

INTEGRIERTE STADTENTWICKLUNG

Anforderungen der Wirtschaft an eine integrierte Stadtentwicklung der Stadt Frankfurt für eine zukunftsorientierte Metropolregion FrankfurtRheinMain



INHALT

VORWORT	5
HINFÜHRUNG	
1. Das städtebauliche Leitbild im 21. Jahrhundert	6
2. Der Feel-good-Faktor einer Stadt	8
3. Bezugspunkte setzen	10
4. Viele Blicke fokussieren unsere Perspektive	12
ANFORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT AN EINE INTEGRIERTE STADTENTWICKLUNG DER STADT FRANKFURT FÜR EINE ZUKUNFTSORIENTIERTE METROPOLREGION FRANKFURTRHEINMAIN	14
1. PRÄAMBEL	15
2. LEITSÄTZE ZUR PROZESSKULTUR EINER INTEGRIERTEN STADTENTWICKLUNG	16
2.1 Partizipation, Kommunikation und Kooperation leben	16
2.2 Gründliche Analyse und belastbare Prognosen als Entscheidungsbasis	17
2.3 Visionen als Grundlage zukünftiger Planungen	17
2.4 Flächenverfügbarkeiten vorausschauend gestalten	18
2.5 Zielgerechtes Arbeiten, um Gesamtlösungen zu etablieren	18
2.6 Enge regionale Kooperation praktizieren	19
2.7 Umsetzen und Weiterentwickeln	20
3. FRANKFURTS STÄRKEN UND ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN	21
3.1 Handlungsfeld wirtschaftliche Entwicklung	21
3.2 Handlungsfeld Wohn- und Aufenthaltsqualität	25
3.3 Handlungsfeld Infrastruktur	29
3.3.1 Zur verkehrlichen Infrastruktur	30
3.3.2 Zur digitalen Infrastruktur	32
3.3.3 Zur sozialen Infrastruktur	33
4. FAZIT	35
DIE STADTENTWICKLUNG MITGESTALTEN	36
IMPRESSUM	38

VORWORT

Wir leben und arbeiten in Frankfurt am Main und unsere Stadt liegt uns am Herzen.

Frankfurt ist eine multinationale Stadt, die stetig wächst. Der Bedarf an Wohnraum steigt kontinuierlich und expandierende und neue Unternehmen benötigen Flächen für ihren Standort. Kinder wollen zur Schule gehen, Parks und Erholungsflächen sollen für die Bevölkerung geschaffen werden. Dies alles soll in unserer Stadt umgesetzt werden.

Dies hat die Stadt Frankfurt zum Anlass genommen, ein integriertes Stadtentwicklungskonzept zu erarbeiten – ein aus Sicht der Wirtschaft wichtiger und richtiger Schritt, um den gegenwärtigen und kommenden Herausforderungen aus ökonomischer, ökologischer und sozialer Sicht zu begegnen.

Das Thema Stadtentwicklung ist auch für die IHK und ihre Mitgliedsunternehmen ein wichtiges Thema. Zur Stärkung der Attraktivität und der Wettbewerbsfähigkeit unserer Stadt ist eine vorausschauende und auf die einzelnen Flächennutzungen abgestimmte Planung nötig. Die künftige Flächenverfügbarkeit verlangt die gleichzeitige Erhebung und Berücksichtigung aller Belange für die zukünftige Planung. Die Koordination bestehender städtischer Planung und ihrer Weiterentwicklung, das Aufzeigen und Begründen von Nutzungskonflikten und das Erarbeiten von Vorschlägen und Lösungen der zukünftigen Flächenvorsorge sind alles wichtige Bausteine der gemeinsamen Entwicklung.

Das Ziel muss es sein, Flächenausweisungen nicht nur auf den aktuellen Bedarf abzustellen, sondern auch für die Zukunft bereitzustellen und hinreichend zu planen.

Wir wollen mit dieser Veröffentlichung die Anforderungen der Wirtschaft an eine integrierte Stadtentwicklung der Stadt Frankfurt für eine zukunftsorientierte Metropolregion FrankfurtRheinMain zum Ausdruck bringen und gleichzeitig zum Dialog mit der hiesigen Wirtschaft einladen. Denn Stadtentwicklung ist vor allem eines – Kommunikation mit den Betroffenen.

Prof. Dr. Mathias Müller
Präsident

Marlene Haas
Vizepräsidentin

Thomas Reichert
Vizepräsident

Dr. Joachim Stoll
Vorsitzender Einzelhandelsausschuss

Susanne Freifrau von Verschuer
Vizepräsidentin

Jürgen Vormann
Vizepräsident

Prof. Dr. Martin Wentz
Vizepräsident

DAS STÄDTEBAULICHE LEITBILD IM 21. JAHRHUNDERT

INTERVIEW MIT PROF. DR. HANSPETER GONDRING (FRICS), DUALE HOCHSCHULE BADEN-WÜRTTEMBERG, STUTTGART

Prof. Gondring, Sie haben beim diesjährigen Frankfurter Immobilienkolloquium der IHK Frankfurt gesagt, es bräuchte im 21. Jahrhundert einen neuen Politikstil und dies mit einem deutlichen Appell verbunden: „Wir brauchen einen Paradigmenwechsel in der Politik – weg vom autistischen Handeln, hin zum Bürger“. Das klingt so, als hätte sich die Kommunalpolitik von der Realität abgekoppelt.



In gewisser Weise ist das so. Bürger wollen heute nicht mehr nur alle paar Jahre ein Kreuz auf einem Wahlschein machen und den Volksvertretern einen Blankoscheck ausstellen, sondern in Entscheidungs- bzw. Planungsprozesse – insbesondere, die sie direkt betreffen – aktiv eingebunden werden. Seit 1950 fordert die Politik den „mündigen Bürger“ und, wenn das kein Lippenbekenntnis sein soll, hat sie jetzt diesen neuen Typ von „Bürger“, während dieser neue Bürgertyp aber immer noch dem alten Typ an „Politiker“ gegenübersteht. Demokratie im 21. Jahrhundert ist nicht mehr das Denken und Handeln in Verwaltungsvorschriften und -erlassen, sondern ist ein Prozess dauernder demokratischer Legitimation. Gerade der Kommunalpolitik kommt hierbei die besondere Rolle des Moderators, des Dienstleisters und des Unterstützers zu. Das Beispiel „Stuttgart 21“ hat deutlich gezeigt, dass ein vom Landtag und Stadtrat beschlossenes und daher aus verwaltungsjuristischer Sicht nicht zu beanstandendes Bauprojekt nach knapp 20 Jahren nicht mehr die Legitimation eines Teils der Bevölkerung hatte, was quasi über zwei Jahre zu einem politischen Protest in bis dahin nicht gekanntem Ausmaß geführt hat. Stadtplanung im 21. Jahrhundert ist eine kleinteilige, meist auf Quartiersebene oder Straßenzüge heruntergebrochene Gestaltung des öffentlichen Raums. Kurzum: Stadtentwicklung muss die Antworten auf die Fragen geben: „Wie wollen wir in der Zukunft leben, wohnen, arbeiten und unsere freie Zeit verbringen“. Die „blutleere“ Stadtplanung, die im Wesentlichen auf die Charta von Athen (1933) zurückgeht, muss sich von Grund auf neu orientieren.

Die repräsentative Demokratie wäre damit ein Auslaufmodell.

Es gibt viele Demokratiemodelle: Aber die bis jetzt praktizierte Elitedemokratie oder repräsentative Demokratie wird sich angesichts der Globalisierung, des Lebensstilpluralismus und der rationalisierten Lebensführung in eine beteiligungszentrierte Demokratie wandeln müssen. Im Übrigen liegt hierin auch ein Kernproblem von Europa: Der europäische Verwaltungs- und Politikapparat hat sich in den letzten Jahren sehr weit vom Bürger entfernt, was dieser mit zunehmender Europaskepsis beantwortet.

Das klingt noch sehr abstrakt. Was bedeutet das nun konkret?

Kommen wir wieder auf das Thema Stadtentwicklung zurück. Die Charta von Athen hat die Vision einer funktional gegliederten und aufgeräumten Stadt im 20. Jahrhundert. Ausgehend von einem tradierten Familienbild, ist Wohnen und Arbeiten funktional zu trennen, die Städte werden von Verkehrswegen für unterschiedliche Geschwindigkeiten (Fußgängerweg, Fahrradweg, Spielstraße, Schnellstraße usw.) aufgeteilt, die wie Adern die Stadt durchziehen und die Menschen möglichst schnell in die unterschiedlichen Funktionsräume bringen. Dieses üppige Verkehrsnetz war nötig, um die Menschen von den suburbanen „Wohn- und Schlafstätten“ schnell in die Stadtinnenlagen zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Vergnügen zu bringen. Das wiederum führt zu regelmäßigen Verkehrskollapsen mit langen Verkehrsstaus. Städte sind heute mehr oder weniger dadurch zu Lebenszeit- und Energiefressern geworden.

Und wie sollte die Stadt im 21. Jahrhundert konzipiert sein?

Sie muss ein Angebot für unterschiedliche Lebensstile schaffen. In den meisten deutschen Großstädten dominieren mit steigender Tendenz die Einpersonenhaushalte. Der Single sucht die pulsierenden Innenstädte mit qualitativ großem Angebot an zukunftsorientierten Arbeitsplätzen, mit hochwertigen öffentlichen Räumen, in

denen er andere Leute trifft, er sich vergnügen, sich erholen und seiner Freizeitbeschäftigung nachgehen kann, was als post-industrielles, urbanes Lebensgefühl bezeichnet wird. Dabei geht es auch darum, den an den „Verkehr“ verschenkten öffentlichen Raum wieder als Lebensraum zurückzuerobern. Die Zielgruppen der öffentlichen Stadtplanung sind die Kreativwirtschaft sowie Generationskohorten Y und Z. Bedingt durch den demografischen Wandel geraten die Städte untereinander zunehmend in einen Wettbewerb, der sich letztlich ökonomisch manifestieren wird.

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus?

Arbeitsplatzschaffende Unternehmen werden sich an den Standorten ansiedeln, an denen sie „ihre Mitarbeiter“ vorfinden. Eine Stadt, die ihre Attraktivität für junge Leute verliert, wird auch die Unternehmen, die auf diese Gruppe angewiesen sind, verlieren. Gerade durch den demografischen Wandel wird der Arbeitsmarkt immer mehr zu einem Arbeitnehmermarkt, was auch gerne als „war of talents“ beschrieben wird. Ich sehe das schon bei meinen Studierenden, die sich für das Studium genau die Stadt aussuchen, die ihrem Lebensgefühl am besten entspricht. Es werden deshalb die Kommunen zu den Gewinnern zählen, die sich am schnellsten auf diese Randbedingungen einstellen.

Brauchen wir damit im Städtebau ein neues Leitbild?

Unbedingt. Städte sind heute gigantische Regenerationsmaschinen, in denen die Menschen längst nicht mehr nur einkaufen und arbeiten, sondern auch vielfältigen Freizeitaktivitäten nachgehen, d. h. sich 24 Stunden pro Tag in der Stadt aufhalten bzw. leben. Aber nicht nur das: Wir beobachten seit einiger Zeit eine Entwicklung, die wir als Urban Gardening bezeichnen. Die Vorbehalte gegenüber der industriellen Nahrungsmittelherstellung steigen stetig an und gerade jüngere Generationen suchen Auswege, sich alternativ zu ernähren. Innerhalb von Städten entstehen Areale, in denen Menschen ihre eigenen Nahrungsmittel wie Gemüse, Kartoffeln, Salate usw. anbauen. So umfasst z. B. in New York das Urban Gardening 80 ha. Daher brauchen wir ein anderes Leitbild für die Stadtentwicklung. Die Charta von Leipzig beispielsweise ist ein erster Versuch, dieses Leitbild zu formulieren.

Sie sagen, eine Stadt muss heutzutage einen Bedeutungsüberschuss erzielen. Was darf man sich darunter vorstellen?

Eine Stadt muss Güter und Dienstleistungen in Qualität und Quantität produzieren, die weit über die Stadtgrenzen hinaus nach-

gefragt werden. Je höher der Bedeutungsüberschuss ausfällt, desto größer ist die Sogwirkung und umso größer ist das Wachstumspotential. Betriebswirtschaftlich gesehen, muss der Wertschöpfungsprozess in einer Stadt idealerweise 24 Stunden pro Tag dauern. Es reicht nicht mehr aus, nur von 9.00 Uhr morgens bis 19.00 Uhr abends in den Städten zu arbeiten und einzukaufen, sondern die Wertschöpfung muss nach 19.00 Uhr weitergehen, am besten bis zum anderen Morgen. Eine zentrale Rolle hierbei nimmt die Qualität des öffentlichen Raums ein. Der öffentliche Raum muss durch eine hohe Aufenthaltsqualität Menschen zueinander bringen und ihnen die Möglichkeiten für Arbeit, Konsum, Sport, Freizeit, Kommunikation, Kultur und Nahrungsmittelerzeugung bieten. Darüber hinaus ist der öffentliche Raum die Visitenkarte einer Stadt.

Schwingt da zwischen den Zeilen ein Plädoyer für eine autofreie Stadt mit?

Nein! Aber wir brauchen stadtverträglichere Mobilitätskonzepte und müssen die Verkehrsinfrastruktur intelligenter nutzen. Das gelingt durch eine bessere Vernetzung und Steuerung von Angeboten und Informationen. Verkehrsträger haben heute eine dienende Funktion und dürfen keine Zeitfresser mehr sein.

Abschließend noch eine Einschätzung zur Zukunft der integrierten Stadtentwicklung?

Offen gesagt: Das ist eine harte Nuss – vor allem für die Mitarbeiter der Verwaltung, weil sie jetzt nicht mehr alleine am Tisch sitzen und entscheiden. Es ist aber der Schritt in die richtige Richtung. Im Grunde ist das die Vorstufe zur interkommunalen Zusammenarbeit. Denn gerade Kommunen in einer Wirtschaftsregion kommen nicht mehr umhin, zusammenzuarbeiten und Konzepte für eine gemeinsame Abfall-, Energie-, Wasserwirtschaft etc. zu entwickeln.

DER FEEL-GOOD-FAKTOR EINER STADT

INTERVIEW MIT MAG. ANDREAS REITER, ZTB ZUKUNFTSBÜRO, WIEN

Herr Reiter, der „Feel-good-Faktor“ ist für Sie die heimliche Leitwährung eines Standortes. Je größer dieser Faktor ist, desto besser kann sich ein Standort im Wettbewerb behaupten. Was macht den „Feel-good-Faktor“ aus?



Wir wissen mittlerweile, dass weiche Standortfaktoren genauso viel bedeuten, wie die harten. Die Aspekte „Bildung-Freizeit-Ökologie“ sind für das Talentmarketing von Unternehmen enorm wichtige Faktoren. Erfolgreiche Kommunen sind Sozial-

Unternehmen und erhöhen als solches die Lebensqualität ihrer Bürger. Das kann auf vielfältige Weise passieren. Im finnischen Hämelinna gibt es beispielsweise zwei Kindergärten, die sieben Tage in der Woche 24 Stunden geöffnet haben, damit Schichtarbeiter dort ihre Kinder unterbringen können. Findet sich kein Platz für die Kinder, übernimmt die Stadt die Kosten für die Tagesmutter. Der „Feel-good-Faktor“ eines Standortes wird aber auch dadurch bestimmt, dass es im städtischen Raum konsumfreie Zonen gibt.

