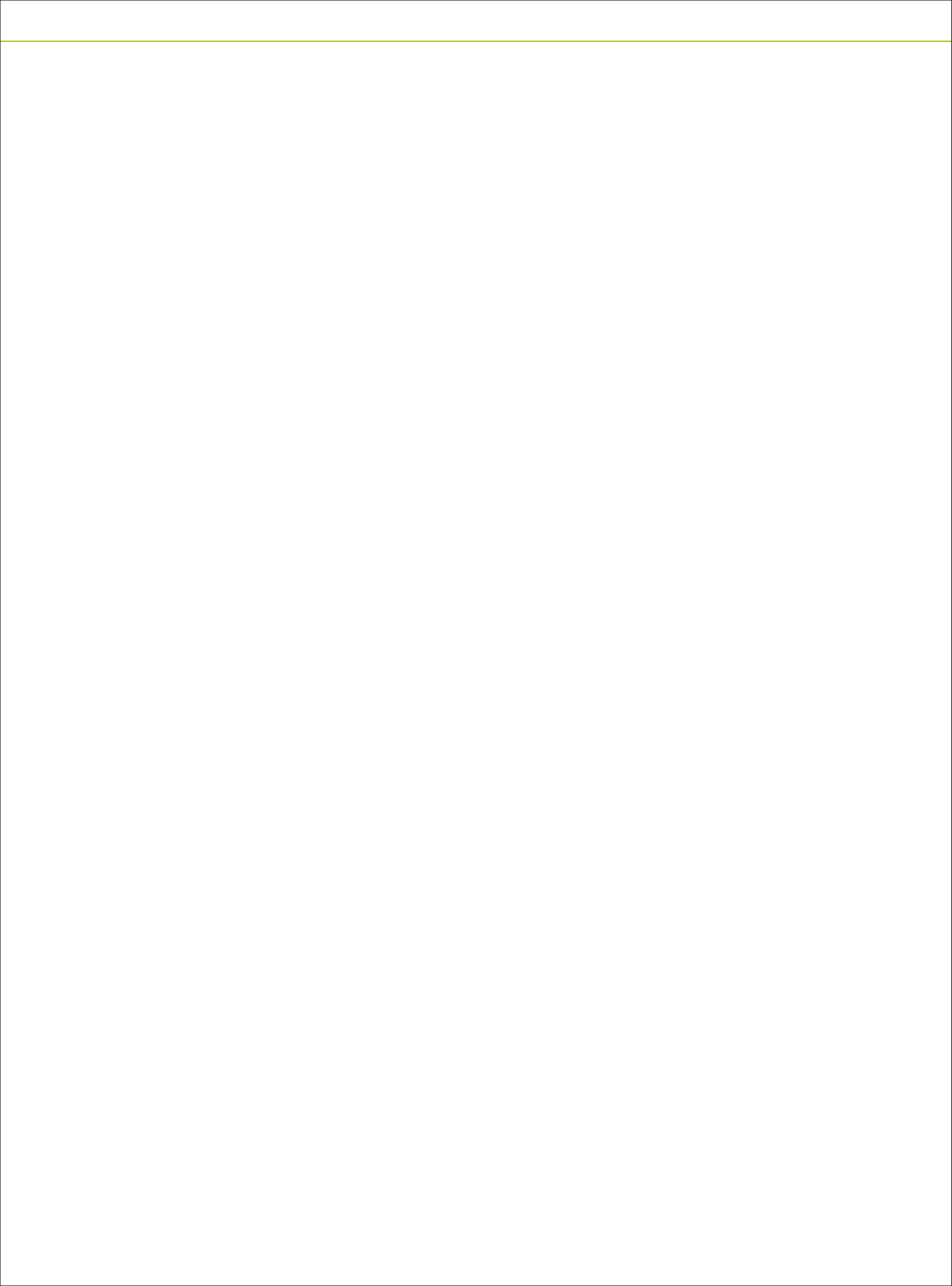


Green City Frankfurt

2016 Status und Trends



Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

wo steht Frankfurt auf dem Weg zur grünen Stadt? Fünf Jahre nach der Bewerbung als Europäische Umwelthauptstadt möchten wir erneut Zwischenbilanz ziehen, Sie über viele neue Projekte informieren, aber auch schwierigen Fragen im Zusammenhang mit dem Wachstum der Stadt nicht aus dem Wege gehen.

Wie kann es gelingen, Frankfurt am Main bis 2050 komplett mit erneuerbaren Energien zu versorgen – auch im Verkehr? Wo genau und wie genau lässt sich neuer Wohnraum für Zehntausende Menschen schaffen, ohne wichtige Frischluftbahnen und Freiflächen zu opfern? Auch die Natur braucht Räume. Auch Biber, Storch, Fledermaus und die traditionellen Mainfische sollen in der grünen Stadt zu Hause sein.

Das ist alles nicht einfach unter einen Hut zu bringen, doch bisher scheint uns die „integrierte Stadtentwicklung“ in Frankfurt recht gut zu gelingen. In internationalen Städtevergleichen zu Nachhaltigkeit und Zukunftsperspektiven liegt Frankfurt weit vorne. Und auch die meisten Bürgerinnen und Bürger nehmen die Entwicklung überwiegend als positiv wahr. Vier von fünf Frankfurterinnen und Frankfurtern leben gerne in der Stadt.

Engagieren Sie sich bitte weiter für ein grüneres, klimafreundlicheres und gerechteres Frankfurt! Eine nachhaltige Green City wird nicht allein durch smarte Technik oder Verordnungen zu erreichen sein, sondern braucht neue urbane Lebensstile. Ich bin schon gespannt, was wir in den nächsten fünf Jahren schaffen werden..

Ihre



Rosemarie Heilig
Dezernentin für Umwelt und Gesundheit
der Stadt Frankfurt am Main



Inhalt

- 4 – **Editorial: Auf dem Weg zur Green City Frankfurt – eine Zwischenbilanz**

- 6 – **Wirtschaft und Konsum**
- 8 – **Industrie-Standort Frankfurt stärken**
Masterplan Industrie: Die kommunale Industriepolitik weiterentwickeln und strategisch ausrichten
- 12 – **Ein Gewerbegebiet wird „grün“**
Modellprojekt „Nachhaltiges Gewerbegebiet“: Modernisierung der Gewerbebestände Fechenheim Nord und Seckbach nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit
- 14 – **Elektrisch unterwegs im Alltag**
Elektromobilität und neue Mobilitätsangebote: Verkehr stadt- und umweltfreundlicher organisieren
- 16 – **Knotenpunkt für weltweite Datenströme**
Die digitale Wirtschaft in Frankfurt
- 18 – **Genuss von ganz nah**
Förderung regionaler Produkte

- 19 – **hr-iNFO-Veranstaltungen zu Frankfurt Green City**
- 20 – **Statements aus dem Nachhaltigkeitsforum**

- 22 – **Planen und Bauen**
- 24 – **Das Wachstum gestalten**
Frankfurt 2030: Eine räumliche Entwicklungsstrategie entsteht
- 26 – **Standortvorteil Vielfalt**
Innenstadtkonzept: Ein lebendiges Zentrum weiterentwickeln
- 28 – **Leben, wo früher Züge ratterten**
Europaviertel: Durch Umnutzung ehemaliger Bahnflächen entsteht ein neues Stadtviertel
- 30 – **Leerstand nutzen, Wohnraum schaffen**
Lyoner Viertel: Die Bürostadt Niederrad wird zum lebendigen Stadtquartier
- 32 – **Die neue grüne Mitte**
Ernst-May-Viertel: Durch Einhausung zu einer grünen Verbindung zwischen Stadtvierteln
- 34 – **Das Haus wird zum Kraftwerk**
Aktiv-Stadthaus der ABG FRANKFURT HOLDING: Vom Passivhaus zum Energie-Plus-Haus

- 36 – **Statements aus dem Nachhaltigkeitsforum**

- 38 – **Bildung**
- 40 – **Gestalten und handeln lernen**
Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“: Eine Bildungslandschaft für nachhaltige Entwicklung entsteht
- 42 – **Lokal lernen was global wirkt**
Schuljahr der Nachhaltigkeit: Kinder lernen lebensnah, was nachhaltige Entwicklung bedeutet

- 44 – **Klimaschutz praktisch lernen**
Energiesparschulen und Lernwerkstätten: Wie Schüler/innen zu Effizienzexperten werden
- 46 – **Sicher in die Schule – auf dem Rad**
Bike im Trend: Nachhaltige Mobilität auf dem Schulweg fördern

- 48 – **Klima und Freiflächen**
- 50 – **Frankfurts Energie erneuern**
Masterplan 100% Klimaschutz: Die Stadt vollständig aus erneuerbaren Energien versorgen
- 54 – **Neues Grün direkt vor der Tür**
Grünzug Platenstraße: Eine Verkehrsbrücke wird zum grünen Begegnungsraum
- 56 – **Wo Fische gegen den Strom schwimmen**
Naturnahe Umgestaltung der Nidda: Vom Kanal zum Lebensraum Fluss
- 58 – **Leben mit dem Fluss**
Fechenheimer Mainbogen: Von der Agrarsteppe zur Auenlandschaft
- 60 – **Die Stadt lebenswert erhalten**
Anpassungsstrategie: Vorbereitung auf die Folgen des Klimawandels

- 62 – **Statements aus dem Nachhaltigkeitsforum**

- 65 – **Mobilität**
- 66 – **Frankfurt in Bewegung**
Mobilitätstrategie: Ein Leitbild für stadt- und umweltverträgliche Mobilität entsteht
- 70 – **Stadtviertel und Menschen verbinden**
Neue Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahnlinien: Das Nahverkehrsnetz wird dichter geknüpft
- 72 – **In lebendigen Stadtteilen mobil**
Förderung der Nahmobilität: Wie der Verkehrsraum Straße zum Lebensraum wird
- 74 – **Vorsicht üben – Rücksicht nehmen**
Verkehrssicherheit fördern: Zu richtigem Verhalten im Verkehr anleiten und Unfälle vermeiden
- 76 – **Leiser fahren – ruhiger schlafen**
Verkehrsversuch Tempo 30 bei Nacht: Mehr Schutz vor Lärm an Hauptstraßen

- 77 – **Frankfurt Green City online**
- 78 – **Epilog: Vom Statusbericht zur Nachhaltigkeitsberichterstattung**

- 79 – **Kontakt**
- 80 – **Bildnachweise**
- 81 – **Impressum**

Editorial

Auf dem Weg zur Green City Frankfurt – eine Zwischenbilanz

Städte produzieren mehr als 80 Prozent des weltweiten Bruttoinlandsprodukts und sind zugleich für 70 Prozent des Energieverbrauchs und der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich*. Und der Anteil der Bevölkerung, der in Städten lebt, wächst.

Frankfurt ist Zentrum der Metropolregion FrankfurtRhein-Main, Finanzplatz, Verkehrsnotenpunkt und einer der bedeutendsten Internetknoten. Und Frankfurt wächst: Die Zahl der Einwohner/innen stieg in den vergangenen zehn Jahren um rund 75.000. Zugleich ist das Stadtgebiet mit rund 248 km² äußerst kompakt. Es bedeutet beispielsweise besondere Herausforderungen, Wohnraum für die wachsende Zahl der Frankfurter/innen und ausreichend Gewerbeflächen für eine produktive Wirtschaft zu schaffen und zugleich Grünflächen zu erhalten, die die Stadt lebenswert machen und helfen, mit den Folgen des Klimawandels zurechtzukommen. Die Kompaktheit der Stadt verschärft solche Zielkonflikte und bietet zugleich die Chance, in einem vergleichsweise überschaubaren Rahmen Lösungen zu entwickeln und zu erproben.

Einigen breiten Ansatz wählen

Mit dem Magistratsbeschluss vom 25.06.2010 startete Frankfurt seine Bewerbung um den European Green Capital Award 2014/2015, bei der die Stadt schließlich zu den drei Finalisten gehören sollte. Die Bewerbung sollte die Entwicklung Frankfurts zu einer nachhaltigeren Stadt, zur Green City Frankfurt, strategisch und kommunikativ beschleunigen.

Während sich der Bewerbungsprozess in seiner ersten Phase an zwölf Umweltindikatoren wie etwa Luft, Lärm, Energieeffizienz oder Nahverkehr orientierte, war der Frankfurt-Green-City-Prozess von Anfang an thematisch breiter aufgestellt. Es war klar, dass die einzelnen Themenfelder in engen Wechselwirkungen zueinander stehen. Planungen und Projekte, die die Perspektive nur auf einzelne Themen richten, können zu Zielkonflikten mit anderen Bereichen führen oder Synergien ungenutzt lassen.

In Anlehnung an die beteiligten Dezernate hat die Stadt vier, ab 2012 fünf „**Themenknoten**“ formuliert, in denen Frankfurt anerkannte Stärken hat, in denen aber auch große Herausforderungen auf die Stadt zukommen, wenn sie prosperieren und den Frankfurter/innen eine hohe Lebensqualität bieten soll: „Wirtschaft und Konsum“, „Planen und Bauen“, „Bildung“, „Klima und Freiflächen“ und „Mobilität“.

Das ungewöhnliche Bild zeigt: in einem „Themenknoten“ laufen einerseits viele Stränge zusammen. Andererseits sind die Knoten in einem Netz untereinander verbunden. Der Ansatz soll helfen, komplexen Wirkungszusammenhängen gerecht zu werden und umfassendere Antworten entwickeln.

Seit 2010 wurden in den Themenknoten **grundlegende konzeptionelle Planungen** in Angriff genommen wie etwa der Masterplan Industrie, das Innenstadtkonzept, der Masterplan 100% Klimaschutz oder die Mobilitätsstrategie. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept wird bis 2017 unter breiter Bürgerbeteiligung viele dieser Konzeptionen miteinbeziehen und ein Zukunftsbild für Frankfurt 2030 entwerfen.

Mit den weiteren hier vorgestellten Projekten konnten **Prototypen** entwickelt werden, die verschiedene Fäden einer nachhaltigen Stadtentwicklung aufnehmen. Die Pfeilboxen in den Projektportraits zeigen die verschiedenen Dimensionen, in denen die Projekte einen Beitrag dazu leisten.

In neuen Formaten zusammenarbeiten

Der Green-City-Prozess bietet einen sinngebenden Rahmen, der einer Marginalisierung von Einzelprojekten entgegenwirkt. Kennzeichen sind interdisziplinäre Kooperation, Kommunikation und die Beteiligung der Stadtgesellschaft.

Mit der Bewerbung um den European Green Capital Award entstanden institutionalisierte dezernatsübergreifende Arbeitsformen. Ein **Lenkungskreis**, besetzt mit den Referentinnen und Referenten der beteiligten Dezernate Umwelt, Wirtschaft,

Was ist eine Green City

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, Bürgerschaft und Unternehmen. Sie entsteht in einem breit angelegten gesellschaftlichen Diskurs.

Alternativen zu gewohnten Kaufentscheidungen, Verhaltensmustern und Denkweisen vor.

In einer Medienpartnerschaft mit dem Hessischen Rundfunk wurden seit Januar 2012 elf **hr-INFO-Veranstaltungen** zu zentralen Themen des Green-City-Prozesses angeboten. Sie gaben in einer Podiumsdiskussion mit Stadträtinnen und Stadträten sowie Fachexpertinnen und Fachexperten breiten Raum zur Diskussion – siehe Seite 19.

Die Frankfurter/innen beteiligen

Die meisten der hier vorgestellten Projekte sehen eine intensive Betei-

ligung der Stadtgesellschaft vor. Eine Vielzahl an unterschiedlichen Formaten wurden entwickelt und erprobt, um das Wissen und die Sichtweisen von Fachexperten, Bürger/innen oder etwa der Anwohner/innen einzubeziehen. Diskussionsveranstaltungen, Foren, Expertenbeiräte, Fragebogenaktionen oder Planungs- und Themenwerkstätten gehören ebenso dazu wie das neu gestartete Portal **www.frankfurtdeinstadt.de**, das im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts als Plattform für einen offenen Dialogprozess mit den Frankfurter/innen dienen soll.

Planung, Verkehr und inzwischen auch Bildung, stimmt die Prioritäten bei Koordinierung und Kommunikation des Gesamtprozesses ab. Die Green Capital Award-Arbeitsgruppe und spätere **Redaktionsgruppe** liefert die fach- und dezernatsübergreifenden Beiträge für die unterschiedlichsten Kommunikationsformen.

Im Nachhaltigkeitsforum formulieren derzeit 19 Frankfurter Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Wissenschaft, Institutionen und Verbänden ihre Sicht auf Aufgabenstellungen und Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung. Regelmäßige Soiréen dienen einer formatierten Konsultation zwischen den Mitgliedern und der Stadtpolitik. Die Statements der Mitglieder in diesem Bericht beschreiben die Funktionen, die die künftige Nachhaltigkeitsberichterstattung erfüllen sollte – siehe Seite 20.

Zugleich wurden im Green-City-Prozess auf der Arbeitsebene neue Formen einer ämter- und fachübergreifenden Zusammenarbeit erprobt, z. B. in eigens eingerichteten Arbeitskreisen oder Projektgruppen. Die in diesem Bericht vorgestellten Projekte bieten vielfältige Beispiele für kompetenz- und zuständigkeitsübergreifende Analysen und Lösungsansätze.

Nachvollziehen und zur Diskussion stellen

Die Bewerbung zum Green Capital Award wurde zeitgleich zur Abgabe bei der EU auch auf der neu eingerichteten Internetplattform **www.frankfurt-greencity.de** vorgestellt. Sie dokumentiert und kommuniziert seitdem den Green-City-Prozess und wurde inzwischen erweitert um einen Kalender zu Nachhaltigkeitsthemen, der rege gefüllt wird, und die Rubrik „Nachhaltig leben“. Diese stellt den Frankfurter/innen

Kommunikation und Bewertung weiterentwickeln

Wie bereits die Bewerbung um den European Green Capital Award, soll auch die künftige Nachhaltigkeitsberichterstattung der Kommunikation dienen und eine Bewertung der Schritte hin zu einer Green City Frankfurt sowie den Vergleich mit anderen Städten ermöglichen. Mehr dazu im Epilog auf Seite 78.

Wirtschaft und Konsum



Die dynamische und zukunftsfähige Wirtschaft in Frankfurt leistet gleich in mehrfacher Hinsicht einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Frankfurter Unternehmen sorgen zum einen dafür, dass in Frankfurt und der Region gearbeitet, gewohnt und gelebt werden kann. Sie sichern zum anderen über die Steuerzahlungen in hohem Maße die Finanzkraft und den Handlungsspielraum der Stadt und schaffen damit eine wesentliche Voraussetzung, dass neben den ökonomischen auch gesellschaftliche, ökologische und soziale Ziele auf kommunaler Ebene umgesetzt werden können.

Die Frankfurter Wirtschaft mit ihren 43.000 Unternehmen zeichnet sich durch eine große Branchenvielfalt aus: Industrie und Handwerk, Finanz- und Versicherungswirtschaft, Logistik, Kreativwirtschaft, IT- und Telekommunikation sind hier besonders vertreten. Neben vielen kleinen Unternehmen gibt es auch international tätige Konzerne. Lokale, regionale und internationale Vernetzung und Wertschöpfungsketten greifen ineinander. Diese Vielfalt stellt eine große Stärke des Wirtschaftsstandorts, ein hohes endogenes Entwicklungspotenzial und einen verlässlichen Stabilitätsanker auch in Krisenzeiten dar.

Der Masterplan Industrie, der in den vergangenen vier Jahren mit hoher Beteiligung zahlreicher Akteure entwickelt wurde, zielt darauf ab, das produzierende Gewerbe langfristig

zu stärken und damit die wirtschaftliche Vielfalt und Wettbewerbsfähigkeit weiter zu fördern.

Als Verkehrsknotenpunkt und zentraler Internetknoten in Europa stellt Frankfurt die Anbindung an eine einzigartige Infrastruktur bereit. Diese bietet hervorragende Voraussetzungen für eine moderne, innovative und urbane Wirtschaft.

Für eine nachhaltige Standortentwicklung ebenso bedeutend wie der Infrastrukturausbau ist die Vernetzung von Produktion und Dienstleistung.

Durch die Erzeugung und den Konsum lokaler Produkte und Dienstleistungen werden Wirtschaftskreisläufe vor Ort gefördert, die Nachfrage optimiert und ein wichtiger Beitrag zur Verringerung von Verkehr und Emissionen, auch innerhalb der Stadt, geleistet.

Die enge Zusammenarbeit zwischen den Frankfurter Unternehmen und regionalen Hochschulen wie auch Forschungseinrichtungen unterstützt die Entwicklung kreativer Ideen und Innovationen. Mit dem Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie (FIZ) und weiteren Infrastrukturprojekten, wie z. B. intelligenten Logistikkonzepten, fördert die Stadt diesen Austausch gezielt. Denn nicht zuletzt erbringt die Wirtschaft mit ihren Innovationen und Technologien nachhaltige Lösungsansätze für gesellschaftliche Herausforderungen in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit, Kommunikation und Mobilität.





Industrie-Standort Frankfurt stärken

Masterplan Industrie: Die kommunale Industriepolitik weiterentwickeln und strategisch ausrichten

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Masterplan Industrie für die Stadt Frankfurt am Main“

Themenknoten: Wirtschaft und Konsum

Projektziele: Entwicklung einer langfristigen Strategie mit industriepolitischen Zielen sowie Leitlinien und Maßnahmen zur Stärkung der Frankfurter Industrie. Festigung des Frankfurter Images als Industriestandort. Verbesserung der Akzeptanz und Wertschätzung der Industrie durch Politik und Gesellschaft. Schaffung lokaler Rahmenbedingungen,

welche die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Frankfurter Industrie fördern.

Projektbeginn: Januar 2012

Beteiligte: Beirat Industrie; Dezernat für Wirtschaft, Sport, Sicherheit und Feuerwehr der Stadt Frankfurt am Main; über 70 Experten in insgesamt acht Arbeitsgruppen; Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH

Kontakt: Dr. Bernd Rentmeister, Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH

Wachsende Vernetzung von Unternehmen, Digitalisierung, globale Ausweitung von Zulieferketten und Absatzmärkten – Kommunen haben hier auf den ersten Blick nur einen begrenzten Handlungsspielraum. Die Entwicklung des Masterplans Industrie zeigt, dass kommunale Industriepolitik dennoch große Gestaltungsmöglichkeiten bei der Unterstützung der Industrieunternehmen vor Ort hat.

Obwohl Frankfurt oft zuerst als Finanzplatz wahrgenommen wird, blickt die Stadt auf eine lange industrielle Tradition zurück. Die Frankfurter Industrie ist ein wichtiger Arbeitgeber für die Region Rhein-Main und ein bedeutender Gewerbesteuerzahler. Ein

Vergleich mit anderen deutschen Großstädten zeigt zudem, dass sie hoch produktiv ist. Die Wertschöpfung pro Beschäftigtem ist in kaum einer anderen Stadt höher. Und es war nicht zuletzt die Vielfalt der Wirtschaftsstruktur mit ihrer breit aufgestellten Industrie, die Frankfurt die Finanzkrise besser als viele andere Städte bewältigen ließ.

45 Prozent der Gewerbesteuervorauszahlungen der 100 größten Unternehmen in Frankfurt leistet die Industrie.

Einen strategischen Rahmen für die städtische Industriepolitik entwickeln

Mit dem Masterplan Industrie will die Stadt Frankfurt am Main den Industriestandort langfristig stärken und die Innovationskraft und die Wettbewerbsfähigkeit der Frankfurter

Industrie fördern. Der Masterplan knüpft an das Industriepolitische Leitbild von 1994 an und zeigt Ziele, Leitlinien und Maßnahmenvorschläge für die Industriepolitik der Stadt auf.

Der Prozess zum Masterplan Industrie wurde 2012 unter Federführung der Wirtschaftsförderung Frankfurt gestartet und durch einen Beirat Industrie begleitet. Der Beirat unter

Vorsitz des Wirtschaftsdezernenten besteht aus Vertreter/innen von Frankfurter Industrieunternehmen, der IHK, der Handwerkskammer, der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände, des Deutschen Gewerkschaftsbunds und von Industriegewerkschaften, der Stadtplanung, des Regionalverbands FrankfurtRheinMain, der Goethe-Universität, der Proxadis-Hochschule und der Wirtschaftsförderung Frankfurt.

Mit der Einrichtung des Beirats Industrie, der Befragung von mehr als 100 Handwerks- und Industrieunternehmen im Rahmen der Industriestudie sowie der Einrichtung von Arbeitsgruppen zu acht industriepolitischen Handlungsfeldern wurde ein breiter Kreis von Akteuren in den Prozess einbezogen.

Stabilität durch Vielfalt

Eine erste Bestandsaufnahme zeigte, dass sich die Zahl der Frankfurter Industrie- und Gewerbebetriebe und der Beschäftigten in den letzten Jahren stabilisiert hat. Die Industrie leistet unter den 100 größten Betrieben aktuell rund 45 Prozent der Gewerbesteuerzahlungen in Frankfurt.

Die Frankfurter Industrie ist gekennzeichnet durch eine große Strukturvielfalt. Über 80 Prozent der Betriebe haben weniger als 10 Beschäftigte. 10 Prozent der Betriebe wiederum beschäftigen mehr als 100 Mitarbeiter/innen. Auf diese Unternehmen entfallen drei Viertel aller Erwerbstätigen. Das breite Branchenspektrum der Frankfurter Industrie mit Schwerpunkten in der chemischen und pharmazeutischen Industrie, im Fahrzeug- und Maschinenbau, in der Elektro- und Elektronikindustrie und im Nahrungsmittelgewerbe ist ein Stabilitätsfaktor der Frankfurter Wirtschaft.

Standortzufriedenheit und Handlungsbedarf empirisch ermittelt

Die Industriestudie machte deutlich, dass die Frankfurter Betriebe in ihrer Vielfalt sehr unterschiedliche Ansprüche an den Standort stellen. Im Rahmen der Studie hat die Goethe-Universität mehr als 100 produzierende Handwerks- und Industrieunternehmen zur Standortzufriedenheit befragt

80 Prozent der Industriebetriebe haben weniger als zehn Beschäftigte.

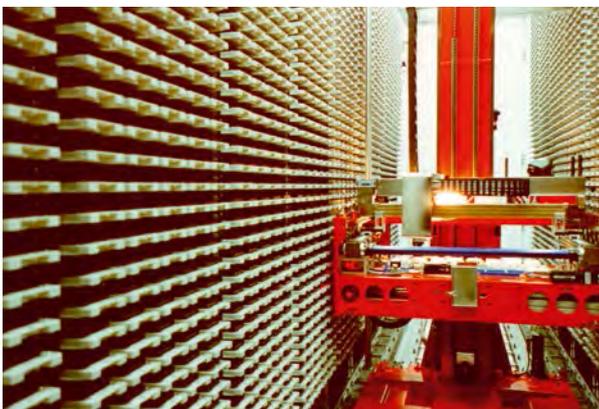
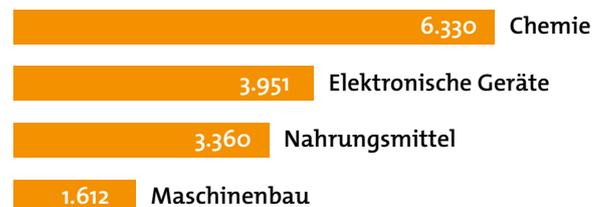
Nur **10** Prozent der Betriebe haben mehr als 100 Beschäftigte. Auf diese Unternehmen entfallen aber drei Viertel aller Erwerbstätigen.

Über **38.000** Personen sind im verarbeitenden Gewerbe in Frankfurt tätig. Das sind sieben Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

sowie Wertschöpfungsketten und industrielle Netzwerke untersucht. In einer Stärken-Schwächen-Analyse beurteilten die Frankfurter Industrieunternehmen den Standort Frankfurt mehr als zufriedenstellend. Positiv bewertet wurden die hervorragende Logistikinfrastruktur – u. a. mit dem Hafen Frankfurt, dem Flughafen und der Autobahnanbindung –, das sehr gute Angebot an unternehmensnahen Dienstleistungen, die Reputation als dynamisch wachsende Wirtschaftsmetropole sowie die Weiterbildungsmöglichkeiten, das Angebot an Hochschulabsolventen und die Netzwerke der Unternehmen untereinander.

Große Branchenvielfalt

Beschäftigte im verarbeitenden Gewerbe nach Branchen, gesamt 38.265, Stand 2014





140.000 Euro pro
Erwerbstätigen beträgt die Bruttowertschöpfung
im verarbeitenden Gewerbe in Frankfurt. Die Pro-
duktivität liegt damit weit höher als der Bundes-
durchschnitt von 73.000 Euro pro Erwerbstätigen.

Rund **1.200** Auszubildende
zählt das produzierende Gewerbe in Frankfurt
(ohne Baugewerbe).



Handlungsbedarf sahen die Unternehmen vor allem bei der Gewerbesteuer, der Wertschätzung durch die Kommunalpolitik, der Dauer von Genehmigungsverfahren, dem Angebot an Facharbeitern und dem Wohnraumangebot.

Überwiegend zufriedenstellend beurteilten die Unternehmen die qualitative Ausstattung und Verkehrsanbindung der Gewerbegebiete. Hohe Standortkosten, fehlende Verfügbarkeit von Flächen, Planungsunsicherheiten und in einigen Fällen Umfeldkonflikte stellen dagegen Investitionshemmnisse dar.

Die Studie machte außerdem deutlich, dass es neben dem Thema Industrie- und Gewerbeflächen weitere wichtige Handlungsfelder für eine städtische Industriepolitik gibt wie etwa Infrastruktur, Kommunikation, Beschäftigung, Stadtverwaltung oder Wissenschaft und Forschung.

Ziele und Maßnahmen für acht Handlungsfelder

Ausgehend von diesen Handlungsfeldern wurden acht Arbeitsgruppen gebildet. Die Themen der Arbeitsgruppen waren:

- Räumlich-funktionales Entwicklungskonzept
- Digitale Infrastruktur
- Energie
- Logistik
- Attraktivität der Industrie: Kommunikation & Positionierung
- Arbeit und Qualifizierung
- Verwaltungsprozesse & Behördenservice
- Innovation, Arbeitsplätze & Wertschöpfung der Zukunft

Mehr als 70 Experten erarbeiteten industriepolitische Ziele, Leitvorstellungen und konkrete Projektvorschläge. Die Arbeitsgruppen legten ihre Ergebnisse in Werkstattberichten vor.

Leitlinien für die Gewerbeflächenentwicklung

Im Rahmen der Studie zum Räumlich-funktionalen Entwicklungskonzept Gewerbe (RfEK) wurden der Bedarf an Gewerbeflächen und das vorhandene Gewerbeflächenpotenzial bis 2030 untersucht. Mit einem Flächensicherungskonzept soll aufgezeigt werden, welche Flächen langfristig für gewerbliche Nutzungen gesichert werden sollten.

Aufgrund des hohen Anteils an technologie- und exportintensiven Leitbranchen sieht die Studie große Wachstumspotenziale für die Industrie. Sie prognostiziert eine Ausweitung der industriellen Produktion um rund 30 Prozent und einen Bedarf an zusätzlichen Betriebsflächen zwischen 90 ha und 140 ha von Unternehmen, die auf Gewerbeflächen angewiesen sind. Weitere 80 ha werden durch Nutzungen wie Büros oder Einzelhandel nachgefragt, die nicht zwingend auf Gewerbeflächen angewiesen sind.

Für den prognostizierten Bedarf gibt es zwar rein rechnerisch ausreichend Gewerbeflächen – hauptsächlich in den Industrieparks, aber auch auf nicht oder gering genutzten Grundstücken. Nicht jede Gewerbefläche steht jedoch kurzfristig zur Verfügung oder ist für jede Nutzung geeignet. Entscheidend wird es zum einen sein, Entwicklungshemmnisse zu beseitigen

Leitlinien zur Gewerbeflächenentwicklung

- Frankfurt am Main als Industriestandort weiter entwickeln
- Ein bedarfsgerechtes Gewerbeflächenangebot sichern
- Potenziale der Innenentwicklung nutzen
- Betrieben, die auf Gewerbegebiete angewiesen sind, Prioritäten einräumen
- Potenziale der Industrieparks nutzen
- Einschränkungen der Flächenverfügbarkeit überwinden
- Beeinträchtigungen der Umwelt vermeiden
- Infrastrukturelle Voraussetzungen gewährleisten
- Stärken stärken, Qualitäten und Profile entwickeln
- Regionale Kooperation ausbauen
- Transparenz schaffen durch Kommunikation und Information
- Perspektiven für das Stadtgewerbe aufzeigen

und die Flächen dem Bedarf entsprechend zur Verfügung zu stellen. Zum anderen sollte bei der Inanspruchnahme von Gewerbeflächen solchen Nutzungen Priorität eingeräumt werden, die tatsächlich auf diese Flächen angewiesen sind.

