



Klimaentscheid Frankfurt

Bürgerbegehren für mehr Klimaschutz und -resilienz

5. Juni 2023

Inhaltsverzeichnis

Wer wir sind	2
Energie & Gebäude	3
Sanierungsoffensive.....	3
Solaroffensive.....	4
HKW West - Kommunale Wärmeplanung.....	6
Mobilität	8
Reduktion des Autoverkehrs um 10 % pro Jahr.....	8
ÖPNV-Schnupperticket für neue Frankfurter*innen.....	9
ÖPNV-Ticket als Autoersatz.....	9
Sharing von E-Rädern und E-Lastenrädern.....	9
Gehwege.....	10
Vorrang des Fuß- und Radverkehrs.....	10
Spielstraßen.....	11
Stadtgrün	13
Standortsanierung bei Altbäumen & Neupflanzungen.....	13
Dach- und Fassadenbegrünung.....	15
Regenwassernutzung.....	15
Entsiegelung.....	16
Klimafreundliches Bauen & CO2-Budget	17
Arbeitsgruppe Klima- und Umweltschutz.....	17
CO2-Restbudget für Frankfurt.....	17
Anhänge	18
Vorschlag Förderung von energetischer Sanierung.....	18
Sanierung von Bestandsgebäuden.....	18
Förderhöhe.....	18
Antragsunterlagen.....	18
Kumulierbarkeit.....	19
Dämmung aus nachwachsenden Rohstoffen.....	19
Antragsberechtigt.....	19
Förderhöhe.....	19
Kumulierbarkeit.....	20
Weitere Anreize und Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsemissionen.....	20
Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs.....	20
Verbesserung des ÖPNV.....	21
Vermeidung von Mobilität.....	21
Verbesserung und Reduktion des MIV einschließlich des Pendelverkehrs.....	21
Emissionsreduktion des Flugverkehrs.....	22
Sonstiges.....	22
Aktivierung zivilgesellschaftlicher Ressourcen für Energie- und Mobilitätswende.....	22

Wer wir sind

Wir sind eine direktdemokratische, parteiunabhängige Initiative für mehr Klimaschutz- und Resilienz in Frankfurt, die sich als Teil gelebter Demokratie versteht¹. Am 28. Januar 2023 konnten wir der Stadt Frankfurt 23.059 Unterschriften aus allen Teilen der Frankfurter Bevölkerung überreichen und damit das Quorum von mindestens 15.362 Stimmen deutlich übertreffen!

So verschieden die Menschen sind, die für mehr Klimaschutz in Frankfurt unterzeichnet haben, so unterschiedlich sind auch die Menschen, die den Klimaentscheid zum Erfolg gebracht haben: verschiedenste Berufe, Altersgruppen, Mobilitätsgewohnheiten, Stadtteile. Uns eint der Wille zur konstruktiven Zusammenarbeit für eine entschlossene Klimawende in Frankfurt.

¹ Formal: ein Bürgerbegehren nach § 8b der Hessischen Gemeindeordnung (HGO).

Energie & Gebäude

Sanierungsoffensive

Drei Viertel aller Wohnhäuser in Frankfurt sind in der Vor- und Nachkriegszeit, und vor dem ersten energetischen Baustandard 1978 gebaut². Mehr noch als die 1920er, waren die 1950er Jahre geprägt von Materialknappheit und einfacher Bauweise³. Entsprechend sind diese Altbauten oftmals schlecht gedämmt und verbrauchen signifikant mehr Energie zur Bereitstellung von Wärme als moderne Gebäude. Heute ist der Gasverbrauch in Altbauten höher als der Gasverbrauch der Frankfurter Industrie und immer mehr Menschen können ihre Nebenkostenabrechnung nicht mehr zahlen. Dabei ist Frankfurt bereits die drittteuerste Stadt für Mieter*innen⁴ in ganz Deutschland. Selbst Eigenheimbesitzer*innen sind von gestiegenen Energiekosten betroffen.

Damit sind soziale Gerechtigkeit und Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern die zentralen Schlüssel für Klimaschutz in Frankfurt! Es bedarf einer flächendeckenden, kostengünstigen energetischen Sanierung der Altbauten. Serielle energetische Sanierung macht uns unabhängiger vom Gas, senkt den Wärmeverbrauch insgesamt und stellt damit eine wichtige Säule für bezahlbares Wohnen in Frankfurt dar. Mehr als 220.000 Wohnungen in Frankfurt befinden sich in privater Hand⁵ – das ist mehr als die halbe Stadt und viermal so viel wie die städtische ABG an Wohnungen besitzt. Weitere 14.000 gehören Wohnungsgenossenschaften. Damit braucht es eine Gesamtstrategie, um bis 2035 klimaneutral zu sein.

Dem Magistrat kommt hierfür eine entscheidende Rolle zu, denn es braucht die Politik, Vorbilder und Treiber, um Klimaschutz umzusetzen. Nicht zuletzt sind dazu lokale Fördermittel notwendig.

Wir schlagen daher folgende **Strategie** vor:

- Der Magistrat führt Gespräche mit der städtischen ABG und der Nassauischen Heimstätte, nimmt hierfür die Unterstützung des unabhängigen Energiesprong-Teams der dena⁶ in Anspruch und führt das **Energiesprong-Prinzip**⁷ ein, um in Frankfurt die ersten Erfahrungen für serielle energetische Sanierung zu gewinnen.

2

<https://frankfurt.de/-/media/frankfurtde/service-und-rathaus/zahlen-daten-fakten/pdf/pdf-fsa/11gwz2011pdf.ashx>

3

<https://www.baunetzwissen.de/altbau/fachwissen/baualtersstufen/nachkriegsbauten-der-50er-jahre-148204>

4

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1885/umfrage/mietpreise-in-den-groessten-staedten-deutschlands/>

5

<https://frankfurt.de/-/media/frankfurtde/service-und-rathaus/zahlen-daten-fakten/pdf/pdf-fsa/11gwz2011pdf.ashx>

⁶ <https://www.energiesprong.de/was-ist-energiesprong/rolle-des-marktentwicklungssteams/>

⁷ <https://www.energiesprong.de/startseite/>

- Die städtische ABG ruft öffentlichkeitswirksam das Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestands bis 2030 aus, um ihrer Vorbildfunktion als städtisches Wohnungsunternehmen gerecht zu werden.
- Darauf aufbauend organisiert und koordiniert das Klima- und Umweltdezernat, zusammen mit der Wirtschaftsförderung, eine Allianz für serielle energetische Sanierung, welche Privatpersonen, Wohnungseigentümergeinschaften, Wohnungsunternehmen und -genossenschaften einbezieht, um die städtischen Erfahrungen hochzuskalieren. Das Energiesprung-Prinzip funktioniert bereits sowohl für große Unternehmen, wie der Vonovia in Bochum⁸, als auch im Kleinen, wie bei der WGaV in Köln⁹ – und ist daher für Frankfurt ideal.
- Serielle energetische Sanierung finanziert sich (derzeit) zu etwa einem Drittel aus Fördermitteln, denen damit eine grundlegende Bedeutung zukommt. **Das städtische Programm zur Modernisierung des Gebäudebestandes wird dafür finanziell aufgestockt**, auf aktuelle Standards angepasst und unterstützt nachwachsende Rohstoffe wie Holzwole und Hanf. Eine Kumulation mit Bundes- und Landesmitteln sowie weiteren kommunalen Förderprogrammen (Verbandsgemeinden und Städten) ist zusätzlich möglich.
- Der Magistrat führt eine aufsuchende Haus-zu-Haus-Beratung wie in Offenbach ein, welche als Erfolgsmodell die Sanierungsquote für Eigenheimbesitzer in Offenbach verdoppelt hat¹⁰.

Solaroffensive

Think global, act local. Mehr als 70 % der globalen Treibhausgasemissionen entstehen in Städten¹¹ – die meisten in Frankfurt wegen Strom¹². Laut Weltklimarat liegt das größte Einsparpotenzial global bei Solarenergie¹³. Frankfurt hat das größte Solarpotenzial in unserer Region¹⁴, ist damit eine wichtige Stütze für eine dezentrale, resiliente und sichere Energieversorgung¹⁵ – und unserer Weltstadt im Herzen Europas kommt eine entscheidende Bedeutung zu!