Im Zweifel kosten diese Zonen die Kommune Geld, das sie nicht hat. Worin liegt der Nutzen?

Zutreffend ist, dass sich Menschen dort aufhalten, ohne etwas zu konsumieren. Das tun sie aber entweder davor oder danach. Entscheidend ist doch, dass der städtische Raum belebt wird. Das hat positive Effekte auf die soziale Lebensqualität und erhöht somit die Attraktivität eines Standortes. Die Gesellschaft wird zwar immer mobiler, doch wer einen Umzug plant, überlegt sich sehr genau, was er von seinem neuen Lebensumfeld erwartet. Der treibende Moment der Veränderung ist immer ein Zugewinn: ein besserer Job, ein attraktiveres Unternehmen, ein schönerer Ort mit reizvoller Infrastruktur. Das, was die Menschen antreibt, ist die Verbesserung ihrer Lebensqualität.

Und diese können Städte beeinflussen?

In gewisser Weise ja, denn sie können sich Entwicklungen, die in ihrer Stadt passieren, zu Nutze machen. Man kann überall auf der Welt beobachten, dass sich junge Leute den öffentlichen Raum zu Eigen machen, ihn benutzen – quasi als Verlängerung ihres Wohnzimmers. Urban Gardening ist so ein Beispiel. In London gibt es eine Bushaltestelle, wo Menschen Obst und Gemüse angepflanzt haben und sich jeder bedienen kann. In Berlin gibt es mittlerweile mehr Imker als in Baden-Württemberg. Als Stadt eröffnen sich damit Chancen, man muss sich nur im Klaren darüber sein, wie man damit umgehen will.

Wie lautet Ihre Empfehlung?

In einer Nonstop-Gesellschaft stellt sich für viele Menschen die Frage der Balance zwischen Arbeit und Freizeit, die Notwendigkeit von Boxenstopps, von kurzen Auszeiten. Kommunen können hier durch die Schaffung öffentlicher Entschleunigungs-Inseln, die nicht unbedingt am Konsum gebunden sind, die Lebensqualität ihrer Bürger entscheidend verbessern. Ob durch Stadtmöbel, wie im MuseumsQuartier in Wien, oder innerstädtische Wasser-Inszenierungen... es gibt vielfältige Möglichkeiten, in einer Stadt Begegnungs- und Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, mit denen man die soziale und ökologische Lebensqualität in einem verdichteten Raum positiv beeinflussen kann. Die Aufgabe besteht darin, die Ströme, die es in einer Stadt gibt, wahrzunehmen und aufzugreifen.

Sie sagen die „Balanced City“ ist das Leitmotiv einer modernen Stadt. Was darf man sich darunter vorstellen?

Im Kern geht es um das Austarieren von verschiedenen Komponenten. Die Lebensqualität im urbanen Raum wird erhöht, in dem man Wege verkürzt, Verkehr eindämmt, mit der Ressource „Zeit“ möglichst schonend umgeht und den Bürgern eine optimale Infrastruktur im unmittelbaren Umfeld ihres Wohnortes anbietet. Die

Stadt der Zukunft muss einen Mix von Be- und Entschleunigung bieten, von Lean Back und Fast Forward.

Welche Parameter muss ein Standort bieten, um attraktiv genug zu sein für Investoren, die jungen High Potentials und die alternde Gesellschaft?

Jede Stadt hat ihre eigene Grundmelodie. Man muss sich das wie ein Betriebssystem vorstellen. Die Lebensqualität, der „Local spirit“ ist in Frankfurt am Main anders als in Ludwigshafen oder Münster. Die jeweilige kommunale Identität herauszufiltern, ist deshalb eine ganz zentrale Aufgabe, weil sich erst daraus die Maßnahmen für die jeweiligen Zielgruppen ableiten lassen, die man erreichen möchte. Dabei kann man aus der Schwäche auch eine Stärke machen. Berlin hat vorgemacht, wie das funktioniert: Der Claim „Arm aber sexy“ hatte Signalwirkung. Aufgrund der günstigen Lebensbedingungen hat sich inzwischen eine bedeutende Start-up-Szene im IT-Sektor entwickelt. Dieses Cluster macht den Standort heute ökonomisch interessant.

Wenn es für die Zukunft einer Stadt entscheidend ist, wie kreativ sie mit den rasanten Veränderungen durch die digitale Moderne umgeht, dann stellt sich für die Verwaltung einer Stadt die Frage, wie man diesen rasanten Wandel am besten organisiert? Oder anders gefragt: Wie kann eine Stadtverwaltung diese Herausforderungen am besten annehmen?

Städtische Strukturen müssen die Strukturen, die es in einer Gesellschaft gibt, aufgreifen. Heute gibt es nicht mehr nur Sender und Empfänger, sondern Netzwerkstrukturen. Mithin kommt es darauf an, sich auf Augenhöhe zu begegnen und die unterschiedlichen Akteure zu integrieren und ihre Aktivitäten zu fördern. Das sage ich jetzt, ohne sozialromantisch sein zu wollen. Ein gutes Beispiel sind die Business Improvement Districts in Hamburg. Es gibt Bürger, die selbstverantwortlich etwas in die Hand nehmen und die Stadt unterstützt sie dabei.

Das klingt so, als bräuchte eine Stadt einen Kümmerer ...

... wenn man es so benennen will: ja. Es handelt sich um eine Schnittstellenaufgabe bzw. eine Kurator-Funktion, die vom Stadt- bzw. Standortmarketing übernommen werden könnte. Manche Städte haben die Chancen, die sich dadurch ergeben, für sich erkannt und diesen Bereich bereits entsprechend aufgewertet.

BEZUGSPUNKTE SETZEN

INTERVIEW MIT PROF. DR. MATHIAS MÜLLER, PRÄSIDENT

Herr Präsident, die Stadt Frankfurt hat sich auf den Weg gemacht, ein „Integriertes Stadtentwicklungskonzept“ zu entwickeln. Dieses Konzept soll der Verwaltung und Politik in den nächsten 15 Jahren einen Orientierungsrahmen dafür bieten, wie das Wachstum der Stadt so organisiert werden kann, dass auch die Qualitäten der Stadt erhalten bleiben. Bei der Auftaktveranstaltung, die am 28. September dieses Jahres im Stadtplanungsamt stattfand, hat der Stadtplanungsdezernent, Bürgermeister Olaf Cunitz, die Bürger ausdrücklich dazu eingeladen, sich an den Diskussionen über die zukünftige Entwicklung der Stadt zu beteiligen. Die IHK Frankfurt hat erstmals ihre Anforderungen an eine integrierte Stadtentwicklung formuliert. Warum ist es aus Sicht der Wirtschaft notwendig, sich in den Gestaltungsprozess aktiv einzubringen?



Frankfurt am Main zählt zu den wachsenden Städten in Deutschland. Nach der jüngsten Berechnung über die Entwicklung der Bevölkerung wird erwartet, dass die Stadt in den nächsten 15 Jahren um etwa 100.000 Einwohner wächst. Das wäre im Schnitt rund 6.666 Menschen pro Jahr. Aktuell kommen jedoch jährlich etwa 15.000 neue Einwohner hinzu – also deutlich mehr als doppelt so viel wie die theoretischen Hochrechnungen es vermuten ließen. Gegenwärtig deuten keine Anzeichen darauf hin, dass der Zustrom in die Stadt in absehbarer Zeit wieder abflachen wird. Ganz im Gegenteil: in den aktuellen Zahlen sind die ankommenden Flüchtlinge noch nicht eingerechnet. Die erwähnte Berechnung zur Bevölkerungsentwicklung ist also schon heute Makulatur. Frankfurt wird bereits innerhalb der nächsten sieben Jahre auf rund 810.000 Einwohner anwachsen. Parallel dazu verändern sich unsere gesellschaftlichen Strukturen grundlegend. Dazu zwei Beispiele: Die Singularisierung der Stadtbevölkerung schreitet unaufhaltsam voran. Alleine in Frankfurt ist die Zahl der Ein-Personen-Haushalte in den letzten 25 Jahren um 17 Prozent gestiegen. Bemerkenswert ist zudem, dass in dem gleichen Zeitraum die Zahl der Haushalte mit vier und mehr Personen in Frankfurt um 14 Pro-

zent zugelegt hat, während sie in der gesamten Region Frankfurt-RheinMain um 12 Prozent abnahm. Daran wird deutlich: Nebst den Single-Haushalten zieht es wieder Familien in die Stadt. Man muss daher kein Hellseher sein, um vorauszusagen, dass die adäquate Wohnraumversorgung der Bevölkerung zu den vordringlichen Aufgaben zählt, für die die Stadt Lösungen entwickeln muss. Die Situation auf dem Wohnungsmarkt ist heute schon alles andere als entspannt und wird sich durch die skizzierten Entwicklungen weiter verschärfen. Wenn es nicht gelingt, in der Stadt für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen Wohnraum zu entwickeln, ist das der Nährboden, auf dem Verdrängungswettbewerb gedeiht.

Die Wohnraumversorgung in der Stadt kann jedoch nicht eines der Kernthemen der Wirtschaft sein.

Da muss ich entschieden widersprechen! In einer globalisierten Wirtschaftswelt müssen sich Unternehmen in einem verschärften Wettbewerb um gute Fachkräfte erfolgreich behaupten können. Wer sich seinen Arbeitsplatz aussuchen kann, zieht heute dorthin, wo er für sich die besten Lebensbedingungen vorfindet. Dabei ist das Wohnungsangebot ein wichtiges Entscheidungskriterium. Uns muss es deshalb gelingen, als Standort so attraktiv zu sein, dass Menschen hier auch gerne leben möchten. Für die Prosperität eines Standortes ist es daher von enormer Bedeutung, dass es ein breit gefächertes Wohnungsangebot gibt. Ich stimme zu, dass die Stadt Frankfurt insbesondere die Flächenanforderungen der Wirtschaft im Auge behalten muss. Denn nur mit Wohnungen verdient die Stadt kein Geld. Lassen Sie mich das am Beispiel des Industriesektors verdeutlichen, da er für Frankfurt eine enorme Bedeutung hat. Nicht nur, dass die Unternehmen der Industrie mehr als 70.000 Menschen einen Arbeitsplatz bieten – sie generieren auch das größte Gewerbesteueraufkommen. Die zentrale Fragestellung für die Stadtentwicklung lautet deshalb: Wie kann es gelingen, eine ausreichende Bereitstellung von Gewerbeflächen mit der Entwicklung von dringend benötigtem Wohnraum in Einklang zu bringen? Genau aus diesem Grund bringt sich die IHK in die Diskussion über

die zukünftige Entwicklung der Stadt Frankfurt ein. Wenn wir die Attraktivität und die Prosperität nicht nur erhalten, sondern stärken und ausbauen wollen, dann müssen wir heute die Weichen dafür stellen. Die Stadt braucht die Wirtschaft ebenso, wie sie die Industrie braucht und damit Beide auch in Zukunft einen gesicherten Platz in der Stadt finden, brauchen wir eine vorausschauende, kluge Flächennutzungsplanung. Aus diesem Grund haben alle Branchen, die in der IHK vertreten sind, ihre Anforderungen formuliert, die aus ihrer Sicht an ein integriertes Stadtentwicklungskonzept zu stellen sind. Unternehmen brauchen Planungssicherheit. Jede noch so schöne Standortkampagne läuft ins Leere, wenn Unternehmen keine Flächen vorfinden, auf denen sie sich ansiedeln können und für ihre Angestellten keine passenden Wohnungen vorhanden sind.

Wenn man sich den aktuellen Monitoring-Jahresbericht des Regionalverbands anschaut, stellt man fest, dass Frankfurt sowohl bei den Flächenpotentialen für den Wohnungsbau als auch für die gewerbliche Nutzungen in der Region die Nase vorn hat. Trotzdem mahnt die IHK. Wie passt das zusammen?

Papier ist geduldig. Bis aus einem identifizierten Potential baureifes Land wird, vergehen erfahrungsgemäß mehrere Jahre. Zudem lassen sich manche Potentiale entweder gar nicht oder nur teilweise aktivieren, weil entweder umwelt- bzw. naturschutzrechtliche oder bau- und planungsrechtliche Restriktionen dies zu verhindern wissen. Die entscheidende Stellschraube einer Stadt, eine kluge, vorausschauende Flächennutzungsplanung zu betreiben, ist der Besitz von Grund und Boden und genau daran offenbart sich das ganze Dilemma von Frankfurt: Die Stadt hat selbst so gut wie keine Karten mehr im Spiel, weil politische Entscheidungsträger vor Jahrzehnten bestimmt haben, das Tafelsilber zu veräußern, um den Haushalt zu konsolidieren. Das kommt die Stadt heute teuer zu stehen. Von den 250 km², die das Stadtgebiet umfasst, entfallen 25 Prozent auf landwirtschaftliche Nutzungen. Es ist aus Sicht der IHK zu begrüßen, dass es seitens der Stadt erste Anzeichen dafür gibt, über den Stellenwert von Landwirtschaft in einer wachsenden Stadt nachzudenken.

Die vergleichsweise kleine Größe der Metropole zeigt auch die Grenzen des Wachstums in der Stadt auf.

Zutreffend ist, dass ein Wachstum, über kurz oder lang, nur in und als Region FrankfurtRheinMain stattfinden kann. Es ist ein Irrglaube, anzunehmen, alle Lösungen für die Herausforderungen, mit denen wir es aktuell zu tun haben, könnten alleine auf der Gemarkung der Stadt Frankfurt liegen. Die Leipzig Charta hat 2007 den Weg vorgezeichnet, den wir gehen müssen: Es bedarf mehr ganzheitlicher regionaler Strategie und abgestimmter Zusammenarbeit über die Stadtgrenzen hinaus. Das Ziel muss sein, FrankfurtRheinMain so weiterzuentwickeln, dass die gesamte Region den Anschluss an die stärksten Wirtschaftsräume Europas nicht verliert. Der Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen wird darüber entscheiden, ob wir das Niveau halten oder die Prosperität der Region im Idealfall sogar noch steigern können. Dazu brauchen wir einen strategischen Entwicklungsplan.

VIELE BLICKE FOKUSSIEREN UNSERE PERSPEKTIVE

INTERVIEW MIT SUSANNE FREIFRAU VON VERSCHUER, VIZEPRÄSIDENTIN UND PROF. DR. MARTIN WENTZ, VIZEPRÄSIDENT

Die IHK Frankfurt hat erstmals ein Positionspapier zum Thema „Integrierte Stadtentwicklung“ erarbeitet. Wieso bringt sich die Kammer dazu ein?



von Verschuer: Wenn Unternehmen hier auch noch in Zukunft Arbeitsplätze schaffen und Geld verdienen wollen, brauchen sie Planungssicherheit. Und das über einen möglichst langfristigen Planungshorizont. Gleichzeitig ist der Wirtschaft aber

auch sehr bewusst, dass es zu kurz greifen würde, wenn man in der Stadtentwicklung den Bedarf an Wohnraum, Grünflächen, Schulen und Kitas etc. außer Acht lassen würde.