Eine weitere Aufgabe sieht das Konzept darin, Flächen für das Stadtteilgewerbe zu sichern. Gerade kleinere Handwerksbetriebe und standortgebundene Dienstleister stehen unter Verdrängungsdruck, weil andere Nutzungen wie z. B. der Wohnungsbau um die Flächen konkurrieren. Das Konzept stellt zwölf Leitlinien als Orientierungsrahmen auf und gibt Handlungsempfehlungen für die Gewerbeflächenentwicklung (siehe Kasten).

Infrastruktur, Innovationen und Beschäftigung fördern

Auch für die weiteren Handlungsfelder stellt der Masterplan Ziele, Handlungsempfehlungen und Projektvorschläge zusammen. Die fortschreitende Digitalisierung und die Verzahnung der Produktion mit Informations- und Kommunikationstechnik bringen nicht nur neue Wertschöpfungsprozesse mit sich („Industrie 4.0“), sondern auch einen enormen Daten- und Energiebedarf. Als Standort zentraler Internetknoten hat Frankfurt eine gute Ausgangsposition, allerdings ist für eine ausreichende Versorgung mit digitaler Infrastruktur in der Fläche zu sorgen.

Zudem bietet die Branchenvielfalt große Chancen, weil Innovationen zumeist in komplexen Netzwerken entstehen. Innovationsplattformen können die Vernetzung von Unternehmen untereinander und die Zusammenarbeit mit der Wissenschaft fördern.

Die Verkehrs- und Logistikinfrastruktur muss angesichts knapper Flächen effizient genutzt werden. Intelligente Lösungen der Verkehrssteuerung, Verlagerung auf die Binnenschifffahrt oder alternative Antriebe sind zu fördern, auch um Klima- und Umweltschutzziele zu erreichen.

Trotz steigender Bevölkerungszahlen wird es eine Herausforderung darstellen, genügend und ausreichend qualifizierte Fachkräfte für die Frankfurter Industriebetriebe zu finden. Es gilt, die Attraktivität der industriellen Ausbildung zu stärken sowie durch Qualifizierung oder Nachqualifizierung neue Zielgruppen zu erreichen und die vorhandenen Arbeitskräftepotenziale besser auszuschöpfen.



Rund **30** Prozent des gesamten jährlichen Frankfurter Stromverbrauchs entfallen auf den Industriepark Höchst.

Ein attraktiver Standort für qualifizierte Beschäftigte und für die „Industrie 4.0“ – auch die Förderung der Reputation Frankfurts als Industriestandort spielt hier eine wichtige Rolle. Kommunikation und Imagebildung können zudem zusammen mit Bürgerbeteiligung und aktiver Moderation bei Umfeldkonflikten die Akzeptanz seitens der Stadtgesellschaft fördern.

Der Masterplan als industriepolitische Maßnahme

Dabei hat sich der Masterplan Industrie selbst als eine wirkungsvolle Maßnahme herausgestellt. Die Erarbeitung und der damit angestoßene Prozess haben den Dialog zwischen Industrie und Stadtverwaltung intensiviert. Die Diskussion um den Masterplan Industrie in der Öffentlichkeit hat stärker ins Bewusstsein gerufen, dass Frankfurt auch eine Industriestadt ist.

Der Masterplan Industrie wurde am 6. November 2015 vom Magistrat der Stadt Frankfurt am Main und am 28. Januar 2016 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Er wird mit seinen Aussagen auch beim Integrierten Stadtentwicklungskonzept (IStEk) einbezogen, das zur Zeit erstellt wird.

••• Strategie

Stärken und Schwächen des Standorts aus Sicht der Industrie analysieren; industriepolitische Ziele, Leitvorstellungen und konkrete Projektvorschläge zur Industrieförderung entwickeln; breiten Kreis von Akteuren beteiligen.

••• Industrieförderung

Langfristiges bedarfsorientiertes Konzept für Gewerbeflächen entwickeln; Stadtteilgewerbe fördern; Verkehrs-, Logistik- und digitale Infrastruktur effizient nutzen; Innovationen und qualifizierte Beschäftigung fördern.

••• Kommunikation

Dialog zwischen Industrie und Stadtverwaltung intensivieren; Bewusstsein in Politik und Gesellschaft dafür stärken, dass Frankfurt eine Industriestadt ist; Moderation von Umfeldkonflikten; Akzeptanz fördern.



Ein Gewerbegebiet wird „grün“

Modellprojekt „Nachhaltiges Gewerbegebiet“: Modernisierung der Gewerbestandorte Fechenheim Nord und Seckbach nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Machbarkeitsstudie Nachhaltiges Gewerbegebiet“

Themenknoten: Wirtschaft und Konsum

Projektziele: Die Gewerbegebiete Fechenheim Nord und Seckbach sollen in einem kooperativen Prozess mit den ortsansässigen Betrieben modellhaft zu nachhaltigen Gewerbegebieten entwickelt werden. Es handelt sich um ein Modellprojekt zur Standortentwicklung nach ökologischen, ökonomischen und sozialen Kriterien.

Ort: GPS-Koordinaten 50.131923, 8.740831

Projektbeginn: März 2013

Projektende: Beschluss §6625 der Stadtverordnetenversammlung vom 17.12.2015 Umsetzung der Empfehlungen der Machbarkeitsstudie ab 2016 bis 2021

Federführung: Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH

Beteiligte: Projektgruppe aus Vertretern unterschiedlichster Fachrichtungen und Tätigkeitsfelder (alphabetisch):

Amt für Straßenbau und Erschließung, Bauaufsicht, Energie-referat, Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH, Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main, Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, Liegenschaftsamt, Mainova AG, Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung, Regionalverband Frankfurt RheinMain, Stadtentwässerung Frankfurt am Main, Stadtplanungsamt, Umweltamt, Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH

Kontakt: Tobias Löser, Standortmanager Nachhaltiges Gewerbegebiet Fechenheim Nord und Seckbach, Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH

Von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, einer höheren Energieeffizienz über die Reduzierung von Emissionen bis hin zu einem Leerstandsmanagement oder einer gemeinsam genutzten KITA: das Modellprojekt „Nachhaltiges Gewerbegebiet“ soll das Know-how der Unternehmen bündeln, um den Standort nach ökologischen, ökonomischen und sozialen Kriterien zukunftsfähig zu machen.

Auch ein effizienter Umgang mit den Ressourcen und die Reduzierung von Belastungen für die Umwelt wie etwa Schadstoff-, Lärm- oder CO₂-Emissionen sind Ziele des Modellprojekts „Nachhaltiges Gewerbegebiet“.

Ein realistisches Verhältnis von Aufwand und Nutzen sowie Synergieeffekte durch gemeinsames Handeln sollen dazu beitragen, dass die erforderlichen Maßnahmen wirtschaftlich sind. Das Modellprojekt berücksichtigt außerdem soziale Aspekte wie etwa die Aufenthaltsqualität und die

Versorgung im Gebiet oder eine gemeinsam genutzte soziale Infrastruktur.

Fachübergreifende Zusammenarbeit

Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung hat im März 2012 beschlossen, ein nachhaltiges Gewerbegebiet zu entwickeln. Eine Machbarkeitsstudie, die unter Federführung des Stadtplanungsamtes erstellt worden ist, sollte zunächst die Möglichkeiten der Umsetzung in Frankfurt klären, einen Modell-



standort vorschlagen und Maßnahmen empfehlen. Im Rahmen der Studie wurde nach einer ersten fachlichen Bestandsaufnahme eine Projektgruppe aus Vertretern einer Vielzahl von Institutionen und Tätigkeitsfeldern eingerichtet (siehe Projektsteckbrief). Diese fachübergreifende Gruppe hat die Erarbeitung der Studie begleitet und war in die Standortwahl einbezogen. Es wurden auch einzelne Unternehmen in den Gebieten befragt.

Klassische Gewerbegebiete als Modellstandort

Nach einer mehrstufigen Analyse von Standorten im gesamten Stadtgebiet schlägt die Studie die benachbarten Gewerbegebiete Fechenheim Nord und Seckbach vor.

Die Analyse umfasste Potenziale und Restriktionen z. B. bei Verkehrsanbindung, Eigentumsverhältnissen oder Umweltaspekten. Zahlreiche Gebiete wurden wegen ihrer überwiegenden Nutzung durch Einzelhandel oder Büros, der zu geringen Größe oder auf Grund eines bereits vorhandenen

Standortmanagements nicht in Betracht gezogen. Neuplanungen mit ihren langen Entwicklungszeiträumen traten hinter Bestandsgebieten zurück. Dadurch bietet sich zudem die Chance, neue Wege der Aufwertung und Modernisierung von Gewerbegebieten im Modell zu erproben.

Breite Erfahrungen durch Vielfalt der Betriebe

In den beiden Gebieten gibt es etwa 550 Betriebe mit rund

7.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Das Spektrum an Unternehmen ist enorm groß. Industriebetriebe, Großhandel, Logistiker und andere weisen große Energieeffizienzpotenziale auf. Die für Frankfurt typische Vielfalt klein- und mittelständischer Unternehmen wie Handwerks-

betriebe und Dienstleister lässt erwarten, dass sich die Erfahrungen gut auf zukünftige Projekte übertragen lassen.

Gemeinsam Initiative ergreifen

Die Studie schlägt einen Handlungsrahmen vor, in dem die Stadt Frankfurt am Main kooperative Rahmenbedingungen schaffen kann. Sie sollen die Unternehmen vor Ort für das Projekt gewinnen und deren Eigeninitiative fördern.

Eine wichtige Schnittstelle ist das **Standortmanagement**, das städtisches und privates Engagement verzahnt. Es ist bei der Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH angesiedelt und nimmt bereits seit Mai 2016 Aufgaben wie die Vernetzung der Unternehmen, die Beförderung einer Standortinitiative oder die Außendarstellung des Standorts wahr, in dem es beispielsweise Beratungs- und Fördermöglichkeiten bündelt oder das Flächen- und Leerstandsmanagement koordiniert. Auch die Projektgruppe soll fortgeführt werden, deren Zusammenarbeit sich im Rahmen der Studie bewährt hat.

Ein **Klimaschutzmanagement** setzt Maßnahmen zu Energieeffizienz und Ressourcenschutz zusammen mit interessierten Unternehmen um. Neben der Beratung zu Fördermöglichkeiten und Zertifizierungsverfahren ist auch hier die Vernetzung der Unternehmen vor Ort eine wichtige Aufgabe, um Synergien wirtschaftlich nutzen zu können. Die Entsiegelung und Begrünung von nicht benötigten Flächen, ein ganzheitliches Wassermanagement oder ein gebietsbezogenes Abfall- und Stoffstrommanagement sind weitere Themen.

Modellprojekt nimmt Fahrt auf

Das Modellprojekt steht in vielerlei Hinsicht in Bezug zum Masterplan 100% Klimaschutz und zum Masterplan Industrie. Innovative Ideen und Maßnahmen daraus können in den beiden Gewerbegebieten erprobt und umgesetzt werden. Unter dem Titel „Bestand hat Zukunft“ wird das Projekt im Rahmen des Bundesforschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)“ zum Thema der nachhaltigen Weiterentwicklung von Gewerbegebieten gefördert.



••••• Zukunftsmodell

Effizienzverbesserungen; Reduzierung von Umweltbelastungen; Wirtschaftlichkeit durch gemeinsames Handeln; Infrastrukturverbesserungen; Versorgung und Aufenthaltsqualität; soziale Infrastruktur gemeinsam nutzen.

••••• Aufwertung

Modell für Aufwertung und Modernisierung von bestehenden Gewerbegebieten; Beförderung einer Standortinitiative; Flächenmanagement; Außendarstellung des Standorts.

••••• Kooperation

Projektgruppe aus unterschiedlichen Fachrichtungen und Tätigkeitsfeldern (Stadtverwaltung, städtische Betriebe, Kammern und Verbände); Vernetzung der Unternehmen untereinander; Förderung der Eigeninitiative.



Elektrisch unterwegs im Alltag

Elektromobilität und neue Mobilitätsangebote: Verkehr stadt- und umweltfreundlicher organisieren

Staus, Lärm, Schadstoff- und CO₂-Emissionen und nicht zuletzt der Platzbedarf parkender Fahrzeuge: für Großstädte wie Frankfurt mit seinen zahlreichen Pendlern und dem zunehmenden Wirtschaftsverkehr müssen alternative Formen von Mobilität entwickelt werden.

Der Verkehr in den Städten muss schadstoffärmer organisiert und die Infrastruktur und der Stadtraum effizienter genutzt werden. Hier spielen alternative Mobilitätsszenarien und -dienstleistungen sowie neue Antriebstechniken eine wichtige Rolle. Ein Baustein sind Elektrofahrzeuge, die unter bestimmten Einsatzbedingungen ökologische Potenziale bieten.



Seit Januar 2011 werden alle Frankfurter Aktivitäten zur Elektromobilität unter dem Aktionslabel „Frankfurtemobil“ vermarktet. Ziel des Labels ist, ein Bewusstsein für Elektromobilität zu erzeugen und erfolgreiche Anwendungen zu zeigen.

Hierzu werden die Internetplattform „Frankfurtemobil“ sowie eine Vielzahl von Veranstaltungen genutzt.

Elektromobilität – mehr als der Austausch des Motors

Die Frankfurter Stadtverordneten beschlossen im Mai 2009, „Frankfurt am Main zum Vorreiter auf dem Gebiet der Elektromobilität“ zu machen.

Im Jahr 2010 erarbeitete die Wirtschaftsförderung Frankfurt in Zusammenarbeit mit Vertretern des Magistrats, der Landesregierung und der Wirtschaft ein Strategiepapier mit dem Titel „Elektromobilität im Jahre 2025 in Frankfurt am Main – Vision und Strategie“. Es enthält Projekte und Maßnahmen, die die Einführung der Elektromobilität positiv beeinflussen oder fördern sollen, und definiert Ziele für die Nutzung der Elektromobilität und ergänzender Mobilitätsdienstleistungen. So sollen im Jahr 2025 z. B. 10 Prozent des automobilen Verkehrsaufkommens in Frankfurt von elektrischen Fahrzeugen erbracht werden und der Anteil des lärm- und emissionsarmen Verkehrs innerhalb des Frankfurter Anlagennetzes 50 Prozent betragen.

Wirtschaftsverkehre und Fuhrparks als Pioniere

Viele Fuhrparks bieten gute Einsatzbedingungen für Elektrofahrzeuge. Denn besonders bei kurzen Distanzen im Innenstadtverkehr fallen Schadstoffbelastungen ins Gewicht. Nachts, wenn die Geschäftszeiten vorbei sind, können die Fahrzeuge aufgeladen werden. Der häufige Gebrauch verbessert die Ökobilanz der z. T. mit höheren Umweltbelastungen hergestellten Fahrzeuge. Zugleich können die Organisationen als Vorbilder für mehr Akzeptanz der neuen Technologie werben.

Förderung von Elektrofahrzeugen bei Handwerksbetrieben

Kurze Distanzen in der Innenstadt: Um den gewerblichen Einsatz von Elektrofahrzeugen zu fördern und zu untersuchen, haben das Land Hessen und die Städte Frankfurt und Wiesbaden das Projekt „erster! Das Handwerk fährt emobil“ entwickelt. Handwerksbetriebe mit Sitz in Frankfurt am Main und

Wiesbaden erhielten eine Förderung von bis zu 6.000 Euro je Fahrzeug, um ein neues Elektrofahrzeug zu erwerben und drei Jahre lang einzusetzen. Bis zum Abschluss des Projekts Ende 2014 wurden knapp 50 Fahrzeuge gefördert.

Stadtverwaltung übernimmt Vorbildfunktion

Die Nutzer- und Streckenprofile der Stadtverwaltung – Kurzstrecken im Stadtverkehr, nächtliche Standzeiten – eignen sich besonders gut für den Einsatz von Elektromobilität. Im Rahmen einer Beschaffungsinitiative bezuschusste die Stadt Frankfurt am Main Ämter und städtische Gesellschaften beim Erwerb von Elektroautos, um die höheren Anschaffungskosten gegenüber herkömmlich betriebenen Fahrzeugen zu kompensieren. In 2015 wurden hierdurch 35 Elektrofahrzeuge für den städtischen Fuhrpark angeschafft und über das ausgeschöpfte Fördervolumen hinaus weitere Kaufaktivitäten ausgelöst.

Umweltfreundliche Paket-Auslieferung im Innenstadtbereich

Nicht zuletzt hat der wachsende Online-Handel zu einer steigenden Zahl von Zustellfahrten auf der „letzten Meile“ geführt. Der Paketlogistiker UPS (United Parcel Service) hat in seiner Frankfurter Niederlassung sechs Paketzustellfahrzeuge mit Elektroantrieb in Betrieb genommen. Mit Erfolg, denn Elektrofahrzeuge überzeugen gerade im Stop-and-Go-Verkehr durch deutlich geringere Emissionen als solche mit Verbrennungsmotoren.

Infrastruktur für einfaches Laden schaffen

Im Rahmen des „Frankfurter Modells“ haben die Mainova AG und die ABG FRANKFURT HOLDING unter Federführung der gemeinsamen Tochter ABGnova GmbH 2010 das erste offene Stromtankstellensystem entwickelt. Fahrer/innen von Elektroautos können inzwischen 14 Ladestationen im gesamten Stadtgebiet nutzen, ohne sich zuvor beim Stromlieferanten zu registrieren. Die Stromkosten werden mit den Parkgebühren



Für den städtischen Fuhrpark wurden 35 Elektrofahrzeuge angeschafft – hier bei der Präsentation vor der Alten Oper im Januar 2016.

50 Prozent soll der Anteil des lärm- und emissionsarmen Verkehrs innerhalb des Frankfurter Anlagenrings im Jahr 2025 betragen.

bezahlt. Kombinierte Lade- und Parkscheinautomaten vermeiden die Aufstellung zusätzlicher Automaten im Straßenbild. Auch in zwei Parkhäusern gibt es Ladestationen.

Neue Mobilitätskonzepte entwickeln

Auch wenn Elektromobilität als Antriebskonzept in den beschriebenen Anwendungsfällen effizient eingesetzt wird, kann diese Technik nicht die Lösung aller Fragen einer stadt- und umweltfreundlichen Mobilität sein. Herausforderungen wie etwa der Raumbedarf des ruhenden Verkehrs und ein wachsendes Verkehrsaufkommen machen neue Mobilitätskonzepte notwendig. Beispiele sind die Einführung des eTicket RheinMain, das die einfache Nutzung multimodaler Mobilitätsketten im Alltag ermöglicht oder ein betriebliches Mobilitätsmanagement, wie es im Rahmen des Modellprojekts „Nachhaltiges Gewerbegebiet“ angedacht ist (Seite 12).

Die städtische Wohnungsbaugesellschaft ABG FRANKFURT HOLDING sowie der städtische Energieversorger Mainova AG sind seit 2011 Mitgesellschafter beim Carsharing-Anbieter book-n-drive. ABG-Mieter genießen viele Vorteile. Im Aktiv-Stadthaus der ABG FRANKFURT HOLDING befindet sich zudem eine Station von book-n-drive mit Stellplätzen und Ladestationen für Elektro-Autos und Pedelecs. Sie können dort mit im Haus erzeugtem Strom geladen werden (siehe Seite 34).



Sechs Paketzustellfahrzeuge mit elektrischem Antrieb hat der Paketlogistiker UPS in Betrieb genommen.

Pedelecs im Pendlerverkehr nutzen

70 Prozent der Pendler im Ballungsraum Rhein-Main legen Distanzen von mehr als fünf Kilometern zurück. Für diese Entfernungen sind Pedelecs als Auto-Ersatz attraktiv. Das Projekt „bike + business 2.0“, das der Regionalverband Frankfurt-RheinMain mit dem ADFC Hessen durchführte, erforschte die Alltagstauglichkeit von Pedelecs im Berufsverkehr. Zehn Arbeitgeber haben sich mit über 150 geförderten Pedelecs beteiligt. Beschäftigte, Unternehmen, Forschung und Hersteller untersuchten zusammen technische Fragen, den Gebrauchswert im Alltag, Nutzungsgewohnheiten und Umsteigepotenziale.

Wege für zügiges Radfahren anlegen

Um das Rad generell für Berufspendler auch über mittlere Entfernungen attraktiv zu machen und den höheren Geschwindigkeiten von Pedelecs gerecht zu werden, sind möglichst direkte und gut ausgebaute Wege nötig. Als Pilotprojekt für solche Radschnellwege hat der Regionalverband Frankfurt-RheinMain die Strecke Frankfurt – Darmstadt ausgewählt und einen Arbeitskreis eingerichtet, in dem die sieben Anrainerkommunen sowie die Hochschule Darmstadt als wissenschaftliche Begleitung vertreten sind.

Die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie mit Maßnahmenplan und Kostenkalkulation liegen inzwischen vor. Ein ähnliches Projekt für einen Radschnellweg zwischen Frankfurt und Hanau ist geplant.

••••• Neue Mobilitätsformen

Lärm, Schadstoff- und CO₂-Emissionen durch neue Antriebstechniken reduzieren; durch neue Mobilitäts-szenarien Staus vermeiden und Platzbedarf des ruhenden Verkehrs verringern.

••••• Infrastruktur

Ladestationen mit vereinfachten Lade- und Abrechnungsvorgängen für Elektrofahrzeuge; Radschnellwege, die für Pedelecs und mittlere Distanzen geeignet sind; eTicket RheinMain für einfache Nutzung multimodaler Mobilitätsketten.

••••• Pioniere als Multiplikatoren

Erprobung neuer Antriebstechniken dort, wo sie viele Vorteile haben und öffentlichkeitswirksam im Stadtraum unterwegs sind (Elektrofahrzeuge für Logistik, Handwerk, Stadtverwaltung, Pedelecs für Berufspendler).



Knotenpunkt für welt

Die digitale Wirtschaft in Frankfurt

Vier Fünftel des deutschen Internetverkehrs werden über den Knotenpunkt Frankfurt abgewickelt. Hinter einer der leistungsfähigsten digitalen Infrastrukturen weltweit steht eine starke Branche aus Infrastruktur-anbietern und Dienstleistern.

Aus einem Sammelpunkt für Telekommunikation, an dem sich Kabelstränge aus ganz Deutschland bündelten, hat sich Frankfurt zu einem der wichtigsten Standorte für die digitale Infrastruktur weltweit entwickelt. 1995 ging der Internetknoten DE-CIX in Frankfurt in Betrieb, der heute gemessen am Datendurchsatz der größte Internetknoten in Europa ist. Die Domain-Registrierungsstelle DENIC und zahlreiche Internet-Rechenzentren haben ihren Standort hier. Im Frankfurter Stadtgebiet betreiben über 35 kommerzielle Anbieter an über 50 Standorten Rechenzentren, darunter sechs große, internationale Betreiber. Viele dieser Rechenzentren bieten Dienstleistungen für die Industrie und die in Frankfurt stark vertretene Finanzbranche an.

Ein Wirtschaftsfaktor von wachsender Bedeutung

Die Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) ist für Frankfurt zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor geworden. Die fortschreitende Digitalisierung wird die Branche noch weiter wachsen lassen.

In der Industrie z.B. werden Produktionsanlagen immer weiter vernetzt und Prozesse digitalisiert („Industrie 4.0“). Im „Internet der Dinge“ kommunizieren Geräte, Fahrzeuge oder Gebäude miteinander und mit dem Internet. Zudem werden IT-Dienstleistungen immer häufiger in zentrale Rechenzentren



weite Datenströme

ausgelagert (Cloud-Computing). Diese Entwicklungen werden zu stark steigenden Datenmengen führen.

Klima schützen bei wachsenden Datenströmen

Die Vorreiterrolle von Frankfurt bei der digitalen Infrastruktur ist zugleich mit Herausforderungen für die Stadt verbunden. Die IKT geht mit einem enormen Energiebedarf einher – Tendenz steigend. Der jährliche Strombedarf der Frankfurter Server- und Rechenzentren betrug im Jahr 2010 rund 10 Pro-

400000

Rechenzentrumsfläche werden in der Metropolregion FrankfurtRheinMain betrieben.

20

Prozent

betrug im Jahr 2013 der Anteil der Server- und Rechenzentren am gesamten Frankfurter Jahresstromverbrauch.

zent des gesamten Frankfurter Stromverbrauchs. Heute liegt ihr Anteil schon bei rund 20 Prozent.

Die Konzentration von Rechenleistung in großen zentralen Rechenzentren statt in vielen kleineren Anlagen führt zu einer beträchtlich besseren Energieeffizienz. Darüber hinaus entwickeln die Betreiber eigene Konzepte zur Senkung des Stromverbrauchs. Der Frankfurter Masterplan 100% Klimaschutz, der die Umstellung der Frankfurter Energieversorgung auf Erneuerbare Energien bis 2050 zum Ziel hat (Seite 50), enthält u. a. Ansätze, wie in Rechenzentren durch Effizienzmaßnahmen Energie eingespart und durch die Nutzung von Abwärme die Gesamteffizienz angehoben werden kann („Green IT“).

Die Infrastruktur am Standort Frankfurt sichern

Als Standort für die digitale Wirtschaft hat sich Frankfurt in einem starken internationalen Wettbewerb zu behaupten. Für die IKT-Branche und die sich entwickelnde Industrie 4.0 sind eine ausreichende und sichere Energieversorgung und eine leistungsfähige digitale Infrastruktur entscheidende Standortfaktoren.

Der Frankfurter Masterplan Industrie (Seite 8) enthält Ansätze zur Sicherung und Entwicklung von Gewerbeflächen, die diesen Ansprüchen gerecht werden. Der Beirat Industrie, der die Erstellung des Masterplans Industrie begleitete, empfiehlt zudem, eines der bestehenden Gewerbegebiete zu einem „Digitalen Gewerbegebiet“ zu entwickeln. Das Modellprojekt soll Flächen und eine Infrastruktur mit besonders hohen Übertragungsraten für die Industrie 4.0 bereitstellen.

Interessengemeinschaft der digitalen Wirtschaft

Der Verein Digital Hub FrankfurtRheinMain e.V. ist eine regionale Interessengemeinschaft der digitalen Wirtschaft. Das Netzwerk aus Rechenzentrumsbetreibern, ITK-Spezialisten, Finanz-, Wirtschafts-, Standort- und Technologieexperten vertritt die Anbieter und die Anwender der digitalen Infrastruktur in der Metropolregion FrankfurtRheinMain. Auch die Mainova-Tochter NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH ist als Verteilnetzbetreiber mit einer hochverfügbaren Stromversorgung in der Interessengemeinschaft vertreten. Der Verein

befasst sich mit den Innovationsfeldern der Netzwerkwirtschaft und setzt sich dafür ein, dass Frankfurt auch in Zukunft der zentrale Internetknoten und Rechenzentrumsstandort in Europa bleibt. Der Verein geht zurück auf eine Gründungsinitiative der Stadt Frankfurt am Main, der Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH, des Instituts für Neue Medien (INM) sowie des Anbieters für Rechenzentrums-Dienstleistungen Interxion Deutschland GmbH.

www.digitalhub-frm.de



Genuss von ganz nah

Förderung regionaler Produkte

Lebensmittel aus der Region haben viele Vorteile. Sie kommen auf kurzen Transportwegen zu den Verbraucher/innen und sind während der Saison erntefrisch zu genießen. Das gilt für konventionell wie für biologisch angebaute Produkte. Wer sich für sie entscheidet, unterstützt die Landwirtschaftsbetriebe aus der Region.

Rund 3.700 Hektar Fläche und damit etwa 15 Prozent des Frankfurter Stadtgebietes werden landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzt. Die Stadt Frankfurt am Main unterstützt regionale Produkte mit Veranstaltungen, Broschüren und Internetangeboten. Sie präsentieren die Frankfurter Landwirtschaft und bieten den Bürger/innen Informationen zu regionalen und Bio-Produkten sowie hilfreiche Tipps, z. B. woher sie diese Erzeugnisse beziehen können.

Direktvermarktung regionaler Produkte

Der Erzeugermarkt Konstablerwache ist seit über 25 Jahren der Frankfurter Wochenmarkt, auf dem ausschließlich regionale Produkte direkt vom Erzeuger angeboten werden. Der Markt bietet nicht nur zahlreichen Landwirten zwischen Rhön und Rheinhessen eine ökonomische Basis, er fördert zudem den Erhalt sozialer Strukturen, die sich gegen den Trend wirtschaftlicher Konzentration ansonsten nicht halten könnten. Darüber hinaus fördert der Wochenmarkt einen ökologischen Ansatz in der Landwirtschaft sowie in der Vermarktung durch kurze Wege vom Erzeuger zum Verbraucher.

Angebote, Produkte oder Erzeugnisse aus der Region finden

Die Broschüre „Frisch von Feld und Hof in Frankfurt am Main“ fördert die Vermarktung von Lebensmitteln, die in der Region produziert werden. Sie wird von der Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH und dem Umweltamt herausgegeben und verzeichnet Ab-Hof-Verkäufe, Hofläden, Angebote der Selbst-ernte und die Frankfurter Wochenmärkte.

Das von der HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH herausgegebene Faltblatt „Märkte in Frankfurt am Main“ verzeichnet alle Frankfurter Wochenmärkte in einer

übersichtlichen Stadtkarte sowie deren Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Rubrik „Bio-Shopping“ auf www.frankfurt.de informiert über Öko-Label und ihre Bedeutung. Außerdem finden sich hier neben allen Frankfurter Wochenmärkten die Adressen zahlreicher Anbieter/innen von Bio-Lebensmitteln aus dem Raum Frankfurt.

Die Rubrik „Nachhaltig Leben“ auf www.frankfurt-green-city.de gibt den Frankfurter/innen eine umfangreiche Linksammlung mit Ideen und Vorschlägen an die Hand, wie sie ihren Alltag nachhaltiger gestalten können. Welche Auswirkungen z. B. der eigene Nahrungsmittelkonsum auf die Umwelt, auf Tiere und das Klima hat: „Essen und Trinken“ ist einer von zwölf Bereichen, in denen die Seiten alltagstaugliche Alternativen zu gewohnten Verhaltens- und Denkweisen vorstellen.

Die Frankfurter Landwirtschaft zum Anfassen

Auf der Berger Tierschau präsentiert die Frankfurter Landwirtschaft alljährlich die in der Region gehaltenen Tiere und angebauten Produkte. Die Veranstaltung, die traditionell am ersten Dienstag im September im Stadtteil Bergen-Enkheim stattfindet, wird von der Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH organisiert und geht auf eine frühere Bezirkstierschau zurück, bei der Tierzüchter/innen am Rande des Berger Markts ihre Zuchterfolge ausstellten. Bei der 44. Berger Tierschau im Jahr 2015 präsentierten 15 Aussteller/innen u. a. Pferde, Kühe, Rinder, Schweine, Schafe und Kleintiere sowie Obst und Gemüse. Das MainÄppelHaus trug mit seiner Apfelsaftpresse ebenso zum Gelingen bei wie die Bergen-Enkheimer Feuerwehr, die für die Beköstigung der Besucher/innen sorgte. Rund 1.800 Besucher/innen zählte die Schau in diesem Jahr.



Konzepte und Planungen diskutieren

hr-iNFO-Veranstaltungen zu Frankfurt Green City

Was Dinosaurier mit Klimaschutz zu tun haben: Im Rahmen von Green City Frankfurt wurden in einer Medienpartnerschaft mit dem Hessischen Rundfunk elf **hr-iNFO-Veranstaltungen** angeboten, und dies an prägnanten Orten wie etwa dem Dinosauriersaal des Senckenberg-Museums, dem Heizkraftwerk West oder der B-Ebene der U-Bahn-Station Eschenheimer Tor. Die Palette der Themen reichte von Klimaschutz und Energieeffizienz über Abfallwirtschaft, Bildung und Mobilität bis hin zur Stadtplanung. Dabei wurden Konzepte und Planungen wie der Masterplan 100 % Klimaschutz oder das Integrierte Stadtentwicklungskonzept vorgestellt. Auf die Podiumsdiskussionen mit Stadträten und ausgewählten Experten zum jeweiligen Thema folgten intensive Diskussionsrunden mit dem Publikum.

Einen Rückblick auf die hr-iNFO-Veranstaltungen finden Sie unter www.frankfurt-greencity.de/veranstaltungen



Themen der hr-iNFO-Veranstaltungen

Gemeinsame Stadt - Gemeinsame Stadtplanung?
20.07.2015, Planungsdezernat im Atrium

Wie wohnen wir morgen?
23.06.2015, Gallus Theater

Wir erneuern Frankfurts Energie
06.11.2014, Senckenberg Forschungsinstitut und Naturmuseum, Dinosauriersaal

Europäische Stadt der Bäume 2014
23.07.2014, Dominikanerkloster

Was fällt an – was fällt ab?
18.03.2014, Fahrzeughalle auf dem Betriebshof der FES

Energiewende ist unser Handwerk
27.11.2013

Gemeinsam mobil
26.06.2013, B-Ebene der U-Bahn-Station Eschenheimer Tor

Können wir uns passiv leisten?
17.04.2013, Stiftung Waisenhaus

Zukunft lernen
20.11.2012

Stadt der kurzen Wege
05.06.2012, B-Ebene der U-Bahn-Station Eschenheimer Tor

Erneuerbare Energie – zu 100 Prozent?
23.01.2012, Heizkraftwerk West



Statements aus dem Nachhaltigkeitsforum

Im Rahmen der Frankfurter Bewerbung als „European Green Capital 2014“ wurden von der damaligen Oberbürgermeisterin Dr. Petra Roth im Jahre 2011 insgesamt 16 renommierte Fachleute gebeten, ihre Expertise als Nachhaltigkeitsforum in den Bewerbungsprozess einzubringen. Die fachlichen Hintergründe basieren auf den vier Themenknoten „Wirtschaft & Konsum“, „Planen & Bauen“, „Klima & Freiflächen“ und „Mobilität“, die als prioritäre Handlungsfelder und zentrale Herausforderungen für die nachhaltige Stadtentwicklung Frankfurts definiert wurden. Die Forumsmitglieder kommen aus der Wissenschaft, der Wirtschaft, aus Verbänden und relevanten Institutionen.

