezentraler Energieerzeugung, intelligenten Verkehrskonzepten, öffentlicher Sicherheit und Nahverkehr sowie umweltfreundlichen Gebäudelösungen bringen Stadtteile auf den Nachhaltigkeitspfad.

Die richtigen Hebel ansetzen

Die sogenannte „London-Studie 2025“, die Siemens gemeinsam mit McKinsey durchgeführt hat, kommt zu aufschlussreichen Aussagen zu allen Feldern der Nachhaltigkeit. So reduziert die Gebäude-Außenhaut-Isolierung zwar ganz wesentlich den CO₂-Ausstoß. Wenn Sie jedoch die Gebäude technologisch verändern, können Sie im Vergleich zur Dämmung pro eingesetzten Euro viermal mehr CO₂ einsparen.

Ähnliche Faktoren ergeben sich beim Verkehr oder der Energie. Daraus ergibt sich in Bezug auf die Nachhaltigkeit die wesentliche Erkenntnis für Stadtkämmerer: Technische Modernisierung leistet den entscheidenden Beitrag für nachhaltige Stadtentwicklung. Zumal ein Großteil dieser Lösungen sich sogar noch auf Dauer selbst finanzieren.

Neben den technischen Aspekten dürfen wir dabei jedoch das Nutzerverhalten und die Akzeptanzfragen nicht vernachlässigen. Wem nutzen S-Bahn-Strecken, wenn alle weiterhin mit dem Auto fahren? Aber es wird hier eine Trendwende geben. Heute ist das Auto noch vielfach ein Statussymbol, in der Zukunft wird es vermehrt die „Mobilitäts-Flatrate“, die „Lizenz zu reisen“ sein. Ein Bewohner der Rhein-Main-Region wird künftig stolz darauf sein, zum Flatrate-Preis mit nur einer Fahrkarte grenzenlos mobil und intermodal beweglich zu sein. Frankfurt sollte diese Trendwende fördern. Intermodale Carsharing-Modelle, Elektromobilität und öffentlicher Nahverkehr könnten einen Übergang zwischen dem Individualverkehr mit dem Auto und neuen Mobilitätsangeboten schaffen. So könnten sich Technik und Lebensstil gleichzeitig verändern.

Umwelteffizienz und Mobilität haben Vorrang

„Planen und Bauen im verdichteten Stadtraum“, „Mobilitätskultur“, „Klima & Freiflächen“ und „Wirtschaft & Konsum“ sind als Themenknoten für die Frankfurter Bewerbung zum Green Capital Award passend gewählt. Der Kampf gegen den Klimawandel wird sich in den Städten entscheiden.

Das Thema der nachhaltigen Umwelt hat deshalb oberste Priorität, direkt gefolgt von der Mobilitätsinfrastruktur, die für die Wirtschaft und das Wachstum Frankfurts enorm wichtig ist. Die Potenziale im Zusammenspiel von Industrie und Stadtentwicklung sind bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Ökonomie und Ökologie, Industrie- und Umweltfreundlichkeit sind im städtischen Bereich keine Widersprüche mehr, wie die Entwicklung des Siemens-Konzerns beim Städte- und Umweltgeschäft eindrucksvoll verdeutlicht.

Es reicht heutzutage nicht mehr, vereinzelt „Leuchtturmprojekte“ zu etablieren. Maßnahmen müssen vorbildhaften Gesamtprojektcharakter haben und sich daran orientieren, wie stark und effizient ihre Hebelwirkungen sind. In welchem Verhältnis stehen die eingesetzten Ressourcen und das Budget zu ihrer Wirkung? Diese Frage ist von entscheidender Bedeutung.

Die nachhaltige Stadtentwicklung hat immer eine mehrdimensionale Perspektive. Hierzu zählen dauerhafte Wettbewerbsfähigkeit der Region, Umwelt, Lebensqualität und effektive Governance als Leitprinzipien. Herausforderung ist die konsequente Übersetzung dieser Eckpunkte in wirtschaftliche, machbare und passende Lösungsansätze unter Berücksichtigung der existierenden Technologien. Wie in einem Unternehmen braucht auch eine Stadt ein systematisches Steuerungssystem, das über Wahlperioden und die Disziplinen hinweg Nachhaltigkeit in einer Kommune organisiert. Ohne eine klar formulierte Vision, eine Strategie und einen Umsetzungsplan mit messbaren Indikatoren kann ein solcher Prozess kaum gelingen. Ohne definierte Umsetzungsprojekte und kontinuierliche Erfolgskontrolle bleibt Nachhaltigkeit nur vage. Es müssen eben nicht nur beispielhafte Ergebnisse und Imageprojekte realisiert werden, sondern Projekte und Ergebnisse im absolut messbaren Sinne.

