

Städtebau und Stadtnatur

In Städten mit starker Bevölkerungszunahme wachsen die bebauten Flächen auf Kosten der Freiflächen, Mensch und Natur leiden darunter. Wie Grün in der Stadt sich auf das Klima, die natürliche Vielfalt und auf diesem Umweg auch auf das Wohlbefinden der Menschen in der Stadt auswirkt. Eine Ausarbeitung von Dietrich Jörn Weder (mit besonderer Berücksichtigung des Ballungsraums Rhein-Main)

Grün in der Stadt ist für alle ihre Bewohner existenziell. 92 Prozent der Städter halten Natur in ihrer Stadt für wichtig oder sogar sehr wichtig. (Naturbewusstseinstudie des BfN, 2015). Der Mangel an Natur kann sogar zur Krankheit werden und sie hat in den USA sogar einen wissenschaftlichen Namen: „nature deficit disorder“.

Die Stadt der Zukunft soll – die Menschen wünschen das mehrheitlich – die Vorteile von Stadt und Land miteinander verbinden (difu, 2014): „Die Menschen wollen urban im Grün wohnen,“ sagt der Planungsdezernent der Stadt Frankfurt am Main, Mike Josef, und er fügt als Folgerung daraus hinzu, wir müssen bei allen Bauplanungen die Freiräume mitdenken und mitentwickeln. Und dafür sprechen viele gute Gründe. Der Klimawandel und die mit ihm verbundene Aufheizung insbesondere der Innenstädte ist einer davon. In Frankfurt gibt es bereits heute ausgeprägte hochsommerliche Wärmeinseln mit bis zu 10 Grad Celsius höheren Temperaturen als im Umland. (Statusbericht Frankfurt 2030, S. 41)

Kühlendes Stadtgrün

Im Laufe dieses Jahrhunderts wird sich in unseren Breiten die Zahl der heißen Sommertage und der „tropischen“ Nächste verdoppeln oder auch vervielfachen und mit ihnen werden sich auch die städtischen

Wärmeinseln ausbreiten und aufheizen! Und wer wollte dem nach den schweißtreibenden Erfahrungen mit den Rekordtemperaturen im Juli und August 2015 in Deutschland noch widersprechen? Der kommenden Überhitzung wirken in den Städten helle Oberflächen und Grünflächen entgegen. Von den letzteren geht Kühlung aus, die bei einer Vielzahl grüner Flecken auch das Stadtklima im Ganzen beeinflusst.

Die Sorge vor einer Überhitzung der Städte geht mittlerweile soweit, dass San Francisco für Neubauten helle Dächer vorschreibt. Mit „mehr Grün in einer dichteren Stadt“ will Stockholm einer solchen Entwicklung vorbeugen. In Manchester glaubt man, mit zehn Prozent mehr Grün die Temperaturen auf dem heutigen Niveau halten zu können. Der Deutsche Wetterdienst hat Modelle für die „Zukunftsstadt“ entwickelt, mit denen man die klimatischen Folgewirkungen einer Nachverdichtung simulieren kann. Es kommt dabei auf die städtische „Matrix“ an, das heißt auf die räumliche Anordnung von Bauten und Freiflächen, einschließlich der grünen Inseln, in ihrem Verhältnis zueinander an. „Ohne Grün sind unsere Städte nicht zukunftsfähig. Ohne Grünflächen gibt es keine klimangepasste Stadtentwicklung“, so die Landschaftsplanerin und Professorin Catrin Schmidt, Dresden.