Wir fordern eine gerechte Solaroffensive für alle, die von den Menschen her denkt und auf allen verfügbaren Dächern wirksamen Klimaschutz und bezahlbaren Strom organisiert. Die nachfolgende Abbildung zeigt, wie sich unser Solarpotenzial verteilt.

⁸ <https://presse.vonovia.de/de-de/aktuelles/220303-vonovia-stellt-energiesprung-projekt-vor>

⁹ <https://www.dena.de/newsroom/meldungen/serielle-sanierung-energiesprung-pilot-in-koeln-geht-in-die-umsetzung/>

¹⁰ <https://www.klimaenergie-frm.de/index.php?NavID=3313.48&ModID=7&FID=2095.284.1>

¹¹ <https://www.scinexx.de/news/geowissen/25-staedte-sind-fuer-die-haelfte-der-urbanen-treibhausgase-verantwortlich/>

¹² 3.2 in

<https://frankfurt.de/-/media/frankfurtde/frankfurt-themen/klima-und-energie/pdf/energiereferat-79a/meldungen/co2-bilanz-praesentation.ashx>

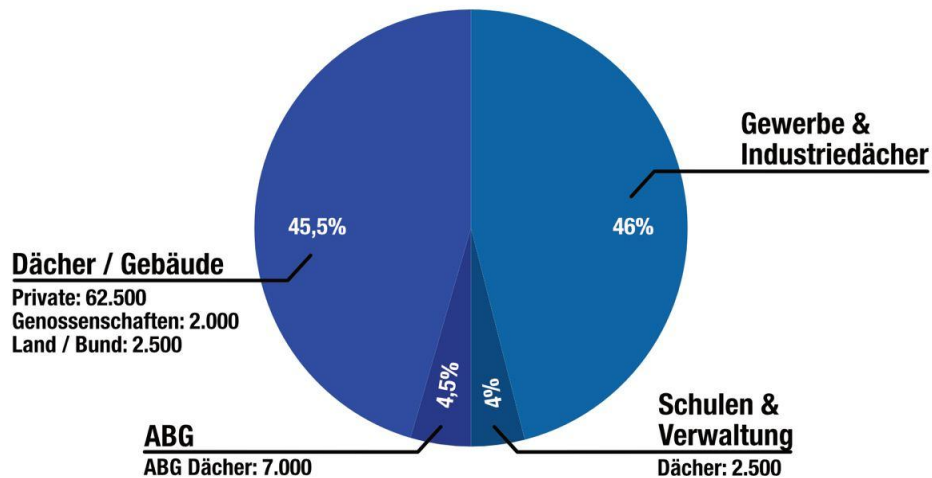
¹³ <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/figures/summary-for-policymakers/figure-spm-7/>

¹⁴ Abbildung 87, S.132

<https://energiemanagement.stadt-frankfurt.de/Service/Dokumente/Masterplan-Klimaschutz.pdf>

¹⁵ Renn, Ortwin (Hrsg.). Das Energiesystem resilient gestalten: Szenarien, Handlungsspielräume, Zielkonflikte. München 2017, S.19f.

Solarpotenzial in Frankfurt



Wir schlagen daher folgende **Strategie** vor:

- Der Magistrat initiiert nach der Vorlage „Solares Bonn“¹⁶ ein **sozial gerechtes Förderprogramm für Mieterstrom, Eigenheime und Gewerbe**.
- Der Magistrat startet eine öffentlichkeitswirksame Kampagne, die alle beteiligten Gruppen einbezieht – Mieter*innen, private, genossenschaftliche und andere Gebäudebesitzer*innen, Eigenheimbesitzer*innen und Gewerbetreibende.
- Der Magistrat geht gezielt auf Gewerbetreibende zu, die z. B. bereits nach ISO 500001 zertifiziert sind, um die ersten Leuchtturmprojekte zu schaffen.
- Der Magistrat gibt ein Online-Antragsformular in Auftrag, welches pragmatisch, barrierefrei und für den Massenbetrieb geeignet ist.
- Der Magistrat gibt ein vereinfachtes Solarkataster in Auftrag, aus welchem die Größe für eine geeignete Anlage direkt ersichtlich wird.
- Die Stadt organisiert Workshops für Bürger*innen, um ihnen die Installation von Solarenergie eigenständig zu ermöglichen.
- Der Magistrat prüft zusammen mit der ABG, dem städtischen Energiemanagement und der Mainova AG, ob das Strombilanzkreismodell¹⁷ des Main-Taunus-Kreises die Wirtschaftlichkeit von Solarenergie auf städtischen Liegenschaften hebt, und setzt dieses in Frankfurt um.

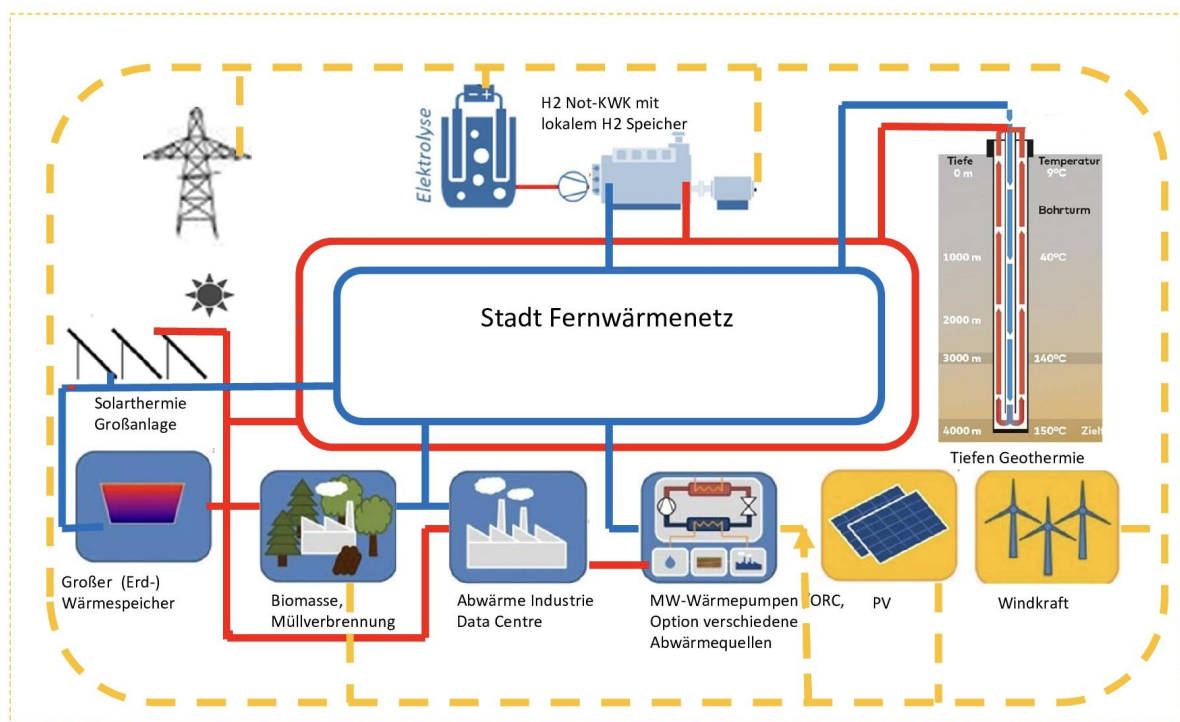
¹⁶ <https://www.bonn.de/solar>

¹⁷ <https://www.klimaenergie-frm.de/index.php?NavID=3313.48&ModID=7&FID=3313.538.1>

HKW West - Kommunale Wärmeplanung

Für ein offenes (Fern-)Wärmenetz für erneuerbare Energien

Wärme kann im Gegensatz zu Strom nicht über weite Strecken transportiert werden und muss entsprechend lokal erzeugt werden. Frankfurt ist die drittteuerste Stadt für Mieter*innen in ganz Deutschland. Ein bezahlbares, offenes und erneuerbares Wärmenetz ist somit einer der wichtigsten Grundpfeiler für soziale Gerechtigkeit, lokalen Klimaschutz und zudem eine platzsparende, wirtschaftliche Alternative zu Tausenden Wärmepumpen. Die nachfolgende Abbildung zeigt das Prinzip. Die Kommunen sind deswegen von den Landesregierungen und vom Bund angehalten, eine strategische Wärmeplanung zu erstellen. Diese dient dazu, für ganze Kommunen, Stadtteile und Quartiere eine klimaneutrale Wärmeversorgung aufzustellen. Die Ergebnisse müssen in die kommunalen Planungs- und Verwaltungsprozesse integriert werden, damit u. a. auch die notwendigen Flächen für die Wärmewende sichergestellt werden.