Prof. Dr. Wentz: Man muss zunächst vorwegschicken, dass es außerordentlich zu begrüßen ist, dass die Stadt Frankfurt entschieden hat, ein integriertes Stadtentwicklungskonzept zu erarbeiten. Die Unternehmen, die in der IHK Frankfurt organi-

siert und vertreten sind, unterstützen dies, weil sie ein sehr starkes Interesse daran haben, dass die Stadt attraktiv bleibt und der Standort auch in Zukunft gute Entwicklungsperspektiven hat – und zwar für die Menschen, die hier leben wollen, ebenso wie für die Wirtschaft, die in der Stadt angesiedelt ist.

Wie wurde dieses Spannungsfeld diskutiert, das sich aus den Flächenbedarfen für unterschiedliche Nutzungen ergibt?

von Verschuer: Es war von Anfang an klar, dass der Arbeitskreis (Anmerkung: IHK-Arbeitskreis, der das vorliegende Positionspapier entwickelte) interdisziplinär besetzt sein muss, wenn er die Anforderungen der Wirtschaft an eine integrierte Stadtentwicklung glaubwürdig formulieren will. Somit waren alle Bereiche der IHK vertreten, also Tourismus, Industrie, Einzelhandel, Verkehr so-

wie Immobilien – auch das Thema Nachhaltigkeit fand entsprechend Berücksichtigung. Im Schnitt haben sich an jedem der insgesamt vier Sitzungstermine rund 25 Teilnehmer engagiert in die Diskussionen eingebracht. Es war sehr spannend mitzuerleben, wie effizient und fokussiert gearbeitet wurde – auch wenn nicht immer alle in jedem Punkt einer Meinung waren.

Prof. Dr. Wentz: Was man derzeit überall beobachten kann, ist, dass sich in der Bevölkerung Widerstand regt, ganz gleich, ob es um die Schaffung von neuem Wohnraum, Infrastrukturprojekte, den Wirtschaftsverkehr oder die Sicherung von Gewerbeflächen geht. Die Grundstimmung ist selten positiv. Auch in den Sitzungen des Arbeitskreises wurde teilweise sehr konträr diskutiert. Gleichwohl ist es immer gelungen, die unterschiedlichen Auffassungen in einem Konsens zu lösen, weil jeder wusste, dass wir etwas dafür tun müssen, die Attraktivität der Stadt insgesamt zu sichern – nicht nur in einem Teilbereich. Es gibt schließlich eine Vielzahl von Faktoren, die darauf Einfluss haben, ob eine Stadt attraktiv ist. Das wirklich Bemerkenswerte an den Diskussionen war deshalb, dass jeder nicht nur unternehmens- oder branchenspezifische Interessen, sondern vor allem immer auch das Gemeinwohl im Blick hatte. Und genau diese Botschaft wollen wir transportieren: Wir stehen alle zusammen! Wir brauchen eine positive Grundstimmung, damit die Stadt die notwendigen Entwicklungsschritte gehen kann. Veränderungen müssen als Chance begriffen werden und nicht als Bedrohung oder Gefahr.

Lässt sich das an einem Beispiel konkretisieren?

Prof. Dr. Wentz: Lange Zeit schien es so, dass Frankfurt auf dem besten Weg war, eine alternde Stadt zu werden. Das ist zum Glück nicht mehr so! Erstmals werden in Frankfurt mehr Menschen geboren als dass Sterbefälle zu verzeichnen sind. Parallel dazu haben wir eine enorme Zuwanderung von qualifizierten, jungen Menschen, die größtenteils aus Deutschland, teilweise sogar aus Euro-

pa kommen und hier arbeiten wollen. Darauf muss man doch mit Freude reagieren! Nur wenn eine Stadt jünger wird, hat sie auch eine Zukunft. Diese Entwicklung muss man annehmen und gestalten und darf sie nicht ausbremsen, weil man das Wachstum der Stadt nicht möchte. Zuwanderung ist ein Indikator für die Attraktivität einer Stadt und ermöglicht den Unternehmen die Sicherung von Fachkräften, die sie brauchen.

von Verschuer: An diesem Beispiel wird deutlich, dass wir auch die frühzeitige Planung von Schulen und Kitas denken bzw. die bereits bestehenden Pläne entsprechend weiter entwickeln müssen, denn der Bedarf nimmt eher zu als ab. Auch Kinder brauchen ihren Platz in der Stadt!

Flächenbedarf ist ein gutes Stichwort. Wenn man sich die Anforderungen der IHK zur integrierten Stadtentwicklung durchliest, fällt auf, dass es darin ja gerade nicht um die Sicherung von Flächen an bestimmten innerstädtischen Standorten geht. Man könnte auch sagen: Das Konsultationspapier bleibt diesbezüglich eher unkonkret.

von Verschuer: Der Eindruck täuscht! Es ging darum, keine Utopien zu formulieren, sondern der Stadt aus Sicht der Wirtschaft etwas an die Hand zu geben, dass erstens tauglich und zweitens auch umsetzbar ist. Mit Wunschwolken erreichen wir nichts. Uns ist es enorm wichtig, dass alles, was wir an Anforderungen formu-

liert haben, auch tatsächlich machbar und zum Nutzen der Stadt insgesamt ist!

Prof. Dr. Wentz: Es ist auch nicht die Aufgabe der IHK, ein Konzept für die integrierte Stadtentwicklung zu erarbeiten. Die IHK maßt sich keineswegs an, die Hausaufgaben der Stadt machen zu können. Das ist auch nicht die Intension. Es käme doch völlig „schräg“ rüber, wenn wir aufzeigen würden, wo wir welche Flächen für bestimmte Nutzungen sehen oder der Stadt Vorgaben in dieser Art machen würden, um das mal salopp zu formulieren. Wir wollen vielmehr einen Beitrag dazu leisten, dass in der Stadt ein möglichst großer Konsens darüber entsteht, dass sich die Stadt weiter entwickeln muss. Nochmal: Wir brauchen eine positive Stimmung in der Bevölkerung und keine Abwehrhaltung. Dazu ist es wichtig, dass man möglichst Viele auf diesem Weg mitnimmt. Die Wirtschaft will deshalb mit einem guten Beispiel vorangehen: „Seht her, die Stadt hat unsere Unterstützung!“ Das ist die eigentliche Kernbotschaft!

von Verschuer: Wir verbinden dies mit der Einladung, in einen offenen Austausch zu treten. Es ist eine Handreichung, mehr miteinander zu reden und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten.

Prof. Dr. Wentz: Wir halten es für dringend notwendig, die Kräfte derer zu stärken, die eine positive Weiterentwicklung der Stadt wollen.

DREI FRAGEN AN MARLENE HAAS, VIZEPRÄSIDENTIN, ZUR NACHHALTIGKEIT BEI EINER INTEGRIERTEN STADTENTWICKLUNG



Was sollte Ihrer Meinung nach bei einer integrierten Stadtentwicklung beachtet werden?

Jede integrierte Stadtentwicklung berücksichtigt neben der nachhaltigen Flächenpolitik auch die Anforderungen an eine bedarfsgerechte soziale, ökologische und technische Infrastruktur. Trotz des Wachstumsdrucks muss für ausreichende Erholungs- und Freizeiträume gesorgt werden.

Was ist bei der Erarbeitung eines solchen Konzeptes Ihrer Ansicht nach erforderlich, damit die Nachhaltigkeit gewährleistet ist?

Dass eine partizipativ erarbeitete und positiv formulierte Vision entwickelt wird, die vorausschauend und mittel- bis langfristig Ori-

entierung gibt und zur Umsetzung motiviert. Dabei sollten das Wissen und die Erfahrung der verschiedenen Ressorts genutzt werden. So sind beispielsweise Wirtschaftsthemen oft auch Bildungs-, Umwelt- und Sozialthemen.

Als Vorsitzende des AK Nachhaltigkeit haben Sie sehr intensiv bei der Entwicklung der Positionen mitgewirkt, dabei war das Thema Aufenthaltsqualität eines, was Ihnen besonders am Herzen lag. Wie kann aus Ihrer Sicht die Aufenthaltsqualität gesteigert werden?

Bei der Neuplanung von Stadtquartieren ist den öffentlichen Räumen eine urbane Gestaltung zu geben, welche verschiedenen Anforderungen gerecht wird und eine vielfältige Nutzung ermöglichen sollte. So werden Aufenthaltsqualität und Atmosphäre verbessert.



IHK-POSITIONSPAPIER

ANFORDERUNGEN
DER WIRTSCHAFT AN EINE
INTEGRIERTE STADTENTWICKLUNG
DER STADT FRANKFURT
FÜR EINE ZUKUNFTSORIENTIERTE
METROPOLREGION
FRANKFURTRHEINMAIN

1. PRÄAMBEL

Die Stadt Frankfurt am Main hat in den vergangenen Jahrzehnten eine sehr positive Entwicklung vollzogen, sowohl wirtschaftlich als auch hinsichtlich der **Lebensqualität**. Das Wachstum an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt und städtebaulichen Projekten, wie die Neugestaltung des Mainufers, stehen stellvertretend für diese Entwicklung zu einer wirtschaftlich starken und zugleich lebenswerten urbanen Metropole. Um die Attraktivität und wirtschaftliche Stärke zu bewahren, sind jedoch wichtige **Weichenstellungen für die zukünftigen Jahrzehnte** nötig. Zuvorderst sind die **Flächenentwicklungsplanung** sowie der Erhalt und Ausbau der sozialen und technischen Infrastruktur zu nennen. Denn ohne **funktionsgerechte Gewerbe- und Industriegebiete in ausreichender Größe und Qualität** und ohne **ausreichende, moderne, gut erschlossene Büroflächen** ist eine prosperierende Wirtschaft heute undenkbar. Diese ist wiederum eine Grundvoraussetzung dafür, bestehende Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen. Ohne **attraktive Wohnangebote** in ausreichender Zahl, die der Vielfalt der Frankfurter Gesellschaft gerecht werden, können die dringend benötigten **Arbeits- und Fachkräfte** in Zukunft nicht gewonnen und an die Stadt **gebunden** werden. Ohne eine leistungsstarke soziale und technische Infrastruktur wiederum sind weder eine florierende Wirtschaft noch eine wachsende soziale Stadt, die für Einwohner, Pendler und Touristen attraktiv sind, überhaupt denkbar. Hierzu zählt auch eine bedarfsgerechte Einzelhandelsstruktur.

Daher ist zur Wahrung der Stärken und der **Wettbewerbsfähigkeit** unserer Stadt eine **vorausschauende** und auf die einzelnen Flächennutzungen abgestimmte **Planung** nötig. Die Planung künftiger **Flächenverfügbarkeiten** bedingt die gleichzeitige Erhebung und Berücksichtigung aller Belange an die Flächennutzungen, die Weiterentwicklung und Koordinierung bestehender städtischer Planungen, **das Aufzeigen und Begründen von Nutzungskonflikten** und das Aufzeigen von Vorschlägen und Lösungen der zukünftigen Flächenvorsorge. Das Ziel muss es sein, Flächenausweisungen nicht nur auf die aktuellen Bedarfe abzustellen, sondern auch für die Zukunft abzuschätzen und bereitzustellen. Dies ist schon wegen der sehr langen Planungszeiträume erforderlich.

Eine **integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung** kann innerhalb einer **polyzentralen Metropolregion** wie FrankfurtRheinMain jedoch nicht an den Stadtgrenzen enden. Sie überschneidet sich vielfältig mit den Nutzungen und den Planungen der umliegenden Gemeinden und Landkreise. Dies gilt für die öffentliche Infrastruktur, insbesondere für die **Verkehrsinfrastruktur**. Die Menschen in FrankfurtRheinMain nehmen die Region als einheitlichen Raum mit seinen unterschiedlichsten Qualitäten und Möglichkeiten wahr. Die sich hieraus ergebenden Erfordernisse sind bei einer integrierten Stadtentwicklung zu berücksichtigen, um ein **positives Lebens- und Investitionsklima** zu schaffen.

Im Folgenden werden die aus der Sicht der Wirtschaft wichtigsten Themen einer integrierten Stadtentwicklung in drei Handlungsfelder gegliedert: „Wirtschaftliche Entwicklung“, „Wohn- und Aufenthaltsqualität“ und „Infrastruktur“. Ihnen vorangestellt sind sieben Leitsätze zur Prozesskultur einer Integrierten Stadtentwicklung.

2. LEITSÄTZE ZUR PROZESSKULTUR EINER INTEGRIERTEN STADTENTWICKLUNG

ANFORDERUNGEN AUS SICHT DER WIRTSCHAFT

2.1 PARTIZIPATION, KOMMUNIKATION UND KOOPERATION LEBEN

Eine gute Kommunikation bedeutet für uns, dass möglichst viele öffentliche, zivilgesellschaftliche und private Akteure teilhaben, sich auf Augenhöhe begegnen und einander zuhören. So ist es möglich, komplexe gesellschaftliche Herausforderungen in kooperativer Weise zu lösen.

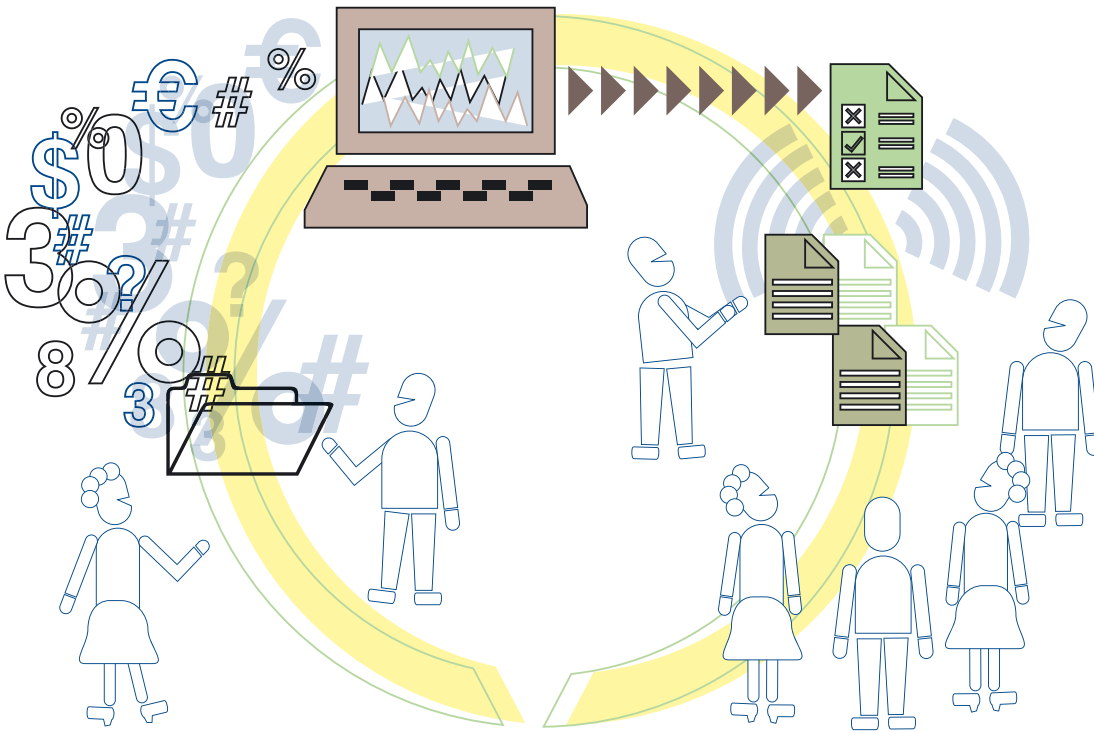
- **Partizipation:** Durch die repräsentative Einbindung möglichst vieler von Planungen betroffener Akteure (Multi-Stakeholder) werden bessere, da gemeinsame, Lösungen gefunden und ein breiter Konsens erzielt. Projekte können dadurch zügig entwickelt werden. Den Versuchungen der einseitigen Durchsetzung von Partikularinteressen darf die Stadtentwicklungspolitik nicht nachgeben.
- **Transparenz:** Verfahren zur Stadtentwicklung verlaufen transparent und werden frühzeitig kommuniziert.
- **Offenheit:** Alle Akteure pflegen eine Gesprächskultur, die dem offenen Austausch dient und Kompromisse ermöglicht.
- **Kommunikation:** Kommunale Planungen werden frühzeitig kommuniziert. Die Wirtschaft meldet ihren Bedarf gegenüber der Stadt selbst an. Nutzungskonflikte werden somit frühzeitig erkannt.
- **Kooperation:** Die Wirtschaft hat eine aktive Rolle bei der Stadtentwicklung und macht über die IHK der Stadt Angebote zur Kooperation.