Stadtökologie und biologische Vielfalt

In Großbritannien hat man festgestellt, dass in mittelgroßen Städten Hausgärten zwischen 19 und 27 Prozent der Stadtfläche einnehmen und somit für die biologische Vielfalt sehr wichtig sind. Man hat festgestellt, dass das Abstandsgrün zwischen Mietshauszeilen doppelt so viel Fläche einnimmt wie alle öffentlichen Grünanlagen zusammengenommen. Und wie groß die Vielfalt an Pflanzen und Tieren in einem Park ist, hängt ganz wesentlich von der Durchgrünung seiner Umgebung ab. Am ehesten behaupten sich sogenannte

Generalisten im städtischen Milieu, unter den Vögeln sind dies insbesondere Bewohner von Felsenlandschaften und Höhlenbrüter. Peter Werner vom Institut Wohnen und Umwelt in Darmstadt, der diese Fakten zusammengetragen hat, nennt Tauben, Mauersegler und den Hausrotschwanz. In Großbritannien sei die Population des Haussperlings um 50 und die der Stare sogar um 70 Prozent geschrumpft. Man führt dies unter anderem auf die Verkleinerung der Hausgärten zurück. Es mangelt an geeigneten Habitaten und auch Nahrung.

Was der Tierwelt in der Stadt zu schaffen macht, ist auch für die Menschen nicht gut. Über hundert Gemeinden haben sich deshalb seit 2012 als „Kommunen für biologische Vielfalt“ lose zusammengetan, Frankfurt ist seit kurzem auch darunter. Berlin als grünste Hauptstadt Europas ragt dabei weit heraus, indem es 150 von 234 in Deutschland beheimateten Vogelarten beherbergt. Eine Arbeitsgruppe um den Stadtökologen Ingo Kowarik, Professor an der TU Berlin, versucht im Auftrag verschiedener Ministerien zu ergründen, wie Natur in der Stadt einerseits und Gesundheit und Lebensqualität der Städter miteinander zusammenhängen. Der dazu einschlägige Bericht „Ökosystemleistungen in der Stadt“ ist im Mai 2016 erschienen und im Internet als Teil der umfassenden Studie „Naturkapital Deutschland“ im Internet einsehbar.

Grün macht und erhält Gesund!

Schon jetzt hat man herausgefunden, dass Krankenhauspatienten mit Blick auf Grün oder Bäume schneller gesunden als solche, die nur die nächste Hauswand im Blick haben. Gefangene, die aus ihren Zellen in die Landschaft blicken können, werden seltener krank (Newton 2007). Das Wohlbefinden der Menschen ist stark von Grün in der unmittelbaren Umgebung abhängig. Diejenigen, die die Wohnbebauung in den Städten maßlos verdichten wollen,

„verbrennen“ dabei Geld, wenn also in Wiesbaden die städtische Wohnbaugesellschaft Platz für 5000 neue Wohnungen schafft, indem sie Grünflächen zwischen bestehenden Wohnblöcken dafür in Anspruch nimmt, dann mindert sie die Lebensqualität für alle Beteiligten und auf längere Sicht damit auch den Wert der Immobilien. Das kann auch durch andere Arten ökologischer Überbeanspruchung von Wohnvierteln geschehen: So hat die Eröffnung einer neuen Nordbahn und der mit ihr verbundene starke Fluglärm den Wert der davon betroffenen Grundstücke in den südlichen Stadtteilen Frankfurts erheblich in Mitleidenschaft gezogen.

„Mehr als 80 Prozent der Einwohner Deutschlands wohnen in Städten. Daher ist es zwingend geboten, Natur nicht nur im Außenbereich und in Schutzgebieten zu schützen, sondern auch in der Stadt, für den Menschen und mit den Menschen.“ So schreibt der Naturschutzbeirat Darmstadt, und er weist darauf hin, dass das Naturschutzgesetz verlangt, Natur im unbesiedelten **und** besiedelten Bereich zu entwickeln und zu schützen. Allein um einer fortschreitenden Überwärmung der Städte entgegenzuwirken, brauche es Grünflächen und Grünzüge als Frischluftschneisen, aber auch Wasserflächen, offen fließende Bäche, begrünte Fassaden, Stadtbäume und auch begrünte Dächer. Aus dem gleichen Grund müsse es höhere Planungsanforderungen an die Gebäudeanordnung und ihre Ausgestaltung geben. (Umweltfairbund, Numero 4/2013)