Das Heizkraftwerk West im Gutleutviertel ist mit 430 MW thermischer Leistung der größte Wärmeerzeuger im Fernwärmenetz. Es wird aktuell fast ausschließlich mit Steinkohle betrieben, ist der drittgrößte Einzelemittent in Hessen¹⁸ und soll auf fossiles Gas umgestellt werden. Die vorhandenen Hochdruckturbinen sind essentiell für den Betrieb des auf Dampf gestützten Fernwärmenetzes, das sich über weite Teile der Innenstadt erstreckt und ca. 40 % des gesamten Fernwärmenetzes ausmacht, und können nur mit Energieträgern betrieben werden, mit denen Wärme aus einem Verbrennungsprozess gewonnen wird. Aus erneuerbaren Quellen käme hierfür nur grüner Wasserstoff in Frage. Dessen Herstellung ist

18

<https://www.sueddeutsche.de/wissen/umwelt-wiesbaden-unter-hessens-groessten-co2-verursachern-vor-alle-m-kraftwerke-dpa-urn-newsml-dpa-com-20090101-200412-99-673178>

laut der dena jedoch ineffizient, teuer und nach der nationalen Wasserstoffstrategie¹⁹ für die Wärmewende nicht priorisiert. Eine Studie sieht außerdem faire, ökologische und gerechte Bedingungen für Wasserstoff aus dem Globalen Süden kritisch, denn 70 - 80 % müssten importiert werden²⁰.

Damit werden teure, neokoloniale Abhängigkeit auf Jahrzehnte zementiert, statt ein bezahlbares, offenes Fernwärmenetz für verschiedene Wärmequellen zu schaffen. Aus diesem Grund lehnen wir den von der Mainova AG geplanten Bau einer neuen, wasserstofffähigen Gasturbine ab.

Wir schlagen daher folgende **Strategie** vor:

- Der Magistrat nimmt die Mainova AG in die Pflicht und gibt den Umbau des bestehenden Dampf-Fernwärmenetzes zu einem **Heißwassernetz** in Auftrag, welches aus **verschiedenen erneuerbare Energien**, wie Geo- oder Solarthermie, großen Wärmepumpen und der **Abwärme der Rechenzentren sowie der Industrie**²¹ gespeist werden kann. Der Bau von verschiedenen Wärmequellen sowie der Ausbau und die Ertüchtigung des Fernwärmenetzes müssen vor anderen Projekten im öffentlichen Raum Priorität haben.
- Der Magistrat gibt die Untersuchung geeigneter Standorte für notwendige, große und erneuerbare Wärmequellen in Auftrag und nachgelagert deren Bau und Inbetriebnahme durch die Mainova AG.
- Der Magistrat verfolgt dabei eine **Strategie der Quartiere**, sodass Quartier für Quartier autarke Fernwärmenetze aufgebaut und die Treibhausgasemissionen stetig reduziert werden. Der Magistrat folgt damit dem Bundesverfassungsbeschluss 1 BvR 2656/18 vom 24.03.2021²², welcher eine "möglichst stetige" Reduzierung von Treibhausgasemissionen fordert, was für die Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze entscheidend ist.
- Der Magistrat initiiert eine Zusammenarbeit zwischen der Mainova AG und dem District LAB des Fraunhofer IEE²³, um Frankfurt zur Pionierstadt für ein nachhaltiges, bedarfsorientiertes und resilientes Wärmenetz zu machen.

19

https://www.bmbf.de/bmbf/shareddocs/downloads/files/die-nationale-wasserstoffstrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=2

²⁰ https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publikationen/Studie_Fair_Hydrogen.pdf

21

<https://www.metropolnews.info/mp318788/frankfurt-neues-abwaerme-kataster-deckt-auf-100-megawatt-waerme-aus-abwasser-40-megawatt-abwaerme-aus-industrieparks-50-megawatt-abwaerme-aus-rechenzentren>

22

https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html

²³ https://www.iee.fraunhofer.de/de/testzentren-und-labore/District_LAB.html

Mobilität

Moderne, lebenswerte Städte – wie Kopenhagen, Barcelona, Zürich, Paris oder Wien – haben einen guten ÖPNV und sichere Räume für den Rad- und Fußverkehr. Mit innovativen Konzepten haben sie – zur Zufriedenheit von Bürger*innen und Einzelhandel – einen wesentlich geringeren Anteil beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) als Frankfurt (z. B. hat der MIV in Kopenhagen einen Anteil von 43 % und in Wien von 37%²⁴ an der Gesamtverkehrsleistung²⁵, in Frankfurt jedoch von 57 %²⁶).

Der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV sind nicht nur besser fürs Klima, sondern auch platzsparender, leiser und gesünder. Von dieser Mobilität profitieren alle, denn alle können sie unabhängig von Alter und Einkommen nutzen – auch wenn sie zusätzlich noch ein Auto besitzen.

Nebenbei führt weniger Autoverkehr zu mehr Platz für Menschen, die auf das Auto angewiesen sind (z.B. Handwerker), zu einem attraktiven Umfeld für den Einzelhandel, zu geringeren Instandhaltungskosten für Straßen und zu mehr Sicherheit und Freiheit für alle, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, insbesondere für Kinder und Jugendliche.

Durch eine starke Reduktion des MIV wird in den Straßen Raum für viele große Straßenbäume in geräumigen Baumscheiben geschaffen, die für die dringend benötigte Klimaanpassung notwendig sind: Sie schützen vor Hitze und Starkregen und ermöglichen die Grundwasserneubildung. Sie fördern auch den Fuß- und Radverkehr durch Schatten und Kühlung und machen die Stadt zum lebenswerten Treffpunkt.

Reduktion des Autoverkehrs um 10 % pro Jahr

Wir und die über 23.000 Unterzeichner*innen möchten daher, dass sich die Stadt Frankfurt das Ziel der Reduktion des MIV einschließlich des Pendelverkehrs von 10 % pro Jahr auf der Basis der Zahlen von 2018 und bezogen auf die zurückgelegten Personenkilometer verbindlich vornimmt (Forderung 10).

Diese Forderung haben wir stellvertretend für alle Anreize und Maßnahmen gestellt, die wir aufgrund von Restriktionen in der HGO nicht stellen durften (z.B. Verbesserung des ÖPNV).

Die laufende Verkehrszählung wird zeigen, inwieweit die seit 2018 ergriffenen Maßnahmen wie stärkere Homeoffice-Nutzung und das 49-Euro-Ticket den Verkehr in Frankfurt bereits reduzieren konnten. Für das Land Hessen legt die Studie Mobicor²⁷ bereits eine Reduktion nahe.

Aber wir müssen in Frankfurt noch mehr tun: Klimaneutralität bis 2035 und Klimaanpassung durch Straßenbäume sind ohne eine viel stärkere Reduktion des Autoverkehrs nicht möglich.