MARLENE HAAS, VIZEPRÄSIDENTIN
ARBEITSKREIS NACHHALTIGKEIT

Integrierte Stadtentwicklung
heißt für mich...

...ganzheitliche, fachübergreifende Konzepte zu erarbeiten, um die komplexen Herausforderungen einer modernen Stadt zum Wohle heutiger und künftiger Bewohner anzugehen. Denn wirtschaftliche, soziale und ökologische Themen sind eng miteinander verzahnt und sollten in einer Gesamtschau angegangen werden. Viele unterschiedliche Menschen und Interessen sollten bei der Erarbeitung berücksichtigt werden und das Ergebnis einer gemeinsam geteilten Vorstellung entsprechen.



2.2 GRÜNDLICHE ANALYSE UND BELASTBARE PROGNOSEN ALS ENTSCHEIDUNGSBASIS

Zu den jeweiligen Themenbereichen werden die aktuelle Situation und die Entwicklung dorthin gründlich, interdisziplinär, vor Ort, mit Menschen und Unternehmen mittels den vorhandenen Statistiken sowie der Erhebung relevanter Daten analysiert. Prognosen werden im Wissen erstellt, dass Zukunft eigentlich nicht prognostizierbar ist, Daten aber dennoch notwendig sind.

- **Daten:** Für die Bestandsaufnahme sind alle relevanten Daten zu sammeln, was auch die Erhebung neuer Zahlen umfassen kann. Dabei ist der wirtschaftliche Strukturwandel zu berücksichtigen.
- **Prognosen:** Daten zur zukünftigen Entwicklung sind notwendig, sie sollten aber mit Vorsicht genutzt werden. Das Beispiel der gegenwärtigen Zuwanderung nach Frankfurt zeigt, dass im Bereich der Stadtentwicklung auf Grund der langen Planungszeiten eher von zusätzlichen Anforderungen auszugehen ist.
- **Entscheidungsgrundlage:** Die kommunalen Entscheidungen müssen offengelegt werden. Chancen und Risiken müssen aufgezeigt werden.

2.3 VISIONEN ALS GRUNDLAGE ZUKÜNFTIGER PLANUNGEN

Grundlage der Stadtentwicklung sollte eine gemeinschaftlich geteilte Vorstellung einer wünschenswerten und realistischen Zukunft für Frankfurt am Main und die Region sein. Eine partizipativ erarbeitete und positiv formulierte Vision gibt vorausschauend und mittel- bis langfristig Orientierung und motiviert zur Umsetzung. Viele unterschiedliche Menschen und Interessen sollten bei der Vision berücksichtigt werden.

- **Realistisch:** Es werden keine Utopien erarbeitet, sondern umsetzbare Vorstellungen von Zukunft.
- **Anpassungsfähig:** Zukunft kommt oft anders als gedacht. Daher müssen diese Zukunftsbilder unter der Berücksichtigung der grundsätzlichen Notwendigkeit von Planungssicherheit an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden können.

2.4 FLÄCHENVERFÜGBARKEITEN VORAUSSCHAUEND GESTALTEN

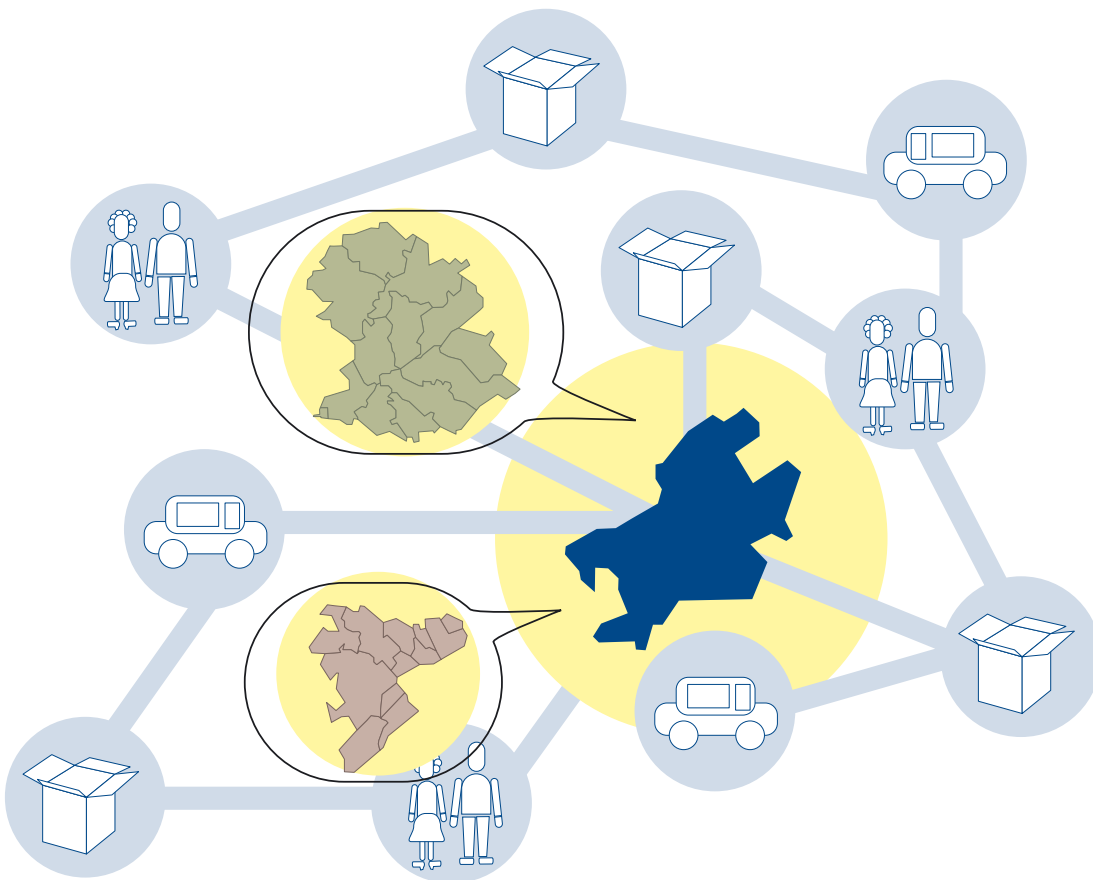
Die Ressource der für die Stadtentwicklungsplanung verfügbaren Fläche ist durch die Gemarkung begrenzt. Eine integrierte Stadtentwicklungsplanung muss deshalb von einer ständig zu überprüfenden optimierten Flächennutzung für alle bedeutsamen Flächenansprüche ausgehen. Frankfurt am Main stellt als Kernstadt den natürlichen Verdichtungsraum der Metropolregion dar. In der Stadt der "kurzen Wege" sollten vorrangig die Ansprüche der Menschen und Unternehmen an ihre Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Erholungsansprüche gesichert werden. Die höheren Baudichten in der Kernstadt helfen, den Zersiedlungsdruck auf die Natur- und Regenerationsräume in der Metropolregion zu reduzieren.

- **Vorausschauend:** Die notwendigen Flächenbedarfe für die erforderlichen wohnungswirtschaftlichen und gewerblichen Nutzungen müssen vor dem Hintergrund der langen Planungszeiträume frühzeitig und vorausschauend geplant und bearbeitet werden. Diese Flächenplanung betrifft gleichermaßen die Innen- wie auch die Außenentwicklung.
- **Nachhaltig:** Neue Entwicklungsflächen für zukünftiges Stadtwachstum sollten im gleichen Umfang ausgewählt und definiert werden, wie frühere Planungsflächen heute in Anspruch genommen worden sind. Parallel zur baulichen Nutzung neuer Flächen für Wohnen, Arbeiten oder Erholung müssen ausreichend neue Flächenpotenziale für die zukünftige Generation vorbereitet werden. Jede Generation baut auf die von der vorherigen Generation getroffene Flächen- und Planungsvorsorge auf.
- **Umfassend:** Jede integrierte Stadtentwicklung berücksichtigt neben der vorausschauenden Flächenpolitik auch die erforderliche soziale und technische Infrastruktur sowie notwendige Erholungs- und Freizeiträume.
- **Konkret:** Das für die Frankfurter Stadtentwicklung der nächsten zehn Jahre erforderliche raumplanerische Zielkonzept könnte für die Frankfurter Unternehmen und die hier lebenden Menschen mehr Planungssicherheit geben. Ein resultierender "flächenbezogener Stadtentwicklungsplan" für das Stadtgebiet sollte die Grundlage für den neu zu fassenden regionalen Flächennutzungsplan bilden.

2.5 ZIELGERECHTES ARBEITEN, UM GESAMTLÖSUNGEN ZU ETABLIEREN

Ganzheitliche, fachübergreifende Konzepte und Lösungen sind notwendig, um die komplexen Herausforderungen einer modernen Stadt zum Wohle heutiger und künftiger Einwohner anzugehen. Wirtschaftliche, soziale und ökologische Themen sind eng miteinander verzahnt und sollten in einer Gesamtschau angegangen werden – so herausfordernd das auch im Alltag sein mag.

- **Fachübergreifender Ansatz:** Das Wissen und die Erfahrung der verschiedenen Ressorts sollten genutzt werden. Z. B. sind Wirtschaftsthemen oft auch Bildungsthemen und Sozialthemen.
- **Akteure:** Nicht nur Akteure aus Politik und Verwaltung, sondern auch aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft sollten eingebunden werden.
- **Herausforderung:** Diese Art des Arbeitens ist nicht überall eingeübt und kann auf Widerstände stoßen. Wichtig sind Schritte in die richtige Richtung.



2.6 ENGE REGIONALE KOOPERATION PRAKTIZIEREN

Integrierte Stadtentwicklung berücksichtigt die Belange der Region, stellt aber auch, z. B. im Verkehrsbereich, Anforderungen an diese. Die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist über Menschen, Waren und Verkehr sehr eng vernetzt. Dabei unterscheidet sich der Grad der funktionalen Verflechtung je nach Themengebiet. Ganzheitliche Lösungen für die Zukunft richten sich gleichzeitig am Wohle der gesamten Region aus.

- **Einbeziehen:** In Planungsprozesse werden auch die Akteure aus der Region und ihr Wissen einbezogen.
- **Berücksichtigen:** Entscheidungen für Frankfurt berücksichtigen die Bedürfnisse und Entwicklungen der Städte und Gemeinden in der Region. Die Region ist auch durch Arbeitsteilung geprägt, diese ist entsprechend dem jeweiligen Leistungsvermögen in geeigneter Form fortzuentwickeln.
- Der verkehrlichen und wirtschaftlichen Verflechtung der Stadt mit der Metropolregion muss Rechnung getragen werden.

2.7 UMSETZEN UND WEITERENTWICKELN

Integrierte Stadtentwicklung endet nicht mit der Fertigstellung des Konzepts. Es sind Kraft und Willensstärke für die Umsetzung der Konzeptansätze und -ideen nötig. Die IHK wird die Politik dabei unterstützen. Eine qualifizierte Verwaltung beherrscht die geeigneten Instrumente zur Gewährleistung von Planungssicherheit.

- **Verstetigung:** Eine gute und zügige Umsetzung wird durch Fortsetzung der Partizipation und Beibehaltung der Transparenz befördert, Blockaden sollen transparent gemacht werden, was die Voraussetzung für ihre Verhinderung ist.
- **Verwaltungshandeln:** Die Umsetzung der wesentlichen Aufgaben einer integrierten Stadtentwicklung bedarf eines breiten, ämterübergreifenden Konsenses. Gegebenenfalls sind neue Organisationsformen der Verwaltung zu bilden. Die Stadtverwaltung sollte vorausschauend agieren, statt reagieren zu müssen. Dies sicher zu stellen, ist eine der Hauptaufgaben des Magistratskollegiums.
- **Investment:** Die Umsetzung des Konzeptes setzt positive Anreize für Investitionen durch die Stadt und Wirtschaft. Ohne private Investitionen ist eine umfassende Stadtentwicklung nicht möglich. Bei der Steuerung der Investitionstätigkeit muss die Stadt neutral bleiben.
- **Veränderungsfähigkeit:** Jedes Konzept der integrierten Stadtentwicklung ist kontinuierlich weiterzuentwickeln, um auf veränderte Rahmenbedingungen aktiv eingehen zu können.
- **Planungssicherheit:** Ein vorrangiges Ziel der integrierten Stadtentwicklungsplanung muss es sein, den Menschen und Unternehmen in der Stadt und Region langfristig Planungssicherheit zu geben. Flächenzuweisungen zu Nutzungsarten können Chancen und Risiken für ihre aktuellen Nutzer bedeuten. Deshalb ist es wichtig, hinsichtlich der zukünftigen Nutzungen Klarheit zu schaffen, um Risiken und Fehlinvestitionen zu minimieren, aber auch spekulationsbedingte Zurückhaltung bei der Flächenentwicklung zu verringern.



PROF. DR. MARTIN WENTZ, VIZEPRÄSIDENT AUSSCHUSS BAU- UND IMMOBILIENWIRTSCHAFT

Integrierte Stadtentwicklung
heißt für mich...

...auch Nutzungskonflikte aufzuzeigen und Lösungen für die zukünftige Flächenvorsorge zu erarbeiten. Denn eine vorausschauende und bevorratende Flächenpolitik benötigt eine auf einzelne Flächennutzungen abgestimmte Planung unter Berücksichtigung aller Belange und orientiert sich an einer gemeinschaftlich getragenen Zukunftsprognose, die auf einer realistischen Fortschreibung beruht.