Das alles scheint auch die neue Umweltministerin Barbara Hendricks im Großen und Ganzen so zu sehen. Schon für den Tag der Umwelt 2014 gab sie das Motto aus: „Natur ganz nah – gut leben in der Stadt.“ Weil drei Viertel der Bevölkerung in Städten lebten, brauche es umso mehr „gut erreichbare Erholungsräume in städtisch geprägten Regionen und vielfältige Möglichkeiten, Natur auch in der Stadt zu erleben.“ Niemand wolle in einer Stadt ohne Bäume wohnen, kein Mensch und noch weniger ein Vogel, sagte sie zuletzt auf dem

Berliner Kongress „Grün in der Stadt“ im Juni 2015. Die aus diesem Anlass vorgestellte Lage- und Problembeschreibung („Grünbuch Stadtgrün“, BMUB, 2015) soll bis zum Frühjahr 2017 zu einer umfassenden Handlungsanleitung, einem Weißbuch, fortentwickelt werden.

Grün in der Nähe und bauliche Verdichtung – zwei feindliche Brüder!

Nach der Vereinigung des Baurechts mit dem Umweltministerium besteht in dem erweiterten Ministerium die Absicht, die jetzt so genannte „Grüne Infrastruktur“ der Städte derart aufzuwerten, dass sie mit der „Grauen Infrastruktur“, also den Gebäuden und Straßen, gedanklich und planerisch auf eine Stufe gestellt wird, so dass das eine nicht mehr ohne das andere gesehen werden kann. Die auf 700 Millionen Euro erhöhten Bundesmittel für die Städtebauförderung sollen nun auch ausdrücklich dem Stadtgrün und städtischen „Freiräumen“ zugutekommen. Zu diesem Zweck sollen „Standards für die Grünausstattung von Städten“ entwickelt werden.

Die Bevölkerung will sich jedenfalls nicht auf Kosten des Grüns in ihrer unmittelbaren Umgebung in Wohnsilos zusammenpferchen lassen. Die sehr deutliche Ablehnung einer Randbebauung des ehemaligen Flugfelds Tempelhof in Berlin durch eine Volksabstimmung unterstreicht diese Einstellung. Umweltverbände, die sich ihrem Publikum nicht entfremden wollen, müssen in dieser Hinsicht mit den Bürgern gemeinsame Sache machen. Mittlerweile ist auf dem ehemaligen Flugfeld der größte Feldlerchenbestand Berlin-Brandenburgs zuhause und die Absperrungen zum Schutz der Nistplätze werden erstaunlicher Weise von den Besuchern sehr wohl beachtet(Mitteilung von Peter Werner, IWU).

Meine These: Städter haben Natur (das heißt auch Garten-, Park- oder Alleen-Grün) entweder vor ihrer Haustür oder fußläufig erreichbar „um die Ecke“ oder sie leiden im Alltag – und das heißt in neun von zehn Fällen – mit allen Folgen für ihr Wohlbefinden an deren Fehlen. Ausflüge ins Grüne können diesen Mangel nicht ersetzen.

Hehre Bundesziele und widersprechende Entwicklungen

Die Bundesregierung hat sich das schöne Ziel gesteckt, „bis zum Jahre 2020 die Durchgrünung der Siedlungen einschließlich des wohnumfeldnahen Grüns deutlich zu erhöhen.“ Tatsächlich aber wird Stadtgrün in Wachstumsregionen und insbesondere in Innenstadtlagen durch zunehmende Bebauung verdrängt. Damit wird häufig auch der Grünverbund zwischen außer- und innerstädtischen Bereichen unterbrochen, mit nachteiligen Folgen für das Stadtklima und die biologische Vielfalt. Die Mittel für die Grünflächenämter der Stadt sind eng bemessen und werden häufig noch darüber hinaus gekürzt. In Essen soll das für 15 Prozent des Stadtgebiets verantwortliche Grünflächenamt seine Aufgabe mit einem Prozent des städtischen Etats bewältigen. Wenn es hart auf hart kommt, entscheidet man gegen das Grün und für die Bebauung. Umweltbelange werden überwiegend als planerisches Hindernis und als Kostenfaktor angesehen.