²⁴ [Mobilität in der Stadt & auf dem Land. Österreich unterwegs Teil 3 – BMK INFOTHEK](#)

²⁵ https://www.vdv-dasmagazin.de/story_03_kopenhagen.aspx

²⁶ https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Ergebnispraesentation.pdf (S. 131)

²⁷ <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/verkehrswende/mobilitaet-in-hessen>

Im Bürgerbegehren haben wir einige Anreize und Maßnahmen aufgezeigt, die uns dem Ziel einer lebenswerten begrünten Stadt näher bringen können:

ÖPNV-Schnupperticket für neue Frankfurter*innen

- **Schnupper-Monatsticket für neu Hinzugezogene (außer Studierende) einführen (Forderung 12.1)**

Bestehende Gewohnheiten zu ändern fällt vielen Menschen schwer. Menschen, die neu nach Frankfurt ziehen, haben hier noch keine Mobilitätsgewohnheiten. Ein Schnupper-Monatsticket könnte Neubürger*innen dazu bewegen, die Stadt per ÖPNV zu erkunden und diese Mobilitätsform anschließend beizubehalten. Die darin liegende Chance sollte die Stadt ergreifen, um die umweltgerechte Mobilität der Zugezogenen nach Möglichkeit zu fördern.

ÖPNV-Ticket als Autoersatz

- **Kostenloses ÖPNV-Jahresticket als Prämie für das Abschaffen aller Autos eines Haushaltes (Forderung 12.2)**

Viele Autos werden nicht oft genutzt und nehmen unnötig Straßenraum ein. Die Abschaffprämie ist ein individueller Pull-Anreiz in Richtung des ÖPNV, der gleichzeitig Platz im Straßenraum schafft und daher von Vorteil für die gesamte Stadtgesellschaft ist.

Die von der Stadt bereits geplante Maßnahme einer Verschrottungsprämie ist als erster Schritt sinnvoll und sozial, greift aber zu kurz. Denn die Anzahl der zu verschrottenden Autos ist beschränkt. In einem zweiten Schritt sollte daher die Prämie auf die Abmeldung aller zum Haushalt gehörenden PKW erweitert werden.

Bei einer Bewerbung der Abschaffprämie durch die Stadt könnte auch für die Platzprobleme der Stadt und die positiven Aspekte von weniger Autoverkehr und -besitz sensibilisiert werden. Zusätzlich könnten hier Wettbewerbselemente einfließen. So könnten etwa einige Straßen vorzeitig mit vielen Bäumen versehen werden, in denen eine definierte Anzahl von Haushalten ihre Autos abmeldet.

Sharing von E-Rädern und E-Lastenrädern

- **Feste Sharing-Stationen für E-Räder und E-Lastenräder in Wohnortnähe in allen Stadtteilen schaffen (Forderung 13)**

Vorbild für die Forderung sind die Fahrradverleihsysteme in Paris und Konstanz. Dort kann man sich überall in der Stadt Räder bzw. E-Räder an festen Stationen mieten und erhält (als Vielnutzer*in) Vergünstigungen in Form von kostenlosen 30 Fahrminuten.²⁸

²⁸ [Fahrradmietsystem - Mobilität - konrad Rad und Lastenrad \(stadtwerke-konstanz.de\)](https://www.stadtwerke-konstanz.de/fahrradmietsystem-mobilitaet-konrad-rad-und-lastenrad)

Welche Veränderung streben wir mit diesen Sharing-Stationen an? Derzeit gibt es in Frankfurt noch kaum E-Lastenräder zu mieten und nur wenige E-Räder. In den äußeren Stadtteilen sind private Anbieter meist kaum aktiv, sondern konzentrieren sich vornehmlich auf die Innenstadtnahen Stadtteile. Zudem sind sie viel zu teuer. Feste Stationen mit E-Rädern und E-Lastenrädern in Wohnortnähe in jedem Stadtteil würden Ordnung, Planungssicherheit, Schnelligkeit und Verlässlichkeit bei der Verfügbarkeit der E-Räder schaffen. Das sind Voraussetzungen, die einen Umstieg vom Auto aufs Fahrrad – zunächst streckenweise und schließlich insgesamt – begünstigen würden. Eine kostenlose Nutzung in den ersten dreißig Minuten für Vielnutzer*innen könnte zur häufigen Nutzung der Räder animieren.

Ebenso könnte man auch Vergünstigungen des ÖPNV für Menschen gewähren, die viel mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Entsprechende Apps gibt es bereits für Hamburg und Berlin.

Gehwege

- **Mehr Sicherheit und Raum für Fußgänger*innen, Umbau von 15 km Gehwegen pro Jahr (Forderung 14)**

Die Bürgersteige sind aktuell für die notwendigen Nutzungen oft viel zu schmal: Nebeneinander gehen, Schaufenster ansehen, Kinderwagen oder Rollator schieben, Rollstuhlfahrer passieren lassen, Raum für mit dem Fahrrad fahrende kleine Kinder mit Begleitperson bieten.

Daher möchten wir, dass Bürgersteige sicher, barrierefrei und möglichst 2,5 m breit gebaut (nicht zulasten von Radverkehr/ÖPNV/Stadtgrün) und sichere Querungsmöglichkeiten überall dort geschaffen werden, wo dies Umwege vermeidet. Die Sicherheit soll proaktiv ohne vorheriges Unfallgeschehen ermittelt werden.

In einem ersten Schritt sollten bestehende Bürgersteige, Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten durch Regelungen, stärkere Kontrollen und bauliche Maßnahmen von Hindernissen befreit werden (z.B. von Einrichtungen für den Auto- und Radverkehr, von parkenden Autos).

Darüber hinaus möchten wir, dass die Stadt Frankfurt pro Jahr mindestens 15 km des bestehenden Gehwegenetzes in ihrer Baulast entsprechend ausbaut (nicht zu Lasten der Umsetzung und Fortsetzung des Radentscheids), insbesondere an Schulwegen und wo ansonsten breitere Gehwege besonders sinnvoll sind.

Vorrang des Fuß- und Radverkehrs

- **Belange des Fuß- und Radverkehrs bei Planungen vorrangig vor dem MIV berücksichtigen (Forderung 11)**

Die autogerechte Stadt benachteiligt den Fuß- und Radverkehr: Strecken werden durch breite Autostraßen länger, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen werden gefährdet und an den Rand gedrängt, Bürgersteige und Radwege sind oft zu schmal,

es gibt zu wenig kühlende Bäume im Straßenraum, die Querung von Straßen dauert lange, ist oft unsicher und erfordert häufig Umwege.

Das möchten wir ändern:

- Gehwege sollten entsprechend Forderung 14 geplant werden;
- Der Radentscheid muss schnell umgesetzt und in die äußeren Stadtteile erweitert werden;
- Kurze Wartezeiten für Rad- und Fußverkehr an Ampeln (z.B. grüner Pfeil fürs Rad);
- Viele Straßenbäume als Verschattungskonzept, um Nachmittagshitze zu lindern;
- Nur autofreie Neubauviertel mit zumindest einer Miet-/Sharingstation für Autos und E-(Lasten)räder, ggf. Quartiersgarage, Anbindung an ÖPNV und Erreichbarkeit aller Erledigungen des täglichen Lebens zu Fuß in 15 Minuten.

Aufgrund der Beschränkungen in der HGO konnten wir keinen Vorrang für den ÖPNV fordern (z.B. Ampel-, Signal- und Vorrangschaltungen, eigene Fahrspuren), möchten diesen aber dennoch realisiert wissen, um mehr Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Schnelligkeit im ÖPNV zu erreichen. Zürich hat seit vielen Jahren mit dem Vorrang des ÖPNV gute Erfahrungen gemacht.

Spielstraßen

- **Je Stadtteil eine Straße dem Autoverkehr entziehen und als Spiel- und Aufenthaltsbereich gestalten (Forderung 15).**

Während Kinder früher auf Straßen spielen konnten, ist dies heute aufgrund des Autoverkehrs zu gefährlich. So wurden sie aus dem öffentlichen Raum verdrängt. Zur Förderung ihrer Entwicklung muss mit einem Zuwachs von Spielmöglichkeiten im Straßenraum gegengesteuert werden, zumal es immer mehr Kinder in der Stadt gibt. Das war auch der Wunsch der Kinder beim Masterplan Mobilität.

