
Frankfurt – 21 Köpfe für das 21. Jahrhundert

In welcher Stadt wollen wir leben?

Green Capital Award –
Nachhaltigkeitsforum Frankfurt am Main



In welcher Stadt wollen wir leben?

Das Frankfurter Nachhaltigkeitsforum – „21 Köpfe für das 21. Jahrhundert“

Frankfurt, weltweit bedeutender Messe- und Handelsplatz mit beachtlicher Wirtschaftskraft! Die zentrale Lage der Stadt macht sie zu einem (inter)nationalen Verkehrsknotenpunkt! Frankfurt wächst auf einer begrenzten Fläche und ist eine „grüne“ Stadt am Fluss! – Wie wollen ihre Bürger hier zukünftig arbeiten und leben? Oberbürgermeisterin Dr. Petra Roth und 20 Frankfurter Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Wirtschaft, relevanten Institutionen, Verbänden und der Stadtpolitik formulieren dazu ihre Ziele und Prioritäten.

Wie kann in Frankfurt ein Ausgleich zwischen ökonomischen, ökologischen, sozialen und kulturellen Bedürfnissen gelingen?

Frankfurt ein Gesicht geben

Nachhaltige Stadtentwicklung ist eine Zukunftsaufgabe für alle wichtigen Metropolen und Regionen der Welt. Nur: Was heißt das eigentlich für Frankfurt am Main? Wie können wir heute Frankfurt als eine prosperierende, umwelt- und sozialverträgliche Stadt gestalten? Wie können die Stadtbewohner ihre wirtschaftlichen und sozialen, die ökologischen und kulturellen Bedürfnisse in eine zukunftsfähige Balance bringen?

21 Frankfurter Persönlichkeiten formulieren dazu ihre Ziele und konzeptionellen Vorstellungen. Ihre Statements ergänzen auch das Bewerbungsdossier Frankfurts für den „Green Capital Award“.

„21 Köpfe für das 21. Jahrhundert“ – streitbare Positionen des Frankfurter Nachhaltigkeitsforums für eine öffentliche und aufmerksamkeitsstarke Debatte: In welchem Frankfurt wollen wir leben?

Inhaltsverzeichnis

Dr. Petra Roth – Oberbürgermeisterin, Frankfurt am Main <i>Nachhaltigkeit in der Green City</i>	7
Dr. Manuela Rottmann – Stadträtin und Dezernentin für Umwelt, Gesundheit und Personal, Frankfurt am Main <i>Die Stadt braucht ein neues Bewusstsein</i> Perspektive: Bürgergesellschaft beteiligen	12
Edwin Schwarz – Stadtrat und Dezernent für Planen, Bauen, Wohnen und Grundbesitz, Frankfurt am Main <i>Eine neue Balance finden</i> Perspektive: informelle Kooperation	17
Markus Frank – Stadtrat und Dezernent für Wirtschaft, Sport, Sicherheit und Feuerwehr, Frankfurt am Main <i>Vorteilspartnerschaften knüpfen</i> Perspektive: Effizienz als Schlüsselthema	21
Stefan Majer – Stadtrat und Dezernent für Verkehr, Frankfurt am Main <i>Straßen zum Leben</i> Perspektive: „harte“ & „weiche“ Maßnahmen verbinden	26
<hr/>	
Christoph Potting, script corporate + public communication GmbH, Frankfurt am Main <i>Das Nachhaltigkeitsforum</i> Entstehungsgeschichte, Rolle und Funktion	33

Themenknoten 1

Planen und Bauen im verdichteten Stadtraum 36

Dr. Michael Denkel – Mitglied der Geschäftsführung
und Partner bei Albert Speer & Partner, Frankfurt am Main

Frankfurt braucht „lebenswerte Dichte“ 38

Perspektive: europäische Stadt

Prof. Christoph Mäckler – Architekt und Städtebauer, Frankfurt am Main

Aus „Charme“ soll „Schönheit“ werden 47

Perspektive: kulturelle Stadt

Dr. Irmgard Schultz – Mitglied der der Leitung am Institut
für sozial-ökologische Forschung (ISOE), Frankfurt am Main

Ökologischer Fußabdruck und Aufenthaltsqualität 53

Perspektive: generationenfreundliche Stadt

Prof. Dipl.-Ing. Julian Wékel – Hochschullehrer Fachbereich Architektur,
Technische Universität Darmstadt

Polyzentrisch planen 57

Perspektive: regionale Identität

Themenknoten 2

Nachhaltige Mobilitätskultur 64

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

Frankfurt braucht einen „Nachhaltigkeits-Rat“ 66

Perspektive: ohne Governance keine Nachhaltigkeit

Prof. Dr. Martin Lanzendorf – Stiftungsprofessor für Mobilitätsforschung
Johann Wolfgang Goethe-Universität, Frankfurt am Main

Balance von Mobilität und Aufenthaltsqualität 73

Perspektive: Multimodalität

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer – Verkehrswissenschaftlerin,
Fachhochschule Frankfurt am Main

Zusammenarbeit braucht Orientierung 80

Perspektive: kooperativ im Team

Fritz Biel – Verkehrspolitischer Sprecher Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club (ADFC), Frankfurt am Main e.V.

Nicht nur Autos gehört die Straße 84

Perspektive: gleichberechtigte Mobilitätspartner

Themenknoten 3

Klima und Freiflächen 89

Dr. Bettina Brohmann – Bereichsleiterin Energie und Klimaschutz,
Öko-Institut e.V., Darmstadt

Nachhaltigkeit braucht Bürgergesellschaft 91

Perspektive: Kompetenzen vernetzen

Dr. Matthias Mehl – Kreislandwirt, Frankfurt-Nieder-Erlenbach

Lebensmittel aus dem Umland 95

Perspektive: regionale Versorgungsnetze fördern

Thomas Norgall – stellvertretender Landesgeschäftsführer und
Naturschutzreferent beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland,
Landesverband Hessen

Wie „groß“ soll Frankfurt sein? 99

Perspektive: „qualitatives“ Wachstum

Prof. Dr. Dr. h.c. Volker Mosbrugger – Paläontologe und Generaldirektor,
Senckenberg Forschungsinstitut und Naturmuseum, Frankfurt am Main

Die Vielfalt macht es 106

Perspektive: aus der Evolutionsgeschichte lernen

Themenknoten 4

Wirtschaft und Konsum 112

Prof. Holger Hagge – Global Head of Workplace and Building Development,
Deutsche Bank AG, Frankfurt am Main

Motivieren statt Regulieren 114

Perspektive: strategische Verankerung

Kerstin Junghans – Geschäftsführerin Hotel- und Gaststättenverband,
DEHOGA Hessen, Kreisverband Frankfurt am Main e.V.

Nachhaltige Dienstleistungen 119

Perspektive: umwelt-effizientes Gastgewerbe

Prof. Dr. Hannes Utikal – Hochschulleitung Proবাদis School of
International Management and Technology AG, Frankfurt am Main

Nachhaltigkeit als Chance 125

Perspektive: Geschäftschancen erschließen – Verhalten überprüfen

Detlev Osterloh – Geschäftsführer Industrie- und Handelskammer,
Geschäftsfeld Innovation und Umwelt, Frankfurt am Main

Nutzungskonflikte

131

Perspektive: ohne Industrie keine Nachhaltigkeit

Dr. Constantin H. Alsheimer, Vorstandsvorsitzender der Mainova AG,
Frankfurt am Main

Nachhaltigkeit –

für kommunale Unternehmen eine Selbstverständlichkeit

136

Die Mitglieder des Nachhaltigkeitsforums

Auf einen Blick

139

Impressum

140

Nachhaltigkeit in der Green City

Dr. Petra Roth – Oberbürgermeisterin, Frankfurt am Main



Nachhaltigkeit ist der zentrale Maßstab politischen Handelns. Nachhaltigkeit heißt nichts anderes als: Künftige Generationen müssen die gleichen Chancen wie ihre Vorfahren haben, Frankfurt gestalten zu können. Insofern ist Nachhaltigkeit eine Frage des Zusammenlebens, der Gerechtigkeit und der Dauerhaftigkeit. Unter der Maßgabe der Nachhaltigkeit muss Politik einen Maßstab für das Handeln finden.

Wenn wir über Frankfurt am Main als Green City reden, geht es darum, in der Gewissheit großer Verantwortlichkeit Maßstäbe für unser an der Zukunft orientiertes kommunalpolitisches Handeln zu entfalten.

Dauerhaftigkeit ist begrifflich angemessen, um die zeitliche Dimension des Maßvollen zu bezeichnen: Wir sollten uns bei all den Dingen, die wir tun und uns politisch vornehmen, daran orientieren, ob diese Dinge und diese Vorhaben Bestand haben können, auf Dauer angelegt sind, also in der Lage sind, nachhaltig zu wirken. In diesem Sinne verstanden, erscheinen Nachhaltigkeit und Dauerhaftigkeit nur als Umschreibungen des christlichen Schöpfungsgedankens.

Das Dauerhafte ist der Feind der Eile

Bildung ist die Vermittlung von Dauerhaftigkeit. Dauerhaftigkeit wiederum setzt Verantwortlichkeit voraus. Dauerhaftigkeit lässt sich nur schaffen, wenn wir kein Talent verloren geben. Alles andere wäre gerade im Hinblick auf den demografischen Wandel Dummheit. Nach persönlichem Leistungsvermögen, nach individuellen Interessen und nach bestehenden Potenzialen müssen wir Bildungswege skizzieren. Also gilt es, die Familien zu stärken. Dafür gibt es gerade in Städten wie Frankfurt am Main gute Ansätze, um Kindertagesstätten zu Familienzentren zu machen und Kurse wie „Mama spricht Deutsch“ anzubieten. In diesem Zusammenhang halte ich es für ein überaus lohnendes Unterfangen, über Weiterentwicklungen unseres Bildungsangebots nachzudenken.

In diesem Sinne brauchen wir perspektivisch eine Erziehung zur Nachhaltigkeit. Dann heißt Nachhaltigkeit auch: An den anderen zu denken. Sich also mit anderen Worten für ein Frankfurt einzusetzen, das sich auf eine solidarische Stadtgesellschaft stützen und sich auf das Engagement ihrer Bürger verlassen kann. Gerade in Zeiten des demografischen Wandels brauchen wir dieses Eintreten füreinander.

Auf dieser Basis lassen sich fünf strategische Pfade des „Nachhaltigen Frankfurts“ skizzieren:

Die internationale Bürgerstadt Frankfurt am Main bietet ihren Bürgern eine gute Lebensqualität, sorgt für den Zusammenhalt ihrer Bürger, macht ein ausgezeichnetes Bildungsangebot, bietet Arbeitsplätze für sämtliche Branchen

und gehört in den Bereichen Kultur und Sport zu den führenden Plätzen in Europa.

Mit diesen Ansprüchen an die Stadt der Nachhaltigkeit verbinden sich für mein kommunalpolitisches Handeln Leitprojekte. Dazu gehört die Entwicklung des neuen Stadtteils Riedberg, auf dem aktuelles Know-how und gegenwärtige Familienfreundlichkeit zusammenfinden. In diesem Viertel im Norden der Stadt forschen Physiker und Biotechnologen, während ihre Kinder das erste Gymnasium besuchen können, das die Stadt nach nunmehr einhundert Jahren baut. An diesem Standort wecken wir frühzeitig das Interesse der Kinder – für das Fußballspielen nicht anders als für die Naturwissenschaften.

Vor einer neuen Epoche der Stadtgeschichte

Zu den Leitprojekten gehört die energieeffiziente Sanierung der Heinrich-Lübke-Siedlung in Praunheim. Das Quartier aus den 70er-Jahren ist inzwischen in die Jahre gekommen und hatte zuletzt mit einer nicht ganz einfachen Sozialstruktur zu kämpfen. Es gab aus den Reihen der Mieter immer wieder Klagen über Schmierereien und andere Sachbeschädigungen. Alte Leute litten zuletzt darunter, dass es in dem Viertel keinen für sie erreichbaren Supermarkt mehr gab, um sich auf kurzem Weg selbst versorgen zu können.

Mit der Sanierung, die die AGB Frankfurt Holding vorantreibt und mit einem massiven Aufwand von Personal begleitet, ändert sich das: Neue Bewohner ziehen in separat am Rande des Quartiers entstehende neue Häuser, den Bestand der Wohnungen bringt man auf den Stand der Dinge und verschafft ihren Mietern neue Helligkeit über die Vergrößerung der Fensterfronten.

Zu den Leitprojekten zu zählen ist auch der Kulturcampus Frankfurt, den meine Stadtregierung als Modellquartier entwickeln will. Arbeiten, Wohnen und Kulturelles sollen dort auf eine Weise zusammengehen, die den Bewohnern und Nutzern ein Vergnügen ist. Die Frankfurter, die künftig in diesem energieeffizienten Quartier leben, sollen gerne dort leben. Kultur und Natur, um die sich Forscher im benachbarten Senckenbergmuseum kümmern, könnten in dem Viertel eine eigenwillige Auseinandersetzung miteinander finden.

Mit diesem Projekt stehen wir vor einer neuen Epoche der Stadtgeschichte. Wenn die Goethe-Universität erst ihren alten Campus verlassen hat, könnten Musiker, Tänzer, Schauspieler und andere Kulturschaffende eine gewaltige Sogwirkung entfalten, wenn sie sich zwischen Gräfstraße und Senckenberganlage in dem neuen Quartier ansiedeln. Wir wollen dort ein Modell entwickeln: als vorbildlicher Stadtteil, als entwicklungsfähiger Standort für Künstler, als ökologisch wertvolles Quartier.

Wir bauen den neuen Campus als energieeffizientes und CO₂-freies Quartier. Dafür steht bereits das Unternehmen, das im Namen der Stadt das knapp 17

Hektar große Quartier in unmittelbarer Nachbarschaft vom Land Hessen erworben hat: Die ABG Frankfurt Holding, die stadteigene Wohnungsbaugesellschaft, baut grundsätzlich Passivhäuser. Damit haben wir uns in den vergangenen Jahren aus guten Gründen den Ruf erworben, die Hauptstadt des Passivhauses zu sein.

Panorama der Kreativität

Wir bauen den neuen Campus als entwicklungsfähigen Standort für Künstler. Mit der Musikhochschule, dem Ensemble Modern, den Tänzern der Forsythe Company und des Mousonturms, den Theaterleuten um Heiner Goebbels, den Kreativen des Frankfurt LAB und den Denkern des Instituts für Sozialforschung schaffen wir ein unvergleichliches Panorama der Kreativität. Mit diesen Künstlern versammeln wir die tonangebenden Kulturschaffenden unserer Tage, um sie im Sinne einer Bildung zur Nachhaltigkeit zu beanspruchen. Damit unterstreichen wir in Frankfurt unseren Anspruch, Marktführer der zeitgenössischen Kultur zu sein.

Und wir bauen mit dem Kulturcampus Frankfurt ein in jeder Hinsicht vorbildliches Viertel, also auch als gemütliches Quartier, in dem sich jeder zurechtfinden kann. Was wir Kulturcampus nennen, ist Heimat in Zeiten der Globalisierung, bietet Räume des Entspannens wie des Nachdenkens, Räume, in denen man stets mit dem Neuen rechnen kann und gleichzeitig die Qualität des Beständigen kennt, Räume, in denen Tradition und Innovation zusammengehen. Wir gehen diese neue Epoche der Stadtgeschichte gemeinsam an. Denn für unser Vorhaben, Frankfurt zur Green City zu machen, können wir alle Kräfte gut gebrauchen. Mit dem Kulturcampus schaffen wir ein Modellquartier – für die Entwicklung der Städte im 21. Jahrhundert.

Denn gerade bei Projekten dieser Größenordnung kann man auf Dauerhaftigkeit nicht verzichten. Doch Kontinuität allein reicht nicht. Nachhaltigkeit braucht auch Impulse, leidenschaftliche Impulse jenseits allen Verwaltungshandelns. Diese Dinge brauchen Anshub unter dem Vorzeichen, auf Dauerhaftigkeit zu zielen. Anshub, der über die Grenzen einzelner Ressorts hinweg geht. Anshub aus der Perspektive eines über den Dingen stehenden Vogels, der erst in den Blick bekommt, wie sich Mobilität auf den Straßen und Schienen der Stadt miteinander in Verbindung bringen lässt. Des Vogels, der wahrnimmt, an welchen Ecken sich noch Lücken im Netz der Energieversorgung auftun, wir Ressourcen in sämtlichen Potenzialen nicht nutzen. Und der schließlich zu sehen vermag, wo womöglich jemand in dieser Stadtgesellschaft in Vergessenheit geraten könnte.

Wir sind der Knoten, der die gesamte Region verbindet. Ein Knoten, der sich informationstechnologisch alltäglich bewähren muss. Ein Knoten, durch den die gesamte Republik muss. Es kommt darauf an, den Knoten zusammenzuhalten. Das ist die Maxime meiner Politik, einer Politik der Nachhaltigkeit.

Dr. Petra Roth

ist seit 1995 direkt gewählte Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main und war mehrere Jahre Präsidentin des Deutschen Städtetages.

Die Stadt braucht ein neues Bewusstsein

Perspektive: Bürgergesellschaft beteiligen

Dr. Manuela Rottmann –
Stadträtin und Dezernentin für Umwelt, Gesundheit und Personal,
Frankfurt am Main



Frankfurt am Main steht vor zwei großen Herausforderungen nachhaltiger Stadtentwicklung: Erstens bestimmt die weltweite Energiewende die zukünftigen Planungskonzepte. Zweitens verändert der demografische Wandel in Deutschland die Ansprüche der Frankfurter Bevölkerung an ihren Lebensraum. Und diese beiden Trends werden entscheidende Auswirkungen auf die städtische Mobilität und auf die Nutzung des öffentlichen Raums haben.

Heute schon strömen die Frankfurter Bürger in die Parks und Freiflächen der Stadt. Je mehr Hochbetagte wir in unserer Stadt haben, desto größer wird der Bedarf nach wohnungsnahen Grün- und Begegnungsflächen, nach kühlenden Zwischenräumen in der sich aufheizenden Stadt. Für die alte und sehr alte Bevölkerung wird der öffentliche Raum wieder mehr als Aufenthaltsort von Bedeutung sein. Allerdings stehen Flächen zur weiteren Begrünung wegen der sehr dichten Bebauung nur begrenzt zur Verfügung. Außerdem kosten die Parkanlagen viel Geld, das nicht unbegrenzt zur Verfügung steht. Wir sollten daher der Bevölkerung wieder mehr Verantwortung für den öffentlichen Raum übertragen. Das ermöglicht nicht nur mehr Grün bei begrenzten kommunalen Mitteln, sondern wirkt gleichzeitig auch integrativ. Denn bei einem wachsenden Anteil der Bevölkerung, der nicht mehr im Erwerbsleben steht, ist das Bedürfnis nach einer sinnvollen Aufgabe und einer Bedeutung für das Wohl der Gemeinschaft groß. Die Reaktivierung des alten Flugplatzes in Frankfurt-Bonames wurde so zu einem ersten Erfolg. Und das ist nur ein Beispiel, wie die Stadt auf nachhaltige Art und Weise zwei ganz verschiedene Herausforderungen auf einen Schlag lösen kann.

Ressourcen sparen – soziale Bindungen stärken

Frühere Entscheidungen haben Frankfurt als Autostadt gebaut und gefördert. Die Bebauungs- und Verkehrskonzepte haben weder die verschiedenen Fortbewegungsarten der Bevölkerung noch ihre unterschiedlichen Bedürfnisse an Lebens- und Arbeitsraum hinreichend berücksichtigt. Mit dem demografischen Wandel und der Notwendigkeit nachhaltiger Energienutzung werden wesentliche ökonomische Pfeiler der autogerechten Stadt wegbrechen. Neue Ideen für die moderne Mobilität stehen daher ganz oben auf der Liste der Nachhaltigkeitskonzepte.

So müssen beispielsweise für eine im Durchschnitt älter werdende Gesellschaft, die zunehmend auf eine wohnungsnah Versorgung ohne Rückgriff auf das Auto angewiesen sein wird, die wichtigen Versorgungsstätten künftig leichter erreichbar sein. Statt dem Einkaufszentrum auf der grünen Wiese werden daher die einzelnen Stadtteile wiederbelebt. Das spart aber nicht nur knappe Ressourcen, sondern verbessert auch die sozialen Bindungen in der

Stadt. Die Interaktion der Frankfurter Bürger vor der eigenen Haustür wirkt so einer Verkehrsbelastung und gleichzeitig der an vielen Stellen herrschenden Anonymität mit ihren sozialen Folgekosten entgegen.

Frankfurt ist eine Stadt, in der Menschen aus vielen verschiedenen Kulturen und Gesellschaftsschichten zusammenleben. Das Ziel soll sein, den urbanen Raum lebendig zu halten.

Die autogerechte Stadt hat zu Integrationsmängeln geführt, die oft übersehen werden und mit der Vielfalt von Nationen und Sprachen in Frankfurt erstmal gar nichts zu tun haben. Vielmehr nimmt ein großer Teil der jungen, arbeitsorientierten Bevölkerung noch zu wenig am sozialen Leben in ihrem nächsten Umfeld teil. Zwischen Wohnung, Tiefgarage und Büro finden sie einfach zu wenig Zeit und Raum für nachbarschaftliche Kontakte, politische Debatten oder soziales Engagement. Viele der neuen Siedlungen in Frankfurt sind für diese Zielgruppe gedacht – in Stein gehauene Übergangsbehausungen mit einer extrem hohen Fluktuation. Denn die Menschen bleiben dort nicht.

Wir müssen deshalb bei der städtebaulichen Entwicklung den Wohn- und Lebensbedürfnissen mehr Beachtung schenken. Die Nachfrage nach Wohnraum in Frankfurt ist momentan so groß, dass nahezu alles verkauf- oder vermietbar ist. Das heißt noch lange nicht, dass das Angebot die Bedürfnisse der Menschen dauerhaft befriedigt.

Nachhaltigkeit erfahrbar machen

Für Frankfurt bedeutet Nachhaltigkeit, dass die Stadt sowohl nach ökologischen als auch nach sozialen und ökonomischen Gesichtspunkten umgebaut werden muss. Im Vordergrund stehen dabei natürlich technische Lösungen – Elektromobilität und Gebäudedämmung zum Beispiel. Für einen echten Wandel dürfen wir aber die kulturelle Dimension nicht vergessen. Denn Nachhaltigkeit bedeutet auch immer eine Debatte über Werte. Und sie erfordert eine Partizipation aller betroffenen Akteure.

Eine Stärke der Stadt Frankfurt ist: Die Akteure sind schnell in der Aufnahme neuer Konzepte und sie sind international bestens vernetzt. Dabei kupfern sie nicht von anderen Metropolregionen ab, sondern suchen eigenständige Frankfurter Lösungen. Mit dem Green Capital Award wollen wir einen dauerhaft nachhaltigen und durch die Öffentlichkeit nachvollziehbaren Prozess anstoßen. Die Bürger Frankfurts sollen die Veränderungen in ihrer Nachbarschaft sehen, hören und fühlen können. Dazu braucht es mehr als die Auslage abstrakter Bebauungspläne. Die hier skizzierten Lösungen können sich Anwohner oft nur schwer vorstellen, wie beispielsweise ein öffentlicher Raum aussehen könnte, der begrünt und vom Verkehr entlastet ist.

Mithilfe von sinnlich erfassbaren Installationen an den jeweiligen Standorten könnten wir erfahrungsnah zeigen, was die strategischen Debatten in der Stadt leisten können. Das könnte eine Geräuschkulisse sein, eine Diaprojektion oder die grüne Verhüllung eines Gebäudes!

Perspektiven abstimmen

Der öffentliche Diskurs zum nachhaltigen Umbau der Stadt fehlt allerdings in Frankfurt noch. Die zentrale Aufgabe der Stadtverwaltung ist es daher, einen strategischen Rahmen zu definieren, der Diskussion und Mitgestaltung ermöglicht, und zwar gerade für diejenigen, die es in den bisherigen Verfahren nicht schaffen, ihre Wünsche einzubringen. Auch Gremien müssen sich auf die neuen Zukunftskonzepte erst noch einstellen. Dabei darf Kommunalpolitik nicht in Einzelheiten stecken bleiben. Vielmehr müssen die strategischen Überlegungen aus den Dezernaten künftig übereinandergelegt werden. Nur so sind Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Themenfeldern möglich.

Die Stadtentwicklungsinitiative 2030 hat bereits Vorschläge gemacht, wie die verschiedenen Perspektiven aufeinander abgestimmt werden können. Damit können Stadt und Bürger einer gemeinsamen Linie folgen. Denn möglichst viele Akteure sollen Frankfurt mitgestalten können. Die Botschaft lautet: „Hinterlasse deine Spur!“

Der nachhaltige Wandel einer Stadt, die den Titel Green Capital verdient, ist also nur mit vielen Verbündeten möglich. Es geht dabei um Umweltschutz genauso wie um Wirtschaft, Architektur und Gesellschaft. Frankfurt soll eine Stadt der Partizipation sein, in der die Menschen mitgestalten, aber auch Verantwortung für öffentliche Güter übernehmen. Das unterscheidet eine Bürgergesellschaft von einer bloßen Konsumgemeinschaft.

Ein Projekt im Frankfurter Stadtteil Niederrad zeigt deutlich, wie Bürger an der Neugestaltung von öffentlichem Raum erfolgreich mitwirken. Am Niederräder Mainufer macht die Stadt neue Flächen für die Öffentlichkeit zugänglich. Dort engagiert sich aber auch der Frankfurter Verein, entwickelt Nutzungsideen und arbeitet bei der Sanierung der Gebäude mit. Wo früher einmal eine Badeanstalt stand, wird Raum für junge Künstler und für Umweltbildung sein. Ganz besonders ist der Bienenstock, an dem sich Hobbyimker beteiligen können. Anwohnerinnen und Anwohner, Bürgerinnen und Bürger können sich diesen Raum auf ganz verschiedene Weise mitaneignen und dort Verantwortung für den gemeinsam genutzten Raum übernehmen.

Politische Diskurse stiften

Dennoch benötigt die Stadt Frankfurt auch die finanziellen Mittel, um die zukunftsweisenden Ideen und nachhaltigen Konzepte realisieren zu können. Der Umstieg zur postfossilen Gesellschaft gelingt nicht allein mit einem hohen moralischen Anspruch, sondern muss auch ökonomisch tragfähig sein. Als Kaufmanns- und Messestadt verfügt Frankfurt über genügend Wirtschaftskraft, um einen nachhaltigen Wandel zu finanzieren.

Es gibt hier viele Akteure, die viel Geld zur Verfügung stellen können und gleichzeitig Lust auf Innovationen haben. In der hiesigen Bauwirtschaft wird das ganz offensichtlich: In keiner anderen deutschen Stadt ist das Wissen über nachhaltiges Bauen derart tief verankert, und das liegt nicht zuletzt auch daran, dass hier einfach viel gebaut wird.

Die Stadt funktioniert für einen wesentlichen Teil ihrer Bevölkerung wie ein Durchlauferhitzer: Viele der jungen Berufstätigen, die in Frankfurt leben, sind nicht hier geboren. Sie verdienen gutes Geld, sind mobil und viel unterwegs. Ihre Motivation, in Frankfurt zu leben, ist vor allem durch den Job bedingt. Man kommt nicht unbedingt hierher, um Wurzeln zu schlagen. Wer nicht lange bleiben will und kaum soziale Zusammenhänge hat, beteiligt sich auch nicht an langfristigen Stadtplanungen. Was fehlt, ist der politische Diskurs mit dieser für Frankfurt ausgesprochen wichtigen Bürgerschaft. Auch hier können integrative Projekte helfen, Interesse und Bedarf zu wecken an einer nachhaltig lebenswerten Stadt.

Selbstverständigung organisieren

So wie ihre Bürger braucht auch Frankfurt ein neues Bewusstsein von sich selbst. Die Stadt entwickelt sich wie ihre Zielgruppe: Wie ein Enddreißiger – nicht mehr jung, aber auch lange noch nicht alt. Sie ist wie ein Mensch, der eine Familie gegründet hat, sie versorgt und mit ihr wächst. Frankfurt hat in den vergangenen Jahrzehnten ein solides Fundament geschaffen, dessen Potenzial nun nachhaltig angehoben werden soll. Unsere Aufgabe ist es daher, das Bestehende unter den sich wandelnden Bedingungen zu sichern.

Dr. Manuela Rottmann

ist Dezernentin für Umwelt, Gesundheit und Personal in Frankfurt am Main.

Geboren 1972 in Würzburg. Nach ihrem Jurastudium in Frankfurt am Main und Aix-en-Provence war sie wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt und am Deutschen Institut für Urbanistik Berlin. Seit 2006 ist sie Stadträtin in Frankfurt am Main.

Eine neue Balance finden

Perspektive: informelle Kooperation

Edwin Schwarz – Stadtrat und Dezernent Planen, Bauen, Wohnen und Grundbesitz, Frankfurt am Main



Frankfurt ist eine der kleinsten Metropolen der Welt. Hier kommen daher zwangsläufig viele Aspekte nachhaltiger Stadtplanung zusammen. Beispielsweise bietet die Stadt nur noch wenige freie Flächen. Die unterschiedlichen Lebens- und Arbeitswelten der Frankfurter Bürger brauchen hier ein besonderes städtebauliches Arrangement. Schließlich ist ein Großteil des Stadtgebiets Wald und damit der Bebauung entzogen. Frankfurt muss sich daher kompakt entwickeln – und sozusagen Wolkenkratzer, Wohnhäuser und Grünflächen miteinander in einen lebenswerten Einklang bringen.

Frankfurt ist eine multifunktionale Stadt, die auf kleiner Fläche vielen Menschen Lebensqualität bietet. Banker wie auch Bauarbeiter finden hier ein großes Angebot an Arbeitsplätzen vor. Freizeitangebote im Innenstadtbereich und in den Außenbezirken sind auf kurzen Wegen zugänglich. Die vielen Grünflächen und Parks sind nur eine Möglichkeit, sich in Frankfurt zu erholen. Am Mainufer und auf dem Fluss selbst finden zahlreiche Bürger tagtäglich Zerstreuung. Das Stadtgebiet von Frankfurt ist dicht bebaut. Es gibt so gut wie keine Ausfransungen an den Rändern. Durch die Kompaktheit sind viele wichtige Anlaufstellen schnell mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß erreichbar.

In den kommenden 20 Jahren wird allerdings ein großer Handlungsdruck für die Stadtplanung entstehen. Denn die Bevölkerung Frankfurts wächst stetig. In vielen Stadtteilen wird daher Wohnraum knapp. Das größte Wohnbaugebiet ist derzeit der Riedberg im Norden. Zusammen mit weiteren Baugebieten können insgesamt noch fast 30.000 neue Wohnungen für über 70.000 Menschen neu gebaut werden. Dann ist jedoch vorerst Schluss. Denn die wenigen Freiflächen Frankfurts wollen wir dafür nicht umwidmen. Möglichst viele Gärten und freie Sichtachsen sollen ja erhalten bleiben. Eine im Sinne der Nachhaltigkeit wirksame Lösung dieses Dilemmas ist die Umnutzung leerstehender Gebäude – etwa Büros, Bunker, Kasernen – oder sogar ganzer brach gefallener Gewerbegebiete. Frankfurt hat vergleichsweise viele Objekte dieser Art im Bestand und muss durch Neuausbau und Umwandlung in Wohnraum nicht in die Fläche gehen. Das ist ein Beispiel für echtes Recycling in der Immobilienbranche. Die Nachverdichtung Frankfurts ist eine anspruchsvolle Aufgabe für die Stadtplanung. Denn diese Veränderungen im Bestand treffen nicht immer nur auf Zustimmung. Die Bürger Frankfurts müssen wir daher in die Planungsprozesse der Stadt aktiv einbinden.

Hauptstadt der Energieeffizienz

Hinsichtlich Bau, Betrieb und Sanierung von Gebäuden hat sich die Stadt Frankfurt einen Titel verdient: In Sachen Energieeffizienz ist sie bereits eine Hauptstadt. So haben kommunale Beschlüsse festgelegt, dass die Stadt nur noch Passivhäuser bauen darf. Dabei wird nicht nur Wert auf die heute gültigen Kriterien für Energieeffizienz gelegt. Wir berücksichtigen den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes. Denn Häuser altern. Und wenn nach zehn Jahren renoviert werden muss, sollte das möglichst schon im Neubauplan Berücksichtigung finden. Dieser vergleichsweise große Aufwand soll sich also auch in 20 oder 30 Jahren noch lohnen. Solche nachhaltigen Planungskonzepte werden in Frankfurt auf sämtliche öffentliche Bauvorhaben angewandt. Und nicht nur Häuser, auch Grünanlagen und Brunnen müssen diesen Kriterien entsprechen. Etwa bei unserem Programm „Schöneres Frankfurt“. Zielsetzung ist auch hier: Eine mit Bäumen bepflanzte Fläche soll dauerhaft der Steigerung der Lebensqualität dienen und wird von vornherein so gestaltet, dass sie nicht jedes Jahr neu bepflanzt werden muss.

Nachbarschaftliche Verhältnisse

Ein Reibungspunkt, an dem das Planungsdezernat derzeit arbeitet, ist die Kooperation mit der Region. In der Vergangenheit haben die Stadt Frankfurt und die umliegenden Gemeinden vor allem im Rahmen der Bauleitplanung nicht immer produktiv zusammengearbeitet. Das hat sich vor einigen Jahren geändert: Unter Beibehaltung der kommunalen Selbstverwaltung stimmen wir uns untereinander enger ab. Eigens dafür kommt ein Beirat etwa alle drei Monate zusammen und verständigt sich über alle Belange, die Frankfurt und die Region Rhein-Main betreffen. In diesem „Nachbarschaftsforum“ können sich so alle Beteiligten bei wichtigen Entscheidungen möglichst frühzeitig informell abstimmen. Auf freiwilliger Basis entsteht eine vertrauensbildende Zusammenarbeit, in der es natürlich auch zu Konflikten kommen kann. Effektive Beteiligung und regionale Kooperation können jedoch dafür Sorge tragen, dass sich nicht nur numerische Mehrheiten durchsetzen.

Potenziale ausschöpfen

Bislang assoziieren die Menschen mit der Stadt Frankfurt vor allem eine Finanzmetropole – bestehend aus Hochhäusern, Beton und mit viel Verkehr. Dass Umweltbewusstsein und nachhaltige Zukunftskonzepte ebenfalls eine große Rolle in der Stadtentwicklung spielen, hat sich jedoch noch nicht hinreichend durchgesetzt. Darum ist die Kandidatur Frankfurts für den Green Capi-

tal Award so sinnvoll. Das Potenzial der Stadt für nachhaltige Projekte ist groß und wird für deren Zukunftsfähigkeit immer wichtiger.