Die Bundesregierung ist freilich an diesem Dilemma nicht unschuldig, indem auch sie einer angeblich notwendigen Nachverdichtung in den Innenstadtbereichen von Wachstumsregionen das Wort redet und zugleich an dem Ziel festhält, den Flächenverbrauch in Deutschland bis zum Jahre 2020 auf 30 Hektar pro Tag zu verringern. (Grünbuch Stadtgrün, S. 69). Zugleich singt das BMUB das hohe Lied der Wohlfahrtswirkungen von Stadtgrün: „Stadtgrün wirkt wie eine grüne Oase, indem langwellige Wärmestrahlung reflektiert und absorbiert

wird, Hitzeextreme gemildert werden, und ein angenehmes Mikro- und Wohnumfeldklima geschaffen wird. Es sorgt auch für ein gesundes Lichtklima, da grüne Kronendächer harte Strahlung filtern.“ Das Stadtgrün produziert zudem als grüne Lunge Sauerstoff und filtert Stäube und Luftschadstoffe. (Grünbuch, S. 54)

Dementsprechend folgern die Autoren des Grünbuch richtig: „Wo Stadtgrün fehlt oder nicht gut erreichbar und zugänglich ist, gibt es ein Versorgungsdefizit, das sich nachteilig auf die psychische, physische und soziale Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger auswirkt.“ (S. 72) Mit Fassaden- und Dachbegrünung, mit grünen Feigenblättern, allein und auch mit „urban gardening“ ist dem nicht abzuhelfen. Englisch: „You can't have Your cake and eat it“.

Wohnungsbau in engen Gemarkungsgrenzen

Der **Wohnungsbau in Frankfurt am Main** steckt aber in einem Zwiespalt: Einerseits wollen viele Menschen in die Stadt ziehen und vielen gelingt das auch, andererseits sind neuen Baugebieten durch eine eng bemessene Gemarkung Grenzen gesetzt. Am 16. Juni 2014 erschien in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung ein Artikel unter der Überschrift „Platz für 1,1 Millionen Einwohner – theoretisch“, der eben dieses Dilemma beleuchtet. Im Vorspann zu diesem Artikel heißt es zutreffend: „Die Mainmetropole könnte durchaus Millionenstadt sein, bestünde das Stadtgebiet nicht zu einem Großteil aus Wald, Wiesen und Äckern. Daran etwas zu ändern ist aus rechtlichen, ökologischen und politischen Gründen schwierig. Und so wird der Kampf um die bebaubaren Flächen vor allem kleinteilig und im Bestand geführt. Die Frage ist, wie lange diese Strategie noch als Ventil für den Zuwanderungsdruck funktioniert.“ Am Ende zieht der Autor den folgenden Schluss: **„Nüchtern betrachtet, steht die Frankfurter Planungspolitik vor einer einfachen Wahl: entweder**

doch großzügiger Grünflächen zu bebauen oder aber darauf zu setzen, dass für die Wohnungssuchenden im Umland gesorgt wird.“

Zweimal Offenbach in 30 Jahren

Indem das Frankfurter Bürgeramt für Statistik und Wahlen die Entwicklung der jüngsten Vergangenheit hochrechnet, kommt es für das Jahr 2027 zu der erstaunlichen Zahl von 800.000 Einwohnern in Frankfurt. Die Hessen-Agentur, die auch die Verfügbarkeit von Wohnflächen berücksichtigt, sagt dagegen für das Jahr 2030 nur eine Bevölkerungszahl von knapp 740.000 Menschen für Frankfurt voraus. Im ersteren Fall würde sich ein Satz von Oberbürgermeister Peter Feldmann bewahrheiten, der am 8. September 2014 bei der Begrüßung des 700.000sten Frankfurters sagte: „Wir werden enger zusammenrücken müssen, so ist das eben.“ (Quelle: FAZ vom 3. August 2015)

Dass Frankfurt rasant an Einwohnern zunimmt, daran ist gar kein Zweifel. Die Bevölkerungszahl hat seit 2001 um rund 100.000 Personen - das ist die Einwohnerschaft Offenbachs - zugenommen. Und gemäß der aktuellen Bevölkerungsprognose soll sie bis 2030 noch einmal um rund hunderttausend auf dann 810.000 Personen steigen. (Statusbericht Frankfurt 2030, S. 13) Um den dafür nötigen Wohnungsbedarf zu decken, müssten nach Berechnungen des Planungsamtes 90.000 neue Wohnungen gebaut werden, unter günstigen Bedingungen aber auch 30.000 weniger, wenn das Umland diesen Part übernimmt. In jedem Fall würde der unbebaute Frei- und Naturraum innerhalb der engen Gemarkungsgrenzen sehr erheblich schrumpfen.

