



LEBENSWERTE INNENSTADT - FRANKFURT AM MAIN

Befreit in die Zukunft - Autofrei | Barrierefrei | Hitzefrei

Hochschule RheinMain

Masterstudiengang Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen

Modul S3 Stadtentwicklung und Quartiersplanung

Sommersemester 2020

Prof. Dr. Peterek | Dr. Hölzinger | Dr. Gwechenberger | Prof. Kreisl

Adrien Besnard 1218596 | Jennifer Jung 1019933 | Lina Streb 1233360

Seite 2

INHALTSVERZEICHNIS

01	Einführung	5
02	Analyse	9
	2.1 Verortung	10
	2.2 Historische Entwicklung	12
	2.3 Bebauung	14
	2.4 Nutzungen	18
	2.5 Grünräume & Freiflächen	22
	2.6 Mobilität	26
	2.7 Klima & Lärm	32
03	Bewertung	37
	3.1 Stärken & Schwächen	38
	3.2 Chancen & Risiken	42
04	Planungsziele	47
05	Strukturkonzept	51
	5.1 Allgemeine Vorhaben	52
	5.2 Nutzungen	54
	5.3 Grünräume & Freiflächen	56
	5.4 Mobilität	58
06	Vertiefung	61
	6.1 Analyse	65
	6.2 Bewertung	81
	6.3 Rahmenplan	87
	6.4 Teilgebiete	91
07	Abbildungs-/ Quellenverzeichnis	99

01 EINFÜHRUNG

VORWORT

Seit dem Zweiten Weltkrieg wurde die Stadtplanung viele Jahre vom Leitbild der autogerechten Stadt geprägt. Die Dominanz des PKWs findet sich heute noch erheblich in den baulichen und gestalterischen Strukturen der Städte wieder und nimmt entscheidenden Einfluss auf die Lebens- und Wohnbedingungen. Luftbelastung, Lärm, Staus, Barrieren, Zerschneidungseffekte und mangelhafte Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum sind nur eine Reihe der negativen Aspekte, die mit einer Ausrichtung der Stadtplanung auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) verbunden sind.

Immer mehr Städte entwickeln daher Vorstellungen und Konzepte für eine autofreie bzw. autoarme Zukunft und erhalten von Seiten der Öffentlichkeit zunehmend Zuspruch für die angestrebten Ziele. Auch die Stadt Frankfurt plant die Innenstadt innerhalb der Wallanlagen in einzelnen Zeitabschnitten von der Dominanz des MIVs zu befreien.

Das vorliegende Konzept nimmt sich dieser Herausforderung an und stellt eine langfristige Vision für eine autoarme Frankfurter Innenstadt vor. Dabei werden in ausgewählten Teilbereichen auch konkrete Maßnahmen präsentiert.



Abb. 01: 3D Luftbild - Frankfurter Innenstadt (google.com)

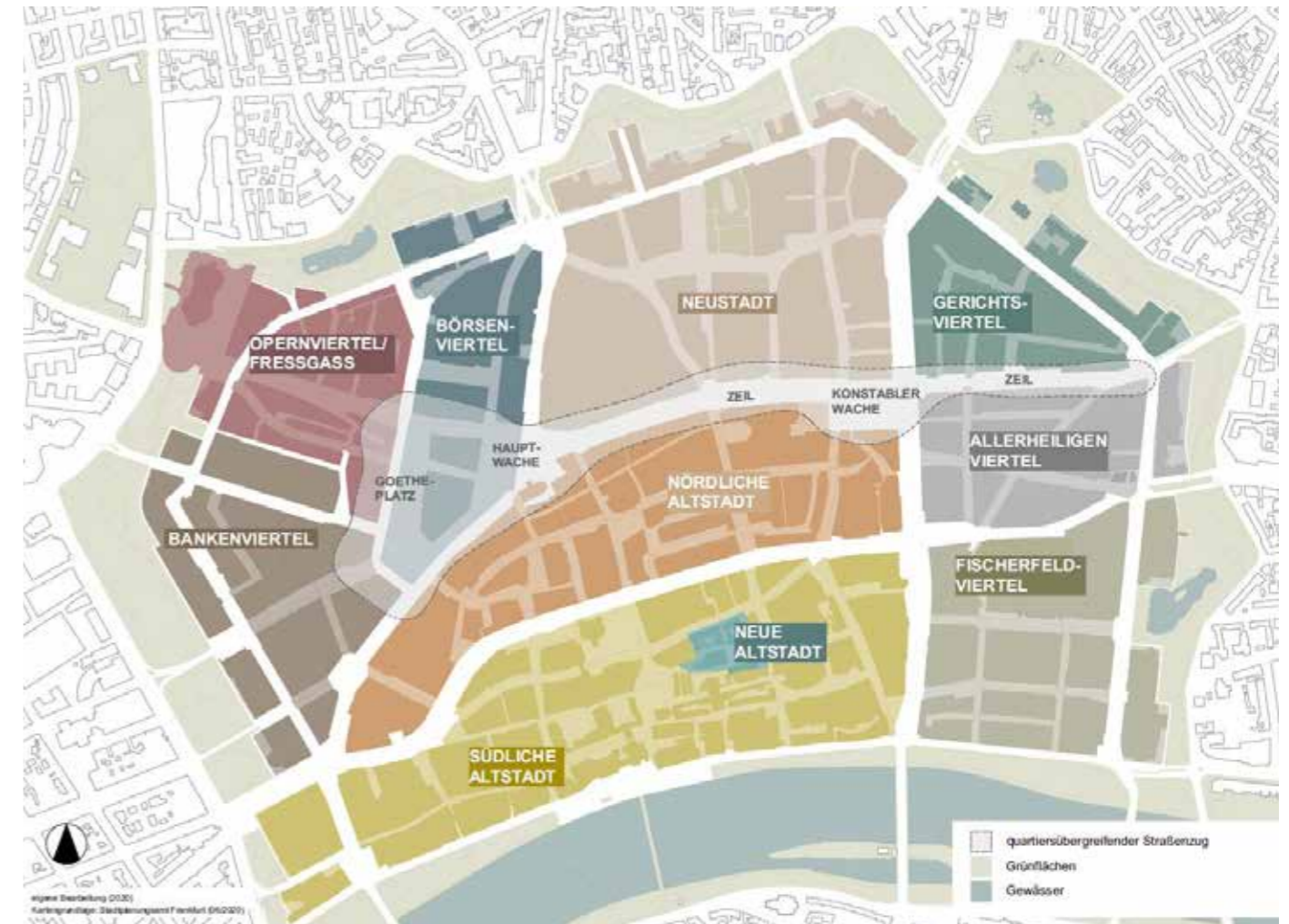
02 ANALYSE

VERORTUNG

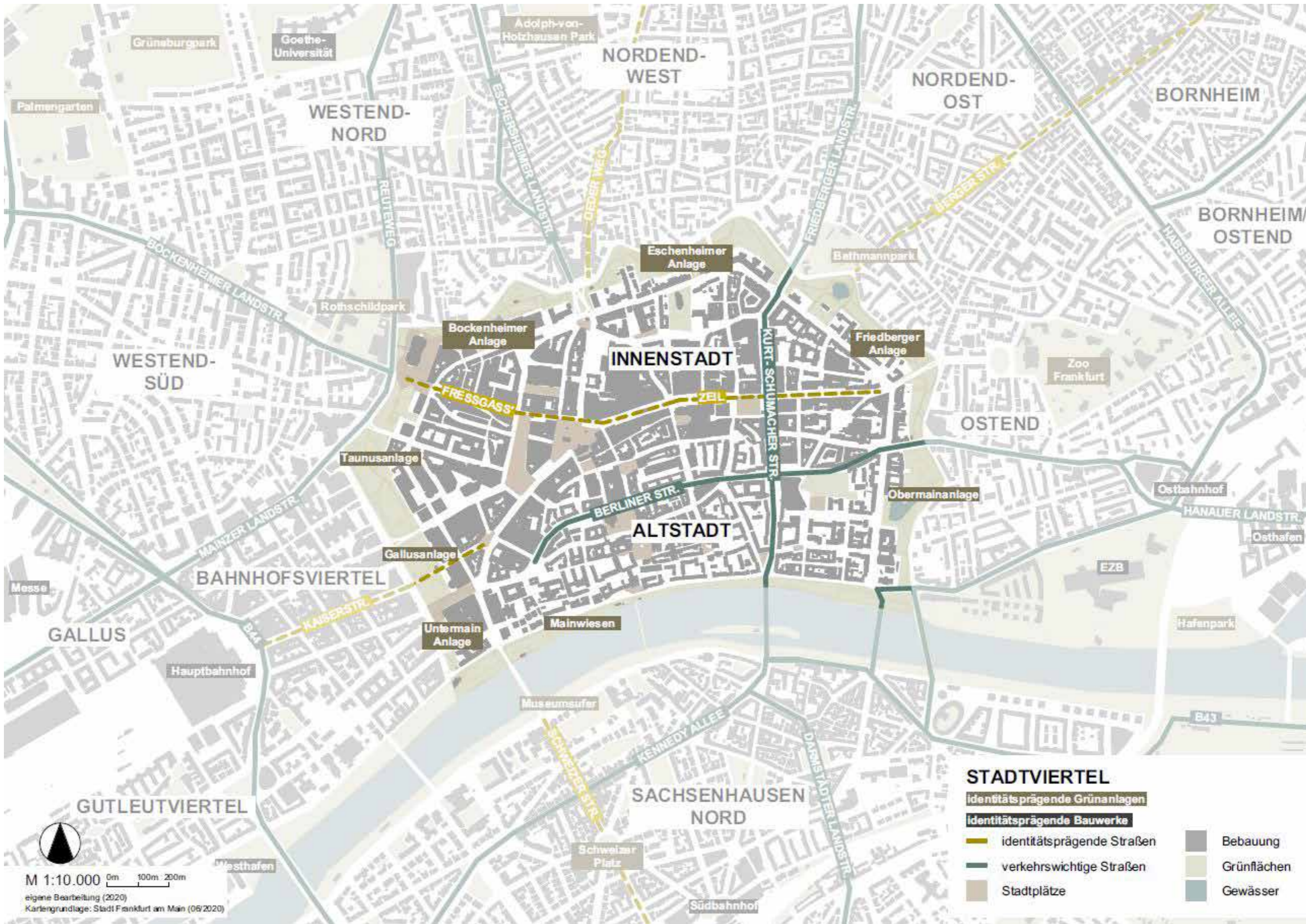
Das Konzept der autoarmen Innenstadt umfasst den gesamten Bereich innerhalb der Wallanlagen und damit die komplette Frankfurter Innenstadt. Das Projektgebiet bildet somit die zentrale Zone in der Frankfurter Metropolregion. Das Gebiet hat eine Fläche von rund 170 ha und schließt die Altstadt, das Mainufer, das Banken- und Börsenviertel, sowie die Gebiete entlang der Zeil, das Gerichts-, Allerheiligen- und Fischerfeldviertel mit ein. Jedes dieser Viertel zeichnet sich durch seinen individuellen Charakter aus und unterscheidet sich zum Teil auch stark durch die unterschiedlichen Arten der Bebauung.

