
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 Ghettobildung. 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 Elektrorädern verbunden werden. Darüber hinaus sollten natürlich die Dienstwagenflotte 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 Pflörtnerampel 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 Abfahrtzeiten 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 Lastenfahrräder 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.