Die „steinerne Stadt“ – nicht mehr klimagerecht

Aber ist das gut für die Lebensqualität derer, die hier schon wohnen, und auch derer, die erst noch kommen sollen? Die beispiellose Hitzewelle, die im Juli und August 2015 über Deutschland

hereinbrach, hat den einen oder anderen zu neuen oder bisher so nicht ausgesprochenen städtebaulichen Überlegungen gebracht. Der Klimawandel zwingt zur **Abkehr vom Modell der „steinernen Stadt“**, sagte der damalige Vorsitzende der SPD-Fraktion im Frankfurter Stadtparlament und heutige Verkehrsdezernent, Klaus Oesterling. Zur Milderung der Folgen des Klimawandels verlangt er mehr Grün und mehr hitzeabweisende Fassaden für Gebäude in der Stadt, folgerichtig auch den Erhalt der Grünflächen in den großen Wohnsiedlungen, die von manchen Architekten und Stadtplanern völlig unterbewertet würden. (FAZ vom 12. August 2015, Seite 30: „Mit Grün gegen Hitzeinseln“)

Das ist ein Plädoyer gegen eine uferlose bauliche Verdichtung in den Ballungsräumen, die der planerische „Mainstream“ eben noch für unabweisbar hielt. Wie dem Klimawandel in den Städten entgegengewirkt werden könnte, ist für schon länger mit der Materie Beschäftigte durchaus kein Geheimnis mehr. Für Frankfurt haben mit der Sache vertraute Ämter einen Klima-Atlas erarbeitet, der die thermische und lufthygienische Belastung der Stadtteile zeigt. „Wo die Wärmeinseln und die für die Abkühlung wichtigen Grünflächen und Kaltluftschneisen liegen, wissen wir jetzt“, sagt Hans-Georg Dannert, Geograph und Stadtplaner im Umweltamt. (FAZ, 31. August 2015, Seite 31: „Abkühlung durch mehr Frischluft und Grün“)

– Doch was folgt daraus? Die Stadtplanung, soweit sie für den interessierten Beobachter offenbar wird, hat daraus bisher nicht die nötigen Schlüsse gezogen, zumal sie damit in allerheftigsten Widerstreit mit der Bodenspekulation geriet. Schon jetzt leiden viele Freiflächen „unter Überbeanspruchung und Vermüllung“. (Statusbericht Frankfurt 2030, S. 38) Grünflächen wie der immer wieder als vorbildlich herausgestellte Grüngürtel werden durch Verkehrsachsen zerschnitten und durch weit streuenden Lärm in ihrem Nutzen für die Erholung suchende Bevölkerung beeinträchtigt.

Gesucht: Schattenbäume und Durchlüftung

Die dem Klimawandel angepasste Stadt brauche vor allem Schutz vor direkter Sonneneinstrahlung und eine gute Durchlüftung, sagt der Landschaftsökologe Wilhelm Kuttler von der Universität Duisburg-Essen (Süddeutsche Zeitung vom 27. August 2015, Seite 12: „Wüstenluft im Ballungsraum). Den besten Sonnenschutz bieten ausreichend große, tief gründende, Schatten spendende Bäume und für die Durchlüftung braucht es Schneisen in der Bebauung, auf denen der Wind von außen in die Stadt gelangen und durch sie hindurchstreichen kann. Aber wer wagt es, dem Wind neue Bahnen zu öffnen oder auch nur alte offenzuhalten, wider alle Investoren-Begehrlichkeit? Und wer macht sich klar, dass in anderthalb Meter Erdaufschüttung über den Betondeckeln der Tiefgaragen Bäume nicht wirklich groß werden können?