Im Südwesten grenzt die Innenstadt an das Bahnhofsviertel. Von dort ausgehend schließen sich nach Norden das Westend, das Nordend und schließlich im Osten das Ostend um die Innenstadt. Der Main begrenzt den Stadtkern im Süden. Auf der anderen Mainseite schließt sich direkt der Stadtteil Sachsenhausen an. Dieser kann über drei Brücken erreicht werden.

Der Frankfurter Hauptbahnhof ist fußläufig in 20min vom Zentrum aus zu erreichen. Mit der S-Bahn besteht von der Hauptwache zum Hauptbahnhof eine direkte Verbindung mit einer Fahrtzeit von 3min. Der Flughafen kann ebenfalls direkt von der Innenstadt aus mit der S-Bahn in 16min erreicht werden.



Einteilung der Innenstadt in einzelne Viertel



STADTVIERTEL

identitätsprägende Grünanlagen

identitätsprägende Bauwerke

- identitätsprägende Straßen
- verkehrswichtige Straßen
- Stadtplätze

- Bebauung
- Grünflächen
- Gewässer



M 1:10.000 0m 100m 200m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

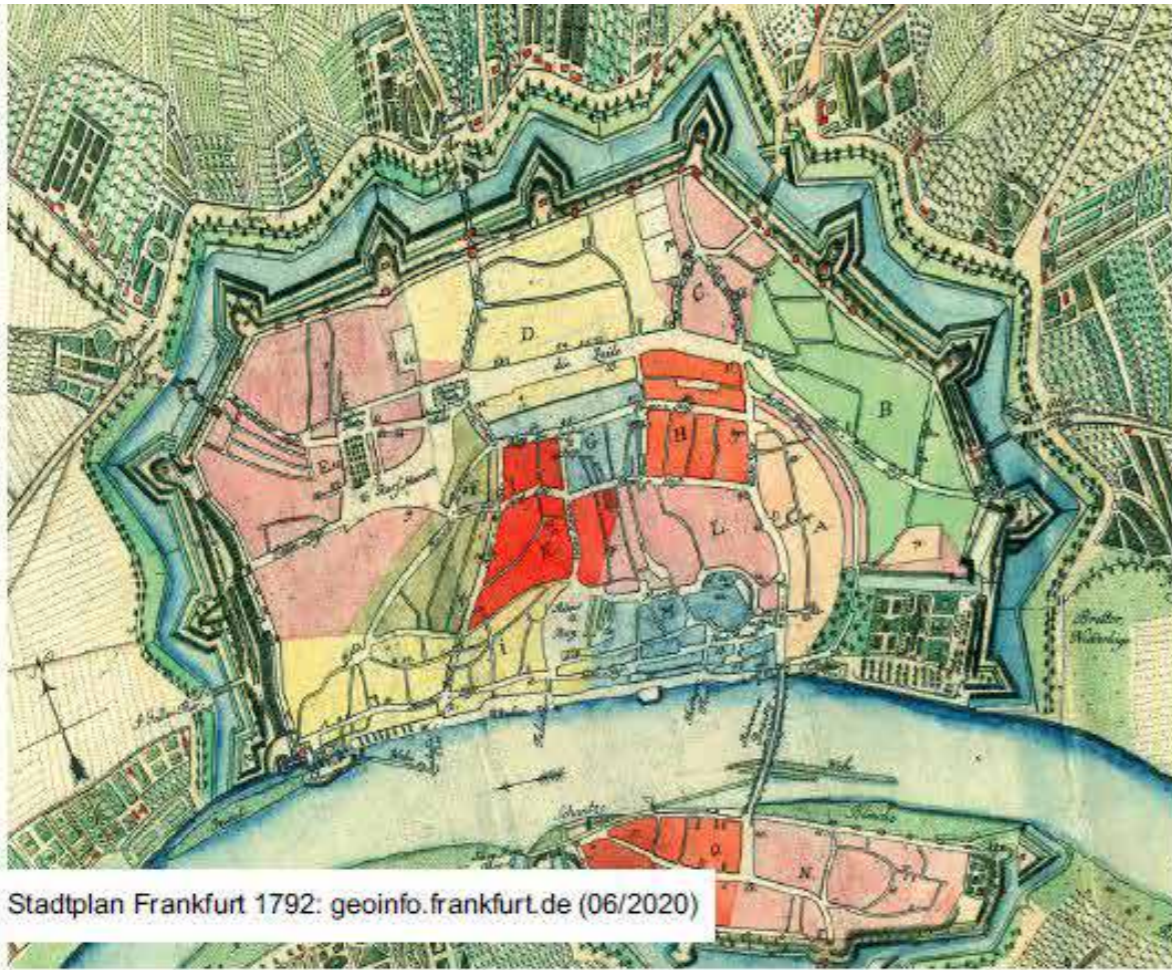
HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Die Frankfurter Innenstadt beinhaltet ebenfalls den historischen Kern der Stadt, was sich leicht anhand der alten Stadtpläne im Geoportal der Stadt Frankfurt erkennen lässt.

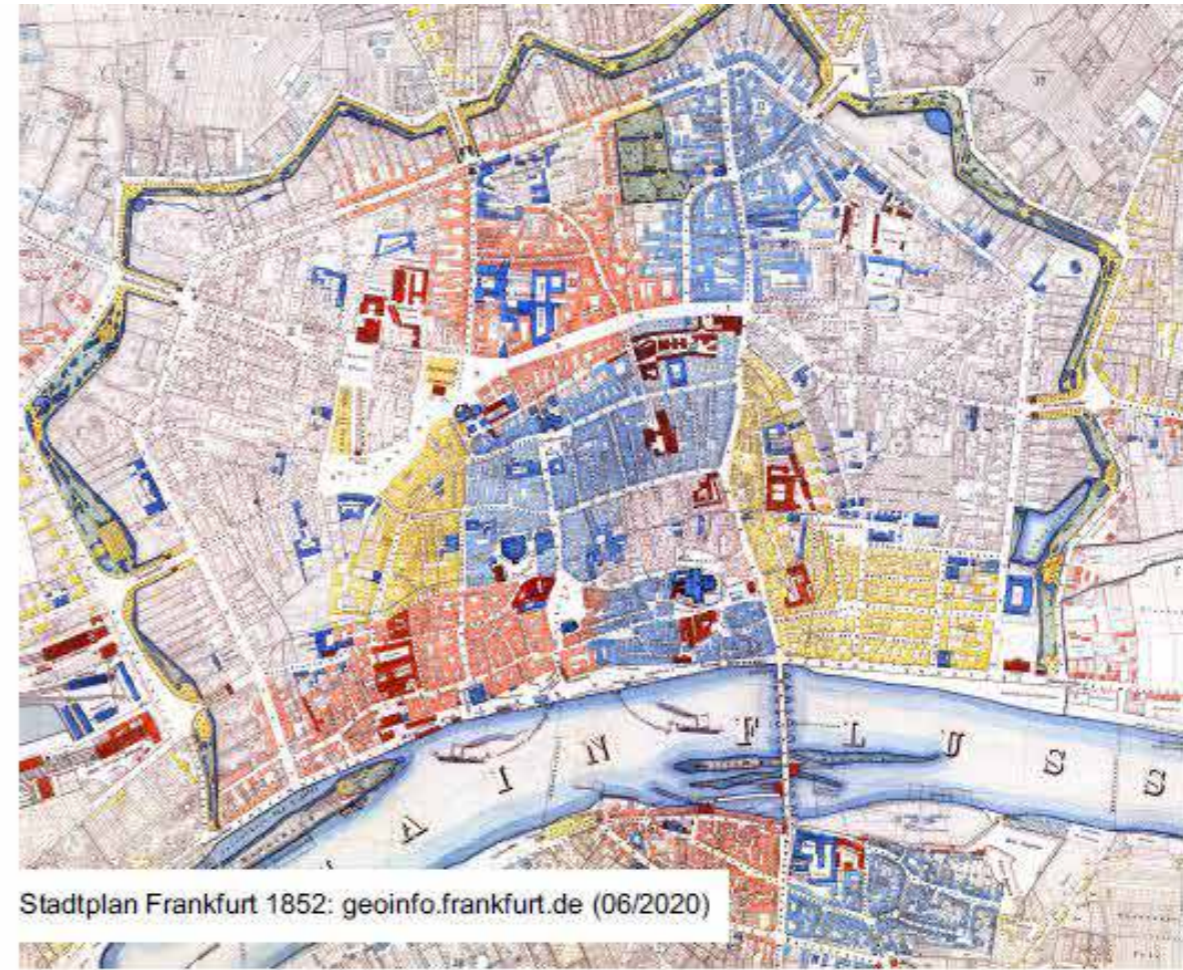
Besonders auffällig ist die gezackte Struktur der Wallanlagen, welche den Innenstadtbereich begrenzen und heute noch gut im Stadtbild erkennbar sind. Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts bildeten die Wallanlagen mit ihrer breiten Stadtmauer und dem Wassergraben die Verteidigungsanlage der Stadt. Zwischen 1804 und 1812 wurde die Stadtbefestigung geschliffen. Es entstand der Anlagenring mit den zwei konzentrisch verlaufenden Straßen und der Wallanlage als Grün- und Parkfläche in der Mitte. Die Wallanlage stellt mit ihrer begrenzenden Struktur somit ein historisch bedeutsames Erbe der Stadt Frankfurt dar.