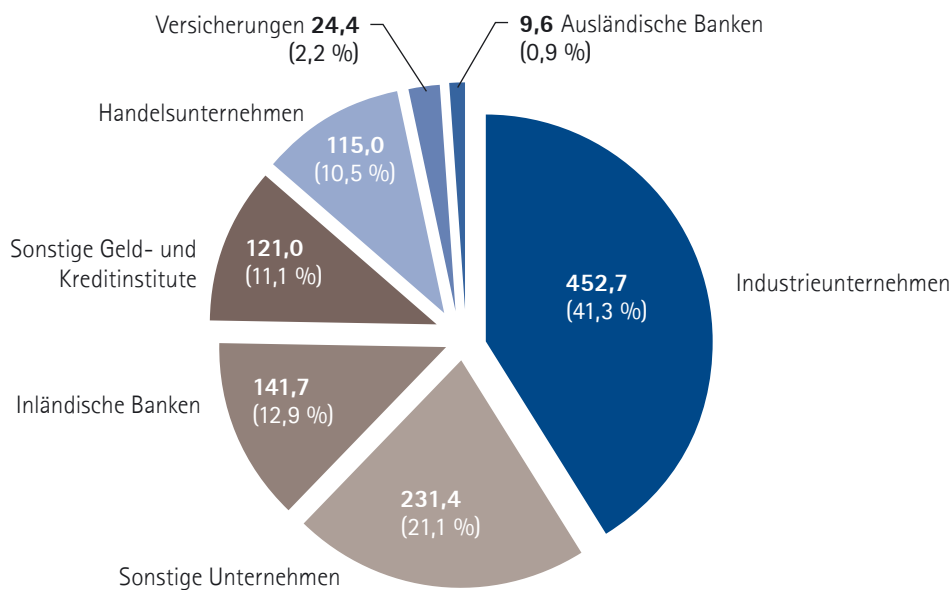
3. FRANKFURTS STÄRKEN UND ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN

3.1 HANDLUNGSFELD WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Zwischen 2005 und 2014 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Frankfurt am Main von ca. 459.000 auf ca. 528.000, also um rund 70.000 Beschäftigte, gestiegen. Bei den Gewerbesteureinnahmen wurde 2014 mit 1,72 Mrd. Euro ein neuer Rekord erzielt.

Für 2015 sind allein von den 100 größten Unternehmen in Frankfurt am Main knapp 1,1 Mrd. Euro Gewerbesteureinnahmen prognostiziert. 41,3 % davon werden allein von zwölf Industrieunternehmen getragen.

GEWERBESTEUERZAHLUNG DER 100 GRÖSSTEN UNTERNEHMEN IN FRANKFURT AM MAIN



Gemessen nach dem Vorauszahlungsvolumen in Mio. Euro für den laufenden Erhebungszeitraum.
Quelle: Stadt Frankfurt

Stand 29.07.2015

Diese Zahlen sprechen für die Bedeutung der heimischen Gewerbeunternehmen und Dienstleister, für die wirtschaftliche Stärke und die hohe Attraktivität der Stadt. Der derzeitige Bevölkerungszuwachs von ca. 15.000 Einwohnern pro Jahr ist ein Zeugnis dieses Erfolgs, der sich auch in der touristischen Entwicklung niederschlägt. So haben sich die Übernachtungszahlen in Frankfurt in den zurückliegenden zehn Jahren nahezu verdoppelt, ebenso die Zahl der Gäste. Auch die Einzelhandelsumsätze entwickelten sich in den vergangenen Jahren insgesamt positiv.



Laut GfK Geo Marketing GmbH wurden in Frankfurt am "Point of Sale" in 2009 noch ca. 4 Mrd. Euro umgesetzt, in 2014 waren es ca. 4,2 Mrd. Euro. Auch die Beschäftigtenzahl im Einzelhandel von über 24.300 sozialversicherungs-pflichtig Beschäftigten unterstreicht die Bedeutung des Einzelhandelsstandortes Frankfurt am Main.

Hinzu kommt, dass Frankfurt mit einem Durchschnittsalter von derzeit ca. 41 Jahren bundesweit gesehen eine sehr junge Stadt ist. Insbesondere unter den Zuwanderern sind überwiegend junge Menschen zwischen 18 und 30 Jahren auf der Suche nach Ausbildung und Arbeitsplätzen. Vor dem Hintergrund des zunehmenden globalen Wettbewerbs um junge Fachkräfte gilt es, gerade dieser Zielgruppe auch in Zukunft eine Perspektive in Frankfurt zu bieten. Nach der jüngsten Bevölkerungsvorausberechnung wird die Stadt dem bundesweiten demografischen Wandel in den kommenden Jahrzehnten weitgehend trotzen können, da das Durchschnittsalter der Bevölkerung in den kommenden Jahren weiter leicht sinken und erst ab 2030 (!) wieder geringfügig ansteigen soll.

Frankfurt am Main ist eine wirtschaftsstarke und sehr grüne Stadt.

- Beinahe 50 Prozent der mit 248,3 km² vergleichsweise kleinen Fläche des Stadtgebietes entfallen laut des städtischen statistischen Jahrbuchs 2014 auf Landwirtschaftsflächen (24,2 %), Waldflächen (15,3 %), Erholungsflächen (6,8 %) und Wasserflächen (2,1 %). In den zurückliegenden Jahren blieben diese Flächen zudem relativ konstant.
- Nur 28,6 % der Stadtfläche entfallen auf Gebäude- und Freiflächen. Auf Verkehrsflächen entfallen 20,7 %. Hinzu kommen Flächen anderer Nutzung (1,3 %) und Betriebsflächen (0,9 %).
- Bei näherer Betrachtung der Gebäude- und Freiflächen wird deutlich, dass Wohnflächen laut statistischem Jahrbuch gerade einmal 14,6 % der städtischen Fläche ausmachen, Gewerbe und Industrieflächen sogar nur 4,3 %.
- Dagegen sind insgesamt 43,7 % der Stadtfläche laut Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main" vom 12. Mai 2010 als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen!

Diese Zahlen zeigen, dass die Gemarkungsfläche der Stadt Frankfurt am Main noch weit ausreichend Flächenpotenziale zur Befriedung der Nutzungsnotwendigkeiten für Wohn-, Gewerbe- und Naherholungsflächen hat. Die Erweiterung dieser Nutzungen ginge zu Lasten der Landwirtschaftsflächen, was in Abwägung zu den sozialen und wirtschaftlichen Erfordernissen der Stadt sowie der Metropolregion zu stellen ist.

Die geringe Gesamtfläche Frankfurts und der hohe Anteil an Landschaftsschutzgebieten bilden zugleich die größten Herausforderungen der Stadt. Laut den Ergebnissen zum "Räumlich-funktionalen Entwicklungskonzept Gewerbe Frankfurt am Main im Rahmen des Masterplans Industrie" ist bei der Frage, ob bis 2030 zusätzliche Gewerbeflächen benötigt werden, zwischen der Situation in- und außerhalb der Industrieparks zu unterscheiden. Innerhalb der Industrieparks wird das Angebot wohl die Nachfrage übersteigen. Die Gutachter rechnen hier mit 88 ha an ungenutzten Gewerbe- und Industrieflächen bei einem prognostizierten Bedarf von 42 ha. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Flächen in Industrieparks nur für einen Teil des Gewerbes – auch des produzierenden Gewerbes – in Frage kommen. Bei den Flächen außerhalb der Industrieparks ist die Situation daher deutlich angespannter: Die beauftragten Institute rechnen hier mit 123 ha an ungenutzten Gewerbe- und Industrieflächen, wovon 85 ha als tatsächlich aktivierbar gelten. Dem gegenüber steht ein prognostizierter Bedarf außerhalb der Industrieparks und dem Flughafen von 128 ha (untere Variante) bis 178 ha (obere Variante). Die Bandbreite des Fehlbestandes an Gewerbe- und Industrieflächen lässt sich somit auf 43 ha (untere Variante) bis 93 ha (obere Variante) beziffern. Der daraus resultierende Handlungsdruck kann nur zu einem Teil durch die Aktivierung weiterer Flächen sowie die stärkere Nutzung nicht ausgelasteter Flächen oder die Reduzierung des Leerstandes und der Fremdnutzungen gemindert werden. Eine Ausweisung zusätzlicher Flächen im Stadtraum ist daher erforderlich.

Auf dem Frankfurter Büromarkt gibt es derzeit zwar noch immer einen hohen Leerstand von ca. 11%, zum Teil jedoch bedingt durch nicht mehr marktgängige Flächen. Doch gerade für Unternehmen mit einem mittleren bis großen Flächenbedarf, die moderne Büroflächen ab 2.000 m² suchen und die sich die Spitzenmieten in den Bürohochhäusern der City nicht leisten können, gibt es derzeit nicht ausreichend geeignete Flächen. Da sich die deutliche Mehrheit der nachgefragten Büroflächen in einer Mietpreisspanne von 10 bis 20 Euro/m² bewegt, geht der Großteil der derzeitigen Neubauten in der City an dieser Nachfrage vorbei.

ANFORDERUNGEN AUS SICHT DER WIRTSCHAFT

VORAUSSCHAUENDE BEVORRATENDE FLÄCHENPOLITIK

Wenn es die Politik der Stadt ist, ehemalige Gewerbe- und Industrieflächen im Innenbereich in Wohngebiete umzuwidmen, werden an den Rändern der Stadt entlang der Verkehrswege Kompensationsflächen erforderlich. Ist es jedoch die Priorität der Stadt, den Gewerbe- und Industrieflächen im Innenbereich eine Bestandsgarantie auszusprechen, werden großflächige Wohnbauareale im Außenbereich benötigt. In jedem Fall ist zur Sicherung der Frankfurter Wirtschaftsunternehmen und ihrer Investitionen eine langfristige Planungsstrategie erforderlich.

Eine der größten Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte wird jedoch im Einklang mit der Gewerbeflächenverfügbarkeit die Bereitstellung von Wohnbaulandflächen für die stetig wachsende Bevölkerung sein.

DEZENTRALE GÜNSTIGE BÜROSTÄNDE

Von großer Bedeutung für die Positionierung Frankfurts als einer der wichtigsten Bürostandorte Deutschlands sind neben den hochpreisigen Lagen auch Planungen und Investitionen in günstigere dezentrale Standorte. Diese Standorte sollen attraktiv für moderne und innovative Projektentwicklungen sein. Dies betrifft sowohl die verkehrliche Anbindung als auch die Nahversorgung und die gastronomischen Angebote. Dezentrale Standorte mit einer ausgewogenen Nutzungsmischung und einer guten sozialen und technischen Infrastruktur bieten ein großes Potenzial für künftige Unternehmensansiedlungen.

POSITIVES WIRTSCHAFTSKLIMA

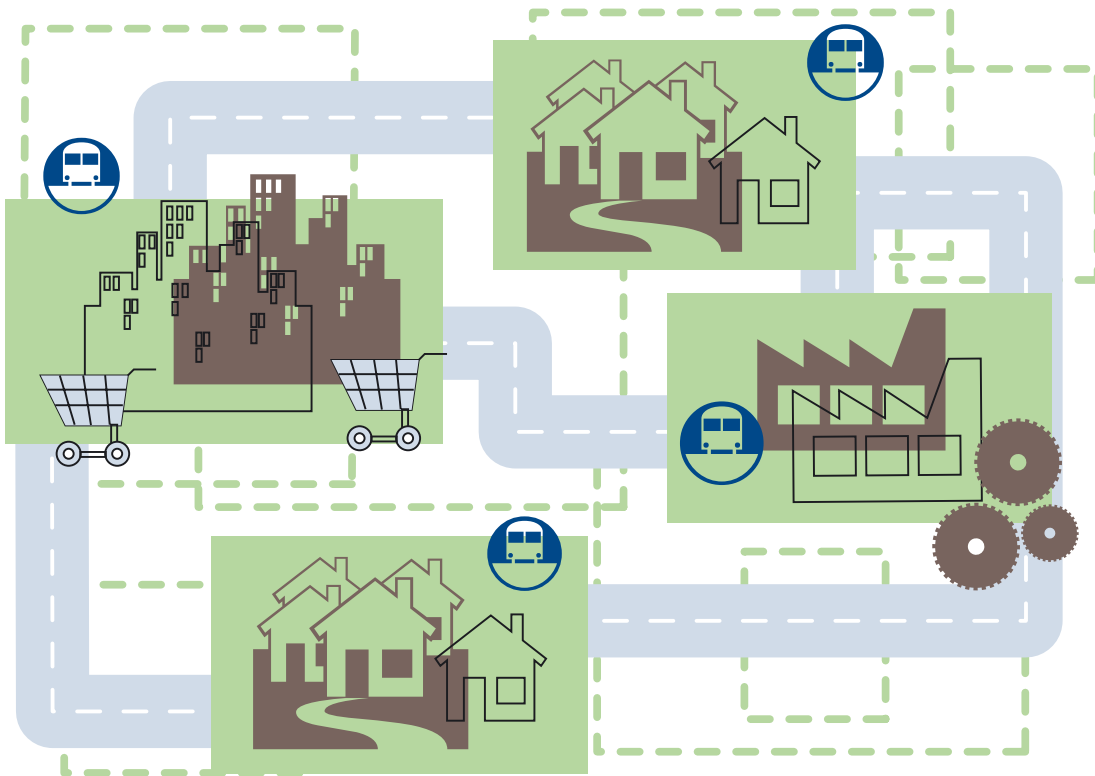
Für die Wirtschaft sind Transparenz der stadtplanerischen Entscheidungen und die rechtzeitige Einbindung in die planerischen Prozesse als Grundlage zukünftiger unternehmerischer Standortinvestitionen von entscheidender Bedeutung. Dies gilt insbesondere mit Blick auf das verarbeitende Gewerbe, da hier Investitionsentscheidungen (Produktionsanlagen, Maschinen, Werkzeuge etc.) häufig langfristig getroffen werden. In einem Konzept zur integrierten Stadtentwicklung bedarf es daher eines klaren politischen Bekenntnisses, den Industriestandort Frankfurt strategisch fortentwickeln zu wollen. Industrie darf im Rahmen planerischer Entscheidungen dabei nicht mehr als Problem, sondern muss stärker als Problemlöser verstanden werden.



JÜRGEN VORMANN INDUSTRIEAUSSCHUSS

**Integrierte Stadtentwicklung
heißt für mich...**

...sich auch klar zum Industriestandort Frankfurt am Main zu bekennen und ihn weiterzuentwickeln. Denn insbesondere für das verarbeitende Gewerbe sind Transparenz der stadtplanerischen Entscheidungen und die rechtzeitige Einbindung in die planerischen Prozesse als Grundlage zukünftiger unternehmerischer Standortinvestitionen von entscheidender Bedeutung, da Investitionsentscheidungen langfristig getroffen werden.