In autofreien Straßen könnten sich Kinder und Eltern in ihrer Nachbarschaft zum Spielen und Unterhalten treffen. So fördern sie das Miteinander vor Ort und schaffen ein Bewusstsein für Alternativen zum Autoverkehr in allen Straßen. Es werden Spielbereiche benötigt, in denen Kinder ohne Gefahr viele Arten von Bewegung ausprobieren können: wie z.B. Klettern, Turnen, Balancieren, Radfahren, Inlineskaten, Ballspielen. Die von der Stadt bisher geplanten Spielmöglichkeiten sind nach Art und Umfang nicht ausreichend.

Wir möchten binnen drei Jahren die Einziehung einer Straße je Stadtteil und ihre Umwandlung in einen dauerhaft autofreien Aufenthalts- und Spielbereich erreichen. Welche Straße umgewandelt werden soll, ist unter Einbeziehung der jeweiligen Ortsbeiräte und Anwohner*innen einschließlich der Kinder zu entscheiden. Es bieten sich Straßen hierfür an, in deren Umgebung es kaum solche Spielmöglichkeiten gibt. In einem ersten Schritt könnten die betreffenden Straßen zunächst in echte Spielstraßen nach StVO verwandelt werden (nicht bloß verkehrsberuhigte Bereiche mit blauem Schild und spielenden Kindern darauf).

In einem zweiten Schritt könnte die Aufwertung dieser Bereiche mit Bäumen, Sträuchern, Bänken und Spielgeräten (z.B. Spielplatz, Basketballkorb, Badmintonnetz) unter Beibehaltung eines asphaltierten Bereichs zum Inlineskaten und Radfahren etc. geplant werden.

Viele weitere Maßnahmen konnten wir aufgrund von Beschränkungen in der Hessischen Gemeindeordnung jedoch nicht per Bürgerbegehren fordern. **Daher möchten wir noch weitere Schritte anregen (siehe ANHANG)**, von denen einige den Empfehlungen der Losbürger*innen-Gruppe für den Masterplan Mobilität entsprechen.

Stadtgrün

Standortsanierung bei Altbäumen & Neupflanzungen

Die Klimakrise bewirkt, dass sich die Stadt immer weiter aufheizt und wir dringend viele kühlende, wasserspeichernde Flächen im Stadtgebiet brauchen. Doch bei der Grünpflege stößt die Stadt an ihre Grenzen: Es wird immer schwieriger, junge Straßenbäume großzuziehen, weil sie unter der zunehmenden Hitze und Trockenheit leiden. Auch die Altbäume leiden unter zahlreichen Stressfaktoren (zunehmende städtebauliche Verdichtung, Wassermangel, Hitze, Schädlinge usw.). In den letzten Jahren hat die Stadt daher einen hohen Baumverlust zu beklagen, der durch Neupflanzungen nicht einmal annähernd ausgeglichen werden konnte: dem Verlust von ca. 10.000 Bäumen 2018-22 (Stadtwald ausgenommen)²⁹ standen Ersatz- und Neupflanzungen von knapp 5.500 Bäumen gegenüber³⁰.

Die Stadt muss dem Rechnung tragen und ihr Budget für das Stadtgrün grundsätzlich deutlich erhöhen (2022 gab die Stadt gerade mal 1,17% ihres Gesamthaushalts für Grün- und Freiflächen aus!). Um die Baumverluste auszugleichen und einer weiteren Aufheizung unserer Stadt entgegenzuwirken sowie das Stadtgrün nachhaltig pflegen zu können, braucht es dringend mehr eigenes geschultes Personal. Fremdfirmen können auf Grund des Kostendrucks den Bedarf nach qualifiziertem Personal nicht immer erfüllen.

Auch ist der Ansatz, als Ersatz für einen gefälltten Baum *einen* jungen Baum zu pflanzen, kein adäquater Ausgleich, da Bäume in den ersten Jahren nach Pflanzung eher geringe Biomassevorräte anlegen. Aus unserer Sicht sollte der Fokus auf besserem Schutz und einer besseren Versorgung und Pflege unserer Altbäume liegen, damit es gar nicht zu solch hohen Baumverlusten kommt.

Wir schlagen daher folgende Maßnahmen vor:

- Die Stadt Frankfurt a. M. führt die **Sanierung von mind. 250 Standorten von Stadtbäumen im Bestand pro Jahr** durch (Vergrößerung der Pflanzgruben nach FLL-Standard, Verbesserung der Belüftung, Bewässerung und Versorgung mit Nährstoffen sowie Verbesserung der Schutzmaßnahmen gegen Betreten und Befahren der Baumscheiben). Sie erstellt ein Umsetzungskonzept mit konkretem Zeitplan, das die dringlichsten Standorte festlegt, und leitet Maßnahmen zu deren Schutz und Sanierung unverzüglich ein. Dabei kann sie sich an die Masterarbeit von Fabian Massing (Goethe Uni) in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe

²⁹

<https://www.bild.de/regional/frankfurt/frankfurt-aktuell/der-groesste-der-aelteste-der-beliebtteste-baum-report-frankfurt-67177862.bild.html>,

<https://www.sueddeutsche.de/wissen/umwelt-frankfurt-am-main-frankfurt-giesst-stadtbaeume-mit-mai-nwasser-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200814-99-166888>,

<https://www.fr.de/frankfurt/das-desaster-der-baeume-in-frankfurt-90019920.html>

³⁰

https://www.stvv.frankfurt.de/PARLISLINK/DDW?TEXT=mehr+b%E4ume+f%FCr+frankfurt&TEXT_O=beinhaltet+%28ungef%E4hr%29&FORMFL_OB=DATUM&FORM_SO=Absteigend&?38?3?

Biotopkartierung in Indra Starke-Ottich, Georg Zizka (Hg.): „Stadtnatur in Frankfurt – vielfältig, schützenswert, notwendig“ orientieren^{31 32}.

- Die Stadt Frankfurt a. M. pflanzt pro Jahr **2.000 Bäume mit ökologisch wertvollen Baumscheiben im Siedlungsgebiet** (nach FLL-Norm: StU 18-20 mDb 3xv).
- Jeder im Stadtgebiet gefällte Baum wird zeitnah – spätestens in der nächsten Pflanzperiode – ersetzt und wenn möglich in Gruppen und in eine Pflanzgrube gepflanzt, die eine gute Bewässerung ermöglicht (z.B. in Form von Mulden- oder Rigolensystemen). Hierzu gibt es bereits Erfahrungen des Grünflächenamtes in der Umsetzung des Stockholmer Modells³³, wonach besonders verdichtete Straßenzüge mit Baumpflanzungen umgestaltet werden könnten.
- Als Pilotprojekt wird jedes Jahr in einem überhitzten Stadtteil auf Basis des Klimaplanatlas ein **Tiny Forest** nach der Miyawaki-Methode angelegt. Schon nach einigen wenigen Jahren entsteht durch sorgfältige Bodenvorbereitung und besonders dichte Bepflanzung auf kleinem Raum (ab 100 m²) ein kleiner intakter und biodiverser Wald, der nahezu sich selbst überlassen werden kann. Mit dem Tiny Forest führt die Stadt ein neues „Format“ der Stadtnatur ein, das weniger Bewässerung & Pflege benötigt und bessere Überlebenschancen hat. Durch die große Vielfalt an Baumarten kann mit einer hohen Diversität an Insekten- und Vogelarten gerechnet werden³⁴. Durch seine dichte, mehrschichtige Vegetation, die kaum Sonnenlicht durchlässt, seine Wurzeln sowie seinen humusreichen Boden ist er in der Lage, viel schneller Kohlenstoff zu speichern, als es traditionell aufgeforstete Flächen vermögen. Auf stark frequentierten Standorten wie z.B. Stadtplätzen kann ein Tiny Forest kuppelförmig angelegt werden, sodass Sträucher (gerne widerborstige, ungiftige Arten, z.B. Wildrosen) an der Außengrenze eine Schnittstelle zum Sozial- und Verkehrsraum bilden. Danach kommen die kleiner bleibenden Bäume weiter nach innen, dann die großen Bäume und das schattenverträgliche, mehr oder weniger giftige, immergrüne Unterholz ganz innen. Das heißt, die ganz großen Bäume ragen *nicht* in den Verkehrsraum und die Gesamtarchitektur ist sehr sturmresistent wie bei einem gut ausgebildeten Waldrand. Die Stadt Hamburg hat vor kurzem in Kooperation mit Citizens Forests e. V. den ersten Miniwald mitten in einem Wohngebiet in Altona gepflanzt³⁵. Auch in Darmstadt gibt es vielversprechende Erfahrungen mit einem Miniwald, der 2021 in der Nähe des Hauptbahnhofs gepflanzt wurde: er hat den Dürresommer gut verkraftet und musste nur viermal gewässert werden^{36 37}.