Nach erfolgreichem Abschluss des Bewerbungsprozesses und Erreichen des Finalistenstatus etablierte sich das Nachhaltigkeitsforum als fachübergreifendes Beratergremium im Frankfurt Green-City-Prozess. Eine erste thematische Erweiterung wurde mit dem Themenknoten „Bildung“ realisiert und der Neuberufung entsprechender Forumsmitglieder.

Die Mitglieder des Nachhaltigkeitsforums bringen ihre Expertise und ihre Erfahrungen und Anregungen als „Sounding Board“ in den Frankfurt Green-City-Prozess ein. Im Rahmen speziell entwickelter Veranstaltungsformate werden ausgesuchte Projekte und Planungen schon vor der öffentlichen Vorstellung diskutiert und kritisch hinterfragt. Diese Nachhaltigkeits-Soireen finden als Arbeitstreffen i. d. R. dreimal pro Jahr statt und die Teilnehmerzahl aus Nachhaltigkeitsforum, Stadtpolitik, städtischen Gesellschaften und Verwaltung ist auf weniger als 30 Personen ausgelegt.

Das Nachhaltigkeitsforum hat sich inzwischen auf zwei Soiree-Veranstaltungen mit dem Thema Frankfurt Green-City-Berichterstattung auseinandergesetzt, im Folgenden können Sie die Kurzstatements lesen.

Die ausführlichen Statements finden Sie unter www.frankfurt-greencity.de



»» Frankfurt am Main zeichnet sich in besonderer Weise durch Dynamik, Prosperität und Weltoffenheit aus. Für eine nachhaltige Strategieplanung ist es ein kluger Schritt, mit dem „Frankfurt Green-City-Statusbericht“ zunächst den Ausgangspunkt festzuhalten und die folgenden Maßnahmen, Konzepte und Entwicklungen in einer kontinuierlichen Berichterstattung zu reflektieren. ««

Stadtrat Markus Frank, Dezernent für Wirtschaft, Sport, Sicherheit und Feuerwehr



»» Wachstum darf nicht auf Kosten von Lebensqualität und Klimaschutz erfolgen. Um diese Werte zu bewahren, sind die

Ansprüche an Ökonomie und Ökologie stärker miteinander in Einklang zu bringen. ««

Dr. Constantin H. Alsheimer,
Vorstandsvorsitzender Mainova AG



»» Bis zum Dezember 2016 muss in Deutschland die EU-Richtlinie zur CSR Berichtspflicht umgesetzt werden. Für Unternehmen von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Mitarbeitern wird sodann ein Lagebericht über nichtfinanzielle Aspekte des Wirtschaftshandelns, also eine Nachhaltigkeitsangabe verpflichtend. Eine Nachhaltigkeitsdokumentation ist heute nicht nur gut für die Reputation eines Unternehmens, sie kann auch Risiken, Chancen und Verbesserungspotenziale aufzeigen. Eine kommunale Berichterstattung über Nachhaltigkeitsaspekte ist deshalb zu begrüßen. ««

Marlene Haas, Vizepräsidentin der IHK Frankfurt am Main



»» Das Transparenzgebot ist ein moderner kategorischer Imperativ und Nachhaltigkeitsberichte folgen diesem Anspruch. Eine Stadt und ihre Verwaltung sollten sich jedoch nicht nur als Dienstleister ihrer

Bürger verstehen und konkrete Informationsbedürfnisse befriedigen. Jenseits der Stimmabgabe in kommunalen Wahlen birgt die Nachhaltigkeitsberichterstattung vielmehr die besondere Chance, die Bürger in die Politikgestaltung einzubinden. ««

Dr. Karl Ludwig Brockmann, KfW Bankengruppe



»» Viele gastgewerbliche Unternehmen der Mainmetropole haben bereits grundlegende Maßnahmen im Bereich Nachhaltigkeit umgesetzt und zeigen, dass Genuss und Komfort mit nachhaltiger Betriebsführung nicht nur vereinbar ist, sondern

auch eine klare Positionierung im Wettbewerb ermöglicht. Die Betriebe erfüllen somit auch die stetig steigenden Erwartungen von Gästen in Bezug auf umweltbewusstes und verantwortungsvolles Handeln und leisten einen deutlichen Beitrag zum Umwelt- und Ressourcenschutz. Um dies flächendeckend zu erreichen, sind transparente Berichterstattungen unabdingbar. ««

Kerstin Junghans, Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin
Hotel- und Gastronomieverband DEHOGA Hessen e. V.

»» Eine Nachhaltigkeitsberichterstattung kann Organisationen einen Überblick über Wirkung und Miteinander wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Aspekte unternehmerischen Handelns verschaffen. Ein solcher Prozess birgt für die Stadt Frankfurt am Main die Chance, Kriterien des ökonomischen Erfolgs, der sozialen Gerechtigkeit und der ökologischen Verträglichkeit abzuwägen und in Balance zu bringen. ««

Wendelin Friedel, Alexander Löhr,
Stadtwerke Holding Frankfurt am Main



»» Soll eine Nachhaltigkeitsberichterstattung von den Beteiligten nicht als Selbstzweck und zusätzliche Belastung empfunden werden, dann muss sie auch gelebt werden. ««

Benjamin Scheffler, FES Frankfurter
Entsorgungs- und Service GmbH (FES)

Planen und Bauen



Frankfurt ist eine wachsende und prosperierende Stadt, die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen nehmen seit Jahren kontinuierlich zu. Ein Ende dieser Entwicklung zeichnet sich derzeit nicht ab. Nach der derzeitigen Bevölkerungsprognose werden für das Jahr 2040 ungefähr 830.000 Einwohner geschätzt, etwa 120.000 mehr als heute.

Diese positive Ausgangsposition stellt die Stadt auch vor große Herausforderungen. Die neuen Frankfurter Bürger benötigen Wohnungen sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze. Sie wollen in einem lebendigen Quartier einkaufen und sich dort mit Freunden in einem Cafe oder Restaurant treffen. In ihrer Freizeit möchten sie Sport treiben, ein Theater besuchen oder sich im Park erholen. Kinder und Senioren brauchen Einrichtungen, die auf ihre Bedarfe ausgerichtet sind. Zwischen all diesen Orten soll der Weg möglichst kurz, sicher und angenehm sein. Schädliche Auswirkungen auf Natur und Umwelt sollen vermieden werden.

Schon dieser kurze Überblick der verschiedenen Bedürfnisse verdeutlicht, dass die Entwicklung der Stadt gleichermaßen ökonomische, ökologische und soziale Aspekte berücksichtigen muss. Das Wachstum soll genutzt werden, um unsere Heimatstadt als lebenswerte und zukunftsfähige Metropole weiter zu stärken. Dazu muss es aktiv gestaltet und in sinnvolle Bahnen gelenkt werden, um nicht nur neue Quantitäten, sondern vor allem neue Stadtqualitäten entstehen zu lassen. Das in Erarbeitung befindliche integrierte Stadtentwicklungskonzept soll hierzu als Entwicklungsrahmen und Leitstrategie einen wirksamen Beitrag leisten.

Bereits seit geraumer Zeit verfolgt die Stadt Frankfurt am Main das Ziel der Innenentwicklung, um Urbanität zu entwickeln und Freiräume zu erhalten. Innenstadtkonzept, Europaviertel oder das Lyoner Viertel sind dabei wichtige Bausteine. Aber auch Arrondierungen am Stadtrand können sinnvoll sein und neue Freiraumqualitäten mit sich bringen, wie das Beispiel des Ernst-May-Viertels eindrucksvoll zeigt. Hinzu kommen die Bemühungen der Stadt, die Passivhaus-Bauweise zu fördern bis hin zum Plus-Energie-Haus.

Die Stadt erfüllt aber auch Funktionen, die weit über ihre Grenzen hinausgehen. Frankfurt ist Kern der sich ebenfalls dynamisch entwickelnden Metropolregion Frankfurt/RheinMain mit 5,5 Millionen Einwohnern und knapp 3 Millionen Beschäftigten. Das große Arbeitsplatzangebot der Stadt führt zu 330.000 Einpendlern pro Tag, wodurch Frankfurt tagsüber zu einer Millionenstadt wird. Hinzu kommen Studenten der sieben Hochschulen, Messe- und Kongressgäste sowie Besucher, die ihre Einkäufe in der Stadt erledigen oder abends in die Oper gehen. Die zunehmenden räumlich-funktionalen Verflechtungen im Ballungsraum machen es erforderlich, immer öfter in größeren Zusammenhängen zu denken und zu regionalen Initiativen und Strategien der räumlichen Planung beizutragen. Es gilt, die Belange von Stadt und Region in einem gemeinsamen Kontext zukunftsfähig zu gestalten.





Das Wachstum gestalten

Frankfurt 2030: Eine räumliche Entwicklungsstrategie entsteht

Projektsteckbrief

Projekttitel: „Frankfurt 2030“

Themenknoten: Planen und Bauen

Projektziele: Grundzüge der beabsichtigten städtebaulicher Entwicklung klären, Strategien zur funktionalen und räumlichen Weiterentwicklung der Stadt erarbeiten.

Projektbeginn: 2014

Projektende: 2017

Gesamtverantwortung und Projektleitung: Dezernat Planen und Bauen und Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

Beteiligte: ämterübergreifende Projektgruppe Frankfurt 2030

Projektbegleitung: Ernst Basler + Partner AG

Kommunikation und Kontakt: IMORDE Projekt- und Kulturberatung GmbH

Dynamisch wachsend, offen, sozial: Welche städtebauliche Entwicklung soll Frankfurt nehmen, damit die Stadt lebenswert und wirtschaftlich prosperierend bleibt? Mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030 formuliert die Stadt Frankfurt am Main Ziele und Strategien dazu in einem übergreifenden Ansatz, der die Wechselwirkungen der vielfältigen Aspekte von Stadtentwicklung miteinbezieht.

Die Stadtverordnetenversammlung hat den Magistrat am 22. Mai 2014 beauftragt, ein integriertes Stadtentwicklungskonzept für Frankfurt zu erarbeiten. Damit soll in Grundzügen geklärt werden, welche städtebauliche Entwicklung bis zum Jahr 2030 beabsichtigt ist. Eine räumliche Entwicklungsstrategie soll aufzeigen, wie diese Zielvorstellung umgesetzt werden kann.

Der Schwerpunkt des Projekts liegt damit auf der Frage, welche Flächen für welche Nutzungsarten verwendet werden sollen. Dazu gehören neben der Wohnbaulandentwicklung die beabsichtigte Entwicklung von Freiflächen und die Belange von Natur, Landschaft und Umwelt sowie die Weiterentwicklung der sozialen, verkehrlichen und technischen Infrastruktur.

Diese vorherrschend baulich-räumliche und infrastrukturelle Perspektive wird ergänzt durch eine ansatzweise



Reflexion sozialer, ökonomischer und kultureller Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung – ohne jedoch den Anspruch zu erheben, die Komplexität der Stadtgesellschaft und Heterogenität der Lebenslagen in Frankfurt detailliert abbilden zu können.

Als Orientierungshilfe und inhaltliche Vorgabe für das Projekt hat der Magistrat am 2. Oktober 2015 Eckpunkte für die weitere Stadtentwicklung von Frankfurt beschlossen. Darin werden unter den Überschriften „wachsende Stadt, offene und soziale Stadt, lebenswerte Stadt, prosperierende Stadt, ressourceneffiziente Stadt, mobil in der Stadt, lernende Stadt, regionale Stadt“ Grundhaltungen zur Stadtentwicklung formuliert.

Anfang 2015 hat eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe der Stadtverwaltung gemeinsam mit dem beauftragten Pla-



nungsbüro Ernst Basler + Partner AG, Zürich, die Bearbeitung des Projekts aufgenommen. Bis September 2015 wurde eine Bestandsaufnahme erarbeitet in den Themenfeldern

- ! Bevölkerung/Soziales/Integration,
- ! Siedlungsstruktur und -reserven,
- ! Wohnen und Wohnumfeld,
- ! Freizeit und Kultur,
- ! Wirtschaft und Beschäftigung,
- ! Landschaft/Freiraum/Stadtklima,
- ! Umwelt und Gesundheit,
- ! Energie und Umweltschutz,
- ! Bildung,
- ! Mobilität und Verkehr sowie
- ! Region.

Dabei wurden einerseits gegenwärtige Herausforderungen, Trends und Treiber für die Stadtentwicklung in jedem der Themenbereiche untersucht und andererseits Programme und Fachplanungen der Stadt Frankfurt am Main einbezogen, die in diesen Bereichen bereits bestehen oder aktuell erarbeitet werden.

Wachstum, Vielfalt und Vernetzung

Die zentralen Ergebnisse in jedem Themenbereich wurden in Stärken-Schwächen- und Chancen-Risiken-Analysen aufgearbeitet und wo immer möglich raumbezogen dargestellt. Am 28. September 2015 wurden die Erkenntnisse in einer Abendveranstaltung öffentlich vorgestellt. Rund 500 Teilneh-

mer/innen diskutierten an Thementafeln mit städtischen Mitarbeiter/innen über die gegenwärtige Situation und die zukünftigen Herausforderungen für Frankfurt. Der Ergebnisse aus den einzelnen Gruppen wurden dann in einer integrierten Analyse in Beziehung zueinander gesetzt.

Als zentrale Frage stellte sich dabei heraus, welche Herausforderungen sich aus dem dynamischen Stadtwachstum, der wachsenden Vielfalt der Stadtbevölkerung und ihrer Bedürfnisse sowie der fortschreitenden Vernetzung ergeben.

Synergien und Konflikte zwischen Themenfeldern

Die Aufarbeitung der Trends zeigt auch: Stadtentwicklung ist mehr als die Summe der Entwicklungen in den einzelnen Themenfeldern. Denn fast alle Themenfelder stehen in Wechselwirkungen zueinander. Diese führen zu stadträumlichen Konflikten und Synergien, die bereits heute feststellbar oder in absehbar sind.

Wissen und Sichtweisen der Stadtgesellschaft integrieren

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept sieht eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit vor. Bürger/innen, Expert/innen und Interessenvertreter/innen sollen mit ihrem Wissen und ihrer Sichtweise dazu beitragen, ein tragfähiges Konzept zu erstellen. Als Grundlage für den Dialog über die Ausgangssituation und die Herausforderungen der zukünftigen Stadtentwicklung steht unter www.frankfurtdeinestadt.de ein Statusbericht bereit. Dort finden sich auch nähere Informationen zum Projekt und den Beteiligungsmöglichkeiten.

••• Bestandsaufnahme ••• Integrierter Ansatz ••• Beteiligung

Herausforderungen, Trends und Treiber für die Stadtentwicklung in einer Vielzahl von Themenfeldern analysieren; bestehende und aktuell erarbeitete Programme und Fachplanungen einbeziehen.

Ergebnisse der Analyse in den Themenfeldern in Beziehung zueinander setzen; integrierter Ansatz macht Wechselwirkungen deutlich, die zu Konflikten und Synergien führen können.

Bürger/innen, Experten und Interessenvertreter/innen mit ihrem Wissen und ihren Sichtweisen einbeziehen; breites Angebot an Beteiligungsmöglichkeiten.



Standortvorteil Vielfalt

Innenstadtkonzept: Ein lebendiges Zentrum weiterentwickeln

Das Nebeneinander von Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Gastronomie und Kultur: Es ist diese urbane Komplexität, die die besondere Atmosphäre einer Innenstadt ausmacht. Das Frankfurter Innenstadtkonzept formuliert einen Planungsrahmen, der die lebendige Vielfalt der Nutzungen im Stadtkern ausbauen soll.

Das Besondere an der Frankfurter Innenstadt sind ihre Kompaktheit und der Kontrast zwischen moderner Entwicklung und historisch gewachsenen Strukturen. Sie ist eine Stadt mit kurzen Wegen und hoher Erlebnisdichte. Zugleich ist sie noch immer geprägt vom Leitbild einer autogerechten Stadt und von Bereichen, die nur eine Nutzungsart ermöglichen wie etwa Wohnen am Dom, Verwaltung im Fischerfeld oder Büros im Bankenviertel. Hier setzt das Innenstadtkonzept an.

Die Stadt Frankfurt am Main hat 2010 damit begonnen, einen Rahmenplan für die langfristige städtebauliche Entwicklung des Stadtkerns innerhalb der Wallanlagen aufzustellen. Dieses Innenstadtkonzept soll bestehende Planungen zusammenfassen, Handlungsleitlinien entwickeln und Vorschläge für zukünftige Projekte machen. Es soll die Innenstadt in ihrer Stadtgestalt und in der Qualität ihrer öffentlichen Räume aufwerten und Handel, Dienstleistungen, Wohnen, Kultur, Freizeit und Erholung stärken.

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Innenstadtkonzept Frankfurt am Main“

Themenknoten: Planen und Bauen

Projektziele: Aufstellung eines langfristigen städtebaulichen Rahmenplans mit Handlungsleitlinien, der die Weiterentwicklung der Frankfurter Innenstadt als lebendiges Zentrum für Handel, Dienstleistung, Wohnen, Kultur und Freizeit fördert.

Planungsgebiet: die Frankfurter Innenstadt innerhalb der Wallanlagen

Projektbeginn: 2010

Projektende: 2015

Beteiligte: Stadtplanungsamt und weitere Fachämter

Kontakt: Nils Schalk, Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

Breite Beteiligung an einem offenen Planungsprozess

Das Innenstadtkonzept sollte mit möglichst vielen Beteiligten und Interessierten diskutiert und entwickelt werden. Dazu wurde im Jahr 2010 eine groß angelegte Bürgerbeteiligung durchgeführt. Nach Vorarbeiten des Stadtplanungsamts und weiterer Fachämter wurden elf öffentliche Themenwerkstätten veranstaltet, an denen sich etwa 300 Bürger/innen beteiligten. Deren Anregungen und Ideen dienten als Grundlage für den Entwurf des Konzepts, der im August 2010 präsentiert und dann in einem Online-Forum zur Diskussion gestellt wurde.

Die Innenstadt einladend und lebendig gestalten

Die Handlungsleitlinien und Maßnahmen des Konzepts haben zum Ziel, die Nutzungsvielfalt aus Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit, Gastronomie und Kultur zu bewahren und weiterzuentwickeln. Dabei greifen vielfältige Aspekte der Stadtentwicklung ineinander:

Im Stadtbild sollen die für Frankfurt typischen, spannungsreichen Kontraste erhalten werden. Eine maßvolle Nachverdichtung soll die innenstadttypische Blockstruktur stärken. Ein abgestimmtes Netz von Straßen, Plätzen, Gassen und Passagen soll die Attraktivität der Innenstadt steigern und zum Verweilen einladen. Indem dieses Wegenetz attraktive Rundläufe möglich macht, werden auch kleinteiligere Einzelhandelslagen wie die Seitenlagen der Zeil besser angebunden. Standortvorteile gegenüber Einkaufszentren am Stadtrand werden so gesichert.

Um den Arbeitsort Innenstadt attraktiv zu erhalten, soll das Angebot an Büroflächen stabilisiert und eine ausgewogene Mischung mit anderen Nutzungen – z. B. in den Sockelgeschossen – realisiert werden. Damit die Innenstadt auch außerhalb der Geschäftszeiten belebt ist, sollen mehr familien-gerechte Wohnungen geschaffen und das Wohnungsangebot aufgewertet werden. Dazu gehören Verbesserungen des Wohnumfelds, der Nahversorgung und der sozialen Infrastruktur.

Die Eingänge in die Innenstadt sollen einladender gestaltet und die zentralen Bereiche durch Fuß- und Radwegverbindungen stärker mit dem Mainufer und den Wallanlagen vernetzt werden. Durch eine Reduzierung der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr sollen Berliner Straße und Mainkai leichter gequert werden können und die Barrierewirkung aufgehoben werden. Auch für weitere Hauptverkehrsachsen sind bessere Querungsmöglichkeiten vorgesehen bzw. sollen untersucht werden. Ziel ist es, alle wichtigen öffentlichen Plätze sukzessive aufzuwerten und je nach Lage und Funktion im Stadtraum differenziert zu gestalten. Eine stärkere Begrünung der Innenstadt, zum Beispiel durch Alleepflanzungen, kleine Stadtgärten oder in Innenhöfen, soll nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern auch das Stadtklima verbessern.

Eine besondere Qualität der Frankfurter Innenstadt ist die bunte Mischung unterschiedlicher Quartiere. Das Innenstadtkonzept schlägt Leitlinien zu ihrer Stärkung vor. Die Eigeninitiative von Anwohnern, Händlern und Eigentümern in den Quartieren soll gefördert werden.

Der Entwurf des Innenstadtkonzepts wurde vom Magistrat am 12. September 2014 und von der Stadtverordnetenversammlung am 16. Juli 2015 beschlossen.



Planungsbeispiel Fahrgasse: Einzelhandelsflächen in den Sockelgeschossen sorgen für eine Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe. Sie macht das Quartier lebendiger und attraktiver.

**Nutzungsverteilung Wohnen:
Bestand und Entwicklungsziel**



••••• **Lebendige City**

Spannungsreiche Kontraste, Nutzungsvielfalt aus Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit, Gastronomie und Kultur sowie Qualität der öffentlichen Räume steigern Attraktivität der Innenstadt.

••••• **Standortvorteile**

Ein Netz von Straßen, Plätzen, Gassen und Passagen lädt zum Verweilen ein; attraktive Rundläufe binden kleinteiligere Einzelhandelslagen besser an; Standortvorteil gegenüber Stadtrand.

••••• **Verkehrswege**

Einladender gestaltete Eingänge in die Innenstadt, bessere Fuß- und Radwegverbindungen, Reduzierung der Fahrspuren für Autos, Aufhebung der Barrierewirkung der Hauptverkehrsachsen, Aufwertung von Plätzen.



Leben, wo früher Züge ratterten

Europaviertel: Durch Umnutzung ehemaliger Bahnflächen entsteht ein neues Stadtviertel

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Europaviertel“

Themenknoten: Planen und Bauen

Projektziele: Umnutzung der brachgefallenen Flächen des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes und seines Rangierfeldes zu einem attraktiven, gemischt genutzten Stadtquartier, Erweiterung des Frankfurter Messegeländes, Planung großzügiger Grünflächen und stadträumliche Vernetzung der angrenzenden Stadtteile

Planungsgebiet: westlich der Frankfurter Innenstadt, zwischen den Stadtteilen Bockenheim und Gallus.

Projektbeginn: 1998

Projektende: 2021/22

Beteiligte: Stadtplanungsamt und weitere Fachämter

Kontakt: Ulrich Kriwall, Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

Das Europaviertel wächst seit über 15 Jahren auf dem Gelände des ehemaligen Frankfurter Hauptgüterbahnhofs. Es ist eines der größten innerstädtischen Konversionsprojekte in Deutschland. Durch die Umnutzung nicht mehr genutzter Bahnflächen entsteht ein attraktives, gemischt genutztes Stadtquartier mit Gewerbeflächen, einem Park und Wohnungen für etwa 15.000 Menschen.

Mit der Stilllegung des Hauptgüterbahnhofs und seines Rangierfeldes bot sich für Frankfurt die große Chance, etwa 100 ha innerstädtischer Bahnflächen umzunutzen und ein neues Stadtquartier entstehen zu lassen. Die trennende Wirkung der Gleisanlagen konnte aufgehoben und die umliegenden Stadtteile besser miteinander verknüpft werden. Für die in unmittelbarer Nachbarschaft liegende Frankfurter Messe bot sich die einmalige Möglichkeit, den innerstädtischen Standort zu erweitern. Das Gebiet liegt westlich der Frankfurter Innenstadt zwischen Messe, Gallusviertel und Rebstock.

Die planerischen Voraussetzungen schaffen

Der Betrieb auf dem Hauptgüterbahnhof wurde im Jahr 1998 eingestellt. Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung

beschloss im Jahr 2000 einen Rahmenplan, der für die ehemaligen Bahnflächen eine Nutzung zu je einem Viertel für Wohngebiete, Grünflächen, Messeerweiterung und Mischgebiete vorsah. Er bildete die Grundlage für die weiterführenden Planungen wie etwa Bebauungs- und Erschließungspläne und wurde in den folgenden Jahren kontinuierlich fortgeschrieben.

Die Flächen des Hauptgüterbahnhofs (östlich der Emser Brücke) konnten zügig entwidmet werden, und bereits im Mai 2001 wurde der Bebauungsplan für den östlichen Teil des Europaviertels rechtsverbindlich. Die neue Messehalle 3 und das Mövenpickhotel waren hier die ersten Hochbauten. Mittlerweile sind große Teile des Gebiets bebaut.

Das Rangierfeld (westlich der Emser Brücke) blieb auch noch nach der Aufgabe des Güterbahnhofs in Betrieb und

wurde bis Mitte 2005 für Durchfahrten genutzt. Dies machte eine gestaffelte Entwicklung des westlichen Europaviertels erforderlich. Die entsprechenden Bebauungspläne traten Anfang 2008 und Mitte 2010 in Kraft.

Ein abwechslungsreiches Stadtquartier bauen

Rückgrat der Planung ist die 60 Meter breite, begrünte Europaallee, die vom Güterplatz im Europaviertel Ost kommend auch das westliche Planungsgebiet strukturiert. Die boulevardartige Straße wird von einer siebengeschossigen, geschlossenen Blockrandbebauung gefasst. Die nördliche Bebauung übernimmt auch die Aufgabe, die Erweiterungsflächen der Messe mit ihren großen Messehallen in den Stadtraum einzubinden.

Im nordwestlichen Teil des Gebiets entstehen zwei aufgelockerte reine Wohnquartiere, wovon eines, die „Helenenhöfe“, zu einem Großteil dem geförderten Wohnungsbau angehört. Insgesamt ist im Europaviertel ein Anteil von 30 Prozent an geförderten Wohnungen angestrebt. In der mittleren Lage entstehen gemischt genutzte Quartiere mit Büros, Wohnungen, Gastronomie und sozialen Einrichtungen.

Gegenüber der ursprünglichen Planung wuchs die Zahl der Wohnungen von 3.500 auf etwa 6.000, auch weil auf einigen Grundstücken wie etwa am Güterplatz Wohnungen statt Büros entstehen. Das dort geplante Wohnhochhaus „Grand Tower“ wird 160 Meter hoch und damit Deutschlands höchster Wohnturm sein. In den 47 Stockwerken sind 401 Eigentumswohnungen geplant. Auch am Boulevard West und an der Emser Brücke werden Gebäude dieses Typs gebaut, wenn auch in geringerer Höhe. Eine neue Grundschule und Kindertagesstätten an fünf Standorten sind für das neue Stadtquartier vorgesehen. Supermärkte, Geschäfte, Gastronomie und Arztpraxen werden die Nahversorgung sicherstellen.

Neue grüne Verbindungen entstehen

In der Mitte des westlichen Gebiets wird die Europaallee auf einer Strecke von 400 Metern in einen Tunnel abtauchen. Oberhalb des Tunnels wird bis 2017 der ca. 6 ha große Europapark angelegt. Als „Stadtgarten der Zukunft“ soll er ein Ort der Begegnung und Kommunikation und ein Anziehungspunkt für das Europaviertel und die angrenzenden Stadtteile sein. Im Frühjahr 2013 entstand mit dem kleinen Gleisfeldpark und dem dreieckigen Zeppelinpark eine durchgehende Grün-



verbindung zum Rebstockpark und zum Naherholungsraum der Nidda. Der Lotte-Specht-Park stellt seit 2014 nach Süden eine grüne Verbindung zum Gallusviertel her.

Vielfältige Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr

Mehrere Buslinien und die S-Bahn-Linien S3 bis S6 mit den Haltestellen Galluswarte und Messe binden das Europaviertel an den Öffentlichen Nahverkehr an. Künftig wird das Viertel auch durch die U-Bahn-Linie 5 erschlossen. Sie soll über den Hauptbahnhof hinaus verlängert werden und parallel zur Europaallee verlaufen. Nach dem das Land Hessen und der Bund eine Beteiligung an den hohen Kosten für eine unterirdische Stadtbahn verweigerten, wird die Bahn nun etwa zur Hälfte oberirdisch geführt. Bis 2021/22 werden 2,7 Kilometer Strecke neu gebaut. Zwischen Güterplatz und dem westlichen Europaviertel entstehen in dichter Folge vier neue Stationen. Die Gesamtkosten betragen etwa 281 Millionen Euro.

Ein Biotop zieht um

Im Schotterbett der Gleisfelder fand sich eine große Artenvielfalt. Für die Mauereidechse, das seltene Silbergras, die blauflügelige Ödlandschrecke und andere Arten, die unter Schutz stehen und in Hessen stark gefährdet sind, wurde im Westen des Quartiers auf den früheren Zufahrten zum Güterbahnhof ein rund 7,4 ha neuer Lebensraum geschaffen.

Für Nachhaltigkeit ausgezeichnet

2012 wurde das Europaviertel als eines der ersten fünf Stadtquartiere in Europa mit dem Nachhaltigkeitszertifikat in Platin ausgezeichnet. Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) würdigt damit die ökologische, ökonomische, soziokulturelle sowie funktionale und technische Qualität des Stadtquartiers.

Umnutzung

Umnutzung des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs und seines Rangierfelds für Gewerbeflächen, Parks und ca. 6.000 Wohnungen nahe der Innenstadt; Erweiterung der Messe Frankfurt am innerstädtischen Standort.

Stadtquartier

Wohn- und gemischte Quartiere entlang des großzügigen Boulevards; 30 Prozent geförderte Wohnungen; Nahversorgung mit Supermärkten, Geschäften, Gastronomie und Arztpraxen, Grundschule und Kitas.

Verbindungen

Trennende Wirkung der Gleisanlagen aufheben und Stadtteile wieder verbinden; Erschließung durch öffentlichen Nahverkehr mit neuer U-Bahn-Linie; Grünverbindung zur Nidda durch Europapark und weitere neue Parks.



Leerstand nutzen, Wohnraum schaffen

Lyoner Viertel: Die Bürostadt Niederrad wird zum lebendigen Stadtquartier

Wohnungen für die wachsende Frankfurter Bevölkerung schaffen ohne Zersiedlung von Freiflächen: In der Bürostadt Niederrad entsteht durch Umnutzung von Büroflächen und durch Nachverdichtung Raum für neue Wohnungen. Zugleich wird der Leerstand von Bürogebäuden verringert, und ein lebendigeres Stadtviertel entsteht.

Die Bürostadt Niederrad im Südwesten Frankfurts wurde in den 1960er Jahre als reine „Bürostadt im Grünen“ geplant. Die heutige Bebauung besteht aus Bürogebäuden der letzten fünf Jahrzehnte, die auf weitläufigen Freiflächen stehen. Das Gebiet liegt zwischen Innenstadt und Flughafen und verfügt mit einer S-Bahnstation, einer Straßenbahnlinie und der Autobahn A5 über eine sehr gute Verkehrsanbindung.

Die teilweise unzureichende bauliche und technische Ausstattung älterer Büroimmobilien, fehlende Infrastruktur wie Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie oder auch Kitas und

nicht zuletzt die Konkurrenz neuer Standorte wie etwa Gateway Gardens oder Europaviertel führten mit der Zeit zu einer überdurchschnittlichen Leerstandsquote von 30 Prozent im Jahr 2007.

Gleichzeitig verzeichnet Frankfurt einen starken Bevölkerungszuwachs und die Zahl der wohnungssuchenden Haushalte steigt. Dem Leerstand bei Büroimmobilien steht daher eine wachsende Wohnungsnachfrage gegenüber.

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Lyoner Viertel – Transformation eines monofunktionalen Bürogebiets“

Themenknoten: Planen und Bauen

Projektziele: Die monostrukturelle Bürostadt Niederrad soll in ein gemischt genutztes Stadtquartier („Lyoner Viertel“) umstrukturiert werden. Verringerung des Büroflächenleerstands, Schaffung von neuem Wohnraum.

Planungsgebiet: südlich des Mains, zwischen den Stadtteilen Niederrad und Schwanheim, GPS-Koordinaten 50.080663, 8.628457

Planungsbeginn: 2007

Projektleitung: Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

Kontakt: Timo Brühmann, Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

Gemischte Nutzung und gute Infrastruktur schaffen

Im 2007 gestarteten Modellvorhaben „Lyoner Viertel“ sollen in der Bürostadt Niederrad rd. 3.000 Wohnungen für 6.000 Bewohner entstehen. Das reine Büroviertel soll in ein gemischt genutztes und lebendiges Quartier transformiert werden.