Spitzenreiter bei erneuerbaren Energien

Im Rahmen der von Siemens in Auftrag gegebenen und vom renommierten Londoner Forschungsinstitut Economist Intelligence Unit (EIU) durchgeführten „Green City Index“-Studien wurden mittlerweile weltweit über 100 Städte in acht Umweltkategorien analysiert. In der deutschen Teilstudie wurden zwölf deutsche Städte betrachtet; zehn von ihnen erreichten dabei mit „überdurchschnittlich gut“ die zweithöchste von fünf Bewertungsstufen, darunter auch Frankfurt.

Bei Gebäuden, Verkehr, Wasser sowie Abfall und Landnutzung schneidet Frankfurt im europäischen Vergleich „über Durchschnitt“ ab. In den Kategorien CO₂, Energie, Luftqualität und Umweltmanagement liegt die Stadt „im Durchschnitt“. Besonders bemerkenswert ist in der Mainmetropole die starke Nutzung alternativer Verkehrsmittel, in keiner anderen Stadt Deutschlands verzichten mehr Einwohner (64 Prozent) für ihren Arbeitsweg auf das Auto. Auch bei der Nutzung erneuerbarer Energien ist die größte Stadt Hessens Spitzenreiter in Deutschland. Allerdings liegen die CO₂-Emissionen noch deutlich über dem europäischen Durchschnitt.

Anders als in Südamerika oder Asien liegen die deutschen Städte eng bei einander. Die Deutschland-Studie zeigt Stärken, aber auch eine ganze Reihe von Verbesserungspotenzialen auf, um von einem heute guten auf ein bestes Nachhaltigkeitsniveau zu kommen. Sie wird deshalb von den Städten als eine Quelle zur weiteren Konkretisierung ihrer jeweiligen Nachhaltigkeitsstrategien genutzt.

Nachhaltigkeitsentscheidungen sind komplex

Politische Entscheidungen und Rahmenbedingungen mit den richtigen Prioritäten zu treffen, ist bei der Vielzahl der Einflussfaktoren und Interessenlagen eine komplexe Angelegenheit. Helfen können dabei Wirksamkeitsanalysen, wie zum Beispiel bei der London-Studie praktiziert. Oder auch so genannte „City Cockpits“, die Singapur nutzt, um den aktuellen Stand aller Nachhaltigkeitsparameter darzustellen. Denkbar wären auch moderne City-Simulationsmodelle, um Frankfurts Entscheidungsfindungen zu unterstützen und zu objektivieren. Solche Lösungen, die über die 3-D-Städte-Darstellungen hinausgehen und unterschiedliche stadtplanerische Szenarien durchspielen, wären geeignete Entscheidungshilfen. Warum sollte dabei nicht auch die im Frankfurter Raum so stark ausgeprägte Softwarekompetenz im „Simulation Technology“ genutzt werden? Mit solchen und weiteren modernen Methoden könnten beispielsweise Fragen der Mobilitätsstrategie auch ganzheitlich auf Machbarkeit und Sinnhaftigkeit durchgespielt werden.

Eine Stellschraube zur Mobilitätslenkung könnte beispielsweise die Einführung einer City-Maut sein. Anstatt sich aber auf weitgehend emotionale Einschätzungen zu verlassen, könnte eine solche Simulation für verschiedene Szenarien verschiedene Parameter durchrechnen. Wie werden sich Verkehr, Lebensqualität, Logistikfluss, CO₂-Ausstoß weiterhin entwickeln?

London zumindest zeigt, dass sich durch die bestimmte Art der Einführung einer „Congestion Rate“ in Verbindung mit klaren Richtlinien und Technologien zu einer effizienten Verkehrssteuerung mit großer Wirkung richtungsweisende Erfolge erzielen lassen. Wir haben dort 21 Prozent weniger Autos im Stadtzentrum und 60.000 (von insgesamt circa 375.000) weniger Autofahrten in die und aus der Stadtmitte. 50 bis 60 Prozent kompensiert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Der Gebrauch von „Fahrrad und Füßen“ ist außerdem um 15 bis 25 Prozent gestiegen. Der Erfolg: Die Stadt stößt 16 Prozent weniger CO₂ aus und konnte die Belastung mit Stickoxiden um 13 Prozent senken.