Schon in der Vergangenheit hat die Stadt Frankfurt bewiesen, dass sie offen für den Wandel ist. Vor etwa 30 Jahren war Frankfurt deutschlandweit vor allem für die hohe Kriminalitätsrate bekannt. Wurde beispielsweise ein Bankdirektor von Hamburg hierher versetzt, zogen seine Frau und Kinder aus Angst vor dieser Stadt oftmals nicht mit. Dieses Bild hat sich mittlerweile geändert. Frankfurt ist dank vieler städtischer Initiativen sicherer geworden und muss heute in Sachen Lebensqualität den Vergleich mit anderen deutschen Großstädten nicht mehr scheuen. Nun hat ein neues Kapitel der Stadtentwicklung begonnen: Frankfurt soll grüner werden. Und die nächsten Schritte haben die Stadtplaner auch heute schon im Blick. Leben und Arbeiten, Gebäude und Freiflächen, Verdichtung und Wachstum, Wirtschaft und Umwelt müssen in Frankfurt auf nachhaltige Weise in Einklang miteinander kommen.

Transparenz statt Zentralismus

Nachhaltigkeit sollte eine Aufgabe sein, an der alle Dezernate der Stadt Frankfurt arbeiten. Dazu braucht es kein zentralistisches System, sondern vielmehr klar definierte Ziele. Darauf können sich die Partner in der Kommunalverwaltung sowie in Wirtschaft und in Wissenschaft einigen. Und durch eine möglichst große Öffentlichkeit und Transparenz der Initiative des Green Capital Awards wird hierfür ein wirksamer Kontrollmechanismus geschaffen.

Edwin Schwarz

Stadtrat Edwin Schwarz ist seit 1999 hauptamtlicher Stadtrat im Magistrat der Stadt Frankfurt am Main: Zunächst als Ordnungs- und Wirtschaftsdezernent, von 2000 an für Planung und Sicherheit, ab 2006 für Planung und Wirtschaft. Seit 1. November 2007 fungiert Schwarz als Dezernent für Planen, Bauen, Wohnen und Grundbesitz.

Vorteilspartnerschaften knüpfen

Perspektive: Effizienz als Schlüsselthema

Markus Frank – Stadtrat und Dezernent für Wirtschaft, Sport,
Sicherheit und Feuerwehr, Frankfurt am Main



Nachhaltige Projekte in Frankfurt am Main haben eins gemeinsam: gute Verbindungen. Denn seit Generationen investiert die Region Rhein-Main nicht nur in ihre kommunale Infrastruktur. Sie ist auch überregional ein wichtiger Verkehrsknoten – für Deutschland, Europa und die Welt. Darüber hinaus ist Frankfurts Stadtverwaltung bestens vernetzt mit den wichtigsten Akteuren aus Wirtschaft und Wissenschaft. Und gerade das ist für nachhaltige Stadtentwicklung von besonderer Bedeutung.

Umweltbewusstsein, Ressourcenschutz, Wirtschaftlichkeit und ethische Grundsätze sind zurzeit viel diskutierte Themen. Viele der städtischen Zukunftsprojekte in Frankfurt zeichnen sich durch eine hohe Effizienz und einen langfristigen Horizont aus. Statt an kurzfristigen Erfolgen sind die kommunalpolitischen Projekte an Wirtschaftlichkeit, Berechenbarkeit und Langfristigkeit orientiert. Der Green Capital Award kann für Frankfurt ein Katalysator sein. Nachhaltig gute Ideen können davon angetrieben werden, schlechte filtert er heraus.

Eine leistungsstarke Stadt und Region

Heute schon schaffen es Frankfurt und die Region Rhein-Main, auf kleiner Fläche relativ viel Verkehr zu organisieren. Jeden Tag pendeln 350.000 Menschen in die Stadt und wieder hinaus. Verglichen mit anderen europäischen Ballungsräumen passiert das problemlos und geräuscharm. Das Fundament dafür wurde übrigens bereits früh gelegt: Kluge Köpfe haben die U- und S-Bahnen belastbar und leistungsfähig konzipiert und dadurch die geografisch gute Lage der Stadt noch verstärkt. In Zukunft wird Frankfurt mit dem Einzugsgebiet Rhein-Main wahrscheinlich noch an Bedeutung gewinnen. Denn immer mehr Menschen kommen hierher, um zu arbeiten. Die Verkehrsströme werden dadurch weiter ansteigen. Daher müssen wir über neue Formen energieeffizienter Mobilität nachdenken.

Der Frankfurter Flughafen funktioniert bereits ausgesprochen effizient und ressourcenschonend. So orientieren sich zum Beispiel die Landegebühren am Lärm, den das Flugzeug erzeugt: leise Flugzeuge zahlen also weniger als laute. Das führt nicht nur zu finanziellen Vorteilen im Unternehmen, sondern steigert auch die Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung. Ein weiteres Beispiel für Effizienz ist der Umgang mit der Ressource Wasser: Der Flughafen war eines der ersten Großunternehmen in Deutschland, das ein eigenes Brauchwassernetz aufgebaut hat.

Elektromobilität löst viele Probleme auf einmal

In Sachen ressourcenschonender Mobilität und Logistik spielt Frankfurt deutschland- und europaweit eine Vorreiterrolle. Erfreulicherweise helfen viele Frankfurter Unternehmen bei der Ressourcenschonung mittels Elektromobilität mit. So belädt Fraport Flugzeuge mit E-Loadern, die sehr zur Freude der Angestellten weder Lärm noch Abgase erzeugen. Die Mainova baut immer mehr Stromtankstellen. Der Transportdienstleister United Parcel Service (UPS) rollt völlig geräuschlos durch die Stadt. Und auch die Kollegen der Frankfurter Wirtschaftsförderung nutzen die Elektromobilität für ihre Kundenbesuche, mit denen sie die Gewerbetreibenden zu Beratungsterminen klimaschonend erreichen.

Der produktive Wettbewerb der hier angesiedelten Unternehmen soll noch zu weiteren Effizienzsteigerungen führen. Denn der Optimierungsbedarf steigt stetig. Die Aufgabe des Wirtschaftsdezernats ist es daher, diese Entwicklungen zu unterstützen. Trotz der marktwirtschaftlichen Ordnung soll das in nachhaltige Projekte investierte Kapital aber auch seine Freiräume erhalten. Denn der Hort der Kreativität liegt zugegebenermaßen nicht in der Stadtverwaltung. Die für eine erfolgreiche Entwicklung nötigen Innovationen finden vielmehr direkt in den Unternehmen statt. Daher verfolgen wir eine möglichst liberale Wirtschaftspolitik. Wir wollen damit die Diversität in Frankfurt fördern, statt Monokulturen zu züchten.

Der Unternehmensmix in Frankfurt hat sich bewährt: Handwerk und Industrie begründen eine ökonomische Tradition, die die Zukunftsfähigkeit der Stadt auf lange Sicht sichern wird. Wie wichtig verschiedene Branchen für die Wirtschaftskraft einer Region sind, wurde uns gerade während der Finanzkrise bewusst. Hätte sich Frankfurt einseitig auf Banken, die Börse und ihre Dienstleister konzentriert, wäre die gesamte Region bei weitem nicht so erfolgreich durch die Krise gekommen.

Knappe Ressourcen fördern die Kooperation

Weil Bauland knapp ist im städtischen Raum, werden verschiedene Nutzungen, aber auch die Unternehmen künftig enger zusammenrücken müssen. Ohne langfristige Nutzungspläne und verbindliche Entwicklungsabsprachen wird es dann nicht mehr gehen. In ganz Europa funktionieren Großstädte doch nicht mehr nur als einzelne Kommunen, sondern arbeiten immer mit der näheren Region zusammen. Fundamentale Entscheidungen wie beispielsweise die Flächenplanung und natürlich auch die Steuern müssen daher zentral verhandelt werden.

Für die Stadt Frankfurt bedeutet diese Entwicklung, den Regionalverband mit immer mehr Kompetenzen zu stärken. Neben planerischen Aufgaben müssen

wir langfristig auch die kulturelle und die wirtschaftliche Zusammenarbeit optimaler verknüpfen. Was Grünflächen betrifft, will Frankfurt möglichst zusammenhängende Räume mit der näheren Umgebung schaffen. Eine Fahrradtour von Fechenheim über Bad Soden, Hattersheim in Richtung Wiesbaden ist jederzeit möglich. Hier ist heute regionale Zusammenarbeit persönlich erlebbar. Ein weiteres Beispiel für Kooperation sind die gemeinsamen Immobilienmessen: Hier tritt die Stadt Frankfurt oftmals hinter dem Regionalverband zurück und dient nur als Motor. In Zukunft sollen sich neben der Region Rhein-Main auch Wirtschaft und Wissenschaft sowie Wirtschaft und Politik noch besser vernetzen. Das House of Logistics & Mobility wurde eigens dazu gegründet. Hier soll ein reger Austausch zwischen Wirtschaft und Wissenschaft stattfinden. Diese Zusammenarbeit wird Innovationen fördern. Dank der vielen Branchenvertreter in Frankfurt vor Ort ist die unmittelbare Verknüpfung von der Theorie in die Praxis direkt möglich. Auch an diesem Beispiel wird deutlich: Frankfurt ist eine Stadt, die Effizienz als Kernmerkmal langfristiger Planungen definiert. Diese Perspektive spielt seit geraumer Zeit sowohl in Entscheidungsprozessen der Stadtverwaltung als auch bei den Verantwortlichen im Rathaus eine Schlüsselrolle. In Frankfurt fängt Umweltschutz eben nicht erst beim Schadstofffilter, sondern bei der Ressourcenschonung an. Die Bewerbung zum Green Capital Award bietet allen Kolleginnen und Kollegen aus den Dezernaten die Möglichkeit, hier die Zusammenarbeit noch zu intensivieren. Die Gemeinschaft ist eben immer mehr als nur die Summe ihrer Teile.

Urbane Mobilität der Zukunft

Der Stadtteil Gateway Gardens als Keimzelle der Elektromobilität

In direkter Nachbarschaft des Frankfurter Flughafens wächst ein neuer Stadtteil: die Gateway Gardens. Auf einer Konversionsfläche einer ehemaligen US-Airbase entsteht ein neues Stadtquartier. Gemeinsam mit den am Ort angesiedelten Unternehmen werden wir den Stadtteil als einen Standort für Elektromobilität entwickeln. So wird Gateway Gardens zukünftig durch eine Elektrobuslinie angefahren und die Mitarbeiter der Unternehmen vor Ort haben die Möglichkeiten, Pedelecs oder Elektrofahrzeuge für Dienstfahrten zu nutzen. An eigens eingerichteten Sharingstationen stehen Elektroautos oder Pedelecs für jedermann zur Verfügung. Die Menschen werden die Möglichkeit erhalten, mittels Telematiklösungen ihre Reiseketten und die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger per Smartphone zu planen. Die Ver- und Entsorgung soll ebenfalls durch Elektrozustellfahrzeuge erfolgen. Die Stadt Frankfurt am Main wird damit den Nachweis erbringen, dass Elektromobilität heute bereits absolut leistungsfähig ist und eine echte Alternative in Sachen urbane Mobilität im Vergleich zum Verbrennungsmotor darstellt. Kurzum, wir werden

mit Gateway Gardens ein Leuchtturmprojekt initiieren, das die Zukunft der urbanen Mobilität "Made in Frankfurt am Main" zeigt.

Markus Frank

ist seit Mai 2009 als Stadtrat tätig. Er übernahm bis Juni 2011 das Dezernat für Wirtschaft, Personal und Sport der Stadt Frankfurt am Main. Zuvor bekleidete er seit 2006 das Amt des Fraktionsvorsitzenden und Geschäftsführer der CDU-Stadtverordnetenfraktion, das er bis dahin bereits fünf Jahre lang als stellvertretender Vorsitzender innegehabt hat.

Straßen zum Leben

Perspektive:

„harte“ und „weiche“ Maßnahmen verbinden

Stefan Majer – Stadtrat und Dezernent für Verkehr,
Frankfurt am Main



Gleichberechtigte Mobilität und eine Entwicklung von Stadt und Region, die – statt zusätzlichen Verkehr zu erzeugen – Nahmobilität ermöglicht: das sind für mich zentrale Perspektiven einer nachhaltigen Entwicklung. Dieser Bezugsrahmen könnte gewährleisten, dass die Menschen, die in Frankfurt wohnen, arbeiten oder die Stadt besuchen, auch zukünftig eine Stadt der kurzen Wege erleben, eine Stadt mit einem attraktiven öffentlichen Raum, der zum Verweilen einlädt, aber auch eine Stadt, in der der Verkehr die Gesundheit der hier lebenden Menschen möglichst wenig beeinträchtigt.

Dabei erfordert die große ökonomische Bedeutung Frankfurts eine verkehrliche Infrastruktur, die leistungsfähig und stadtverträglich zugleich sein sollte. Die tagsüber einströmenden Pendler machen aus Frankfurt eine Millionenstadt, mit allen sich daraus ergebenden verkehrlichen Problemen. Die Verteilung der Wohn- und Arbeitsorte nicht nur in der Stadt Frankfurt, sondern im gesamten Rhein-Main-Gebiet und ihre infrastrukturelle Anbindung entscheidet darüber, wie viel Freiflächen versiegelt werden und wie viel Verkehr erzeugt wird. Treffen wir hier die falschen Entscheidungen, indem beispielsweise neue Wohngebiete primär an den Rändern des Ballungsraumes ausgewiesen werden und damit weit entfernt von der Mehrzahl der Arbeitsplätze, dann wird vielen Pendlerinnen und Pendlern eine Mobilität aufgezwungen, die alle Bemühungen um eine nachhaltige Mobilität zunichte macht. Dazu gehört auch, dass wir den Wohnungssuchenden, die der Verzicht auf Nachverdichtungsmaßnahmen in Frankfurt oft weit hinaus in die Region auf die ehemals „grüne Wiese“ getrieben hat, dann als Pendler im Stau auf den Einfallstraßen wiederbegegnen. Wie gesagt: Mit den Pendlerströmen steigen immer auch die Verkehrs- und Umweltbelastungen. Diese regionale Dimension lokaler Entscheidungen sollte keiner in dieser Stadt, der an nachhaltigen Lösungen interessiert ist, aus dem Blick verlieren.

Nachhaltige Stadtentwicklung muss daher – Stadt- und Regionalplanung Hand in Hand mit der Verkehrsplanung – am Ausgleich von ganz unterschiedlichen Interessen und Bedürfnissen orientiert sein. Da an diesem Prozess verschiedene Planungsebenen, Gebietskörperschaften und Institutionen beteiligt sind, ist ein integrierter Planungsansatz erforderlich, der allerdings auch mit den Bürgern aktiv diskutiert werden sollte.

Kompakt ohne Steinwüsten

Frankfurt ist im Vergleich zu Berlin, München oder Hamburg eine „Stadt der kurzen Wege“, da sie in ihrem Kern extrem kompakt ist. Symbol dafür sind die Hochhäuser, die mit S- und U-Bahn-Linien sehr gut erreichbare Arbeitsplätze bieten. Dieser geballte innerstädtische Raum ist ein Frankfurter Spezifikum und eine Chance im Interesse einer nachhaltigen und effektiven Mobilität. Da

aber nach allen Prognosen immer noch mehr Menschen in der Stadt arbeiten und leben wollen, steigen sowohl der Druck auf die Freiflächen wie der Bedarf einer Nachverdichtung. Die große Herausforderung wird es sein, Nachverdichtung und Freiflächenschutz zusammenzubringen, damit wir auch zukünftig in einer kompakten und zugleich grünen Stadt leben. Dafür muss die vorhandene Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn noch besser ausgenutzt und teilweise ergänzt werden, damit neuer Autoverkehr gar nicht erst entsteht.

Ein weiteres Frankfurter Spezifikum ist der Grüngürtel, der mittlerweile in den Regionalpark hinein erweitert wird. Dieses grüne Band um Frankfurt herum hat eine große Akzeptanz in der Stadtgesellschaft. Dabei ist der Grüngürtel nicht einfach Stadtpark oder unberührte Natur draußen vor der Stadt, sondern eine weitere Dimension des städtischen Grüns. Die besondere Schutz- und Erholungsfunktion des Grüngürtels liegt in seiner unmittelbaren Anbindung an die städtischen Siedlungsflächen. Man kann von fast allen Stellen in der Stadt den Grüngürtel bequem zu Fuß oder per Rad erreichen. Diese Kompaktheit muss auch zukünftig erhalten und weiterentwickelt werden.

Um den Weg zu einer nachhaltigen Stadt weiter voranzugehen, muss Frankfurt schließlich seine großen Standortqualitäten produktiv nutzen. Frankfurt ist Banken- und Messestadt. Vor allem ist Frankfurt das zentrale Verkehrsdrehkreuz in der Mitte Deutschlands und Europas. Diese spezifischen Standortqualitäten bringen aber auch enorme Verkehrs- und Umweltbelastungen mit sich. Flughafen, Autobahnen und Pendlerströme verlangen von der Kommunal- und Regionalpolitik, den Ausgleich zwischen den ökonomischen Stärken und den elementaren Bedürfnissen der Bevölkerung ständig neu zu suchen, damit man auch noch in 20, 50 oder 100 Jahren hier gut leben kann. Gerade der ausgebauter Flughafen und die Dichte des Autobahnnetzes zeigen: In Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet können wir Mobilitätskonflikte nicht immer weiter zu Lasten der Lebensqualität oder durch Verteilung in die Fläche lösen. Daher ist der Handlungsdruck für alle Beteiligten sehr hoch.

Mobilitätskultur braucht Gleichberechtigung

Um einer neuen Mobilitätskultur in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet bessere Chancen zu geben, ist die „gleichberechtigte Mobilität“ ein wichtiges strategisches Ziel. Auf vielen Frankfurter Straßen war es jahrzehntelang selbstverständlich, dass im Rahmen einer „autogerechten Stadt“ Verkehrsschneisen (aus-)gebaut wurden, die Stadtteile zerschnitten und die Lebensqualität massiv beeinträchtigt haben. Heute stellen immer mehr Menschen die Frage: Wo bleibt der Fuß- und Radverkehr? Oder konkret: Was ist mit einer

Mutter, die mit drei Einkaufskörben und mit dem Kinderwagen durch mehrere Unterführungen und Lichtsignalanlagen von einer Straßenseite zur anderen kommen will und deren Bedürfnisse offensichtlich denen aller anderen Verkehrsträgern nachgeordnet werden?

Zu einer echten Gleichberechtigung zwischen allen Mobilitätsakteuren ist es in Frankfurt noch ein ordentliches Stück Weg. Um nicht wieder in alte ideologische Fallen zu tappen: Jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer hat das gleiche Recht, sich von A nach B zu bewegen und dafür seinen persönlichen Mobilitätsstil zu wählen. Aber dieses Recht findet seine Begrenzung in dem Recht anderer, von denen viele bislang in dieser Stadt zu kurz gekommen sind – insbesondere die Fußgänger und Fahrradfahrer, die in ihrer Mobilität Eingeschränkten, die ganz Jungen und die ganz Alten. Für diese „Nahmobilität“ in Frankfurt hat mein Vorgänger Lutz Sikorski bereits eine Menge „auf den Weg gebracht“. Aufgabe der kommenden Jahre wird es sein, an vielen Konfliktstellen in der Stadt endlich zu Entscheidungen zu kommen.

Aufenthaltsqualität schafft Sicherheit und Nachhaltigkeit

Eine Stadt, die die körperliche Unversehrtheit aller Mobilitätsteilnehmer ernst nimmt, ist alles andere als selbstverständlich. Dieses Ziel lässt sich nicht allein mit einer angemessenen Infrastruktur erreichen. Die Rücksichtnahme im Verhältnis zwischen all den unterschiedlichen Verkehrsformen spielt eine wichtige Rolle. Den Maßstab für diese Rücksichtnahme bildet der jeweils schwächste Verkehrsteilnehmer.

„Harte“ und „weiche“ Maßnahmen müssen sich hier ergänzen. So haben wir im Umfeld von Schulen selbstverständlich Geschwindigkeitsbegrenzungen und -kontrollen. Und Schulwege, die auch über Hauptverkehrsstraßen führen, müssen so geplant werden, dass die Kinder sicher ankommen. Beides trägt nachvollziehbar zu einer anderen Mobilität bei und macht deutlich, dass, wenn das Recht auf körperliche Unversehrtheit mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik verbunden wird, „Nachhaltigkeit“ auf einmal ganz elementar und konkret wird.

Auch die Aufenthaltsqualität von Straßen und des öffentlichen Raums gehört für mich in diesen Kontext; sie zu verbessern ist für mich ein weiteres Ziel nachhaltiger Politik. Dafür sind nicht immer aufwendige Neuplanungen notwendig. Eine Bank aufzustellen oder einen Baum zu pflanzen – solche kleinen Interventionen können an manchen Orten schon sehr viel verändern.

Mehr Rechte – mehr Pflichten

In Frankfurt mit seiner günstigen Topografie und Kompaktheit hat mein Vorgänger in wenigen Jahren eine Verdopplung des Radverkehrs auf heute mehr als 14 Prozent erreicht, zum Beispiel durch eine weitestgehende Öffnung der Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen. Fahrradmobilität in Frankfurt hat jedoch nicht nur besondere Chancen, sondern muss sich auch spezifischen Herausforderungen stellen. Im Vergleich zu Berlin verfügt die Stadt beispielsweise über sehr viel engere Straßenräume. In Berlin finden sich weit bessere Ausgangsbedingungen, die notwendige Infrastruktur für den Radverkehr zu entwickeln. In Frankfurt sind dagegen viele Straßen so schmal, dass mitunter mühsam um jeden Zentimeter gerungen werden muss. Diese Ausgangslage erschwert durchgehende Lösungen gerade an den besonders konfliktträchtigen Punkten. Aber nachhaltige Stadtentwicklung ist ohne Aushandlungsprozesse und Kompromisse ohnehin nicht erreichbar, ebenso wie die Vorstellung, stets einen Kompromiss zu finden, dem alle zustimmen könnten. Gerade im Sinne einer nachhaltigen Politik kommen wir nicht darum herum, im Einzelfall klug abzuwägen und zu entscheiden.

Auch bei der Förderung des Radverkehrs sind nicht nur „harte“ Infrastrukturmaßnahmen, sondern auch viele „weiche“ Interventionen ausschlaggebend. Achtsamkeit auf sich selbst und andere ist von großer Bedeutung. Radfahrer bestimmen immer mehr das Straßenbild Frankfurts. Wenn sich jedoch Radfahrer nicht respektvoller in dieser Stadt bewegen, dann wird es immer schwieriger werden, den Konsens über die gewollte Förderung und Zunahme des Radverkehrs dauerhaft aufrechtzuerhalten. Radfahrende müssen sich an die gleichen Verkehrsregeln halten wie Fußgänger und Fußgängerinnen sowie Autofahrerinnen und Autofahrer. Wenn sich manche aber in einer Desperado-Ecke einrichten, sich als Outlaw fühlen und ihr rücksichtsloses Verhalten mit schlechten Radwegen und einer Vernachlässigung durch die Planung zu rechtfertigen versuchen, dann werden sie nicht zu einer veränderten Mobilitätskultur in dieser Stadt beitragen. Hier muss auch eine Veränderung in den Einstellungen Platz greifen. Konkret: Im Unterschied zu vielen anderen Städten dürfen in Frankfurt Radfahrende die Fußgängerzonen nutzen. Diese Regelung wird auf Dauer nur Bestand haben können, wenn die Beteiligten die notwendige Rücksichtnahme aufbringen.

Stärkung des Umweltverbundes

Wir werden in Frankfurt häufig gefragt, wann sich die Stadt bei der Fahrradmobilität ähnlich entwickelt haben wird wie das scheinbar große Vorbild Münster. Bei genauerem Hinschauen ergibt sich jedoch ein differenzierteres

Bild. Im Vergleich zu Frankfurt hat Münster eben auch einen höheren Autoverkehrs- und deutlich geringeren Anteil an öffentlichem Personennahverkehr. Daher möchte ich die Perspektiven des Radverkehrs in allgemeine Mobilitätsperspektiven eingebunden sehen. Wir werden weiter auf die Stärkung des Umweltverbundes insgesamt setzen, in dem die Fahrradmobilität sicher einen besonderen Platz hat. Der Umweltverbund hat an allen Wegen der Frankfurterinnen und Frankfurter in der Stadt bereits jetzt einen Anteil von fast drei Vierteln und ist damit im bundesweiten Vergleich sehr hoch. Es bestehen jedoch vor allem in der Region noch Lücken im Netz des öffentlichen Verkehrs, die nicht mit kleinem Geld, sondern nur mit sehr großen Investitionen behoben werden können. Um weitere Alternativen zum Auto zu bieten, müssen wir Großprojekte wie die Nordmainische-S-Bahn und die Regionaltangente West, die beide von besonderer verkehrlicher Bedeutung sind, in Angriff nehmen.

Kein Gemischtwarenladen

Nachhaltige Stadtentwicklung kann sich nicht auf das Einsammeln und Bündeln von vielfältigen Einzelprojekten und Politikansätzen verlassen. Aus einem Gemischtwarenladen ergibt sich noch kein nachhaltiger Prozess. Ohne eine gemeinsame Analyse der Stärken und Schwächen und eine Verständigung über strategische Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung werden wir in Frankfurt nicht weiterkommen. Hier sehe ich wichtige Potenziale des Bewerbungsprozesses für den Green Capital Award.

Viele Menschen in der Stadt haben ein großes Interesse an grundlegenden Debatten zu Umwelt- und Verkehrsfragen. Die Bewerbung der Stadt zum Green Capital Award bietet die Chance, in der Stadtgesellschaft und bei wichtigen Entscheidern noch mehr Interesse und Aufmerksamkeit für die nachhaltige Entwicklung Frankfurts auszulösen. Frankfurt braucht strategische Ziele, um die vielfältigen Projekte und Initiativen auf lokaler Ebene kohärent zu bündeln. Die Bewerbung um den Green Capital Award schafft den Anlass, sich auf solche Ziele zu verständigen. Auf diese Weise könnte die Stadt zu einem Nachhaltigkeitsvertrag kommen, den alle Beteiligten gemeinsam in einem kontinuierlichen öffentlichen Prozess fortschreiben müssen.

Hier sehe ich im Kern die Chance des Green Capital Awards und der Frankfurter Bewerbung.

Stefan Majer

ist Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt am Main.

1958 in Tübingen geboren, hat er Evangelische Theologie studiert. Nach vielen Jahren in der sozialen Arbeit hat er im damaligen Planungsverband Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main und bei einem Projektentwickler Erfahrungen in Planungs-, Bau- und Verkehrsfragen gesammelt.

Von 1993 bis 2011 war er Stadtverordneter der Grünen im Römer mit den Schwerpunkten Planen, Bauen und Verkehr und seit 2006 ist er Mitglied der Regionalversammlung Südhessen. Am 16. Juni 2011 wurde er als Nachfolger des verstorbenen Lutz Sikorski zum Verkehrsdezernenten der Stadt Frankfurt gewählt.

Das Nachhaltigkeitsforum

Entstehungsgeschichte, Rolle und Funktion

Christoph Potting – script corporate + public communication
GmbH, Frankfurt am Main

Saubere Luft, Parkanlagen, eine schadstofffreie Umwelt und nachhaltige Ideen für eine lebenswerte Stadt: Seit 2010 lobt die Europäische Union eine Stadt zur „Umwelthauptstadt Europas“ aus. Ziel der Initiative ist die Verbesserung der städtischen Lebensumwelt in Europa und damit auch der Umwelt insgesamt. Rund 80 Prozent der Europäerinnen und Europäer leben in Städten.

Die Auszeichnung wird einer europäischen Stadt zuerkannt, die dauerhaft hohe Umweltstandards unter Beweis stellt und die sich für die Zukunft anspruchsvolle Ziele für die Verbesserung der Umweltbedingungen und eine nachhaltige Entwicklung setzt.

Die Preisträger der vergangenen Jahre sind Stockholm (2010) und Hamburg (2011).

Für das Jahr 2012 sind Vitoria-Gasteiz im Baskenland und für das Jahr 2013 Nantes in Frankreich nominiert.

Die Bewertung erfolgt auf der Basis von zwölf Umweltindikatoren: lokaler Beitrag zum globalen Klimawandel, Nahverkehr, grüne Stadtgebiete mit nachhaltiger Landnutzung, Natur und Artenvielfalt, Luftqualität, Lärmbelastung, Abfallaufkommen und -management, Wasserverbrauch, Abwasseraufbereitung, Ökoinnovation und nachhaltige Beschäftigung, Umweltmanagement der lokalen Behörden und Energieeffizienz.

Die Auszeichnung soll Städten einen Anreiz bieten, neue Ideen und bewährte Praktiken auszutauschen.

Auf dem Wege zu einer Green City

Mit der Ausweisung des Grüngürtels und dem Beitritt zum europäischen Klimabündnis hat Frankfurt am Main bereits vor 20 Jahren Weichen für eine nachhaltige Stadtentwicklung gestellt. Die jüngsten Auszeichnungen als „Klimaschutzkommune 2010“ und als „Biodiversitätskommune 2011“ zeigen, dass schon viel erreicht wurde.

Nun möchte sich Frankfurt am Main für das Jahr 2014 als European Green Ca-

pital bewerben. Die Stadt konzentriert sich dabei auf vier Themenknoten, in denen Frankfurt anerkannte Stärken hat, sich jedoch auch großen Herausforderungen stellen muss. Es sind dies „Planen und Bauen im verdichteten Stadt- raum“, „Nachhaltige Mobilitätskultur“, „Klima und Freiflächen“ sowie „Wirt- schaft und Konsum“.

Die Themenknoten bieten die Chance, komplexen Wirkungszusammenhängen gerecht zu werden und umfassende Antworten zu entwickeln.

Eine nachhaltige Stadtentwicklung fördert einen Ausgleich zwischen ökonomischen, ökologischen, sozialen und kulturellen Bedürfnissen, der nicht auf Kosten Dritter oder nachfolgender Generationen geht. Die Green City bietet Lebensräume für Mensch und Natur. Sie nutzt die Chancen umweltverträglichen Wirtschaftens und bietet Unterstützung für alle, die sonst im schnellen Takt der Stadt den Anschluss verlieren würden. Sie ist ein lebendiger öffentlicher Raum, der Begegnungen ermöglicht. Die Entwicklung zu einer Green City erfordert das gesamte Wissen und kreative Potenzial von Verwaltung, Bürger- schaft und Unternehmen. Sie entsteht in einem breit angelegten gesellschaftlichen Diskurs.

Wirkungsvolle Impulse

Um dieser öffentlichen Debatte in Frankfurt am Main wirkungsvolle Impulse zu geben, hat die Oberbürgermeisterin von Frankfurt am Main, Dr. Petra Roth, 16 Frankfurter Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Wirtschaft, relevanten Insti- tutionen und Verbänden gebeten, ihre Ziele und Prioritäten sowie die vor- dringlichen Aufgabenstellungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung zum Ausdruck zu bringen.

Die Kernaussagen und Statements der Mitglieder des Nachhaltigkeitsforums sind auch ein Baustein im Bewerbungsdossier für den Green Capital Award. Sie werden aber auch in der öffentlichen Kommunikation und Debatte um ein nachhaltiges Frankfurt am Main eine zentrale Rolle spielen.

Zusammen mit den Interviews der Oberbürgermeisterin und der Stadträtin und Stadträte der vier federführenden Dezernate werden so „21 Köpfe für das 21. Jahrhundert“ den Nachhaltigkeitsdiskurs in Frankfurt am Main befruchten.

Strukturierte Interviews

Die Gespräche und Interviews, auf die die hier vorliegenden Artikel und das Gesamtdossier zurückgehen, wurden entlang eines strukturierten Interview- leitfadens vorbereitet und geführt.

Allen Interviews gemeinsam waren Fragen nach dem Verständnis von Nachhaltigkeit, nach den wichtigen Zielen und Entwicklungspfaden für eine nachhaltige Stadtentwicklung und nach den Einschätzungen der Stärken und Schwächen der Stadt.

Mehr zum Nachhaltigkeitsforum und zur Bewerbung der Stadt Frankfurt am Main zum Green Capital Award unter: www.frankfurt-green-city.de

Themenknoten 1

Planen und Bauen im verdichteten Stadtraum

Frankfurt ist Kern der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main mit 5,5 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern und knapp 3 Millionen Beschäftigten. Frankfurt selbst hat rund 690.000 Einwohnerinnen und Einwohner und weist circa 622.600 Arbeitsplätze (2009) aus.

Die Stadt entwickelt sich – wie die gesamte Region Rhein-Main – überdurchschnittlich dynamisch. In den letzten zehn Jahren wuchs die Einwohnerzahl um 5,8 Prozent, die Zahl der Beschäftigten nahm um 9,0 Prozent zu.

Frankfurt ist gekennzeichnet durch vielfältige Nutzungen und kurze Wege: kompakt auf kleiner Fläche im Zentrum und dörflich geprägt in den Randbereichen. In Frankfurt besteht etwa die Hälfte des Stadtgebiets aus Grün- und Freiflächen. Mit dem Frankfurter Grüngürtel steht der größte Teil der Freiflächen unter Schutz.

Ziel: Lebendiger Wohnstandort in urbanen Stadtteilen

Frankfurt am Main hat das Ziel, als Wohnstandort stärker zu werden – auch um diejenigen Beschäftigten, die heute mit dem Pkw einpendeln, ein attraktives Angebot in der Stadt zu machen.

In Zukunft werden Wohnungen für die wachsende Bevölkerung vor allem durch eine Umnutzung von ehemals bebauten Flächen und durch eine Nachverdichtung im Bestand geschaffen.

Im Europaviertel, das auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs nahe der Messe entsteht, wird aktuell eine der größten Konversionsflächen Europas umgenutzt.

Die Nachverdichtung im Bestand soll den Flächenverbrauch reduzieren, Grünflächen bewahren und weiterentwickeln und die vorhandene städtische Infrastruktur effizient nutzen. Gleichzeitig wird dadurch die Urbanität als Vielfältigkeit von Nutzungen auf kurzen Wegen, hohe Erlebnisdichte und Lebendigkeit von Stadtquartieren gefördert.

Hier sind intelligente Lösungen gefragt, die zusätzlichen Wohnraum auch unter Berücksichtigung ökologischer und sozialer Belange realisieren.

Markteffekte haben zu einem Überangebot von Büroflächen in Frankfurt geführt. Die aktuelle Leerstandsquote beträgt 13 Prozent.

Ein Beispiel für die Umnutzung von Büro- zu Wohnflächen zeigt die Bürostadt in Niederrad, in der bis zu 3.000 Wohnungen entstehen können.

Die dadurch erreichte Mischung von Nutzungen und die Multifunktionalität im Stadtteil sorgen für lebendige und stabile wirtschaftliche und soziale Verhältnisse.

Frankfurt braucht „lebenswerte Dichte“

Perspektive: europäische Stadt

Dr. Michael Denkel – Mitglied der Geschäftsleitung und Partner,
Albert Speer & Partner, Frankfurt am Main



Nachhaltige Stadtentwicklung bedarf nach unserem Verständnis einer querschnittsorientierten klassischen Stadtplanung, die eine funktionale Mischung und urbane Dichte im Blick hat. Die „europäische Stadt“ ist ein nutzungs-gemischtes Ensemble. Wohnen und Arbeiten sind hier möglichst nah verbunden. Die Stadtbewohner können einkaufen, wo sie leben. Nutzungsmischung und Vielfalt benötigen nur eine geringe Mobilität. Die „europäische Stadt“ war immer schon recht hoch verdichtet. Die Bürger rücken zusammen. Das spart Fläche und ermöglicht auch im besten Sinn ressourcensparende Stadttechnik. Zu hohe Verdichtung macht die Bürger jedoch in ihrer Freizeit oder der Wohnstandortwahl wieder zu Stadtflüchtlingen. Nachhaltige Stadtentwicklung ist an einer qualifizierten lebenswerten Dichte orientiert.

Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Missstände der industriellen Revolution wurde in den 20er-Jahren die Funktionentrennung zum obersten Prinzip der Stadtentwicklung ausgerufen. Arbeiten und Wohnen galten als räumlich unvereinbar. Wohnen und Freizeit sollten jeweils eigene Orte besetzen. Das Auto ermöglichte ja jede Form von Mobilität. Leitbilder wie die „aufglockerte und durchgrünte Stadt“ interpretierten dann diesen Fortschrittsglauben weiter.

Mittlerweile gilt das Leben in der getrennten Organisation als zu aufwändig. Das Modell der ausgelagerten Arbeitswelt, einer auf Konsum und Geschäft ausgerichteten Innenstadt sowie Vorstädten zum Wohnen ist an seine Grenzen gestoßen. Es stellt zu große Anforderungen an die Infrastruktur und führt auch nicht zu lebendigen Stadtquartieren. Wer heute kompakt und nutzungs-gemischt baut, kann Versorgungs- und Straßennetze sparsamer dimensionieren. Die „entmischte“ Stadt kann nicht nachhaltig funktionieren.

Zentrale Herausforderung Ressourcenschutz

Nachhaltige Stadtentwicklung zielt auf eine Organisationsstruktur, die geringe Mobilität erfordert, wenig Energie benötigt sowie zu einem guten Stadtklima und allgemein hoher Lebensqualität beiträgt. Die Entwicklung von Lebens- und Aufenthaltsqualität ist für eine nachhaltige Stadtentwicklung die zentrale Aufgabe. Frankfurt muss deshalb attraktive und für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen passende Wohnlagen zur Verfügung stellen. Diese Quartiere sollten angemessen verdichtet sein und in einem begrünten und gut belüfteten Umfeld liegen. Gute Lebensqualität und wirtschaftlicher Erfolg gehören nicht nur in Frankfurt zusammen.

„Krankfurt“, „Bankfurt“ – kennen wir diese Vorurteile nicht schon seit langer Zeit? Dabei ist Frankfurt viel besser als sein Ruf. Die Raumstruktur der Stadt ist kein monozentrisches, unübersichtliches Gebilde. Frankfurt ist eine ver-

gleichsweise kleine Stadt in einem polyzentrischen Verdichtungsraum, dem Rhein-Main-Gebiet. Fragt man in den USA nach Frankfurt, hat jeder das Bild einer Stadt mit drei bis vier Millionen Einwohnern vor sich. Wenn diese Beobachter damit das Rhein-Main-Gebiet meinen, trifft das die Wirklichkeit.

Wir kennen Millionenstädte, die als Klumpen in der Landschaft liegen, Probleme mit der Durchlüftung haben, am innerstädtischen Verkehr ersticken und wenige Grünflächen besitzen. Frankfurt hat diese Probleme nicht.

Aus der Innenstadt sind die Bewohner in 15 Minuten draußen im Grünen. In London, oder anderen Metropolen von Weltbedeutung sucht man danach meist sehr lange. Frankfurt ist eine kleine Stadt mit einer überschaubaren Gemarkungsfläche.

Die Stadt- und Siedlungsentwicklung ist daher auf eine gelungene Kooperation und einen guten Konsens mit den Nachbarn im „System Rhein-Main“ angewiesen. Traditionell ist Frankfurt auch eine sehr vielfältige Stadt mit starken, eigenständigen Quartierszentren zum Einkaufen für den täglichen Bedarf. Es gibt Teile der Stadt, die wie Kleinstädte funktionieren. Diese kleinteilige, dichte und gemischte Struktur ist sehr vorteilhaft. In Frankfurt leben außerdem sehr viele hochqualifizierte ausländische Mitbürger. Da die Migranten weitgehend gleichmäßig in der Stadt verteilt leben, gibt es in dieser Stadt kein nennenswertes Problem einer Gettoisierung.

Der hohe Ausländeranteil trägt weit überwiegend zur bunten Vielfalt und Weltoffenheit der Stadt bei, anstatt wie andernorts auch soziale Probleme zu bedingen.

Nachhaltige Stadttechnik

Frankfurt hat einen hervorragenden öffentlichen Personennahverkehr. Teure Tickets hin und bisweilen unpünktliche S-Bahnen her – Verkehrsfachleute beurteilen den Rhein-Main-Raum und Frankfurt mit seiner S-Bahn-Spinne als einen der wirklich gut erschlossenen Räume in Deutschland. Die Stadt hat sehr innovative Stadtwerke, ein sehr ausgedehntes und immer noch erweiterbares Fernwärmenetz. Hier liegen wichtige Nachhaltigkeitspotenziale. Das kommunale Wohnungseigentum und starke Beteiligungen an Wohnungsunternehmen schaffen wichtige Steuerungspotenziale auf dem Wohnungsmarkt.

„Planen und Bauen im verdichteten Stadtraum“ – „Nachhaltige Mobilitätskultur“ – „Klima und Freiflächen“ – „Wirtschaft und Konsum“: Diese „Themenknoten“ der Frankfurter Bewerbung zum Green Capital Award sollten durch die Dimension „Nachhaltige Stadttechnik“ eine Erweiterung finden.

Infrastrukturen und Versorgungsnetze einer Stadt treten zwar nicht so offensichtlich in Erscheinung, sind jedoch für die Nachhaltigkeit des Systems Stadt

von großer Bedeutung. In der Stadttechnik, in den Wasser- und Abwasserleitungen, in den Stromnetzen und der Fernwärmeversorgung liegen große Potenziale für Ressourceneffizienz. Viele Anlagen zur Kraft-Wärme-Kopplung produzieren in Frankfurt bereits Strom und nutzen die Abwärme zu Heizzwecken. Und dennoch ist die Stadt leider als „Hauptstadt der Blockheizwerke“ beinahe unbekannt. Etwa 30 Prozent der Energie einer Stadt verbraucht die Raumheizung von Gebäuden. Könnte hier Frankfurt den Verbrauch nur um ein Viertel senken, wäre dies in der Summe eine beträchtliche Einsparung. Auch für die Abwasserbehandlung besitzt Frankfurt bereits interessante Systemansätze.

Ziele statt Zahlen

Stadtplanung ist ein ressortübergreifendes Unternehmen. Wenn die Stadtplanung die Qualität des öffentlichen Raums fördern, wenn sie Straßen und Plätze gestalten und nutzbar machen will, dann sind hier auch die Kollegen aus der Verkehrsplanung und anderen Dezernaten in der Verantwortung. Die Straßenplanung ist ein sehr gutes Beispiel dafür, dass nachhaltige Stadtentwicklung ohne ressortübergreifende Kooperation nicht denkbar ist. Geben die Verkehrsplaner einen fertigen Straßenentwurf an das Grünflächenamt weiter, dann bleibt nur noch die „Restflächenverwertung“. Das Tiefbauamt hat dann die Leitungen verlegt, die Verkehrsräume sind markiert – dann dürfen die Gärtner noch einen Baum pflanzen, wenn dafür noch Platz ist. Solches Business as usual blockiert die Möglichkeiten einer attraktiven Stadtentwicklung. Es scheint oft, als seien die Verkehrsplaner in diesen „Verhandlungen“ in einer vorteilhaften Situation, da sie ihre Vorgaben mit Zahlen unterfüttern können. Hat eine geplante Straßenkreuzung eine nachweisbare Kapazität, dann legt dies die Anzahl der Fahr- und Abbiegespuren fest. „Das ist gerechnet“, wie es dann gern heißt. Können Nachhaltigkeitsargumente und Gestaltungswille gegen diese Plausibilität von Zahlen ankommen? Sollte eine wohlgestaltete Verkehrskreuzung nicht den Ansprüchen aller Mobilitätsteilnehmer genügen? Wäre es nicht aus Gründen der Wohnqualität und der Sicherheit sehr viel nützlicher, Tempo 30 auch auf ausgebauten innerstädtischen Verbindungsstraßen durchzusetzen? Nur wenn beispielsweise Verkehrsplaner bei der Lösung spezifischer Aufgaben zusätzlich verstärkt übergeordnete, qualitative Ziele wie die Aufenthaltsqualität und das Wohnumfeld in den Blick nehmen, können sie zu zukunftsfähigen Antworten kommen.

„Dienende Funktion“ Verkehr

Eines ist sicher: Die Verkehrsinfrastruktur wird zukünftig eher wieder eine „dienende Funktion“ in der Stadt haben. Die Zeiten, die aus technologischer Perspektive euphorisch den Stadtorganismus mit planfreien Verkehrsknoten überzogen haben, sind vorbei. Stadt- und Verkehrsplanung sind heute zwei Seiten derselben Medaille. Die geplante Überdeckung der A 661 im Frankfurter Nordosten ist dafür ein gutes Beispiel. Dieses Verkehrsbauwerk trägt nicht gerade zur Lebensqualität in den angrenzenden Stadtteilen bei. Die Überdeckung dieser Autobahn kostet jedoch sehr viel Geld. Was spricht also für diese Baumaßnahmen? Neue Wohnflächen, Grünverbindungen und ein verbesserter Luftaustausch für das Stadtklima machen aus diesem Projekt einen „Leuchtturm“ für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Die neuen Wohngebiete sollten sogar einen nennenswerten Teil der Gegenfinanzierung ausmachen.

Wir brauchen Vorzeigeprojekte

Das Projekt „Kultur-Campus Bockenheim“ sollte zu einem Aushängeschild nicht nur für die lebendige Kulturszene der Stadt, sondern auch für ein umfassend nachhaltiges Stadtquartier werden. Die Rahmenbedingungen dafür sind hervorragend. Das Gelände liegt mitten in der Stadt und ist bereits baulich genutzt, also eine Recyclingfläche. Der vorhandene U-Bahn-Anschluss bietet den Grundstein für ein umfassend stadtverträgliches Mobilitätskonzept. Investitionen in eine ressourcenoptimierte Stadttechnik, in Wasser- und Abwassersysteme, in Wärme- und Energieversorgung mit Passivhäusern und anderen ressourceneffizienten Gebäuden könnten hier ein Vorzeigequartier entstehen lassen. Und Frankfurt braucht dringend solche „Leitprojekte“.

Viele unserer chinesischen Auftraggeber beispielsweise besuchen uns, weil sie uns in Deutschland als die Weltmarktführer in nachhaltiger Stadtentwicklung ansehen. Könnten wir ihnen hier in der Region Modellquartiere zeigen, ließen sich diese Ansätze anschließend im Reich der Mitte mit dem Faktor zehn (oder auch hundert) wiederholen. Wie lange sollen wir zukünftig noch alle Interessierten immer wieder ins Quartier Vauban nach Freiburg oder in die Tübinger Südstadt führen? Den „Campus-Bockenheim“ sollte Frankfurt als ein nachhaltiges Modellquartier mit überregionaler Ausstrahlung entwickeln. Als „grüne Stadt“ hätte Frankfurt hier besondere Strahlkraft. Und die Frankfurter Bürger wären noch stolzer auf ihre Stadt, als sie es ohnehin schon sind.

Umbau im Bestand

Wichtiger noch als bei Neubauten ist aber ein nachhaltiger Stadtumbau im Bestand. Gemeinsam mit der Frankfurter ABG Holding gestalten wir derzeit die Lübke-Siedlung im Frankfurter Stadtteil Praunheim um. Dieses Quartier könnte als ein weiteres Frankfurter Leitprojekt Geschichte schreiben. Die Betonplatten-Siedlung aus den 70er-Jahren ist in die Jahre gekommen und muss ohnehin renoviert werden. Die gesunde städtebauliche Grundstruktur und die räumliche Nähe zum Niddapark bieten dafür gute Ausgangsbedingungen. Die mangelhafte Wohnqualität und die schlechte energetische Bilanz brauchen jedoch mehr als eine reine Fassadensanierung. Auch der Planungs- und Umbauprozess ist hier bemerkenswert. Die Renovierung „unter rollendem Rad“ lässt die Mieter nämlich in ihren Wohnungen und alle Maßnahmen werden mit ihnen abgestimmt. So wird das ohnehin gute Sozialgefüge weiter stabilisiert. Ein Nahwärmesystem mit erneuerten Leitungen und einem modernen Gas-Brennwertkessel setzen auf Energieeffizienz. In der Lübke-Siedlung soll zudem die aufgewertete Quartiersgarage den ruhenden Verkehr aufnehmen und so die Straßen im Viertel zu Aufenthaltsräumen machen. Die Quartiersgarage wird mit Solardächern eingedeckt, die zukünftig auch die Möglichkeiten für Solartankstellen bieten. Diese Siedlungen aus den 50er-, 60er- und 70er-Jahren bieten enorme Einsparpotenziale im Sinne nachhaltiger Stadtentwicklung. Wenn wir heute einen Neubau nach der aktuellen Wärmeschutzverordnung oder ein Passivhaus bauen, macht die energetische Bilanz hier keinen großen Unterschied. Reduzieren wir jedoch in einem Gebäude aus den 70er-Jahren den Verbrauch von 150 bis 180 Liter Heizöl für die Wärme pro Quadratmeter auf 30 bis 40 Liter, dann können wir mit überschaubarem finanziellen Aufwand sehr viel erreichen. Nachhaltige Stadtentwicklung sollte die Low Hanging Fruits als Erstes ernten.

Keine Verhaltensänderung ohne Beteiligung

Die Beteiligung der Bürger ist in diesem Prozess von besonderer Bedeutung. Wir beabsichtigen, die Innenhöfe der Quartiere zu neuen lebendigen Zentren zu machen. Diese Höfe sollen durch Konzentration auf strukturierte Einheiten zu einem intensiveren sozialen Austausch beitragen. Ohne die Beteiligung und die Akzeptanz der Nutzer kann eine an umfassender Nachhaltigkeit orientierte Planung nicht gelingen. Wenn wir die Nutzer an der Entwicklung ihrer Lebensumstände beteiligen, dann sind sie auch eher dazu bereit, ihre Lebensstile und Alltagsgewohnheiten zu verändern. Für das Erreichen von größerer Ressourceneffizienz sind Verhaltensänderungen und Fragen des Lebensstils von ganz grundsätzlicher Bedeutung. Was nutzt es, wenn Bewohner eines Passivhauses am Feierabend regelmäßig in ihre Autos steigen, um im Taunus zu joggen?

Der Ausbau der Wohnnutzung auch mit Vorrang vor weiteren Arbeitsplätzen hat für die nachhaltige Stadtentwicklung Frankfurts eine große Bedeutung. Aus Gründen der Kommunalfinanzierung sind Arbeitsplätze häufig lukrativer als zusätzliche Wohnquartiere. Wir brauchen in Frankfurt jedoch qualitativ bessere, interessantere und passende Wohnangebote, um einen Ausgleich zum offensichtlichen Überhang an Arbeitsplätzen zu schaffen. Diese Entwicklung würde vor allem die Mobilität verringern und so Ressourcen einsparen. Wenn sich alle daran gewöhnt haben, dass eine Frankfurter Stadtquerung zehn Minuten länger braucht, dann werden die Konflikte um ausgeweitete Tempo-30-Zonen vergessen sein. Selbstverständlich brauchen wir den individuellen Stadtverkehr auch in der Zukunft. Dafür müssen jedoch Autos in der Stadt leiser, sauberer und langsamer fahren. Sie dürfen auch nicht länger den öffentlichen Raum zustellen. Mit Tempo 30 weisen wir dem motorisierten Individualverkehr eine veränderte Rolle zu. In ihrer Rolle als Autofahrer müssen die Stadtbewohner ein wenig zurückstecken. Als Stadtbewohner haben sie jedoch große Vorteile: weniger Verkehrslärm, Hektik und Schadstoffe.

Rad-Express-Routen würden dem Fahrradverkehr in der Stadt neue Impulse geben. Solche bequemen Schnellfahrrouten bei begrenzten Flächenressourcen im bestehenden Stadtsystem unterzubringen ist nicht einfach, aber alle Mühen wert. Stadteinfallsstraßen bieten heute drei bequeme Autospuren nebeneinander. Die Fahrradfahrer müssen daneben einzeln hintereinander auf schmalen Radfahrstreifen fahren. An den Ampeln müssen sie dann häufig über den Bordstein auf die andere Seite wechseln. Radampeln sind am Fluss des Autoverkehrs orientiert. Würde Frankfurt Fahrradrouten als schnelle und selbstverständliche Wege für Pendler entwickeln, ließen sich bequem Wege von 15 Kilometer Entfernung und mehr bewältigen. Hier könnte Frankfurt von Kopenhagen lernen, das seinen Modal-Split, also die Verteilung auf unterschiedliche Verkehrsarten im Berufsverkehr, auf über 45 Prozent Fahrradmobilität gebracht hat. Und in Kopenhagen gibt es mit Sicherheit schlechteres Wetter als in Frankfurt. Dennoch strebt Kopenhagen für den Berufsverkehr einen Anteil von 50 Prozent für Radfahrer an.

Interkommunale Kooperation

Frankfurt sollte ganz offensiv mit Kommunen in der Region wie Offenbach und Eschborn, aber auch darüber hinaus kooperieren. Eine sinnvolle Siedlungsstruktur macht an den engen kommunalen Grenzen nicht halt. Weitere Wohn- und Gewerbegebiete im Umfeld der Stadt sind auch jenseits der kommunalen Grenze Frankfurts denkbar und vielleicht sinnvoller. Solche Kooperationen wären ein Signal für eine logische und nachhaltige Raumstruktur. Frankfurt und

die Region könnten so besser funktionieren. Weniger Pendlerverkehr und ein angemessener Wohnungsmarkt bringen einen Mehrwert für alle Beteiligten.

Frankfurt als die „Passivhaus-Hauptstadt“ bringt für uns, als hier planende Architekten, eine besondere Expertise und einen Know-how-Vorsprung, den wir heute schon an anderen Orten anbieten. Der Zugewinn an technologischen Kompetenzen bringt auch Handwerksbetrieben und Unternehmen besondere Wettbewerbsvorteile. Noch arbeiten wir unter Laborbedingungen; noch sind Passivhäuser ein polarisierendes Thema. Viele vergleichen energieoptimierte Häuser mit einem „Leben in der Thermoskanne“, lernen am konkreten Objekt aber, dass dies gar nicht der Fall ist. Die Diskussionen und Erfahrungen führen zu einer positiven Sensibilisierung der Bürgerschaft. Frankfurt und seine Passivhäuser verdeutlichen die Entschiedenheit der Stadt, sich zu einer Green City zu entwickeln.

Wohn-Hochhäuser

Richtig konzipierte Hochhäuser am passenden Ort konzentrieren sehr viel Nutzung auf kleiner Fläche. Sie lassen sich gut durch den öffentlichen Verkehr und mit einer effizienten Siedlungstechnik erschließen. Frankfurt gibt mit seinem Hochhaus-Rahmenplan schon die Struktur vor. Aber sollte die Stadt nicht auch Wohn-Hochhäuser, zumindest für bestimmte Zielgruppen, erschließen? Wohnen im Hochhaus kann ein außergewöhnliches Erlebnis sein und das Image von Frankfurt als Wohnstadt verbessern. Auch ein Wohn-Hochhaus kann übrigens ein energetisch optimiertes Gebäude sein, und das erste Wohn-Hochhaus im Passiv-Standard würde der Stadt gut zu Gesicht stehen.

Der Umgang mit „qualifizierter Dichte“ in einer Stadt ist für ihre nachhaltige Entwicklung sehr wichtig. Das richtige Maß an Dichte ist tatsächlich eine Grenzwertaufgabe, die nicht allein von Grundflächen- und Geschossflächenzahlen bestimmt wird. Die jeweilige Stadtstruktur entscheidet. Gebäude an einem Hafenbecken oder einem Park ermöglichen auch bei großer baulicher Dichte offene Blicke und eine gute Durchlüftung. Wir können jedoch Städte nicht unendlich weiter verdichten. Qualifizierte Dichte findet ihre Grenze. Aktuell erlebt die Idee der „Grenzen des Wachstums“ des „Club of Rome“ eine Renaissance. Diese auch auf Stadtwachstum zu beziehen, erscheint mir einen Gedanken wert.

Am Wasser gebaut

Seit den 90er-Jahren nutzt Frankfurt sein Potenzial am Wasser immer besser und schafft damit eine Lebensqualität, die in einer nachhaltigen Stadt von be-

sonderer Bedeutung ist. Die Menschen wohnen hier einfach gerne, wenn sie zu Fuß zum Mainufer können. Das zugängliche, qualitätsvolle Mainufer ist mit Sicherheit auch ein Beitrag zur Reduzierung der Freizeitmobilität. Der Fluss bietet der Stadt aber noch weitere, bisher noch nicht ausgeschöpfte Potenziale. Der Osthafen zeigt dies deutlich. Derzeit läuft die Ausschreibung für ein Hotelprojekt auf der Mittelmole. Die Europäische Zentralbank verändert den Charakter der Hanauer Landstraße. Frankfurt wird zukünftig auch hier noch mehr an die Ufer des Mains heranwachsen.

Dr. Michael Denkel

ist Mitglied der Geschäftsleitung und Partner des Architekturbüros Albert Speer & Partner in Frankfurt. Hier ist er insbesondere mit strategischen Planungen und städtebaulichen Entwürfen für Städte im In- und Ausland beschäftigt. Er ist einer der Verfasser der Denkschrift „Frankfurt für alle“.

Aus „Charme“ soll „Schönheit“ werden

Perspektive: kulturelle Stadt

Prof. Christoph Mäckler – Architekt und Städtebauer,
Frankfurt am Main



Nachhaltigkeit muss durch den Begriff der Dauerhaftigkeit ersetzt werden. Dies hat nicht nur mit seiner inflationären Verwendung zu tun. Ein schönes und gutes städtisches Leben ist mit dem Prädikat „dauerhaft“ weit besser charakterisiert. Auf dem Immobilienmarkt erzielen heute Wohnungen aus dem 19. Jahrhundert die teuersten Preise. Diese Häuser, die ja für eine ganz andere Gesellschaft gebaut wurden, gehören heute zu den begehrtesten Objekten. Wenn wir über Nachhaltigkeit sprechen, sollte uns diese Erfahrung zu denken geben. Stadt und ihre Planung brauchen wieder eine ganzheitliche Perspektive. Die „autogerechte Stadt“ – die „durchgrünte Stadt“ – heute die „nachhaltige Stadt“: Die Zeiten, immer wieder neue Paradigmen der Stadtentwicklung zu kreieren, sind vorbei. Das Deutsche Institut für Stadtbaukunst an der Technischen Universität in Dortmund arbeitet an dieser ganzheitlichen Perspektive. Städte brauchen Verkehr, Grün oder Museen in der Stadt. Aber Verkehr, Grün und Museen sind nicht alles.

Frankfurt – auf den zweiten Blick attraktiv

Frankfurt hat große Wirtschaftskraft. Die Stadt ist immer schon ein Verkehrskreuz gewesen, das heute mit dem Flughafen, dem Hauptbahnhof und dem Frankfurter Kreuz in einem Schnittpunkt Europas liegt. Frankfurt ist mit 600.000 oder 700.000 Einwohnern eigentlich keine Großstadt. Die sehr kompakte Stadt bietet aber den Vorteil, sehr schnell in die Stadt hinein und auch wieder heraus zu kommen. In London brauchen Besucher Ewigkeiten vom Flughafen bis in die Innenstadt. In Frankfurt haben sie die Strecke in zehn bis 15 Minuten bewältigt. Frankfurt hat aber einen sehr entscheidenden Standortnachteil. Der Stadt fehlt die Schönheit. Frankfurt ist erst auf den zweiten Blick attraktiv.

Schön ist Frankfurt erst dann, wenn man die kleinen Eckkneipen in Bornheim oder die kleinen Lokale im Mainraum kennt. Hier lebt die Stadt. Wer sich in Frankfurt wohlfühlen will, muss sich in der Stadt auskennen. Viele Banker, die aus Hamburg, München, London oder Mailand hierherziehen müssen, machen zunächst ein langes Gesicht: „Um Gottes willen, jetzt müssen wir in diese grauenhafte Stadt!“ Nach zwei Jahren wollen dann diese Gäste auf Zeit gar nicht mehr zurück. Das ist der heimliche Charme der Stadt Frankfurt am Main. Diesen Charme dauerhaft zu entwickeln und diese Stadt städtebaulich in ihren Plätzen und Straßen schöner zu machen, ist die wichtigste Aufgabe.

Genug vom Klein-Klein

„Planen und Bauen im verdichteten Stadtraum“, „Nachhaltige Mobilitätskultur“, „Klima & Freiflächen“ und „Wirtschaft & Konsum“ sind als zentrale Themen der Frankfurter Bewerbung zum European Green Capital Award richtig gewählt. Ich vermisse jedoch die Kultur. Frankfurt hat ein breites Angebot an „Hochkultur“, an Galerien, an attraktiven Museen. Der Kulturetat der Stadt hat trotz der Finanzkrisen der Kommunen nur wenig Schaden genommen. Nennen Sie mir eine deutsche Stadt, in der augenblicklich Neuplanungen für gleich zwei Museen auf dem Wege sind? Und: Eine nachhaltige Stadt ist ohne ihre Kultur gar nicht vorstellbar.

„Nachhaltigem Wachstum im verdichteten Stadtraum“ kommt für Frankfurt eine besondere Bedeutung zu. Wir müssen ein urbanes Ensemble schaffen, das alle Vorteile der Stadt des 19. und frühen 20. Jahrhunderts bietet. Zugleich muss Frankfurt unseren aktuellen gesellschaftlichen Bedürfnissen genügen. Hier liegen die bedeutenden Herausforderungen. Tagtäglich verbrauchen wir allein im Bundesland Hessen 3,6 Hektar Fläche für Neuerschließungen. Neue Stadtteile wie der Frankfurter Riedberg sind vor diesem Hintergrund nicht zu verantworten. Neue Stadtteile im Mietwohnungsbau müssen verdichtete, kompakte Quartiere sein. Sie können nicht eingeschossige und zweigeschossige Häuschen an Häuschen stellen, dazwischen irgendwelche Gärtchen und kleine Wege. Das bezeichne ich als eine geplante Stadtzerstörung.

Vorbild 19. Jahrhundert

Fragen Sie einmal Bewohner der Frankfurter Innenstadt nach ihren bevorzugten Wohngebieten. Sie werden Bornheim, das Westend, Sachsenhausen und das Holzhausenviertel nennen. Der Lerchesberg, der Riedberg oder gar die Plattenbauten von Niederrad haben wenig Anziehungskraft. Dieses Bürgervotum weist in die richtige Richtung: Eine Stadt wird vital durch „Blockbauweisen mit grünen Innenhöfen“, die wir aus dem 19. Jahrhundert beerben können. Die grünen Innenhöfe bieten Familien einen geschützten Raum. Ein geschlossener Block ermöglicht eine gewisse soziale Kontrolle und bietet Familien mit Kindern eine hervorragende Wohnqualität. Wenn sie dagegen aus der Haustüre auf die Straße treten, sind sie plötzlich im städtischen Raum. Hier finden sie die Einkaufsmöglichkeiten, das Kino oder die Kneipe, also alles das, was städtisches Leben und städtische Kultur ausmacht.

Alle planenden Institutionen einer Stadt glauben, dass sie mit ihren spezifischen Aufgaben allein die Königsdisziplin vertreten. Ein Verkehrsplaner wird nachhaltige Mobilitätskultur für das Wichtigste halten. Wohnungswirtschaftler plädieren für vernünftige Wohngebiete, damit Investitionen und zusätzli-

che Bewohner in die Stadt kommen. Architekten engagieren sich möglicherweise für neue Wahrzeichen und architektonische „Leuchttürme“ der Stadt. Das Problem ist: Alle drei haben recht, arbeiten jedoch ausschließlich separat, ohne Rücksicht auf die benachbarten Disziplinen. Wir müssen wieder verstehen lernen, dass eine Straße beispielsweise nicht nur eine Verkehrsstraße mit weißen Streifen und Richtungspfeilen ist, auf der man mit dem Auto oder dem Fahrrad fahren kann. Die weißen Streifen machen jede Straße erst zur Verkehrsstraße. Aber auch in Mailand, wo die weißen Streifen fehlen, fließt der Verkehr. Lassen wir die weißen Streifen weg, wird aus der Verkehrsstraße die Stadtstraße. Häuser, Läden, Straßenlaternen, Bäume, Gehsteige: Alle Elemente des Städtebaus formen den Charakter der Stadtstraße und lassen sie uns angenehm erscheinen.

Wir benötigen einen Masterplan der Stadt Frankfurt, der die Ressourcen, die Entwicklungspotenziale der Stadtentwicklung und die Prinzipien der Stadtgestalt, der Gestalt der Häuser, die Gestalt der Straßen und Plätze konkret aufzeigt. In welcher Stadt wollen wir zukünftig leben und wie sieht diese aus? Antworten auf diese Fragen verknüpfen verkehrstechnische, bautechnische und kulturelle Perspektiven. Alle wichtigen Themen des Städtebaus müssen in einem solchen Masterplan konkret beschrieben werden. Alle die Stadtteile, Straßen und Plätze, die eine gewisse Schönheit haben, bedürfen einer neuen Definition. Wir müssen uns und der Bevölkerung die Attraktivität der Stadt vor Augen führen! Ein solches Projekt wird nur dann gelingen, wenn alle planenden Disziplinen zusammenarbeiten und städtische Politik mit lang- und kurzfristigen Zielen arbeitet.

Die Wohnzimmer der Stadt

Schauen Sie auf den Bahnhofplatz, den Kaiserplatz oder den Opernplatz in Frankfurt. All diesen Plätzen, eigentlich die Wohnzimmer der Stadt, fehlt es heute an Qualität. Der Bahnhofplatz ist eine liederliche, runtergekommene Restfläche ohne Aufenthaltsqualität. Und auch der Opernplatz mit seinem grünen Betonplattenbelag sowie der Kaiserplatz mit dem aus der zentralen Mitte versetzten Kaiserbrunnen lassen zu wünschen übrig. Um Aufenthaltsqualität herzustellen, bedarf es nicht etwa des Stadtdesigns, das wir in Architektenwettbewerben ermitteln, es bedarf der Selbstverständlichkeit von Pflasterstein und Asphalt, gepaart mit einem städtebaulichen Ordnungswillen, der Straßenlaternen nicht nur als Beleuchtungs-, sondern auch als straßenbildordnendes Schönheitselement versteht.

Gleichzeitig eignen sich die Entwicklungsgebiete in unseren Stadtgrenzen für eine städtische Blockbauweise mit grünen Innenhöfen, die jedoch nicht nur in die Hände von großen Immobiliengesellschaften gehören. Parzellieren und

verkaufen wir die einzelnen Grundstücke, entsteht Vielfalt. Dies ist nicht nur attraktiver, sondern lässt sich auch besser vermarkten und vermieten. Die Parzellierung ist ein wesentlicher Bestandteil der Stadt und sollte wieder selbstverständlicher Bestandteil im Städtebau werden.

Darüber hinaus sehe ich noch ein sehr langfristiges Ziel für die Frankfurter Stadtentwicklung: Wir sollten die Gewerbegebiete in die Stadt zurückholen und ihre Funktionsmischung wiederherstellen. Die Attraktivität der Stadt steigt nicht durch Supermärkte auf der grünen Wiese.

Frankfurter „Leuchttürme“

Der Opernturm ist ein „Leuchtturmprojekt“, weil er den Opernplatz wieder stadträumlich fasst und die Läden im Erdgeschoss für urbane Lebendigkeit sorgen. Darüber hinaus ist der Rothschildpark wieder an die Bockenheimer Landstraße angeschlossen und wurde um 5.000 Quadratmeter erweitert. Diese Faktoren geben dem Ensemble Selbstverständlichkeit und Akzeptanz. Gleichzeitig haben wir den Opernturm nicht als Glasgebäude und Energieschleuder konzipiert, das mit aufwändiger Technik im Sommer heruntergekühlt werden muss. Die Fensterfassade des Opernturms sorgt dafür, dass die Energie aus der Atmosphäre nicht unmittelbar in das Gebäude eindringen kann. Die Fassade ist um mehr als 50 Prozent geschlossen und benötigt daher über 25 Prozent weniger Energie als herkömmliche Gebäude.

Den neuen Campus der Universität Frankfurt mit seinen vielfältigen Architekturen verstehe ich als weiteres Frankfurter „Leuchtturmprojekt“. Alle Gebäude unterliegen einer Gestaltungssatzung und dürfen nur mit einem gelben Stein verkleidete Fensterfassaden haben. Das Hauptgebäude, das ehemalige I.G.-Farben-Haus, gab hier die Richtung vor, um das Ganze als ein schönes städtebauliches Ensemble, als Campus wie er weltweit anzutreffen ist, erscheinen zu lassen. Wie wir von Paris mit seinen durch eine Gestaltungssatzung festgeschriebenen gelben Steinfassaden wissen, kommt die Schönheit einer Stadt auch durch eine gewisse Homogenität zum Ausdruck. An dieser Gleichmäßigkeit ist auch die Gestaltungssatzung des Campus Westend orientiert. Dieses Gebäudeensemble verdeutlicht insbesondere, warum mir Bezüge zur Geschichte und Baukultur so bedeutsam sind. Ein Vergleich zum Aachener Dom mag dies verdeutlichen. Die Kirche besteht aus einem romanischen Oktogon, einem gotischen Chor, einer Barockkapelle und einem Turm aus dem 19. Jahrhundert. Hier finden Sie vier verschiedene Baustile aus über tausend Jahren. Sie fallen jedoch auf den ersten Blick überhaupt nicht auf, weil die Wiederverwendung des immer gleichen Baumaterials sie zusammenhalten. Immer der gleiche Stein, immer die gleiche Farbe – bei unterschiedlichen Architekturen!

Wärmedämm-Verbundmüll

Häuser im Passivhaus-Standard sind in Frankfurt eine deutschlandweit beispielhafte Entwicklung. Aber diese Gebäude zeigen auch den Unterschied zwischen Nachhaltigkeit und Dauerhaftigkeit. Viele der von der Industrie angebotenen Fassadenkonstruktionen bestehen nämlich aus einer Kombination von Schaumstoffen, Folien und Brettschichten. Diese Konstruktionen sind nicht langlebig und werden zukünftige Generationen vor große Entsorgungsprobleme stellen. Wärmedämm-Verbundsysteme wird man zukünftig als Sondermüll entsorgen müssen. Im Neubau sollte ihr Einsatz vom Gesetzgeber generell überdacht werden. Eine dauerhafte Perspektive sollte immer auf Wandstärken, Stabilität und dauerhafte, erdgebundene Materialien achten.

Und auch hier wird wieder die notwendige Kooperation der unterschiedlichen Fachdisziplinen deutlich. Denn schon die Bauleitplanung bestimmt, in welchen Wandstärken gebaut wird. Wenn Sie auf einem Grundstück ein Haus mit 1.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche bauen dürfen, weil der Bebauungsplan es so vorgibt, dann sind hier die Wandstärken von großer Bedeutung. Je dünner die Mauern, desto mehr Fläche kann von den 1.000 Quadratmetern vermietet werden. Diese Vorgabe führt dazu, möglichst raumsparende Wände und Glasfassaden zu verbauen, wobei Erstere wiederum mit Schaumstoffen, Glaswolle oder Steinwolle gedämmt werden müssen. Diese Konstruktionen mögen vielleicht „nachhaltig“ sein, dauerhaft sind sie auf keinen Fall. Eine Kommune wie Frankfurt könnte hier richtungweisende Vorgaben machen. Wenn wir ökologisch, dauerhaft und zukunftsorientiert denken, und das müssen wir, sollten wir mit Ziegelsteinen statt mit Pappwänden bauen.

Prof. Christoph Mäckler

ist Architekt und Städtebauer in Frankfurt am Main und Direktor des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst an der Technischen Universität Dortmund.

Das Institut forscht unter anderem zu den Themen Stadt, Architektur und Energie und veranstaltet seit 2010 die jährliche „Konferenz zur Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt“.

Ökologischer Fußabdruck und Aufenthaltsqualität

Perspektive: generationenfreundliche Stadt

Dr. Irmgard Schultz – Mitglied der Leitung am Institut für sozial-
ökologische Forschung (ISOE), Frankfurt am Main



Betrachtet man Nachhaltigkeit normativ, so geht es vor allem um Gerechtigkeit innerhalb einer Generation und zwischen den Generationen. Ihr Zusammenleben und die Wirtschaft sollen nicht von Umweltbelastungen oder sozialen Lasten wie Armut und Ungleichheit bestimmt werden. Nachhaltigkeit ist jedoch vor allen Dingen eine Zukunftsentwicklung, die immer wieder aufs Neue in Aushandlungsprozessen gestaltet wird. Und zwar von unterschiedlichen Gruppen von Akteuren des Triangle of Change, das heißt von Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Nachhaltigkeit zielt auf langfristige gesellschaftliche Transformationsprozesse, an denen unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen beteiligt sind.

Frankfurt wächst ...

Für die Stadtentwicklung Frankfurts sind die räumlichen Gegebenheiten von entscheidender Bedeutung. Die Stadt hat eine begrenzte Fläche und kann sich daher nicht beliebig ausdehnen. In Frankfurt halten sich außerdem tagsüber fast doppelt so viele Menschen auf wie in der Nacht. Die Stadt ist multikulturell gemischt und besitzt eine große Energie. Frankfurt als eine „kompakte Stadt“ muss mit der Entwicklung umgehen, dass immer mehr Menschen in ihr leben wollen. Als Wirtschaftsraum ist sie noch immer dynamisch. In der Post-Wachstumsgesellschaft ist die Stadt jedoch noch lange nicht angekommen. Nach wie vor wird in Frankfurt immer mehr Wachstum eingeplant und sich daran orientiert: Ressourcen- und Flächenverbrauch und immer mehr Zuwachs an Steuereinkommen bestimmen die kritische Ausgangslage für eine nachhaltige Stadtentwicklung.

... und Frankfurt altert

In einer wissensbasierten Gesellschaft gehört die Wissenschaft zum sogenannten Triangle of Change zwingend hinzu. Dies könnte ein Szenario verdeutlichen: Wir wissen um eine demografische Entwicklung, die als „Alterung der Bevölkerung“ diskutiert wird. Die Wissenschaften können nun mit einem Sprung nach vorn für Frankfurt im Jahre 2050 Trendentwicklungen ermitteln. Was bedeutet die demografische Entwicklung für den Wohnungsbau, die Infrastruktur, für das Verkehrssystem? Wir wissen beispielsweise: Alte Leute haben einen höheren Bedarf an Raumwärme. Was bedeutet dies für die Energieversorgung? Und wie könnten sich Aspekte der Klimaveränderung in der Stadt niederschlagen? Werden die Alterungsprognosen eingerechnet? Wie wollen Senioren unterschiedlicher Gruppierungen – junge Senioren, die wahrscheinlich sehr fit sein können, andere mit Behinderung, andere versorgungsbedürftig – im Jahre 2050 in dieser Stadt leben? Brauchen die öffentlichen Plätze dafür nicht eine andere Gestalt? Brauchen wir neben Kinderspielplätzen nicht

auch ganz andere Infrastrukturen für diesen hohen Anteil an alten Leuten? Diese Entwicklung ist in der Stadt noch nicht einmal bis zum Jahr 2020 ausbuchstabiert. Wir werden es im Jahre 2050 mit sehr vielen rüstigen, stabilen und lebenslustigen alten Menschen zu tun haben. Sie werden ihren Lebensabend nicht auf Luxusdampferfahrten erleben wollen, sondern attraktive Beschäftigungen und Aufgaben suchen. Hier ist gesellschaftliche Fantasie gefragt. Daher muss die Planung für eine nachhaltige Stadtentwicklung in Frankfurt aktiv nach vorne schauen.

Die demografische Entwicklung der Gesellschaft verdeutlicht außerdem die Notwendigkeit einer ressortübergreifenden Kooperation. Die Sozialpolitik, die Infrastrukturentwicklung, die Wirtschaftsförderung, die Schulen: Alle sind sie davon betroffen.

Sozialökologisch planen

Das von der Stadt unterstützte Projekt Cariteam könnte in diesem Zusammenhang wegweisend sein. Das Energiereferat hat gemeinsam mit der Caritas eine Beratung für Hartz-Bezieher aufgesetzt, die sich zum Beispiel keine energiesparenden Geräte leisten können. Wie können diese Bevölkerungsgruppen energieeffizient haushalten? Es wurden in diesem Projekt arbeitslose Menschen, die ein großes Verständnis von diesen Bevölkerungsgruppen haben, zu Energieberatern ausgebildet. Die Perspektive, soziale und ökologische Dimensionen zusammenzubringen, ist zukunftsfähig. Sie verdeutlicht, dass kleine praktische Schritte eine große Wirkung haben.

In der „Nachhaltigen Mobilitätskultur“ hat Frankfurt in den letzten Jahren Beispielgebendes geleistet. Die Bereitstellung von Fahrradwegen, sehr detaillierte Kleinlösungen der Wegeführung, die Förderung von Fußgängern und multioptionale Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl sind hier besonders erwähnenswert. Aus der Perspektive „Klima und Freiflächen“ hat Frankfurt mit dem Grüngürtel ein absolutes Plus. Die stärkere Verdichtung des Stadtraums, zum Beispiel durch die weitere Bebauung und Begrünung der Hinterhöfe, haben zu einem geschlossenen Stadtbild beigetragen. Die Stadt hat sich außerdem darum bemüht, die großen Luftschneisen vom Taunus offen zu halten. Aus der Perspektive der verdichteten Stadt machen die Hochhäuser in Frankfurt durchaus Sinn. Unter dem Gesichtspunkt einer Rückeroberung der städtischen Lebensqualität in der Stadt müssen wir die Fragen stellen, ob wir diese Gebäude nicht auch anderen Nutzungen öffnen? Die Turnhallen von Schulen stellen wir an Nachmittagen oder Abenden Vereinen zur Verfügung. Schulhöfe weisen wir als zusätzliche Spielplätze im Stadtteil aus. Könnten wir diese Türme der Stadt nicht auch anders multi-optional nutzen? Sollten wir nicht das Triangle of Change in dieser Stadt dazu befragen?

Frankfurter „Leuchttürme“

Die Stadt schmückt sich zu Recht mit ihren Passivhäusern. Dezentrale Energieversorgung und eine intelligente Vernetzung der Blockheizkraftwerke sind attraktive Frankfurter „Leuchttürme“. Hier haben auch die Beteiligung und Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse eine wichtige Rolle gespielt. Je mehr wir die Beteiligten in die Planung und Entwicklung von Projekten einbeziehen, desto punktgenauer wird die Ausgestaltung sein. Planer haben häufig hier nur ihre standardisierten Muster.

Die Weiterentwicklung des Energieumbaus in Richtung alternative oder erneuerbare Energien ist eine wichtige Zukunftsoption für die Stadt. Wir können die Potenziale der Blockheizkraftwerke mit intelligenten Lösungen systematisch optimieren. Für diese Planungen brauchen wir als Gesamtbild der Umweltbelastungen auch den ökologischen Fußabdruck der Stadt. Für die Herausforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung brauchen wir messbare Kriterien. Darüber hinaus benötigen wir aber auch Kriterien, welche die Aufenthaltsqualität des städtischen Raums anzeigen. Wo liegen die Grenzen der Nachverdichtung? Wann ist Nachverdichtung nicht mehr mit Aufenthaltsqualität vereinbar? Was kann zur Lösung von Nutzungskonkurrenzen beitragen? Wie lässt sich Lebensqualität objektivieren? Auch eine alten- und generationenfreundliche Stadt braucht belastbare Planungsdaten.

Die steigende Lärmbelastung in dieser Stadt ist ein großes Problem. Meinem subjektiven Empfinden nach hat sich der Lärm in dem Frankfurter Stadtteil, in dem ich lebe, in den vergangenen fünf Jahren nahezu verdoppelt. Die veränderten Flugrouten des Flughafens tragen ihren Teil dazu bei, ebenso die von kleinen, lauten Flugzeugen betriebenen Sightseeing-Flüge. Der Fluglärm ist für die Stadtgesellschaft ein sehr sensibles Thema.

Dr. Irmgard Schultz

ist Mitglied der Institutsleitung und Mitbegründerin des Instituts für sozial-ökologische Forschung (ISOE) in Frankfurt. Sie arbeitet unter anderem im Forschungsschwerpunkt „Energie und Klimaschutz im Alltag“ und ist Ansprechpartnerin für „Gender, Diversität & Umwelt“. Aktuell forscht sie zu Unternehmensverantwortung und nachhaltigem Konsum.

Polyzentrisch planen

Perspektive: regionale Identität

Prof. Dipl.-Ing. Julian Wékel – Hochschullehrer
Fachbereich Architektur, Technische Universität Darmstadt



Zur „Eigenlogik der Städte“ – unser Forschungsprojekt legt einen besonderen Akzent auf die lokalen Besonderheiten urbaner Entwicklungen. Bisher wurde Stadt wissenschaftlich eher als Ort der Konkretisierung allgemeiner gesellschaftlicher Themen untersucht. Wir schauen demgegenüber verstärkt, man könnte auch sagen in umgekehrter Sichtweise, vorrangig auf die eigenlogischen Bedingungen und Handlungsweisen vor Ort und fragen, wie die lokalen Kontexte die Stadtentwicklung formen. Der städtische Umgang mit dem aktuellen Thema Klimawandel zeigt sich beispielsweise in München ganz anders als in Frankfurt. Aus diesem Grund möchten wir die eigenlogischen Bedingungen der Städte besser verstehen. Es geht uns nicht nur darum, welche allgemeinen Strategien für die Bewältigung gegenwärtiger Herausforderungen sinnvoll sind, sondern was an spezifischen Orten angemessen und umsetzbar sein sollte.

Suburbane Knoten

Mit dieser Blickrichtung erscheint Frankfurt zunächst in vieler Hinsicht als außergewöhnlich privilegiert, ausgestattet mit wirtschaftlicher Dynamik und hoch entwickelter Mobilität, global erreichbar wie keine andere deutsche Stadt, ja kaum eine Stadt auf dem Kontinent. Der Frankfurter Flughafen ist dafür bekanntermaßen das entscheidende Drehkreuz. Gleichzeitig ist er selbst, seine Terminals, als Knotenpunkt auch ein Ort einzigartigen internationalen Personenaustauschs. Das damit verbundene „interkulturelle Potenzial“ für die Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main herauszustellen, wurde bisher zu wenig beachtet. Mit dem House of Mobility ist sicher ein Anfang gemacht. Auch andere Objekte des Gateway-Garden-Projekts könnten nicht nur ein vorrangig wirtschaftliches, sondern auch ein „kulturelles Tor zur Welt“ werden.

In den historischen Stufen seiner Stadtentwicklung verdankt Frankfurt von Beginn an vieles seiner verkehrsgünstigen Lage – die Furt und die Fernwegekreuzung waren die Ausgangspunkte, daraus ist dann in einem nächsten Schritt ein Handelsplatz, dann ein politisch kulturell hoch bedeutsamer Ort geworden. Irgendwie wiederholt sich das in moderner Form am Flughafen mit seiner kontinuierlichen Erweiterung zu einer Airport-City, zumindest nutzt auch die Bevölkerung der Metropolregion mittlerweile zunehmend die Terminals als Handels- oder genauer als Einkaufs- und Erlebnisort. Aber könnten wir nicht hier einen nächsten Entwicklungsschritt unterstützen und eine einzigartige Bühne internationaler Kommunikation und Kultur mitgestalten? Könnten nicht renommierte Fachleute verschiedenster Professionen, Wissenschaftler und Künstler aus aller Welt diese riesige Karawanserei zu einem Fokus der Begegnung machen?

Der Flughafen ist ein „suburbaner Knoten“ besonderer Art und in dieser Beziehung wohl kaum in Konkurrenz zu den traditionellen städtischen Zentren in seiner Nachbarschaft zu sehen. Eine eher extern orientierte „zollfreie Zone“ der Kommunikation – vielfältige Veranstaltungen in diesen Verkehrshallen könnten Menschen der Region mit Gästen aus aller Welt zusammenbringen. Dies könnte der Mobilitätsbegabung Frankfurts eine neue Qualität und zusätzliche Dimension geben.

Kulturelle Vielfalt

Die soziale und ethnische Kommunikation und ihre wirtschaftlich wie kulturelle Integration war für Frankfurt immer schon prägend. Die jahrhundertealten Traditionen des Handels und des politisch-kulturellen Austauschs sind hier bis heute wesentlich ausschlaggebend für eine grundsätzlich tolerante Disposition der gesamten Stadtgesellschaft. Als eine Metropole des 21. Jahrhunderts kann die Stadt im Umgang mit nationaler und sozialer Vielfalt durchaus Vorbildfunktionen beanspruchen. In Deutschland und Mitteleuropa gibt es nur wenige Städte, die diese sich heute vielerorts stellende Herausforderung bisher so beispielgebend bewältigt haben. Eine nachhaltige Stadtentwicklung für Frankfurt kann und sollte sich an den sich hieraus ergebenden besonderen Möglichkeiten orientieren.

Wir kennen aber auch in Frankfurt Stadtteile, die in ihren wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen problematisch sind und einen besonderen Entwicklungsbedarf haben. Früher haben unter solchen Bedingungen Stadtplaner es als ihren Auftrag angesehen, vorrangig eher die baulich-technischen Herausforderungen in diesen Quartieren zu bewältigen. Häuser wurden mit modernen Bädern ausgestattet oder Sammelheizungen eingebaut. Das heute bestimmende Thema der Konzentration von Arbeitslosigkeit in diesen Gebieten wurde damals negiert oder eher an Transferleistungen des Arbeitslosengeldes delegiert. Aber wir haben gelernt, dass sich städtebauliche Sanierung beispielsweise mit der Schaffung neuer lokaler Beschäftigungsverhältnisse verbinden sollte, dass städtische Unterstützung zu gemeinschaftlicher Bürgerarbeit und Selbsthilfe befähigen kann.

In vielen Innenstädten, die ja durchaus nicht alle florieren, haben wir in mancher Hinsicht eine vergleichbare Aufgabenstellung. Wir lernten, die Gewerbetreibenden und die Bürgerinnen und Bürger dort zusammenzubringen und sie darin zu unterstützen, ihre Wirtschaftsräume, die ja vor allem auch die Räume öffentlichen Stadtlebens sind, gestalterisch in ihrer Bedeutung für die Gemeinschaft aufzuwerten. Wer heute Stadtteile revitalisieren will, muss die

räumliche, infrastrukturelle, die wirtschaftliche wie die sozial-kulturelle Perspektive gleichzeitig im Blick haben.

Polyzentrische Entwicklung planen

Das Mainufer war bereits in den 70er-Jahren in seiner neuen Gestaltung mit der Funktion als Museumsufer der erste Identitäts-Turn Frankfurts – weg von der reinen Bankenmetropole hin zu einer Stadt der Kunst und der Kultur. Dann gab es Anfang der 90er-Jahre einen zweiten Schritt, der an der Fragestellung orientiert war: „Wie können wir innerstädtisch wieder verstärkt und attraktiv wohnen?“ Der Begriff „Nachhaltigkeit“ war damals noch nicht en vogue, aber die Planungen gingen schon in die später so bezeichnete Richtung. Die Stadt sollte nicht weiter nach außen wachsen. Vorrangig Wohnungsbau sollte die nicht mehr optimal genutzte und zunehmend brachliegende industrielle Infrastruktur am Main ablösen.

In der Summe vieler gelungener Quartiersbausteine, konzipiert und verwirklicht über einen Zeitraum von nahezu 20 Jahren, ist der innerstädtische Mainraum heute einer der schönsten, vielleicht der schönste neu gestaltete öffentliche Stadtraum in Deutschland geworden. Er stellte für die Bürgerinnen, Bürger und Gäste der Stadt und darüber hinaus auch der Region geradezu eine Bühne und einen einzigartigen Ort der Identifikation dar. Die Uferpromenaden am Main sind auch nicht – wie es leider heute viel zu oft geschieht – vorrangig zu einem Konsumraum geworden. Sie sind für Flaneure und Spaziergänger gemacht, für Skater und Fahrradfahrer. Ein urbaner Raum im besten Sinne. Und dazu gehören nun auch die Hochhauskulisse als Hintergrund, das Kraftwerk am Westhafen als Kontrast und die einfachen, eigentlich wenig urbanen Wohnungsfassaden aus den 50er-Jahren.

Frankfurt steht für gelungene, auch stark städtebaulich orientierte Integrationspolitik. Schauen Sie in das Gallusviertel oder ins Ostend. Hier finden wir nach langjährigen Stadterneuerungsprozessen so gut wie keine sozialen Konflikte, sondern eher ein positives Miteinander einer außergewöhnlichen, im wörtlichen Sinn vielschichtigen Einwohnerschaft. Hier wird auch die polyzentrische Struktur der Stadt erfahrbar. Diese Stadtteile sind nämlich keine nur auf den gesamten städtischen Zusammenhang ausgerichteten Einzelgebiete, sondern auch emotional besetzte eigenständige und in vielem vollständige städtische Quartiere. Sie zeigen, wie im Großen die ganze Stadt, eine „Durchflochtenheit“ von Grün, Siedlungen und unterschiedlichsten Formen von Bebauungen. Diese vielgestaltige Stadtlandschaft könnte durchaus ein Modell auch für weitere Bereiche der Region darstellen. Um daraus ein Konzept zu entwerfen, werden städtische Planungen Frankfurts allein allerdings

nicht weiterhelfen. Wir brauchen dafür nicht nur einen über die Stadt hinausreichenden Verkehrsverbund, sondern auch einen Wohnungsbau-, einen Bildungs-, Gewerbe- und Erholungsflächenverbund. Der Planungs-, jetzt Regionalverband, hat bisher allerdings über den Flächennutzungsplan hinaus zu wenig Kompetenzen erhalten, diese Entwicklungen zu koordinieren.

Regionale Identität

Das Grüngürtelprojekt und die Weiterentwicklung und Vernetzung der Freiflächen zum Regionalpark zeigen schon in gewisser Weise, dass das, was Identität für den Lebensalltag prägt, nicht an der Stadtgrenze haltmacht. Die Politiker beziehen sich allerdings immer noch vor allem auf ihre jeweiligen Städte und ihre Heimat- oder besser Wahlgemeinden, selten auf die regionale Dimension ihrer Verantwortung. Dabei sind heute Arbeits- und Lebenszusammenhänge absolut überörtlich ausgerichtet.

Auch ressortübergreifende Kooperation ist für eine nachhaltige Stadtentwicklung von entscheidender Bedeutung. Bisher haben häufig Ämteregoismen einen kooperativen Stadtentwicklungsverbund nicht sonderlich befördert. Ein Planungsressort allein kann dieser integrativen Aufgabe kaum gerecht werden. Frankfurt könnte hier vielleicht etwas von der Stadt München lernen. Hier gibt es zumindest eine stark entwickelte Kultur integrierter Stadtentwicklung. Nehmen Sie die von der gesamten Stadtverwaltung gemeinsam getragene sozial orientierte Bodenordnung als ein Beispiel: Wenn in München Planungen zu Grundstückswertsteigerungen führen, dann müssen Eigentümer verbindlich festgelegte Anteile dieser Wertsteigerung in einen allgemeinen Topf zurückgeben. Hieraus werden dann unter anderem Infrastrukturprojekte, die sonst von der Stadt zu tragen sind, finanzierbar. Solche Regularien sind bisher in Frankfurt nicht entwickelt.

Aktive Bürgergesellschaft

Das Verständnis von Partizipation oder Beteiligung hat sich während meiner beruflichen Tätigkeit in den vergangenen 35 Jahren ganz wesentlich gewandelt. Mitte der 70er-Jahre sahen Planverfahren zwar schon eine formale Pflicht zur Beteiligung der Bürger vor. Sie wurde jedoch als reine Informationsverpflichtung aufgefasst. „Ich, der Planer, beteilige jemanden, indem ich ihm, soweit es mir sinnvoll erscheint, Kenntnisse über meine Pläne vermittele.“ Als Störung wurde erlebt, wenn Gesichtspunkte deutlich wurden, die der Planer vorher nicht bedacht hatte. Dieses Selbstverständnis und Selbstbewusstsein ist in den folgenden Jahren und Jahrzehnten wesentlich erschüttert worden. Großprojekte und ein radikal mit der bestehenden Stadt und ihrer Verände-

Die umgehender Städtebau haben nicht nur bauliche Probleme hervorgebracht, sondern auch soziale Konfliktlagen. Zwar haben die Planer noch lange nicht das Heft des Handelns aus der Hand gegeben. Aber der gegenseitige Informationsaustausch wurde zunehmend ernster genommen. In den letzten fünf bis zehn Jahren hat sich erst wirklich eine aktive Beteiligung der Bürgergesellschaft durchsetzen können. Der Staat, die Stadtverwaltung allein kann heute einfach nicht mehr aus eigener hoheitlicher Kraft die Rahmen- und Entwicklungsbedingungen formulieren oder gar verwirklichen.

Die Wirtschaft und die Bürgerschaft müssen mit an Bord sein. Der Westhafen in Frankfurt ließ sich nicht allein mit den traditionellen öffentlichen Planungsinstrumenten in das heutige Wohn- und Büroquartier umwandeln. Man musste unterschiedlichste Verträge verändern, Eigentum erwerben, Betriebe verlagern. Daher war ein sogenanntes Public Private Partnership das Instrument der Wahl. Beteiligung ist hier nicht als Frühwarnsystem oder Informationsangebot zu verstehen, sondern als ein aktives Mitwirken – ein wirtschaftliches und soziales Beteiligen, nicht ein Beteiligt-Werden.

Frankfurt für alle

Eine verantwortungsvoll gestaltete, und das heißt auch eine von möglichst allen Bürgerinnen und Bürgern wahrnehmbare „Lebensqualität“ in einer Stadt ist für mich das zentrale Ziel nachhaltiger Stadtentwicklung. Damit sind natürlich weit mehr als alternative Einkaufsmöglichkeiten oder gut funktionierende städtische Infrastrukturen gemeint. Das Lebensgefühl der Bewohner braucht Resonanz im städtischen Raum und umgekehrt. Menschen brauchen das Gefühl, dass sie ihre Lebensvorstellungen in ihrer Stadt verwirklichen können. Das gilt quer durch alle Schichten der Stadtgesellschaft. Eine so verstandene Lebensqualität ist also auch an sensible Wirtschaftspolitik und an sozialen Ausgleich gebunden. Frankfurt hat sich mit der Erhaltung traditioneller Produktionsarbeitsbereiche wie der Brauerei in Sachsenhausen oder dem Osthafen häufig schwergetan. Die Stadtgesellschaft braucht jedoch unterschiedliche Arbeitsfelder, die man vielleicht sogar zum Teil mit öffentlichem Geld stabilisieren oder entwickeln muss.

Ein im regionalen Maßstab verstandener strategischer Politikansatz sollte bei diesen Entscheidungen immer besondere Berücksichtigung finden. Für den Ausgleich von Stadt und Region müssen jedoch stärkere Signale von Frankfurt ausgehen. Frankfurt braucht doch selbst die gelebte Verankerung und Vernetzung mit der Region. Die Stadt sollte deshalb eine dezentrale Entwicklung von Schwerpunkten unterschiedlichster Art auch jenseits der Stadtgrenzen aktiv unterstützen.

Wäre es nicht reizvoll, um einmal eine etwas ungewöhnliche Idee zu entwickeln, eine Abteilung eines Frankfurter Museums, etwa des Städel's beispielsweise nach Offenbach zu verlagern? Wäre das nicht eine starke symbolische Geste?

Die Rhein-Neckar-Region könnte hier als ein Vorbild dienen. Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg haben verstanden, dass man nur gemeinsam – und auch mit den kleineren Städten dieses Raums auf Augenhöhe zusammen – entwicklungsbedeutsame Projekte auf den Weg bringen kann. Für diese regionale Orientierungssuche braucht es jedoch ein konzeptionelles Dach. Das Nachhaltigkeitsprinzip könnte eine integrative Perspektive bieten. Wir müssen dieses inflationär verwendete Wort jedoch übersetzen. Eine angemessene Formulierung könnte vielleicht lauten: Stärkung der Lebensqualität in einer „Metropolregion für alle“, um ein Frankfurter Motto von Albert Speer weiterzuführen. Das versteht man besser!

Prof. Dipl.-Ing. Julian Wékel

arbeitet als Hochschullehrer am Fachbereich Architektur der Technischen Universität Darmstadt. Hier ist er insbesondere beschäftigt mit Fragen nachhaltiger Regionalentwicklung, bürgerschaftlich orientierter kommunaler Planungspraxis und Baukultur sowie mit internationaler Metropolenentwicklung.

Themenknoten 2

Nachhaltige Mobilitätskultur

Mobilität ist eine wichtige Grundlage für die Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger an gesellschaftlichen Prozessen und für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Gesellschaft.

Frankfurt ist Kernstadt einer polyzentrischen Metropolregion und ein nationaler und internationaler Verkehrsknotenpunkt.

Der Flughafen Frankfurt, der sich in einer weiteren Ausbauphase befindet, zählt zu den wichtigsten internationalen Flughäfen.

Der Hauptbahnhof ist mit rund 350.000 Reisenden pro Werktag ein Schienendrehkreuz Europas.

Das Frankfurter Kreuz ist der meistbefahrenste Knotenpunkt des deutschen Autobahnnetzes, den täglich rund 331.000 Kraftfahrzeuge passieren.

In keine andere deutsche Stadt pendeln so viele Menschen ein: Eine große Zahl der Beschäftigten kommt aus anderen Gemeinden. Auch wenn die öffentlichen Verkehrsmittel in der Rhein-Main-Region ausgesprochen gut ausgebaut sind, die Bewohnerinnen und Bewohner im Umland, die täglich in die Stadt pendeln, nutzen noch häufig das Auto.

Ziel: Stadtverträglicher Verkehrsmittelmix

Die Frankfurterinnen und Frankfurter bevorzugen Busse, Bahnen und Fahrrad oder gehen zu Fuß. Für 23 Prozent ihrer Wege in der Stadt nutzen sie Busse und Bahnen. 30 Prozent ihrer Wege legen sie zu Fuß zurück.

Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege hat sich in den letzten zehn Jahren auf 14 Prozent verdoppelt.

Der Ausbau der Infrastruktur und die Einrichtung eines speziellen Radfahrbüros haben ein fahrradfreundliches Klima gefördert.

Die Ansprüche an urbane Lebensqualität steigen. Vielfältige Mobilitätsmöglichkeiten haben hier einen positiven Einfluss. Gleichzeitig führt der zunehmende motorisierte Verkehr mit Blick auf Treibhausgase, Lärm, Unfälle, Luftschadstoffe, Inanspruchnahme von Flächen und die trennende Wirkung von Verkehrsstraßen zu Beeinträchtigungen und Umweltbelastungen.

In diesem Themenknoten liegt der Fokus auf einem stadtverträglichen Verkehrsmittelmix: Er umfasst die effizientere Nutzung und Gestaltung der vor-

handenen Verkehrsinfrastruktur ebenso wie die Förderung und Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsformen.

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 neu-deutsch „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.

Balance von Mobilität und Aufenthaltsqualität

Perspektive: Multimodalität

Prof. Dr. Martin Lanzendorf – Stiftungsprofessor für Mobilitätsforschung, Johann Wolfgang Goethe-Universität, Frankfurt am Main



Eine nachhaltige Stadtentwicklung muss ökonomische, ökologische und soziale Aspekte beachten. Für die ökonomische Entwicklung sind Arbeitsplätze, Erwerbschancen und attraktive Rahmenbedingungen für Unternehmen wichtig. Zugleich muss die ökonomische Entwicklung auch ökologisch und sozial verträglich erfolgen. Mit der ökologischen Verträglichkeit einer Stadt- und Regionalentwicklung können sich auch die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Region verbessern und somit Voraussetzung für eine sozial gerechte Entwicklung sein.

Die Stadt Frankfurt sollte sich ihren Mobilitätskonflikten stellen, weil es nicht reicht, die Ziele nachhaltiger Stadtentwicklung und Mobilitätskultur allgemein zu formulieren. Generelle Debatten führen häufig zu einem großen, fraktions- und akteursübergreifenden Konsens. Er wird jedoch umso spannungsvoller und konfliktreicher, je konkreter die Entscheidungen ausfallen. Die Stadt Frankfurt hat in ihrer jüngeren Geschichte mit dem Flughafenausbau einen solchen Kristallisationspunkt bereits erlebt. Der Widerspruch zwischen ökonomischer und ökologischer Entwicklung wurde hier besonders deutlich. Zukünftig wird es immer mehr darum gehen, die vielfältigen Perspektiven von Mobilität gleichzeitig in Entscheidungen einzubeziehen. Die Lebensqualität in Frankfurt wird immer mehr davon abhängen, wie die Stadt die Mobilitätsbedürfnisse der Stadtbürger und -besucher mit ihren anderen Interessen und Bedürfnissen in Einklang bringen kann. Klar ist: Frankfurt ist ein (inter)nationales Drehkreuz für Mobilität, das die Aufenthaltsqualität in der Stadt heute vielerorts stark beeinträchtigt.

Mobilität berührt

Verkehrspolitik ist auch deshalb ein so spannungsvolles Thema, weil es die Gefühle und Lebensstile vieler einzelner Menschen konkret berührt. In den letzten Jahrzehnten konnten Politiker keine Wahl gewinnen, wenn sie sich im Widerspruch zum motorisierten Individualverkehr bewegten. Dieser zentrale Konflikt ist immer noch nicht ausgestanden. Ökonomische Leistungsfähigkeit und Verkehr stehen in einem bestimmten Zusammenhang. Es gibt die verbreitete Auffassung, viel Verkehr sei ein Indikator für hohe gesellschaftliche Leistungsfähigkeit. In einer Dienstleistungsgesellschaft brauchen wir jedoch nicht unbedingt viele Transporte, um ökonomisch erfolgreich zu sein. Welche Bedeutung die Mobilität für eine zukunftsfähige Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung hat, wird eine Schlüsselfrage für nachhaltige Stadtentwicklung sein. – In den 50er-Jahren glaubten Stadt- und Verkehrsplaner, mit der „autogerechten Stadt“ ein angemessenes Leitbild gefunden zu haben. Diese Perspektive ist schon allein aus technischen Gründen gescheitert. Städte lassen sich überhaupt nicht so umbauen, um dem Auto überall Zugänge zu ermöglichen. Mit

diesem Leitbild blieb die Lebensqualität der Städte lange Zeit auf der Strecke. Auch in Frankfurt hat die „autogerechte Stadt“ ihre Spuren hinterlassen. Daher müssen wir den Stadtverkehr mit weniger Lärm und Verschmutzung umwelt- und sozialverträglicher gestalten. Stadtbürger sehen nämlich ihre Quartiere und Räume nicht allein aus der Perspektive des Autofahrers. Die Lebensqualität in Städten steht mit den Freiräumen für Spaß- und genussvolle Bewegung in einem engen Zusammenhang.

Fahrradmobilität ist ein großes Thema der Frankfurter Stadtentwicklung. Hierzu sind jedoch die Ausgangs- und Rahmenbedingungen nicht gerade günstig. Die engen Straßenquerschnitte machen es nicht leicht, Fahrradmobilität attraktiv zu gestalten. Eines ist sicher: Die Straßenquerschnitte und die Verkehrsplanung in Frankfurt müssen zukünftig die Fußgänger und Fahrradfahrer gleichberechtigt mit dem Autoverkehr berücksichtigen. Eine Stadt für den nicht motorisierten Verkehr zu erschließen, ist mittlerweile in allen Bevölkerungsschichten und Parteien angekommen. Ein urbaner Raum für Fußgänger und Radfahrer macht einfach Spaß. Aus kommunaler Sicht ist Fahrradmobilität außerdem relativ preisgünstig. Er organisiert sich fast von allein, verursacht keinen Lärm und keine Abgase. Die negativen Effekte für die Stadtbevölkerung sind sehr klein. Waren bisher viele kleinere Kommunen in Deutschland oder den Niederlanden Vorbildstädte für Fahrradmobilität, ziehen nun größere Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern nach. Frankfurt ist hier auf einem guten Weg. Dabei ist natürlich die enorme Bedeutung des Einpendler-Überschusses für Frankfurt eine besondere Herausforderung. Wie kann die lokale Ökonomie der Unternehmen und des Einzelhandels jedoch mit einer ganz anders organisierten Mobilität funktionieren? Hat die Stadt hier nicht ganz neue Optionen? Welche Rolle spielt das öffentliche Verkehrssystem, ohne das die Stadt überhaupt nicht mehr funktionieren würde?

Verkehrsthemen nicht ideologisch bearbeiten

Einpendler mit dem Auto und S-Bahn-Nutzer – die Menschen organisieren ihren Alltag meist so, wie es für sie am besten ist. Aber können nicht andere Leitbilder und Mobilitätsangebote neue Schwerpunkte setzen? Welche Rolle können Fahrradverleihsysteme spielen? Ist die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel besonders attraktiv?

In Frankfurt wurden diese Fragen bisher häufig ideologisch beantwortet. Wenn da eine bestimmte Straße nicht mehr als Pkw-, sondern nur noch als Fahrradstraße benutzt werden darf, sind die Befürchtungen über mögliche Kundenverluste oder Probleme beim Anlieferverkehr groß. Ist es denn nicht vorstellbar, dass sich die Frankfurter von der Aufladung des Autoverkehrs verabschieden und unterschiedlichen Verkehrsformen gleichzeitig Bedeutung ge-

ben? Es ist für eine Stadt viel effizienter, den Verkehr möglichst nicht motorisiert abzuwickeln, Bussen und Bahnen Vorrang zu geben und erst an letzter Stelle auf den Pkw zu setzen. Und muss es dann immer auch der eigene Pkw sein? Brauche ich in einem gründerzeitlichen Innenstadtquartier wirklich einen eigenen Pkw immer vor meiner Haustür?

Aufenthaltsqualität objektivieren

Aufenthaltsqualität hat natürlich sehr unterschiedliche persönliche Bedeutungen. Bürger, die einen großen Biergarten unter Bäumen zu ihrem nächtlichen Ausgehort machen, haben andere Bedürfnisse als die unmittelbaren Anlieger, die sich über die Lärmbelästigung beschweren. Aufenthaltsqualität ist jedoch auch objektivierbar. Frankfurt verfügt über sehr viele attraktive Grünflächen in der Nähe von Verkehrsachsen. Lärm ist mit Aufenthaltsqualität kaum vereinbar. Hier hat Frankfurt noch viel zu tun.

Im Lebensstil von Heranwachsenden erleben wir heute eine ganz allmähliche Verabschiedung weg von der bisherigen Autofixierung. Vor 40 Jahren bedeutete der Führerschein- oder gar der Autobesitz eine Art Initiationsritus auf dem Weg zum Erwachsenwerden. Heute machen immer weniger 18-Jährige ihren Führerschein mit dem Erreichen der Volljährigkeit. Sie nutzen den Pkw nicht mehr so oft und greifen auf Alternativen zurück. Carsharing und Nachbarschafts-Auto – die Dynamik dieser Alternativen weist in eine nachhaltige Mobilitätskultur. In Ulm gibt es das Car2Go-Experiment von Daimler. Im Stadtzentrum stehen rund 300 kleine Smarts zur Verfügung, die sich mit einer elektronischen Mitgliedskarte in Bewegung setzen lassen. Der Kilometerpreis liegt unter den Taxigebühren. 20.000 Ulmer sind bereits Mitglied. Politisch gestützt können diese neuen Mobilitätsformen wie Fahrrad- und Pkw-Verleihsysteme die Aufenthaltsqualität erhöhen. In Deutschland ist es bisher nur in wenigen Städten möglich, Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einzurichten. Zustiegstellen im öffentlichen Raum machen jedoch dieses Mobilitätsangebot besonders attraktiv.

Verkehrsströme wachsen historisch. Gewohnheiten wie das Pendeln sind sehr stabile Verhaltensmuster im individuellen Alltag. Veränderung von Mobilitätskultur ist daher ein langer Prozess. Menschen auf der Schwelle biografischer Übergänge sind jedoch offener für Veränderungen. Wer neu in eine Stadt zieht, einen neuen Beruf mit tagtäglichem Pendeln verbinden muss oder in den Ruhestand geht, ist aufgeschlossener für eine Veränderung. Nicht für alle diese Personengruppen ist das Fahrrad die Alternative der Wahl. Könnte es denn nicht jenseits eines festgelegten Jobtickets „Schnupperangebote“ für Pendler geben, die zu einer Verhaltensänderung motivieren? Die Neubürger-

mit einer Mobilitätsberatung zu verknüpfen könnte ein sehr nachhaltiges Angebot sein.

Das gewachsene Verkehrssystem und die Bedeutung des motorisierten Verkehrs sind große Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilitätskultur in Frankfurt. Die Chancen und Potenziale nicht motorisierter Verkehrssysteme treten erst sehr allmählich in den Vordergrund. Das Modellprojekt im Frankfurter Nordend ist hierfür ein interessantes Beispiel. Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung erschließt in diesem Stadtteil neue Begegnungszonen. Einer Stadt bringt es Vorteile, wenn sie sowohl den fahrenden wie auch den ruhenden motorisierten Verkehr reduziert. Eine Stadt sieht komplett anders aus, wenn es keine parkenden Fahrzeuge mehr gibt.

Querschnittsaufgabe Mobilitätskultur

Über nachhaltige Mobilitätskultur nachzudenken, ohne die Zielperspektiven mit anderen Aufgabenfeldern und Planungsressorts einer Stadt abzugleichen, ergibt wenig Sinn. Die Entwicklung des Siedlungsraums und die funktionale Entwicklung der Stadtflächen hat enorme Auswirkung auf die Verkehrsentstehung. Die räumliche Entwicklung und Verkehrsentstehung sind zwei Seiten einer Medaille. Die Mobilitätskultur ist eine Querschnittsaufgabe für alle Ressorts, weil fast jeder Politikbereich Entscheidungen mit Auswirkungen auf die Entstehung von Verkehr trifft. Wenn Sie die verändern, ohne die Folgen für den Einkaufs- und Berufsverkehr zu bedenken, springen Sie zu kurz.

Große Möglichkeiten, die Zusammenhänge von Mobilität und Stadtentwicklung nachhaltig zu gestalten, bieten sich bei Neubauprojekten und der Erschließung von Neubaugebieten. Die funktionale Ausstattung neuer Wohngebiete entscheidet darüber, welcher Verkehr erzeugt wird. Einen peripheren Standort für ein Neubaugebiet ohne erreichbaren Einzelhandel und öffentliche Anschlüsse an die Innenstadt zu planen, wird den motorisierten Verkehr vergrößern. Fahrradwege sind gerade für Quartiere in Frankfurt von besonderer Bedeutung. Frankfurt mit seinem flachen Stadtraum könnte besonders attraktive Wege für Radfahrer bieten. Hier müssen dann aber Siedlungs- und Flächenentwicklung der einzelnen städtischen Dezernate an einem Strang ziehen. Die Verkehrserschließung sollte schon beim ersten Entwurf der Fläche eine wichtige Rolle spielen.

Mit dem sogenannten „Bike & Business Award“ wurden in den letzten Jahren die Bundesbank, die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) in Eschborn und der Deutsche Wetterdienst in Offenbach ausgezeichnet. Diese

Unternehmen motivieren und unterstützen ihre Mitarbeiter dabei, Fahrräder auf den Arbeitswegen zu benutzen.

Das Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Anreize für Fahrradmobilität sind außerordentlich gute Möglichkeiten, durch Beratung und praktische Angebote nachhaltige Mobilitätsentscheidungen zu beeinflussen. Nachhaltige Mobilitätskultur in Frankfurt sollte auch verstärkt die Fußgänger in den Blick nehmen. Es ist durchaus denkbar, Ampelschaltungen für eine „Grüne Welle“ nicht an den Bedürfnissen des Automobilverkehrs, sondern an Fußgängern und Radfahrern zu orientieren.

Verhaltensänderung braucht Kommunikation

Mobilitätsentscheidungen tangieren sehr häufig die Lebens- und Alltagsgewohnheiten sehr vieler Stadtbewohner. Aus diesem Grund entladen sich hier auch viele emotionale Reaktionen des „Wutbürgers“. Insbesondere Verkehrs-großprojekte können daher ohne wirkliche Bürgerbeteiligung kaum noch erfolgreich sein.

Nachhaltige Stadtentwicklung und die Veränderung von Lebensstilen gehören zusammen. Daher kommt auch der Kommunikation und Partizipation hier eine besondere Bedeutung zu. Nachhaltige Mobilitätsplanung sollte die Menschen dort abholen, wo sie stehen.

Der Gegensatz von privatem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr war bisher bestimmend für die Mobilitätsdebatte. Viele Menschen benutzen jedoch nicht nur ein Verkehrsmittel. Gerade wichtige Trendsetterpersonengruppen wählen heute unterschiedliche Verkehrsoptionen. Diesen Trend beobachten wir in Deutschland und Europa. Die lange Zeit dominierende Fixierung auf ein Privatauto wird von einer flexibleren und zweckspezifischeren Verkehrsmittelnutzung abgelöst. Multimodale Mobilität wird bedeutsamer. Nicht der Besitz, sondern die Nutzung von Verkehrsmitteln treten in den Vordergrund. In diesem Zusammenhang spielen auch nicht motorisierte Mobilitätsformen wie die Fahrradmobilität eine größere Rolle. Das Fahrrad ist in vielen Städten nicht nur das ökologischste, sondern insbesondere auch das schnellste Verkehrsmittel.

Güterverkehr und Logistik haben für den Wirtschaftsstandort Rhein-Main eine besondere Bedeutung, sind jedoch auch eine Gefährdung für die Lebensqualität in der Region. Der Flughafen und die Frachttransporte sind für die Widersprüche zwischen ökonomischer, ökologischer und sozialer Entwicklung ein zentrales Thema. Die Wertschöpfung der Logistik profitiert von widersinnigen und vermeidbaren globalen Produktionsketten. Lokal geerntete Kartoffeln legen zum Schälen Tausende Frachtkilometer zurück. Wie lassen sich diese arbeitsteiligen Prozesse im Sinne nachhaltiger Entwicklung anders steuern? Sind

hier nicht die Rahmenbedingungen falsch gesetzt und die Transportkosten zu gering, damit die günstigeren Arbeitskosten in anderen Regionen nicht mehr attraktiv sind? Die Veränderung dieser Rahmenbedingungen ist eine nationalstaatliche, europäische und sogar zum Teil globale Aufgabe, die längere Zeit zu ihrer Lösung in Anspruch nehmen wird.

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

lehrt und forscht seit 2008 als Stiftungsprofessor für Mobilitätsforschung an der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Die Stifter des Lehrstuhls sind der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt-RheinMain). Die Forschungsinteressen von Martin Lanzendorf umfassen verschiedenste Aspekte der Mobilität in Metropolregionen, insbesondere Veränderungen des Verkehrshandelns, räumliche Aspekte der Verkehrsentstehung und Mobilitätsmanagement zur Gestaltung einer nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung. Martin Lanzendorf hat am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und an der Universität Trier promoviert. Danach war er als Postdoktorand an der Universität Utrecht in den Niederlanden, als Juniorprofessor zugleich an der Universität Leipzig und am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ) sowie als Vertretungsprofessor an der Ludwig-Maximilians-Universität München tätig.

Zusammenarbeit braucht Orientierung

Perspektive: kooperativ im Team

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer – Verkehrswissenschaftlerin,
Fachhochschule Frankfurt am Main



Die Zukunft durch Planung und Bauen so zu beeinflussen, dass mögliche negative Entwicklungen im Vorfeld ausgeglichen sind: Dies gehört zum Kern von Nachhaltigkeit. Bei einem neuen Baugebiet müssen wir beispielsweise vorher überlegen, wer dort wohnen wird, wie die Hausstrukturen aussehen müssen oder die Preise gestaltet sein sollten. Idealerweise sollte auch der öffentliche Nahverkehr bereits funktionieren, bevor die ersten Häuser stehen.

Über den Tellerrand

Gerade in einer wachsenden Stadt wie Frankfurt ist eine nachhaltige Perspektive von Bedeutung. Wie können Wachstum und Verkehrsverminderung zusammengehen? Wie können verkehrsarme Siedlungen mit direktem Anschluss zum öffentlichen Nahverkehr entstehen? Wie kann Frankfurt seine Lage im Rhein-Main-Gebiet wahrnehmen und gemeinsam mit dem Umland planen? Die stärkere Zusammenarbeit der städtischen und regionalen Institutionen ist hier ebenso unabdingbar wie der Dialog mit den Bürgern. „Zusammenarbeit“ – nur mit dieser Strategie wird die Stadt Frankfurt ihrer Lage im Ballungsraum Rhein-Main gerecht. Frankfurt darf seine dominante Position im Rhein-Main-Gebiet nicht ausnutzen und sollte einen kooperativeren Stil pflegen.

Die Lage Frankfurts und die Vernetzung der Stadt im Rhein-Main-Gebiet sind ihre großen Pluspunkte. Der Hauptbahnhof und die vielen wichtigen Autobahnen verknüpfen Frankfurt mit dem engeren und weiteren Umland. Diese Stärken der Stadt sind jedoch zugleich auch ihre Schwächen. Die großen Verkehrsströme Frankfurts entziehen sich der Entscheidungsgewalt der Kommune. Frankfurt ist jedoch eine insgesamt lebenswerte Stadt mit geringen sozialen Problemen und ohne große Ghettoisierung. Diese Vorteile sollten erhalten bleiben. Allen Fachexperten fällt es schwer, kooperativ über den Tellerrand hinauszublicken. Als Verkehrsplanerin kann ich zwar die Breite des Gehwegs festlegen oder auch die Verkehrsstärke berechnen. Wie die Straße sozial aufgestellt ist, entzieht sich jedoch meiner Kenntnis. Welche Menschen leben hier und welche Läden gibt es? Zur Beantwortung dieser Fragen brauche ich einen kooperativen Austausch mit anderen Fachkollegen. Stadtplanung und -entwicklung sollten sich als ein Team verstehen. Wie eine Firma sollte ein solches Team eine Unternehmenskultur haben. Gerade in einer Stadt wie Frankfurt, in der die Verwaltung über die Stadt verteilt angesiedelt ist, muss Kooperation institutionell gefördert werden. Die hierarchische Struktur bremst außerdem die Durchlässigkeit in den einzelnen Ebenen. Ich nehme jedoch auch positive Entwicklungen wahr: Die Verwaltungsmitarbeiter trauen sich mittlerweile, in ihren Projekten eigene Netzwerke zu entwickeln. Sie werden immer öfter persönlich sichtbar und beschränken sich nicht nur auf eine ausführende Rolle im großen Verwaltungsapparat.

Beteiligung schafft Identifikation

Das Pilotprojekt Nah-Mobilität im Frankfurter Nordend ist hier ein gelungenes Beispiel. Die zuständige Sachbearbeiterin der Stadt Frankfurt hat die Maßnahmen gemeinsam mit den Bürgern im Nordend entwickelt. Um diesen Stadtteil für alle Bewohner lebenswerter zu machen, sollten attraktive Fußwege und Plätze zur Verfügung stehen. Eine sehr aktive Einbindung der Bürger durch die Stadt hat die gemeinsam erarbeiteten Pläne Realität werden lassen.

Ich muss nachhaltig planen, damit eine Stadt auch in zehn und 15 Jahren lebenswert, attraktiv und zukunftsfähig ist. Hierzu ist Bürgerbeteiligung wichtig. Die Menschen dieser Stadt wollen ja gerne hier wohnen und sich auch als Frankfurter fühlen. Wir müssen hier der Konkurrenz im Ballungsraum mit der guten Infrastruktur in den umliegenden Städten etwas abgewinnen. Es muss also einen erfahrbaren Unterschied geben, in Frankfurt und nicht in Bad Vilbel zu wohnen. Bürger, die sich an ihrer Stadtentwicklung beteiligen, identifizieren sich auch mit ihrer Stadt. Die Straßenbahn Friedberger Landstraße soll die Stadtteile Praunheim und den Frankfurter Bogen besser an das Stadtzentrum anbinden. Dies ist für mich ein verunglücktes Beispiel der Stadtentwicklung. Die Häuser waren schon gebaut, bevor eine Straßenbahnverbindung überhaupt in die Planung ging. Da die Planungen nicht aufeinander abgestimmt waren, griffen die Bewohner dann doch wieder auf das Auto zurück.

Die Stadt Frankfurt möchte in dem Bereich Elektromobilität gerne eine Vorreiterrolle übernehmen. Und das macht in der Stadt mit der Automobilmesse IAA auch Sinn. Ich gehöre zu einer Arbeitsgruppe, die gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung die Elektromobilität in der Stadt voranbringen soll. Wir wollen das Carsharing, die Benutzung von Elektrofahrrädern, E-Busse und ihre Vernetzung fördern. Das Projekt steckt noch in den Kinderschuhen, kann sich jedoch zu einem Frankfurter „Leuchtturm-Eckpfeiler“ im Bereich der nachhaltigen Gestaltung der Stadt entwickeln.

Der konsequente Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sollte nicht allein aus der Perspektive der Stadt erfolgen. Wir müssen gemeinsam als Ballungsraum auf das Verkehrsnetz blicken. Im Verkehrsmix sollte die Elektromobilität eine wichtige Rolle spielen. Die Bürger entscheiden idealerweise jeden Tag so flexibel wie möglich, womit sie sich fortbewegen. Dazu müssen die Verkehrsketten miteinander verknüpft sein und die Elektromobilität integrieren. Um zusätzliche Netzschlüsse zu erreichen, müssen Park+Ride-Plätze mit Elektrofahrrädern verbunden werden. Darüber hinaus sollten natürlich die Dienstwa-

genflotte und die Betriebsfahrzeuge der Stadt konsequent auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden.

Multimodalität bedeutet, mich frei in der Wahl der Verkehrsmittel entscheiden zu können. Die Kombination Bus und Rad oder Carsharing sind dafür bereits bekannte Beispiele. Auch das Programm Bike & Business hat Modellcharakter. Gemeinsam mit ihren Mitarbeitern entwickeln Unternehmen Angebote für den Weg zur Arbeit. Diese kleinen Bausteine können dafür sorgen, dass Verkehrsteilnehmer umdenken und täglich neu entscheiden, welches Fortbewegungsmittel das richtige für sie ist. Multimodalität kann auch die enormen Pendlerströme eindämmen, indem ich Anreize schaffe, auf das Auto zu verzichten. Hier nenne ich ein ganz konkretes Beispiel: Morgens auf der A 66 sorgt eine Pfortnerampel vor der Stadt für einen Stau, damit die Autoschlange sich nicht in der Stadt bildet. An dieser Ampel sollte jedoch eine Informationstafel stehen, die über freie Park+Ride-Plätze informiert und auf die Abfahrtszeiten der Straßen- oder S-Bahnen hinweist. Dies könnte die vom Stau genervten Autofahrer umstimmen.

Verkehre bündeln

Frankfurt ist auch ein für die Region wichtiger Logistikknoten. Hierfür müssen die Lkw-Fahrten auf großen Alleen und großspurigen Straßen gebündelt werden. Eine „City-Logistik“ könnte die Leerfahrten großer Transportfahrzeuge im Stadtgebiet vermeiden. Eine bessere Auslastung lässt sich auch an der Stadtgrenze durch Umladen auf kleinere Fahrzeuge oder gar auf elektrogetriebene Lastenfahräder erreichen. Bündelung ist in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Damit Lkws möglichst auf den Hauptstraßen bleiben, müssen Logistiker nicht nur über die Situation auf den Autobahnen, sondern auch über mögliche Staus in der Innenstadt informiert werden. Diese Maßnahmen können die Aufenthaltsqualität für die Bürger der Stadt verbessern.

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

ist Verkehrswissenschaftlerin mit dem Schwerpunkt Verkehrsplanung und öffentlicher Verkehr im Fachbereich 1: Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik an der Fachhochschule Frankfurt am Main. Hier ist sie insbesondere beschäftigt mit der Lehre im Bereich Verkehrsplanung und speziell der Vernetzung der Verkehrsströme im Ballungsraum.

Sie leitet eine Forschungsgruppe aus drei wissenschaftlichen Mitarbeitern im Bereich Elektromobilität und ist stellvertretende Direktorin des Zentrums für Logistik, Mobilität und Nachhaltigkeit (ZLMN) an der Fachhochschule Frankfurt am Main.

Nicht nur Autos gehört die Straße

Perspektive: gleichberechtigte Mobilitätspartner

Fritz Biel – Verkehrspolitischer Sprecher Allgemeiner
Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Frankfurt am Main e.V.



„Nachhaltige Stadtentwicklung“ fokussiert Konflikte im Spannungsfeld zwischen Bewahrung und Veränderung. Ohne klare Zieldefinitionen, die an Wertentscheidungen gekoppelt sein müssen, sind diese Konflikte nicht zu lösen. Nachhaltige Stadtentwicklung hat auch die „Menschenverträglichkeit“ im Blick. Ausgewählte Entwicklungspfade, insbesondere die Verminderung von Ressourcen und des Flächenverbrauchs, sollen es möglich machen, dass wir Verhältnisse schaffen, die wir mit gutem Gewissen an die nächste Generation weitergeben können. Die Rede von der Nachhaltigkeit hat jedoch auch immer einen Subtext. Es geht um Political Correctness. Diejenigen, die der Nachhaltigkeit das Wort reden, sind häufig von ihren „richtigen“ Umweltzielen überzeugt. Hier ist Vorsicht angebracht.

Polyzentrische Strukturen

Für ihre nachhaltige Entwicklung hat die Stadt Frankfurt eine besondere Lage. Sie ist das Zentrum innerhalb einer großen Region. Frankfurt liegt zentral, aber Frankfurt zentralisiert auch. Alle kommen sie in diese Stadt, zum Arbeiten und Einkaufen, zum Wegfliegen und Umsteigen, zum Theater- oder Parkbesuch. Diese Zentralisierung muss durch eine polyzentrische Struktur abgelöst werden. Frankfurt und die Region werden dafür ein gemeinsames Verständnis ihrer Aufgaben finden müssen. Nur gemeinsam lassen sich beispielsweise die Pendlerströme mit 300.000 Autos täglich bewältigen. Für Menschen aus Friedberg oder dem Vogelsberg, die in Frankfurt arbeiten oder einkaufen, stehen keine „kurzen Wege“ zur Verfügung. Daher müssen Frankfurt und die Region auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, auch des kombinierten Verkehrs von Fahrrad und Bahn, setzen. Bisher benutzen 80 Prozent der Pendler das Auto und lediglich 14 Prozent den öffentlichen Regionalverkehr. Dieses Mobilitätsverhalten kann die Stadt Frankfurt nur gemeinsam mit der Region verändern.

Der Anteil des Fahrradverkehrs im Modalmix des innerstädtischen Verkehrs liegt bei 15 Prozent. Diese Quote kann sich im deutschlandweiten Vergleich durchaus sehen lassen. Seit rund 20 Jahren arbeiten wir in Frankfurt schon an der Fahrradförderung. Von 1997 bis 2008 haben wir es immerhin geschafft, den Radverkehr von sechs auf 15 Prozent zu steigern. Wir haben heute im Gesamtverkehrsplan auch ein Radverkehrsszenario. Hier soll der Anteil der innerstädtischen Fahrradmobilität auf 26 Prozent steigen. Das ist bundesweit ein Spitzenwert. Die Entwicklung geht also in die richtige Richtung.

Verdichtung schafft Konflikte

Die Verdichtung der Stadt steht augenblicklich im Mittelpunkt stadtplanerischer Debatten und Interessenkonflikte. Welchem Konzept folgen wir hier? Geht es um eine Verdichtung innerhalb der Stadt, ohne zusätzliche Grün- und Freiflächen zu bebauen? Oder bedeutet Verdichtung auch die Reduzierung von Freiflächen? Aus dem Verständnis von Verdichtung ergeben sich ja erhebliche Konflikte. In den letzten zehn Jahren wurden beispielsweise im Stadtteil Ginnheim die meisten Gärten mit Reihenhäusern zugebaut. Bedeutet diese Verdichtung die richtige Form von nachhaltiger Stadtentwicklung? Nicht nur wegen begrenzter Bauflächen müssen Frankfurt und die Region auf eine dezentrale Entwicklung setzen. Die Akteure müssen sich darüber verständigen, welche Kommune beispielsweise Entwicklungsmöglichkeiten wie zusätzliche Wohnungen und Industriegebiete ausweist. Aufgrund seiner zentralen Rolle muss Frankfurt an einem balancierten Ausgleich mit der Region interessiert sein. Frankfurt ist eine kompakte Stadt und diese Kompaktheit bietet für eine nachhaltige Stadtentwicklung vielfältige Vorteile. Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs sind in Frankfurt hervorragend möglich.

Nachhaltiges Wachstum im verdichteten Stadtraum sollte auch die Sanierung im Bestand umfassen. Die derzeitige Altstadtdebatte macht ja ganz besonders deutlich, dass zur Lebensqualität einer Stadt auch ihre Identität gehört.

Die Bürger Frankfurts sind der immer gleichen Fassaden mit Glas und Steinen überdrüssig. Frankfurt braucht eine urbane Vielfalt. Das hat nichts mit Fachwerkromantik zu tun, sondern mit gewachsenen kleinteiligen Strukturen in einer Innenstadt, die sich in vielen anderen Städten, nur nicht in Frankfurt finden lassen.

Radverkehr und Verwaltung

Die Entstehung und die Erfolge des Frankfurter Radfahrbüros machen deutlich, wie bedeutsam ressortübergreifende Kooperation in der nachhaltigen Stadtentwicklung ist. Unserer Vorstellung nach sollte dieses Radfahrbüro ursprünglich auf der Ebene der Oberbürgermeisterin angesiedelt sein, damit es gleichsam besser ressortübergreifend tätig sein kann. Tatsächlich ist es jedoch im Verkehrsdezernat und in der Straßenverkehrsbehörde verankert worden. Wäre es als eine „Stabstelle“ im Büro der Oberbürgermeisterin angelegt, hätte es weniger mit den strukturellen Hindernissen und Widerständen in der Zusammenarbeit zu tun. Mit dem Radfahrbüro hat nämlich fast jedes Amt zu tun. Häufig arbeiten die Ämter jedoch eher gegeneinander oder aneinander vorbei. Alle anderen Verkehrsformen wie der Auto- oder der öffentliche Verkehr haben seit Jahrzehnten feste Institutionen und Kooperationsstrukturen mit

vielen Mitarbeitern ausgebildet. Dem Radverkehr fehlt jedoch bisher eine solche institutionelle Etablierung. Ausbau und Entwicklung der Fahrradmobilität sind ein interdisziplinäres Unternehmen. Der Kämmerer einer Stadt muss hierfür die Finanzen bewilligen. Dann kümmern sich das Umwelt- und das Ordnungsamt, das Grünflächen- und Straßenbauamt, die Straßenverkehrsbehörde und viele andere Akteure um die Umsetzung. Außerdem brauchen sie zur Entwicklung des Radverkehrs Fachkompetenzen, die sich innerhalb der Planungsbürokratie in den vergangenen Jahren erst entwickelt haben. Nicht zuletzt begünstigt die hessische Gemeindeordnung diese Aufteilung nach „Fürstentümern“ innerhalb der Verwaltung. Und es wird noch eine Weile dauern, bis diese Mauern durch Kooperation durchlässiger werden.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat in enger Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsbüro in den vergangenen zwei Jahren die Rolle des Mittlers und Kommunikationsstifters zwischen Politik, Verwaltung und Presse wahrgenommen. Wie wichtig diese Funktion und Rolle sind, zeigt exemplarisch die Fehlplanung von Straßenlampen mitten auf den Radwegen auf der Friedberger Landstraße in Frankfurt. Vor dem Hintergrund einer solchen Fehlplanung hätte es früher geheißen: Wir markieren eine wellenförmige Linie um den Mast herum. Dann haben die Fußgänger ein bisschen weniger Platz und der Radverkehr schlängelt sich um die Hindernisse. Heute macht es das Radfahrbüro möglich, solche Fehlentscheidungen zu korrigieren.

Ein Puzzle vieler kleiner Projekte

Beim Radfahrverkehr spielen Prioritätenentscheidungen eine ganz besondere Rolle. Mangelnde Planung ist ja nicht auf bösen Willen, sondern auf unterschiedliche Zielsetzungen zurückzuführen. Sind die Planer hier auf wenige Großprojekte wie Europäische Zentralbank, Hafenpark oder Europaviertel fokussiert, dann fehlen die finanziellen Möglichkeiten und auch die Ressourcen für den Radverkehr. Dieser ist nämlich ein Puzzle vieler kleiner Projekte, die nicht immer gleich Millionen oder Milliarden Euro verschlingen. Aber diese kleinen Fahrradprojekte haben beim Wettbewerb um Aufmerksamkeit und Ressourcen in der Planung einen schweren Stand. Großprojekte im öffentlichen Verkehr sind an Personal, vereinbarte Zuständigkeiten oder auch Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetze gebunden. Das ist bei der Fahrradmobilität bisher kaum der Fall. Es gibt zwar seit dem Jahre 2002 einen Radverkehrsplan. Der Bund lehnt jedoch vor dem Hintergrund der ohnehin schon prekären Finanzausstattung der Gemeinden jede finanzielle Verantwortung bei der Umsetzung ab.

„20 Jahre Grüngürtel Frankfurt“ verdeutlichen: Das Projekt ist eine Erfolgsgeschichte. erinnert sich noch jemand an die Auseinandersetzungen der 90er Jahre? Heute findet die mögliche Ansiedlung einer Brauerei eine Ablehnung, weil zwei Drittel der Fläche in den Grüngürtel hereinragen. Freiflächen, Klima, verdichteter Bau, Radverkehr, Freizeit, Lebensqualität: Dafür steht mittlerweile der Grüngürtel. Was für eine Erfolgsgeschichte! Es ist kein Zufall, dass der Grüngürtel im Jahre 1991 und die Radverkehrskonzeption der Stadt Frankfurt im Jahre 1992 beschlossen wurden. Für die Förderung des Radverkehrs ist sie seitdem die Grundlage in dieser Stadt. Der Beschluss des Stadtparlaments, den Magistrat mit einem Konzept zu beauftragen, um bis in das Jahr 2012 den Radverkehrsanteil auf 15 Prozent zu bringen, ist in Deutschland einmalig. Das ist nicht sonderlich ehrgeizig, denn eine in ihrer Größe vergleichbare Stadt wie Bremen hat heute schon 25 Prozent.

Straßen für alle

Wir haben derzeit eine aktuelle Diskussion über Tempo 30 in der Stadt. Viele halten das nicht für zumutbar: die Wirtschaft, die Industrie- und Handelskammer, die CDU. Wann weicht in Frankfurt die Fixierung auf schnellen Autoverkehr der Vorstellung einer gleichmäßig flüssigen Mobilität aller Verkehrsteilnehmer? Wann wird dazu endlich der Radverkehr gleichberechtigt akzeptiert? Haben wir ein Recht auf Geschwindigkeit? „Entschleunigung“ halten viele für eine exotische Option. Aber wir brauchen einen Ausgleich zwischen denen, die schnell in die Stadt kommen wollen, und denen, die in der Stadt wohnen. Radverkehr ist Fahrverkehr. Er gehört auf die Straße und nicht auf den Gehweg. Markierungen auf der Fahrbahn, Rad- und Schutzstreifen hat der ADFC gegen starke Widerstände im Lauf der letzten Jahrzehnte durchgesetzt. Wir müssen in Frankfurt diesen Mischverkehr verträglich organisieren. Bike+Ride führt im Gegensatz zu Park+Ride-Angeboten noch ein Schattendasein. An Bahnhöfen finden Pendler kostenlose große Parkplatzflächen. Vernünftige Fahrradständer suchen sie jedoch vergebens. Auch beim Carsharing zeigen andere Städte: Es ist mehr möglich!

Fritz Biel

ist verkehrspolitischer Sprecher des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in Frankfurt am Main e.V. Hier ist er insbesondere mit Radverkehrsberatung von politischen Gremien, Institutionen und Unternehmen befasst.

Themenknoten 3

Klima und Freiflächen

Die Lebensqualität in Frankfurt am Main wird zukünftig stärker durch Anpassung an unvermeidbare Klimaveränderungen und die Verfügbarkeit von ausreichend begrünten Freiräumen bestimmt werden.

Ziel der Frankfurter Klimaschutzmaßnahmen ist die Steigerung der Energieeffizienz und der Energieeinsparung besonders im Wohn- und Bürobereich sowie in den Bereichen Mobilität und Kommunikationstechnologie. Daneben bedarf es umfassender Anpassungsstrategien, um die innerstädtische Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Mit ihrem Energie- und Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2008 hat die Stadt Frankfurt am Main einen konkreten Fahrplan, wie die CO₂-Emissionen reduziert werden können.

Frankfurt gilt mittlerweile als Passivhaus-Hauptstadt und produziert mit fünf Heizkraftwerken und 200 dezentralen Blockheizkraftwerken über 50 Prozent der Energie hocheffizient durch Kraft-Wärme-Kopplung.

Der Frankfurter Klimaplanatlas gibt Hinweise, wie das Stadtklima erhalten und verbessert werden kann.

Ziel: Stadtentwicklung „vom Grünen“ her denken

Ein Ziel nachhaltiger Stadtentwicklung sind frei zugängliche und wohnortnahe Grün- und Erholungsräume mit großer ökologischer Vielfalt und hoher Lebens- und Erlebnisqualität.

Der Schutz von begrünten Freiflächen hat in Frankfurt historische Tradition. Bereits im 19. Jahrhundert wurde die Wallanlage durch ein Servitut vor Bebauung geschützt. Im Jahr 1991 wurde in einem einstimmigen Beschluss aller Stadtverordneter mit der Grüngürtel-Verfassung ein 80 Quadratkilometer großer zusammenhängender Ring um die Kernstadt gesichert.

Zugleich bringt der Erfolg Frankfurts – Wirtschaftswachstum und eine wachsende Einwohnerzahl – bei kompakter Stadtfläche einen großen Druck auf die Grün- und Freiflächen mit sich.

Mit dem Klimawandel rückt eine weitere Bedeutung von Grün- und Freiflächen immer mehr in den Blick: Zonen, in denen Frisch- und Kaltluft entstehen und die „Luftleitbahnen“ darstellen, müssen geschützt und entwickelt werden, um einer stärkeren Aufheizung der Stadt entgegenzuwirken.

Nachhaltigkeit braucht Bürgergesellschaft

Perspektive: Kompetenzen vernetzen

Dr. Bettina Brohmann – Bereichsleiterin Energie und Klimaschutz
Öko-Institut e.V., Darmstadt



Nachhaltigkeit hat den Ausgleich der Lebens- und Gestaltungsmöglichkeiten heutiger und zukünftiger Generationen im Blick. Gerechtigkeit über Generationen und über Kontinente hinweg ist das strategische Ziel. Ohne Rücksicht auf die Natur und die Tragekapazität natürlicher Ressourcen lassen sich diese Ziele nicht erreichen. In diesem Zusammenhang dürfen Städte und Kommunen Naturraum, Luftqualität, Wasser oder Energien in dem Maße verbrauchen, wie diese Ressourcen dauerhaft verfügbar beziehungsweise wieder herstell- oder rückholbar sind. Diese anspruchsvollen Aufgaben lassen sich jedoch nur bewältigen, wenn die Bürger an der Verständigung über die gesellschaftlichen Lebensziele und -werte wirklich aktiv beteiligt sind.

In Frankfurt gibt es zwar sehr attraktive Projekte und Maßnahmen. Der Stadt fehlen jedoch sowohl eine übergeordnete Nachhaltigkeitsperspektive wie auch gemeinsame Ziele zur Erfolgsmessung als „Dach“. Seit vielen Jahren ist die Stadt im Klimaschutz und in der Energieeffizienz vorbildlich. Das Energiereferat hat Vorreiterprojekte zum Beispiel bei effizienten Wohngebäuden oder bei der Dämmung und Gestaltung von Bürogebäuden auf den Weg gebracht. Frankfurt hat viele dezentrale hocheffiziente Erzeugungsanlagen für Strom und Wärme. Die Biotopkartierung der Stadt ist richtungsweisend. Frankfurt hat einzelne Richtungsentscheidungen bei Klimaschutz oder „Mobilitätskultur“ schon getroffen. Die Stadt setzt auf den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, auf Park+Ride-Angebote zum Einpendeln in die Stadt, auf den Ausbau des Fahrradverkehrs und des Carsharings sowie auf Elektromobilität. Vielen dieser Aktivitäten fehlt jedoch noch eine übergreifende Gesamtstrategie: Einzelentscheidungen sollten von den Beteiligten zusammengeführt und durch gemeinsame Indikatoren bewertbar gemacht werden.

Nachhaltigkeit und Bürgergesellschaft gehören zusammen

Die vielen „endogenen Ressourcen“ der Stadt liegen weitgehend brach. Ein materielles Beispiel ist das große Potenzial von Parks, Gärten, privaten Höfen und öffentlichen Grünzügen, die kaum vernetzt sind und damit naturräumlich, aber auch in ihrer Erholungs-, Kultur- und Sozialfunktion neu gestaltbar wären. Andere mögliche Säulen sind das starke bürgerschaftliche Engagement und die Arbeit der Vereine, die bisher kaum in die nachhaltige Stadtentwicklung eingebunden sind. Der gelungene Aufbau und die ehrenamtliche Arbeit der Museen ist ein gutes Beispiel für die Bedeutung dieses „sozialen“ Potenzials. Frankfurt muss Nachhaltigkeit und zivilgesellschaftliche Aktivitäten in einer kohärenten Strategie verknüpfen. Hier darf jedoch auch die Einbindung in die Region auf keinen Fall fehlen.

Luft und Wasser machen an den städtischen Grenzen nicht halt, die Stadt braucht das Umland, das Umland die Stadt. Ein fokussiertes städtisches nach-

haltiges Leben ohne regionale Perspektiven ist nicht vorstellbar. Wie können wir die Beziehungen zwischen Frankfurt als Kernstadt oder Zentrum zu seinen umliegenden Gemeinden besser gestalten? Ein Zentrum braucht seine Ränder. Kultur – Pendler – Siedlungsmanagement – Wohnraum-, Stadt und Verkehrsplanung: Die Stadt und die Region stehen in einem positiven Austauschverhältnis und sollten dies wechselseitig schätzen lernen! Wer profitiert von wem, ist nicht die Frage, Stadt und Region gehören zusammen, erst zusammen wird „Mehrwert“ im Sinne von nachhaltiger Bewirtschaftung und Nutzung der gemeinsamen natürlichen und sozialen Ressourcen gebildet. Nur eine gemeinsam getragene Vision kann hier Fortschritte und neue Identitäten bringen.

Gezielte Regionalisierung in globaler Verantwortung

Wie lassen sich die Stoff- und Energieströme der Stadt – gerade auch im Bereich der Konsumgüter und der Ernährung – nachhaltiger gestalten und stärker mit regionalen Potenzialen verbinden? Ein Festival der „Grünen Soße“, der Kult um den Apfelwein oder der Windkraftstrom aus dem Taunus sind hierfür zwar Ansätze, aber noch keine hinreichenden Strategien. Wir können eine nachhaltige Stadt nicht isoliert ohne Umland verstehen, aber auch nicht ohne den „Rest der Welt“! Frankfurt hat dafür sehr viel – internationales – Know-how in der Stadt, um die Zielkonflikte aufdecken und richtungsweisende Entscheidungen treffen zu können. Eine Perspektive, die Probleme Frankfurts durch Rückbau auf Dorfniveau zu lösen, trägt nicht.

Die Stadt muss die Herausforderungen einer prosperierenden und mit der Welt vernetzten Großstadt annehmen. Nicht „zurück zum ländlichen Leben“ ist die Antwort, sondern die Regionalisierung für bestimmte Produkte oder Dienstleistungen des alltäglichen Lebens und der gezielte, bewusste Umgang mit Ideen und Produkten aus dem globalen Kontext des „Green Growth“ (Umweltprogramm der Vereinten Nationen 2011). Frankfurts Finanzwelt, aber auch handfeste Erzeugnisse mittelständischer Unternehmen wiederum beeinflussen die Hausfrau in Peking oder die Immobilienhändlerin in New York.

Jede Planung und ihre Umsetzung ist von unvermeidbaren Interessenkonflikten begleitet. Im Rahmen einer Nachhaltigkeitsstrategie müssen die Beteiligten jedoch diese Zielkonflikte ganz bewusst austragen. Was bedeutet beispielsweise die Flächenkonkurrenz für Wohnen, für die Grün- und Freiflächen oder Erholungsflächen in einer Stadt? Was nützen planerische Grünachsen-Konzepte, wenn in der Stadt weiterhin der Autoverkehr dominiert? Hier müssen radikale, ressortübergreifende Vorschläge erlaubt sein. Könnten wir nicht zusätzliche Grünflächen schaffen durch den Rückbau des Alleenrings, wenn wir die Fahrspuren dort von sechs auf vier verringern? Wie organisieren wir

das Zusammenwirken von Grünflächen und Verkehrsmanagement, wie kann die Nachbarschaft aktiviert werden, wie sind Aspekte der Wasserver- und entsorgung integrierbar? Nachhaltige Stadtentwicklung macht Ressortdenken unproduktiv und obsolet. Eine Verwaltung im klassischen Zuschnitt von Dezernaten kann die Zukunftsaufgaben einer urbanen Entwicklung nicht mehr bewältigen.

Auch ein sektorales Budgetdenken und die bisherige Haushaltsführung behindern nachhaltige Strategien. Wenn energetische Maßnahmen beispielsweise aus einem bestimmten Haushaltstitel zu finanzieren sind, die damit verbundene Begrünung einer Hausfassade jedoch in einen anderen Zuständigkeitsbereich fällt, ist dieser Konflikt in einer klassischen Verwaltungsstruktur nur mit großer Mühe zu überwinden.

Kompetenzen verzahnen und sichtbar machen

Für mich ist erstaunlich, wie wenig die Stadt aus ihrer Lage am Fluss macht. Die Sachsenhäuser Seite mit ihrer Museumsmeile ist recht gut angebunden. Der Römer ist jedoch durch eine stark befahrene Straße vom Main abgeschnitten. Es reicht nicht, einmal jährlich die Autos für das Museumsuferfest oder die Nacht der Museen auszusperren. Hier braucht es eine grundsätzliche Vision der Öffnung und Gestaltung des Lebens am Fluss. Das Frankfurter Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) hat sich mit den verschiedenen Funktionen des Wassers in der Stadt umfassend beschäftigt.

Frankfurt ist als „klimafreundliche Stadt“ sehr aktiv, mit einem der aktivsten Energie- und Klimareferate in der Bundesrepublik. Das Grünflächenamt ist mit guten Ansätzen unterwegs. Wir haben Partner aus der Wissenschaft wie das Institut Senckenberg, die zum Beispiel die Qualität von Flächen beobachten und bewerten. Alle diese Aktivitäten brauchen eine stärkere Verzahnung und Sichtbarkeit. Auf diese Weise werden sie identitätsstiftend für eine nachhaltige Zukunft der Stadt.

Dr. Bettina Brohmann

ist Wissenschaftlerin am Öko-Institut e.V. in Darmstadt. Hier ist sie insbesondere beschäftigt mit Klima- und Energiethemen sowie verschiedenen Aspekten des nachhaltigen Konsums.

Lebensmittel aus dem Umland

Perspektive: regionale Versorgungsnetze fördern

Dr. Matthias Mehl – Kreislandwirt, Frankfurt-Nieder-Erlenbach



Aus der Perspektive eines Landwirts bedeutet Nachhaltigkeit insbesondere Generationengerechtigkeit. Ein landwirtschaftliches Unternehmen so an die nächste Generation weiterzugeben, dass diese gut damit leben kann, ist eine besondere Verantwortung. Um beispielsweise die Fruchtbarkeit der Felder nicht zu beeinträchtigen, kann die eine Generation nicht auf Kosten der nächsten Generation wirtschaften.

Auch der Flächenverbrauch der Stadt hat eine nachhaltige Dimension. Immer mehr verbrauchte oder versiegelte Flächen stehen der Landwirtschaft nicht mehr zur Verfügung. Derzeit können noch 90 Landwirte, Nebenerwerbsbetriebe eingeschlossen, im Frankfurter Raum wirtschaften. Wenn sich die Stadt jedoch weiter ausdehnt und neue Investitionen in Wohnungen, Gewerbeflächen und Infrastruktur stattfinden, wird sich die Entwicklung des Bauernsterbens fortsetzen. Brauchen wir wirklich noch mehr neue Bau- und Wohnmärkte im Umland von Frankfurt?

Ländliche Stadtteile erhalten

Die Konflikte um zusätzliche Straßen und Umgehungsstraßen haben wir schon hinter uns. Aber auch hier gilt: Brauchen wir immer mehr Mobilität? Frankfurt ist eine Stadt mit großer Wirtschaftskraft und beträchtlichen Steuereinnahmen. Das ermöglicht es ihr, in Mobilität oder in Energiesysteme zu investieren. Die Stadtgesellschaft in Frankfurt ist sehr liberal, weltoffen und gebildet und gleichzeitig auch wertkonservativ. Aber die Bürger sind noch zu wenig bereit, zu verzichten. Dieser Gedanke, auf etwas wirklich zu verzichten, hat in Frankfurt bisher noch keine Wurzeln geschlagen.

Nehmen Sie das Thema Flächenverbrauch. Wir wissen, dass Freiflächen für das Klima und die Durchlüftung der Stadt von besonderer Bedeutung sind. Die Nordböen von meinen Feldern wehen immer Richtung Stadt. Die ländlichen Stadtteile am Stadtrand dürfen wir jedoch nicht zu sehr zersiedeln. Große freistehende Einzelhäuser würden zu viel Fläche und Energie verbrauchen. Ein verdichteter Stadtraum müsste die alten Einfamilienhäuser zu energieeffizienten Mehrfamilienhäusern umbauen. Aber was können wir tun, damit ihre Bewohner diesen Rückbau nicht als einen Verzicht erleben?

Die Versorgung mit Nahrungsmitteln ist ein wichtiges Nachhaltigkeitsthema für die Stadt. In ihrer Geschichte hat sich Frankfurt immer aus dem Umland mit Nahrungsmitteln versorgt. Die Wetterau war die Kornkammer für die Stadt. Heute kommen die Lebensmittel der Frankfurter Bevölkerung aus der ganzen Welt. Die europäischen Märkte haben die regionalen Strukturen des Nahrungsmittelgewerbes zerstört. Der Schlachthof in der Stadt wurde abgerissen und musste Luxuswohnungen weichen. Heute kommen Fleisch und

Fleischprodukte nicht mehr aus der Region nach Frankfurt. Tiertransporte und Kühlketten machen die Versorgung durch das Umland nicht mehr notwendig. In diesem Zusammenhang hat unser Kampf um die Frankfurter Mühle im Osthafen nicht nur symbolische Bedeutung. Die Hildebrandtmühle aus dem Jahre 1912 soll geschlossen werden, weil die Grundstückspreise eine Mühle auf diesem städtischen Grund nicht mehr sinnvoll machen. Hier könnten Stadt und Betreiber ein nachhaltiges Beispiel geben und die Stadtentwicklung nicht nur wirtschaftlichen Zielen unterordnen. Eine Mühle könnte die Stadt mit Nahrungsmitteln aus der Region versorgen. Wer jedoch die gute Lage für Immobilien im Blick hat, wird eine solche „olle Mühle“ für nicht erhaltenswert erachten.

Die Stadtgesellschaft sollte sich dafür entscheiden, dass ein Teil des täglichen Brotes in Frankfurt aus der Region kommt. Aber dafür müssten viele Interessen und Ressorts der Stadt an einem Strang ziehen. Aber könnten nicht die für die Gesundheit Verantwortlichen Wert darauf legen, dass die Bürger Frankfurts sich regional mit Lebensmitteln versorgen? Könnte der Kämmerer nicht auf Einnahmen verzichten oder die Stadtplanung eine andere Fläche für eine Mühle im Stadtgebiet finden? Eine Kleinstaaterei von Zuständigkeiten wird hier keine nachhaltigen Entscheidungen treffen können.

Sinnvolle Ausgleiche finden

Über einen langen Zeitraum wurden in Frankfurt naturschutzrechtliche Ausgleichsprojekte auf fruchtbarem, ertragreichem Ackerland ausgeführt. Ein fünf Hektar großes Baugebiet musste beispielsweise für den Flächenverbrauch mit großen Anpflanzungen von Grün einen Ausgleich schaffen. Die Landwirte haben auf diese Weise nicht nur fünf Hektar Fläche für ein Baugebiet verloren, sondern zusätzlich Äcker für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen aufgeben müssen. Die Landwirte in Frankfurt haben sich dafür stark gemacht, die ertragreichen Ackerböden für die Landwirtschaft zu erhalten und für andere Kompensationsprojekte geworben.

Der alte Flugplatz im Stadtteil Bonames ist dafür ein sehr gutes Beispiel. Dieses Projekt in den Niddaauen hat durch seine Renaturierung heute große Freizeit- und Erholungsfunktion. Die Landwirtschaft hat jedoch hierfür keine zusätzlichen Flächen opfern müssen. Dies könnte ein „Leuchtturm-Projekt“ für nachhaltigen Naturschutz in Frankfurt sein. Die regionale Landwirtschaft und das Umweltamt haben sich im letzten Jahr in einer Arbeitsgruppe auf verschiedene Maßnahmen zur Biodiversität verständigt. Auflagen in städtischen Pachtverträgen sehen ab nun vor, dass ein Prozent dieser Flächen für Maßnahmen zur Biodiversität wie Feldhamsterstreifen, Lerchenfenster oder Blühstreifen zur Verfügung stehen. Fünf Prozent der Flächen sollen für den Zwi-

schenfruchtanbau vorgesehen sein. Dieses „Leuchtturmprojekt“ ist zwar wenig spektakulär, zeigt aber eine besondere Zusammenarbeit zwischen Landwirtschaft und Naturschutz.

Fotovoltaik – Doppelnutzung der Fläche

Meine Kollegen aus der Landwirtschaft und ich haben in den vergangenen fünf Jahren in Fotovoltaik investiert. Allein vier Bauern in Nieder-Erlenbach betreiben auf ihren Scheunendächern Fotovoltaikanlagen – über 20 stadtweit. Die Zusammenarbeit mit dem Umweltamt der Stadt hat diese Entwicklung sehr befördert. Fotovoltaik ist für uns Landwirte sehr attraktiv. Die Anlagen machen keinen Gestank und keinen Lärm, so wie Viehhaltung beispielsweise. Und: Sonnenenergie macht wenig Arbeit, was bei der Gehälterstruktur im Frankfurter Raum ein wichtiges Argument ist. Diese Fotovoltaikanlagen ermöglichen außerdem eine Doppelnutzung der Fläche. In der Scheune stehen unsere landwirtschaftlichen Maschinen, mit dem Dach verdienen wir noch einmal unser Geld. Diese Doppelperspektive macht für eine Energieversorgung der Stadt großen Sinn. Wir Landwirte sagen: „Die Fotovoltaikanlage ist die Kuh des Stadtbauern“. Diese Doppelnutzung von Flächen könnte auch für die Hochhäuser der Stadt eine Alternative sein.

In Nieder-Erlenbach betreibt die Mainova ein zentrales Heizkraftwerk mit Holzpellets für 85 Häuser. Das zeigt, wie gezielt in nachhaltige Energiesysteme investiert wird. Dies ist umso bedeutsamer, als wir ja bedenken müssen, dass im Frankfurter Norden große Windkraftanlagen errichtet werden könnten. Das macht aber nur in begrenztem Maße Sinn, denn dafür haben wir hier zu wenig Wind. Ich bin auch aus landschaftsästhetischen Gründen gegen eine „Verspargelung“, zumal Windkraftanlagen im Stadtgebiet die Herausforderungen der Energieversorgung für Frankfurt nicht wirklich lösen können.

Dr. Matthias Mehl

ist Kreislandwirt in Frankfurt am Main. Er bewirtschaftet mit seiner Familie in sechster Generation einen Ackerbaubetrieb mit Zuckerrübenanbau und Getreidesaatgutvermehrung in Nieder-Erlenbach. Darüber hinaus betreibt er seit 2009 eine Fotovoltaikanlage. Er leitet den Ortsbeirat in seinem Stadtteil.

Wie „groß“ soll Frankfurt sein?

Perspektive: qualitatives Wachstum

Thomas Norgall – Naturschutzreferent und stellvertretender Geschäftsführer, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Hessen



„Man darf nicht mehr nutzen, als von Natur aus nachwächst“. Die klassische Definition prägt auch mein Verständnis von Nachhaltigkeit. Die Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung in Rio hat im Jahre 1992 diesen Begriff aus der Forstwirtschaft um die Dreifaltigkeit von Ökonomie, Ökologie und sozialer Gerechtigkeit erweitert. Nur eine Balance zwischen diesen Polen macht eine dauerhafte umweltgerechte Entwicklung möglich.

Kann stetes Bevölkerungswachstum auf konstanter Stadtfläche nachhaltig sein?

Kontinuierliches Bevölkerungswachstum soll für Städte eine positive Entwicklung bringen, so eine verbreitete Orientierung in Politik und Stadtplanung. Ein Beleg für diese Meinung fehlt. Unter dem Blickwinkel der Nachhaltigkeit dürfte vielmehr auch für Städte gelten, dass ein ungebremstes Bevölkerungswachstum auf konstanter Fläche die Konflikte verschärft. Städte sollten sich stattdessen im Verhältnis zu ihrer Flächengröße, ihrer geografischen Lage und ihren zeitgebundenen Möglichkeiten entwickeln. Aus dieser Positionierung ergeben sich dann auch bedeutende Leitfragen für nachhaltige Stadtentwicklung:

- Welche Größe und Zusammensetzung sollte eine Wohnbevölkerung haben, die für eine Stadt angemessen ist?
- Wie will ich mit der vorhandenen Fläche umgehen, wie will ich sie verteilen?
- Wie wollen wir zum Beispiel Verkehr organisieren?
- Welche Flächen sollen Wohnen und Gewerbe haben?
- Was bedeuten dann mehrgeschossige Gebäude und Hochhäuser?

Antworten auf diese Fragestellungen führen zu Zielvorstellungen und Leitbildern. Die Orientierung an kontinuierlichem Wachstum und an Größe führt hingegen nicht zu einem tragfähigen Leitbild.

Stellen wir uns folgendes Szenario vor: Die Stadt(gesellschaft) trifft eine Grundsatzentscheidung und legt 750.000 Menschen als Obergrenze für eine wünschenswerte Bevölkerungsdichte von Frankfurt fest. Was könnte eine solche Entscheidung für die Stadtentwicklung bedeuten? Frankfurt verfügt über eine begrenzte Fläche mit bestimmten Ressourcen. Der Stadt stehen nur bedingt Wachstumspotenziale zur Verfügung. Die Bezugspunkte einer konkreten Fläche und einer definierten Zahl an Menschen ermöglichen völlig andere Zukunftsentwürfe.

Eine Perspektive mit begrenzten Bevölkerungszahlen schärft nämlich den Blick für andere Szenarien in der Sozial- und Altersstruktur:

- ▶ Welche Siedlungsflächen stelle ich den Wohlhabenden, welche den Arbeiter- und den Mittelschichten zur Verfügung?
- ▶ Kann ich in einer Stadt mit bewusst begrenztem Wachstum den Schutz des Freiraums auf andere Weise organisieren?
- ▶ Kann ich im bisher besiedelten Raum die Wohn- und Arbeitsfunktionen anders ordnen?
- ▶ Welches Arbeiten möchte ich trennen?
- ▶ Wie können wir Freizeit- und Verkehrsbedürfnisse miteinander in Einklang bringen?

Mobilitätsknoten in zentraler „grüner“ Lage

Innerhalb von Deutschland hat Frankfurt eine zentrale Lage. Diese geopolitische Position hat historisch gesehen die Stadt zu einem zentralen Handelsplatz gemacht. Mobilität und Anbindung bleiben daher für Frankfurt sehr wichtige Zukunftsthemen. Noch heute ist Frankfurt ein zentrales Messe-, Logistik- und Geschäftszentrum in Deutschland. Die nachhaltige Entwicklung der Stadt sollte diese Lage unbedingt im Blick haben. Daher bleibt auch die überregionale Verkehrsanbindung für die Stadt ein bedeutendes Thema. Wie die Situation der Stadt Kassel verdeutlicht, ermöglichen schnellere Verkehrsmittel die Ansiedlung der Bahnhöfe ohne große Anbindungsverluste auch außerhalb der Innenstadt. Diese Möglichkeiten könnten auch zukünftig für Frankfurt von Bedeutung sein. Die Stadt ist außerdem ein automobiler Knotenpunkt. Ihre weitere Entwicklung muss diese Situation berücksichtigen. Das Autobahnnetz ist nämlich bereits in den städtischen Lebensraum eingedrungen. Der Flughafen hat mit dem 2007 genehmigten Ausbau wohl seine letzte Wachstumsrunde hinter sich. Weil die regionalen Konflikte an Entschiedenheit zugenommen haben, ist eine nochmalige bauliche Erweiterung des Flughafens an seinem Standort zukünftig nicht mehr vorstellbar.

Frankfurt hat eine besondere Stellung innerhalb des Bundeslands Hessen. Wirtschaftskraft und Bevölkerungsvielfalt machen die Stadt zu einem Gravitationsfeld. Die kommenden 20 Jahre werden darüber entscheiden, ob die Stadt ein bedeutender Bankenplatz bleiben kann. Die globale Bedeutung Frankfurts wird jedoch ein wesentlicher Bezugspunkt für die nachhaltige Stadtentwicklung sein. Die Stadt liegt außerdem im Zentrum eines sehr vielfältigen grünen Umlands. Aus der Vogelperspektive liegt Frankfurt im Grünen. Die Mittelgebirge wie der Spessart, der Rheingau, die Pfalz und der Taunus sind für Stadtbewohner im Tagesausflug erreichbar. Zugängliche Naherholungsgebiete bieten eine Vielfalt von natürlichen und kulturellen Umgebungen.

Was heißt eigentlich „grün“?

Frankfurt ist eine grüne Stadt. Die Verständigung über die Entwicklung zu einer Green City sollte jedoch Klarheit darüber schaffen, ob das Grün nur die Infrastrukturen der Stadtarchitektur einfärben soll oder ob hier auch das physische Grün des Stadtraums gemeint ist. Verstehen wir eine Green City als Stadt der optimierten Kläranlagen, der Solardächer und Passivhäuser? Oder spielen hier auch Bäume und erfahrbare Grünzüge eine prägende Rolle?

Physisches Grün und Grünflächen haben eine besondere Bedeutung für das Stadtklima. Die besondere soziale Funktion der ausgebauten Mainufer mag dies verdeutlichen. Die schmalen Wiesenstreifen sind nicht unbedingt besonders schön. Die Flussufer des Mains haben jedoch offensichtlich eine besondere Attraktion. Tausende Frankfurter und Stadtbesucher stimmen tagtäglich mit den Füßen ab: Die Stadt am Fluss funktioniert. Wir sehen: Die erlebbare grüne Flusslandschaft hat eine besondere soziale Funktion für Frankfurt.

Frankfurt verfügt durch seine historische Entwicklung in seinem Zentrum außerdem mit den Wall-Anlagen über einen Grünzug, der die Kernstadt einrahmt. Die prognostizierte Klimaerwärmung wird nämlich das Innenklima der Stadt um circa zwei Grad erhöhen. Für die Lebensqualität in Frankfurt ist dieser Umstand von entscheidender Bedeutung. Insbesondere kranke und ältere Menschen werden die gesundheitlichen Folgen dieser Entwicklung zu spüren bekommen. Gesundheitsfragen der Bevölkerung müssen daher im Mittelpunkt der Stadtentwicklung stehen. Die Klimaerwärmung wird deshalb mehr Freiflächen erzwingen, die die Stadt durchlüften können. Was fehlt, sind radiale mit Bäumen bepflanzte Grünachsen, die das warm-trockene Stadtklima mindern und eine bessere Durchlüftung der Stadt ermöglichen.

Mobilität ohne Auto

Klimaentwicklung und Ressourcenverbrauch, Energieerzeugung und -verbrauch sind bedeutende Zukunftsthemen Frankfurts. Städte, die diese Herausforderung mit der aktiven Beteiligung ihrer Bürgerschaft gut und schnell lösen, werden an Attraktivität gewinnen. Mobilität in der Stadt so zu organisieren, dass dafür weniger motorisierte Automobilität mit Verbrennungsmotoren nötig ist, kann wesentlich zur Luftreinhaltung und zur Reduzierung von Lärm beitragen. Weniger Stadtraum für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr wird außerdem Flächen für andere Stadtfunktionen zurückgewinnen. Die Wallanlagen zeigen: Grünflächen haben als innerstädtische, nicht motorisierte Verkehrsverbindungen schon heute große Bedeutung. Hier lassen sich Fahrradwege als Grünachsen denken. Grün braucht Flächen – dieser Raum ist in Frankfurt immer auch eine Geldfrage. Grund und Boden sind teuer. Zur Orga-

nisation der kommunalen Energieversorgung wird es nicht ausreichen, als Stadt mit guten Beispielen voranzugehen. Passivhäuser und energieeffiziente öffentliche Gebäude allein können Frankfurt nicht umbauen. Hierzu müssen Betriebe und Privatpersonen in Bewegung kommen. Ihre Ideen werden das Kapital der Stadt sein. Ihre Pffigkeit und Beteiligungsfreude wird Werbung für ein nachhaltiges Frankfurt machen können. Wenn es um die Gestaltung und Bewahrung von Frei- und Grünflächen mit ihrer Tier- und Pflanzenvielfalt geht, hat der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) schon in der Vergangenheit eine besondere Expertise bewiesen. Überall dort, wo Umwelt erlebbar ist und der klassische Natur- und Umweltschutz im Vordergrund steht, mischen sich auch die Mitglieder unseres Verbands aktiv ein. Dieses ehrenamtliche Engagement sollte eine nachhaltige Stadtentwicklung zukünftig strategisch entwickeln. Wenn Förderprogramme gezielt auf die Aktivierung von Ehrenamtlichen setzen, können sie zu einer regionalen Profilbildung Frankfurts beitragen. Anreize sind notwendig, um bürgerschaftliches Engagement für eine Green City freizusetzen.

Abschied von der automobilen Perspektive

Das Thema Verkehr hat in Frankfurt eine besondere Bedeutung. Es hat das Zeug für emotionale und sachliche Konflikte gleichermaßen. Warum gab es und gibt es in der Stadt so unglaublich lange Widerstände gegen das Verkehrsmittel Fahrrad? Selbstverständlich bedeutet die Fahrradmobilität bei einer beschränkten Stadtfläche eine große logistische Herausforderung. Die hohe Zahl der Pendler und beschränkte Straßenräume im Vergleich zu anderen Städten sind besondere Herausforderungen für die Mobilität mit dem Rad. Aber viel gravierender wirkt es, dass sich viele Entscheider in Frankfurt immer noch über das Auto definieren. Muss es immer eine Pro-und-Kontra-Diskussion zum Thema Auto geben, wenn Fahrradwege erschlossen werden sollen? Sollten nicht eine klare Funktionalität und Arbeitsteilung von Verkehrsmitteln im Mittelpunkt nachhaltiger Mobilität stehen?

Ressortübergreifende Kooperation

Ressortübergreifende Kooperation spielt für die Stadtentwicklung eine ganz besondere Rolle. Das hat zunächst einen ganz grundsätzlichen Aspekt. In keiner uns bekannten Gesellschaft ziehen alle Akteure buchstäblich an einem Strang.

Das Thema „Nachverdichtung“ mag diese Notwendigkeit einer vertikalen und horizontalen Kooperation verdeutlichen:

- ▶ Wem gehört hier eigentlich der Grund und Boden?
- ▶ Wollen die Eigentümer diese Verdichtung überhaupt?
- ▶ Welche privaten und öffentlichen Interessen tangiert eine solche Planung?
- ▶ Ist eine Finanzierung einzelner Akteure überhaupt denkbar und wünschenswert?

Nachverdichtung wird daher ohne ressortübergreifende Zusammenarbeit nicht funktionieren. Dafür müssen die städtischen Strukturen mit ihren jeweils besonderen Verantwortlichkeiten flexibler werden. Wer Zusammenarbeit nur als Verlust seiner eigenen institutionellen Definitionsmacht begreift, wird einen solchen Prozess weder gestalten noch erfolgreich zu Ende bringen können.

Bürgerbeteiligung braucht ehrliche Kommunikation

Da sich nachhaltige Stadtentwicklung und Bürgerpartizipation nicht voneinander trennen lassen, sollte die Entwicklung Frankfurts zu einer Green City gemeinsam mit der Bevölkerung umgesetzt werden. Einfache Fragen wie „Wollt ihr das oder wollt ihr das nicht“ werden jedoch in diesem Prozess nicht funktionieren. Ohne persönliche Betroffenheit werden sich jedoch die Beteiligten nicht an Abstimmungen beteiligen. Wer Bürgerbeteiligung will, muss die unterschiedlichen Interessenlagen verdeutlichen und die öffentliche Auseinandersetzung suchen. Erst dann entstehen persönliche Bezüge zu stadtrelevanten Themen. Wer auf diese öffentliche Übersetzung verzichtet, wird nicht nur keine Anerkennung bekommen. Er kann in der Folge auf massive, auch rechtlich fundierte Widerstände stoßen. Wer Bürgerbeteiligung nur als ein taktisches Instrument zur Durchsetzung feststehender Planungsvorhaben sieht, wird zusätzlichen Widerstand organisieren. Partizipation heißt Hin- und Zuhören. Hier ist politischer Mut gefragt, Klartext zu reden. Partizipation gründet auf ehrlicher Kommunikation.

Was Frankfurt tun sollte ...

Gemeinsam mit dem Umland sollte die Stadt das U-Bahn- und S-Bahn-Netz so aktivieren, dass Pendler aus dem Ballungsraum Rhein-Main über den öffentlichen Personennahverkehr in die Stadt kommen. Seit den 90er-Jahren ist ein zweiter S-Bahn-Ring rund um Frankfurt im Gespräch, damit nicht jede S-Bahn-Fahrt irgendwann über den Hauptbahnhof führt. Doch es geht mit der Umset-

zung nicht voran. Selbst das erste Teilstück, die Westtangente aus dem Kreis Offenbach über den Flughafen in den Hochtaunuskreis, steckt fest. Dass Verkehrspolitik in der Landespolitik fast nur als Straßenpolitik diskutiert wird, darf Frankfurt sich nicht länger bieten lassen.

Die Aufwertung von Stadtteilen dürfen die Bewohner nicht als Bedrohung erleben. Im Nordend wird der Umbau des Viertels als „Gentrifizierung“ wahrgenommen. In Niederrad fürchten Bewohner der Hochhaussanierungen die Verdrängung aus ihren Quartieren. Nachhaltige Stadtplanung kann nur gelingen, wenn die erbrachten Leistungen für alle Beteiligten transparent sind. Und: Nachhaltigkeit muss durch klare Indikatoren messbar werden! Wie haben wir die Verkehrsleistung auf Verkehrsträger aufgeteilt? Diese Entwicklung lässt sich über Zahlen und Fakten dokumentieren. Wie kann ich Verkehr umweltgerechter machen? Wir können den Schadstoffausstoß klar ermitteln. Dass der Energieverbrauch auf einen Energiemix zurückgeht, können unterschiedliche Quellen offenlegen. Lärm ist ein klassischer Indikator. Wo es lauter und leiser geworden ist, zeigen die Pegel eines Fonometers. Für die akustische Umwelt der Stadt lassen sich Messlatten für Geräusch und Lärm anlegen.

Thomas Norgall

ist stellvertretender Landesgeschäftsführer und Naturschutzreferent beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) im Landesverband Hessen. Hier ist er insbesondere beschäftigt mit Fragen zur Planung, zur Landnutzung und zum Naturschutz sowie der Öffentlichkeitsarbeit.

Die Vielfalt macht es

Perspektive: aus der Evolutionsgeschichte lernen

Prof. Dr. Dr. h.c. Volker Mosbrugger – Paläontologe und Generaldirektor, Senckenberg Forschungsinstitut und Naturmuseum, Frankfurt am Main



Nachhaltigkeit ist an einem Gleichgewicht zwischen Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft orientiert. Sie ist darauf gerichtet, nachfolgenden Generationen ähnliche Lebensqualitäten und Entscheidungsmöglichkeiten zu hinterlassen, wie wir sie gegenwärtig vorfinden. Leider wird Nachhaltigkeit meist als „Sünden-Vermeidungskonzept“ gesehen, das – ähnlich wie die Straßenverkehrsordnung oder die Steuergesetzgebung – als notwendig, aber lästig und hinderlich wahrgenommen wird, insbesondere für die Entwicklung einer Stadt. Dies mag durchaus zutreffen, wenn ich primär eine oder zwei der drei Seiten von Nachhaltigkeit, Ökonomie, Ökologie oder Gesellschaft im Blick habe. Nach meinem Verständnis von Nachhaltigkeit steht jedoch der Mensch mit seinem Verhalten und seinen Bedürfnissen im Zentrum. Wir alle haben ein Verlangen nach Versorgungssicherheit, nach gesellschaftlicher Sicherheit und Geborgenheit und nach einer „schönen Natur“. Diese Balance definiert unsere Lebensqualität, diese gilt es kontinuierlich zu verbessern.

Nachhaltigkeit stellt also nicht den Verzicht, das Weniger, in den Mittelpunkt, sondern das Mehr – das Mehr an Lebensqualität. Die entscheidende Frage ist natürlich: Wie lassen sich Kompromisse zwischen unterschiedlichen menschlichen Bedürfnissen finden? Wie können wir beispielsweise möglichst viel Energie verbrauchen, zugleich aber auch eine natürliche Umwelt erhalten und entwickeln?

Diese Perspektive auf die Stadtentwicklung Frankfurts zu übertragen, heißt zunächst, die hohe Dynamik und Entwicklungsgeschwindigkeit der Stadt mit ihrem Flächenbedarf abzugleichen. Flächenbedarf impliziert immer Konflikte zwischen Natur und wirtschaftlichem Handeln. Wenn Frankfurt nicht nur ein ideales Arbeitsumfeld, sondern auch höchste Lebensqualität bieten will, dann muss es den Sektoren Kultur, Wissenschaft, Tourismus sowie auch der Ökologie und der Umwelt mehr Aufmerksamkeit schenken als bisher.

Wachstum und Lebensqualität

Der Flughafen ist ohne Frage eine zentral wichtige Lebens- und Wirtschaftsader für Frankfurt und die Rhein-Main-Region. Will er wettbewerbsfähig bleiben, wird dieser Flughafen zukünftig weiter wachsen müssen. Wie lässt sich jedoch das Wachstum eines Verkehrsknotenpunkts mit einer hohen Lebensqualität in der Region vereinbaren? Der Schlüssel sind der Einsatz modernster Techniken zur Lärm- und Schadensminimierung sowie Ausgleichsmaßnahmen für den zusätzlichen Lärm und den Flächenverbrauch. Grundsätzlich sollte gelten: Die Zerstörung oder Nutzung von Natur muss kosten, muss die Schadensminimierung und Ausgleichsmaßnahmen finanzieren, muss also zu einem Mehrwert bei Nachhaltigkeit und Lebensqualität führen. Für die Bewältigung

dieses Konfliktes bringt Frankfurt sehr viele Stärken mit. Die hohe Dynamik und Bereitschaft der Stadtgesellschaft, sich auf etwas Neues einzulassen, kann richtungsweisende Energien freisetzen. Im Vergleich zu anderen Städten findet sich in Frankfurt eine große Offenheit für Neues und wenig Beharrungsvermögen: Die Stadt ist zukunftsorientiert. Frankfurt lebt zudem von seinen Bürgern, viele ihrer Einrichtungen sind sehr stark vom bürgerschaftlichen Engagement getragen. Die Frankfurter Bürger wollen ihre Stadt gestalten und tun dies auch mit großem Engagement, wenn sie ein Ziel als lohnend identifiziert haben. Sollte dies nicht auch eine Chance für die schrittweise Erhöhung der Lebens- und nicht nur der Arbeitsqualität der Stadt sein?

Die Vielfalt macht es

„Planen und Bauen im verdichteten Stadtraum“, „Nachhaltige Mobilitätskultur“, „Klima und Freiflächen“, „Wirtschaft und Konsum“: In den bisherigen Themenknoten der Frankfurter Bewerbung zum Green Capital Award kommen aus meiner Sicht zu wenig die positiven Aspekte des Konzepts Nachhaltigkeit zum Ausdruck. Das Thema Diversität gehört hier vordringlich dazu. Es geht dabei nicht nur um die Frage der biologischen Diversität, also darum, welche Arten und Tiere mit Menschen gemeinsam leben können. Es geht vor allem um die Diversität der Stadt insgesamt. Die Verbindung von Nachhaltigkeit mit Vielfalt betont die Unterschiedlichkeiten. So gesehen macht eine „nachhaltige Stadt“ die Möglichkeiten zu sehr ausdifferenzierten und unterschiedlichen Lösungen erfahrbar. Ich plädiere dafür, Städte als Ökosysteme zu verstehen. Riffe sind Ökosysteme, die primär von Korallen dominiert sind, das Ökosystem Wald wird von Baumformen und das „Ökosystem Stadt“ eben sehr stark durch den Menschen geformt und geprägt. Diese übergeordnete Perspektive eines Stadt-ökosystems könnte den Themenknoten der Frankfurter Bewerbung noch eine stärkere Kontur und ein klareres Ziel geben. Wie alle Ökosysteme ist auch die Stadt nur dann nachhaltig und langfristig stabil, wenn sie eine große Vielfalt beherbergt und unterschiedliche ökologische Nischen erlaubt. Auch wir Menschen sind aus evolutionsbiologischen Gründen an (ökologisch-landschaftlicher) Vielfalt interessiert.

Aus der Evolutionsgeschichte lernen

Diversität der Lebensräume ermöglicht nämlich vielen verschiedenen Lebewesen die Entwicklung variantenreicher Überlebensstrategien. Je größer die Vielfalt und Komplexität der Ökosysteme, desto größer sind ihre Entfaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten – und ihre Stabilität gegenüber Krisen. Wenn wir Städte als Ökosysteme betrachten und hier aus der Evolutionsgeschichte lernen, ist komplexe (ökologische) Vielfalt das gewünschte Ergebnis auch für eine

nachhaltige urbane Stadtentwicklung. Mit einem solchen Verständnis wird Nachhaltigkeit nicht zum limitierenden Faktor. Sie zielt stattdessen auf Entwicklungsmöglichkeiten für eine „Stadt zum Leben“. Dies ist eine ganzheitliche Nachhaltigkeitsperspektive, die sich an Lebensqualität, an „Wohlfühlkomponenten“ und damit an der nüchternen Frage orientiert: „In welcher Stadt wollen und können wir leben“? In Städten mit Lebensqualität können wir nicht nur unser Geld verdienen. Wir finden attraktive Parks, frische Natur, gute Schulen, interessante kulturelle Angebote, eben ein Gleichgewicht von Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft. Nachhaltigkeit ist kein konservatives Abwehr- und Kompensationsprogramm, sondern eine positive Gestaltungsperspektive.

Nachhaltigkeit ist Chefsache

Wenn Nachhaltigkeit so definiert wird als die zentrale Gestaltungsperspektive für eine „lebenswerte Stadt“, dann ist Nachhaltigkeit „Chefsache“. Ein Klein-Klein von ein bisschen Umweltdezernat, Stadtplanung, Abfallwirtschaft, Wirtschaftspolitik et cetera wird nicht viel bewegen. Denn das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile. Hier liegt die große Herausforderung. Nachhaltigkeit ist per se ein integratives Konzept, das ohne eine Gesamtführung in seine Einzelteile zerfällt: Ohne einen Kopf bleiben nur Minimalkompromisse. Nachhaltigkeit braucht strategische Führung, wer sie lediglich als ein sekundäres Problem versteht, hat die großen Zukunftsprobleme nicht verstanden.

Was soll konkret getan werden, was sind ideale Projekte? Hier ist Kreativität auf allen Ebenen gefragt. „Vertikale Gärten“ sind hier nur ein Beispiel. Für eine hoch verdichtete Stadt ist es keine leichte Aufgabe, eine hohe Umweltqualität bereitzustellen und wichtige physikalische Parameter, wie Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Sauerstoff oder Luftqualität, so zu steuern, dass die „Komfortzone“ für uns Menschen nicht verlassen wird und keine Gesundheitsschäden zu befürchten sind. „Vertikale Gärten“, wie sie von dem Franzosen Patrick Blanc propagiert werden, können hier ein wichtiger Teil einer Lösung sein. Neben horizontalen Parks könnten wir auch Hochhausflächen in vertikale Grünzüge und unsere Städte in anthropogene, aber begrünte Fels- und Hügellandschaften verwandeln.

Als Bewohner eines Passivhauses kann ich mir diesen „Ausbau“ in ganz oder teilweise begrünte Gebäude mit guter Energie- und Umweltbilanz sehr gut vorstellen. Städte könnten so nicht nur aufgrund ihrer architektonischen und kulturellen Besonderheiten, sondern auch aufgrund des Naturerlebnisses attraktiv werden – für Arbeitnehmer und für Touristen. Auf diese Weise kann ein neues „Ökosystem Stadt“ gelingen, denn diese grünen, vertikalen Gärten erlauben auch im biologischen Sinn eine große Diversität.

Das Forschungsinstitut Senckenberg beschäftigt sich unter anderem mit solchen Ökosystemen. Unsere Expertise in Bezug auf Ökosystemdienstleistungen, Stabilität, Widerstandsfähigkeit oder Anpassungszeiten von natürlichen und anthropogenen Systemen könnten wir in entsprechende Planungen eines „Ökosystems Stadt“ (und von „vertikalen Gärten“) durchaus einbringen.

Viele andere Beispiele für innovative Projekte sind denkbar und werden hoffentlich vorgeschlagen. Wie auch immer aber die künftige Entwicklung einer nachhaltigen Stadt Frankfurt aussehen mag, auf klar definierte Parameter, die den Fortschritt bezüglich Nachhaltigkeit und Lebensqualität messen, wird man nicht verzichten können. Der ökologische Fußabdruck bietet hierfür eine Möglichkeit.

Natur hat ihren Preis

Was immer wir tun oder kaufen, wir greifen damit auf Ressourcen der Natur (wie Energie, Rohstoffe, Boden) zu. Der ökologische Fußabdruck ist ein Instrument, um diesen Zugriff auf die Natur zu messen: Er zählt alle Ressourcen, die für den Alltag benötigt werden, und zeigt auf, wie viel Fläche benötigt wird, um all die Energie und Rohstoffe zur Verfügung zu stellen. Nach Berechnungen des WWF ist der ökologische Fußabdruck eines deutschen Bürgers durchschnittlich 5,09 Hektar jährlich. Würden alle Menschen so leben wie wir, bräuchten wir die Fläche von etwa 2,8 Erden; der „gerechte“ nachhaltige Fußabdruck liegt somit bei 1,9 Hektar pro Jahr und Person.

Es bleibt also wahrlich noch viel zu tun, bis wir Nachhaltigkeit erreichen. Wichtig ist dabei: Natur darf es nicht zum Nulltarif geben, so wenig wie Energie, Wasser oder Rohstoffe. Lediglich beim Wasser haben wir uns in Deutschland daran gewöhnt, dass wir sowohl für die Zulieferung von sauberem Wasser wie auch für die Entsorgung und Aufbereitung des Abwassers zahlen müssen. In fast allen anderen Fällen der Nutzung von Ressourcen der Natur zahlen wir entweder gar nicht (wie Ökosystemdienstleistungen der Wälder für Erosionsschutz, Luftqualität und Klima) oder nur für die Produktion und Zulieferung (etwa Rohstoffe, Holz), nicht aber für die des ursprünglichen Zustands.

Will man die Nutzung oder Schädigung von Natur mit einem Preis versehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen kompensieren, müssen die Eingriffe des Menschen in die Natur wie auch die möglichen Ausgleichsmaßnahmen umfassend verstanden werden – hier sind noch viel Forschungs- und Entwicklungsarbeit notwendig. Wichtig sind dabei vor allem Modelle, die verschiedene Klima- und Entwicklungsszenarien rechnen können: Was passiert unter verschiedenen Klimaszenarien, wenn beispielsweise der Goetheplatz komplett

mit Hochhäusern zugebaut wird oder wenn „vertikale Gärten“ eingerichtet werden? Welche Konsequenzen ergeben sich durch solche Maßnahmen für die Sauerstoffzufuhr oder Luftreinhaltung, für Temperatur und Wasserkreislauf, für die Biodiversität der Stadt? Solche modellhaften Szenarien machen eine „Güterabwägung“ wesentlich leichter. Sie verdeutlichen auch, dass eine nachhaltige Stadt zum Nullkostentarif nicht zu haben ist.

Nachdem inzwischen mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten lebt, ist die nachhaltige Entwicklung der Städte die zentrale Herausforderung für die Zukunft. Dabei geht es nicht um kosmetische Eingriffe oder um „Greenwashing“, sondern es geht um unsere Lebensqualität – und die sollte uns einiges Wert sein.

Prof. Dr. Dr. h. c. Volker Mosbrugger

ist Paläontologe und Generaldirektor der Senckenberg Gesellschaft für Naturforschung in Frankfurt am Main. Seit 2008 ist er zudem der Wissenschaftliche Koordinator des Biodiversität und Klima Forschungszentrum (BiK-F), das durch die LOEWE-Exzellenzinitiative des Landes Hessen finanziert und maßgeblich durch Senckenberg und die Goethe-Universität getragen wird.

Themenknoten 4

Wirtschaft und Konsum

Begünstigt durch seine zentrale Lage in Europa und als Kreuzungspunkt wichtiger Verkehrswege hat Frankfurt am Main eine lange Tradition als Messe- und Handelsplatz.

Heute ist die Stadt ein bedeutender Finanzplatz und Messestandort und Sitz global agierender Unternehmen und Institutionen.

Das Bruttoinlandsprodukt in Frankfurt am Main beträgt 53,1 Milliarden Euro (2009), davon entfallen 14 Prozent auf das produzierende Gewerbe und 86 Prozent auf Dienstleistungen.

Frankfurts Wirtschaftskraft beruht auf einer Vielzahl von Branchen: Neben der Finanz- und Versicherungswirtschaft sind hier insbesondere die IT- und Telekommunikationsbranche, Kreativwirtschaft, Life-Science und Biotechnologie, Logistik und Mobilität und die Immobilienwirtschaft zu nennen.

Messe- und Kongressstadt

Die Messe Frankfurt ist mit rund 1,8 Millionen Besuchern ein wichtiges Forum, um Innovationen – etwa in der Gebäude- und Fahrzeugtechnik – zu verbreiten. Nicht nur als Messe- und Kongressstadt zieht Frankfurt Besucherinnen und Besucher an: 3,7 Millionen Gäste (im Jahre 2010) mit mehr als sechs Millionen Übernachtungen sorgen für einen Gesamtbruttoumsatz von rund vier Milliarden Euro jährlich und sichern 58.000 Arbeitsplätze im Tourismus.

Der deutsche Internetknoten DE-CIX in Frankfurt ist heute einer der wichtigsten Netzknoten der Welt. Er transportiert pro Sekunde bis zu 1,5 Terabit an Daten. Nirgendwo sonst werden so viele Daten umgeschlagen. Durch zunehmende Digitalisierung der Daten und Kommunikation steigt auch der Bedarf der Wirtschaft und Privatpersonen nach Rechenzentrumsfläche und der damit einhergehende IKT-bedingte Stromverbrauch.

Frankfurt weist heute europaweit die zweithöchste Rechenzentrumsdichte auf, und führende Unternehmen der Branche sind in Frankfurt am Main beheimatet.

Verschiedene Institutionen, wie der Digitale Hub Frankfurt-Rhein-Main, gegründet von der Stadt Frankfurt am Main und Rechenzentrumsbetreibern, haben es sich deshalb zum Ziel gemacht, zukunftsfähige Lösungen für eine Green IT zu entwickeln.

Ziel: Ressourceneffizienz und innovative Lösungen

Einrichtungen wie das House of Logistics and Mobility (HoLM), das House of Finance (HoF) und das Frankfurter Innovationszentrum für Biotechnologie (FIZ) fördern den Transfer zwischen Wirtschaft und Wissenschaft und schaffen gute Standortbedingungen für Unternehmen.

Auch die Entwicklung der Elektromobilität und die Weiterentwicklung energieeffizienter Gebäude in Frankfurt am Main setzen auf enge Kooperationen von Wirtschaft und Wissenschaft.

Frankfurt ist seit jeher ein Marktplatz wirtschaftlicher und intellektueller Innovationen: Als Treffpunkt der Akteure und lebendiger Ort für den Informationsaustausch ist Frankfurt am Main in besonderer Weise geeignet, die Chancen nachhaltigen Wirtschaftens zu nutzen.

Motivieren statt Regulieren

Perspektive: strategische Verankerung

Prof. Holger Hagge – Global Head of Workplace and Building
Development, Deutsche Bank AG, Frankfurt am Main



Wenn Nachhaltigkeit kein Modetrend sein soll, müssen entsprechende Konzepte auch an langfristigen Unternehmensstrategien orientiert sein. Wie dies im Immobiliensektor geschehen kann, zeigen exemplarisch die Entscheidungen der Deutschen Bank am Standort Frankfurt. Mit den jüngst fertiggestellten neuen Deutsche-Bank-Türmen wurde nicht nur demonstriert, dass sich auch Bestandsgebäude energieeffizient modernisieren lassen. Auch mit der Entscheidung, den Standort Frankfurt insgesamt nachhaltig zu entwickeln, hat unser Haus eine Zukunftsentscheidung getroffen. Wir haben nicht in einen Neubau auf der grünen Wiese investiert, sondern in unseren Traditionsstandort in der City.

In Frankfurt sind außerdem in den letzten Jahren aus 56 Standorten fünf geworden. An diesen fünf Standorten ist die Bank nun deutlich kompakter und mittlerweile auch mit mehr Personen präsent. Damit konnte auch das Verkehrsaufkommen zwischen den Standorten deutlich reduziert werden. Unternehmensentscheidungen wie diese sind stets von einem kontinuierlichen Dialog mit der Stadt begleitet. Und sie sind eingebettet in eine weltweite Nachhaltigkeitsstrategie.

Welche Arbeitsplätze brauchen wir?

In unserem unternehmerischen Handeln wollen wir bis zum Jahre 2013 „klimaneutral“ sein. 40 bis 42 Prozent dieser Klimaneutralität bringen die Gebäude ein, das heißt, wir benötigen zukünftig Gebäude, die möglichst wenig Energie verbrauchen. Außerdem reduzieren wir so weit wie möglich die Auslandsreisen unserer Mitarbeiter, indem wir in den Gebäuden zunehmend dreidimensionale Videotechnologie in Telepräsenzräumen anbieten. So gewinnt die Kommunikation zwischen Frankfurt, London, New York und Singapur an Präsenz und Echtheit und reduziert den Bedarf an Reisen.

Unsere Studien zeigen deutlich, dass in der Regel ein Drittel der Arbeitsplätze in Gebäuden nicht besetzt ist. Mitarbeiter arbeiten zunehmend mobil, sind beim Kunden, auf Fortbildungen oder im Urlaub. Aber dennoch werden üblicherweise 100 Prozent an Infrastruktur und Arbeitsplätzen vorgehalten. Wenn es uns also gelingt, Gebäude so flexibel zu gestalten, dass sie sich auf die jeweils erforderliche Nutzung einstellen, bieten sich hier enorme Einsparpotenziale durch einen geringeren Flächenverbrauch, aber auch bei Lüftung, Heizung und Wasserverbrauch. In den neuen Doppeltürmen wurde dies mit einem flexiblen Bürokonzept in Verbindung mit modernster Gebäudeautomation realisiert.

Motivieren statt regulieren

Anders als in den meisten anderen Großstädten stehen die Hochhäuser mitten im Stadtkern und fordern mit ihren verdichteten Büroflächen dort auch innovative Mobilitätskonzepte. In unserem Hause setzen wir hierfür eher auf Motivations- denn auf Regulierungsinstrumente. Unsere sogenannten CO₂-Champions dürfen beispielsweise dann umsonst parken, wenn sie CO₂-reduzierte Autos oder E-Cars fahren. Bei Nutzung solcher Firmenwagen bezahlen sie ein geringeres Gehaltsäquivalent. Vergleichbar dem Ausleihsystem von Fahrrädern bei der Deutschen Bahn können Mitarbeiter auf Elektrofahrzeuge zurückgreifen und dies in der jetzt begonnenen Pilotphase kostenlos. Die entsprechend lange Warteliste für unsere E-Cars spricht eine deutliche Sprache: Motivation statt Regulierung bringt schnellere Erfolge.

Wie keine Stadt in Europa fasziniert Frankfurt durch seine städtebauliche Klarheit. Flugzeug, Eisenbahn und Auto: Alle drei großen Verkehrsmittel haben in Frankfurt einen europäischen Kreuzungspunkt. Das sind für uns fantastische Voraussetzungen, um zukunftsweisende Mobilitätslösungen zu entwickeln. Jede Stadt hat eine Mobilitätskultur, die sich nicht radikal verändern, jedoch verbessern lässt.

Die Stadt muss atmen

Frankfurt braucht zur Durchlüftung der Stadt angemessene Freiflächen. Die Voraussetzungen sind dafür schon recht gut. Frankfurt hat den größten Stadtwald Deutschlands und den Grüngürtel. Die Park- und Freiflächen der Stadt sind für das Stadtklima unersetzlich. Wenn die Stadt jedoch darauf achtet, die Freiflächenzüge bis in ihr Zentrum herunterzuziehen und durch verdichteten Wohnungsbau die Belüftung der Stadt ermöglicht, dann hat Frankfurt im Vergleich zu vielen anderen bundesdeutschen Städten eine absolut einmalige Situation. Die Verhältnismäßigkeit zwischen Bebauung und Freiflächen muss zukünftig in einem Kompromiss mit den Verkehrsausbauplänen ihren Ausdruck finden. Der Umgang mit dem Flussufer ist für Frankfurt ein ganz besonderer städtebaulicher Gewinn. Welche anderen deutschen Städte am Fluss haben ein über zwanzig Kilometer zugängliches Ufer? So etwas finden wir nicht in Düsseldorf, nicht in Stuttgart oder München und auch nicht in Köln mit seiner imposanten Rheinlage. Der Fluss mit seinen vielen Brücken ist für Fahrradfahrer oder Fußgänger in Frankfurt eine zugängliche Freifläche mit urbaner Qualität.

Kompakt und verdichtet

Eine moderne Stadt muss heute Arbeit und Wohnen, Konsum und Freizeit in einem erfahrbaren Raum beherbergen können. Die Kompaktheit, Übersichtlichkeit und städtebauliche Klarheit von Frankfurt macht eine solche Lebensform auch gut möglich. Das Set-up dieser Stadt spricht für Verdichtung. Die Wirtschaftskraft auf einer kompakten Fläche unterstützt diese Entwicklung. Diese einmalige städtebauliche Grundstruktur Frankfurts sollten die Verantwortlichen nach vorne treiben.

Weil sich aus der Funktionalität einer Stadt noch nicht ihre Identität entwickelt, braucht eine Stadt wie Frankfurt Objekte, die angemessene „Selbstbilder“ erzeugen können. Nach dem fehlgeleiteten Städtebau der 50er-, 60er- und auch der 70er-Jahre könnte die Altstadtbebauung ein solches identitätsstiftendes Projekt sein. Frankfurt war ja einst die am dichtesten besiedelte Großstadt in Deutschland. Die engen Gassen und dicht aneinandergesetzten Häuser waren hier prägend. Die Zerstörungen durch den Krieg und die „auto-gerechte Stadt“ haben Frankfurt seinen Charakter genommen. Identitätsstiftende Elemente fehlen heute der Stadt.

Vielfalt und Rahmung

Die Offenheit von Frankfurt lässt sich gar nicht hoch genug bewerten. Nennen Sie eine Stadt in Deutschland, die so einladend und tolerant gegenüber ihren Neubürgern und Gästen ist wie Frankfurt. Holländer, Schweden, Engländer, Amerikaner: Es gibt so viele Beispiele von ausländischen Unternehmen, die hier erfolgreich Fuß gefasst haben.

Wir benötigen mehr Wohnraum in den Grenzen der Stadt. Diese Planung benötigt eine kommunal- und gesellschaftspolitische Rahmung. Sie jedoch allein dem freien Spiel der Kräfte zu überlassen, wird die Stadtflucht unterstützen. Die hohen Mieten werden sich viele nicht leisten können. Regulierung und Partizipation gehören jedoch zusammen. Soll Frankfurt Stadt der kurzen Wege für Fußgänger und Radfahrer werden, braucht diese Entwicklung eine kommunikative Begleitung. Ein Beispiel: An der Katharinenpforte, diesem historischen Ort der Stadt, steht heute ein Parkhaus mit Drahtglasscheiben, das dort nicht hingehört. Will man einen solchen Ort für eine andere Nutzung erschließen, müssen die Stadtbürger an einer solchen Planung beteiligt werden.

Fünf Ziele für Frankfurt

- ▶ Insbesondere für Familien mit Kindern braucht Frankfurt bezahlbaren attraktiven Wohnraum in der Stadt.
- ▶ Der Ausbau und die Intensivierung der Grünflächenverbindungen in Frankfurt, die Vernetzung des Flussufers mit der Innenstadt, der Parkanlagen und Grünflächen werden die Lebensqualität in der Stadt verbessern.
- ▶ Frankfurt muss ein Standort für seine imageprägenden Hochhäuser bleiben.
- ▶ Alternative Mobilitätskonzepte und die höhere Attraktivität der öffentlichen Verkehrssituation werden der bedeutenden Drehtürfunktion der Stadt gerecht.
- ▶ Und: Frankfurt muss auch seinen Kulturstandort pflegen und entwickeln.

Prof. Holger Hagge

ist als Global Head of Workplace and Building Development bei der Deutschen Bank AG in Frankfurt am Main mit der weltweiten Entwicklung von Gebäuden und Arbeitsplatzkonzepten betraut.

Nachhaltige Dienstleistungen

Perspektive: umwelt-effizientes Gastgewerbe

Kerstin Junghans – Geschäftsführerin Hotel- und Gaststätten-
verband, DEHOGA Hessen, Kreisverband Frankfurt am Main e.V.



Das Gastgewerbe kann auf besondere Weise das Zusammenspiel von Wirtschaftswachstum und Umweltbewusstsein in der nachhaltigen Stadtentwicklung stärken. In der Bewirtung und Versorgung von Gästen liegen sehr große Potentiale für Ressourceneffizienz. Das Einsparen von Trinkwasser zeigt ja beispielsweise bereits, wie sich bei der Versorgung von Gästen Genuss und Umweltorientierung verbinden lassen. Die Verwendung von regionalen Lebensmitteln kann wichtige Anforderungen wie Frische, Herkunft und Qualität vereinen. Wenn wir zukünftig Angebote für „Körper, Seele und gutes Gewissen“ verknüpfen, machen wir in Richtung Nachhaltigkeit einen wichtigen Schritt voran.

Frankfurt: Übernachtungsstadt für Businessgäste?

Die meisten Hotels in Frankfurt beklagen eine Viertagewoche. Von Montag bis Donnerstag sind sie mit Geschäfts- und Messegästen ausgebucht. Über das verlängerte Wochenende stehen jedoch viele Zimmer leer. Diese Kapazitäten im Zusammenspiel von Businessgästen und Freizeittourismus auszulasten, birgt sehr viel Effizienzpotenzial. Wir sollten Frankfurt zukünftig mit der zusätzlichen Option des attraktiven Städtetourismus über die gesamte Woche auslasten. Dafür bieten Stadt und Region schon sehr gute Voraussetzungen. „Grün, Kultur, Freizeitangebote“: Für ihre Vermarktung müssen wir die Stadt nicht neu erfinden. Wenn wir das, was Frankfurt schon bietet, auch überregional bekannt machen, nutzen wir unsere Chancen und Möglichkeiten – Frankfurt ist grün. Vieles ist vorhanden, den Schritt in eine nachhaltige Zukunft müssen wir nur noch bewusster gehen. Die Stadt liegt am Wasser und ist umgeben von einer attraktiven Region. Der Rheingau und der Taunus sind schnell erreichbare und schöne Naherholungsräume. Dieses Umfeld sollten wir nutzen, um für Frankfurt mit nachhaltigen Hotel- und Restaurantkonzepten zu werben.

Frankfurt ist eine Wirtschaftsmetropole mit einem internationalen Flughafen im Herzen der Region Rhein-Main. Einmal vor Ort, können Gäste alle interessanten Orte mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr erreichen. Vom Mainufer in die Weinbaugebiete des Rheingaus, vom Grüngürtel in den Odenwald brauchen sie nicht zwingend ein Auto. Diese Infrastruktur kann die Hotellerie und Gastronomie aus ökologischer und ökonomischer Perspektive stärken. Frankfurt hat sehr viele große Hotels. Viele Neubauten sind schon realisiert oder in Planung. Kleine mittelständische Hotels haben jedoch im Überlebenskampf oft große Mühe. Nachhaltige Projekte bieten daher neue Positionierungs- und Vermarktungschancen. Die Villa Orange im Frankfurter Nordend ist hierfür ein gutes Beispiel: mit „Bio-Zertifizierungen“ für Bewirtung und

Gastronomie und dem Angebot von E-Bikes leisten Besitzerin und Gäste bereits ihren Beitrag für die Schonung der Umwelt.

Über drei Millionen Gäste bieten Nachhaltigkeitspotenziale

Wir machen uns viel zu wenig klar, welche großen nachhaltigen Potenziale in der Frankfurter Hotelbranche schon genutzt werden, aber vor allem noch genutzt werden können. Die großen Mengen von Waschpulver, Seife oder Spülmittel lassen sich durch umweltfreundliche Alternativen ersetzen. Bei Neubauten oder Sanierungen könnten Hotels mit Wärmedämmung und effizienten Heizsystemen große Mengen Energie sparen. Das Hotel Hessischer Hof hat ein Blockheizkraftwerk in das Hotel integriert, das schon seit über fünf Jahren effizient arbeitet. Auch die DEHOGA-Energiekampagne für das Gastgewerbe zeigt die vielfältigen Ansätze für die Hotelpraxis. Der konsequente Einbau von Durchflussreglern kann an Waschbecken große Mengen Wasser sparen. Zentrale Verriegelungssysteme, die auch die Stromversorgung steuern, reduzieren den Energieverbrauch. Die Umstellung der Beleuchtung von Halogen auf LED- oder Sparlampen kann viel bewirken. Energieintensive Wellness-Bereiche vieler Hotels mit nachhaltigen Technologien umzurüsten, kann sehr sinnvoll sein. Abfallmanagement ist ein großer Schwerpunkt. Wie lassen sich große Abfallmengen vermeiden? Wie können wir mehr „Wellness-Vitalküche“ schaffen, die auf Rohstoffe aus kontrolliert biologischem Anbau und artgerechter Tierhaltung zurückgreifen? Frankfurt hatte im Jahre 2010 über drei Millionen Übernachtungsgäste. Diese Besucher können national und international auch Botschafter für ein nachhaltiges Frankfurt sein. Wir müssen es nur innerhalb der Betriebe und nach außen klar und deutlich kommunizieren.

Wohlfühlfaktoren Mobilität und Stadtklima

Die vier Themenknoten der Frankfurter Bewerbung zum Green Capital Award sind auch aus der Perspektive der Hotel- und Restaurantgäste bedeutsam. Auch sie können die nachhaltige Mobilitätskultur nutzen. Frankfurt ist eine Stadt der kurzen Wege. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad, mit S- oder U-Bahnen lassen sich fast alle Ziele gut erreichen. Das Stadtklima und die zugänglichen Freiflächen beeinflussen auch bei unseren Gästen den Wohlfühlfaktor. Wir sollten jedoch die Bedeutung der Dienstleistungen in einer nachhaltigen Stadt deutlicher herausstellen. Die Aufenthaltsqualität unserer Gäste und Einwohner wird natürlich auch stark an Dienstleistungen gemessen. Der Check-in im Hotel, das Brötchen beim Bäcker, der Service im Restaurant oder der Zugang zu öffentlichen Toiletten sind ohne Dienstleistungen nicht zu haben.

Die nachhaltige Entwicklung Frankfurts darf das Wirtschaftswachstum nicht behindern, sondern muss in einer Einheit daherkommen. Viele Frankfurter Hotels haben bereits in Umweltschutz investiert, nur ist dies leider zum Teil „nach außen“ nicht sichtbar. Wir müssen dieses Engagement öffentlich machen. Ein attraktives Stadtmarketing muss diese Vorteile der Stadt herausstellen. Die „Grüne Stadt“ kann ein zusätzlicher Magnet für Gäste und Tourismus sein. Wir brauchen mehr Freizeittouristen in Frankfurt. Mithilfe von ständig wachsenden Angeboten und Maßnahmen im Städtetourismus müssen Freizeit- und Kulturwerte der Stadt weiter herausgestellt werden. Dies ist in den letzten Jahren bereits sehr gut angelaufen. Dieses Marketing sollte jedoch auf einer realistischen und praxisnahen Stadtentwicklung gründen, die das Kooperationspotenzial der Bürger und die Möglichkeiten der Unternehmen einbezieht. Wem nützen Visionen, die in den Köpfen der Unternehmer und Bürger nicht zur Entfaltung und Umsetzung kommen? Wir brauchen eine gemeinsame Vision für Frankfurt. Wir brauchen eine konkrete Vorstellung von der Zukunftsfähigkeit der Stadt, die auch für die kommende Generation Bestand hat.

Produktivkraft „Transparenz“

Die kleine und mittelständische Hotellerie sowie die Gastronomie in Frankfurt haben besonderen Orientierungs- und Beratungsbedarf. Wo sind Energieprogramme oder Angebote der Wasser- und Abfallwirtschaft, die mein Unternehmen nachhaltiger und zugleich wirtschaftlicher machen können? Viele Betriebe entsorgen Abfälle ohne wirkliches Abfallmanagement und hoffen, dass mit dem Austausch von herkömmlichen Glühlampen durch Energiesparlampen ausreichend für Energiereduzierung gesorgt ist. Aber oft fehlt das Hintergrundwissen über die Vielfalt der Möglichkeiten. Hier fehlt oft die Transparenz. Aufgrund abgeschlossener Rahmenvereinbarungen können DEHOGA-Mitglieder günstigeren Strom beziehen. Viele kleine und mittelständische Betriebe wissen jedoch nicht, was ihnen der Umstieg auf Ökostrom bieten kann. Und was können eigentlich Unternehmer, die jeden Tag am Empfang ihres Hotels stehen oder morgens in Großmärkte zum Einkaufen fahren, konkret für die Nachhaltigkeit ihrer Betriebe tun? Oft fehlt die Zeit, sich selbst Informationen zu beschaffen. Aufklärung kann hier viel bewirken.

In der Gastronomie liegt die Effizienzrevolution schon beim Ersatz der Kühlgeräte in der Küche. Da ist der Beratungsbedarf sehr groß. Hier könnten Betriebe in Frankfurt eine Vorreiterrolle einnehmen. Gemeinsam mit dem Frankfurter Kinderbüro setzen wir beispielsweise das Projekt Kinderfreundliche Gastronomie um. Wer die Kriterien erfüllt, bekommt ganz offiziell den „Frankie“ verliehen. Könnte dieser Ansatz nicht beispielhaft für Nachhaltigkeitsimpulse sein? Derzeit arbeitet der DEHOGA Bundesverband an einem DEHOGA-Um-

weltcheck, der sowohl der Hotellerie als auch der Gastronomie die Möglichkeiten bieten soll, ihre Umweltschutzaktivitäten nach außen sichtbar zu machen. Für das Hotel- und Gaststättengewerbe in Frankfurt sind die Tourismus+Congress GmbH und die Industrie- und Handelskammer Frankfurt wichtige Partner. Die städtischen Ämter, die im täglichen Geschäftsablauf der Unternehmen eine wichtige Rolle spielen, könnten auch im Bereich der Nachhaltigkeit noch eine Menge Unterstützung gewähren. Gerade ältere Häuser haben mit der Bauaufsicht, dem Brandschutz-, dem Veterinär- und dem Ordnungsamt, um nur einige zu nennen, zu tun.

Steht beispielsweise eine Sanierung von Gebäuden an, könnten gegebenenfalls Förderprogramme wegen energieeffizienten Bauens greifen, die jedoch kaum ein Unternehmen kennt. Hier wären die Ämter hinsichtlich Beratungsmaßnahmen in Bezug auf Nachhaltigkeit gefragt. Sinnvoll wäre, wenn diejenigen Ämter, die eng mit dem Gastgewerbe zusammenarbeiten, den Service einer Nachhaltigkeitsberatung in ihr Verantwortungsprofil übernehmen würden. Könnte nicht das Umweltamt der Stadt einen Wegweiser für Unternehmer bieten?

Runde Tische „Nachhaltige Gastwirtschaft“

An dem sogenannten Runden Tisch zur „Außengastronomie“ sitzen augenblicklich alle beteiligten Ämter der Stadt Frankfurt zusammen und beraten gemeinsam über die Möglichkeiten der Neugestaltung. Diese Art der Kommunikation könnte ich mir auch für die Möglichkeiten und Problematiken zum Thema Nachhaltigkeit vorstellen. Es gibt die Hessische Bauordnung für Wirtschaftsgärten. Hier ist die Bauaufsicht zuständig. Für Sommergärten auf dem Gehweg sind das Verkehrsdezernat und verkehrsrechtliche Regelungen verantwortlich. Will ein Wirt eine Nutzungserlaubnis beantragen, muss er Anträge bei unterschiedlichen Ämtern stellen. Dieses Wirrwarr ist für viele Unternehmen schwer nachzuvollziehen. Derzeit erarbeiten wir gemeinsam einen Ratgeber für die „Außengastronomie“. Ein solches Vorgehen eignet sich auch für Nachhaltigkeitsthemen in den Betrieben. Bei Investitionen und Sanierungsarbeiten wissen viele Unternehmen nicht, welche nachhaltigen Wege sie gehen können und welche entsprechenden Möglichkeiten ihnen eigentlich zur Verfügung stehen. Engagement und Mut zur Nachhaltigkeit darf Betriebe wirtschaftlich jedoch nicht schwächen. Hier sollte eine zentrale Anlauf- und Beratungsstelle Orientierung stiften. Diese Transparenz ist für eine nachhaltige Entwicklung in Frankfurt von besonderer Bedeutung, da wir als internationale Metropole Wege einer Symbiose von Dienstleistung für den Gast, Wirtschaftlichkeit, Energieeffizienz und Umweltschutz aufzeigen können. Auf diese Weise kann Nachhaltigkeit auch als Marketinginstrument für Gastgewerbe und Tourismus eingesetzt werden.

Kerstin Junghans

ist Geschäftsführerin des DEHOGA Hessen, Kreisverband Frankfurt am Main e.V.

Im Hotel- und Gaststättenverband ist sie insbesondere für die direkte Beratung der gastgewerblichen Unternehmen in allen arbeitgeberseitigen Belangen, wie Arbeitsrecht, Hilfe beim Umgang mit Behörden und Problematiken des täglichen Geschäftsalltags sowie für die politische Interessenvertretung auf kommunaler Ebene zuständig. Außerdem ist sie Ansprechpartnerin für einige Bereiche der Berufsausbildung im Gastgewerbe.

Nachhaltigkeit als Chance

Perspektive: Geschäftschancen erschließen –
Verhalten überprüfen

Prof. Dr. Hannes Utikal – Hochschulleitung Proxadis School of International Management and Technology AG, Frankfurt am Main



Das Thema Nachhaltigkeit bietet Frankfurt die Chance zur Standortüberprüfung: Aus der Außenperspektive ist Frankfurt die Stadt des kalten Kapitalismus, der Banken, der glitzernden Türme und der Finanzkrise. Wollen die Stadt und ihre Bewohner aus dieser Perspektive auf Dauer wahrgenommen werden? Frankfurt kann nämlich über seine Finanz- und Wirtschaftskraft, die kulturelle Vielfalt sowie die zentrale Lage gerade auch ein Katalysator für nachhaltiges Wirtschaften und Leben sein. Diese Dimension sollte bei der Bewerbung Frankfurts zum Green Capital Award auf besondere Weise zum Ausdruck kommen.

Nachhaltigkeit braucht Klarheit

Der Begriff der nachhaltigen Entwicklung öffnet zunächst einmal den Blick: Hiermit wird ein umfassendes Denken gefordert, das die Wirkung menschlichen Verhaltens in der ökonomischen, der ökologischen und in der sozialen Dimension berücksichtigt. Am Beispiel: Welche Auswirkung hat die Neuansiedlung einer Produktionsanlage nicht nur für den Unternehmensgewinn, sondern auch für die Umwelt sowie für Mitarbeiter und Nachbarn? Zusätzlich soll nicht nur zeitpunktbezogen, sondern langfristig gedacht werden. Welche Auswirkung hat die Produktionsansiedlung für die Umwelt heute sowie die zukünftige Umweltentwicklung? Jeder Mensch wird eine solche umfassende Problemdefinition begrüßen. Hierin liegt aber auch eine Gefahr: Alles und jedes soll nachhaltig sein. Wenn man den Nachhaltigkeitsgedanken ernst nimmt, dann benötigt der vor allem eines: Klarheit. Es ist zu sagen, welche Detailspekte der Nachhaltigkeit (zum Beispiel im Bereich Ökologie: CO₂ oder Feinstaub) in welchem Zeitraum mit welchen Maßnahmen bearbeitet werden sollen. Eine nachhaltige Stadtentwicklung kann auf eine Zieldebatte nicht verzichten. Im Lichte des Nachhaltigkeitsgedankens identifizieren innovative Unternehmen neue Geschäftsfelder, verändern ihre Wertschöpfungsketten und entwickeln neue Produkte – hierzu müssen sie sich intensiv mit den Erwartungen der Kunden, aber auch den Erwartungen der direkten Nachbarn, der Stadt und des Landes auseinandersetzen. Auch wir als Bürger überprüfen unsere Lebensweise. Was konsumieren wir? Welchen CO₂-Fußabdruck haben wir? Können wir Energie sparen? Ist der Sport Utility Vehicle (SUV) wirklich ein Statussymbol? Wenn ja, mit welcher Botschaft? Welche Orientierungen halten Frankfurt und seine Bürger zusammen? Wer übernimmt welche Verantwortung? Von welchen Akteuren in der Stadt können wir erwarten, dass sie die Rolle der Vordenker übernehmen? Sind es die Kirchen oder die Umweltverbände beispielsweise? Welche Rolle haben Hochschulen und Bildungseinrichtungen? Die normativen Auseinandersetzungen innerhalb der Nachhaltigkeitsdiskussion müssen auch ein kommunales Thema in Frankfurt werden.

Frankfurt ist als Katalysator einer nachhaltigen Entwicklung besonders geeignet. Die Wirtschafts- und Finanzkraft sowie die zentrale Lage der Stadt schaffen die besten Voraussetzungen, sich als nachhaltige Stadt zu positionieren. Hier können Innovationen, die vielleicht auch anderenorts entwickelt wurden, finanziert, getestet und vermarktet werden und so über Frankfurt hinaus einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten. Die Green Towers der Deutschen Bank, die Leistungen der regionalen Chemieindustrie oder Green IT sind „Leuchttürme“, die über die Stadt hinaus strahlen. Der Messeplatz bietet große Chancen, um die Green Economy und die Green Society zu befördern.

Nachhaltigkeit als Querschnittsthema der Stadt

Nachhaltigkeit ist kein Thema eines einzelnen städtischen Ressorts, sondern durchzieht letztlich alle Aktivitäten einer Stadt. Wenn die Inhalte einer Nachhaltigkeitsstrategie definiert sind (was soll erreicht werden) und geklärt ist, wie die Ziele gemessen werden sollen, dann sind auch die Wechselbeziehungen zwischen den verschiedenen Feldern zu berücksichtigen. Wie gewichten wir unterschiedliche Ziele? Ist CO₂-Reduktion wichtiger als die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Unternehmen oder die Ansiedlung von Arbeitsplätzen? Nehmen wir in Kauf, dass durch unsere Wirtschaftsentscheidungen Nachteile für die Umwelt entstehen? Und wer ist wofür verantwortlich? Wenn diese konzeptionellen Einzelthemen unter einem ganzheitlichen strategischen Dach ihren Platz finden, dann lassen sich auch nachhaltige Entscheidungen treffen.

Nachhaltige Stadtentwicklung muss die Wechselbeziehungen zwischen den unterschiedlichen Entwicklungszielen verdeutlichen. Wenn dies jedoch allein in der institutionellen Arbeitsteilung der Stadt verbleibt, werden beispielsweise die Zusammenhänge zwischen CO₂-Entwicklung, Arbeitsplätzen oder Mobilitätsaufkommen niemandem deutlich werden. Daher ist eine integrierte Strategie vonnöten, die diese möglichen Zielkonflikte antizipiert und dafür Entscheidungsszenarien entwickelt.

Industrieunternehmen stehen vor der Aufgabe, das soziale Miteinander zwischen Unternehmen, Nachbarn und anderen Anspruchsgruppen zu organisieren. Unternehmen, die frühzeitig offensiv, transparent und detailliert ihre Informationen offenlegen, haben eine höhere Akzeptanz als defensiv aufgestellte Unternehmen. Diese Erfahrungen zeigen, wie Städte und Kommunen mit ihren Nachhaltigkeitsthemen umgehen können. Proaktive Unternehmen organisieren Nachhaltigkeit zentral auf Vorstands- und Geschäftsführungsebene. Da alle Entscheidungen in einem Unternehmen Einfluss auf seine nachhaltige Entwicklung haben, brauchen hierarchische Strukturen immer auch die ressortübergreifende Zusammenarbeit. Liegen die Nachhaltigkeitsthemen

nicht in der Verantwortung der Führungspersonen, dann werden sich die Aufgaben in Ressortegoismen totlaufen.

Innovative Unternehmen prüfen, wie sie sich angesichts des geänderten Nachhaltigkeitsbewusstseins neu aufstellen müssen: Welche Chancen und Risiken bietet mir eine stärkere Berücksichtigung von Umweltschutzziele? Welche Produkte stelle ich her? In welcher Form produziere ich? Mit welchen Vorprodukten, mit welchen Folgeeffekten? Welche neuen Dienstleistungen sind gefragt? Es gibt sehr unterschiedliche Gründe dafür, dass sich Unternehmen und Unternehmer umweltfreundlich verhalten. Der persönliche Ehrgeiz oder die persönliche Eitelkeit können hier ein starker Motivator sein. Der Wunsch, über grüne Produkte frühzeitig Wettbewerbsvorteile zu bekommen, Kunden zu halten oder höhere Preise durchzusetzen, kann Entscheidungen beeinflussen. Diesen Prozess in den Unternehmen kann auch die Stadt unterstützen.

Auch einer Stadt stehen sehr viele unterschiedliche Instrumente zur Verfügung, um nachhaltiges Verhalten zu beeinflussen. Eine Kommune kann beispielsweise Rahmenpläne mit Vorgaben für Industrie- und Gewerbegebiete entwickeln. Den Ämtern und Behörden stehen harte Möglichkeiten der Sanktionierung, aber auch mögliche Anreize durch immaterielle Belobigungen, Auszeichnungen und persönliche Anerkennung zur Verfügung. Und es gibt vor allen Dingen natürlich auch die Möglichkeit, das Thema auf die Wirtschafts- und Politikagenda in der Region zu bringen. In der Stadt erhalten verschiedene Branchen – Banken, Life-Sciences und seit einiger Zeit auch die Kreativbranche – besondere Aufmerksamkeit im Rahmen der Wirtschaftsförderung. Es ist zu prüfen, wie die „Transformation zur Green Economy“ hier berücksichtigt werden kann. Als Querschnittsthema? Als Zusatzthema – als zu fokussierende Wachstumsbranche? Da es sich um ein Querschnittsthema handelt, ist in besonderer Weise Kooperationsfähigkeit gefragt.

Neue Partnerschaften in Wissenschaft und Bildung

Wissenschafts- und Bildungseinrichtungen in der Stadt und in der Region sind gefragt. Wie werden Erkenntnisse aus der Forschung in die Praxis übersetzt? Wie wird – auf Augenhöhe – kommuniziert? Welche Qualifikationen benötigen Fach- und Führungskräfte bei der Transformation zur Green Economy? In welcher Form werden diese vermittelt? Wie erfolgt eine Kooperation zwischen der Grundlagenforschung – unter anderem auch auf europäischer Ebene – einerseits sowie der Wissensvermittlung andererseits? Hier müssen neue Netzwerke gebildet und Berührungspunkte zwischen Institutionen überwunden werden.

Die Ausgangsposition hierfür ist günstig: Verschiedene Akteure in der Region sind Mitglied im europäischen Forschungskonsortium Climate Knowledge and Innovation Community (Climate KIC). Dieses Konsortium wird gestützt durch das European Institute of Innovation and Technology (EIT), das im Jahr 2010 von der Europäischen Union als Antwort auf das Erfolgsmodell der Spitzenforschung in den USA, das Massachusetts Institute of Technology (MIT), gegründet wurde. Hiermit sollen die europäische Spitzenforschung sowie deren schnelle Umsetzung in die Praxis gefördert werden. In Frankfurt sind hier unter anderem die Goethe-Universität, die Senckenberg Gesellschaft für Naturforschung, die Infraserb Höchst, die Deutsche Bank und die Proxadis Hochschule engagiert. Koordiniert werden die Aktivitäten in Hessen durch das Umweltministerium sowie die Technische Universität Darmstadt. In diesem Rahmen ist die Proxadis Hochschule für die operative Begleitung eines neuartigen Bildungsprogramms *Pioneers into Practice* in Hessen verantwortlich. Dieses Programm hat zum Ziel, konkrete Innovationen, Maßnahmen und Geschäftsmodelle im Umgang mit dem Klimawandel zu entwickeln und hierzu Akteure in unterschiedliche Erfahrungswelten zusammen zu bringen (Unternehmen, Wissenschaft, Verwaltung). Die Pilotphase des Projekts ist im Jahr 2010 gestartet. Die europäische Initiative befindet sich noch in der Aufbauphase; eine Verbindung der Aktivitäten der Stadt Frankfurt mit den Forschungs- und Bildungsaktivitäten auf europäischer Ebene kann zu einer beiderseitigen Befruchtung führen.

Industriemasterplan

Die Stadt Frankfurt kann mit ihren begrenzten Flächen nicht unbegrenzt Gewerbegebiete ausweisen. Wer und was soll an welchen Ort? Ein Industriemasterplan muss Flächen für unterschiedliche Nutzungen ausweisen. Es gibt beispielsweise Gewerbe- und Industrieparks, die noch nicht hundertprozentig ausgelastet sind und die noch Erweiterungsflächen zur Verfügung stellen können. Ein Masterplan aus Nachhaltigkeitsperspektive müsste die Wirtschafts- und Umweltpolitik mit den industriepolitischen Interessen aussöhnen. Eine ganz entscheidende Frage ist hierbei: Wie lassen sich die widerstreitenden Interessen so offen thematisieren, dass sie als lösbar wahrgenommen werden? Die nachhaltige Perspektive kann einen Beitrag dazu leisten, das Denken innerhalb der Stadtgrenzen mit der regionalen Perspektive zu verbinden. In diesem Zusammenhang sind für mich die folgenden Leitfragen von entscheidender Bedeutung:

- ▶ Wie organisieren wir Wirtschaften und Wohnen auf verdichteter Stadtfläche?

- ▶ Wie viel und welche Industrie, wie viel Dienstleistung und welchen Mix möchten wir hier haben?
- ▶ Wie beschleunigen wir mit zielgerichteten Bildungskonzepten die Transformation zur Green Economy?
- ▶ Wie können wir zur Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen neue Kooperationen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft ermöglichen?
- ▶ Können die Themen nachhaltiger Entwicklung zu identitätsbildenden Merkmalen der Region werden?

Prof. Dr. Hannes Utikal

ist Leiter der Proxadis School of International Management and Technology AG in Frankfurt am Main. Diese Hochschule ist auf Fragen der modernen Industrie und anspruchsvoller Dienstleistungen spezialisiert. In den letzten Jahren hat er sich unter anderem mit den Implikationen der Klimaschutzpolitik für die Strategie von Industrieunternehmen sowie der Entwicklung von Nachhaltigkeitsstrategien befasst.

Nutzungskonflikte

Perspektive: ohne Industrie keine Nachhaltigkeit

Detlev Osterloh – Geschäftsführer Industrie- und Handelskammer,
Geschäftsfeld Innovation und Umwelt, Frankfurt am Main



Nachhaltigkeit und erfolgreiches Wirtschaften – passt das zusammen? Frankfurts Unternehmen und die Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main können diese Frage mit einem klaren Ja beantworten und beweisen dies in ihrer tagtäglichen Arbeit. Frankfurt steht für wirtschaftliche Prosperität gepaart mit hoher urbaner Lebensqualität im Zentrum Europas. Grundlage hierfür ist wie vor 200 Jahren die Industrie in der Region. Sie ist auch in der Banken- und Dienstleistungsmetropole Frankfurt Wachstumsmotor, doch hat sich ihr Erscheinungsbild in der Zwischenzeit entscheidend gewandelt: War es früher die große Fabrik, in der viele Arbeiter Waren produzierten, so ist es heute ein Netzwerk hoch spezialisierter Unternehmen, in dem Wissen verschiedenster Art gebündelt und international vermarktet wird.

In der modernen Industrie entfällt ein großer Teil der Wertschöpfung auf Dienstleistungsunternehmen. Das produzierende beziehungsweise das verarbeitende Gewerbe deckt nicht mehr den gesamten Industriesektor ab. Das „Netzwerk Industrie“ besteht aus dem produzierenden Gewerbe¹ ebenso wie aus Teilen des Handels- und Verkehrsgewerbes, den Beratungsdiensten, des Finanzsektors oder sonstigen unternehmensbezogenen Dienstleistungen. Das verarbeitende Gewerbe bleibt jedoch Kernbestandteil des Netzwerks Industrie. An den Orten, an denen Waren produziert und verarbeitet werden, siedeln sich unternehmensbezogene Dienstleistungsunternehmen und Forschungseinrichtungen an – nicht umgekehrt.

Garant für Wachstum

In Zahlen bedeutet dies für die Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main: Rund 344.000 Erwerbstätige sind in den Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes sozialversicherungspflichtig beschäftigt und produzieren hier Waren im Wert von über 110 Milliarden Euro jährlich. Dies sind knapp 18 Prozent aller Arbeitskräfte in der Region und sechs Prozent aller Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe in der Bundesrepublik Deutschland. Darüber hinaus sind über 200.000 Personen in Dienstleistungsunternehmen unmittelbar für das verarbeitende Gewerbe tätig. Allein innerhalb der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main erbringen diese Unternehmen Dienstleistungen für das verarbeitende Gewerbe in Höhe von 20 Milliarden Euro. Damit ist und bleibt das Netzwerk Industrie Garant für Wachstum und Beschäftigung in der Region.

Darüber hinaus sind wichtige Zukunftsaufgaben nur durch innovative industrielle Entwicklung und Produktion zu meistern. In Frankfurt arbeitet man da-

¹ Zum produzierenden Gewerbe zählen das verarbeitende Gewerbe, das produzierende Handwerk, der Bergbau, die Energie- und Wasserwirtschaft sowie das Baugewerbe.

ran, zum Beispiel im House of Logistics and Mobility (HoLM). Hier arbeiten künftig Wirtschaft und Wissenschaft Hand in Hand an intelligenten Logistik- und Mobilitätskonzepten. Für die Umsetzung von Produkt- und Dienstleistungsideen aus dem Bereich der Life-Sciences steht jungen Unternehmen und Firmengründungen ebenso wie etablierten Unternehmen die maßgeschneiderte Infrastruktur des Frankfurter Innovationszentrums Biotechnologie zur Verfügung. An einer nachhaltigen Entwicklung des traditionsreichen Chemie- und Pharmastandorts Frankfurt arbeitet auch das Rhein-Main-Cluster Chemie & Pharma. Es soll die Unternehmen als neutrale Kommunikationsplattform mit Blick auf ihre Kernherausforderungen – Innovation und effiziente Produktion – stärken und damit auch den Standort im internationalen Wettbewerb profilieren.

Projekte geben Beispiel

Aus der Nachhaltigkeitsperspektive bringt Frankfurt darüber hinaus noch sehr viele andere attraktive Projekte mit. Die Stadt setzt bereits sehr hohe Standards im Bereich des zertifizierten Green Buildings. Rund 450.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche werden bereits in Frankfurt nachhaltig bewirtschaftet. Das setzt deutschlandweit Maßstäbe. Frankfurt ist als Kommune sehr aktiv in der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen sowie im Klimabündnis e.V. Der Passivhaus-Standard im Neubau hat die neuen Quartiere im Stadtteil Riedberg bestimmt. Der Beschluss der Stadtverordneten hat 100.000 Quadratmeter Nutzfläche im Passivhaus-Standard für die Stadt festgeschrieben. Das ist Spitze in Europa.

Dank der Kooperation zwischen der Mainova AG und der ABG Frankfurt Holding GmbH hat Frankfurt mehr Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen als jede andere Stadt in Deutschland. Nicht nur die Green Towers der Deutschen Bank, sondern auch das Rahmenkonzept für das Lyoner Viertel und den Ausbau des Müllkraftwerks in der Nordweststadt sehen wir als „Leuchttürme“. Die Kraft-Wärme-Kopplung und die gut ausgebaute Fernwärme sind in Frankfurt richtungsweisend. Außerdem: Die Vereinten Nationen haben im Jahre 1996 den Frankfurter Grüngürtel als gutes Beispiel für nachhaltige Stadtentwicklung ausgezeichnet.

Frankfurt hat aber auch noch ungelöste Aufgaben: Es fehlt an günstigem Wohnraum, und es gibt einen großen Leerstand an Büroflächen. Aber nicht nur Wohnen und Freizeit brauchen eine größere Aufmerksamkeit durch die Stadtplanung. Eine nachhaltige industrielle Entwicklung, vor allem jedoch eine größere Wertschätzung der Industrie durch die Bevölkerung und die Politik sind dringend erforderlich. Die Industrie bringt der Stadt ein Drittel der Ge-

werbsteuern. Ohne diese finanziellen Mittel sind alle Planungen der Stadt Frankfurt in Richtung Nachhaltigkeit ohnehin Makulatur.

Fehlende Kooperation schafft Nutzungskonflikte

Insbesondere die Flächenkonflikte in der Stadt machen aus unserer Sicht eine ressortübergreifende Zusammenarbeit der Dezernate dringend notwendig. Was die Kooperation des Planungsdezernats, des Umwelt- und Wirtschaftsdezernats und der Kämmerei angeht, sehen wir noch erheblichen Optimierungsbedarf. Die Auseinandersetzungen um das Kohlekraftwerk in Fechenheim oder die Planungen im Osthafen machen diese notwendige Zusammenarbeit ganz besonders deutlich. Wenn das Planungsdezernat ein Industriegebiet ausweist und hier auch emittierende Betriebe zulässt, dann braucht diese Planung eine Abstimmung mit dem Umweltdezernat. Ansonsten sind die Nutzungskonflikte vorprogrammiert. Planung und Umweltrichtlinien müssen aufeinander bezogen sein. In der Bürostadt Niederrad steht die Nutzungsmischung auf der Tagesordnung. Wir sollten ein solches Projekt in einen Frankfurter Masterplan für nachhaltige Industrie integrieren. So ließe sich die Akzeptanz der Industrie bei Politik und Bevölkerung erhöhen. Die Konflikte zwischen der Wirtschafts- und Stadtentwicklung sind nämlich kleiner, als es vielen erscheinen mag.

Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit ist das Mediationsverfahren für die neue Landebahn am Frankfurter Flughafen. Hier sind nicht nur Bürger, sondern auch viele Kommunen und Einrichtungen beteiligt worden, um einen Interessenausgleich zu organisieren. Auf diese Weise konnten die chaotischen Verhältnisse wie beim Bau der Startbahn West vermieden werden. Große Infrastrukturprojekte brauchen die Bürgerbeteiligung, ohne die Akzeptanz und Transparenz nicht entstehen kann. Partizipation schafft Identifikation.

Mehr regionale Kooperation

Die Auseinandersetzungen um die Neue Börse verweisen auf das Erfordernis verstärkter Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Umland. Dafür ist nicht nur eine Reform der Gewerbesteuer dringend geboten. Vielmehr müssen die partikularen Interessen von einzelnen Städten und Kommunen in eine regionale Perspektive eingebettet werden. Die Industrie- und Handelskammer hat dazu den Vorschlag gemacht, einen Pflichtverband für den Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main einzurichten. Die Landesregierung hat sich für ein Ballungsraum-Gesetz entschieden. Ob das ausreicht, bleibt abzuwarten, doch kann der weitere Ausbau der regionalen Infrastrukturen nur durch eine Kooperation aller beteiligten Akteure gelingen.

Detlev Osterloh

ist in der Geschäftsführung der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main verantwortlich für den Geschäftsbereich Innovation und Umwelt. Hier ist er insbesondere verantwortlich für die Betreuung der Industrie, für die Umwelt-, Energie- und Technologiepolitik, sowie für die Beratung von kleinen und mittleren Unternehmen auf den genannten Feldern.

Nachhaltigkeit – für kommunale Unternehmen eine Selbstverständlichkeit

Dr. Constantin H. Alsheimer, Vorstandsvorsitzender der Mainova
AG, Frankfurt am Main



Nachhaltigkeit bedeutet ressourcen- und werterhaltendes Wirtschaften. Die Mainova verfolgt seit jeher dieses Prinzip. Insbesondere in der jüngsten Zeit hat sich unser nachhaltiger Unternehmensansatz bewährt.

Die verheerenden wirtschaftlichen Konsequenzen, die eine Vernachlässigung des Nachhaltigkeitsgedankens haben kann, sind in jüngster Zeit leider nur allzu deutlich geworden. Noch immer kämpfen die Volkswirtschaften weltweit mit den Auswirkungen einer Krise, die zu einer Vernichtung von Werten in nie gekanntem Ausmaß geführt hat. Die Tugenden des ehrbaren Kaufmanns waren und bleiben daher – auch in der gegenwärtigen Zeit des tief greifenden Wandels der deutschen Energieversorgung – das Leitbild der Mainova.

Neben dem ökonomischen Fokus ist es für uns als wirtschaftlicher Entscheidungsträger mit tiefer Verwurzelung in der Stadt und der Region seit jeher selbstverständlich gewesen, unser Handeln stets auf seine Auswirkungen auf die Menschen der Region, die Gesellschaft und die Umwelt zu überprüfen.

Nachhaltigkeit besteht deshalb nach unserer Definition aus drei zentralen Komponenten: Ökonomie, Ökologie und soziales Engagement.

Unsere ökonomische Stärke ist das Fundament unseres ökologischen und sozialen Handelns. Der wirtschaftliche Erfolg des Unternehmens und das gesellschaftliche Engagement der Mainova stehen in einer symbiotischen Verbindung.

Sozial bedeutet für uns sowohl die Unterstützung gemeinnütziger Vereine und Organisationen als auch die Verantwortung und Fürsorge für unsere Mitarbeiter.

Und auf keinen Fall zu vergessen: die Ökologie.

In unserer Unternehmensstrategie nehmen Investitionen in die effiziente und klimaschonende Strom- und Wärmeerzeugung einen immer größeren Raum ein. Wir selbst haben uns mit unserer Erzeugungsstrategie 2015 ein konkretes Ziel gesetzt. Bis zum Jahr 2015 wollen wir in Projekte, insbesondere in erneuerbare Energien, mit einem Gesamtvolumen von 500 Millionen Euro investieren.

Nachhaltigkeit als Standortfaktor

Nachhaltigkeit bildet unserer Ansicht nach die Basis für eine zukunftsfähige und zukunftssichere Entwicklung. Nachhaltigkeit sollte daher die Leitlinien eines verantwortungsbewussten Handelns bilden. Aus diesem Grund haben wir von Beginn an Frankfurt am Main aktiv bei der nachhaltigen Ausrichtung der Stadt und der Bewerbung als European Green Capital durch persönliches

und finanzielles Engagement unterstützt. Wir glauben, dass in einem wirtschaftlich prosperierenden Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main Nachhaltigkeit zu einem zentralen Standortfaktor wird, der die Ansiedelung von Firmen, Arbeitskräften und Familien begünstigt. Bei dieser Entwicklung sind zur Sicherung von Arbeits- und Lebensqualität alle drei Komponenten der Nachhaltigkeit gleichrangig zu berücksichtigen. Die Mainova AG sieht diese Unterstützung als ihre soziale Verantwortung im Sinne der Nachhaltigkeit.

Der Green Capital Award kann als Prozess eine nachhaltige Stadtentwicklung deutlich befördern. Besonders wertvoll ist dabei der breit angelegte Austausch und die interdisziplinäre Diskussion unterschiedlichster, für die Stadtentwicklung wichtiger Akteure, analog dem etablierten und hier vorgestellten Nachhaltigkeitsforum.

Dadurch ergibt sich eine nicht zu unterschätzende Chance, ganzheitliche Veränderungen voranzutreiben.

Die Vielzahl eingebundener Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik fungiert als Motor und verleiht dem Thema Nachhaltigkeit das notwendige Gewicht, um dieses in den Köpfen der gesamten Bevölkerung der Stadt Frankfurt zu implementieren.

Dr. Constantin H. Alsheimer

ist Bankkaufmann und Jurist. Er leitete das Büro des Stadtkämmerers, war Geschäftsführer der AVA Abfallverbrennungsanlage Nordweststadt, bevor er 2006 in den Vorstand der Mainova berufen wurde, dessen Vorsitzender er seit 2009 ist.

Die Mitglieder auf einen Blick

Themenknoten 1: Planen und Bauen im verdichteten Stadtraum

- ▶ Dr. Michael Denkel, Mitglied der Geschäftsleitung und Partner des Architekturbüros Albert Speer & Partner in Frankfurt am Main
- ▶ Prof. Christoph Mäckler, Architekt und Städtebauer in Frankfurt am Main und Direktor des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst an der Technischen Universität Dortmund
- ▶ Dr. Irmgard Schultz, Mitglied der Institutsleitung am Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) in Frankfurt am Main
- ▶ Prof. Dipl.-Ing. Julian Wékel, Hochschullehrer am Fachbereich Architektur der Technischen Universität Darmstadt

Themenknoten 2: Nachhaltige Mobilitätskultur

- ▶ Dr. Michael Kassner, Leiter der Siemens AG Region Mitte, Frankfurt am Main
- ▶ Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Stiftungsprofessor für Mobilitätsforschung an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main
- ▶ Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer, Verkehrswissenschaftlerin mit dem Schwerpunkt Verkehrsplanung und öffentlicher Verkehr im Fachbereich 1: Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik an der Fachhochschule Frankfurt am Main
- ▶ Fritz Biel, Verkehrspolitischer Sprecher des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Frankfurt am Main e.V.

Themenknoten 3: Klima und Freiflächen

- ▶ Dr. Bettina Brohmann, Bereichsleiterin Energie und Klimaschutz am Öko-Institut e.V. in Darmstadt
- ▶ Dr. Matthias Mehl, Kreislandwirt in Frankfurt - Nieder-Erlenbach
- ▶ Thomas Norgall, stellvertretender Landesgeschäftsführer und Naturschutzreferent beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) im Landesverband Hessen
- ▶ Prof. Dr. Dr. h.c. Volker Mosbrugger, Paläontologe und Generaldirektor der Senckenberg Gesellschaft für Naturforschung in Frankfurt am Main

Themenknoten 4: Wirtschaft und Konsum

- ▶ Prof. Holger Hagge, Global Head of Workplace and Building Development bei der Deutschen Bank AG in Frankfurt am Main
- ▶ Kerstin Junghans, Geschäftsführerin Hotel- und Gaststättenverband DEHOGA Hessen, Kreisverband Frankfurt am Main e.V.
- ▶ Prof. Dr. Hannes Utikal, Hochschulleitung Provadis School of International Management and Technology AG in Frankfurt am Main
- ▶ Detlev Osterloh, Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main für den Geschäftsbereich Innovation und Umwelt in Frankfurt am Main

Impressum

Herausgeber:

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main, Umweltamt – Umweltkommunikation

Konzept, Autor und Redaktion:

Christoph Potting

Script Corporate + Public Communication GmbH, Frankfurt am Main

Assistenz:

Franziska Schmidt

Script Corporate + Public Communication GmbH, Frankfurt am Main

Fotos:

Mitglieder Nachhaltigkeitsforum

Umweltamt, Presse- und Informationsamt Frankfurt am Main;

Fotograf: Stefan Cop

Dank:

Wir danken der Mainova AG für die finanzielle Unterstützung, die den produktiven Verständigungsprozess des Nachhaltigkeitsforums in dieser Form erst ermöglicht hat.