Dies soll durch Umnutzung leerstehender Bürogebäude, den Abriss und Neubau bei ungeeigneten Gebäuden sowie durch Nachverdichtung auf den großzügigen Zwischenflächen geschehen.

Neue Läden sollen die Versorgung verbessern und eine soziale Infrastruktur etwa mit Kitas entstehen. Neue Wege sollen die innere Erschließung des Quartiers und die Anbindung an Nachbarstadtteile verbessern. Der öffentliche Raum soll mit Spielplätzen, kleinen Parks, Grünstreifen und Radwegen aufgewertet werden und ein neuer Grünzug Mainufer und Stadtwald verbinden. Die Attraktivität des Stadtteils soll helfen, die verbleibenden Büroflächen besser zu vermarkten und den Leerstand zu verringern.

Planungsvoraussetzungen schaffen und Beratung anbieten

Die Stadt Frankfurt am Main hat seit 2006 eine Reihe von Machbarkeits- und Fallstudien in Auftrag gegeben. Das Projekt ist Modellvorhaben im Forschungsprogramm des Bundes „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)“. 2010 wurde damit begonnen, die Planungsvoraussetzungen für die Umgestaltung zu schaffen. Der Bebauungsplan für den östlichen Teilbereich ist inzwischen in Kraft getreten, die Rechtskraft des Bebauungsplans für den westlichen Teil ist in greifbare Nähe gerückt. Das Planungsamt bietet Eigentümern und Investoren eine aktive Beratung bei der Umsetzung an. Öffentlichkeit und Eigentümer wurden in Informationsveranstaltungen und mit einem Fragebogen frühzeitig in die Planungen miteinbezogen.

Das Projekt gewinnt an Dynamik

Der Umwandlungsprozess hat inzwischen eine starke Eigendynamik gewonnen. Als erstes Projekt wurde 2010 das Bürogebäude in der Lyoner Straße 19 in 98 Wohnungen umgewandelt. Auch das Projekt „Green Six“ in der Hahnstraße 72 mit 196 Wohnungen ist fertiggestellt. Die städtische Wohnungsbau-gesellschaft ABG FRANKFURT HOLDING baut bis 2016 an der Lyoner Straße 134 Mietwohnungen und in der Hahnstraße nach dem Abriss von zwei Bürogebäuden 102 Miet- und 63 Eigentumswohnungen sowie Nahversorgungseinrichtungen.

Bis zum Sommer 2015 waren deutlich über 3.000 Wohnungen realisiert, im Bau oder in der Planung. Die ursprünglich prognostizierten Zahlen wurden damit bereits erreicht. Sie könnten übertroffen werden, da es noch Flächenpotenziale gibt und weiter Nachfrage besteht. Neben Wohnungen sind auch Büroprojekte in der Planung oder im Bau. Die angestrebte Entwicklung hin zu einem Mischgebiet ist also auf Erfolgskurs.

Über **3.000** Wohnungen waren bis zum Sommer 2015 realisiert, im Bau oder in der Planung.



Pionier: Als erstes Gebäude wurde das Hochhaus an der Lyoner Straße 19 in ein Wohnhaus umgebaut. 98 Wohnungen sind entstanden.



Lyoner Straße 30: In dem ehemaligen Bürogebäude entstanden 182 Apartments, die zum größten Teil vollmöbliert vermietet werden.



Im neu gebauten „Lyoner Carré“ der ABG FRANKFURT HOLDING entstehen 134 Mietwohnungen nach Passivhaus-Standard und eine Kita.

Wohnraum

Zusätzlichen Wohnraum schaffen durch Umnutzung oder Abriss von Bürogebäuden und Neubau; Nachverdichtung auf Zwischenflächen; Zersiedlung von Freiflächen im Außenbereich der Stadt vermeiden.

Aufwertung

Schaffung eines lebendigeren Stadtviertels mit attraktiver Infrastruktur (Läden, Gastronomie, Kitas); Außenbereiche gestalten; Erschließung verbessern; den Standort attraktiver machen auch für Büros; Leerstandsquote senken.

Planung

Planungsvoraussetzungen schaffen; Machbarkeits- und Fallstudien sowie wissenschaftl. Begleitforschung; Eigentümer und Öffentlichkeit einbinden; Bebauungspläne ändern; Beratungsangebote für Bauherren.



Die neue grüne Mitte

Ernst-May-Viertel: Durch Einhausung zu einer grünen Verbindung zwischen Stadtvierteln

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Stadträumliche Verflechtung Bornheim – Seckbach“

Themenknoten: Planen und Bauen

Projektziele: Entwicklung des Gebiets „Ernst-May-Viertel“ beiderseits der Bundesautobahn A 661, Reduzierung des Verkehrslärms durch eine Einhausung der A 661, Entwicklung von neuen innenstadtnahen Wohngebieten, qualitative Weiterentwicklung der Freiraumstruktur, Verbesserung der klimatischen Bedingungen.

Planungsgebiet: nordöstlich der Frankfurter Innenstadt, zwischen den Stadtteilen Nordend, Bornheim und Seckbach; GPS-Koordinaten 50.137388, 8.717228

Planungsbeginn: Ende 2011

Beteiligte: ämter- und fachübergreifend, Federführung Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

Kontakt: Peter Habermann, Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

Die geplante Einhausung der Autobahn A 661 ist der Kern einer städtebaulichen Konzeption, die durch einen verbindenden Grünraum neue Perspektiven für die angrenzenden Stadtquartiere schaffen soll und dringend erforderliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellt – ein Beispiel für städtisches Wachstum „nach Innen“.

Im Nordosten Frankfurts bildet die Autobahn A 661 eine Zäsur und trennt die Stadtteile Nordend, Bornheim und Seckbach voneinander. Sie zerschneidet das Gebiet zwischen Huthpark im Norden, dem Wasserpark, der Seckbacher Landstraße und dem Günthersburgpark im Südwesten.

Um die städtebauliche und landschaftsplanerische Situation in dem etwa 121 ha großen Gebiet zu verbessern, führt die Stadt Frankfurt am Main seit Februar 2011 für den „Ernst-May-Viertel“ genannten Bereich zwischen Nordend, Bornheim und Seckbach vorbereitende Untersuchungen für eine mögliche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durch.

An drei maßgeblichen Planungsintentionen ist die strategische Ausrichtung des Vorhabens abzulesen: Der Verkehrslärm soll durch die geplante Einhausung der A 661 reduziert

werden, eine durchgängige Grünverbindung soll zwischen dem Huthpark, dem Bornheimer Friedhof und dem Günthersburgpark geschaffen werden und es sollen Flächen für den dringend benötigten Wohnungsbau generiert werden.

Ein verbindender Grünraum schafft Entwicklungsperspektiven

Eine erste Studie zur Stadtentwicklung hat bestätigt, dass die Einhausung der A 661 zu einer erheblichen Verbesserung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Situation führen kann. Der Magistrat veranlasste daraufhin eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für eine Einhausung der A 661 im Bereich zwischen der Friedberger Landstraße und der Seckbacher Landstraße.

In einem kooperativen Verfahren wurde eine städtebauliche und freiflächenplanerische Konzeption für das Gebiet erarbeitet. Ein Beirat aus Vertreter/innen der betroffenen Ortsbeiräte und der Stadtverordnetenversammlung sowie Mitgliedern von Bürgerinitiativen und Persönlichkeiten der Fachöffentlichkeit hat die Arbeit der drei mit den Entwürfen beauftragten Büros begleitet.

Der nach der Präsentation der Entwürfe im Herbst 2012 vom Beirat favorisierte Entwurf sieht vor, durch einen verbindenden Grünraum neue räumliche Entwicklungsperspektiven für die angrenzenden Stadtquartiere zu schaffen. Durch eine Arrondierung der bestehenden Viertel werden neue innerstädtische Wohngebiete möglich, die einen direkten Bezug zum Freiraum haben sollen.

Raum für neue Wohnquartiere schaffen

Das städtebauliche und planerische Grundkonzept eröffnet Potenziale für insgesamt acht Quartiere mit zusammen rund 3.800 Wohnungen. In einer ersten Stufe wurden die Gebiete „Atterberry-Ost“, „Gärtnerei Friedrich“ und das „Innovationsquartier“ weiter ausgearbeitet (siehe Luftbild). Für die übrigen Teilräume liegen generalisierte Planungen vor.

Neues stadtnahes Wohnen

Mit dem „Innovationsquartier“ soll ein Stadtquartier für rund 1.500 Wohneinheiten geschaffen werden, das die gründerzeitlichen Raumstrukturen des angrenzenden Nordends aufgreift. Dabei sollen neue Wege, u. a. bezüglich stadtgerechter Mobilität und der (Aufenthalts-)Qualitäten im öffentlichen Raum sowie bei energetischen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen eingeschlagen werden.

Die Vielfalt der Freiräume erhalten

Durch die Vernetzung der Grünräume und durch die Schaffung einer neuen grünen Mitte auf dem „Deckel“ des Einhausungsbauwerkes soll die Aufenthaltsqualität im Grünen für die Anwohner und die Stadtbevölkerung insgesamt deutlich verbessert werden. Es ist geplant, die Vielfalt der Freiräume und der Vegetation zu erhalten. Große extensive Wiesenflächen bilden nutzungs offene Räume und Treffpunkte für Freizeitaktivitäten. Neben öffentlichen Grünflächen wird es ein umfangreiches

Angebot an Klein- und Freizeitgärten sowie offenen Gemeinschaftsgärten für Urban Gardening-Projekte geben.

Städtisches Wachstum „nach Innen“ planen

Mit dem „Ernst-May-Viertel“ soll ein Vorhaben umgesetzt werden, das sowohl der Bereitstellung von dringend erforderlichen Wohnbauflächen als auch der Freiraum- und Grünordnung dient und dabei das anhaltende städtische Wachstum „nach Innen“ planerisch strukturiert und umsetzt. Der damit verbundene Umgang mit der Ressource Boden entspricht nicht zuletzt einem zentralen Leitmotiv der nachhaltigen Stadtentwicklung, schließlich wird mit der innerstädtischen Flächenentwicklung die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich der Stadt („grüne Wiese“) vermieden.

Es handelt sich dabei um ein Projekt mittel- und längerfristiger Stadtentwicklung. Dabei sind sehr komplexe planerische Rahmenbedingungen und der aufwändige Bau der Einhausung der A 661 zu bewältigen. Ein besonderes Augenmerk wird in den weiteren Arbeitsschritten auf der Vertiefung der Freiraumgestaltung liegen.



••• Zäsur aufheben

Die Zerschneidung des Gebiets aufheben durch die Einhausung der Autobahn A 661; Verkehrslärm reduzieren; eine neue Mitte und Verbindungen zwischen den Stadtteilen schaffen.

••• Wohnungsbau

Flächen für neue innerstädtische Wohngebiete durch Arrondierung der bestehenden Stadtviertel schaffen; Potenziale für acht Quartiere; Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich der Stadt vermeiden.

••• Grünräume

Bestehende Grünräume vernetzen; neue grüne Mitte auf der Einhausung schaffen; Vielfalt der Freiräume erhalten; nutzungs offene Räume und Treffpunkte; Flächen für Klein-, Freizeit- und Gemeinschaftsgärten schaffen.



Das Haus wird zum Kraftwerk

Aktiv-Stadthaus der ABG FRANKFURT HOLDING: Vom Passivhaus zum Energie-Plus-Haus

Projektsteckbrief

Projekttitel: „Aktiv-Stadthaus Speicherstraße“

Themenknoten: Planen und Bauen

Projektziele: EnergiePlus-Haus mit 74 Wohneinheiten, Energiegewinn (aus PV, Abwasser) deckt über das Jahr bilanziert den Bedarf für Haushaltsstrom, Heizung, Warmwasser und Allgemeinstrom. Über ein Mieterstrom-Modell der Mainova AG werden die Mieter mit Öko-Strom versorgt.

Ort: GPS-Koordinaten 50.101190, 8.661429

Eröffnung: 8. Juli 2015

Bauherr: ABG FRANKFURT HOLDING, Frankfurt am Main

Architekten: HHS Planer + Architekten, Kassel

Begleitforschung: Technische Universität Darmstadt, Fachgebiet Entwerfen und Energieeffizientes Bauen, Steinbeis Transferzentrum, Stuttgart

Technische Gebäudeausstattung: EGS-Plan GmbH, Stuttgart

Tragwerksplanung: B+G Ingenieure Bollinger und Grohmann GmbH, Frankfurt am Main

Forschungsförderung: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), Forschungsinitiative »ZukunftBAU«

Weitere Förderung: GRÜNER STROM-Projekt gefördert durch Kunden von Mainova-Grünstrom

40 Prozent der Energieverbräuche sind in Deutschland dem Bereich Wohnen zuzuordnen. Besondere Bedeutung für den Klimaschutz haben energieeffiziente Gebäude oder solche, die umweltfreundliche Energie für ihre Bewohner sogar selbst erzeugen – für Heizung, Dusche, Haushalt, Aufzug und für Autofahrten.

Hocheffiziente Photovoltaikmodule auf dem Dach und an der Fassade: An der Speicherstraße unweit des Frankfurter Westhafens ist ein Wohngebäude entstanden, das mehr umweltfreundliche Energie erzeugt als die Mieter über das Jahr hinweg verbrauchen. Mit dem Aktiv-Stadthaus entwickelt sich das energieeffiziente Bauen über den Passivhaus-Standard hinaus weiter, bei dem Frankfurt ohnehin ein Spitzenstellung einnimmt.

Die städtische Wohnbaugesellschaft ABG FRANKFURT HOLDING, die schon mehr als 2.500 Wohneinheiten in Passivbauweise errichtet hat, hat hier ein sogenanntes EnergiePlus-Haus entwickelt, das in diesem Maßstab ein Novum ist. Das

Mehrfamilienhaus bietet auf 6.500 m² Platz für 74 Wohnungen. Und es deckt – über das Jahr hin bilanziert – den Bedarf der Mieter an Strom, Heizung und Warmwasser.

An der Fassade Strom erzeugen

Zu einer sehr guten Wärmedämmung und einer kontrollierten Lüftung, die auch von Passiv-Häusern bekannt sind, kommt hier eine stromerzeugende Gebäudehülle. Auf dem Dach kommen etwa 1.000 Hocheffizienzmodule zum Einsatz und an der Fassade 330 Module.

Raumwärme und Warmwasser werden durch eine Wärmepumpe erzeugt, die Wärme aus dem ständig fließenden

Abwasser im Kanal gewinnt. Die Pumpe wird mit Strom aus den hauseigenen Solarzellen betrieben. Eine Batterie steht als Speicher zur Verfügung, damit der tagsüber erzeugte Strom auch nachts genutzt werden kann. Falls die Anlage zu wenig Strom produziert, beziehen die Mieter Ökostrom aus dem öffentlichen Netz. Ist der Verbrauch gering, speisen die Anlagen Strom ins Netz ein.

Das Aktiv-Stadthaus stellt auch aus architektonischer Sicht eine besondere Lösung dar. Im Sinne einer Nachverdichtung entstand es auf einem 150 Meter langen und nur neun Meter breiten Grundstück, das als Parkplatz genutzt wurde und als fast unbebaubar galt. Die Fassade ist sanft gefaltet, was sie nicht nur optisch gliedert sondern auch die verfügbare Fläche für Solarmodule vergrößert. Auch das Pultdach ist in Größe und Neigung auf maximalen Solarertrag ausgerichtet.

Den Mietern helfen, den Verbrauch an die Erzeugung anzupassen

Alle Wohnungen verfügen über eine Einbauküche mit Energiespargeräten sowie sparsame Waschmaschinen und Wäschetrockner. Besonders ist ein Touchpanel, auf dem die Mieter den aktuellen Stromertrag der Solaranlagen und ihren eigenen Energieverbrauch ablesen können. Die Mieter können so ihr Verbrauchsverhalten an die Stromerzeugung anpassen und z. B. Geräte zu Zeiten einschalten, in denen viel Strom erzeugt wird. Das Display hilft den Mietern auch, in ihrem Strombudget zu bleiben. Wärme und je nach Wohnungsgröße zwischen 1.800 und 2.500 kWh Strom pro Jahr sind bereits in

der Miete enthalten. Darüber hinausgehender Bedarf wird nach dem Mieterstrom-Tarif des städtischen Versorgers Mainova AG abgerechnet. Der ist günstiger als der billigste Ökostrom-Tarif, weil der im öffentlichen Netz nötige Leitungsaufwand entfällt, wenn der Strom vor Ort erzeugt wird.

Wohnen und Mobilität verknüpfen

Das stromerzeugende Gebäude bietet eine neuartige Möglichkeit, Wohnen und Mobilität zu verknüpfen. Im Erdgeschoss befinden sich Stellplätze und Ladestationen für Elektro-Autos und Pedelecs. Sie werden überwiegend aus der Batterie des Hauses geladen. Über den Carsharing-Anbieter book-n-drive, an dem die ABG und die Mainova beteiligt sind, können die Mieter die Elektromobile buchen. Für längere Fahrten stehen konventionelle Fahrzeuge zur Verfügung.

Energie speichern und Stromnetze entlasten

Mit dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ hat sich Frankfurt zum Ziel gesetzt, seinen Energiebedarf bis 2050 vollständig aus erneuerbaren Energien zu decken. Eine Herausforderung dabei ist der Abgleich der schwankenden Stromerzeugung von Wind- und Solaranlagen mit dem Bedarf der Verbraucher. Dies kann innerhalb einer Stadt oder Region geschehen oder auf Bundes- bzw. EU-Ebene. Im Aktiv-Stadthaus sorgt der hauseigene Batteriespeicher schon vor Ort für den Abgleich. Außerdem entlasten dezentrale Erzeugung und Eigenverbrauch im Haus das Stromnetz. Der Investitionsbedarf für Stromleitungen sinkt, und so werden die Kosten für die Energiewende verringert.

330

Photovoltaik-Module in der Fassade erzeugen zusammen mit 1.000 Hocheffizienzmodulen auf dem Dach genug Strom, um über das Jahr hin bilanziert den Bedarf der Hausbewohner zu decken.



••••• Klimaschutz

Energieeffizientes Gebäude mit sehr guter Wärmedämmung, kontrollierter Lüftung und stromerzeugender Gebäudehülle; erzeugt mehr umweltfreundliche Energie als die Mieter über das Jahr hinweg verbrauchen.

••••• Mieterstrom

Strombudget ist bereits in der Miete enthalten; darüber hinausgehender Bedarf wird nach Mieterstrom-Tarif abgerechnet; Touchpanel hilft, das eigene Verbrauchsverhalten an den aktuellen Stromertrag anzupassen.

••••• Energiewende

Hauseigener Batteriespeicher gleicht vor Ort die schwankende Stromerzeugung mit dem Verbrauch der Bewohner ab; dezentrale Erzeugung und Eigenverbrauch im Haus entlasten das Stromnetz und senken so Kosten.

Statements aus dem Nachhaltigkeitsforum



»» Frankfurt ist eine wachsende Stadt, gekennzeichnet durch eine prosperierende Wirtschaft. Viel Grün in der Stadt, ein guter öffentlicher Nahverkehr, ein breites Bildungsangebot, aber auch eine breite Kulturlandschaft – die Menschen schätzen hier das Angebot an Arbeitsplätzen wie auch die vorhandene Lebensqualität. Eine integrierte Stadtentwicklungsstrategie sollte versuchen, alle Bedürfnisse in Einklang zu bringen und das Wachstum qualitativ zu steuern. ««

Bürgermeister Olaf Cunitz, Dezernent für Planen und Bauen



»» In der (inter)nationalen Konkurrenz spielen weiche Standortfaktoren eine wichtige Rolle. Ein offensives Kommunikationsmanagement sollte diese „informellen“ Qualitäten, die

nur bedingt in Zahlen und Fakten zum Ausdruck kommen, herausstellen. Möglichst plakative, klar strukturierte Informationen können außerdem zur Wahrnehmbarkeit der Stadt und ihrer Ressourcen beitragen. ««

Dr. Michael Denkel, AS&P – Albert Speer & Partner



»» Nachhaltige Entwicklung ist eine gesellschaftliche Herausforderung und ein Nachhaltigkeitsbericht fordert uns immer wieder auf,

die Konsequenzen unseres Handelns in ökologischer, sozialer und finanzieller Hinsicht mitzudenken. Eine nachhaltige Entwicklung ist ohne Transparenz nicht möglich. Die Nachhaltigkeitsberichterstattung ist dafür ein dauerhaftes Instrument, das nicht mit der Veröffentlichung des Berichts endet. ««

Christoph Mäckler, Architekt



»» In die Zusammenarbeit im Nachhaltigkeitsforum sind bereits die politischen Leitungen von mehreren Dezernaten eingebunden. Für eine wirkungsvolle Nachhaltigkeitsberichterstattung sollte jedoch das Zusammenspiel von öffentlichen Aufgabenträgern, der Privatwirtschaft und der Zivilgesellschaft weiter entwickelt werden. Eine ressortübergreifende Perspektive sollte außerdem noch stärker in den Verwaltungsalltag Einzug halten. ««

Prof. Julian Wékel, Technische Universität Darmstadt, Fachbereich Architektur



» Für eine nachhaltige und soziale Entwicklung der Stadt ist für mich eine inklusive, chancengerechte und hochwertige Bildung der Schlüssel. «

Stadträtin Sarah Sorge, Dezernentin für Bildung und Frauen



» Generationengerechtigkeit – Lebensqualität – sozialer Zusammenhalt: Die zukünftige Nachhaltigkeitsberichterstattung der Stadt Frankfurt am Main sollte diese zentralen Themen in

ihren Mittelpunkt stellen und dafür Ziele, Indikatoren sowie Maßnahmen zur Zielerreichung benennen. «

Rolf Mayer, Verein Arbeits- und Erziehungshilfe e.V.



» Ich schlage vor, die Controlling-Funktion der Berichterstattung zunächst einmal begrifflich „abzurüsten“. Es ist verständlicher und damit auch

zielführender, von einer Bewertung oder Evaluation der Projekte und Maßnahmen zu sprechen. «

Prof. Dr. Bernd Trocholepczy, Goethe-Universität Frankfurt



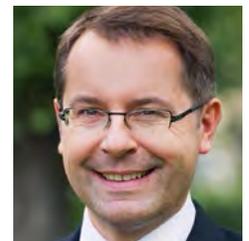
» Haben die gewählten Instrumente und Maßnahmen dazu beigetragen, die Ziele zu erreichen? Die Green-City-Berichterstattung soll Transparenz herstellen und Orientierung für die gewünschte Richtung

geben. Sie soll außerdem für Zusammenhänge, Wechselwirkungen und mögliche Konflikte zwischen einzelnen Zielen und Maßnahmen sensibilisieren. «

Dr. Immanuel Stieß,
ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung

» 'If you can't measure it, you can't manage it': Will man in wichtigen Handlungsfeldern Fortschritte machen, dann müssen – sei es in Unternehmen, Behörden oder in der Politik – die angestrebten Ziele messbar sein. Nur so lassen sich die tatsächlichen Fortschritte auch überprüfen. Dies gilt auch für die Nachhaltigkeitsberichterstattung der Stadt Frankfurt. «

Prof. Dr. Hannes Utikal, Provadis School of International Management and Technology AG



Bildung





Um eine nachhaltige Entwicklung in der Stadt zu gestalten, braucht es Wissen, Können und Wollen. Wissen, um die Herausforderungen wie Globalisierung und Klimawandel zu verstehen. Können, um mit technischen Möglichkeiten, sozialen oder wirtschaftlichen Innovationen umgehen zu können. Und schließlich den Willen, gemeinsam neue Wege hin zu einer nachhaltigen, gerechten und lebenswerten Stadt zu gehen.

Um Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen nachhaltiges Handeln nahezubringen und die Prinzipien nachhaltiger Entwicklung in der Frankfurter Bildungslandschaft zu verankern, haben die Stadtverordneten bereits 2008 die Beteiligung der Stadt an der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ (BNE) beschlossen. Das Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“ wurde gegründet und zahlreiche Projekte und Programme wurden ins Leben gerufen. Für diese innovative Arbeit wurde Frankfurt schon drei Mal als Stadt der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ ausgezeichnet.

Im Rahmen des Green-City-Prozesses entfalten die Bildungsprogramme zu den Bereichen Klima, Energie, Recycling, Ernährung, Mobilität und nachhaltigem Konsum eine wichtige Wirkung. Schüler/innen erwerben lebens- und berufsrelevante Schlüsselkompetenzen. Gleichzeitig unterstützen sie den Green-City-Prozess durch ihre konkreten Projekte und wirken über die Familien als Multiplikatoren in der Stadt.

Bildung ist dabei mehr als Informationsvermittlung und die Aneignung von Wissen: Sie ist mehrdimensional und richtet sich gezielt auch auf Aspekte jenseits kognitiver Prozesse. Bildung für nachhaltige Entwicklung regt zu vernetztem Denken und zum Perspektivwechsel an.

Bildung wird so zum Innovationsmotor und zum unverzichtbaren Baustein für das Gelingen des Green-City-Prozesses. Hierzu ist die Entwicklung einer Bildungs- und Lernlandschaft in der Stadt erforderlich, in der die materiellen, sozialen und personalen Bedingungen für nachhaltiges Lernen und Handeln berücksichtigt und gefördert werden. Politische Entscheidungen, baulich-technische Maßnahmen und Bildungsangebote müssen dabei ineinandergreifen.



Gestalten und handeln lernen

Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“: Eine Bildungslandschaft für nachhaltige Entwicklung entsteht

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Netzwerk ‚Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt‘“
Themenknoten: Bildung
Projektbeginn: 2008
Projektziele: Plattform für „Bildung für Nachhaltige Entwicklung“ in der Frankfurter Bildungslandschaft, Vernetzung von kommunalen, staatlichen und nicht-staatlichen

Akteuren, Bündelung ihrer Bildungsmaßnahmen. Entwicklung neuer Angebote gemäß der Jahresthemen der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“, Steigerung der öffentlichen Wahrnehmung.
Kontakt: Monika Krocke, Umweltlernen in Frankfurt e.V.

Die Beteiligung an der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ wurde von der Stadt Frankfurt am Main als Chance gesehen, Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen nachhaltiges Handeln nahezubringen und zugleich die Prinzipien dazu in der Frankfurter Bildungslandschaft zu verankern. Das Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“ soll beides verwirklichen.

Sinnvolle Entscheidungen für die Zukunft einer Stadt treffen und auf drängende Probleme wie den Klimawandel gemeinsam richtige Antworten finden: Das gelingt nur, wenn die Bürger/innen über die nötigen Kompetenzen verfügen. Bildung für nachhaltige Entwicklung vermittelt nicht nur Wissen, sondern auch Gestaltungskompetenzen wie vorausschauendes Denken und die Fähigkeit, autonom zu handeln und an gesellschaftlichen Entscheidungsprozessen teilzunehmen.

2008 beschloss die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung die Beteiligung der Stadt an der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ und startete das Projekt „Fit für die Zukunft – Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“. Ziel des Projekts war es, ein breites Netzwerk zu schaffen, das die Aktivitäten von Bildungsinstitutionen, Netzwerken, Initiativen,

Kirchen, Vereinen und Unternehmen bündelt. Bildungsangebote sollten im Sinne von Nachhaltigkeit weiterentwickelt, Impulse für neue Projekte gegeben und die öffentliche Wahrnehmung gestärkt werden. Umweltlernen in Frankfurt e.V. hat dieses Netzwerk im Auftrag der Stadt aufgebaut und koordiniert es.

Nach einer Bestandsaufnahme und der Ansprache möglicher Kooperationspartner wurde das Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“ im Rahmen einer Fachtagung im Jahr 2008 gegründet. Als Impulsgeber und Moderator des Netzwerks fungiert eine Steuerungsgruppe, später Qualitätszirkel genannt, die vom Netzwerk benannt wurde. Sie besteht im Kern aus Umweltlernen in Frankfurt e.V., dem Stadtschulamt, dem staatlichen Schulamt, dem Umweltamt und der Verbraucherzentrale.



Ideen für mehr Nachhaltigkeit stadtweit bekannt machen

Zu den wechselnden Jahresthemen der UN-Dekade – „Wasser“, „Energie“, „Geld“, „Stadt“, „Ernährung“, „Mobilität“ und „Brücken in die Zukunft“ – wurden stadtweite Aktionswochen veranstaltet. Den Anstoß dazu gaben jeweils dafür einberufene „Runde Tische“.

Die jährliche Veranstaltungsreihe „21 Tage Zukunft“ umfasste u. a. Lernwerkstätten wie „Was ist (m)ein T-Shirt wert?“, „Vom Wind zum Strom“ und „Recycling“.

Das bundesweite Solarrennen „SolarMobil Deutschland“ fand im Jahr 2013 an der Weselerwerft am Fuß der neuen Europäischen Zentralbank (EZB) statt.

Bei der „Blauen Tafel“ im Jahr 2014 präsentierten 20 Schulen unter dem Motto „Vom Schulgarten auf den Römerberg“ ihre Produkte und Projekte zum Thema Ernährung. Zusammen mit dem Aktionskoch Wam Kat bereiteten sie ein gemeinsames Essen zu.

Beim Wettbewerb „Brücken in die Zukunft“ präsentierten über 50 Gruppen aus Schulen, Kindergärten oder Vereinen vielfältige Ideen für mehr Nachhaltigkeit. Die Auszeichnungen wurden bei einer Feierstunde in der Frankfurter Paulskirche übergeben.

Eine gemeinsame Internetseite verzeichnet Angebote aller Teilnehmer und Hintergründe zum Netzwerk. Eine BNE-Datenbank hilft dabei, Veranstaltungen nach Zielgruppen sortiert zu finden.

Auszeichnungen für ein vielfältiges Programm

Für die Entwicklung innovativer Strukturen und das vielfältige Programm wurde Frankfurt mehrfach von der Deutschen UNESCO-Kommission als Stadt der Weltdekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ ausgezeichnet. Frankfurt hat die Auszeichnung für die Jahre 2008/2009, 2010/2011 und 2013/2014 erhalten.

Das Programm „Schuljahr der Nachhaltigkeit“ wurde 2014 als offizielle Maßnahme der UN-Dekade ausgezeichnet.

Als offizielle Projekte der Dekade wurden außerdem das Programm „Bike im Trend“, der Bildungsraum GrünGürtel, die Lernwerkstatt „Energie schlau nutzen!“ und die Wanderausstellung „Klimagourmet“ mit der gleichnamigen Lernwerkstatt ausgezeichnet.

Eine Plattform für Projekte in der Zukunft

„Brücken in die Zukunft“ war das Thema des Abschlussjahres der UN-Dekade. Der Titel erlaubte eine Rückschau und zugleich den Blick nach vorn. Die Akteure der „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ sind sich einig, dass viele Maßnahmen, die im Rahmen der Dekade gestartet wurden, weitergeführt werden müssen. Das Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“ ist eine geeignete Plattform dafür und wird auch im Rahmen des 2015 gestarteten Weltaktionsprogramms „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ eine tragende Rolle spielen.

••• Bildung

Wissen und Gestaltungskompetenzen zu nachhaltiger Entwicklung vermitteln; stadtweite Aktionswochen zu den Jahresthemen der UN-Dekade; Ideenwettbewerb für Schulen, Kindergärten und Vereine.

••• Vernetzung

Breites Netzwerk bündelt Aktivitäten der Bildungsinstitutionen; „Runde Tische“ zu den wechselnden Jahresthemen; Qualitätszirkel gibt Impulse und ist Moderator; Internetseite mit Angeboten aller Teilnehmer.

••• UN-Dekade

Beteiligung der Stadt Frankfurt am Main an der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“; mehrfache Auszeichnungen durch UNESCO-Kommission; Plattform für Weiterführung im Weltaktionsprogramm.



Lokal lernen was global wirkt

Schuljahr der Nachhaltigkeit: Kinder lernen lebensnah, was nachhaltige Entwicklung bedeutet

Warum steigt der Meeresspiegel, wenn das Eis am Südpol schmilzt? Wo kommt der Kakao in der Schokolade her? Was passiert mit dem Abfall in den vielen Tonnen? Bildung, die Kindern Themen einer nachhaltigen Entwicklung nahebringt, spricht die Erwachsenen von Morgen an.

Das Projekt „Schuljahr der Nachhaltigkeit“ entstand im Rahmen der Bewerbung Frankfurts als European Green Capital im Jahr 2012. Es wurde als Leuchtturmprojekt für den Bildungsbereich entworfen und richtet sich an Grundschüler/innen der vierten Klasse. Das Ziel: Jedes Frankfurter Kind weiß nach der Grundschule, was nachhaltige Entwicklung bedeutet und welche Möglichkeiten es für das eigene Handeln gibt.