3.2 HANDLUNGSFELD WOHN- UND AUFENTHALTSQUALITÄT

Die hohe Attraktivität Frankfurts und damit einhergehend die hohe Zuwanderung der vergangenen Jahre haben direkte Auswirkungen auf den Frankfurter Wohnungsmarkt. Während Teile der ländlichen Regionen am Rande von FrankfurtRheinMain in den kommenden Jahrzehnten Bevölkerungsverluste erleben werden, wird sich der Zuzug in die Kernstädte der Region fortsetzen. Die jüngste Bevölkerungsvorausberechnung geht für Frankfurt am Main von 810.000 Einwohnern im Jahr 2030 aus. Dies sind zusätzliche 100.000 Einwohner in den kommenden 15 Jahren. Bleibt es beim derzeitigen Bevölkerungswachstum von ca. 15.000 Einwohnern jährlich, wird diese Zahl allerdings bereits im Jahr 2022 erreicht werden. Ein solcher Wachstumsschub würde ohne enorm gesteigerten Wohnungsbau massive soziale Probleme auslösen. Hinzu kommt, dass Frankfurt auch ohne Zuwanderung ein Bevölkerungswachstum verzeichnet, da die Stadt nicht nur einen positiven Wanderungssaldo, sondern seit Jahren auch eine positive natürliche Bevölkerungsentwicklung aufweist. Im Gegenzug sinkt laut Tätigkeitsbericht des Amts für Wohnungswesen der Versorgungsgrad der Bevölkerung mit Wohnungen kontinuierlich. Von 97,8 % in 2010 auf 93,7 % in 2013. Damit fehlten der Stadt bereits 2013 ca. 25.000 Wohnungen. Diese Dramatik hat sich im letzten Jahr weiter verschärft. Sie wird in dem folgenden Vergleich deutlich: Sollten – beispielhaft – diese 25.000 Wohnungen mit einer Wohnungsdichte von 50 Wohnungen pro ha – einer Dichte, die höher als in Sachsenhausen-Nord oder dem Westend liegt – an einem Ort errichtet werden, so wäre hierfür eine Fläche von 500 ha erforderlich, eine Fläche also, die größer als Sachsenhausen-Nord oder das Nord- oder Westend ist! Diese riesige Herausforderung ist der Öffentlichkeit nicht bewusst.



Im Wohnungsmarktbericht 2014 der Stadt Frankfurt am Main heißt es hierzu: „Der durch Anstieg von Bevölkerung und Haushalten bedingte Wohnraumbedarf konnte auch durch gesteigerte Baufertigstellungen und weiterer Zunahme des Wohnungsbestands nicht kompensiert werden. (...) Insbesondere einkommensschwache Haushalte, die auf preisgünstigen Wohnraum angewiesen sind, sind von der zunehmenden Wohnungsknappheit betroffen.“

Diese Entwicklung zielt direkt auf die Zukunftsfähigkeit unserer Stadt, da die Wirtschaft in den kommenden Jahren nicht nur einen Bedarf an akademisch qualifizierten Fachkräften, sondern insbesondere auch einen hohen Bedarf an technisch und vor allem an kaufmännisch qualifizierten Fachkräften haben wird. Diese Fachkräfte sind auf preisgünstigen Wohnraum angewiesen. Bei dieser Einordnung ist die aktuelle Flüchtlingsthematik noch nicht berücksichtigt.



DR. JOACHIM STOLL EINZELHANDELSAUSSCHUSS

**Integrierte Stadtentwicklung
heißt für mich...**

...eine leistungsstarke soziale und technische Infrastruktur – zu der auch eine bedarfsgerechte Planung der Einzelhandelsflächen zählt – von Anfang an mit zu entwickeln. Denn diese sind Voraussetzungen für eine florierende Wirtschaft und wachsende soziale Stadt, die für Einwohner und Touristen interessant ist.

Das Wohnbaulandentwicklungsprogramm der Stadt Frankfurt am Main weist bei einem Defizit von 25.000 Wohnungen (2013) jedoch lediglich ein Gesamtpotenzial größerer Areale für etwa 30.000 Wohnungen bis 2030 aus. Hinzu kommen kleinere Flächen im Bestand, also Areale in älteren Bebauungsplangebieten oder Baulücken, die nach § 34 Baugesetzbuch (Bauen im Bestand) beurteilt werden können.

Betroffen von der Wohnbaulandentwicklung sind zahlreiche, ursprünglich gewerblich genutzte Areale, in denen durch eine Änderung des Baurechts gewerbliche Nutzungen nur noch schwer oder gar nicht mehr möglich sind. Einen erheblichen Anteil der Neubauflächen im Wohnbaulandentwicklungsprogramm der Stadt stellen bisher von Gewerbebetrieben genutzte Flächen dar, für die kein Ersatz am verkehrsgünstig gelegenen Stadtrand geschaffen wird. Durch eine an bestehende Gewerbebetriebe heranrückende Wohnbebauung sind Konflikte vorprogrammiert.

Dabei sind Wachstumsperioden eigentlich nichts Neues für eine attraktive Stadt wie Frankfurt am Main. Zwischen 1875 und 1900 verdreifachte sich die Einwohnerzahl Frankfurts innerhalb von 25 Jahren von 100.000 auf 300.000 Menschen. Auch nach den Zerstörungen des zweiten Weltkriegs stieg die Einwohnerzahl innerhalb von nur 20 Jahren um fast 300.000 Menschen. Ende der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts verzeichnete die Stadt nach vorherigen Einwohnerverlusten erneut einen massiven Zuwachs von 40.000 Menschen innerhalb von vier Jahren. In all diesen vorherigen Wachstumsphasen wurde mit der Planung und dem Bau großer neuer Wohnquartiere im Innenbereich, insbesondere aber auch im Außenbereich der Stadt, auf die Bevölkerungszunahme reagiert.

Mangels Flächen steigen derzeit die Baulandpreise und mit ihnen die Kaufpreise und Mieten für neue Wohnungen kontinuierlich. Während sich für die überwiegende Zahl der Menschen mit ihren tradierten Verhältnissen nichts ändert, müssen andere deutlich enger zusammenrücken, als es ihre eigentliche Absicht war. Sie müssen, in der Regel aus ökonomischen Gründen, mit mehr Personen bzw. einem weiteren Haushalt oder in einer kleineren Wohnung zusammenleben. Sollte diese Entwicklung längerfristig sein, können daraus erhebliche soziale Spannungen entstehen – zumal die betroffenen Bevölkerungsschichten sich bisher wenig lautstark artikulieren.

ANFORDERUNGEN AUS SICHT DER WIRTSCHAFT

GROSSFLÄCHIGE NEUE BAUGEBIETE IM INNEN- UND AUSSENBEREICH

Es liegt deshalb auf der Hand, zur Erhaltung des sozialen Friedens, zur Sicherung der Frankfurter Wirtschaftskraft und als Zeichen einer zukunftsgerichteten Stadtplanung vorausschauend und großflächig neue Baugebiete im Innen- und im Außenbereich auszuweisen. Die derzeit hohe Zahl an Baufertigstellungen in Frankfurt geht schließlich maßgeblich auf die Bautätigkeit in Arealen zurück (z. B. Riedberg, Europaviertel), die in den 1990er Jahren geplant wurden.

Neubaugebiete sollten in ihren Dimensionen und Einwohnerzahlen so geplant werden, dass sich die soziale Infrastruktur rechnet. Die Größe der Baugebiete sollte sich an den Bedarfen an sozialer und kommerzieller Infrastruktur orientieren und im besten Fall Defizite aus den benachbarten Stadtteilen auszugleichen helfen. Die begrenzte Frankfurter Gemarkung gebietet es vorrangig, Flächen mit einer städtisch hohen Baudichte auszuweisen.

In der zusammenwachsenden Metropolregion ist darauf zu achten, dass auch im Umfeld der Mittelzentren der Region mittel- und langfristig neue potenzielle Wohnstandorte erschlossen werden.

MUT ZU HÖHERER BAULICHER DICHTE

In einer wachsenden Stadt bedarf es zudem Mut zu einer höheren baulichen Dichte. Hierunter muss die Lebensqualität der Bewohner nicht leiden. Bei der Nachverdichtung sowie bei der Arrondierung bestehender Stadtteile ist diese Entwicklung in der Regel nur sehr eingeschränkt möglich, bei der Ausweisung neuer Baugebiete im Innen- und im Außenbereich kann sie wirksam eingesetzt werden. Die beliebtesten und nachgefragtesten Wohnquartiere Frankfurts liegen schließlich in den Stadtteilen mit der höchsten baulichen Dichte. Diese Stadtteile verfügen über eine ausgezeichnete und attraktive soziale, kommerzielle und technische Infrastruktur, welche eine bedarfsgerechte Einzelhandelsstruktur einschließt.

Die Umnutzung leerstehender Büroflächen kann weiterhin in begrenztem Umfang und an besonders geeigneten Standorten zusätzlichen Wohnungsbau ermöglichen.

AUFENTHALTSQUALITÄT STEIGERN

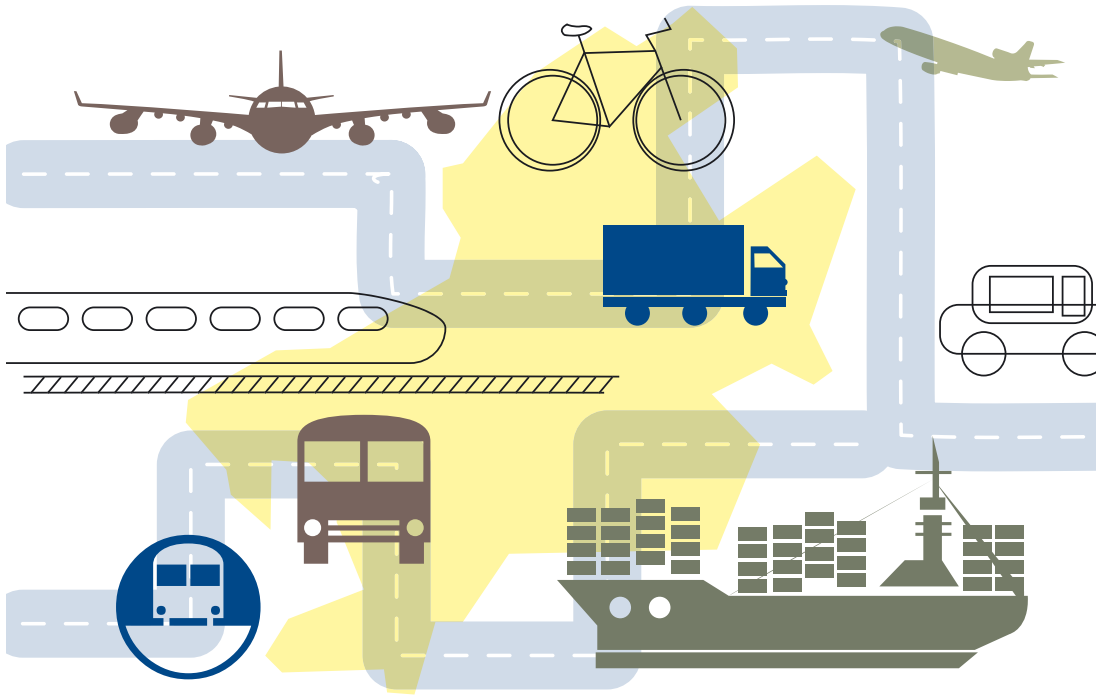
Bei der Neuplanung von Stadtquartieren ist dem öffentlichen Raum eine urbane Gestaltung zu geben, die eine vielfältige Nutzung ermöglicht. So werden Aufenthaltsqualität und Atmosphäre verbessert.



THOMAS REICHERT, VIZEPRÄSIDENT AUSSCHUSS FÜR TOURISMUS

**Integrierte Stadtentwicklung
heißt für mich...**

...auch das umfassende, qualitativ hochwertige kulturelle Angebot auf dem hohen Niveau zu halten und weiterzuentwickeln. Denn es bedient die Bedürfnisse der Menschen in der erweiterten Region sowie der Touristen mit und macht so auch den Wirtschaftsstandort attraktiv.



3.3 HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR

Die Bereitstellung der sozialen, verkehrlichen und digitalen Infrastruktur zur Aufrechterhaltung der Versorgung der Bevölkerung und der wirtschaftlichen Prosperität in einer wachsenden Stadt gehört zu den wichtigsten Aufgaben einer zukunftsgerichteten und vorausschauenden Stadtplanung. Hierbei ist auch der positive Pendlersaldo der Stadt zu berücksichtigen, durch den Frankfurt derzeit regelmäßig auf eine Tagesbevölkerung von ca. 970.000 Einwohnern anwächst. Durch die steigenden Einwohnerzahlen und die steigende Zahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis die Millionengrenze überschritten wird. Insbesondere die Straßen und Schienenwege sind aber bereits heute an vielen Stellen an den Grenzen ihrer Belastbarkeit angekommen. Am Beispiel der Schiersteiner Brücke zwischen Mainz und Wiesbaden wurde zuletzt deutlich, welche Folgen eine Verschlechterung der Verkehrsinfrastruktur nach sich ziehen kann. Ohnehin sind für Frankfurt besonders wichtige Verkehrsprojekte unter regionalen Gesichtspunkten zu sehen und beschränken sich nicht auf das Frankfurter Stadtgebiet.

Mit bereits heute ca. 340.000 Einpendlern nach Frankfurt am Main liegt der Anteil der Pendler an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei ca. 65 Prozent. Durch den Zuwachs an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Frankfurt und die steigenden Preise auf dem Wohnungsmarkt ist bei einer nicht radikalen Umsteuerung der Frankfurter Neubaulandausweisung in den kommenden Jahren von einem weiteren Anstieg der Einpendler auszugehen.

Eine wesentliche Voraussetzung für eine attraktive Stadt ist eine qualitativ hochwertige und ausreichend vorhandene soziale Infrastruktur in den einzelnen Stadtteilen und Quartieren. Frankfurts kulturelle Topographie zeichnet sich durch ein umfassendes und qualitativ hochwertiges Angebot aus, das auch die Bedürfnisse der Menschen in der erweiterten Region und Touristen mit bedient. Diese großartige Leistung macht auch den Wirtschaftsstandort attraktiv und sollte deshalb auf dem hohen, vielfältigen Niveau gehalten und weiterentwickelt werden. Wobei eine vernünftige Balance zwischen touristischem Wachstum und Zufriedenheit der Bürger im Auge behalten werden muss.

3.3.1 ZUR VERKEHRLICHEN INFRASTRUKTUR

Mobilität ist ein entscheidender Faktor sowohl für die Menschen als auch für die Unternehmen. Für die Menschen, denn sie möchten sich hinreichend schnell zwischen Wohn-, Arbeitsort und Freizeitgestaltung bewegen können. Zukunftsfähige Wohnstandorte müssen heute über eine hervorragende verkehrliche Anbindung verfügen. Für die Unternehmen, denn ohne eine belastbare Verkehrsinfrastruktur, auf der Güter schnell und zuverlässig transportiert werden, sind sie schlichtweg nicht wettbewerbsfähig. Mobilität ist somit ein Grundbedürfnis unserer modernen Gesellschaft. Eine quantitativ und qualitativ leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur – mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasser und Luft – ist für die Metropolregion FrankfurtRheinMain mit ihren vielfältigen Austauschbeziehungen und Verflechtungen sowie ihrer zentraleuropäischen Lage eine grundlegende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg. Sie trägt damit wesentlich zum Wohlstand bei. Das zu erwartende Verkehrswachstum kann nur durch ein gutes Zusammenspiel aller Verkehrsträger gewährleistet werden. Es sind deshalb die besonderen Flächenanforderungen für intermodalen Verkehr zu berücksichtigen. Dies gilt beispielsweise für den Ausbau des Radwegenetzes und die Etablierung von Radschnellwegen ebenso wie für die Sicherstellung eines reibungslosen Wirtschaftsverkehrs.