Ebenfalls früh im Stadtbild ersichtlich war die Zeil als wichtige Ost-West-Achse. Im 18. Jahrhundert noch eine Prachtstraße mit prächtigen Gasthöfen und Palais, wandelte sie sich im Laufe der Jahre zur wichtigsten und umsatzstärksten Einkaufsstraße in Frankfurt.

Trotz der starken Zerstörung im 2. Weltkrieg behielt man das ehemalige Straßennetz beim Wiederaufbau weitestgehend bei. Lediglich der Bau der Kurt-Schuhmacher-Straße stellt eine deutliche Veränderung dar. Die neue und breit angelegte Straße löste damit die Fahrgasse als wichtigste Nord-Süd-Verbindung ab.



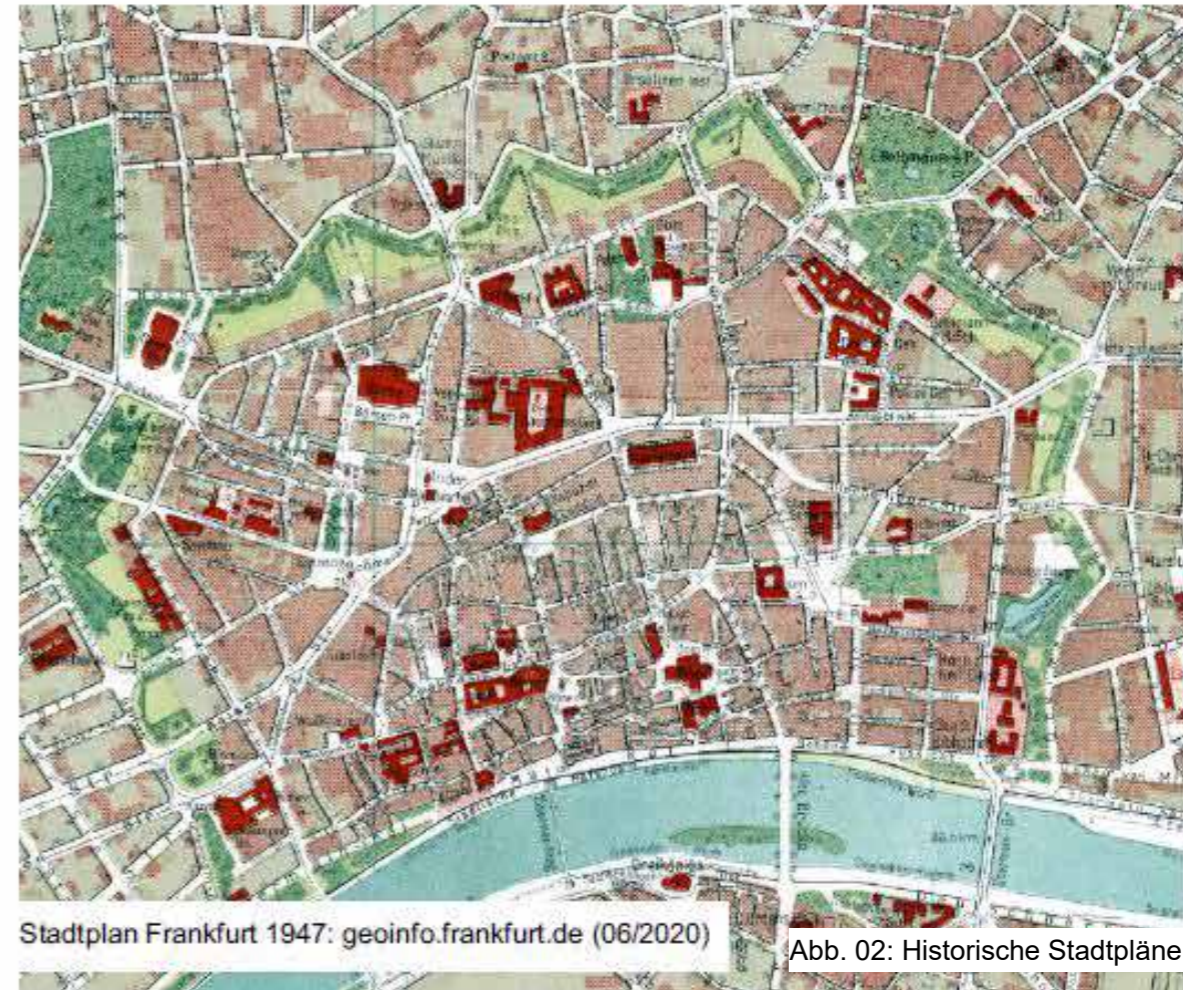
Stadtplan Frankfurt 1792: geoinfo.frankfurt.de (06/2020)



Stadtplan Frankfurt 1852: geoinfo.frankfurt.de (06/2020)



Stadtplan Frankfurt 1895: geoinfo.frankfurt.de (06/2020)



Stadtplan Frankfurt 1947: geoinfo.frankfurt.de (06/2020)

Abb. 02: Historische Stadtpläne

MERKPUNKTE

Kulturangebote, historisch besondere Gebäude, Denkmäler, moderne Gebäudekomplexe, sowie touristische Sehenswürdigkeiten sind wichtige Magnete/ Merkpunkte einer attraktiven und lebendigen Stadt. Sie stellen wichtige Beiträge dar, Erlebnisse besonderer Art zu ermöglichen und die Identität einer Stadt zu prägen. Nicht nur die Stadt selbst profitiert von kulturellen, sowie historischen Elementen, sondern auch der Tourismus, der Einzelhandel, sowie die Gastronomie werden gestärkt.

Die Innenstadt Frankfurts verfügt über ein vielseitiges und buntes Angebot von historischen Gebäuden, wie auch einem reichen kulturellen Erbe, welche durch das gegenüberliegende Museumsufer ergänzt werden. Frankfurt steht für ein reiches Kultur- und Kunsterlebnis, sowie für historische und topmoderne Bauten im Mix. Allerdings verbindet man Frankfurt meistens immer zuerst mit seiner beeindruckenden Skyline, den Wolkenkratzern und den Banken. Trotzdem weist Frankfurts Innenstadt auch eine große Vielfalt an historischen Wahrzeichen auf. Angefangen bei der Alten Oper, über die historische Altstadt mit der Paulskirche, dem Römerberg und der angrenzenden neuen Altstadt, bis hin zum St. Bartholomäus Dom.

Das kulturelle Leben der Innenstadt wird von vielen hochkulturellen Einrichtungen geprägt. Dazu gehören vor allem die Oper und das Schauspiel Frankfurt, die Schirn-Kunsthalle und das Museum für moderne Kunst, wie auch das Historische Museum in direkter Lage am Main. Auch die Zeil als die wichtigste Einkaufsstraße Frankfurts, sowie die Freßgass, mit einer großen Anzahl an diversen Lokalen, sind touristische Anlaufziele der Innenstadt.