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Schuljahr der Nachhaltigkeit“

Themenknoten: Bildung

Projektziele: Frankfurter Kinder lernen, was Nachhaltigkeit bedeutet. Sie können Handlungsmöglichkeiten benennen und für die Gestaltung des eigenen Lebens nutzen. Bildung für nachhaltige Entwicklung wird an den Frankfurter Grundschulen verankert.

Projektbeginn: 2012

Projektbeteiligte: Umweltamt (Green City), Stadtschulamt, Staatliches Schulamt Frankfurt, Umweltlernen in Frankfurt e.V., FES GmbH, Mainova AG (in der Pilotphase), ABG FRANKFURT HOLDING, Energierreferat der Stadt Frankfurt am Main (seit 2013)

Durchführung: Umweltlernen in Frankfurt e.V.

Kontakt: Mareike Beiersdorf, Umweltlernen in Frankfurt e.V.

Kinder lernen, wie sich das eigene Verhalten auswirkt

Während des „Schuljahrs der Nachhaltigkeit“ behandeln mehrere Unterrichtseinheiten, Exkursionen und Projektwochen möglichst lebensnah Themen der Nachhaltigkeit. Eingeleitet wird das Programm über den Klimawandel, weil die globalen Auswirkungen von lokalem Handeln hier besonders deutlich werden. Es wurden Module zu den Themen Strom, Wärme, Windenergie, Recycling, Papier, Mobilität, klimafreundliche Ernährung, fairer Handel, Wald und Energie entworfen. Diese werden nicht als Einzelthemen behandelt, sondern unter dem übergeordneten Ziel der nachhaltigen Entwicklung miteinander verbunden und mit den Inhalten der Rahmenpläne verknüpft.

In allen Modulen lernen die Kinder in einem Methodenmix aus Gesprächen und Diskussionen im Klassenverband, Arbeit in Kleingruppen, interaktiven Spielen und an Lernstationen mit praktischen Experimenten.

Global, lokal, Umwelt, Wirtschaft, Gegenwart und Zukunft: Prinzip ist ein vernetzendes Lernen. Die Kinder entwickeln dabei ein Gespür dafür, wie sich ihr Verhalten auf die Umwelt und die Gesellschaft auswirkt und dass es von langfristiger Bedeutung sein kann. Sie bekommen gezeigt, dass sie Gewohnheiten ändern und wie sie anders handeln können.

Bildung für nachhaltige Entwicklung in Schulen verankern

Mit dem neuen Hessischen Schulgesetz und den Kerncurricula, die zum Schuljahr 2011/2012 in Kraft traten, stehen die Schulen vor der Anforderung, die Vorgaben der Bildungsstan-

Breitenwirkung: So viele Menschen können durch ein Schuljahr der Nachhaltigkeit erreicht werden.



dards in Schulcurricula umzusetzen. Damit bietet sich die Chance, Themen der Bildung für nachhaltige Entwicklung in die Schulprofile zu integrieren.

Das „Schuljahr der Nachhaltigkeit“ wurde vom Verein Umweltlernen Frankfurt e.V. entwickelt. Der Verein ist auch mit der Durchführung beauftragt. Er geht dazu mit Frankfurter Grundschulen eine auf vier Jahre angelegte Bildungspartnerschaft ein.

In den ersten beiden Jahren wählen die Schulen sechs Module aus den Bereichen Klima, Energie, Recycling, Fairer Handel, Ernährung und Mobilität mit einem Gesamtumfang von 20 Stunden aus. Die zwei- bis vierstündigen Module können von den Schulen nach eigenen Schwerpunkten zusammengestellt werden. Das Klima- und das Abschlussmodul „Nachhaltigkeit“ sind verpflichtend.

Die Klassenlehrer/innen sorgen durch Vor- und Nachbereitung für die Verknüpfung mit dem regulären Unterricht. Sie erhalten Materialien zur Vertiefung und begleitende Fortbildungen.

Ab dem zweiten Jahr wählen die Schule aus den Modulen ein Thema aus, zu dem vertieft gearbeitet und ein Schülerprojekt durchgeführt wird – etwa die Teilnahme am Wettbewerb Solarrennen oder ein Energiesparprojekt. Im dritten und vierten Jahr arbeiten die Schulen daran, Themen der nachhaltigen Entwicklung in das Schulcurriculum aufzunehmen. Umweltlernen Frankfurt e.V. berät sie dabei und gibt Fortbildungen für das Kollegium.

Große Resonanz für das Bildungsprogramm

Inzwischen nehmen zehn Grundschulen mit der 4. Jahrgangsstufe am „Schuljahr der Nachhaltigkeit“ teil. Es soll möglichst in allen Frankfurter Grundschulen durchgeführt werden.

Frankfurter Unternehmen unterstützen das Programm finanziell und inhaltlich. Diese Bildungspatenschaften sollen auf weitere Unternehmen ausgeweitet werden.

Unerwartet groß ist die Resonanz über die Stadt hinaus. Das „Schuljahr der Nachhaltigkeit“ wurde zum viel diskutierten Modell beim 10. Runden Tisch der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“, der Ende 2013 in Frankfurt stattfand. Es wurde 2014 bei der Nachhaltigkeitskonferenz des Landes Hessen aufgenommen und inzwischen in fünf weiteren hessischen Kommunen eingeführt. Ebenfalls 2014 wurde das Programm als offizielle Maßnahme der UN-Dekade ausgezeichnet. Die Fachjury der deutschen UNESCO-Kommission würdigte besonders die umfassende Aufnahme des Themas Nachhaltigkeit mit dem Ziel, Bildung für nachhaltige Entwicklung in den Schulcurricula zu verankern.

Das Prinzip des „Schuljahrs der Nachhaltigkeit“ wird zur Zeit in Pilotprojekten für weitere Altersstufen erschlossen. Erste Erfahrungen liegen bereits mit der „Projektwoche Nachhaltigkeit“ vor, bei der die gesamte Jahrgangsstufe der 8. Klassen zu den Themen Klima und Energie, Ernährung, Kleidung und ökologischer Fußabdruck arbeitet. Die Projektwoche wird in Kooperation mit dem Bildungswerk des Jugend- und Sozialamts durchgeführt.

Leben gestalten

Themen der Nachhaltigkeit lebensnah an Grundschüler/innen vermitteln; Kinder lernen, wie sich ihr Verhalten auf Umwelt und Gesellschaft auswirkt und wie sie Gewohnheiten ändern können; Kinder als Multiplikatoren.

Lernen gestalten

Module zu verschiedenen Themen der Nachhaltigkeit; vernetzendes Lernen mit vielfältigem Methodenmix; Fortbildung und Beratung für Schulen; Integration von Bildung für nachhaltige Entwicklung in Schulcurricula.

Breit wirken

Planungen zur Ausweitung des Programms auf alle Frankfurter Grundschulen und weitere Altersstufen; Einführung in weiteren hessischen Kommunen; Auszeichnung als offizielle Maßnahme der UN-Dekade.



Klimaschutz praktisch lernen

Energiesparschulen und Lernwerkstätten: Wie Schüler/innen zu Effizienzexperten werden

Projektsteckbriefe

Projekttitle: „Erfolgsbeteiligung für nutzerbedingtes Energie- und Wassersparen an Frankfurter Schulen“ (Energiesparschulen)

Themenknoten: Bildung

Projektziele: Energieeinsparung und Reduzierung von CO₂-Emissionen an Schulen durch verändertes Nutzerverhalten. Durchführung mit Schülerinnen und Schülern integriert das Thema als Lern-, Handlungs- und Erfahrungsfeld in die pädagogische Praxis. Sensibilisierung von Kindern, Jugendlichen und beteiligten Erwachsenen für nachhaltige Entwicklung.

Projektbeteiligte: Stadtschulamt, Abteilung Energiemanagement im Hochbauamt, Umweltlernen in Frankfurt e. V.

Projektbeginn: Pilotprojekt 1998

Projekttitle: Lernwerkstätten „Klima und Energie“

Themenknoten: Bildung

Projektziele: Mit innovativen Lernmethoden die Verwendung von Energie oder Wasser und ihre Folgen für die Umwelt erleb- und erfahrbar machen. Schüler/innen lernen, kompetent und verantwortlich mit Energie umzugehen und im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu handeln.

Projektbeteiligte: Mainova AG, Energiereferat, Umweltlernen in Frankfurt e. V.

Projektbeginn: 2002 mit den Lernwerkstätten „Wind“ und „Wärme“

Kontakt: Katja Bühring-Uhle, Umweltlernen in Frankfurt e. V.

Frankfurter Schulklassen machen ihre Schule zur Energiesparschule. Das spart viel Energie, schützt das Klima und macht die Schüler/innen zu Experten für Energieeffizienz – ein Beitrag zum kommunalen Klimaschutz und zur Bildung für nachhaltige Entwicklung zugleich.

Im Blick auf die Ziele, die sich die Stadt Frankfurt am Main mit dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ gesetzt hat – 100 Prozent regenerative Energieversorgung und 50 Prozent Energieeinsparung bis 2050 – sind Schulen ganz besondere Gebäude. Zum einen sind sie kommunale Bauten, deren Potenziale zur Energieeinsparung genutzt werden müssen. Zum anderen können sie als Bildungsorte Schüler/innen früh an Klimaschutz und nachhaltiges Handeln heranführen. Das „Energiesparprojekt“ an Frankfurter Schulen und die Lernwerkstätten „Klima und Energie“ sind hier wichtige Bausteine.

Den Energieverbrauch senken und sparen lernen

Schon 1998 hat das Stadtschulamt in Zusammenarbeit mit Umweltlernen in Frankfurt e. V. und dem Hochbauamt ein Pilotprojekt zur Energieeinsparung an Schulen gestartet.

Sind Räume beleuchtet oder elektrische Geräte eingeschaltet, obwohl sie nicht genutzt werden? Erfolgt die „Temperaturregelung“ über das Fenster? Sind die Nutzer über richtiges Lüften informiert? Die Schüler/innen erkunden ihr Schulgebäude mit Messgeräten und suchen gemeinsam mit Schulhausverwaltung und Lehrkräften nach Energielecks.

Dann entwickeln sie Informationen zu Einsparmöglichkeiten für alle in der Schule. Die Hälfte der Einsparungen kommt den Schulen direkt zugute, die andere Hälfte wird für energiesparende Investitionen der Stadt eingesetzt.

Ein Energiemanagement mit Schüler/innen entwickeln

Grundlage für weitere Sparmaßnahmen ist ein funktionierendes schulinternes Energiemanagement. Schüler/innen, Lehrer/innen und Schulhausverwalter/innen bilden dafür ein Energie-Team, das einen Handlungsplan entwickelt und die Umsetzung organisiert und überwacht. Eine Analyse der Verbrauchsdaten und der Nutzungsgewohnheiten dienen dazu, individuelle Lösungen für die Schule zu erarbeiten.

Klassen lernen, z. B. Thermostate richtig einzustellen oder das Licht in den großen Pausen auszuschalten. Schulhausverwalter/innen können bestimmte Heizkörper abstellen, Fenster kontrollieren oder Leuchtstoffröhren in überbeleuchteten Räumen entfernen. Andere Vorschläge sollen die Eltern zur Mitarbeit motivieren. So wird an Elternabenden über Energiesparen informiert. Schließlich unterstützt Energiesparen zu Hause auch die Arbeit im Unterricht.

Umweltlernen in Frankfurt e.V. und das Hochbauamt unterstützen die Schulen durch Moderation und Fortbildungen. Den Schulhausverwaltungen hilft ein Energiecoach.

Erfolge beim CO₂-Ausstoß – und bei den Kosten

Die mittlerweile 110 Frankfurter Energiesparschulen haben allein im Jahr 2014 den Energieverbrauch um 12.000 MWh und die CO₂-Emissionen um 4.000 t reduziert. 1,3 Millionen Euro

wurden eingespart. Zugleich vermittelt die Arbeit in den Energie-Teams Kindern, Jugendlichen und den beteiligten Erwachsenen viel über sorgfältigen Umgang mit Energie und Wasser.

Ziel ist es, alle Frankfurter Schulen in das Energiesparprojekt einzubinden und pädagogische Programme zu den Themen Klimaschutz und Energie als Regelangebot zu etablieren.

Lernwerkstätten – nachhaltiges Handeln ganz praktisch vermitteln

Begleitend zu den Energiesparprojekten werden Lernwerkstätten zum Thema „Klima und Energie“ angeboten. Sie knüpfen an den naturwissenschaftlichen und den Sachunterricht an und machen die Verwendung von Energie oder Wasser und ihre Folgen für die Umwelt erleb- und erfahrbar.

Im Sinne einer kompetenzorientierten Bildungsarbeit beruhen Lernwerkstätten auf einem Methodenmix aus Gesprächen und Diskussionen im Klassenverband, Arbeit in Kleingruppen, interaktiven Spielen und Lernstationen. An diesen werden verschiedene Aspekte des Themas mit Versuchen, Erkundungen und Spielen erarbeitet. Die Schüler/innen erwerben die Fähigkeit, komplexe Zusammenhänge zu verstehen und selbst nachhaltig zu handeln. Lernwerkstätten können Kinder und Jugendliche dazu motivieren, sich kritisch mit Konsum, Alltagsprodukten und dem eigenen Lebensstil auseinanderzusetzen.

Im Bereich Energie und Klimaschutz werden folgende Lernwerkstätten angeboten: Strom, Energie schlau nutzen, Wind, Wärme und Passivhaus. Seit 2002 haben ca. 500 Schulklassen eine dieser Lernwerkstätten besucht.



Um **4.000** Tonnen haben die 110 Frankfurter Energiesparschulen ihre CO₂-Emissionen allein im Jahr 2014 gesenkt. Der Energieverbrauch wurde um 12.000 MWh reduziert und dabei 1,3 Millionen Euro eingespart.



••• Energieeffizienz

Schulinternes Energiemanagement; Schüler/innen suchen nach Energielecks und lernen sorgfältigen Umgang mit Energie; Einsparungen gehen je zur Hälfte an die Schulen und in energiesparende Investitionen der Stadt.

••• Klimaschutz

Beitrag von Schulen als kommunale Bauten zu CO₂-Einsparungen; Kinder, Jugendliche und die beteiligten Erwachsenen werden an Klimaschutz und nachhaltiges Handeln herangeführt.

••• Lernpraxis

Vielfältiger Methodenmix; Versuche, Erkundungen und Spiele machen Klima und Energie erleb- und erfahrbar; komplexe Zusammenhänge verstehen; kritische Auseinandersetzung mit dem eigenen Lebensstil.



Sicher in die Schule – auf dem Rad

Bike im Trend: Nachhaltige Mobilität auf dem Schulweg fördern

Projektsteckbrief

Projekttitel: „Bike im Trend – mobil und sicher mit dem Rad zur Schule“

Themenknoten: Bildung

Projektziele: sichere Schulwege, Förderung der Fahrradnutzung und der Verkehrssicherheit, Vermittlung von Wissen über umweltgerechtes Mobilitätsverhalten, Förderung von Kompetenzen für die aktive Gestaltung der Lebensumwelt.

Projektbeteiligte: Stadtschulamt Frankfurt am Main, Umweltlernen in Frankfurt e.V.;

ämterübergreifende Arbeitsgruppe: Stadtschulamt Frankfurt am Main, Umweltlernen in Frankfurt e.V., Staatliches Schulamt, Straßenverkehrsamt, Radfahrbüro, Polizei, Straßenbauamt, Kinderbüro, Grünflächenamt
Kooperationspartner: Bike Point des Internationalen Bundes (IB), traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbh.

Projektbeginn: erstmals 1999 durchgeführt

Projektleiter: Jürgen Blum, Umweltlernen in Frankfurt e.V.

Ein Weg, den Radverkehr zu fördern, ist es, Kindern und Jugendlichen das Fahrrad als ein umweltfreundliches und schnelles Bewegungsmittel zu vermitteln, das die eigene Fitness und Selbstständigkeit fördert. Gerade in einer Großstadt sind sichere Schulwege die Voraussetzung. Das Projekt „Bike im Trend“ erarbeitet Schulwegpläne für die Frankfurter Stadtteile und setzt dafür besondere Experten ein – die Schüler/innen selbst.

„Bike im Trend“ ist ein Projekt im Rahmen der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE), das Bildung und Mobilität in besonderer Weise verknüpft. Es fördert das Radfahren auf dem Schulweg, behandelt das Fahrrad und den öffentlichen Nahverkehr als Teil einer zukunftsfähigen Mobilität und fördert nicht zuletzt Kompetenzen für die aktive Gestaltung der eigenen Lebensumwelt.

Schüler/innen untersuchen den eigenen Schulweg

In einer Projektwoche erkunden Schüler/innen an weiterführenden Schulen ihren Schulweg, kartieren die Gefahrenstellen und machen Vorschläge für einen Schulwegplan für Radfahrer. Sie werden dabei als Spezialisten für ihren Schulweg ernst

genommen, denn sie können aus ihrer alltäglichen Erfahrung heraus Problemstellen am besten aufdecken.

Partizipation auf kommunaler Ebene erproben

Die Vorschläge werden anschließend auf Plakaten dokumentiert und einem Beirat präsentiert, der sich aus Vertretern von Stadtschulamt, Stadtplanungsamt, Amt für Straßenbau und Erschließung, Grünflächenamt, Straßenverkehrsamt, Polizei und staatlichem Schulamt zusammensetzt. Verbesserungsvorschläge werden soweit als möglich umgesetzt oder, wenn dies kurzfristig nicht möglich ist, für spätere Planungen dokumentiert. Die Schüler/innen erfahren so, was Gestaltung und gesellschaftliche Teilhabe auf kommunaler Ebene bedeuten.

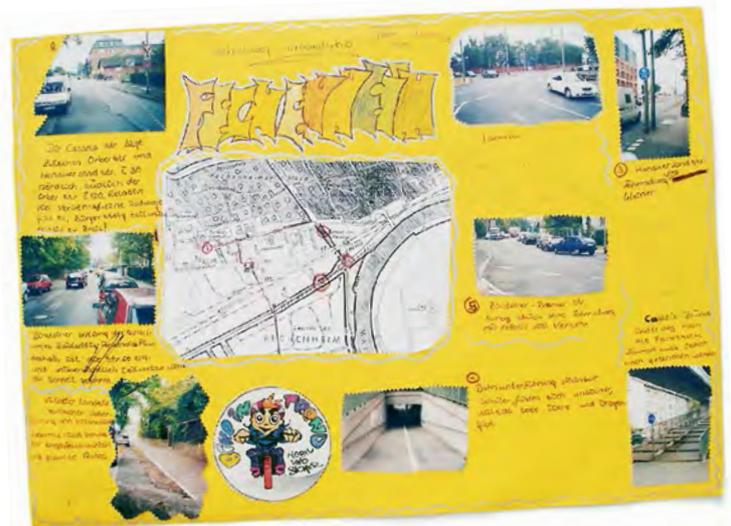
Schulwegpläne für Radfahrer/innen entwickeln

Die Schulweganalysen der Schüler/innen bilden die Grundlage für die Erstellung von Schulwegplänen für Radfahrer/innen. Die Pläne geben Empfehlungen für die wichtigsten Wege zwischen Schulen und Wohnstadtteilen. Neben gesicherten Übergängen und Hinweisen auf Gefahrenstellen sind Haltestellen und Strecken der öffentlichen Verkehrsmittel eingezeichnet. So können Eltern, Schüler/innen den sichersten Schulweg heraussuchen.

Verkehrssicherheit fördern

Themen der Projektwoche sind außerdem Verkehrssicherheit und umweltgerechtes Mobilitätsverhalten. Dazu findet bereits vor dem Projekt eine Befragung der beteiligten Schüler/innen statt, um einen Überblick über die bisherige Fahrradnutzung zu erhalten.

Fahrgeschicklichkeitsübungen und das Lernen von Verkehrsregeln fördern die Verkehrssicherheit. In Kooperation mit dem Bike Point des Internationalen Bundes (IB), einem Qualifizierungsprojekt für arbeitslose Jugendliche, werden die Fahrräder der Schüler/innen überprüft und kleinere Reparaturen unter Anleitung selbst durchgeführt. Wie man Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs benutzt, üben die Schüler/innen ebenfalls im Projekt. Hier gibt es eine Kooperation mit der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbh.



Stadtweite, aktuelle Schulwegpläne entwickeln

Bis heute wurden für zehn Frankfurter Stadtteile Fahrrad-Schulwegpläne erarbeitet. Mittelfristig soll es sie für das gesamte Stadtgebiet geben. Einen Schwerpunkt wird außerdem die Aktualisierung der vorhandenen Pläne bilden, weil verbesserte Radwegangebote und neue Verkehrsregelungen wie z. B. Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung neue Routen möglich machen.

Das Projekt als Teil einer umfassenden Mobilitätserziehung

Im Rahmen einer umfassenden Mobilitätserziehung soll das Projekt „Bike im Trend“ mit Modulen vom Elementarbereich bis zur Berufsschule weiterentwickelt werden. Eine Ausweitung des Projekts in die Grundschule wird zurzeit erprobt: In dem Projekt „Mit dem Rad zur neuen Schule“ erarbeiten Grundschüler/innen der 4. Klasse den Schulweg zur weiterführenden Schule mit dem Rad. Anschließend erkunden sie ihn in kleinen Gruppen möglichst unter Beteiligung der Eltern. So werden schon vor dem Schulübergang die Weichen für die Fahrradnutzung gestellt.

Das Projekt „Bike im Trend“ wurde 2014 als offizielles Projekt der UN-Dekade Bildung für nachhaltige Entwicklung ausgezeichnet. Das Hessische Kultusministerium hat es als best practice-Beispiel benannt und in den Radroutenplaner Hessen aufgenommen.

Verkehrssicherheit

Den eigenen Schulweg erkunden; Gefahrenstellen kartieren; Schulwegpläne für Radfahrer entwickeln; Fahrräder überprüfen und reparieren; Fahrsicherheits- und Geschicklichkeits-trainings.

Mobilität

Das Fahrrad als umweltfreundliches Bewegungsmittel kennenlernen; Wissen über umweltgerechtes Mobilitätsverhalten vermitteln; Nutzung von Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs einüben.

Selbstständigkeit

Fitness und Selbstständigkeit durch Radfahren fördern; Schüler/innen als Spezialisten für sichere Schulwege erproben Partizipation auf kommunaler Ebene.



Klima und Freiflächen

Klimaschutz und die Bewahrung eines gesunden Stadtklimas sind für wachsende Städte wie Frankfurt eine besondere Herausforderung. Zum einen muss die ausgestoßene Menge an klimaschädlichen Gasen drastisch reduziert werden, und dies bei steigender Einwohnerzahl und wachsender Wirtschaftsleistung. Zum anderen gilt es, die Balance zu wahren zwischen neuer Bebauung, dem Ausbau der Infrastruktur und den Grünflächen, wenn die Lebensqualität in der Stadt erhalten werden soll – nicht zuletzt mit Blick auf die Auswirkungen des Klimawandels.

Frankfurt ist eine grüne Stadt: Rund die Hälfte der Stadtfläche sind grüne Freiräume. 2014 wurde Frankfurt mit dem Preis „European City of the Trees 2014“ für die Pflege seiner mehr als 200.000 Stadtbäume ausgezeichnet. Sie sorgen in Parks, an Straßen und Plätzen für Schatten und Verdunstung und helfen so, Hitze zu mildern. Der Frankfurter GrünGürtel, der bereits vor 25 Jahren unter Schutz gestellt wurde, umgibt die Stadt mit einem Ring aus Streuobstwiesen, Naturschutzgebieten, Äckern, Kleingärten und großen Volksparks. Auch der Frankfurter Stadtwald – einer der größten Stadtwälder Deutschlands – ist Teil des GrünGürtels.

Die Täler der Frankfurter Flüsse, Main und Nidda, sind nicht nur wichtige Kaltluftschneisen. In den vergangenen Jahren wurden große Anstrengungen unternommen, die kanalartige Nidda – unter Beachtung des Hochwasserschutzes – wieder naturnäher zu gestalten. Altarme wurden wieder angeschlossen und Wehre abgebaut. Am Fechenheimer Mainbogen wird in den nächsten Jahren eine naturnahe Landschaft mit Auencharakter entstehen. Dies schafft neue, vielfältige Lebensräume für Pflanzen und Tiere und fördert so die Artenvielfalt.

Zugleich können die Frankfurter/innen auf neue Weise Natur erleben. Gut erreichbare, attraktive Grünräume sind auch als soziale Treffpunkte und als Orte für Freizeit und Entspannung wertvoll.

Beim Erreichen der deutschen Klimaschutzziele kommt Frankfurt als einer von insgesamt 19 Kommunen, die einen „Masterplan 100 % Klimaschutz“ entwickeln, eine Vorreiterrolle zu. Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 den Energieverbrauch zu halbieren und den verbleibenden Bedarf komplett mit erneuerbaren Energien zu decken. Die Treibhausgasemissionen sollen bis 2050 um 95 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Ein großes Ziel, an dem alle – Bürger/innen, Unternehmen, Vereine und Institutionen – mitarbeiten müssen.



Frankfurts Energie erneuern

Masterplan 100 % Klimaschutz: Die Stadt vollständig aus erneuerbaren Energien versorgen

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Masterplan 100 % Klimaschutz Frankfurt am Main“

Themenknoten: Klima und Freiflächen

Projektziele: Energieversorgung der Stadt Frankfurt am Main zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien bis zum Jahr 2050; unter Beteiligung der breiten Öffentlichkeit.

Projektlaufzeit: 01.01.2013 – 31.12.2016

Förderer: Bundesministerium für Umweltschutz, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)

Projektverantwortlich: Energiereferat der Stadt Frankfurt am Main

Frankfurt hat sich zum Ziel gesetzt, bis spätestens 2050 die gesamte Energieversorgung auf erneuerbare Energien umzustellen. Dies erfordert, den Energieverbrauch auf die Hälfte zu senken, und wird die CO₂-Emissionen um 95 Prozent reduzieren. Die Studie „Masterplan 100 % Klimaschutz“ ist die Basis dafür. Sie umfasst Szenarien, Strategien und Maßnahmen, mit denen dieses Ziel erreicht werden kann.

Seit der Gründung des Energiereferates und der Mitbegründung des Klimabündnisses im Jahr 1990 hat Frankfurt große Anstrengungen im Klimaschutz unternommen. 2012 beschlossen die Stadtverordneten, die Energieversorgung der Stadt bis zum Jahr 2050 vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen und für die Umsetzung den „Masterplan 100 % Klimaschutz“ zu entwickeln. Das Projekt startete 2013 und ist eine Fortschreibung des Frankfurter Energie- und Klimaschutzkonzepts von 2008.

Der Prozess wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit unterstützt. Frankfurt ist eine von 19 ausgewählten Kommunen und Landkreisen, die seit 2012 gefördert werden. Diese „Masterplan-Kommunen“ verpflichten sich, die Treibhausgas-Emissionen bis

zum Jahr 2050 um 95 Prozent zu senken – durch Steigerung der Energieeffizienz, die Förderung eines nachhaltigen Lebensstils bei Bürger/innen sowie eines nachhaltigen Wirtschaftens in lokalen Unternehmen. Merkmal sind die Nutzung erneuerbarer Energien insbesondere aus regionalen Quellen und der Aufbau von nachhaltigen regionalen Stoffkreisläufen.

Die Machbarkeit prüfen und den Weg entwerfen

Erste Szenarien zeigen, dass die Umstellung auf eine rein regenerative Energieversorgung in Frankfurt möglich ist. Voraussetzung ist, dass der Energieverbrauch gegenüber heute um die Hälfte reduziert wird. Die dann noch benötigte Energie kann zum größten Teil aus erneuerbaren Quellen in Frankfurt und in der Region Rhein-Main erzeugt werden.

Wenn ein Teil des benötigten Stroms aus Hessen bezogen wird, kann mehr Windenergie und Biomasse genutzt werden. Darüber hinaus würde ein geringer Anteil von Stromimporten aus dem übrigen Bundesgebiet weniger teure Stromspeicher erfordern und so die Stromkosten deutlich senken.

Die Stadtgesellschaft beteiligen

Die ehrgeizigen Ziele des „Masterplan 100 % Klimaschutz“ erfordern zum einen eine intensive dezernatsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Stadtverwaltung und die gegenseitige Einbindung in Konzepte wie die Mobilitätsstrategie und das Stadtentwicklungskonzept IStEK, die zur Zeit erstellt werden.

Zum anderen sind die Ziele ohne Beiträge aus der Stadtgesellschaft nicht zu erreichen. Eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen wird umzusetzen sein, und die Beteiligung von Bürgern, Unternehmen, Energieversorgern, Wohnungswirtschaft, Hochschulen und Wissenschaft sowie anderen Akteuren ist unerlässlich.

Sparen mit Prämie

Frankfurt spart Strom



Individuelle Beratung, Tipps zum Strom-Sparen und für den Kauf von Haushaltsgeräten und Unterhaltungselektronik und nicht zuletzt die Stromsparprämie – die Initiative „Frankfurt spart Strom“ richtet sich an Verbraucher sowie an kleine und mittlere Unternehmen in Frankfurt.

Frankfurt hat als bundesweit erste Stadt im Jahr 2008 damit begonnen, Stromsparen mit einer Geldprämie zu belohnen. Wer seinen Stromverbrauch innerhalb eines Jahres um mindestens 10 Prozent reduziert, erhält von der Stadt eine Prämie von 20 Euro und noch einmal 10 Cent für jede weitere eingesparte Kilowattstunde. Die bisherigen Teilnehmer/innen haben ihren Geldbeutel um durchschnittlich 65 Euro entlastet, und sie schonen gleichzeitig das Klima.

www.frankfurt-spart-strom.de

Im Verbund effizienter

Mainova AG baut Fernwärmenetz aus

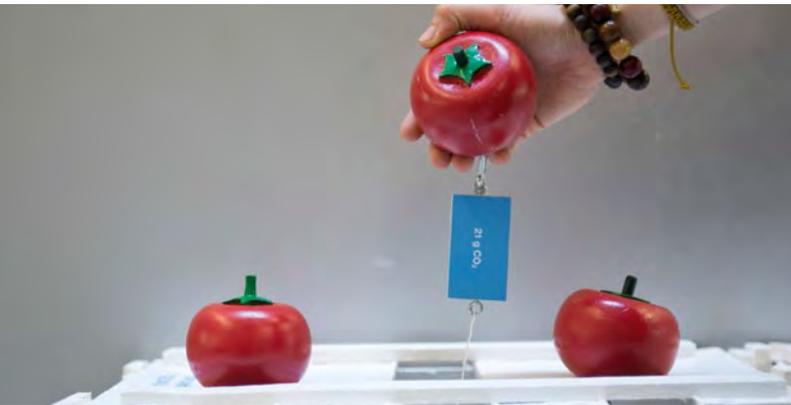
Einen wesentlichen Beitrag zu den im Masterplan vorgesehenen Einsparungen wird der Ausbau des Frankfurter Fernwärmenetzes leisten. Der städtische Energieversorger Mainova AG verbindet bis 2017 mit einer Investitionssumme von rd. 65 Millionen Euro die Heizkraftwerke (HKW) Messe, West und Niederrad durch Fernwärmeleitungen mit dem Müllheizkraftwerk (MHKW) in der Nordweststadt. Wieviel Fernwärme die Kraftwerke einspeisen, wird künftig zentral vom HKW West aus gesteuert. Dieses Kraftwerk wird zurzeit umfassend modernisiert und kann dann nicht nur Dampf als Wärmeträgermedium produzieren sondern auch Heizwasser für den Kraftwerkverbund. Für Kraftwerkumbauten und Modernisierungen werden insgesamt weitere 63 Millionen Euro (ohne MHKW) verausgabt.

Die Fernwärme im Frankfurter Netz entsteht überwiegend im Verfahren der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK). Dabei werden Strom und Wärme parallel erzeugt. Auf diese Weise wird der eingesetzte Brennstoff viel effizienter genutzt als bei einer getrennten Strom- und Wärmeerzeugung. Durch den Zusammenschluss der Erzeugungsanlagen können die vorhandenen Redundanzen für den weiteren Ausbau des Fernwärmenetzes genutzt werden. Außerdem kann die Wärme, die im MHKW zu 50 Prozent aus erneuerbaren Brennstoffen wie organischen Abfällen, erzeugt



wird, stärker genutzt werden. Kleinere Heizwerke werden stillgelegt und durch Fernwärme ersetzt. Das optimierte Zusammenspiel aller Kraftwerke reduziert den Brennstoffeinsatz und verringert die CO₂-Emissionen um rd. 100.000 Tonnen pro Jahr.

KWK-Anlagen sind sehr effizient und steuerbar. Das macht sie zu einer idealen Ergänzung in Momenten, in denen Wind- und Solaranlagen wenig Strom produzieren. Überschüssigen Strom aus diesen Anlagen wiederum kann das Fernwärmesystem in Kombination mit Power-to-Heat-Anlagen und Wärmespeichern aufnehmen und so als Ausgleichspuffer dienen.



Klimafreundliche Ernährung

Klimagourmet

Durchschnittlich 14 Prozent des CO₂-Fußabdrucks eines Deutschen macht die Ernährung aus. Wie man diesen Wert einfach und lecker reduzieren und so klimaverträglicher leben kann, zeigt Klimagourmet.