Damit die Hitze nicht in die Häuser gelang, wehrt man sie am besten mit Fensterläden, Jalousien oder Sonnensegeln und neuerdings auch mit automatisch reflektierenden Fensterscheiben ab. Die Deutsche Bundestiftung Umwelt empfiehlt hier **italienische Vorbilder**.

Den Zuzug im ganzen Ballungsgebiet steuern!

Im Umland gäbe es durchaus noch **Platz für mehr Menschen**. Der Regionalverband Frankfurt Rhein-Main gibt an, dass nur acht Prozent der für einen möglichen Wohnungsbau ausgewiesenen Flächen in seinem Zuständigkeitsbereich tatsächlich mit Siedlungen besetzt seien. Es ist dies ein Gebiet, in dem zwischen Darmstadt-Dieburg, Hanau, Münzenberg und Rüsselsheim 2,2 Millionen Menschen leben, also dreimal so viele, wie im Ballungskern Frankfurt wohnen. Dieser Kern, der die meisten Arbeitsplätze bietet, ist durch Schienenwege und Straßen eng mit diesem Umland vernetzt. Also sollte man diesen Raum als ein Ganzes sehen und auch so behandeln.

Aber das geschieht im Wesentlichen nicht. Im Gegenteil, die Realität ist „ von einem starken Wettbewerb u.a. um Einwohner, Betriebe und Gewerbesteuer und um mit Flächenkontingenten der Regionalplanung verbundene Entwicklungschancen geprägt.“ (Statusbericht Frankfurt 2030, S. 59) Auch die anderen Großstädte der Region wie Main, Wiesbaden oder Darmstadt verfolgen, losgelöst von den größeren räumlichen Zusammenhängen, vorrangig eigensinnige Ziele. Deshalb wird auch der Ausbau der verbindenden Schienenwege in der Region nicht mit der nötigen Dringlichkeit vorangetrieben. Die Züge des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sind so stark ausgelastet wie sonst nirgendwo in Deutschland und die Beförderungsmöglichkeiten mithin weitgehend ausgereizt. Selbst das innerstädtische U-Bahn-Netz ist auf Teilstrecken überlastet.

Stadtplanung für alle: Menschen und Tiere

Die Vorstellung, man könne und man solle dem Zuwanderungsdruck in den Ballungsraum innerhalb der engen Frankfurter Gemarkungsgrenzen Platz bieten, ist deshalb **Kirchturmspolitik** im wahrsten Sinne des Wortes, eine Politik, die dem Menschen wie der Natur abträglich ist. Der Münchener Zoologe Josef Reichholf sagt dazu im Blick auch auf andere Städte, die vor dem gleichen Problem stehen: „ Wo viele Vögel unterschiedlicher Arten leben können, ist die Lebensqualität auch für den Menschen besonders hoch. Die Nachverdichtung, die aus städtebaulichen Gründen befürwortet wird, ist der Vogelwelt und den Schmetterlingen nicht zuträglich. Darum plädiere ich mit Nachdruck dafür, die Stadtgrenzen, die oft vor mehr als einem halben Jahrhundert als solche festgelegt wurden, zu überdenken. Es ist absurd, dass ein Maisfeld nicht für Bau- und Erschließungszwecke genutzt werden sollte, weil es höher eingestuft wird als eine Parkanlage in der Stadt.“ (zitiert aus: „Die Vogelwelt ist lernfähig“ Süddeutsche Zeitung vom 11. Juni 2011). Nicht von

ungefähr sind Wohnquartiere umso beliebter, je vielstimmiger der Vogelgesang dort ist. (Hedblom et. al., 2014)

Gute Stadtviertel bald nur für Reiche?