³¹ <https://www.senckenberg.de/de/blog/stadt-braucht-natur-3/>

³² vgl. auch „Stadt bäume im Stress“ von Massimo Recchiuti u.a. in: Transforming Cities 4/21

³³

<https://www.kommunalnet.at/2020/10/07/lassen-sie-es-sickern-pflanzgruben-und-baumscheiben-zur-rogenwasserableitung/>

³⁴ <https://edepot.wur.nl/446911>

³⁵

<https://www.ardmediathek.de/video/hamburg-journal/tiny-forests-ein-neuer-miniwald-mitten-in-altona/n-dr/Y3JpZDovL25kci5kZS8wYTJmODhmOC05YmVmLTRmZDI0YmE5MC00MmY5NWQ4Njc2NjA>

³⁶

<https://www.fr.de/rhein-main/darmstadt/darmstadt-mit-mini-waeldern-das-klima-verbessern-92067410.html>

³⁷

<https://www.fr.de/rhein-main/darmstadt/darmstadt-erster-staedtischer-tiny-forest-waechst-auf-brachflaeche-91120493.html>

Dach- und Fassadenbegrünung

Die Stadt Frankfurt hat 2018 das Programm „Frankfurt frischt auf“ aufgelegt, um private Dach- und Fassadenbegrünung zu fördern. Bis Ende 2022 wurden 357 Förderanträge gestellt und 275 Bescheide erteilt³⁸, eine Fortführung des Programms wurde bereits beschlossen. Da es im Stadtgebiet noch 20.000 weitere Dachflächen gibt, die sich für eine Begrünung eignen würden – wie eine Analyse der Stadt³⁹ ergeben hat – gibt es hier großes Potential, um eine weitere Abkühlung der Stadt zu erzeugen und Regen zurückzuhalten. Durch die Inflation und die hohen Energiepreise ist aber nicht davon auszugehen, dass die Frankfurter Bürger*innen das Förderprogramm verstärkt in Anspruch nehmen werden. Wir schlagen vor, dass die Stadt selbst mit gutem Beispiel vorangeht und

- an städtischen Gebäuden auf jährlich 10.000 m² extensive **Dach- oder Fassadenbegrünung** vornimmt.

Regenwassernutzung

Auch Wasser wird infolge des Klimawandels immer mehr zum Problem: entweder ist es zu viel oder zu wenig. Vor allem die fortschreitende Versiegelung hat in Frankfurt dazu geführt, dass auf der einen Seite Starkregen zu lokalen Überschwemmungen führt und auf der anderen Seite wertvolles Trinkwasser zum Bewässern des Stadtgrüns genutzt werden muss. Dabei gibt es zahlreiche Möglichkeiten für erfolgreiches Regenwassermanagement⁴⁰: Wasserdurchlässige Alternativen anstelle von Beton oder Asphalt oder Versickerungs- und Wasserspeicherungssysteme halten Niederschlag in den Flächen zurück, um ihn für die vorhandenen Pflanzen nutzbar zu machen. Der Regenabfluss von städtischen Flächen beziehungsweise privaten Dachflächen kann in die Pflanzgruben der Nachbarschaft eingeleitet werden. Im Rahmen des Forschungsprojekts **Interest-i** wurden mehr als zwanzig alternative Wasserressourcen im innerstädtischen Bereich identifiziert, die anstelle von Trinkwasser potenziell zur Bewässerung genutzt werden können (z.B. Grauwassernutzung, Abläufe industriellen Ursprungs, Oberflächenabfluss von Dach- und Verkehrsflächen, Grundwasserhaltungen u.v.m.)⁴¹.

Wir schlagen deshalb vor:

- Die Stadt Frankfurt a. M. erstellt Regenwassernutzungskonzepte für mind. 4 öffentliche Plätze im innerstädtischen Bereich pro Jahr und setzt diese zeitnah um. Zur Bewässerung des Stadtgrüns werden verstärkt alternative Wasserressourcen⁴² (z.B. Wasserhaltung von Hochhäusern, Zisternen) erschlossen. Dazu erhöht die Stadt die Zahl der stadteigenen Regenwasserspeicher um 5 pro Jahr.

³⁸

<https://www.fr.de/frankfurt/frankfurt-foerdergeld-um-fassaden-und-daecher-zu-begrueenen-91946412.html>

³⁹ <https://kinzig.news/6064/frankfurt-frischt-auf-stadtraetin-heilig-besichtigt-projekt>

⁴⁰ Vgl. auch Leitfaden Regenwassermanagement der Stadt Wien:

<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/regenwassermanagement.html>

⁴¹ <https://www.iso.de/nc/forschung/projekte/project/interest-i/>

⁴² Vgl. dazu <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1638459/1638459.pdf>

Entsiegelung

Die Vegetationsfläche in Frankfurt hat von 2012-2018 um fast 111 ha abgenommen, während die baulich geprägten Siedlungs- und Verkehrsflächen im gleichen Zeitraum um 100 ha zugenommen haben⁴³. Zur Abkühlung des Stadtklimas muss dringend mehr und schneller entsiegelt werden. Unsere Stadtplätze sind Hot Spots: Temperaturmessungen der Frankfurter Goethe Universität im Sommer 2021 ergaben Spitzentemperaturen von 69,7 °C auf dem stark versiegelten Riedbergplatz⁴⁴. Vergleichsmessungen auf dem Ewald-Heinrich-von-Kleist-Platz zeigten, dass Bäume mit ihrer aktiven Kühlungsleistung, Teil-Entsiegelungen und wasserdurchlässig befestigte und helle Flächen deutlich zu einer Verbesserung des Mikroklimas führen; der vegetationsreichere Platz war durchschnittlich 8 °C kühler, die höchste Temperaturdifferenz zwischen den beiden Standorten lag gar bei 13,5 °C. Sogar das Grün zwischen Pflastersteinen kann sich positiv auswirken: Botaniker der Universität von Santiago de Compostela haben herausgefunden, dass dicht mit kleinen Pflanzen bewachsene Pflasterritzen die Bodentemperaturen um bis zu 28 °C senken kann⁴⁵. Noch in einer Höhe von 1,80 Metern – also in Kopfhöhe – sinkt die Temperatur um 2 bis 3 Grad.

Wir schlagen vor:

- Der durch den Leitfaden „Klimaangepasste Stadtplatzgestaltung“ gesteuerte Prozess der Entsiegelung und grünen Neugestaltung unserer Stadtplätze sollte beschleunigt und mit klaren Vorgaben ausgestattet werden.

⁴³ Frankfurter Statistische Berichte 2020, Seite 28 (abgerufen unter <https://frankfurt.de/de-de/service-und-rathaus/zahlen-daten-fakten/publikationen/fsb>)

⁴⁴ <https://blog.studiumdigitale.uni-frankfurt.de/psnachhaltigkeit/klima-riedberg/>

⁴⁵ <https://www.riffreporter.de/de/umwelt/klimawandel-stadt-urbanes-leben-grad-platz-unkraut-hitze-stress-wasser-klimaanpassung>

Klimafreundliches Bauen & CO₂-Budget

Arbeitsgruppe Klima- und Umweltschutz

Planungsprozesse bei Neubauten gestalten sich oft sehr langwierig. Es kommt vor, dass bei neuen Bauvorhaben oder bei der Planung von Verkehrswegen und -flächen Bebauungspläne zugrunde gelegt werden, die schon viele Jahre oder gar Jahrzehnte alt sind und nicht mehr den heutigen Standards für Klima- und Umweltschutzverträglichkeit entsprechen⁴⁶. Diese müssten dringend überarbeitet werden. Aus unserer Sicht ist daher folgendes notwendig:

- Die Stadt Frankfurt a. M. beruft eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe ein, die sich mindestens vierteljährlich trifft, um anstehende Bauvorhaben und Bebauungspläne auf ihre Klima- und Umweltschutzverträglichkeit (gem. „Checkliste Klimawandelangepasste Quartiere in Hessen“ des HLNUG) zu prüfen und ggf. eine Nachbesserung zu erarbeiten und vorzuschlagen. Sie erstellt regelmäßig Berichte über durchgeführte Prüfungen und Ergebnisse. Externe Fachleute begleiten die Arbeitsgruppe.