Abb. 03: Alte Oper Frankfurt



Abb. 04: Skyline Frankfurt (planetwissen.de)



Abb. 05: Römer



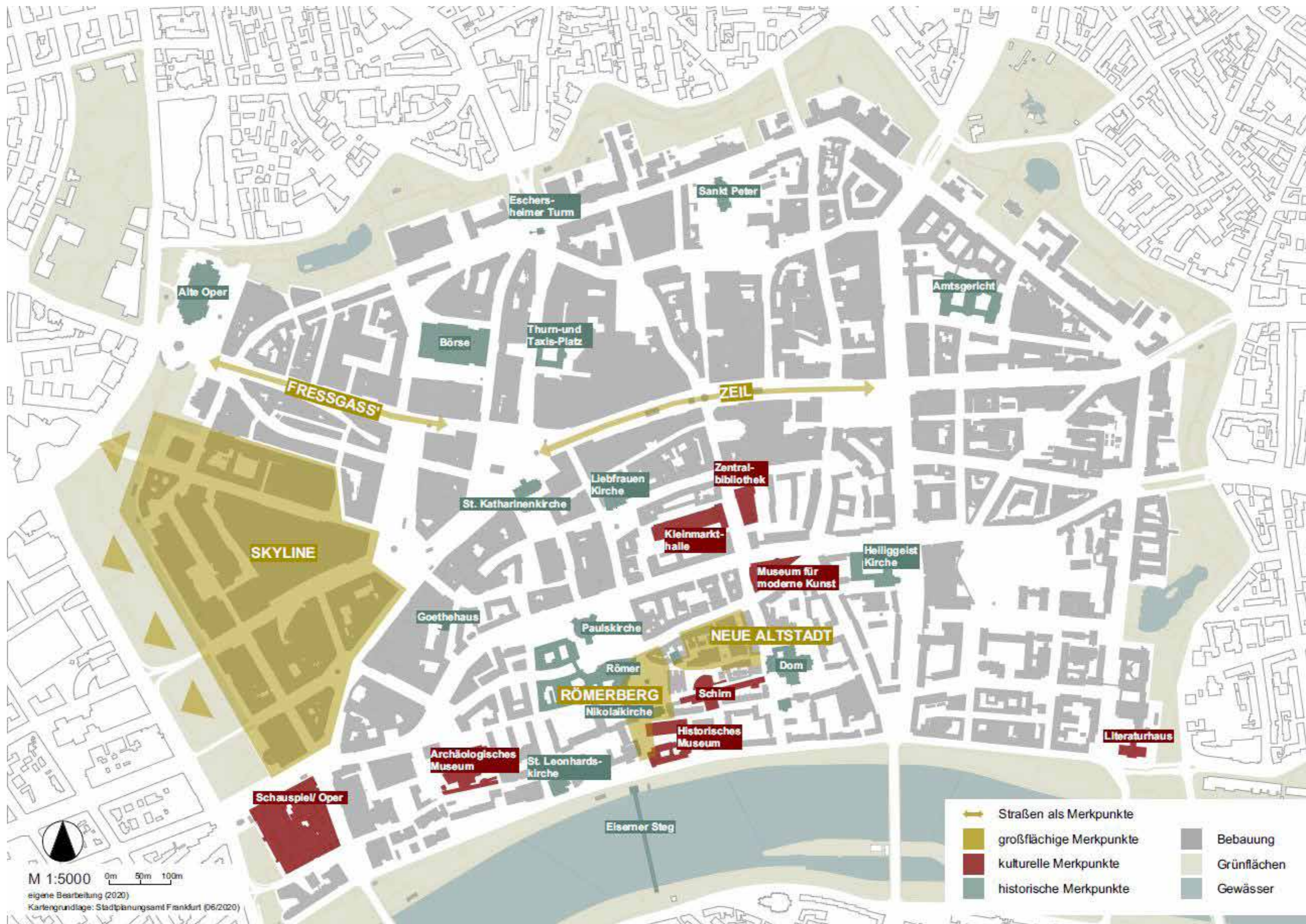
Abb. 06: neue Altstadt



Abb. 07: Schauspiel Frankfurt










Abb. 08: St. Bartholomäus Dom



M 1:5000 0m 50m 100m

eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadtplanungsamt Frankfurt (06/2020)

- | | | | |
|---|-------------------------|---|-------------|
|  | Straßen als Markpunkte |  | Bebauung |
|  | großflächige Markpunkte |  | Grünflächen |
|  | kulturelle Markpunkte |  | Gewässer |
|  | historische Markpunkte | | |

HÖHEN UND GESCHOSSIGKEIT

Die verschieden hohen Gebäude, von Hochhäusern bis hin zu viergeschossigen Blockrandbebauungen, geben der Innenstadt von Frankfurt einen städtischen Charakter und einen besonderen Wiedererkennungswert. Vor allem die Wolkenkratzer des Bankenviertels prägen mit ihren Höhen von bis zu 260m wesentlich die Skyline Frankfurts. Der Commerzbank Tower ist mit 65 Stockwerken das höchste Gebäude der Innenstadt. Danach folgt der Maintower mit einer Höhe von 200m und insgesamt 60 Stockwerken. Die Gebäude, die die Zeil begrenzen und nördlich von ihr aufgestellt sind, haben meist fünf bis neun Geschosse. Das Verwaltungsgebäude des Einkaufszentrums MyZeil bildet hier mit mehr als 30 Geschossen einen Hochpunkt.

Im südlichen Teil der Innenstadt, wie auch im Gerichtsviertel, im Allerheiligenviertel und im Fischerfeldviertel sind die meisten Gebäude zwischen drei und sieben Stockwerken hoch. Dadurch entsteht ein gut gemischtes Stadtbild. Es stechen nur vereinzelt Gebäude mit mehr als zehn Geschossen heraus. Rund um den Römer, in der Altstadt, bewegt sich die Geschoszahl um vier bis fünf Geschosse. Vereinzelt stechen hier höhere Gebäude heraus wie beispielsweise der Sakralbau des St.-Bartholomäus Doms.



Abb. 09: Geschossigkeiten - Hauptwache



Abb. 10: Höhenunterschied - Berliner Straße



Abb. 11: Skyline Frankfurt (planetwissen.de)



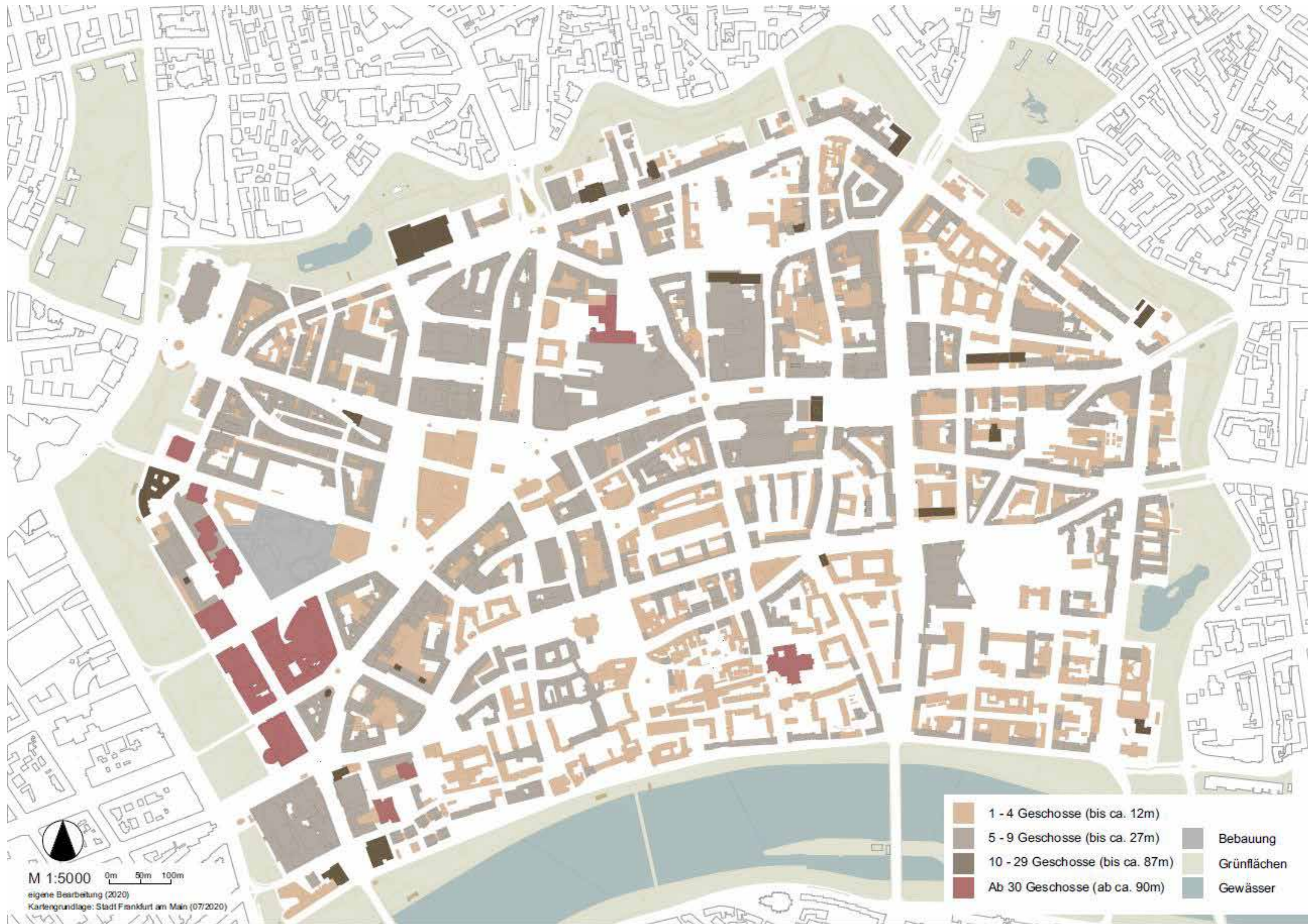
Abb. 12: Geschossigkeit am Römer



Abb. 13: Hochpunkt im Norden



Abb. 14: Hochhaus MyZeil



M 1:5000 0m 50m 100m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

NUTZUNG - WOHNEN UND KULTUR

Kulturelle Angebote und attraktives Wohnen sind wichtige Bestandteile eines funktionierenden und lebendigen Stadtkerns.

Die Frankfurter Innenstadt weist ein breites Angebot an verschiedenen kulturellen Orten auf. Diese befinden sich überwiegend im Süden der Innenstadt und sind verteilt rund um den bekannten Römer. Hier angesiedelt sind beispielsweise die Schirn-Kunsthalle, das Historische Museum und das junge Museum Frankfurts. Die Alte Oper, wie auch das Schauspiel Frankfurt oder die neue Oper, am Willi-Brandt-Platz gelegen, sind im westlichen Bereich der Innenstadt zu finden.