Auch wir, die Freunde der Umwelt, dürfen freilich nicht außer achtlassen, dass ohne weiteren Zubau von Wohnungen in Frankfurt und Umland ein Verdrängungsprozess stattfinden wird, gut betuchte Zuzügler werden bei Neuvermietungen andere finanziell weniger gut gestellte Interessenten in den vorzugsweise begehrten Stadtvierteln aus dem Feld schlagen. So werden heute bei Neuvermietungen im Westend 15 und im Nordend zwölf Euro pro Quadratmeter verlangt und bezahlt, während man im Riederwald oder in Höchst auch schon für acht Euro zum Zuge kommt. (Zahlen aus „Wer jetzt noch keine Wohnung hat, ist arm dran“, FAZ, 23. Juni 2014). Aber dieses Problem wird auch durch Zubauen nicht aus der Welt geschafft. Der Drang, in die Nähe der Arbeitsplätze möglichst in den Kern des Ballungsraums zu ziehen, ist so stark, dass die Nachfrage nach erschwinglichem oder gar billigem Wohnraum jedenfalls nicht innerhalb der engen Stadtgrenzen befriedigt werden kann, es sei denn, dass man dem städtischen Restgrün zu Leibe rückt und so die Wohn- und Lebensqualität für alle gemindert wird.

Stadterweiterung nur durch „Tabubruch“

„Wir haben kein Entwicklungspotenzial im Außenbereich,“ es sei denn durch „Tabubruch“, sagt der Frankfurter Planungsdezernent Mike Josef (am 22. November auf dem Stadtentwicklungsforum, Nördliche Stadtteile). Tabubruch heißt hier im Wesentlichen, die Ackerflächen mit Siedlungen überbauen, Ackerflächen, die heute noch das Umfeld und das weniger eingeschnürte Lebensgefühl nördlicher Stadtteile prägen. Die Abbildung „Räumliche Synnergien“ im „Statusbericht Frankfurt 2030“ (S. 67) kennzeichnet diese Ackerflächen nahezu sämtlich als „Suchräume“ für eine „Potenzielle Stadterweiterung“. Die

Stadtplanung macht gar kein Hehl daraus, dass die Erweiterung der Siedlungsflächen in diese Gebiete hinein ein Verlust an Natur- und Erholungsräumen bedeutet und zudem mit den gesetzlich verankerten Zielen des Arten- und Biotopschutzes in Konflikt tritt. (Statusbericht Frankfurt 2030, S.68)

„Wir brauchen 400 Hektar für einen neuen Stadtteil,“ sagt der Frankfurter Planungsdezernent, und diese 400 Hektar gibt es am Stück nur im Frankfurter Norden (also auf dem Pfingstberg?). Das Planungsamt sucht zugleich für mindestens viermal mehr Menschen neuen Wohnraum, als sie der über 266 Hektar ausgebreitete neue Stadtteil Riedberg beherbergt (15.000). Heißt dies, dass Wohnhäuser am Ende sieben, acht, neun Stockwerke hoch gebaut werden und diese Wohntürme ganz eng beieinander stehen?

Unbekömmliche Verdichtung

Die bauliche Verdichtung kann dabei so weit getrieben werden, dass sie für Mensch wie Natur gleichermaßen unbekömmlich wird. Dafür gibt es bereits Beispiele in Frankfurt, so in der Massierung von Wohnkuben auf dem Riedberg gegenüber dem naturwissenschaftlichen Campus oder auch im Europa-Viertel: Dort stünden die Gebäude „sehr, sehr dicht“, sagt der Geisenheimer Professor für Landschaftsplanung Klaus Werk. Baue die Stadt in diesem Stil weiter, entstünden für Mensch und Natur unverträgliche Stadtteile. Für Werk bemisst sich die Qualität einer Stadt danach, wie viele Grünflächen und Erholungsräume sie besitzt und welche Qualität diese haben. (FAZ vom 28. Juli 2014: „Der neue Lebensraum ist grün“.)