Eine mehrfach ausgezeichnete Wanderausstellung behandelt an elf interaktiven Stationen Themen wie den Treibhauseffekt, den Zusammenhang von CO₂-Emissionen mit der Wahl von Lebensmitteln oder den Aufwand bei Produktion und Transport. Bei der Klimagourmetwoche wurde bereits zum zweiten Mal ein vielfältiges Programm mit Vorträgen, Kochkursen und Filmen angeboten. Zugleich wurden Projektwochen in Schulen durchgeführt. Der Klimagourmet-Guide zeigt auf einer Online-Karte Anbieter und lokale Initiativen rund um die klimafreundliche Ernährung. Das Projekt wurde vom Energiereferat der Stadt Frankfurt am Main und dem Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“ ins Leben gerufen.

www.klimagourmet.de

Wegweiser in Energiefragen

Energiepunkt FrankfurtRheinMain e.V.

Für Bauherren, Modernisierer/innen, Mieter/innen sowie für kleine und mittlere Unternehmen ist der



Energiepunkt ein Wegweiser in Sachen Energie. Wer Rat sucht, erhält zum Beispiel Informationen zum Energiesparen, zu effizienter Energieversorgung und zu Fördermöglichkeiten bei Sanierung und Neubau. Planer/innen, Berater/innen und Handwerker/innen haben darüber hinaus die Möglichkeit zum Austausch, zur Zusammenarbeit und zur Weiterbildung. Ziel ist es, so die Qualität der Energieberatung langfristig zu verbessern.

Der Energiepunkt FrankfurtRheinMain e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, der vom Land Hessen und der EU gefördert wird. Neben anderen Institutionen sind das Energiereferat der Stadt Frankfurt am Main und die städtischen Gesellschaften Mainova AG, ABGnova GmbH und Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH Mitglied.

www.energiepunkt-frankfurt.de

43.223 Tonnen
CO₂sparten 63 Unternehmen, die von 2007 bis 2015 am Projekt Ökoprofit teilnahmen, in diesem Zeitraum ein. Sie reduzierten ihren Stromverbrauch dabei um 11,4 Mio. kWh und sparten 3,95 Mio. Euro an Kosten ein.

Unternehmen schonen Ressourcen

ÖKOPROFIT Frankfurt am Main

Betriebskosten senken und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen schonen: das ist das Ziel von Ökoprofit. Das Kooperationsprojekt des Energiereferats der Stadt Frankfurt am Main mit der lokalen Wirtschaft stellt ein niederschwelliges Angebot für den Aufbau eines betrieblichen Energie- und Umweltmanagements dar. Zugleich ist es auch ein Netzwerkprogramm zur Förderung von Nachhaltigkeit in der Wirtschaft.

Die Unternehmen entwickeln in gemeinsamen Workshops Maßnahmen in den Bereichen Energie- und Wassermanage-



ment, Abfallwirtschaft, nachhaltige Beschaffung und Mitarbeitermotivation und setzen diese um. Darüber hinaus gibt es Einzelberatungen und eine Zertifizierung.

Das Projekt ist eine Säule der Frankfurter Klimaschutzpolitik und richtet sich an Unternehmen und betriebliche Einrichtungen, die ihre Umweltbilanz verbessern möchten. Bisher haben in Frankfurt 65 Betriebe das Programm erfolgreich durchlaufen, das seit 2007 mit insgesamt sechs Projekttrunden umgesetzt wurde.

www.oekoprofit-frankfurt.de

Sie wurden schon in einem frühen Stadium in die Ideenfindung und die Erstellung der Studie eingebunden. So gab es zahlreiche Workshops, Vorträge und Infostände sowie eine Reihe von Bürgerbeteiligungsveranstaltungen. Die über 800 Frankfurter/innen, die daran teilnahmen, erarbeiteten vielfältige Vorschläge zum Klimaschutz. Darunter sind technische Maßnahmen ebenso wie Anreize zum Umdenken und Ideen zur Förderung klimaschonenden Verhaltens.

Maßnahmen vorschlagen und Orientierung geben

Im Fokus des Masterplans stehen die drei Bereiche Wärme, Strom und lokaler Verkehr. Hier muss nicht nur der Verbrauch drastisch gesenkt werden, sondern es müssen Bedarf und Versorgung aufeinander abgestimmt und optimiert werden. Dabei wird die Komplexität zunehmen, weil die Bereiche z. B. durch Kraft-Wärme-Kopplung, Wärmepumpen und Elektromobilität zunehmend verknüpft sind.

Zusammen mit dem Fraunhofer-Institut für Bauphysik (IBP) hat die Stadt die gegenwärtigen Verbräuche in den drei Bereichen und die innerstädtische Energieerzeugung analysiert. Auf der Basis dieses Status quo wurde eine Vielzahl an Maßnahmen entwickelt, mit denen der Energiebedarf gesenkt werden kann.

Der Maßnahmenkatalog nennt potenzielle Akteure, mögliche Einsparungen und voraussichtliche Investitionskosten. Er umfasst sowohl technische Maßnahmen als auch solche, die die Akzeptanz bei den Frankfurter/innen fördern und sie dazu motivieren, mitzumachen und selbst Maßnahmen umzusetzen.

Zugleich wurden Potenziale für erneuerbare Energien und für eine bessere Vernetzung und Steuerung aufgezeigt. „Roadmaps“ geben mit Entwicklungspfaden und Meilensteinen eine Orientierung, auch wenn die technologischen Entwicklungen und Änderungen politischer Rahmenbedingungen im Zeitraum bis 2050 noch nicht absehbar sind.



Das Gasnetz als Energiespeicher

Power-to-gas-Versuchsanlage

Der städtische Energieversorger Mainova AG hat im Mai 2014 mit zwölf weiteren Partnern eine Anlage, die Strom in Gas umwandeln kann (power-to-gas) in Betrieb genommen. In der Versuchsanlage auf dem Werksgelände in der Schielestraße wird mit Strom aus erneuerbaren Energien mittels PEM-Elektrolyse aus Wasser Wasserstoff erzeugt. Dieser wird über die von der Netztochtergesellschaft (NRM) konzipierte Mischanlage ins Erdgasnetz eingespeist. Damit wird ein Energieträger bereitgestellt, der sich gut speichern und transportieren lässt. Das Gasnetz wird so zur „Batterie“ der Zukunft. Gaskraftwerke können z. B. wieder Strom erzeugen, wenn Solaranlagen oder Windräder gerade wenig Ertrag bringen.

Die Demonstrationsanlage kann bis zu 60 Kubikmeter Wasserstoff pro Stunde erzeugen, der mit 3.000 Kubikmeter Erdgas durchmischt wird. Das angereicherte Erdgas wird ins Netz eingespeist. Die Anlage war bundesweit die erste, die in Wasserstoff umgewandelten Strom ins Erdgas-Verteilnetz eingespeist hat.

Erneuerbare

Umstellung auf eine rein regenerative Energieversorgung; Erzeugung zum größten Teil aus erneuerbaren Quellen in Frankfurt und in der Region Rhein-Main; Aufbau von nachhaltigen regionalen Stoffkreisläufen.

Energieeffizienz

Reduzierung des Energieverbrauchs gegenüber heute um die Hälfte; Abstimmung von Bedarf und Versorgung bei Wärme, Strom und lokalem Verkehr; Förderung klimaschonenden Verhaltens; Maßnahmenkatalog und Roadmaps.

Stadtgesellschaft

Beteiligung von Bürgern, Unternehmen, Energieversorgern, Wohnungswirtschaft, Hochschulen und Wissenschaft; Einbindung in Ideenfindung und Konzepterstellung; Motivation zur Umsetzung eigener Maßnahmen.



Neues Grün direkt vor der Tür

Grünzug Platenstraße: Eine Verkehrsbrache wird zum grünen Begegnungsraum

Projektsteckbrief

Projekttitel: „Grünzug in der Platenstraße“

Themenknoten: Klima und Freiflächen

Projektziele: Rückgewinnung und Sicherung von Grünflächen vor dem Hintergrund von wachsendem Wohnraumbedarf und Klimawandel. Nachhaltige Freiraumgestaltung durch Bürgerbeteiligung. Gerechte Verteilung von Grünflächen – auch in den Stadtteilen und in sozial benachteiligten Stadtquartieren.

Ort: GPS-Koordinaten 50.138583, 8.661666

Planungs-/Bauzeit: 2007 bis 2015

Beteiligte: Grünflächenamt, Liegenschaftsamt, Amt für Straßenbau und Erschließung, Straßenverkehrsamt, Stadtkämmerei, Mainova AG, ABG FRANKFURT HOLDING, Ortsbeirat, Astrid-Lindgren-Schule, Integrative Schule, Kita Morgenstern, KT 92, Nachbarschaftszentrum Ginnheim e.V., Kinderzirkus Zarakali, BMX-Verein Stahlfräse

Gesamtfläche: ca. 5700 m² **Kosten:** 575.000 Euro

Kontakt: Heike Appel, Grünflächenamt Frankfurt am Main

Um wohnortnahe Grün- und Erholungsräume zu schaffen, obwohl die wachsende Einwohnerzahl Frankfurts und steigender Wohnungsbedarf, Wirtschaftswachstum und zunehmender Verkehr um Flächen konkurrieren, gilt es, auch „vergessene“ Areale und deren Potenziale zu nutzen. Die Platenstraße ist ein Beispiel dafür.

Die Platenstraße im Frankfurter Stadtteil Ginnheim wurde in den 1960er Jahren als vierspuriger Zubringer angelegt. Sie führt durch die gleichnamige Siedlung, die ehemals Housing Area der US-Streitkräfte war. Nach deren Abzug im Jahr 1994 kam die Siedlung in städtischen Besitz. Viele kinderreiche Familien, oft mit Migrationshintergrund, zogen ein. Der Straßenraum blieb in seiner Dimensionierung unverändert. Es entstanden wilde Park- und Lagerplätze ohne jede Aufenthaltsqualität.

Grünflächen vernetzen

Ideen aus den Planungswerkstätten im Rahmen der Frankfurter „Stadtentwicklungsinitiative 2030“ machten das Potenzial dieser „vergessenen“ Freiflächen deutlich. Im Süden der Platenstraße können die Miquelanlage und der Grüne-

burgpark eine grüne Verbindung zur Innenstadt herstellen. Nach Westen und Osten führt ein grüner Korridor zum Sinai-park und über die Fritz-von-Unruh-Anlage bis ins Niddatal und den GrünGürtel.

Die Platenstraße wurde völlig neu konzipiert: als Grünzug. Der Straßenraum wurde neu geordnet und die befestigten Flächen auf das notwendige Maß zurückgebaut. Feinfühliges Planen und Respekt vor den gewachsenen Strukturen halfen, den Charakter des Viertels zu bewahren.

Die Anwohner einbeziehen

Um eine höhere Akzeptanz der neuen Anlage zu erreichen, entwarf die Lokale Agenda 21 – Gruppe Ginnheim einen Bürgerbeteiligungsprozess, der dann vom Grünflächenamt begleitet wurde.

Der Stadtteilarbeitskreis entwickelte eine „Lern- und Kulturmeile“ als nachbarschaftlichen Begegnungsraum mit Angeboten für Kinder und Jugendliche. Der Kinderzirkus Zarakali und der Bikepark wurden ebenso eingebunden wie der angrenzende Kindergarten und die Astrid-Lindgren-Grundschule. Die Thematisierung im Ortsbeirat und die Arbeit des Nachbarschaftsbüros und des Stadtteilarbeitskreises hielten das Projekt konstant in der öffentlichen Wahrnehmung. Die Planungen wurden bei mehreren Ortsterminen und Treffen im Stadtteilarbeitskreis erläutert. Interessierte hatten dabei die Möglichkeit, Wünsche zu äußern. Das Schachfeld, die Boulebahn und der öffentliche Bücherschrank sind daraus entstanden. Die Tageszeitungen und die Ginnheimer Siedlungszeitung berichteten mehrfach über das Projekt.

Grün mit Aufenthaltsqualität schaffen

Wo vorher Schotter und Asphalt das Bild prägten, entstanden etwa 3.200 m² neue Grünflächen mit Sträuchern, Bäumen und Wiesen. Eine Allee aus großkronigen Silberlinden entlang des Fußwegs wird in einigen Jahren für wohltuenden Schatten sorgen. Die funktionale, hochwertige und zugleich robuste Ausstattung wird der intensiven Nutzung der Flächen gerecht. Für den Bodenbelag um die Bänke wurde vorhandenes Porphyrt-Pflaster wiederverwendet. Der beleuchtete Fußweg führt abgerückt von der Straße entlang der Grenze zu den Nachbargrundstücken in die Wohnquartiere an der Franz-Werfel-Straße und der Sudermannstraße. Er ist zu einer – besonders für Schulkinder – sicheren und attraktiven Fuß- und Radwegverbindung geworden.

Den Klimawandel im Blick behalten

Die Auswahl der gepflanzten Bäume folgt den Erfahrungen des Grünflächenamts, das seit mehreren Jahren die Reaktionen von Straßenbäumen auf die Klimaerwärmung analysiert. Mit Silberlinde und Französischem Ahorn wurden hitzeverträgliche Bäume gepflanzt. Für den geplanten Stadtbahnlückenschluss wurde ein Baufenster frei gehalten. Die Rasenflächen wurden als leichte Mulden ausgebildet und lassen so Niederschlagswasser von den angrenzenden befestigten Flächen versickern. Dies entlastet das Kanalnetz bei Starkregenereignissen.



5.700 m²
Gesamtfläche

3.200 m²
öffentliche Grünfläche
sind durch Entsiegelung
neu entstanden.



Die Platenstraße vor ...



und nach der Baumaßnahme

Stadtklima

Entsiegelung und Wiederbegrünung; Verbesserung des Mikroklimas in der Straße; neue stadtklima-verträgliche Bäume; Regenwasser-versickerung.

Grünraum

Schaffung von hochwertig gestalteten Grünflächen in sozial benachteiligtem Stadtquartier; Vernetzung mit weiteren Grünräumen.

Begegnungsraum

Möglichkeiten zum nachbarschaftlichen Dialog; Angebote für Kinder und Jugendliche; sichere Fuß- und Radwege; hohe Identifikation der Anwohner mit dem Grünzug.



Wo Fische gegen den Strom schwimmen

Naturnahe Umgestaltung der Nidda: Vom Kanal zum Lebensraum Fluss

Die naturnahe Umgestaltung der Nidda-Ufer und der Umbau der Wehre schaffen neue Lebensräume für Flora und Fauna, werden einen Erholungsraum für die Frankfurter/innen auf und bewahren dabei den Schutz vor Hochwasser.

Die einst fischreiche Nidda im Norden Frankfurts wurde im 20. Jahrhundert kanalisiert, gestaut und begradigt. Flussschleifen wurden durchstoßen, zugeschüttet oder zu Altarmen gemacht. Neugebaute Wehre unterbanden die Fischwanderung. Der Ausbau schützte zwar gut vor Hochwasser, aber der Fluss wurde zu einem Kanal.

In den 1990er Jahren erarbeiteten die Nidda-Anrainer ein Programm zur Renaturierung des Flusses, die Konzeption „Naturnahe Nidda“. Sie wurde von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main 1998 beschlossen.

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Naturnahe Umgestaltung der Nidda“

Themenknoten: Klima und Freiflächen

Projektziele: Strukturverbesserung an der Nidda: naturnahe Gewässergestaltung, Abbau von Wanderungshindernissen für Fische und andere Wasserorganismen, attraktivere Uferwege, Erhaltung des Hochwasserschutzes und des Grundwasserspiegels.

Projektbeginn: 1993

Beteiligte: Stadtentwässerung Frankfurt am Main

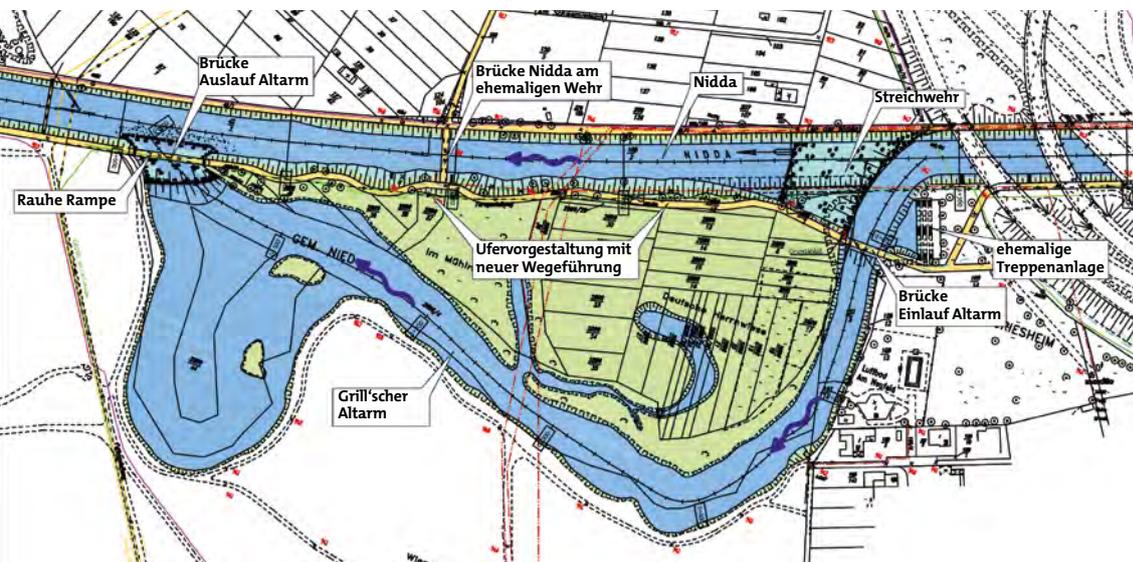
Kontakt: Roland Kammerer, Heiko Kramer, Stefanie Toth, Stadtentwässerung Frankfurt am Main

Mit dem Umbau wurde zwischen Berkersheim und Bonames begonnen. Ein Altarm wurde wieder angeschlossen. Überschwemmte Auenbereiche, flachere Uferhänge und ein natürlicheres Flussprofil sowie Sand- und Kiesbänke bieten Flora und Fauna inzwischen neue Lebensräume.

Bereits in den 1990er Jahren zeigte eine „Wehrstudie“, dass ein Umbau der Nidda-Wehre möglich ist, ohne die Hochwassersicherheit zu gefährden und den Grundwasserspiegel wesentlich zu verändern. Die Wehre auf Frankfurter Gebiet wurden in den Maßnahmenkatalog des Landes Hessen aufgenommen, mit dem die Ziele der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie umgesetzt werden sollen.

Das Höchster Wehr: Fischaufstieg und Hochwasserschutz

Das Höchster Wehr wurde 2012/2013 durch ein schräg in den Fluss gestelltes Streichwehr ersetzt. Es leitet ständig einen Teil des Wassers in ein neues Umgehungsgerinne neben dem Wehr, das mit seinem geringen Gefälle den Fischaufstieg ermöglicht. Der alte Hochwasserschutzdamm wurde abgetragen und um einen verlandeten Altarm herum neu aufgebaut. Die zusätzliche Retentionsfläche wird bei starkem Nidda-Hochwasser überschwemmt oder wenn sich der Main bei Hochwasser in die Nidda zurückstaut. Der Uferweg wurde auf dem neuen Damm angelegt und der alte Wehrsteg durch eine neue Brücke ersetzt.



Sossenheimer Wehr heute (rechts oben), Planungsentwurf für den Umbau mit Streichwehr und wieder angeschlossenen Grill'schem Altarm



Die Fische kehren zurück

Schon jetzt, kurz nach dem Umbau, hat die Zahl strömungsliebender Fische wie Barbe, Nase und Hasel zugenommen. Die Meerforelle wandert aus dem Main in die Nidda und ihre Nebengewässer. Das Umgehungsgerinne und die Kiesbänke unterhalb des Wehres bieten dem Schneider eine Kinderstube – eine Fischart, die in Hessen als fast ausgestorben galt.

Rödelheimer Wehr: der Mühlkanal als Umgehungsroute

Beim Rödelheimer Wehr kam zwar kein raumgreifender Umbau in Frage, weil es an die Bebauung und den Brentanopark angrenzt. Der alte Mühlgraben konnte aber als Rampe so umgebaut werden, dass er von Fischen durchschwommen werden kann.

Sossenheimer Wehr: die Bürger an der Planung beteiligen

In Sossenheim sieht der aktuelle Stand der Planung vor, das alte Wehr durch ein Streichwehr zu ersetzen. Es leitet das Flusswasser in den am Wehr liegenden Grill'schen Altarm, der wieder mit der Nidda verbunden wird und so den Fluss für

Fische und andere Wasserlebewesen passierbar macht. Der Uferweg wird umgestaltet, und neue Brücken führen über Ein- und Auslauf des Altarms.

Noch weit vor dem Planfeststellungsverfahren gab eine Planungswerkstatt den Bürger/innen die Möglichkeit, sich über das Vorhaben zu informieren. Sie konnten mit den Planern Ideen und Anregungen diskutieren, die soweit möglich in die Planung einfließen sollen. Auch hier sind die Hochwassersicherheit und ein gleichbleibender Grundwasserspiegel zu gewährleisten. 2016 soll die Genehmigung beim Regierungspräsidium Darmstadt beantragt werden.

Die Flusssufer als Erholungsraum aufwerten

Die Nidda-Ufer werden im Zuge der naturnahen Umgestaltung auch für die Menschen attraktiver. Der Uferweg, den viele Spaziergänger/innen und Radfahrer/innen nutzen, führt nicht mehr monoton an einer schnurgerade ausgebauten Nidda entlang, sondern an abwechslungsreichen Ufern mit Gehölzen, Altarmen und Wiesen. Immer wieder öffnet sich der Blick auf den Fluss.

Lebensraum

Wiedergeschlossene Altarme, Auenbereiche, Sand- und Kiesbänke und flachere Uferhänge bieten neue Lebensräume für Flora und Fauna; Umbau der Wehre und Rampen machen Fischeaufstieg wieder möglich.

Erholungsraum

Abwechslungsreichere Ufer mit Gehölzen, Altarmen und Wiesen bieten attraktivere Naturerlebnisse; neugestaltete, geschwungene Uferwege und neue Brücken.

Hochwasserschutz

Schaffung zusätzlicher Retentionsflächen; Erhalt der Hochwassersicherheit und gleichbleibende Grundwasserspiegel beim Umbau der Wehre.



Leben mit dem Fluss

Fechenheimer Mainbogen: Von der Agrarsteppe zur Auenlandschaft

Projektsteckbrief

Projekttitel: „Fechenheimer Mainbogen – Renaturierung und Flurbereinigung“

Themenknoten: Klima und Freiflächen

Projektziele: Strukturverbesserung am Main; Herstellen einer naturnahen Landschaft mit Auencharakter. Lebensräume für Tiere und Pflanzen, Schaffung eines Naturerlebnisraums mit hohem Freizeitwert, Schaffung besser zu nutzender Flächen für die Landwirtschaft.

Planungsgebiet: Frankfurt Fechenheim

Projektbeginn: 2009 Voruntersuchungen zur ökologischen Strukturverbesserung am Main. November 2013 Plan-genehmigung von sechs Einzelmaßnahmen.

Januar 2015 Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Flurbereinigung im Fechenheimer Mainbogen.

Projektlaufzeit: bis 2020/2022

Beteiligte: Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main

Kontakt: Rainer Zimmermann, Umweltamt Frankfurt am Main

Vielfältig gestaltete Gewässer sind ein Gewinn für Tiere und Pflanzen – und für den Menschen. Die Umgestaltung des Fechenheimer Mainbogens schafft eine artenreiche Auenlandschaft und ganz neue Naturerlebnisse für die Frankfurter/innen.

Am Fechenheimer Mainbogen im Osten Frankfurts sollen die befestigten Ufer des Mains an vielen Stellen wieder vielfältiger gestaltet werden und sein Wasser die Landschaft durchströmen. Auf einem ca. 90 ha großen Gebiet entsteht eine naturnahe Landschaft mit Auencharakter mit neuen und vielfältigeren Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Für solche Strukturverbesserungen hat die Stadt Frankfurt am Main im Jahr 2008 eine Voruntersuchung beauftragt. Die Studie hat Standorte für 39 Einzelmaßnahmen entlang der Frankfurter Mainufer vorgeschlagen, mit denen die Stadt die Ziele der Europäischen Wasser-rahmenrichtlinie 2000 umsetzen kann.



Ufer und Teiche vielfältig gestalten

Am Fechenheimer Mainbogen wurden die ersten Vorhaben im Frühjahr 2015 umgesetzt. An sieben Stellen wurden Uferabflachungen vorgenommen und die Steinschüttung der Uferbefestigung entfernt. Neben fünf kleineren temporären Gewässern wurden drei größere Alt-wasserteiche angelegt.

Die Teiche wurden in Ufernähe ausgehoben und mit unterschiedlichen Böschungsneigungen abwechslungsreich modelliert. Die Teiche sind so tief, dass sie durch das Grundwasser ständig Wasser führen. Zusammen haben sie eine Wasserfläche von rund 5.000 m².

Artenvielfalt durch neue Lebensräume fördern

Die Ufer und die Gewässersohle werden weitgehend sich selbst überlassen und von der Natur begrünt. An einigen Stellen werden Bestände geschützter Arten, wie der der Gelben Wiesenraute, umgesiedelt.

Die ruhigen Altwasserteiche mit ihren Ufermodellierungen dienen vielen Arten als Lebensraum. Bei Hochwasser findet ein Wasseraustausch mit dem Main statt. Fischen wie Karausche, Rotfeder und Schleie bietet sich so Raum zum Laichen und Aufwachsen. Amphibien wie Grünfrosch und Grasfrosch können in den flachen Bereichen laichen, und es können sich Libellenarten wie die Braune Mosaikjungfer oder die Gemeine Heidelibelle einstellen.

Eine Auenlandschaft schaffen

Für ein weiteres 3.000 m² großes Altwasser und einen ufernahen Altarm liegt die Plangenehmigung vor. Im Unterschied zu Altwässern, die vom Fluss räumlich getrennt sind, ist ein Altarm noch mit dem Fluss verbunden und wird von diesem gespeist. Der geplante Altarm hat eine Wasserfläche von ca. 22.000 m². Er wird an zwei Stellen mit dem Main verbunden und so vom Flusswasser durchströmt. Mit den Durchstichen entsteht eine Insel, die nur mit dem Boot zu erreichen ist.

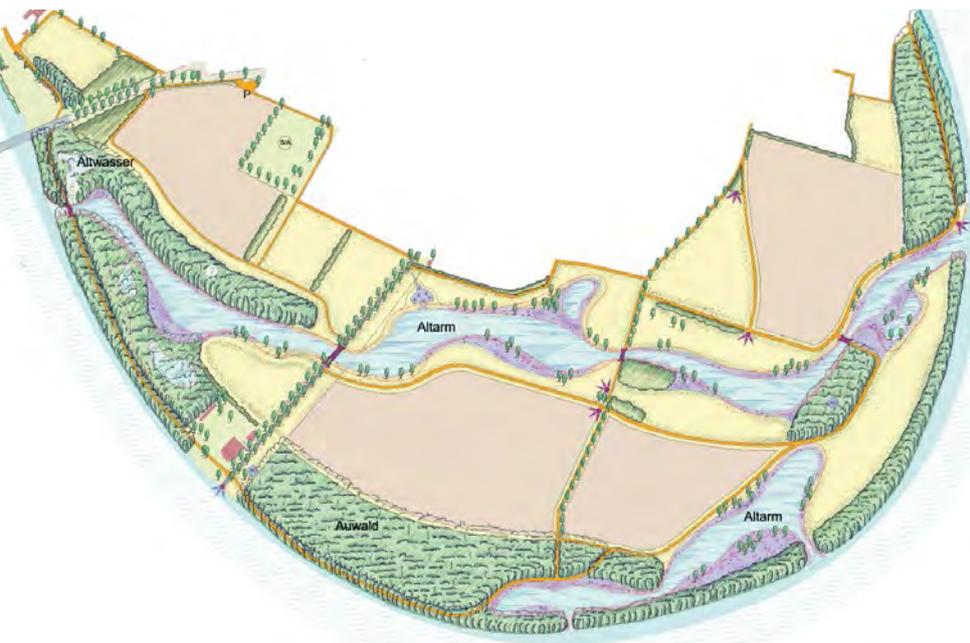
Noch in der Planungsphase ist ein etwa 1,7 km langer, beidseitig an den Main angeschlossener Altarm, der entlang einer natürlich vorhandenen Mulde den Mainbogen durchquert. Er soll von Wiesenflächen und Auwald gesäumt werden.

Die Flächen für die Landwirtschaft neu ordnen

Da die Grundstücke in dem Gebiet kleinteilig parzelliert und teils in städtischem und teils in privatem Eigentum sind, ist eine Flurbereinigung notwendig, bevor der große Altarm gebaut werden kann. Ziel ist es nicht nur, die Flächen für die Gewässer städtischem Eigentum zuzuordnen. Mit der Bodenreueordnung entstehen zusammenhängende Acker- und Wiesenflächen in den höhergelegenen Bereichen. Sie sind besser vor Hochwasser geschützt und können von der Landwirtschaft besser genutzt werden.

Die Natur von nahem erleben

Mit der Umgestaltung wird der bestehende, wenig attraktive Uferweg teilweise verlegt und zu einem Wegenetz mit Brücken, Stegen und Aussichtspunkten erweitert. Das schafft nicht nur ungestörte Mainuferzonen, sondern auch Orte mit markanten Ausblicken auf den neuen Landschaftsraum, zu denen sich ein Spaziergang lohnt.



••••• Landschaft

Vielfältiger gestaltete Mainufer, Altarme und Teiche; neue und vielfältigere Lebensräume für Tiere und Pflanzen durch naturnahe Landschaft mit Auencharakter.

••••• Naturerlebnis

Attraktiverer Landschaftsraum; markante Ausblicke durch neugestaltetes Wegenetz mit Brücken, Stegen und Aussichtsplattformen.

••••• Landwirtschaft

Flurbereinigung schafft zusammenhängende Acker- und Wiesenflächen in höhergelegenen Bereichen; Agrarflächen besser vor Hochwasser geschützt und besser nutzbar.



Die Stadt lebenswert erhalten

Anpassungsstrategie: Vorbereitung auf die Folgen des Klimawandels

Mehr Hitze und Trockenheit im Sommer, häufigere Starkregen und Unwetterereignisse, feuchtere Hochwasser im Winter: Der Klimawandel wird auch in Frankfurt die Lebensbedingungen beeinflussen. Die Anpassungsstrategie entwirft Ziele, Leitlinien und Maßnahmen, damit die Stadt lebenswert bleibt.

Der Klimawandel wird nicht nur zu steigenden Durchschnittstemperaturen führen, sondern es werden häufigere Wetterextreme auftreten. Die Stadt Frankfurt am Main setzt sich zum einen mit vielen Projekten und in einer Reihe von Netzwerken für den Klimaschutz ein. Zum anderen entwickelt die Stadt Vorkehrungen zur Anpassung an die nicht mehr zu vermeidenden Folgen des Klimawandels und passt sich diesen an.

Die dazu einberufene Koordinierungsgruppe Klimawandel (KGK) mit Fachleuten aus elf Ämtern und Referaten der Stadtverwaltung hat eine Strategie zur Anpassung an den Klimawandel entwickelt. Sie wurde im September 2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Projektsteckbrief

Projekttitel: „Frankfurter Anpassungsstrategie an den Klimawandel“

Themenknoten: Klima und Freiflächen

Projektziele: Anpassung der Stadt an die Folgen des Klimawandels.

Projektbeginn: 2008

Beteiligte: Koordinierungsgruppe Klimawandel (KGK), federführend: Dezernat für Umwelt und Gesundheit

Kontakt: Hans-Georg Dannert, Umweltamt Frankfurt am Main

Den Klimawandel in allen Planungen berücksichtigen

Die Anpassungsstrategie beschreibt die Ausgangslage in der Stadt und die bereits heute erkennbaren Folgen des Klimawandels. Für die Bereiche Planung, Bauen, Grün, Mobilität, Wasser und Gesundheit werden Perspektiven, Ziele und erste Maßnahmenvorschläge beschrieben. Die Anpassungsstrategie dient dabei als ein Orientierungsrahmen, der weiter zu konkretisieren und bei sich ändernden Bedingungen anzupassen ist.