ANFORDERUNGEN AUS SICHT DER WIRTSCHAFT

AUS- UND NEUBAU DER SCHIENENINFRASTRUKTUR

Der Aus- und Neubau unserer Schienenwege, von der Nordmainischen S-Bahn über die Regionaltangente West, dem viergleisigen Ausbau der Schienenstrecke nach Friedberg, der Anbindung des Terminal 3 per S-Bahn bis hin zu den Neubaustrecken Hanau-Würzburg/Fulda und Rhein-Main/Rhein-Neckar ist für die Wettbewerbsfähigkeit von FrankfurtRheinMain von entscheidender Bedeutung. Ohne ein reibungslos funktionierendes Verkehrssystem wäre die Region nicht zu einem der europaweit führenden Industrie- und Dienstleistungsstandorte geworden. Politik und Gesellschaft sind gefordert, die hoch entwickelte Mobilitätskultur als großen Standortvorteil zu bewahren. Ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur würde FrankfurtRheinMain eine seiner größten Stärken im internationalen Wettbewerb verlieren. In diesem regionalen Handlungsfeld gilt es, erhebliche Versäumnisse der letzten Jahre und Jahrzehnte aufzuholen.

Der S-Bahn-Tunnel hat bereits heute die Kapazitätsgrenzen erreicht, Störungen innerhalb des Citytunnels ziehen regelmäßig erhebliche Behinderungen im gesamten regionalen Bahnverkehr nach sich. Von entscheidender Bedeutung für die Stadt Frankfurt ist in den kommenden Jahrzehnten daher der Neu- und Ausbau von Quer- und Tangentialverbindungen (z. B. schnelle Umsetzung der RTW Regionaltangente West), die den S-Bahn-Tunnel entlasten können und gegebenenfalls auch zu einem City-Ring der S-Bahnen führen können.

NEUER GESAMTVERKEHRSPPLAN ALS GRUNDLAGE EINER STRATEGISCHEN VERKEHRSPPLANUNG

Wesentlicher Teil einer integrierten Stadtentwicklung ist die Berücksichtigung der Erreichbarkeit der Gesamtstadt und ihrer Entwicklungsgebiete mit dem öffentlichen und dem individuellen Verkehr im erforderlichen Maße. Im Sinne einer strategischen Planung sollte deshalb ein neuer Gesamtverkehrsplan sowohl für die ÖPNV-Infrastruktur als auch den Um- und Ausbau des Straßennetzes erarbeitet werden. Aus dem im Jahr 2005 als Gesamtverkehrsplan beschlossenen Ergebnisbericht der Arbeitsgemeinschaft R+T (Topp, Skoupil, Küchler und Partner) und VKT Verkehrsplanung (Köhler und Taubmann GmbH) ist bis heute die, entgegen den Annahmen, bis 2015 vorgesehene Realisierung vieler Verkehrsprojekte sowie zahlreicher beschlossener Bearbeitungspunkte noch offen. Als Grundlage für die wachsende Stadt ist der gültige Gesamtverkehrsplan unzureichend.

Im Vorgriff auf einen neuen Gesamt(General)verkehrsplan sind aus der Sicht der Wirtschaft die folgenden Verkehrsprojekte vorrangig zu planen und umzusetzen:

ÖPNV

- Lückenschluss der D-Strecke (Stadtbahn) zwischen Bockenheim und Ginnheim. Ohne sachlichen Grund ist im Jahr 2006 die fertig geplante, planfestgestellte und finanzierte D-Linie der Stadtbahn durch Parlamentsbeschluss abgesagt worden. Die zwingend erforderliche Entlastung der A-Strecke in der Eschersheimer Landstraße ist damit verhindert worden. Die erforderliche Planung und der Bau der D-Strecke stellen eine besondere Aufgabe für die Stadtentwicklung dar.
- Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 zum Frankfurter Berg
- Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 bis zum Bahnhof Bad Homburg
- S-Bahnanschluss für das Terminal 3

Straße

- Aus- und Umbau des Ratswegkreisels
- Verlängerung Ferdinand-Happ-Straße nach Osten bis zur Dieselstraße zur Entlastung der Hanauer Landstraße

LOGISTIK DER ANDIENUNGSVERKEHRE OPTIMIEREN

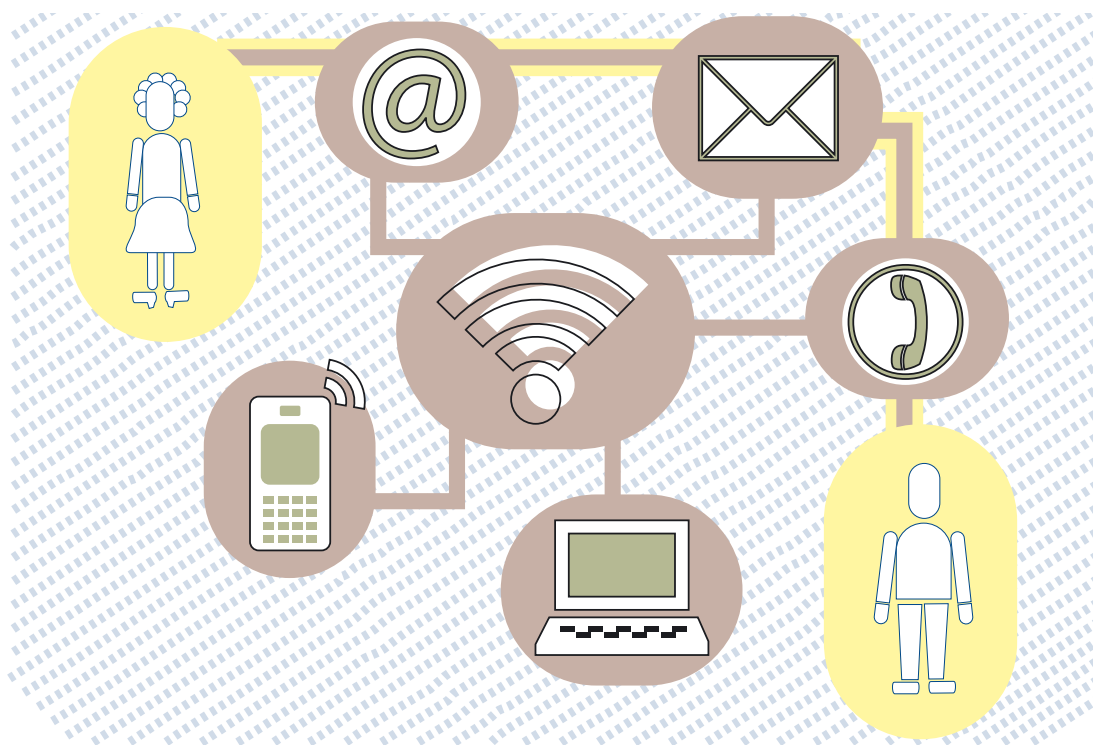
Bei Ausgewogenheit der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel sollten die Wirtschaftsverkehre einen besonderen Vorzug, insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs, erhalten. Gerade bei An- und Abliefern und auch im Fall von Handwerker- und weiteren Dienstleistungen sind ausreichend Stellplätze notwendig. Dies dient zur Vermeidung des wilden Haltens und Parkens und somit dem reibungslosen Verkehrsfluss und der Verkehrssicherheit. Insbesondere Lieferungen im innerstädtischen Raum erfordern, gerade auch wegen bestehender Nutzenkonflikte neue Konzepte. Im Fokus steht die Herausforderung, die Bedürfnisse der Warenempfänger in den Bereichen B2B (Unternehmen und Gewerbetreibende) und B2C (Endkunden) mit den Logistikanforderungen der Kurier-, Express- und Postdienstleister ("KEP-Dienstleister") in Einklang zu bringen. Microdepots beispielsweise können die Innenstadtbelieferung effizienter und platzsparender gestalten.



SUSANNE FREIFRAU VON VERSCHUER
VIZEPRÄSIDENTIN, VERKEHRSAUSSCHUSS

Integrierte Stadtentwicklung
heißt für mich...

...den Gesamtverkehrsplan mit allen seinen Facetten inklusive der Datennetze für die zukünftigen Anforderungen in und um die seit Jahren wachsende Stadt grundlegend zu modernisieren. Denn die Erreichbarkeit der Gesamtstadt und ihrer Entwicklungsgebiete muss auch zukünftig sichergestellt sein.



3.3.2 ZUR DIGITALEN INFRASTRUKTUR

Frankfurt ist Europas Rechenzentren-Hauptstadt, globaler Internet-Knoten und Glasfaser-Netz-Hochburg in Deutschland. Die Unternehmen der digitalen Wirtschaft entwickeln sich dynamisch. FrankfurtRheinMain behauptet seinen Platz als erstrangiger IKT-Standort in Deutschland. Auf der Grundlage der ausgedehnten IKT-Infrastruktur ist in Frankfurt eine überdurchschnittlich gute Breitband-Versorgung entstanden. Für mehr als 90 Prozent der Haushalte ist ein Anschluss von 50 Mbit/Sek verfügbar, mit Kabel sind praktisch alle Haushalte mit 100 Mbit/Sek und mehr versorgt. Mit der Dichte von Festnetzen, Funknetzen und WLAN-Angeboten verschiedener Anbieter in der Stadt werden die Übergänge zwischen den Übertragungstechniken immer flächendeckender.

Die Kommune als Eigentümerin des öffentlichen Straßenraumes muss dafür sorgen, dass die digitale Wirtschaft durch zügige Genehmigungen, insbesondere für den Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen und durch eine leistungsfähige Energieversorgung, unterstützt wird. Unverhältnismäßig langwierige Genehmigungsprozesse sind ein Hindernis für die weitere Entwicklung. Im Vergleich zu anderen Kommunen fällt das Fehlen eines Gewerbebezugs mit speziellen Angeboten für die digitale Wirtschaft auf. Dadurch besteht die Gefahr, dass neue Projekte nicht ausreichend realisiert werden und manch eine Investition an der Region vorbei geht.

ANFORDERUNGEN AUS SICHT DER WIRTSCHAFT

RECHENZENTREN UND INTERNET-KNOTEN STÄRKEN

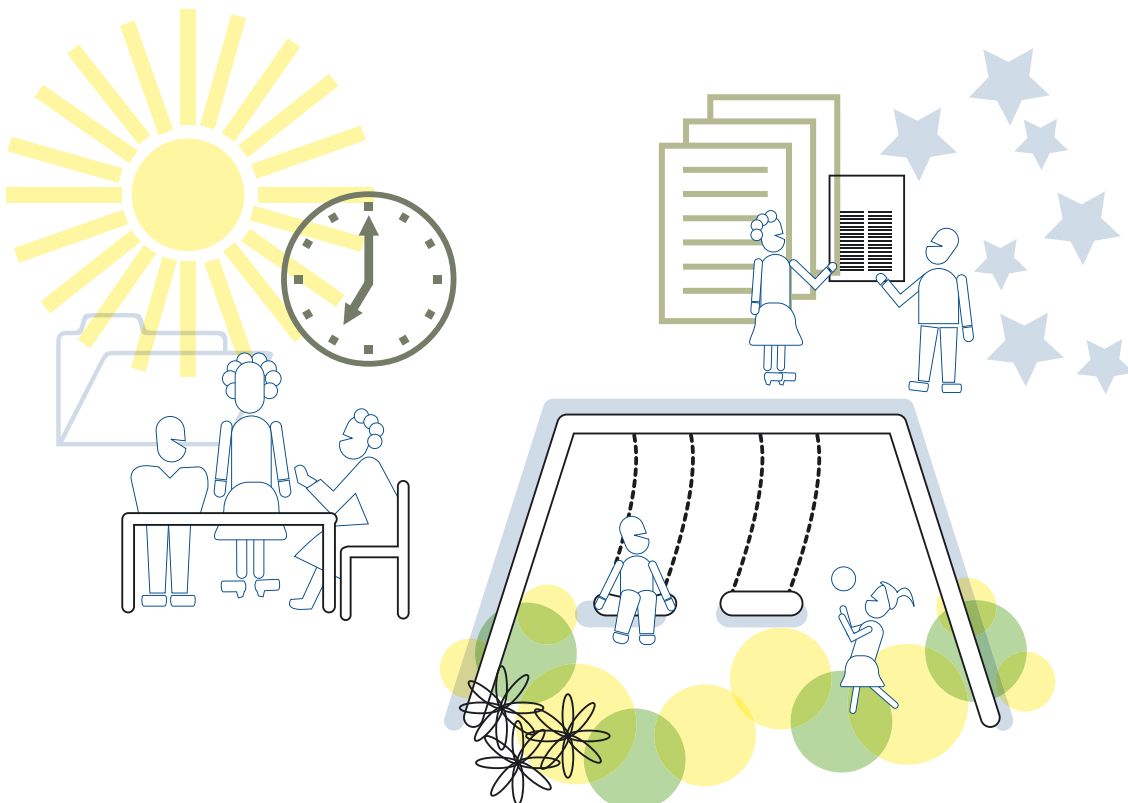
Frankfurt kann mit Rechenzentren weiter stark wachsen. Die Stadt sollte daher Flächen für die Ansiedlung von Rechenzentren ausweisen. Ein wichtiges Kriterium für die Standortwahl ist dabei die Nähe zu bestehenden Rechenzentren-Standorten.

DIGITALES GEWERBEGEBIET IN FRANKFURT

Unabhängig von den Rechenzentren-Standorten sollte die Stadt Frankfurt ein Pilot-Gewerbegebiet mit Netzanschlüssen von 1 GB/Sek entwickeln, das in besonderem Maß die Anforderungen eines datengestützten Innovationszentrums berücksichtigt. In Frankfurt sollte ein Inkubator für digitale neue Geschäftsmodelle einen Standort finden. Innovationspotenziale, die aus der Digitalisierung der Industrie erwachsen, müssen gehoben werden.

3.3.3 ZUR SOZIALEN INFRASTRUKTUR

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungszuwachses, weiter verstärkt durch den Zuzug von Flüchtlingen sowie den damit verbundenen Herausforderungen, liegt ein weiterer Schwerpunkt der integrierten Stadtentwicklung in der vorausschauenden Planung und Bereitstellung neuer Kindertagesstätten, Kinder- und Jugendhäusern und Schulen. Der derzeitige Mangel an Gymnasialplätzen in Frankfurt steht stellvertretend für einen Mangel an perspektivischer Planung. Sowohl dank der sich positiv entwickelnden Geburtenzahlen als auch durch den positiven Wanderungssaldo besteht ein erheblicher Nachholbedarf im Kita- und Schulbereich. Die Entwicklung von weltweiten Standards im Bereich von Ganztagschulen steht erst am Anfang. Diese Schulform ist eine zwingende Voraussetzung, um beiden Elternteilen eine Teilhabe am Berufsleben zu ermöglichen. Diese gemeinsame Teilhabe der Eltern ist nicht nur emanzipatorisch, sondern auch aus wirtschaftlicher Sicht von großer Bedeutung.



Auch im Bereich der Kita- und Schulversorgung gilt das Credo einer zukunftsgerichteten und vorausschauenden Stadtplanung, insbesondere in einer hinsichtlich der demografischen Zusammensetzung jungen Stadt wie Frankfurt: Der Bedarf der erforderlichen Flächen ist vorausschauend planbar. Laut aktueller Entwurfsversion des integrierten Schulentwicklungsplans der Stadt Frankfurt am Main lernten im Jahr 2013/2014 insgesamt 59.423 Schülerinnen und Schüler in Frankfurt, 22.354 auf dem Primarbereich und 37.069 auf dem Sekundarbereich. Bis zum Ende des Planungszeitraumes (2020) wird ein Wachstum der Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler um rund zwölf Prozent auf über 66.500 erwartet. Demnach sind nach den Grundschulen die größten Zuwächse für die Gymnasien und die integrierten Gesamtschulen prognostiziert. Gleichzeitig verlieren gymnasiale Bildungsgänge nahezu ein Drittel ihrer Schüler durch Querversetzung.