Der Osten und der Süden werden außerdem von vielen Wohngebäuden geprägt. Vor allem das Fischerfeldviertel im Süd-Osten dient als reines Wohnviertel. Aber auch Mischnutzungen aus Gastronomie und Einzelhandel im Erdgeschoss, sowie Wohnfunktionen in den Obergeschossen findet man in der Innenstadt vor. Diese gemischte Nutzung konzentriert sich überwiegend auf den Norden, sowie auf das Gerichtsviertel und das Allerheiligenviertel im Osten.



Abb. 15: Kultur - Alte Oper Frankfurt



Abb. 16: reines Wohnen - Fischerfeldviertel



Abb. 17: Wohnen mit Gewerbe



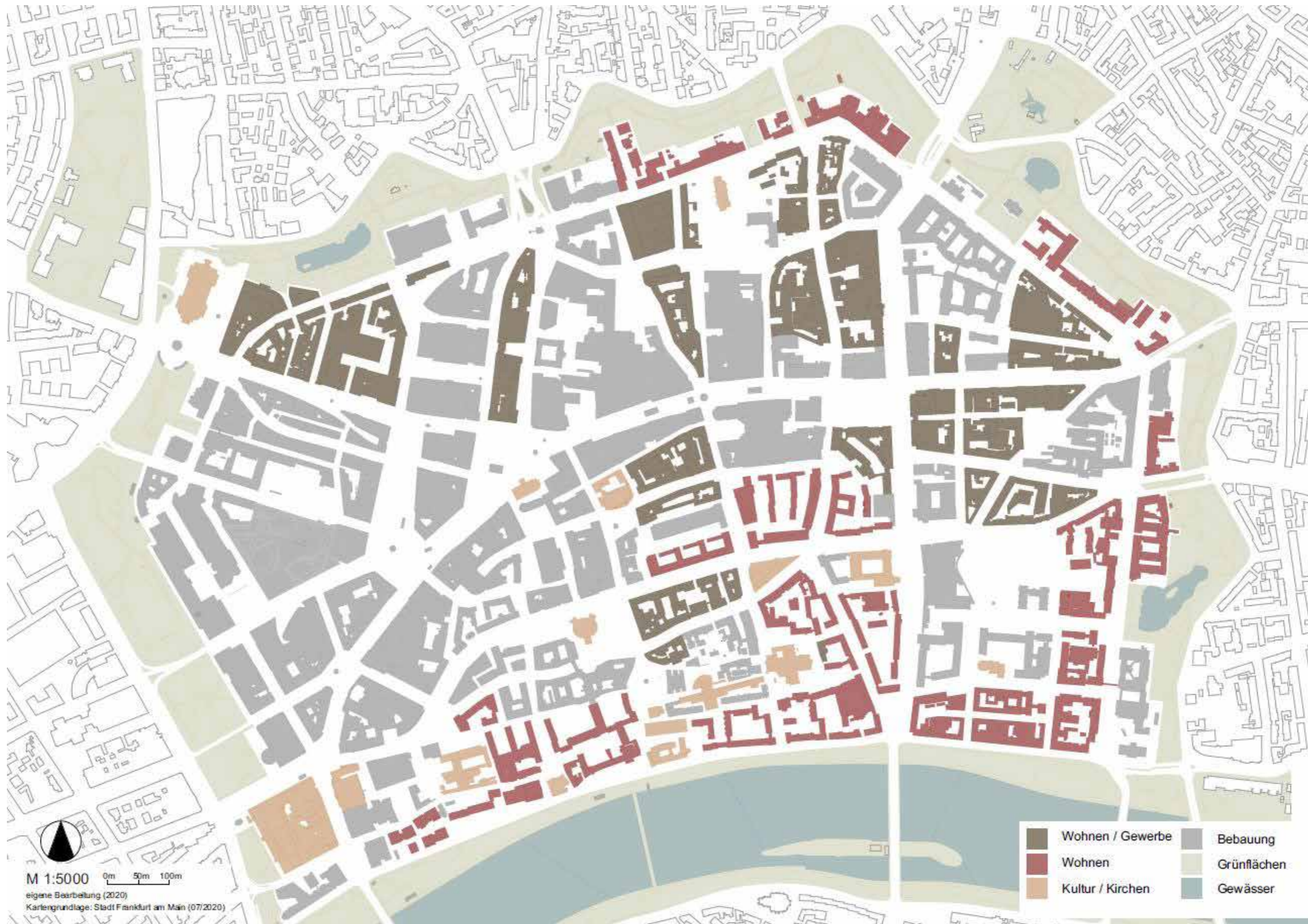
Abb. 18: Kultur - Schirn Kunsthalle



Abb. 19: Braubachstraße mit EG-Nutzung



Abb. 20: Kultur - Museum für Moderne Kunst



M 1:5000 0m 50m 100m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

NUTZUNG - GEWERBE UND EINZELHANDEL

Die Nutzungen des Gewerbes, der Gastronomie und des Einzelhandels sind ebenfalls wesentliche, wichtige Funktionen, die eine Stadt prägen. In der Frankfurter Innenstadt sind sie großräumig vertreten. Sie sichern neben der täglichen Nahversorgung auch den periodischen Bedarf und bieten zahlreiche Arbeitsplätze im Stadtkern.

Die Zeil, als die wichtigste Einkaufsstraße, wird hauptsächlich vom großflächigen Einzelhandel und von gastronomischen Betrieben geprägt. Angesiedelt sind hier große Modeketten, wie auch bekannte Lokale.

Die Erdgeschosszonen in den Seitenstraßen, abseits der Zeil, werden eher durch den kleinteiligen Einzelhandel bestimmt. Hier sind vor allem kleinere, meist inhabergeführte Geschäfte und bürgerliche Restaurants anzutreffen.

Im Westen der Innenstadt befindet sich das Bankenviertel. Es prägt mit seinen hohen Türmen maßgeblich die Skyline von Frankfurt. In den Wolkenkratzern sind überwiegend Büroeinheiten und Gewerbenutzungen untergebracht. Vereinzelt befinden sich in den Erdgeschosszonen öffentliche Nutzungen, wie z.B. Fitnessstudios und Restaurants.

In der südlichen Innenstadt und im Bereich rund um den Römer sind einige Verwaltungsgebäude, wie beispielsweise das Gericht oder das Stadtplanungsamt Frankfurts, vertreten. Aber auch kleinteiliges Gewerbe und gastronomische Betriebe finden in den Erdgeschosszonen platz.



Abb. 21: Bankenviertel Frankfurt



Abb. 22: Verwaltungssitz - Römer



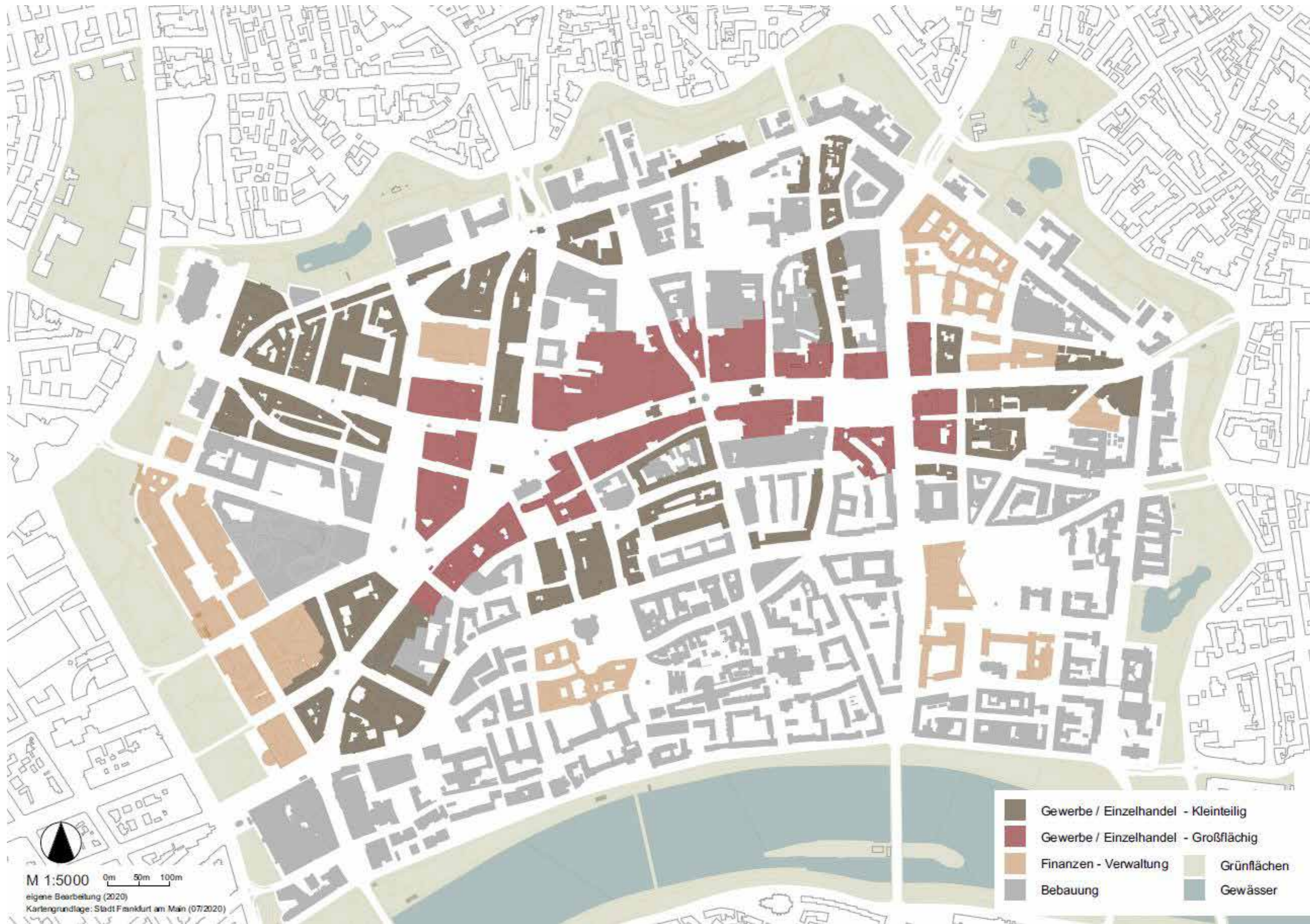
Abb. 23: Haupteinkaufsstraße - Zeil



Abb. 24: Gastronomie - Zeil



Abb. 25: Einzelhandel - Liebfrauenberg



M 1:5000 0m 50m 100m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

ÖFFENTLICHE GRÜNRAUME

Die grüne Lunge einer Stadt bildet sich aus ihren unterschiedlichen Grünräumen. Die Anzahl, sowie die Aufenthaltsqualität der Grünflächen, von Parkanlagen über Stadtgärten bis hin zu begrünten Straßenzügen, haben einen großen Einfluss auf die Attraktivität einer Stadt, sowie auf das Wohlbefinden ihrer Bürger.

Die Innenstadt Frankfurts verfügt mit der Wallanlage, die sich als breiter Ring um die Innenstadt legt, und dem Mainufer, über einzigartige und attraktive Grünflächen am Rand der Innenstadt. Sie bilden wichtige Aufenthalts- und Bewegungsräume aus. Dabei dienen sie der Bevölkerung als nahe Erholungs-, Ruhe- oder Erlebnisbereiche direkt im Stadtzentrum. Außerdem stellen sie ebenfalls, durch das Wasservorkommen, durch den Main oder kleinere Weiher, einen wichtigen Lebensraum für die Tierwelt dar und bilden kühlende Zonen an heißen Sommertagen. Die Wallanlagen und das Mainufer werden jedoch nur durch wenige weitere kleine grüne Zonen im Zentrum der Stadt ergänzt, wie beispielsweise durch den alten jüdischen Friedhof oder den Peterskirchhof.

Sehr dominant im gesamten Innenstadtgebiet ist der hohe Baumbestand, der jedoch größtenteils auf versiegelten Flächen platziert ist. Teilweise dienen die Baumreihen der Gliederung des Straßenraums oder zur Steigerung der Aufenthaltsqualität von Plätzen.



Abb. 26: Wallanlagen - Taunusanlage



Abb. 27: Wallanlagen - Gallusanlage



Abb. 28: Baumbestand - Zeil



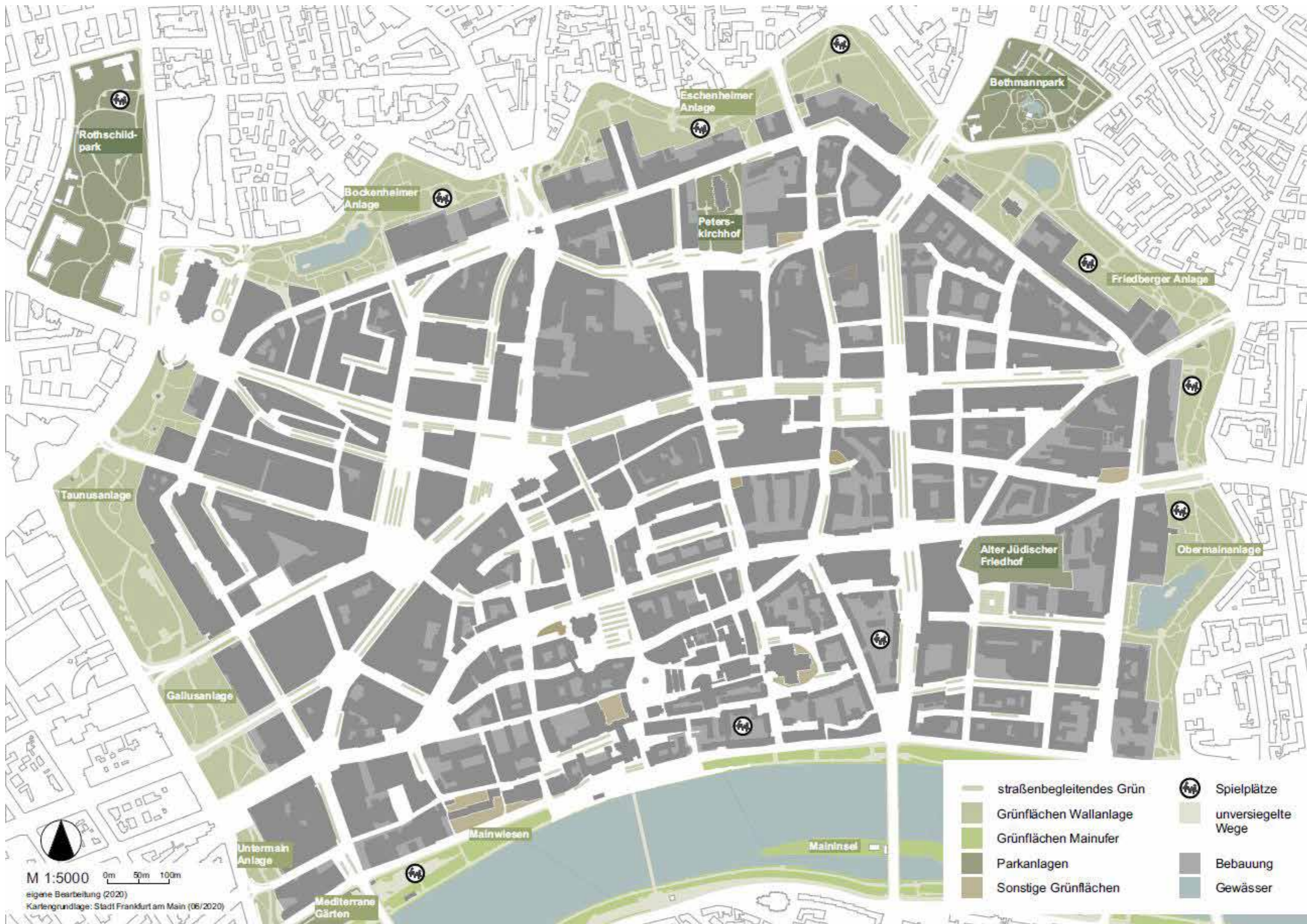
Abb. 29: Mainwiesen



Abb. 30: Alter jüdischer Friedhof












Abb. 31: Peterskirchhof



M 1:5000 0m 50m 100m

eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

- | | | | |
|---|--------------------------|---|--------------------|
|  | straßenbegleitendes Grün |  | Spielplätze |
|  | Grünflächen Wallanlage |  | unversiegelte Wege |
|  | Grünflächen Mainufer |  | Bebauung |
|  | Parkanlagen |  | Gewässer |
|  | Sonstige Grünflächen | | |

02 Analyse

ÖFFENTLICHE FREIFLÄCHEN

Der öffentliche Raum ist ein weiteres wichtiges Merkmal einer attraktiven, lebendigen Innenstadt. Öffentliche Stadtplätze, Fußgängerzonen und belebte Straßenräume dienen als Orte der Begegnung und des sozialen Austauschs. Außerdem stellen sie ein hohes Potential an weiteren Ruhe- und Erholungsbereichen, neben den Grünräumen, dar.

Die Frankfurter Innenstadt verfügt generell über eine relativ gute fußläufige Erreichbarkeit, die jedoch durch einige stark befahrene Straßen (Berliner Straße, Kurt-Schuhmacher-Straße) unterbrochen wird. Dadurch zerfällt die Innenstadt in einzelne Teilbereiche und wird nicht mehr als Einheit wahrgenommen. Die bestehenden Fußgängerzonen bilden somit kein durchgängiges Netz.

Eine besondere Fußgängerzone des Stadtzentrums bildet die Zeil. Sie stellt mit ihrer überregionalen Anziehungskraft, die wichtigste Einkaufsstraße der Frankfurter Innenstadt dar. Außerdem schafft sie eine autofreie, sowie fußläufige Verbindung vom Stadtplatz an der Hauptwache bis hin zur Konstablerwache. Übergehend in die Freßgass bildet sie über den Goetheplatz, sowie den Opernplatz bis hin zur Wallanlage, die Ost-West Verbindung der Innenstadt aus. Die Verbindung des Nordens mit dem Süden der Innenstadt verläuft über den Liebfrauenberg, den Paulsplatz und den Römerberg, bis hin zum derzeitigen autofreien Mainufer. Durch die Barrierewirkung der Berliner Straße fehlen jedoch auch hier wichtige Verbindungswege.

Die genannten öffentlichen Stadtplätze weisen jedoch größtenteils einen hohen Versiegelungsgrad auf, der nur durch die Baumbestände begrünt ist. Vermehrt haben einzelne Plätze, die vor allem abseits der beiden Hauptrouten (Freßgass - Zeil) und (Neue Kräme/ Römer) liegen eine geringe Aufenthaltsqualität.



Abb. 32: Opernplatz



Abb. 33: Freßgass



Abb. 34: Hauptwache



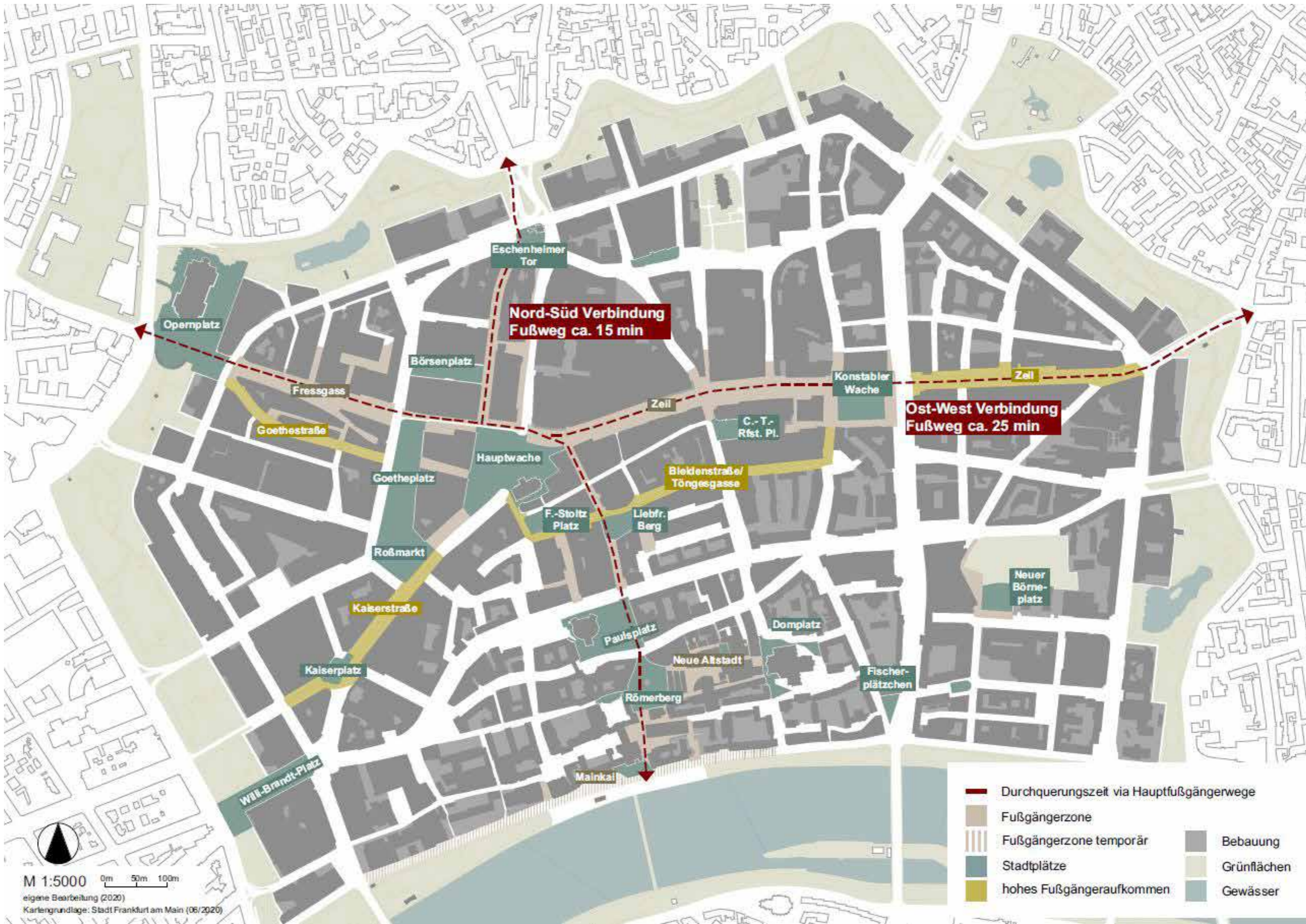
Abb. 35: Zeil



Abb. 36: Paulsplatz



Abb. 37: Römerberg



**Nord-Süd Verbindung
Fußweg ca. 15 min**

**Ost-West Verbindung
Fußweg ca. 25 min**

- Durchquerungszeit via Hauptfußgängerwege
- Fußgängerzone
- Fußgängerzone temporär
- Stadtplätze
- hohes Fußgängeraufkommen
- Bebauung
- Grünflächen
- Gewässer

M 1:5000
 0m 50m 100m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

MOBILITÄT - FAHRRADVERKEHR

Eine gute Erreichbarkeit innerhalb einer Stadt ist eine wesentliche Voraussetzung für ein attraktives und lebendiges Zentrum. Der Fahrradverkehr gehört zu einem der umweltfreundlichsten Verkehrsteilnehmer, die zum urbanen Leben, sowie zu zufälligen Begegnungen im öffentlichen Raum beitragen.

Nicht nur die fußläufige Erreichbarkeit in der Innenstadt ist zu erwähnen, die kurzen Wege und die ebene Topografie bilden auch für den Fahrradverkehr günstige Bedingungen.

Das Radverkehrsnetz innerhalb Frankfurts Innenstadt ist jedoch weniger gut ausgebaut und weist teilweise große Lücken auf. Dadurch besteht für Fahrradfahrer im Zentrum Frankfurts ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Vor allem im Bereich der Altstadt findet man außer der Töngesgasse, die als Fahrradstraße ausgeschrieben ist, kaum Fahrradspuren/ -wege vor. Auch die Hauptverkehrsstraßen (Berliner Straße, Kurt-Schuhmacher-Straße) lassen sich nur erschwert mit dem Fahrrad befahren, da diese hauptsächlich vom MIV dominiert werden. Die Wege am Mainufer, sowie die in der Wallanlagen, sind dagegen besser ausgebaut. Der Radverkehr muss sich hier den Platz allerdings mit dem Fußverkehr teilen. Genauso wie in den Fußgängerzonen, in denen für Radfahrer eine Schrittgeschwindigkeit gilt.

An vielen Plätzen und Fußgängerzonen befinden sich bereits Möglichkeiten für das Parken oder Ausleihen eines Fahrrads. Trotzdem fehlt es auch an manchen Stellen, beispielsweise in der Altstadt, an sicheren, ausgewiesenen Parkmöglichkeiten für Fahrräder.



Abb. 38: Fahrradstraße - Goethestraße



Abb. 39: Verkehrszeichen Fahrradstraße



Abb. 40: Fahrradparkplatz - Taunusanlage



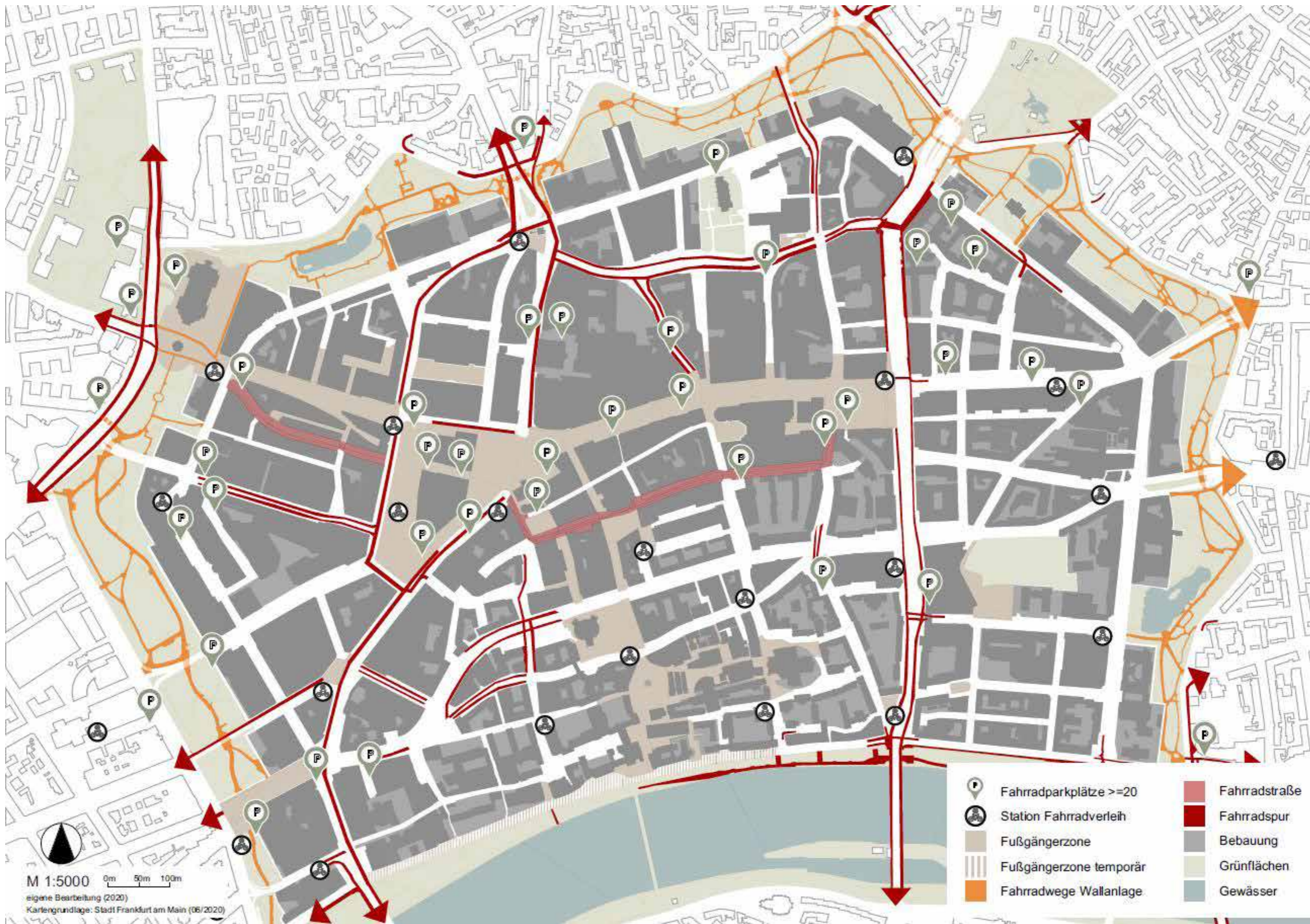
Abb. 41: Fahrradparkplatz - Zeil



Abb. 42: ausgewiesene Fahrradspur - Kurt Schuhmacher-Straße



Abb. 43: Fahrradspur - abruptes Ende



- | | | | |
|--|------------------------|--|---------------|
| | Fahrradparkplätze >=20 | | Fahrradstraße |
| | Station Fahrradverleih | | Fahrradspur |
| | Fußgängerzone | | Bebauung |
| | Fußgängerzone temporär | | Grünflächen |
| | Fahrradwege Wallanlage | | Gewässer |