Ein weiteres Beispiel, das man durchspielen könnte, ist im innerstädtischen Umfeld die heutige Belastung durch Lkw- und Wirtschaftsfahrzeuge. Was neudeutsch „Supply-Chain-Management“ heißt, nimmt in London das „City Consolidation Center“ in die Hand. Durch den veränderten Transport vom Logistik-Zentrum zum Kunden wurde innerhalb von 18 Monaten der CO₂-Ausstoß um 75 Prozent verringert.

Nachhaltigkeit braucht Interdisziplinarität

Für die Bedeutung einer ausgeprägten ressortübergreifenden Kooperation im Feld der Nachhaltigkeit ist Elektromobilität ein typisches Beispiel. Damit beschäftigen sich üblicherweise das Umweltressort und das Verkehrsdezernat, die Energieberatung und das Parkplatzmanagement, die Wissenschaften und die Energieversorger. Ein Großteil solcher Nachhaltigkeitsthemen braucht eine interdisziplinäre Strategie. Und dabei steht „Governance“ ganz oben. „Leuchtturmprojekte“ müssen in einen Masterplan eingebettet sein. Hier könnte die Stadt durchaus auch von den Erfahrungen eines Konzerns wie Siemens lernen, der sein Geschäft auf mehrere Bereiche schultert. Das Unternehmen hat ein eigenes konzerninternes und divisionsübergreifendes Nachhaltigkeitsprogramm (2006 bis 2011) aufgelegt, das systematisch implementiert wird. Ein Vorstandsmitglied verantwortet „Sustainability“ und das „Sustainability Office“ steuert die Aktivitäten. Entscheidend für den Erfolg wird sein, inwieweit es gelingt, einen ganzheitlichen, schlanken Ansatz mit effektiven Einzelmaßnahmen zu verbinden. Wir bei Siemens haben dafür klare, transparente und messbare Steuerungsgrößen und Ziele mit einem effektiven Programmmanagement verknüpft.

Frankfurt braucht eine Nachhaltigkeitsorganisation, die für die kommenden Jahre und Jahrzehnte einen Masterplan mit anspruchsvollen Zielwerten formuliert und den Fortschritt der Umsetzung kontinuierlich an objektiven Kriterien misst. Ein „Nachhaltigkeitsrat“ sollte aus Vertretern der Politik und Technologie, der Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft bestehen.

Eine wichtige symbolische Außenwirkung bei der Partizipation der Öffentlichkeit könnte beispielsweise so ausschauen: Auf dem Römerberg könnte ein Nachhaltigkeitsmonitor stehen, der stets aktuell die Key-Performance-Indikatoren der Stadtentwicklung für alle sichtbar macht. Auf diese Weise könnte eine nachhaltige Planung und Umsetzung für alle Bürger nachvollziehbar sein. Nehmen Sie die Veränderung der Mobilitätskultur: Wir müssen erreichen, dass die Frankfurter Bürger stolz auf ihre Mobilität sind. Aber kann das auch mit einer einfachen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Kilometern auf innerstädtischen Straßen gelingen? Es gibt eine ganze Reihe von Städten, in denen ich langsam durch die Stadt fahre und dennoch schnell vorankomme. Diese Vorteile müssen wir sichtbar machen.

Urbane Aufenthaltsqualität

Städte sind der Schlüssel zu Klimafragen, die Metropolregionen bestimmen unsere Zukunft in Deutschland und Europa. Daher muss der Dialog zwischen den Städten,

mit der Wirtschaft und mit der Bevölkerung verstärkt werden. Dies wird die urbane Aufenthaltsqualität sowohl für Bewohner als auch für Pendler und Touristen entscheidend voranbringen. Für die Mobilitätskultur in Frankfurt könnte dies bedeuten: Wir haben weniger Umweltbelastung durch Verkehr, eine größere Sicherheit, einen besseren Verkehrsdurchfluss für Menschen und Güter und letztlich mehr Wettbewerbsfähigkeit für die moderne Industrie sowie Attraktivität für Fachkräfte aus Deutschland und der Welt, uns beim Ausbau von Lebensqualität und Wohlstand in unserer Stadt zu helfen.

Dr. Michael Kassner

leitet von der Frankfurter Zentrale aus die Siemens AG Region Mitte. In Frankfurt und Hessen hat Kassner eine Reihe von ehrenamtlichen Aufgaben, unter anderem als einer der beiden Vertreter der hessischen Wirtschaft im Beirat der Landes-Offensive zur Entwicklung Wissenschaftlich-ökonomischer Exzellenz (LOEWE) des Landes Hessen, als Mitglied im Elektromobilitätsbeirat der hessischen Landesregierung, im Präsidium der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU) und Sprecher der Wirtschaft im Programm SchuleWirtschaft oder der Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain.