
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 ungebremses 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 Organisation 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 Pffligkeit 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 Umsetzung 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 Vertreibung 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.