CO₂-Restbudget für Frankfurt

Die weltweite Erwärmung ist grob proportional zur Menge ausgestoßener Treibhausgase. Daraus ergibt sich das Konzept eines CO₂-Budgets: gegeben ein Temperaturlimit, das mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit nicht überschritten werden soll, darf nur noch eine bestimmte Menge Treibhausgase freigesetzt werden.

Ein CO₂-Budget ist physikalisch die einzig relevante Größe, die über Erwärmung entscheidet. Weder vermiedene Emissionen noch Zieljahre zur Erreichung von Klimaneutralität sind ausreichend klare Bezugspunkte, um Erwärmung zu begrenzen⁴⁷.

Der Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) hat mehrere Berechnungen für einen fairen Anteil Deutschlands an globalen Budgets für das 1.5°- und das 2°-Limit vorgestellt⁴⁸.

Die Stadt Frankfurt sollte ihren fairen Anteil an diesem Restbudget für Deutschland bestimmen und ihre Emissionspolitik darauf ausrichten, diesen Anteil nicht zu überschreiten. Um Bürger*innen das Konzept des Budgets näher zu bringen, wäre eine „CO₂-Uhr“ inkl. Erläuterungstafel an prominenter öffentlicher Stelle ein guter Weg⁴⁹.

⁴⁶ Beim Baugebiet „Leuchte“ (B-Plan 377) in Bergen-Enkheim dauerte die Planungsphase von 1994 bis 2002, der Bebauungsplan wurde 2005 rechtskräftig - geplanter Baubeginn ist 2023.

⁴⁷ Wenn manche Emissionen vermieden werden, aber trotzdem noch unvermeidene Emissionen im Übermaß freigesetzt werden, bleibt die Vermeidung physikalisch folgenlos. Auch Zieljahre für Klimaneutralität stellen nicht sicher, dass nur noch eine bestimmte Menge CO₂ ausgestossen wird. So könnte ein Emittent bis zum Zieljahr stark ansteigende Emissionen verzeichnen um dann schlagartig seine Emissionen auf null zu reduzieren.

⁴⁸ <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-904598>

⁴⁹ Solche CO₂-Countdowns finden sich inzwischen häufig auch in den Medien, so z.B. bei der taz; oder beim Mercator Research Institute mcr-berlin.net.

Anhänge

Vorschlag Förderung von energetischer Sanierung

Die Aufstockung des Budgets für energetische Sanierung soll dem bestehenden Frankfurter Programm für Energetische Gebäudesanierung zugutekommen. In diesem Programm wird Bezug auf nicht mehr gültige Gebäudeeffizienzklassen genommen (EnEV und KfW Effizienzhaus 115). Wir schlagen vor, die neu definierten Effizienzklassen aus den Förderrichtlinien zur "Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG)" in das Programm aufzunehmen.

Sanierung von Bestandsgebäuden

Antragsberechtigt sind natürliche Personen als Eigentümer/ Wohnungseigentümergeinschaften von selbst genutzten bzw. vermieteten Gebäuden mit Objektstandort in der Stadt Frankfurt. Es werden ausschließlich Sanierungsvorhaben in Bestandsgebäuden gefördert, die nach ihrer Zweckbestimmung überwiegend dem Wohnen dienen.

Pro Liegenschaft kann die Förderung nur für 1 Wohngebäude in Anspruch genommen werden. Für Wohnungseigentümergeinschaften gibt es keine Begrenzung der Wohneinheiten, für natürliche Personen gilt die Begrenzung auf maximal 2 Wohneinheiten. Es gelten die jeweils aktuellen Bestimmungen der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) zu den Effizienzhaus-Standards sowie zu dem gültigen zertifizierten Passivhaus-Standard (Konzept Passivhaus Projektierungspaket (PHPP) vom Passivhaus Institut Darmstadt)

Förderhöhe

Der maximale Förderbetrag richtet sich nach der Anzahl der Wohneinheiten sowie dem erreichten Effizienzstandard.

Maßnahme	Investitionszuschuss	Maximaler Förderbetrag nach Anzahl der Wohneinheiten						
		1	2	3	4	5	6	7
BEG Denkmal	12,5 %	4.000 €	5.000 €	6.000 €	7.000 €	8.000 €	9.000 €	10.000 €
BEG 55	20%	7.000 €	8.000 €	9.000 €	10.000 €	11.000 €	12.000 €	13.000 €
BEG 40	30%	9.000 €	10.000 €	11.000 €	12.000 €	13.000 €	14.000 €	15.000 €
Passivhaus	40%	11.000 €	12.000 €	13.000 €	14.000 €	15.000 €	16.000 €	17.000 €

Antragsunterlagen

Benötigt werden folgende Unterlagen:

- [Antragsformular 2022](#)
- Personalausweis des Antragstellers oder dessen Vertreter (Kopie)

- Zugeschrieben der KfW bzw. des BAFA
- Liste der Wohnungseigentümer (natürliche Personen)
- Kopie der Vollmacht für die Antragstellung (gerne gebündelt für alle Wohnungseigentümer in einem Dokument)
- Bei Passivhaus:
Relevante Planungsunterlagen, die den Passivhausstandard nachweisen.

Auszahlungsantrag nach abgeschlossener Durchführung

- [Antragsformular 2022](#)
- Prüffähige Schlussrechnung/en
- „Bestätigung nach Durchführung“ gemäß den technischen Mindestanforderungen des
- BEG - WG (KfW/ BAFA)
- Dokumentation des Sachverständigen
- Bei Passivhaus: Zertifikate "Zertifiziertes Passivhaus", "EnerPhit – Zertifizierte Modernisierung" und "Energiesparhaus"

Kumulierbarkeit

Eine Kumulation mit Bundes- und Landesmitteln sowie weiteren kommunalen Förderprogrammen (Verbandsgemeinden und Städten) ist zusätzlich möglich.

Dämmung aus nachwachsenden Rohstoffen

Förderfähig sind Dämmmaßnahmen an Außenwand, Dach und oberer Geschossdecke nur bei Verwendung von Dämmstoffen aus nachwachsenden Rohstoffen wie z.B. Holzfaser, Zellulose, Hanf.

Die Dämmstoffstärke aus nachwachsenden Rohstoffen muss dabei an der Außenwand mind. 14 cm, bei Dach und oberer Geschossdecke mind. 20 cm betragen.

Die Durchführung der Maßnahme muss durch ein Fachunternehmen erfolgen, Eigenleistungen sind nicht förderfähig.

Antragsberechtigt

Natürliche Personen als Eigentümer/ Wohnungseigentümergeinschaften von selbst genutzten bzw. vermieteten Gebäuden mit Objektstandort im Stadtgebiet Frankfurt. Es werden ausschließlich Sanierungsvorhaben in Bestandsgebäuden gefördert, die nach ihrer Zweckbestimmung überwiegend dem Wohnen dienen.

Förderhöhe

Die Förderhöhe beträgt 15 €/m², jedoch maximal 30 % der Investitionskosten.

Bei Kombination einer Außenwanddämmung mit dem vollständigen Austausch der Fenster (3-fach Verglasung vorgeschrieben) beträgt die Förderung 20 €/m².