Hotspots und Kaltluftschneisen wissenschaftlich untersuchen

Ein Modellprojekt mit dem Deutschen Wetterdienst (DWD) bezieht globale und regionale Klimaprognosen auf den Maßstab der Stadt und zeigt, wo in Frankfurt zukünftig die Schwerpunkte von Klimabelastungen liegen werden. Weitere Daten zum Stadtklima bietet der Klimaplanatlas, der mit der Universität Kassel erarbeitet wurde. Er zeigt, welche Zonen thermische Defizite haben („Hotspots“), in welchen Bereichen Frisch- und Kaltluft entsteht und welche „Luftleitbahnen“ unbedingt freigehalten werden müssen, damit nachts kühlende Luftmassen in die Stadt gelangen. Der Atlas soll so weiterentwickelt werden, dass empfindliche Bereiche auf Stadtteilebene erkennbar werden und konkrete Verbesserungsmaßnahmen wie Begrünungen oder Entsiegelungen gezielt geplant werden können. Bei weiterem Wirtschaftswachstum und wachsender Bevölkerung steht die Stadtplanung vor der Herausforderung, trotz



Beispiel Regenwasserbewirtschaftung: in Neubaugebieten wie dem Riedberg soll mehr Regenwasser direkt versickern.



Beispiel Frankfurter Baumliste: Auswahl widerstandsfähigerer Baumarten bei Neupflanzungen.

nötiger neuer Bauten Überwärmungstendenzen soweit wie möglich zu begrenzen und den Flächenverbrauch gering zu halten. Kaltluftschneisen sollen in Rahmen- und Bebauungsplänen erfasst und gesichert werden.

Häufigere Unwetter und Überflutungen berücksichtigen

Häufigere und heftigere Niederschlagsereignisse können z. B. zum Ausfall städtischer Infrastruktur führen und hohe Schäden verursachen. Der Hochwasserschutz wird derzeit mit dem „Hochwasserkonzept Main“ aktualisiert. Für die Taunusbäche wurden gemeinsam mit den Nachbargemeinden Gewässerpegel und Frühwarnsysteme eingerichtet.

Faltblätter, die in zehn Sprachen herausgegeben und an die Anwohner/innen der Flüsse und Bäche im Stadtgebiet verschickt wurden, informieren über Risiken und Vorsorgemaßnahmen bei Hochwasser und Überflutung in Folge von Starkregenereignissen. Weitere Maßnahmen sollen die Wassergüte der Gewässer in Trockenperioden verbessern und die Neubildung von Grundwasser fördern. Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen in Neubaugebieten und Entsiegelungen im Bestand sollen z. B. mehr Regenwasser direkt versickern lassen.

Gebäude fit für den Klimawandel machen

Beim Bauen gehen Klimaschutz, Klimaanpassung und Wohnkomfort Hand in Hand. Eine gute Dämmung verbessert die

Energieeffizienz und das Innenraumklima. Sie erspart zusammen mit Sonnenschutz- und Nachtlüftungssystemen den Einbau von Klimaanlage. Begrünte Dächer und Fassaden leisten einen Beitrag zum Stadtklima. Sie sollen gefördert werden. Bauherren informiert die Stadt in einem Leitfaden, wie sie gegen Hitze und Überflutungen vorsorgen können. Weitere Themen sind Energieeffizienz, Regenwasserbewirtschaftung und der Schutz des Baumbestands und von Biotopen.

Grünflächen erhalten

Klimawirksame Grünflächen wie Parks, Grünzüge und Alleen sollen erhalten und wo möglich verknüpft werden. So sollen grüne „Speichen“ von der Innenstadt bis zum GrünGürtel und „Strahlen“ hinaus in die Region entstehen.

Die „Frankfurter Baumliste“ gibt Empfehlungen, welche Baumarten bei Neuanpflanzungen von Stadtbäumen zu bevorzugen sind. Neue und zahlreichere Arten sollen

den Baumbestand widerstandsfähiger machen.

Gesundheit für alle Bevölkerungsgruppen

Das Amt für Gesundheit alarmiert nach einem Hitze Frühwarnsystem sensible Bereiche wie Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen. Neben der Prävention von hitzebedingten Krankheiten wird untersucht, welche gesundheitlichen Auswirkungen klimatisch bedingte Veränderungen bei Pflanzen (z. B. Allergierisiko) und Tieren (z. B. Infektionsrisiko) haben.

40.000
Kaltluft strömen pro Sekunde durch das Niddatal

Planung

Orientierungsrahmen für Planung, Bauen, Grün, Mobilität, Wasser und Gesundheit; wissenschaftliche Erforschung künftiger Schwerpunkte der Klimabelastung in der Stadt; Planung gezielter Verbesserungsmaßnahmen.

Wetterextreme

Folgen abmildern durch Bewahrung von Kaltluftschneisen und Begrünung; Regenwasserbewirtschaftung; den Schäden durch Überflutungen und Hitze vorbeugen, z. B. Hochwasserschutz, Sonnenschutzmaßnahmen.

Gesundheit

Aufenthaltsqualität in Bauten und öffentlichen Bereichen sichern; Hitze Frühwarnsystem für sensible Bereiche; Prävention von hitzebedingten Krankheiten, Allergien und Infektionen.

Statements aus dem Nachhaltigkeitsforum



» Europäische Städte wie Frankfurt am Main, London oder Kopenhagen sind deshalb erfolgreich, weil sie die Bürgerschaft in die Stadtentwicklung einbeziehen und Experimente fördern. Wer die eigene Umwelt positiv beeinflussen kann, wird am ehesten auch Lösungen für die globalen Herausforderungen finden. Der vorliegende Statusbericht soll diesen Kommunikationsprozess fördern und zeigt unzählige Möglichkeiten auf, gemeinsam mit anderen für das Klima, das Stadtgrün und eine gerechtere Wirtschaftsweise aktiv zu werden. «

Stadträtin Rosemarie Heilig, Dezernentin für Umwelt und Gesundheit



» Die Arbeit des Nachhaltigkeitsforums und die Nachhaltigkeitsberichterstattung sollten in der Öffentlichkeit noch sichtbarer werden und sich den Einschätzungen von Nichtexperten öffnen.

Wohnen und Leben in der Stadt 2050 – könnte das Nachhaltigkeitsforum nicht in den Stadtraum hineingehen und öffentliche Veranstaltungen am Schaumainkai, auf dem Römerberg oder dem Goethe-Platz organisieren? «

Dr. Bettina Brohmann, Öko-Institut e. V.



» Die Stadt Frankfurt am Main wächst derzeit stark. Die damit verbundenen Herausforderungen bedürfen einer intensiven Begleitung und Beobachtung. Die Berichterstattung dazu sollte die Veränderungen auch quantifizieren und allen Beteiligten am politischen Prozess als Handlungsgrundlage zur Verfügung stehen. Belastbare Zahlen können für die Kommunikation mit den Bürgern sehr hilfreich sein. «

Dr. Matthias Mehl, Kreislandwirt Frankfurt am Main



» Ich würde mir eine ‚grünere Stadt‘ Frankfurt am Main wünschen. Dies bedeutet Mut zu neuen Ideen. In Städten wie Mailand, München oder Paris wird darüber nachgedacht, die vertikalen Wände und die Dächer der Gebäude sehr viel stärker für grüne Lebensräume zu nutzen.

Dies kann die Lebensqualität, aber auch die Klimasituation, die Luftqualität und das Wassermanagement in den Städten verbessern. Diese Aspekte sollten auch in einer Nachhaltigkeitsberichterstattung nicht fehlen. «

Prof. Dr. Dr. Volker Mosbrugger, Senckenberg Forschungsinstitut



» Der Statusbericht Green City Frankfurt am Main 2016 zeigt, welchen Beitrag eine stadtverträgliche Verkehrs- und Mobilitätspolitik für eine nachhaltige Stadtentwicklung in den letzten Jahren geleistet hat. Verkehrssicherheit, Nahmobilität, Neue ÖV-Linien, Tempo 30 nachts sind Beispiele dafür, dass verkehrliche Entscheidungen immer auch ökologische, soziale, und wirtschaftliche Voraussetzungen und Folgen haben. Die Mobilitätsstrategie ist daher ein grundlegender „Baustein“ für die weitere zielorientierte Entwicklung von Verkehr und Mobilität und ein wesentlicher Baustein für das integrierte Stadtentwicklungskonzept. «

Stadtrat Stefan Majer, Dezernent für Verkehr



» Die Stadt mit dem größten Flughafen und Fernbahnhof, mit einem der größten Autobahnknoten und 300.000 Pendlern am Tag, einer Hochhaus-Skyline wie Houston und mit drei Chemieindustrie-Standorten – eine solche Stadt wird nie das öko-gemütliche Image von Kopenhagen oder Bremen haben. Wenn es um Frankfurt geht, lösen jedoch positive Öko-Botschaften immer noch Überraschungseffekte aus. ‚Tatsächlich – in Frankfurt kann man gut Rad fahren! Das hätte ich nie gedacht!‘ «

Bertram Giebeler, ADFC Frankfurt am Main e.V.



» Eine nachhaltige Stadtentwicklung muss vielfältige ökologische, ökonomische und soziale Interessen miteinander abwägen. Hier ist mitunter auch Mut gefragt, kurzfristigen ökonomischen Verlockungen zu widerstehen, um langfristig ökologische und soziale Ziele zu erreichen – letztlich zum Wohle aller in der Stadt und in der Region. «

Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Goethe-Universität, Frankfurt am Main, Institut für Humangeographie | Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung



» Verkehrsgestaltung in Frankfurt ist ein Spagat. Auf der einen Seite gilt es, eine lebenswerte, lebendige Stadt zu erhalten, die ein wirtschaftlicher Brennpunkt ist und jeden Tag so viele Pendler aufnimmt. Auf der anderen Seite ist gleichzeitig auf die Umwelt zu achten und sind die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu fördern. Dieser Spagat wird in den nächsten Jahren sicherlich die Verkehrspolitik beherrschen und immer wieder mit kreativen Ideen und auch Kompromissen die Planungen der Zukunft beeinflussen. «

Prof. Dr. Petra Schäfer, Frankfurt University of Applied Sciences



Mobilität

Gerade in einer wachsenden Stadt wie Frankfurt ist die stadtverträgliche und sichere Gestaltung von Mobilität und Verkehr von großer Bedeutung und eine große Herausforderung. Frankfurt ist Verkehrsknotenpunkt und Wirtschaftszentrum und zugleich auch eine grüne und kompakte Stadt der kurzen Wege. Der städtische Verkehrsraum ist begrenzt und schon heute vielfältigen Nutzungskonkurrenzen unterworfen.

In Frankfurt als nationaler und internationaler Verkehrsdrehscheibe für den Personen- und Güterverkehr haben sich historisch gewachsen wichtige Knotenpunkte im Luft-, Schienen-, Straßen- und Binnenwasserverkehr ausgebildet. Gleichzeitig ist die Kernstadt der Metropolregion FrankfurtRhein-Main mit ihrem sehr hohen Angebot an Arbeitsplätzen und Dienstleistungen stark mit dem Umland verflochten. Durch die Pendlerströme aus der Region wird Frankfurt tagsüber zur Millionenstadt, gleichzeitig pendeln auch mehr Frankfurter/innen in die Region.

Die Verkehrsdichte erreicht in den Spitzenzeiten die Kapazitätsgrenzen des Gesamtverkehrsystems und überschreitet sie auch teilweise. Die verkehrlich bedingten Umweltwirkungen beein-

trächtigen die Lebens- und Aufenthaltsqualität insbesondere entlang der Hauptverkehrswege. Dazu rücken Themen wie die fortschreitende Globalisierung, eine stärkere Urbanisierung und Digitalisierung der Gesellschaft in den Fokus verkehrsplanerischer Überlegungen und führen zu neuen anspruchsvollen Aufgaben. Parallel dazu zeigt sich ein gesteigertes ökologisches und gesundheitliches Bewusstsein; und neben einem demografischen Wandel bilden sich mit einer immer stärkeren Individualisierung neue Konsum-, Arbeits- und Lebensstile heraus.

Es geht darum, im Rahmen einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilitätsstrategie rechtzeitig auf zukünftige Herausforderungen zu reagieren und anhand strategischer Ziele Handlungsansätze aufzuzeigen. Eine große Herausforderung wird sein, Frankfurt als kompakte und zugleich grüne Stadt zu erhalten, in der der Verkehr Lebensqualität und Gesundheit möglichst wenig beeinträchtigt, Mobilität in allen Formen aber für alle gleichberechtigt möglich bleibt.

Nachhaltige Stadtentwicklung muss am Ausgleich von ganz unterschiedlichen Interessen und Bedürfnissen orientiert sein und Verkehrsplanung, Stadt- und Umweltplanung zusammenbringen.



Frankfurt in Bewegung

Mobilitätsstrategie: Ein Leitbild für stadt- und umweltverträgliche Mobilität entsteht

Projektsteckbrief

Projekttitel: „Mobilitätsstrategie“

Themenknoten: Mobilität

Projektziel: ein an Nachhaltigkeit orientiertes Leitbild für zukünftige Mobilität in Frankfurt, integrierender Planungsansatz und Steuerungsinstrument für Politik und Verwaltung, strategischer Rahmen für zukünftige Planungs- und Finanzierungsentscheidungen.

Projektbeginn: 2013

Beteiligte: ämter- und fachübergreifend (Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung)

Kontakt: Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung Frankfurt am Main

Neue Konsum-, Arbeits- und Lebensstile, Globalisierung und Digitalisierung, demografische Entwicklung – es sind gesellschaftliche Trends, die Mobilität prägen. Zugleich verändern sich die Ansprüche an Mobilität und die Lebensqualität in der Stadt: Straßen und Wege sollen nicht mehr rein funktionale Verkehrsflächen sondern „Straßen zum Leben“ sein. Die Mobilitätsstrategie soll einen strategischen Rahmen formulieren, wie die zukünftige Mobilität in einer wachsenden Stadt gestaltet werden kann.

Die Vision: Verkehr in einer lebendigen Stadt

Die Mobilitätsstrategie entwirft ein an Nachhaltigkeit orientiertes Leitbild. Es zeigt, wie die Stadt aussehen soll, in der die Frankfurter/innen leben wollen und wie sie sich in ihr bewegen. Es ist das Bild einer kompakten und zugleich grünen Stadt, in der Verkehr Lebensqualität und Gesundheit möglichst wenig beeinträchtigt und in der Mobilität in allen Formen für alle gleichberechtigt möglich ist.

Strategischer Rahmen: Orientierung und messbare Ziele

Als integrierender Planungsansatz und Steuerungsinstrument soll die Mobilitätsstrategie Spielraum für politische Schwerpunktsetzungen bieten und gleichzeitig eine stabiler Rahmen für das Verwaltungshandeln sein. Sie soll helfen, auf

zukünftige Herausforderungen rechtzeitig zu reagieren. Und sie soll dazu dienen, in der Stadtgesellschaft Konsens über langfristige Ziele zu finden und transparente Regeln für den Umgang mit Zielkonflikten schaffen. Mit messbaren strategischen Zielen soll überprüft werden, ob die gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen eintreten oder eine Kurskorrektur vorgenommen werden muss.

Vier Bausteine: vom Zukunftsbild zum konkreten Handeln

Die Mobilitätsstrategie formuliert einen strategischen Rahmen, der Grundlage und Richtschnur für thematische Teilstrategien und Maßnahmenpläne ist. Der strategische Rahmen setzt sich aus vier Bausteinen zusammen – von der langfristigen Vision bis hin zu konkreten Handlungsansätzen:

Das **Zukunftsbild 2050** beschreibt die angestrebte Mobilitätskultur und orientiert sich an den klassischen Zieldimensionen der Nachhaltigkeit: Sozial gerechte Mobilität ermöglicht eine bestmögliche selbständige Teilhabe am Verkehr für alle Menschen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse. Ökologisch verträgliche Mobilität organisiert Verkehr effizient, klima- und stadtverträglich. Das Verkehrssystem ist sauber und leise und greift auf regenerative Rohstoffe zurück. Bezahlbare Mobilitätsangebote sind ein Kennzeichen wirtschaftlich vernünftiger Mobilität. Die gute Erreichbarkeit Frankfurts und eine verträgliche Ausgestaltung aller Verkehrsarten dienen der wirtschaftlichen Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Stadt.

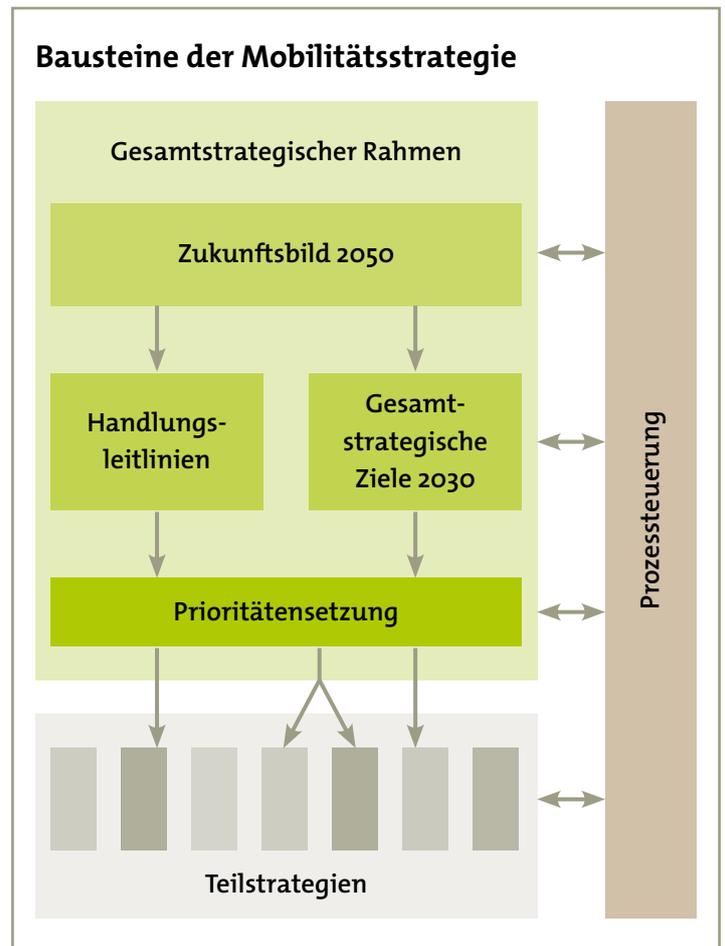
Auf dem Weg zu einer schrittweisen Annäherung an dieses Zukunftsbild dienen **Handlungsleitlinien** als Orientierung für Politik und Verwaltung. Sie basieren auf bereits beschlossenen Verkehrsplanungen wie dem Gesamtverkehrsplan von 2005 und umfassen beispielsweise den Vorrang von Erhalt und Sanierung der Infrastruktur vor Neu- und Ausbau, die Sicherung der Finanzierung, die Förderung von Innovationen und neuen Technologien, Partizipation als Chance zu nutzen sowie die regionale Zusammenarbeit und nachhaltige Mobilitätsstile zu unterstützen.

Für einen mittelfristigen Zeitraum bis etwa 2030 soll die Mobilitätsstrategie anhand von Indikatoren messbare **strategische Ziele** stecken, damit überprüft werden kann, ob die gewünschten Wirkungen eintreten, so z. B. ob die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen oder die Zahl der Verkehrsunfälle auf das angestrebte Maß gesunken sind.

Die gesamtstrategischen Ziele der Mobilitätsstrategie sollen eng mit den übergreifenden Überlegungen zum integrierten Stadtentwicklungskonzept (iStEK) abgestimmt werden, z. B. die Förderung einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsstruktur mit dem Fokus auf Verkehrsvermeidung. Die Mobilitätsstrategie soll als Teilstrategie in das integrierte Stadtentwicklungskonzept eingebracht werden.

80

Knapp **80** Prozent beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Stadt-Umland-Verkehr. Die hohe Arbeitsplatzdichte in Frankfurt von 962 Erwerbstätigen pro 1.000 Einwohner/innen führt zu einer großen Zahl von Pendlern. Deren Mobilitätsgewohnheiten beeinflussen das Verkehrsgeschehen in Stadt und Umland ganz maßgeblich.



Sieben Handlungsleitlinien zur Orientierung

Auf dem Weg zu einer schrittweisen Annäherung an das Zukunftsbild, das die Mobilitätsstrategie entwirft, dienen sieben Handlungsleitlinien als Orientierung für Politik und Verwaltung:

1. Beschlossene verkehrsplanerische Grundhaltung (GVP) zu Grunde legen
2. Erhalt und Sanierung der Infrastruktur gegenüber Neu- und Ausbau bevorzugen
3. Finanzierung langfristig sichern und Kostentransparenz erhöhen
4. Innovationen und neue Verkehrstechnologien entwickeln und fördern
5. Akteure einbinden / Partizipation als Chance nutzen
6. Regionale Zusammenarbeit fördern
7. Nachhaltige Mobilitätskultur leben

Aus den Handlungsleitlinien und den strategischen Zielen lassen sich **Handlungsschwerpunkte** ableiten, in denen Prioritäten für politische Entscheidungen und den Verwaltungsalltag gesetzt werden. Es werden **thematische Teilstrategien** entwickelt, z. B. für den Stadt-Umland-Verkehr, den Öffentlichen Nahverkehr, den Wirtschaftsverkehr oder die Verkehrssicherheit. Die Teilstrategien sind häufig vernetzt, und Maßnahmen aus verschiedenen Bereichen können miteinander kombiniert zum Ziel führen.

Beteiligungsprozess: Wie die Mobilitätsstrategie erarbeitet wird

Diese Bausteine der Mobilitätsstrategie werden in einer ämter- und fachübergreifenden Zusammenarbeit entwickelt. Der Prozess bündelt Erfahrungen, Kompetenzen und Strategien verschiedener Fachbereiche und Dezernate, so z. B. raumbezogene Siedlungsplanung, Umwelt und Verkehr. Zwischenergebnisse werden mit den Fraktionen in der Stadtordnetenversammlung und den Ortsbeiräten beraten und im Dialog mit dem Nachhaltigkeitsforum des Green-City-Prozesses gefestigt.

Wichtige Bausteine werden kontinuierlich kommuniziert und öffentlich zur Diskussion gestellt. So fanden im Jahr 2014 zwei „Mobilitätsforen“ statt, bei denen Vertreter/innen der Stadtgesellschaft, der Fachöffentlichkeit und der Politik über Zwischenergebnisse diskutierten. Ein drittes „Mobilitätsforum“ gab es im September 2015.

Kern der ersten Veranstaltung bildeten die drei Themenbereiche „Frankfurt als Kern der Metropolregion“, „Frankfurt als lebenswerte Stadt“ und „Frankfurts Quartiere – Stadt der Vielfalt“.

Knapp **13** Prozent der Frankfurter/innen nutzten im Jahr 2013 für ihre Wege das Rad – das sind deutlich mehr als zehn Jahre zuvor und fast doppelt so viele wie im Jahr 1998.





Bei insgesamt drei „Mobilitätsforen“ wurden die Bausteine der Mobilitätsstrategie öffentlich zur Diskussion gestellt.

Das zweite Mobilitätsforum diskutierte die zukünftige Mobilität in Frankfurt mit dem Fokus auf die drei Nachhaltigkeitsdimensionen: ökologisch verträglich, sozial ausgewogen, wirtschaftlich vernünftig. Der Pendlerverkehr zwischen Frankfurt und dem Umland, intelligente Lösungen im Lieferverkehr oder die Änderung des Mobilitätsverhaltens waren ebenso Themen wie die multifunktionale Nutzung des nur begrenzt verfügbaren Stadtraums.

Parallel zu den ersten beiden Mobilitätsforen wurden auf dem städtischen Beteiligungsportal „Frankfurt fragt mich“ Ideen zur zukünftigen Mobilität gesammelt und diskutiert. Auch diese Ergebnisse sind in die Arbeiten an der Mobilitätsstrategie eingeflossen.

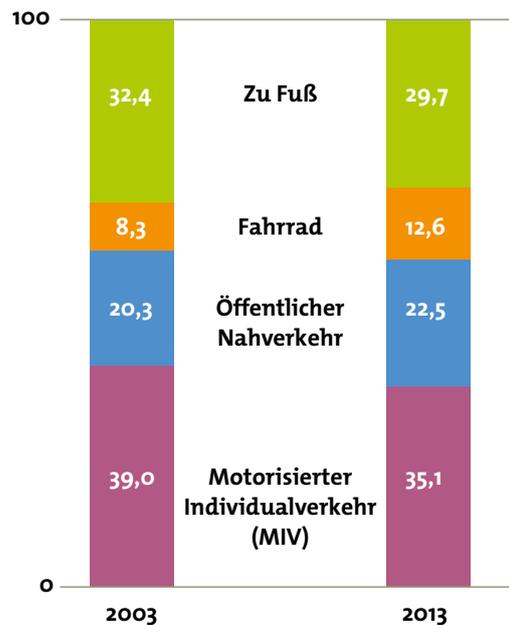
Das dritte Mobilitätsforum stellte den aktuellen Stand der Mobilitätsstrategie vor. In parallelen Arbeitsgruppen wurden die erarbeiteten Handlungsschwerpunkte vertieft und beispielsweise neue Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV und eine umweltfreundlichere Gestaltung des Lieferverkehrs diskutiert.

Ziel des Prozesses ist eine Mobilitätsstrategie, die vom Stadtparlament beschlossen wird und alle städtischen Akteure einbindet. Dabei ist die Mobilitätsstrategie kein „abgeschlossenes Werk“, sie muss regelmäßig überprüft und fortgeschrieben werden. So kann sie als Rahmen für zukünftige Planungs- und Finanzierungsentscheidungen dienen.

Stadt der kurzen Wege

Begünstigt durch das kompakte Stadtgebiet nutzen die Frankfurter/innen für ihre Wege häufig das Rad oder gehen zu Fuß.

(Verkehrsmittelnutzung bezogen auf Wege, in Prozent)



Vision

Kompakte und zugleich grüne Stadt; Straßen zum Leben; Verkehr beeinträchtigt Lebensqualität und Gesundheit möglichst wenig; Mobilität ist in allen Formen für alle gleichberechtigt möglich.

Strategie-Rahmen

Spielraum für politische Schwerpunktsetzungen und einen stabilen Rahmen für das Verwaltungshandeln bieten; rechtzeitig auf zukünftige Herausforderungen reagieren; messbare strategische Ziele setzen.

Beteiligung

Konsens in der Stadtgesellschaft über langfristige Ziele finden; transparente Regeln für den Umgang mit Zielkonflikten schaffen; Vertreter/innen der Stadtgesellschaft, der Fachöffentlichkeit und der Politik einbeziehen.



Stadtviertel und Menschen verbinden

Neue Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahnlinien: Das Nahverkehrsnetz wird dichter geknüpft

Gute, schnelle Verbindungen, ein attraktiver Fahrplan und funktionierende Anschlüsse – der Ausbau von Bussen und Bahnen und die Anbindung neuer Stadtviertel an den Öffentlichen Nahverkehr fördern den Umstieg vom Auto zu einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität. Zahlreiche Buslinien, Straßenbahn- und Stadtbahnlinien sind in den vergangenen Jahren in Frankfurt neu in Betrieb gegangen.

Frankfurt wächst. Eine ganze Reihe von Siedlungen wurden in den zurückliegenden Jahren neu gebaut; weiter steigende Einwohnerzahlen lassen den Bedarf an Wohnungen, Grünflächen, sozialer Infrastruktur, an effizienterer Nutzung der vorhandenen verkehrlichen Infrastruktur sowie an deren stadtverträglicher Ergänzung auch zukünftig wachsen. Mit zunehmender Bevölkerung steigt auch das Verkehrsaufkommen. Der Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, in der Freizeit – damit die alltäglichen Wege nicht mit dem Auto zurückgelegt

werden, ist eine gute Anbindung der neuen Viertel an das Nahverkehrsnetz unerlässlich. Für die Bürger/innen ist ein Umzug ein guter Anlass, ihr routiniertes Mobilitätsverhalten zu verändern und nachhaltiger zu gestalten – insbesondere wenn das Angebot attraktiv ist.

Riedberg: zwei Linien für einen neuen Stadtteil

Auf dem im Nordwesten Frankfurts gelegenen Riedberg entsteht ein komplett neuer Stadtteil mit Schulen und Kindertagesstätten, Parks und Spielplätzen, Einzelhandel und Gastronomie. Wenn alle Bauvorhaben beendet sind, werden 15.000 Menschen auf dem Riedberg leben. Der Stadtteil wurde mit einer neuen Stadtbahnstrecke und zwei Linien an den Öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Zwischen den Stationen Niederursel und Kalbach entstand eine rund vier Kilometer lange Neubaustrecke, auf der seit Ende 2010 die U-Bahn-Linien U8 (Südbahnhof–Riedberg) und U9 (Ginnheim–Nieder-Eschbach) verkehren.

Mit Straßenbahnlinie 18: Ausfallstraße wird zur Stadtstraße
Ende 2011 ging die neue Straßenbahnlinie 18 zum Neubaugebiet am Frankfurter Bogen im Norden der Stadt in Betrieb. Mit ihrem Verlauf über die Friedberger Landstraße wurde diese Hauptverkehrsachse komplett umgebaut. Auf der Friedberger Landstraße wurde die Anzahl der Fahrspuren zugunsten der Straßenbahnlinie reduziert, Radwege wurden gebaut

Projektsteckbrief

Projekttitel: „Der öffentliche Nahverkehr als Rückgrat der Mobilität im Ballungsgebiet“

Themenknoten: Mobilität

Projektziele: Förderung stadtverträglicher Mobilität, Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Nahverkehr, gute Anbindung neuer und bestehender Quartiere und Stadtteile an Busse und Bahnen.

Beteiligte: ämter- und fachübergreifend (Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung, und weitere)

Kontakt: Kirsten Anlauf, traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbh

und die Baumallee fortgesetzt. Nahezu 100 neue Bäume verbessern die Funktion der Straße als Kaltluftschneise.

Die neue Straßenbahn verbindet den Frankfurter Bogen in knapp 20 Minuten schnell und direkt mit der Innenstadt und bietet eine attraktive Mobilitätsalternative zur Autonutzung.

Mit Straßenbahnlinie 17: Ein Kilometer neue Strecke schafft direkte Verbindung mit der Nachbarstadt

Ende 2014 wurde in der Stresemannallee eine Lücke geschlossen: Mit dem Bau der rund einen Kilometer langen Straßenbahnstrecke entstand die „neue“, jetzt zehn Kilometer lange Linie 17. Mit der „neuen“ 17 wurde eine schnelle und umsteigefreie Verbindung von der im Süden gelegenen Nachbarstadt Neu-Isenburg zum Frankfurter Hauptbahnhof, zur Messe und zur Festhalle oder auch in die Neubaugebiete City-West und Rebstock mit ihren zahlreichen Arbeitsplätzen geschaffen.

Teil des Projekts war auch die Erweiterung der Fläche des dortigen Abenteuerspielplatzes und die Neugestaltung der Stresemannallee, die die Aufenthaltsqualität im Quartier und die Verkehrssicherheit verbessert. Dazu leisten auch neue, sichere Radverkehrsführungen an der Kreuzung Kennedyallee/Stresemannallee, einem der größten Verkehrsknoten der Stadt, einen Beitrag.

Zukunftsprojekte: dichteres Netz knüpfen, bestehende Strecken entlasten

Die Linie U5 soll bis 2021 über die bisherige Endstation „Hauptbahnhof“ hinaus ins neu entstehende Europaviertel verlängert werden und so auch dieses Quartier mit einem attraktiven, leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel an das ÖPNV-Netz anschließen.

Der mit dem Bau der Straßenbahnstrecke durch die Stresemannallee erfolgte „Lückenschluss“ ist zugleich auch der erste Teil der geplanten Ringstraßenbahn, die entlang der dicht bebauten Stadtteile um die Innenstadt führen soll. Mit der Ringstraßenbahn würden täglich rund 9.000 Personenfahrten mehr im Straßenbahnnetz durchgeführt.

Im Stadtbahnnetz soll eine zweite Nord-Süd-Verbindung zwischen Ginnheim und Bockenheimer Warte insbesondere die Strecke über die Eschersheimer Landstraße entlasten. Eine Potentialstudie hat gezeigt, dass eine solche Verbindung zu Fahrgastgewinnen von mehr als 12.000 Personenfahrten täglich führen kann – Fahrten, die jetzt noch mit dem Auto durchgeführt werden.

Für die Stadtplanung bieten sich entlang der neuen Trassen neue Möglichkeiten, denn sie erschließen der wachsenden Stadt Flächen für städtebauliche Erweiterungen.



14 Minuten
braucht man mit der neuen Linie 17 von Neu-Isenburg zum Hauptbahnhof. Die Straßenbahn der Linie 18 fährt in 19 Minuten von der Endhaltestelle Gravensteiner-Platz bis zur Konstablerwache. Die Linie U8 ist vom Riedberg bis zum Südbahnhof nur 26 Minuten unterwegs.



Wachsende Stadt

Effizientere Nutzung und Ergänzung des Nahverkehrsnetzes, damit das steigende Verkehrsaufkommen der wachsenden Bevölkerung stadtverträglich bewältigt werden kann.

Mobilitätsroutinen

Anbindung aller neuen Stadtteile und Siedlungen an das Nahverkehrsnetz; ein Umzug ist bei attraktivem Angebot ein guter Anlass, das eigene Mobilitätsverhalten nachhaltiger zu gestalten.

Dichteres Netz

Entlastung von Hauptstrecken; schnelle und z. T. umsteigefreie Verbindungen durch Schließen von Netzlücken sowie neue direkte Linien führen zu Fahrgastgewinnen; Erschließen von Flächen für neue Siedlungen.