ANFORDERUNG AUS SICHT DER WIRTSCHAFT

AUSBAU VON KINDERTAGESSTÄTTEN-BETREUUNGSPLÄTZEN

Der demografische Wandel mit einer alternden Bevölkerung und dem damit einhergehenden Rückgang des Fachkräfteangebots erfordert eine noch stärkere Beteiligung von Frauen, insbesondere Müttern, im Berufsleben – und das nicht nur in Form von Teilzeitbeschäftigung. Kinderbetreuung für unter Dreijährige ist somit ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen. Unternehmer siedeln sich dort an, wo sie für ihre Mitarbeiter eine gute Betreuungsinfrastruktur oder familienfreundliche Rahmenbedingungen vorfinden. Besonders die Betreuungsplätze für unter Dreijährige müssen weiter an die Erwerbsrealität der Eltern angepasst werden. Da viele Erwerbstätige im Schichtdienst oder am Wochenende arbeiten, sind erweiterte Öffnungszeiten z. B. nach 18:00 Uhr oder am Wochenende, notwendig. Zudem müssen Ferienschlusszeiten abgeschafft und eine wohnortübergreifende Betreuung für alle Kinder ermöglicht werden.

VORAUSSCHAUENDE SCHULENTWICKLUNGSPLANUNG

Da sich derzeit herausstellt, dass die Kapazitäten für die nächsten Jahre falsch berechnet sind, sollte der Zeitraum einer das vorhandene Angebot überprüfenden Schulentwicklungsplanung kürzer gefasst werden. Außerdem sollte diese an ein Monitoring über die Übergänge, Querversetzungen und Abschlüsse geknüpft werden, um weitere Erkenntnisse über Rück- und Querversetzungen zu erhalten. Im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklungspolitik müssten bereits heute die Kitas und Schulen aller erforderlichen Schulformen für den absehbaren Bedarf des Zeitraums 2020 bis 2025 geplant werden. Hier ist auch der Ausbau vorhandener Schulen zu berücksichtigen. Nur so kann das Dilemma der sich fortschreibenden Unterversorgung vermieden werden, da die Planung und Realisierung der erforderlichen Einrichtungen eines nahezu fünfjährigen Zeitraums bedarf.



PROF. DR. MATHIAS MÜLLER
PRÄSIDENT

Integrierte Stadtentwicklung heißt für mich...

...ganzheitliche Lösungen zum Wohle der gesamten Region zu entwickeln. Denn aufgrund der regionalen Verflechtungen sind die Herausforderungen der wachsenden Stadt – welche durch die Flüchtlingszuwanderung noch verstärkt werden – nur gemeinsam zu lösen. Nur so können bedarfsgerechte Gewerbeflächen und ausreichend Wohnbaulandflächen bereit gestellt werden.

4. FAZIT

Um den Menschen und Unternehmen in der Stadt und Region langfristig Planungssicherheit zu geben, ist ein integriertes Stadtentwicklungskonzept, das insbesondere die zukünftigen Flächenansprüche regelt, notwendig. Damit das integrierte Stadtentwicklungskonzept an sich tatsächlich eine langfristige Planungsperspektive bietet, sollten aus Sicht der Wirtschaft im Erarbeitungsprozess Leitsätze zur Prozesskultur gelten. Es sollen somit Partizipation, Kommunikation und Kooperation gelebt werden, gründliche Analysen und belastbare Prognosen als Entscheidungsbasis dienen und Visionen Grundlage zukünftiger Planungen sein. Die heutige Aufteilung der Flächennutzungen auf dem Frankfurter Stadtgebiet ermöglicht einen weitreichenden Handlungsrahmen zur Darstellung der zukünftig erforderlichen Wohnungsbau- und Gewerbeflächen. Eine vorausschauende und bevorratende Flächenpolitik benötigt eine auf einzelne Flächennutzungen abgestimmte Planung unter Berücksichtigung aller Belange an die Flächennutzungen. Diese muss neben den aktuellen Bedarfen auch zukünftige Flächenbedarfe abschätzen, um nachhaltig die zukünftig benötigten Flächen bereitzustellen. Es muss zielgerecht daran gearbeitet werden, Gesamtlösungen zu etablieren. Enge regionale Kooperation ist ebenso Voraussetzung für ein integriertes Stadtentwicklungskonzept.

Wesentlicher Teil des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist die Weiterentwicklung der verkehrlichen, wirtschaftlichen und sozialen Infrastruktur. Die Realisierung der erforderlichen, teilweise seit vielen Jahren beschlossenen Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Schienenverkehr, ist dringend zu bearbeiten. Für die zukünftige Ausgestaltung der Verkehrswege in und um die seit Jahren wachsende Stadt ist eine neue Gesamtverkehrsplanung (Generalverkehrsplan Schiene und Straße) erforderlich. Zur Sicherung der wirtschaftlichen Infrastruktur gehört neben der erforderlichen zukünftigen Bereitstellung von Industrie- und Gewerbeflächen sowie von Flächen zur Büro- und Dienstleistungsnutzung die Beachtung der Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs und der Weiterentwicklung der digitalen Technologien.

Der Aus- und Neubau der sozialen Infrastruktur hinkt seit Jahren den Erfordernissen hinterher. Über den neuen Schulentwicklungsplan hinaus müssen frühzeitig die Flächen für die aus der aktuellen und zukünftigen Zuwanderung erforderlichen zusätzlichen Einrichtungen im Kinder- und Schulbereich bereitgestellt und bearbeitet werden.

Die langen Bearbeitungszeiten zur Vorbereitung der Flächenverfügbarkeit für die jeweiligen Nutzungen erfordern ein frühzeitiges Angehen der erforderlichen Arbeiten. Gegebenenfalls ist die Arbeitsstruktur der öffentlichen Verwaltung an diese Erfordernisse anzupassen.

Die Anforderungen der Wirtschaft an eine integrierte Stadtentwicklung der Stadt Frankfurt für eine zukunftsorientierte Metropolregion FrankfurtRheinMain wurden noch vor der aktuellen Einwanderungswelle formuliert. Es ist schon jetzt klar, dass die daraus entstehende Situation weitere Anforderungen an die Stadt Frankfurt stellen wird. Insbesondere die Herausforderungen für die Handlungsfelder "Wohn- und Aufenthaltsqualität" und "Infrastruktur" werden sich durch die zukünftige Bevölkerungsentwicklung weiter verstärken. Die daraus resultierenden Nutzungskonflikte müssen von Politik und Zivilgesellschaft bewältigt werden.

Ohne private Investitionen wird die weitere Entwicklung der Stadt zu einem sozial und wirtschaftlich attraktiven Zentrum der Metropolregion nicht möglich sein. Die IHK Frankfurt am Main bietet deshalb den Verantwortlichen der Stadt die enge Zusammenarbeit bei der Erarbeitung eines Konzeptes der integrierten Stadtentwicklung und bei dessen Umsetzung an.

DIE STADTENTWICKLUNG MITGESTALTEN

INTERVIEW MIT DR. RALF GERUSCHKAT, GESCHÄFTSFÜHRER WIRTSCHAFTSPOLITIK UND METROPOLENENTWICKLUNG UND DR. ALEXANDER THEISS, GESCHÄFTSFÜHRER STANDORTPOLITIK

Die IHK Frankfurt versteht sich für die Stadt Frankfurt und die Region FrankfurtRheinMain gleichermaßen als „strategischer Partner“. Als erster Ansprechpartner in Wirtschaftsfragen setzt sich die IHK mit allen relevanten Themen auseinander, die die Wirtschaft betreffen. So auch mit dem Thema Stadtentwicklung. Der IHK-Arbeitskreis zum Thema „Integrierte Stadtentwicklung“ hat seine Arbeit abgeschlossen, das Positionspapier ist fertiggestellt, mit der Vollversammlung abgestimmt und wird nunmehr einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Ist damit jetzt alles getan bzw. gesagt?



Dr. Theiss: Keineswegs! Im Stadtgebiet Frankfurt gibt es beträchtliche Ansprüche an die knappe Ressource Fläche. Gleichzeitig ist die Bereitstellung der sozialen, Verkehrlichen und digitalen Infrastruktur von enormer Bedeutung, weil es einerseits dar-

um geht, die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen und andererseits die Grundvoraussetzung dafür zu schaffen, dass überhaupt wirtschaftliche Prosperität stattfinden kann. Der Arbeitskreis soll daher weiter bestehen bleiben, weil wir die Interessen der Wirtschaft auch weiterhin in die Entwicklung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (IStEK) der Stadt Frankfurt einbringen möchten.

Wie geht es jetzt konkret weiter? Oder anders gefragt: Welchen Wunsch verbindet die IHK mit dem Positionspapier?



Dr. Geruschkat: Bürgermeister Olaf Cunitz hat im Rahmen der ersten Informationsveranstaltung zu IStEK dargelegt, dass man das Wachstum der Stadt gestalten muss und dass dies nur im Austausch bzw. Dialog passieren kann. Die drei Fragestellungen, um die es geht, hat er in diesem Kontext ebenfalls treffend auf den Punkt gebracht: „Wie bauen? Wo bauen? Für wen bauen?“

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn die Stadt Frankfurt un-

ser Einbringen als Angebot versteht, auch mit der Wirtschaft in den direkten Dialog zu treten. Die Stadt ist herzlich dazu eingeladen, in unserem IStEK-Arbeitskreis über den Entwicklungs- und Planungsprozess zu berichten und sich mit der Wirtschaft über ihre Anforderungen an einen zukunftsfähigen Wirtschaftsstandort kontinuierlich auszutauschen.

Dr. Theiss: Wir wollen mit der Stadt im Gespräch bleiben, weil wir einen strategischen Entwicklungsrahmen für Frankfurt brauchen. Lassen Sie mich das am Beispiel einer Studie der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft EY (Ernst & Young) aufzeigen, warum das so wichtig ist. FrankfurtRheinMain ist eine Region, die für ausländische Direktinvestitionen einen hohen Attraktivitätsgrad hat. Über 124 Projekte wurden im letzten Jahr hier initiiert und damit mehr als 1.300 Arbeitsplätze geschaffen. Nur in Baden-Württemberg gab es mehr ausländische Direktinvestitionen. Wenn wir die Attraktivität von FrankfurtRheinMain beibehalten wollen, müssen wir etwas dafür tun.

Nun ist es schon so, dass sich zumindest in der Stadt bereits einiges bewegt – ein Stichwort wäre beispielsweise der Masterplan Industrie.

Dr. Geruschkat: Das ist zutreffend. Es gibt mittlerweile eine Vielzahl von Einzelplänen. Der Masterplan ist einer davon, und es ist gut und richtig, dass er erarbeitet wurde. Das Beispiel macht deutlich, wie wichtig es ist, diejenigen einzubinden bzw. deren Interessen zu berücksichtigen, die von den Planungen konkret betroffen sein werden. Entscheidend ist aber, dass wir insgesamt ein investitionsfreundliches Klima in der Stadt haben, mit klaren Strukturen und Prozessen. Unternehmen brauchen für ihre Entscheidungen verlässliche Grundlagen. Denn als Unternehmer will man wissen, woran man ist – und dass am besten auch für die nächsten 20 Jahre. Im Grunde liegen die Vorstellungen der Wirtschaft und die der Stadt doch gar nicht soweit auseinander.



... inwiefern?

Dr. Theiss: Die Wirtschaft setzt vielleicht etwas andere Schwerpunkte, aber in der Sache sind wir uns einig und verfolgen dasselbe Ziel. Auch die Wirtschaft will einen Standort, der attraktiv ist für Investitionen, Fachkräfte, Bürger und Messe- und Kongress-Besucher sowie Touristen. Es geht darum, im Wettbewerb mit anderen Standorten nicht nur mithalten zu können, sondern sogar noch besser zu sein. Dazu brauchen wir unter anderem ein qualitativ gutes Angebot an zukunftsorientierten Arbeitsplätzen. Wenn wir diese nicht vorweisen können, weil Unternehmen kein investitionsfreundliches Klima haben und Innovationen ausbleiben, werden wir den internationalen Wettbewerb um kreative Köpfe verlieren. Und das kann nicht im Interesse der Stadt sein. Planungssicherheit ist also ein ganz wesentlicher Baustein für eine erfolgreiche Ansiedlungs- und Standortpolitik. Dazu muss die Stadt nicht nur wissen, welche Anforderungen die Bürger einer Stadt an die Nutzung von Flächen stellen, sondern auch, was die Wirtschaft braucht. Bei allen Diskussionen, die mit dem Thema Wachstum verbunden sind, darf man zudem einen Aspekt nicht aus dem Auge verlieren: Eine zielgerichtete Ansiedlung von neuen Unternehmen trägt dazu bei, dass

die Stadt mehr Gewerbesteuereinnahmen erzielen kann, ohne dass dafür ansässige Unternehmen zusätzlich belastet werden müssen. Steigende Einnahmen eröffnen darüber hinaus nicht nur die Chance auf einen ausgeglichenen Haushalt, sondern versetzen die Stadt zugleich auch in die Lage, notwendige Investitionen vornehmen zu können.

Sie haben die Herausforderungen, die mit Wachstum verbunden sind, angedeutet ...

Dr. Gerschkat: ... die Grenzen des Wachstums der Stadt Frankfurt sind durch die Größe von 250 km² räumlich irgendwann einmal erreicht. Aus diesem Grund wurde von dem Arbeitskreis der Aspekt der regionalen Entwicklung bzw. interkommunalen Flächenpolitik mit aufgegriffen. Wir müssen auch auf regionaler Ebene den Austausch über die Zukunft der Metropolregion suchen.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main

REDAKTION

Dr. Alexander Theiss
Anne-Kathrin Tögel
Geschäftsfeld Standortpolitik

INTERVIEWS

Alexandra May
Immobilienökonomin (ebs),
Investor & Public Relations

TITELBILD UND ILLUSTRATIONEN

Zully Miranda Kostka
ZUMIKO DESIGN
www.zumiko.de

KONTAKT

Anne-Kathrin Tögel
Telefon 069 2197-1354
E-Mail a.toegel@frankfurt.ihk.de

DRUCK

Hennrich Druck + Medien GmbH
Frankfurt am Main

BILDNACHWEIS

Fotolia (Seite 14)

DATENSTAND

Dezember 2015

www.frankfurt-main.ihk.de

**Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main**

Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main

IHK-Service-Center

Schillerstraße 11
60313 Frankfurt am Main
Telefon +49 69 21 97-0
Telefax +49 69 21 97-14 24
info@frankfurt-main.ihk.de

IHK-Geschäftsstelle

Bad Homburg

Louisenstraße 105
61348 Bad Homburg
Telefon +49 6172 12 10-0
Telefax +49 6172 22 61 2
homburg@frankfurt-main.ihk.de

IHK-Geschäftsstelle

Hofheim

Kirschgartenstraße 6
65719 Hofheim
Telefon +49 6192 96 47-0
Telefax +49 6192 28 89 4
hofheim@frankfurt-main.ihk.de