Entweder fliegen oder wohnen

Die knappe Hälfte des Frankfurter Stadtgebietes wird von Parks und Grünflächen, von Wald sowie von Äckern und Wiesen eingenommen. Da müsste, schaut man auf den naturräumlich gegliederten Stadtplan, doch eigentlich noch genügend Raum für neue Siedlungen sein. Aber dem stehen der Frankfurter Flughafen und die mit ihm verbundenen weiträumigen Siedlungsbeschränkungen entgegen. Auch die als Störfallbetriebe gekennzeichneten Firmen im Frankfurter Westen (Höchst, Griesheim) lassen aufgrund gesetzlicher Bestimmungen im weiten Umkreis keine neuen Wohnbauten zu (Abbildung 8 „Siedlungsstruktur und -reserven“ in Statusbericht Frankfurt 2030, S.39) Will sagen: Wer einen so großen Flughafen und viele gewerbesteuerträchtige Industriefirmen in seinen Grenzen beherbergt, der hat für andere Dinge eben weniger Platz. Auch der Sitzplatz für eine begehrte Aufführung in Schauspiel oder Oper kann jeweils nur einmal verkauft werden.

Viel Platz im Umland, nur gut erreichbar auf neuen Schienen!

Damit noch einmal: Der Zuwanderungsdruck in den Ballungsraum -Rhein-Main kann nur aufgefangen werden, wenn in diesem gesamten Raum geeignete neue Baugebiete gesucht werden, die immer noch Freiräume zwischen sich lassen und die dem Grün in und um die neuen Siedlungen nicht den Garaus machen. Das heißt aber auch, dass die neuen Siedler ihre meist im Ballungskern, also Frankfurt, gelegenen Arbeitsplätze mit schnellen öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen müssen. Das spricht für die schon lange diskutierte nordmainische S-Bahn-Linie, die Hanau mit Frankfurt verbindet, das ist aber auch ein Argument für einen vierspurigen Ausbau der S-Bahn-Linie nach Friedberg, unter der Voraussetzung freilich, dass die Anwohner so gut wie möglich vor dem entstehenden, näherrückenden Lärm geschützt werden.

Knapp 350.000 Nicht-Frankfurter pendeln jeden Tag in die Stadt ein, deutlich mehr als die Hälfte davon mit dem eigenen Auto. Dass Frankfurt so viele Pendler zählt, geht freilich in erster Linie auf den engen Zuschnitt der Frankfurter Gemarkung zurück. Wären die Stadtgrenzen Frankfurt so weit gezogen wie die von Hamburg, würden Offenbach, Bad Vilbel und selbst Karben sicherlich innerhalb dieser Linien liegen.

Es ist im Übrigen eine Illusion zu glauben, dass jeder Zuzug nach Frankfurt Verkehr gänzlich entbehrlich macht, denn auch alle Neu-Frankfurter bewegen sich innerhalb der Stadt mit dem Auto oder Bahn oder Bus zur Arbeit, zum Einkaufen, in die Schulen oder auch hinaus ins grüne Umland. Der Verkehr im Stadtkern wird also um intensiver. Darauf weist Hans Riebsamen, Autor eines einschlägigen Artikels in der FAZ vom 7. Juli 2014, unter der Überschrift „Frankfurt wird überrollt“ hin. Mit anderen Worten: Das Auto ist nicht nur außerhalb, sondern auch innerhalb der Stadt ein Umweltproblem.

Es wird dies auch nicht durch eine neue Novelle zum Baugesetzbuch aus der Welt geschafft, die ein dichteres und höheres Bauen sowie mehr Gewerbe-Lärm in sogenannten „urbanen Gebieten“ zulässt. Im Gegenteil!

Fazit: Allein eine durch bessere öffentliche Verkehrsverbindungen verknüpfte und gemeinsam geplante Rhein-Main-Region kann den starken Zuzug umwelt- und menschenfreundlich auffangen.

Dr. Dietrich Jörn Weder

(Ergänzungen bis März 2017)

Meine Ausführungen fußen unter anderem auf zwei Vorträgen von Peter Werner vom Institut Wohnen und Umwelt in Darmstadt, gehalten am 23. Januar 2016 und 17. März 2017 in Frankfurt, auf zahlreichen genannten Presseveröffentlichungen sowie Mitteilungen der Bundesregierung zu diesem Thema, und dabei insbesondere auf das „Grünbuch Stadtgrün“ des BMUB und den begleitenden Kongress „Grün in der Stadt“ am 10. Und 11. Juni 2015 in Berlin, ferner auf den „Statusbericht Frankfurt 2030“, herausgegeben vom Stadtplanungsamt im Mai 2016.