In lebendigen Stadtteilen mobil

Förderung der Nahmobilität: Wie der Verkehrsraum Straße zum Lebensraum wird

Stadtverträgliche Mobilitätsformen wie Fuß- und Radverkehr zu fördern, heißt lebendige Stadtteile zu entwickeln, in denen sich die Menschen gern aufhalten und sicher bewegen können. Die „Stadt der kurzen Wege“ entsteht durch eine systematische Förderung und vielfältige Maßnahmen.

Indem Städte gute Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr schaffen, fördern sie nicht nur umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsformen, die helfen, Lärm und Schadstoffe zu vermeiden. Die Förderung von Nahmobilität trägt auch zu mehr Verkehrssicherheit bei und hilft Unfälle zu verhüten. Sie schafft gute Voraussetzungen dafür, dass sich Kinder sowie mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen selbstständig und sicher bewegen können. Damit ist auch die Anpassung an den demografischen Wandel ein Aspekt der Förderung von Nahmobilität.

Die Wirtschaft in den Stadtteilen profitiert von einer guten Erreichbarkeit. Nahegelegene und vielfältige Versor-

gungsangebote wiederum sind ein Anreiz, zu Fuß zum Einkaufen zu gehen oder mit dem Rad zu fahren. Gerade die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen tragen zur Urbanität und Lebendigkeit von Stadtteilen bei – von Stadtteilen, in denen man gerne lebt.

Die Stadt Frankfurt am Main hat früh begonnen, Nahmobilität zu fördern. Bereits 1992 beschloss das Frankfurter Stadtparlament eine „Radverkehrskonzeption“; 2005 mit dem Gesamtverkehrsplan ein Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs, das konkretisiert, vertieft und umgesetzt wird. Der Radverkehrsanteil der Frankfurter Bevölkerung ist von 9,5 Prozent (2003) auf inzwischen 14,4 Prozent (2013) angewachsen (Binnenverkehrswege).

Projektsteckbrief

Projekttitel: „Förderung der Nahmobilität“

Themenknoten: Mobilität

Umfasst folgende Projekte und Maßnahmen:

Pilotprojekt „Nahmobilität Nordend“, Forschungsprojekt „Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume“, Umfeldplanung Quartiersgarage an der ehemaligen Glauburgschule, Fortschreibung Radverkehrskonzept.

Beteiligte: ämter- und fachübergreifend (Verkehrs-, Stadt- und Freiraumplanung)

Kontakt: Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung Frankfurt am Main

Pilotprojekt Nahmobilität: einfache und wirkungsvolle Maßnahmen erproben

Ausgehend vom Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main startete 2006 das Pilotprojekt „Nahmobilität Nordend“, das einfache und wirkungsvolle Maßnahmen erproben sollte, die die Bedingungen für den Fußverkehr verbessern. Dazu gehören das Vorziehen von Gehwegen in den Einmündungsbereichen von Straßen - die Gehwegnasen – sowie die barrierefreie und sichere Gestaltung von Wegen, ausreichende Gehwegbreiten, Änderungen der Parkregelungen und Baumpflanzungen. Im darauf aufbauenden Forschungsprojekt „Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume“ wurden vielfältige Ideen entwickelt, wie Alltagsorte und -wege im Viertel belebt



werden können. Beispiele sind Begegnungszonen für Wohnstraßen, Bänke entlang von Alltagswegen, temporäre Spielstraßen und „Offene Bücherschränke“.

Die Erfahrungen aus diesen Projekten werden auch in anderen Stadtteilen umgesetzt. So werden z. B. bei Straßenerneuerungsmaßnahmen wo immer möglich „Gehwegnasen“ eingebaut: an Straßenecken werden Gehwege verbreitert und in die Fahrbahn vorgezogen. Fußgänger/innen können die Fahrbahn so leichter und sicherer überqueren. Der Kreuzungsbereich wird von unberechtigt parkenden Autos freigehalten und kann städtebaulich aufgewertet werden. Es entsteht Platz für Sitzgelegenheiten, Fahrradbügel oder Bäume.

Umfeldplanung: ein Quartier einladend gestalten

In Anknüpfung an das Pilotprojekt werden im Frankfurter Nordend im Umfeld der neuen Quartiersgarage an der ehemaligen Glauburgschule Straßenecken und Gehwegbereiche so umgestaltet, dass sie zum Verweilen einladen und Fußwege sicherer werden. Dabei werden Vorschläge aus einem öffentlichen Beteiligungsprozess aufgegriffen.

Eine Reihe von Parkplätzen wird zugunsten breiterer Gehwege, zu-



rückgebaut, Bänke aufgestellt und Bäume gepflanzt. Einige Parkbuchten werden entsiegelt und dem Urban-Gardening-Projekt einer Anwohnerinitiative als Pflanzfläche zur Verfügung gestellt.

Lückenschluss: Fahrrad-Routen durchgängig befahrbar machen

Die 1992 beschlossene Radverkehrskonzeption wurde zuletzt 2014 fortgeschrieben und dabei an die aktuellen Entwicklungen angepasst. So sind etwa große Stadtentwicklungsgebiete wie der Riedberg oder das Europaviertel hinzugekommen.

Schwerpunkt der neuesten Anpassung ist die durchgängige und sichere Befahrbarkeit von Radverkehrsverbindungen. Lückenschlussprogramme sollen Defizite der Radverkehrsführung auf einigen Streckenabschnitten beheben und fehlende Wegeverbindungen schaffen, die die vorhandenen Netzelemente miteinander verknüpfen. Die Meldeplattform Radverkehr hilft bei der Identifikation solcher „Netzlücken“.

Eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr soll flächendeckend eingerichtet werden. 2016 wurde mit der Umsetzung im Frankfurter Westen begonnen.

Stadtverträglich

Gute Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr schaffen; umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsformen fördern; Lärm und Schadstoffe vermeiden; Netzlücken schließen.

Lebendig

Urbanität und Lebendigkeit von Stadtteilen fördern; nahegelegene und vielfältige Versorgungsangebote sichern und fördern; Spiel- und Begegnungsräume schaffen.

Sicher

Verkehrssicherheit fördern; Unfälle vermeiden; Kinder sowie mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen können sich selbstständig und sicher bewegen.



Vorsicht üben – Rücksicht nehmen

Verkehrssicherheit fördern: Zu richtigem Verhalten im Verkehr anleiten und Unfälle vermeiden

Stadtverträgliche Mobilität bedeutet vor allem auch, dass sich alle Verkehrsteilnehmer/innen sicher in der Stadt bewegen können. Der Verkehrssicherheit dienen präventive Kommunikationsmaßnahmen, die vorsichtiges Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme fördern, aber auch die Kontrolle von Verkehrsverstößen.

Die Stadt Frankfurt am Main fördert die Verkehrssicherheit neben finanziellen Investitionen in bauliche Maßnahmen wie den Ausbau des Radwegenetzes, sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/innen (siehe Förderung der Nahmobilität Seite 72) und den Ausbau von stationären Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen an Unfallschwerpunkten auch durch eine Vielzahl von Kommunikationskampagnen. Sie rücken z. B. die Sicherheit von Schulkindern oder Radfahrer/innen in den Blick.



Sicher in die Schule, wach im Unterricht

Unter dem Motto „Selber laufen macht fit und schlau!“ leitet die Aktion „Schulweg-Safari“ Kinder und Eltern spielerisch dazu an, den Weg zur Kita oder zur Schule mit dem Rad oder zu Fuß statt mit dem Auto zurückzulegen. Allzu oft werden Kinder in Großstädten mit dem „Elterntaxi“ zur Schule gebracht. Die Fahrdienste der Eltern führen zu wildem Parken und Beinahe-Unfällen vor den Schulen, und häufig werden Kinder im Auto nicht richtig gesichert. Dabei sind Kinder, die mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen, im Unterricht

viel wacher und konzentrierter. Außerdem lernen sie durch den täglichen Schulweg, sich sicherer im Verkehr zu bewegen. Auch die Umwelt freut sich, wenn weniger Autos unterwegs sind.

Die Aktion „Schulweg-Safari“ wird seit 2008 immer wieder neu aufgelegt. Seit 2012 gibt es eine Kooperation mit der Partnerstadt Leipzig. In Flyern, auf Postkarten und einer Aktionswebsite gibt es Tipps für einen sicheren Schulweg. Dazu kommen Kontrollen und Gespräche mit den Eltern vor den Grundschulen. www.schulweg-safari.de

Kurzfilm „Vorsicht Elterntaxi“

Hubschrauber kreisen über einer Frankfurter Schule und setzen zur Landung an: ein pointierter Kurzfilm ergänzt seit 2014 die „Schulweg-Safari“ und macht auf das Problem der

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Verkehrssicherheitswochen – Eigenes Verkehrsverhalten reflektieren, Verkehrssicherheit steigern“

Themenknoten: Mobilität

Umfasst folgende Projekte und Maßnahmen:

„Schulweg-Safari“, Kurzfilm „Elterntaxi“, „Sicher zur Schule“, „Lass Dich sehen“, Fit und sicher in die Schule“, Elternratgeber des Stadtschulamts, Frühjahrsaktionen und Service-Netzwerk für Radfahrer/innen.

Beteiligte: Straßenverkehrsamt, Gesundheitsamt, Stadtschulamts

Kontakt: Rainer Michaelis, Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main

„Elterntaxi“ aufmerksam. Der Film wurde 2014 bei Youtube, Facebook und auf der Aktionswebsite www.schulwegsafari.de veröffentlicht und wird seitdem jährlich direkt nach den Sommerferien auch in Frankfurter Kinos gezeigt.



Themen „gesunder Pausensnack“ und „sicherer Schulweg“ bereithält. Dazu bekommen die Eltern den Schulweg-Safari-Flyer mit Tipps für den sicheren

Sicher in die Kita und den Kindergarten

Im Rahmen der Aktion „Sicher zur Schule“ lernen Kinder mit dem Känguruh Lenni bereits im Vorschulalter, wie sie sich sicher im Straßenverkehr bewegen. Die Aktion wird von den Verkehrserziehern des Straßenverkehrsamtes durchgeführt und von der Deutschen Verkehrswacht und der Firma Bridgestone unterstützt. www.sicher-mit-lenni.de



Schulweg. Seit Februar 2015 beteiligt sich das Straßenverkehrsamt am Elternratgeber des Stadtschulamts. Auch diese Broschüre, die an alle Eltern verteilt wird, die ihr Kind in einer Grundschule anmelden, gibt Tipps zum Thema „sicherer Schulweg“.

Mehr Sicherheit durch Sichtbarkeit

Die Kampagne „Lass Dich sehen“ vermittelt seit 2008, wie sich Verkehrsteilnehmer/innen bei Dämmerung und Dunkelheit gut sichtbar machen und so zu mehr Sicherheit beitragen können. Helle oder reflektierende Kleidung, eine funktionierende Beleuchtung am Fahrrad, zusätzliche Reflektoren und das „Lass Dich sehen“-Snapband tragen dazu bei – eine Website, Plakate und ein Elternflyer geben Tipps für Fußgänger/innen, Radfahrer/innen und speziell für Kinder. Ein Video, das mit einem Frankfurter DJ und eigens komponierter Musik produziert wurde, zeigt, dass reflektierende Details an der Kleidung die Verkehrsteilnehmer/innen nicht nur besser sichtbar machen, sondern auch cool und schick sein können.

Fit und sicher in die Schule

Ein gesundes Frühstück und Sicherheit auf dem Schulweg: Das sind wichtige Themen für künftige Erstklässler und ihre Eltern. Das Gesundheitsamt und das Straßenverkehrsamt vermitteln sie im gemeinsamen Projekt „Fit und sicher in die Schule“. Bei den Einschulungsuntersuchungen verteilt das Gesundheitsamt an alle Eltern und ihre Kinder das reflektierende „Fit und sicher in die Schule“-Signalband, mit dem die Kinder auf dem Schulweg besser gesehen werden. Es steckt in einer Trägerkarte, die kurze Hintergrundinformationen zu den

Sicher mit dem Rad unterwegs

Eine Vielzahl von Kampagnen der Stadt Frankfurt am Main richtet sich an Radfahrer/innen. Zum Beispiel rücken Frühjahrsaktionen zum Start der Radfahrersaison wechselnde Schwerpunktthemen ins Bewusstsein, sei es das regelwidrige Benutzen von Radwegen entgegen der Fahrtrichtung, Rotlichtverstöße, das Radeln auf Gehwegen oder Falschparker auf Radwegen. Die Aktionen kombinieren Kontrollen

durch die Stadtpolizei-Verkehrssicherheit und die Polizei mit Überzeugungsarbeit. Dafür wurde zum Beispiel der Pappaufsteller „Marc“ entwickelt, der an Unfallschwerpunkten auf die Folgen verkehrswidrigen Verhaltens hinweist, oder die Karte, mit der das Mädchen „Nina“ Autofahrer ermahnt, nicht auf Rad- und Gehwegen zu parken.

Voraussetzung für unfallfreies Radfahren ist ein verkehrstüchtiges, intaktes Fahrrad. Im Frühjahr 2001 startete das Frankfurter Service-Netzwerk für Radler/innen. An mittlerweile knapp 100 Orten stellen die Service-Partner kostenlos Luftpumpen, Flicker und Werkzeug zur Verfügung und bieten so Hilfe zur Selbsthilfe an. Ihre Standorte finden sich auf einer Internetkarte des Radfahrbüros – ebenso wie die sechs über das Stadtgebiet verteilten öffentlichen Luftpumpstationen. www.radfahren-ffm.de



Sicher zur Schule

Kindern vermitteln, wie sie sich sicher im Straßenverkehr bewegen; Sichtbarkeit bei Dämmerung und Dunkelheit verbessern; Hol- und Bringdienste von Eltern („Elterntaxi“) mit ihren negativen Folgen vermeiden.

Schlau und fit

Kinder, die den Weg in die Schule oder die Kita zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen, sind selbstständiger, wacher und konzentrierter; ein gesundes Frühstück und gesunde Pausensnacks tragen dazu bei.

Unfälle vermeiden

Bewusstsein von Radfahrer/innen für Unfallschwerpunkte und gefährliches Verhalten schärfen; Regelverstöße vermeiden; Kontrollen mit Überzeugungsarbeit kombinieren; Service-Netzwerk für Radfahrer/innen.



Leiser fahren – ruhiger schlafen

Verkehrsversuch Tempo 30 bei Nacht: Mehr Schutz vor Lärm an Hauptstraßen

Projektsteckbrief

Projekttitle: „Verkehrsversuch Tempo 30 bei Nacht auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen“

Themenknoten: Mobilität

Projektziele: Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen, Gesundheitsbeeinträchtigungen der Anwohner/innen vermeiden, mehr Lebens- und Wohnqualität. Untersucht wird, ob ein Tempolimit bei Nacht zu niedrigeren und gleichmäßigeren Geschwindigkeiten und zu einer verringerten Lärmbelastung führt.

Projektlaufzeit: 2015–2016

Beteiligte: beauftragte Büros zur Durchführung des Verkehrsversuchs: LK Argus Kassel GmbH, LÄRMKONTOR GmbH, Messtechnik Mehl GmbH, shr moderation, Umweltamt, Amt für Straßenbau und Erschließung

Kontakt: Federführung Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main, Nadja Lich, Projektleiterin

Lärm kann – besonders wenn die Nachtruhe beeinträchtigt wird – nicht nur störend sondern gesundheits-schädlich wirken. Gerade an großen Straßen ist der Verkehr Hauptverursacher von nächtlichem Lärm. Der Verkehrsversuch soll zeigen, ob ein Tempolimit bei Nacht die Lärmbelastung verringert.

Nächtliche Verkehrsgeräusche stören den Schlaf. Sie beeinflussen die Schlaftiefe und können – je nach Schalldruckpegel – zum Aufwachen führen. Das beeinträchtigt nicht nur die Lebensqualität, sondern kann auf Dauer zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen. In Frankfurt am Main werden besonders an den Hauptverkehrsstraßen, die durch Wohngebiete führen, die Schwellenwerte erheblich überschritten.

Ob eine Reduzierung des Tempolimits nachts als Lärmschutzmaßnahme wirksam ist, prüft die Stadt Frankfurt am Main in einem Verkehrsversuch. Die Maßnahme „Tempo 30 bei Nacht auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen“ ist Bestandteil des Lärmaktionsplanes des Regierungspräsidiums Darmstadt und wurde im Rahmen der Lärminderungsplanung aufgestellt.

Bereits 2012 wurde in der Höhenstraße in Frankfurt Bornheim die zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts von 22 Uhr bis 6 Uhr auf 30 km/h reduziert. Dort hat sich gezeigt, dass mit Tempo 30 der Lärmpegel insgesamt sinkt. In den Nacht-randzeiten zwischen 5 und 6 Uhr, die besonders kritisch für den Schlaf sind, betrug die Pegelminderung bis zu 4 dB(A).

Die Befragung der Anwohner/innen hat ergeben, dass einzelne Schnellfahrende, Motorräder oder Lkw als besonders störend empfunden werden. Als ein Ergebnis der Befragung geht hervor, dass die Mehrheit das Tempolimit befürwortet.

Da die Ergebnisse nur eingeschränkt auf andere Straßen übertragbar sind, prüft die Stadt Frankfurt am Main auf vier weiteren Straßenabschnitten die Wirksamkeit. Die Straßen Nibelungenallee/Rothschildallee, die südliche Eschersheimer

Landstraße, der Untermainkai/Mainkai/Schöne Aussicht sowie in der Lange Straße wurden für den erneuten Verkehrsversuch durch das Hessische Verkehrsministerium genehmigt.

Der Verkehrsversuch besteht aus zwei Teilen. In Teil 1 wurden von Mai bis Juli 2015 in vier Phasen von jeweils zwei Wochen Lärmmessungen und Verkehrszählungen durchgeführt. Die vier Messphasen wurden bei Tempo 50 ohne und mit Überwachung sowie bei Tempo 30 ohne und mit Überwachung durchgeführt.

Der Versuch wurde mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit, Informationsveranstaltungen und Befragungen der Anwohner/innen und der Verkehrsteilnehmer/innen begleitet.

Die aus 2015 vorliegenden Ergebnisse haben eine Lärmreduktion durch Tempo 30 in der Nacht bestätigt. Die Schallpegeldifferenz zwischen den Phasen beträgt $-2,8$ bis $-4,5$ dB. Über drei Viertel der Anwohner/innen, die an der Befragung teilgenommen haben, halten Tempo 30 nachts dauerhaft für sinnvoll, zwei Drittel sehr.

Im zweiten Teil des Verkehrsversuches wurden vom 25. April bis zum 2. Mai 2016 erneut Verkehrs- und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Mit diesen Wiederholungsmessungen soll überprüft werden, ob die erwartete Eingewöhnung an die Geschwindigkeitsbegrenzung und somit eine weitere Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus eingetreten ist. Geprüft wird auch, ob sich der Verkehr auf mögliche Ausweichrouten verlagert hat.

Die abschließenden Ergebnisse werden voraussichtlich bis Jahresende 2016 vorliegen.

Weitere Informationen: www.frankfurt.de/tempo30nachts

••••• Lärm mindern

Der Verkehrsversuch prüft, ob die Reduzierung der Geschwindigkeit als Lärmschutzmaßnahme wirksam ist. Ziel ist es den gesundheitlich bedenklichen Verkehrslärm insgesamt zu mindern und auf ein konstantes Niveau zu überführen. Die als sehr beeinträchtigend empfundenen starken Schwankungen, verursacht durch einzelne Schnellfahrende, können damit wirksam gemindert werden.

••••• Gesundheit fördern

Reduzierung nächtlichen Verkehrslärms, um ein Aufwachen zu verhindern und die gesundheitlich bedeutende Regenerierung während der Schlafenszeit nicht zu beeinträchtigen; Verbesserung der Lebensqualität durch eine gesundheitsfördernde Maßnahme.



Frankfurt Green City online

Mit der Bewerbung zum European Green Capital Award im Jahr 2010 gestartet, begleitet die Internetplattform www.frankfurt-greencity.de den Green-City-Prozess mit Fakten, Projekten und Neuigkeiten aus der Stadt rund um das Thema nachhaltige Stadtentwicklung.

Der „Green City Kalender“ bietet auf einen Blick Hinweise auf die Veranstaltungen der Stadt Frankfurt am Main und einer Vielzahl Frankfurter Institutionen und Initiativen, die Nachhaltigkeit zu ihrem Thema machen.

Die Rubrik „Nachhaltig leben“ stellt Alternativen zu gewohnten Verhaltens- und Denkweisen vor und gibt den Frankfurter/innen eine umfangreiche Linksammlung mit Ideen und Vorschlägen an die Hand, wie sie ihren Alltag nachhaltiger gestalten können.

Erfahrungsaustausch und Zusammenarbeit haben Tradition in Frankfurt: Die Stadt engagiert sich in zahlreichen europaweiten, nationalen und regionalen Netzwerken. Die Rubrik „Frankfurt vernetzt“ zeigt eine Übersicht, in welchen Netzwerken die Stadt aktiv ist und auf welchen Feldern der nachhaltigen Stadtentwicklung sie mit Partnern kooperiert.

Mehr unter www.frankfurt-greencity.de

Epilog

Vom Statusbericht zur Nachhaltigkeitsberichterstattung

Mit dem hier vorgelegten Bericht „Frankfurt Green City 2016 – Status und Trends“ wird eine kontinuierliche Berichterstattung angestoßen. Mit dieser wollen wir in den direkten Dialog mit den Frankfurterinnen und Frankfurtern treten und eine nachhaltige Stadtentwicklung in Frankfurt am Main verständlich und interessant für alle kommunizieren. Und andererseits wird sie so weiterentwickelt werden, dass die vorgestellten Projekte und Maßnahmen unter Nachhaltigkeitskriterien transparent bewertet und evaluiert werden können.

Der Frankfurt-Green-City-Prozess soll mehr sein als eine attraktive und bürger/innenfreundliche Darstellung von Nachhaltigkeitsprojekten. Es braucht auch Zielperspektiven und Anhaltspunkte, an denen nachhaltige Entwicklungen bewertet werden können. Beides soll im Rahmen der Frankfurt-Green-City-Berichterstattung geleistet werden.

Diese Doppelfunktion der Berichterstattung als Kommunikations- und Bewertungsinstrument ist zweifellos anspruchsvoll. In einer speziellen Fachtagung im April 2015 mit ausgewählten Fachleuten aus anderen Städten, durch zwei Soiree-Veranstaltungen mit dem Nachhaltigkeitsforum und die kontinuierliche Entwicklungsarbeit der dezernatsübergreifenden Redaktionsgruppe wurde jedoch schon qualifiziert vorgearbeitet.

Von zentraler Bedeutung bei der Frankfurt-Green-City-Berichterstattung wird die Auswahl der Nachhaltigkeitsindikatoren sein, auf die sich die Bewertung der Zielerreichung stützt. Die Indikatorenauswahl folgt logischerweise den Definitionen von Planungs- und Entwicklungszielen, die in wichtigen Planungsprozessen wie dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (iStEK) und der Mobilitätsstrategie derzeit noch in der Erarbeitung sind. Diese Messgrößen sollen dann durch sogenannte Indikatorensteckbriefe in ihrer Erfassung, ihrer Aussagekraft und ihrer Bedeutung für die alltägliche Lebensqualität der Frankfurter Bürger/innen transparent gemacht werden.

Darüber hinaus müssen Frankfurt-spezifische Sonderfaktoren erkenn- und berechenbar werden, um mit allgemein gebräuchlichen Indikatoren ernsthafte Vergleiche mit anderen Kommunen zu ermöglichen und um nicht immer wieder bei den beliebten Städte-Rankings „Birnen mit Äpfeln zu vergleichen“.

Kontakt

Wirtschaft und Konsum

HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH
 Michael Lorenz
 Telefon 069 212-33275
 E-Mail michael.lorenz@hfm-frankfurt.de

Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH
 Tobias Löser, Standortmanager Nachhaltiges Gewerbegebiet
 Fechenheim Nord und Seckbach
 Telefon 0160 8985368
 E-Mail tobias.loeser@frankfurt-business.net

Dr. Bernd Rentmeister
 Telefon 069 212-40979
 E-Mail bernd.rentmeister@frankfurt-business.net

Ansgar Roese
 Telefon 069 212-38764
 E-Mail ansgar.roese@frankfurt-business.net

Johannes Schäfer
 Telefon 069 212-36227
 E-Mail johannes.schaefer@frankfurt-business.net

Planen und Bauen

IMORDE Projekt- und Kulturberatung GmbH
 E-Mail 2030@frankfurtdeinestadt.de

Stadtplanungsamt Frankfurt am Main
 Timo Brühmann
 Telefon 069 212-46905
 E-Mail timo.bruehmann@stadt-frankfurt.de

Peter Habermann
 Telefon 069 212-36833
 E-Mail peter.habermann@stadt-frankfurt.de

Ulrich Kriwall
 Telefon 069 212-33253
 E-Mail ulrich.kriwall@stadt-frankfurt.de

Nils Schalk
 Telefon 069 212-43759
 E-Mail nils.schalk@stadt-frankfurt.de

Bildung

Umweltlernen in Frankfurt e. V.
 Mareike Beiersdorf
 Telefon 069 212-30130
 E-Mail mareike.beiersdorf@stadt-frankfurt.de

Jürgen Blum
 Telefon 069 212-30130
 E-Mail juergen.blum@stadt-frankfurt.de

Katja Bühring-Uhle
 Telefon 069 212-30130
 E-Mail katja.buehring-uhle@stadt-frankfurt.de

Monika Krocke
 Telefon 069 212-49079
 E-Mail monika.krocke@stadt-frankfurt.de

Klima und Freiflächen

Energierreferat Frankfurt am Main
 Telefon 069 212-39193
 E-Mail energiereferat@stadt-frankfurt.de

Grünflächenamt Frankfurt am Main
 Heike Appel
 Telefon 069 212-30209
 E-Mail heike.appel@stadt-frankfurt.de.de

Stadtentwässerung Frankfurt am Main
 Roland Kammerer
 Telefon 069 212-33188
 E-Mail roland.kammerer@stadt-frankfurt.de

Heiko Kramer
 Telefon 069 212-32897
 E-Mail heiko.kramer@stadt-frankfurt.de

Stefanie Toth
 Telefon 069 212-35778
 E-Mail stefanie.toth.eb68@stadt-frankfurt.de

Umweltamt Frankfurt am Main
 Hans-Georg Dannert
 Telefon 069 212-39476
 E-Mail hans-georg.dannert@stadt-frankfurt.de

Rainer Zimmermann
 Telefon 069 212-39149
 E-Mail rainer.zimmermann@stadt-frankfurt.de

Mobilität

**Magistrat der Stadt Frankfurt am Main – Dezernat Verkehr
 Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung**
 Mona Winkelmann
 Telefon 069 212-36166
 E-Mail mona.winkelmann@stadt-frankfurt.de

Jens Wöbbeking
 Telefon 069 212-33304
 E-Mail jens.woebeking@stadt-frankfurt.de

Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main
 Nadja Lich
 Telefon 069 212-44734
 E-Mail buergerservice.sva@stadt-frankfurt.de

Rainer Michaelis
 Telefon 069 212-42371
 E-Mail verkehrssicherheit@stadt-frankfurt.de

**traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
 Frankfurt am Main mbH**
 Kirsten Anlauf
 Telefon 069 212-25259
 E-Mail k.anlauf@traffiQ.de

Bildnachweise

Seite

| | |
|---------|---|
| Titel | © iStock/no_limit_pictures |
| 6 | © 123rf /meinzahn |
| 8 | © HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH |
| 9 li. | © Sanofi |
| 9 re. | © Samson AG |
| 10 li. | © Clariant |
| 10 re. | © Siemens AG |
| 11 | © 123rf /meinzahn |
| 12 | agl Hartz, Saad, Wendl; BS+ Städtebau und Architektur, © Stadtplanungsamt Frankfurt am Main |
| 13 | agl Hartz, Saad, Wendl; BS+ Städtebau und Architektur, © Stadtplanungsamt Frankfurt am Main (alle Fotos) |
| 13 | agl Hartz, Saad, Wendl; BS+ Städtebau und Architektur, Kartengrundlage Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main, © Stadtplanungsamt Frankfurt am Main (Plan) |
| 14 | © Umweltamt, Foto: Eckhard Krumpholz |
| 15 ob. | © Jens Braune del Angel |
| 15 u. | © Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH, Foto: Ansgar Roese |
| 16 | © iStock/panumas nikomkai |
| 18 | © Tourismus+Congress GmbH Frankfurt am Main, Foto: Holger Ullmann |
| 19 | © Salome Rössler |
| 20 ob. | © Umweltamt, Foto: Eckhard Krumpholz |
| 22 | © Umweltamt, Foto: Eckhard Krumpholz |
| 24 | © Till Budde, Berlin |
| 25 li. | © Stadtplanungsamt |
| 25 re. | © Stefanie Kösling, Historisches Museum Frankfurt |
| 26 | © Stadtplanungsamt |
| 27 alle | © Stadtplanungsamt |
| 28 | © Umweltamt, Foto: Eckhard Krumpholz |
| 29 | © Umweltamt, Foto: Eckhard Krumpholz |
| 30 | © Umweltamt, Foto: Eckhard Krumpholz |
| 31 alle | © Umweltamt, Fotos: Eckhard Krumpholz |
| 32 | © pesch partner architekten stadtplaner GmbH mit Glück Landschaftsarchitektur |
| 33 | © Stadt Frankfurt am Main, Stadtplanungsamt |
| 34 | © Barbara Staubach |
| 35 alle | © Barbara Staubach |
| 38 | © Umweltlernen e.V., Foto: Michael Schlecht |
| 40 | © Stadtschulamt Frankfurt, Foto: Bernd Hartung |
| 41 li. | © Umweltlernen e.V., Foto: Bernd Hartung |

Seite

| | |
|------------|--|
| 41 re. | © Stadtschulamt Frankfurt, Foto: Bernd Hartung |
| 42 | © Umweltlernen e.V., Foto: Michael Schlecht |
| 44 | © Umweltlernen in Frankfurt e.V., Foto: Michael Schlecht |
| 45 alle | © Mainova AG |
| 46 | © Umweltlernen in Frankfurt e.V., Foto: Jürgen Blum |
| 47 ob. | © Umweltlernen in Frankfurt e.V., Foto: Jürgen Blum |
| 47 u. | © Umweltlernen Frankfurt e.V. |
| 48 | © Umweltamt, Foto: Eckhard Krumpholz |
| 50 | © davis - Fotolia |
| 51 | © Mainova AG, Foto: Joachim Storch, Frankfurt am Main |
| 52 | © Energierreferat, Foto: Salome Rössler |
| 53 | © Mainova AG, Foto: Christian O. Bruch, Hamburg |
| 54 | © Sebastian Koch |
| 55 | © Sebastian Koch (alle Fotos) |
| 55 | © Grünflächenamt (Plan) |
| 56 | © Stadtentwässerung Frankfurt am Main, Foto: Heike Popp, BGS Wasserwirtschaft |
| 57 alle | © Stadtentwässerung Frankfurt am Main |
| 58 ob. | © Umweltamt, Foto: Eckhard Krumpholz |
| 58 u. | © Umweltamt, Foto: Rainer Zimmermann |
| 59 li. | © Umweltamt, Kartengrundlage Stadtvermessungsamt der Stadt Frankfurt am Main |
| 59 re. | © Umweltamt, Foto: Eckhard Krumpholz |
| 60 | © Hans-Georg Dannert |
| 61 li. | © Stadtentwässerung Frankfurt am Main, Foto: Sebastian Meyer |
| 61 re. | © Grünflächenamt |
| 64 | © Radfahrbüro der Stadt Frankfurt am Main |
| 66 | © Stadt Frankfurt am Main |
| 67 | © iStock/thehague |
| 68 alle | © Stadt Frankfurt am Main |
| 69 alle | © Stadt Frankfurt am Main |
| 70 | © traffiQ/Messe_HelmutVogler |
| 71 alle | © traffiQ/Messe_HelmutVogler |
| 72 | © Anja Schlamann |
| 73 ob. li. | © Stadt Frankfurt am Main |
| 73 ob. re. | © Planersocietät |
| 73 u. | © Planersocietät |
| 74 | © Jochen Ickert |
| 76 | © Kristoph Faiss |

Impressum

Frankfurt Green City 2016 – Status und Trends

Herausgeber:

Stadt Frankfurt am Main
Dezernat Umwelt und Gesundheit

Redaktion:

Stadt Frankfurt am Main
Umweltamt, Umweltkommunikation

Konzeption, Text und Gestaltung:

11D – Kommunikation GmbH, Frankfurt am Main

Druck:

Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG,
Frankfurt am Main

Erscheinungsdatum: Juli 2016

© Copyright Stadt Frankfurt am Main,
Dezernat Umwelt und Gesundheit,
Frankfurt am Main, 2016

Nachdruck ist mit Quellenangabe gestattet.

Gedruckt auf Recyclingpapier





www.frankfurt-greencity.de