Antragsunterlagen

Benötigt werden folgende Unterlagen:

- [Antragsformular](#)
- Personalausweis des Antragstellers oder dessen Vertreter (Kopie)
- Technisches Datenblatt zum Dämmstoff
- Angebot des Fachunternehmers (inklusive Kostenangaben)

Auszahlungsantrag nach abgeschlossener Durchführung

- [Antragsformular](#)
- Prüffähige Schlussrechnungen mit eindeutigen Umsetzungspositionen (inklusive Angaben zum Dämmstofftyp, zur Dämmstärke sowie eindeutigem Nachweis zur Größe der gedämmten Fläche)
- Fachunternehmererklärung

Kumulierbarkeit

Eine Kumulation mit Bundes- und Landesmitteln sowie weiteren kommunalen Förderprogrammen (Verbandsgemeinden und Städten) ist zusätzlich möglich.

Weitere Anreize und Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsemissionen

Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs

- Schnelle Umsetzung und Fortführung des Radentscheids, insb. auch durchgängige Radverbindungen von den äußeren Stadtteilen in die Innenstadt, zwischen den Stadtteilen sowie in die Nachbargemeinden, auch an Hauptstraßen;
- Gehwege, Radwege und Radstreifen frei von Hindernissen halten;
- Rechtswidriges Halten/Parken und Geschwindigkeitsüberschreitungen durch verstärkte und systematische Kontrollen der Verkehrspolizei ahnden, Personalausstattung durch zusätzliche 48 Stellen für diesen Zweck verbessern;
- Bauliche Maßnahmen ergreifen (z.B. Blumenkübel, Poller, Fahrradbügel, Fahrbahnverengungen), um Behinderungen und Gefährdungen des Fuß- und Radverkehrs zu verhindern;
- Fußverkehr durch eine Projektgruppe mit mind. 8 zusätzlichen Stellen fördern;
- Flächen für Rad- und Fußverkehr, Grünflächen und Bäume durch Umwandlung von für den MIV versiegelten Flächen jährlich stark vergrößern und Größenordnung hierfür festlegen;
- Alternative Verkehrskonzepte umsetzen, wo dies sinnvoll ist, z.B. Superblocks wie in Barcelona;
- Freilaufende Rechtsabbiegespuren für Autos abschaffen (wie etwa in Köln⁵⁰);

⁵⁰ <https://www.stadt-koeln.de/artikel/72345/index.html>

- Verbesserung der Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern: überdachte Fahrradständer sowie Fahrradbügel mit etwas mehr Abstand zueinander aufstellen, damit das Abstellen und Anschließen der Fahrräder komfortabler wird.
- Verschattungskonzept für Rad- und Fußwege überall in der Stadt planen und umsetzen, insbesondere auch für Schulwege.

Verbesserung des ÖPNV

- Verbesserte Zuverlässigkeit und Beschleunigung des ÖPNV, insb. durch konsequenten Vorrang gegenüber dem MIV im Stadtgebiet (Ampel-, Signal- und Vorrangschaltungen, eigene Fahrspuren);
- Höhere Taktung der Stadtbusse, in der Hauptverkehrszeit mind. im 10-Minuten-Takt;
- Bessere Ausschilderung an den Stationen beim Umstieg von Bahn/Bus, z.B. am Dornbusch;
- Vereinfachung und Vergünstigung des Tarfsystems des RMV, auch für Einzelfahrten (z.B. Zehnerkarten oder Prepaid-Option), ggf. durch Bezuschussung durch die Stadt, auch Vergünstigungen durch Vielfahrer von ÖPNV und Rad per App vorsehen;
- Expressbus-Verbindungen ausbauen, Verbindung zwischen äußeren Stadtteilen durch emissionsfreien Expressbus-Ring mit Anschluss an weitere ÖPNV-Linien (insb. S- /U-Bahn);
- Erweiterung von On-Demand-Angeboten wie KNUT zum Füllen der Lücken im ÖPNV (auch in die Nachbargemeinden) und zum Erkennen weiterer Bedarfe im ÖPNV;
- E-Busse und Bahnen in Frankfurt am Main mit Ökostrom betreiben;
- Fahrspuren der Bahnen nach dem Vorbild von U8/U9 auf dem Riedberg begrünen zur Reduktion von Lärm und Feinstaub, z.B. auf der Eschersheimer Landstraße;
- Barrierefreiheit im ÖPNV vorantreiben.

Vermeidung von Mobilität

- Planung der 15-Minuten-Stadt, alle Bedürfnisse des täglichen Lebens können in 15 Minuten zu Fuß erledigt werden;
- Digitalisierung der Verwaltung, damit Bedienstete der Stadt auch vermehrt Homeoffice nutzen können und Anträge von Bürgern auch digital eingereicht werden können.

Verbesserung und Reduktion des MIV einschließlich des Pendelverkehrs

- Runder Tisch der Stadt Frankfurt mit den großen Arbeitgebern, wie diese zusammen mit der Stadt den Pendelverkehr reduzieren und umweltfreundliche Mobilität fördern können;
- Vorantreiben einer City-Maut (gestaffelt nach Größe und Gewicht des Fahrzeugs), die auch für Ausbau und Vergünstigung des ÖPNV sowie für den Ausbau der Fahrrad- und Gehwege genutzt werden könnte;
- Fortsetzung der Parkraumbewirtschaftung und des Bewohnerparkens, Anhebung der Gebühren für Besucher- und Bewohnerparken, Staffelung nach Größe des Fahrzeugs und Zuschläge für Zweit- und Drittfahrzeuge, Ausnahmen für stationäres Carsharing und ggf. Härtefälle (z.B. sehr geringes Einkommen und Angewiesensein

auf das Auto), ungenutzte Parkflächen in Parkhäusern werden als Quartiersparkplätze dem Bewohnerparken zugeführt;

- Zügiger Ausbau der Ladeinfrastruktur mit Ökostrom für E-Autos und E-Räder;
- Förderung des stationären Carsharings durch reservierte kostenlose Parkplätze, Aufklärung, Werbung und weitere Anreize;
- Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum, Einrichtung von Lade- und Haltezonen für Wirtschaftsverkehre;
- Park-and-Ride-Parkhäuser an Autobahnen mit ÖPNV-Anschluss schaffen;
- Kein weiterer Ausbau der Autobahnen in und um Frankfurt, da durch diese mehr Pendelverkehr in die Stadt fließen wird;
- Ausweitung der Umweltzone auf das gesamte Frankfurter Stadtgebiet..

Emissionsreduktion des Flugverkehrs

- Nachtflugverbot ausdehnen auf 22 bis 6 Uhr;
- Start- und Landeverbot für Privatflugzeuge;
- Start- und Landegebühen nach Treibhausgasemissionen und Lärm abstufen;
- Flughafengebäude und -bewirtschaftung klimaneutral machen;
- Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr verbessern;
- CO2-Deckel für den Flugverkehr einführen.

Sonstiges

- Viel mehr Information, Kommunikation und öffentliche Werbung zu allen Themen rund um Klimaschutz und Klimaanpassung. Viele Angebote sind nahezu unbekannt. Carsharing, KNUT oder städtische Programme zum Klimaschutz, brauchen mehr öffentliche Kommunikation. Auch Wettbewerbe sind sinnvoll und motivierend: Welcher Stadtteil verzeichnet den höchsten Solarzuwachs, die meisten abgeschafften Autos etc.?
- Gestaltung von Klima-Straßenbahnen, die auf das Klimaproblem hinweisen (z.B. mit Temperatur-Stripes) und Möglichkeiten des klimafreundlichen Handelns und Engagements aufzeigen (z.B. mit Hinweisen auf städtische Programme zum Klimaschutz, Logos und QR-Codes der verschiedenen Klimaschutz-Initiativen und Vereine in Frankfurt).

Aktivierung zivilgesellschaftlicher Ressourcen für Energie- und Mobilitätswende

Die Stadt könnte gesellschaftliche Ressourcen für eine Digitalisierung der Verwaltung, Förderung der Energie- und Mobilitätswende stärker aktivieren. Viele Bürger*innen sind bereit, mitzuarbeiten. Ein Beispiel könnten Hackathons zu Themen der Energie- oder Mobilitätswende sein, z.B. in Kooperation mit dem Social Impact Lab Frankfurt.

Die Stadt München geht noch weiter, indem sie Stipendien bereitstellt, um IT-Talent für eine Zeit für die Stadt zu gewinnen.