M 1:5000 0m 50m 100m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

MOBILITÄT - ÖPNV

Auch eine optimale Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr ist Voraussetzungen für eine lebenswerte und attraktive Stadt. Kurze Wege und schnelle Erreichbarkeiten sind wesentliche Faktoren, die eine Großstadt ausmachen.

Die Frankfurter Innenstadt weist eine gute Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr auf. Die einzelnen Bereiche der Innenstadt sind gut miteinander vernetzt. Auch die Verbindung mit anderen Ortsteilen Frankfurts oder mit entfernten Regionen ist gut ausgebaut. Der ÖPNV bietet im Raum Frankfurt somit eine attraktive Alternative zum Individualverkehr.

Mit der Hauptwache und der Konstablerwache befinden sich zwei wichtige Knotenpunkte des ÖPNV-Netztes direkt in der Frankfurter Innenstadt. Auch der Hauptbahnhof, der zwar nicht Teil der Innenstadt ist, kann in wenigen Gehminuten vom Zentrum aus erreicht werden.

Die Innenstadt verfügt über insgesamt sechs U-Bahn-Stationen. Somit kann eine schnelle Erreichbarkeit rund um die Uhr gewährleistet werden.

An der Konstablerwache laufen verschiedene öffentliche Verkehrsmittel zusammen. Unterirdisch liegen die S-Bahn-Linien 1-6 und 8-9 (Ost-West-Verbindung), sowie die U-Bahnen 4-7 (Ost-West und Nord-Süd-Verbindungen). Oberirdisch befinden sich die Buslinien 30 und 36, eine Nachtbuslinie und die Tram 12 und 18 (Nord-Süd-Verbindungen). An der Hauptwache fahren die S-Bahn Linien 1-6 und 8-9 sowie die U-Bahn Linien 1-3 und 6-8 ab. Die Buslinie 36 verläuft teilweise auf dem äußeren und inneren Anlagenring und verbindet den Ortsteil Sachsenhausen, auf der anderen Mainseite, mit der Innenstadt.



Abb. 44: Knotenpunkt - Hauptwache



Abb. 45: B-Ebene - Hauptwache



Abb. 46: Knotenpunkt - Konstablerwache



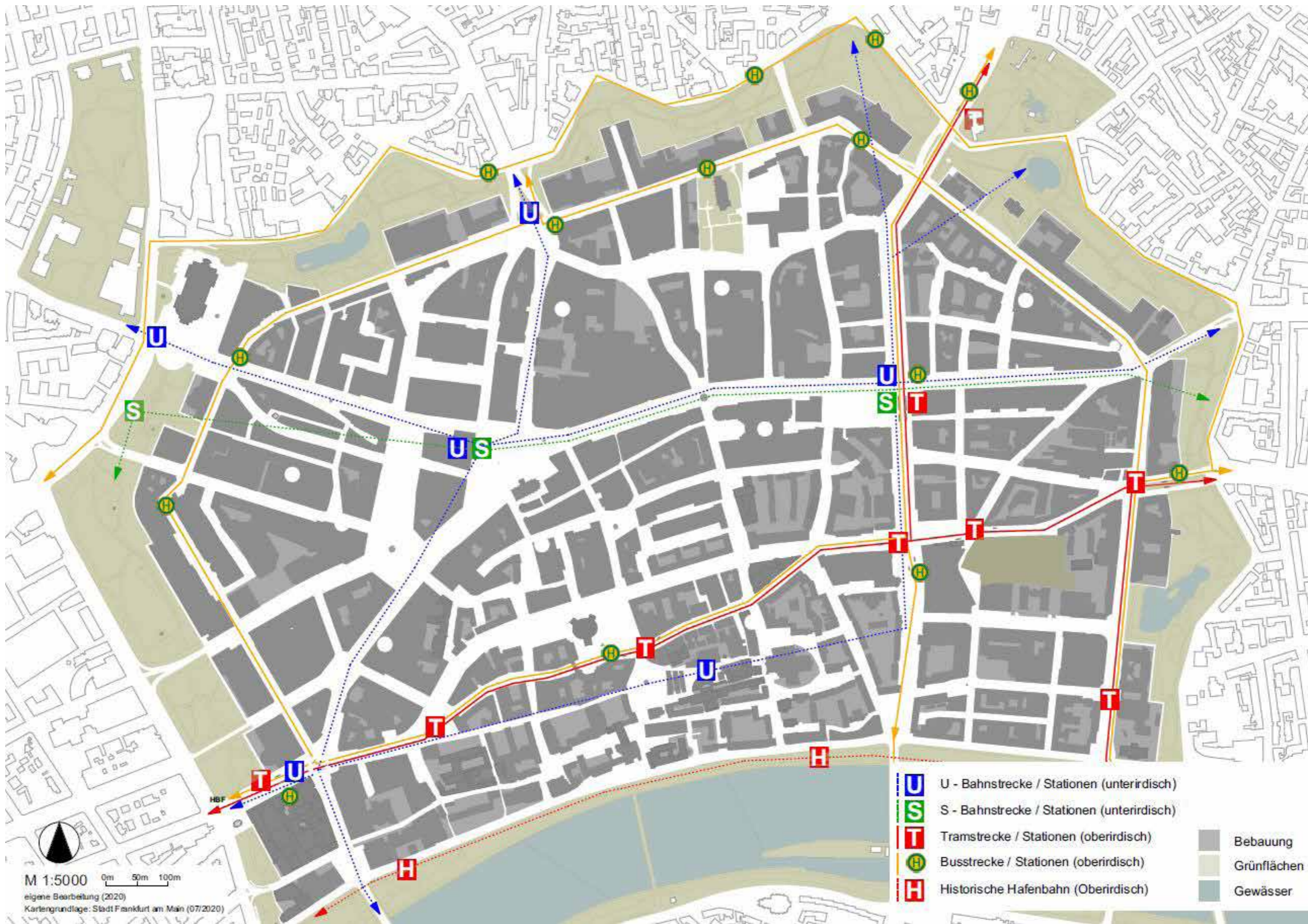
Abb. 47: U-Bahn Haltestelle - Willi-Brandt-Platz



Abb. 48: Tram/ Bus Haltestelle - Braubachstraße



Abb. 49: U-Bahn Station - Neue Altstadt



- U** U - Bahnstrecke / Stationen (unterirdisch)
- S** S - Bahnstrecke / Stationen (unterirdisch)
- T** Tramstrecke / Stationen (oberirdisch)
- H** Busstrecke / Stationen (oberirdisch)
- H** Historische Hafenbahn (Oberirdisch)

- Bebauung
- Grünflächen
- Gewässer

M 1:5000 0m 50m 100m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

02 Analyse

MOBILITÄT - MIV

Vom Autoverkehr geprägte Städte weisen ein gut ausgebautes Straßennetz, wie auch eine günstige Erschließung für den MIV auf. Der Straßenverkehr prägt das Stadtbild stark.

Zurzeit nimmt auch der motorisierende Individualverkehr das Bild der Innenstadt Frankfurts stark ein.

12 große Parkhäuser, mit ca. 315 bis 1390 Stellplätzen, verteilen sich über die gesamte Innenstadt. Auch das Parken am Fahrbahnrand ist in vielen Bereichen gestattet. Vor allem im östlichen Teil der Innenstadt, dazu zählen das Gerichtsviertel, das Allerheiligenviertel und das Fischerfeldviertel, wird dem ruhenden Verkehr viel Platz am Fahrbahnrand bereitgestellt.

Das Vorbehaltensnetz besteht aus zwei Hauptverkehrsstraßen, sowie der bis zu vierspurigen Straßen innerhalb und außerhalb des Anlagenringes. Die Kurt-Schuhmacher-Straße bildet die Nord-Süd-Verbindung der Stadt aus und die Berliner Straße verbindet den Osten mit dem Westen. Auf diesen Hauptstraßen gilt ein Tempolimit von 50km/h.

Das Straßenverkehrsnetz in den Seitenstraßen besteht überwiegend aus Einbahnstraßen mit einer Tempobeschränkung auf 30 km/h.



Abb. 50: Berliner Straße



Abb. 51: Einfahrt Unterführung - Berliner Straße



Abb. 52: parkende Autos - Töngesgasse



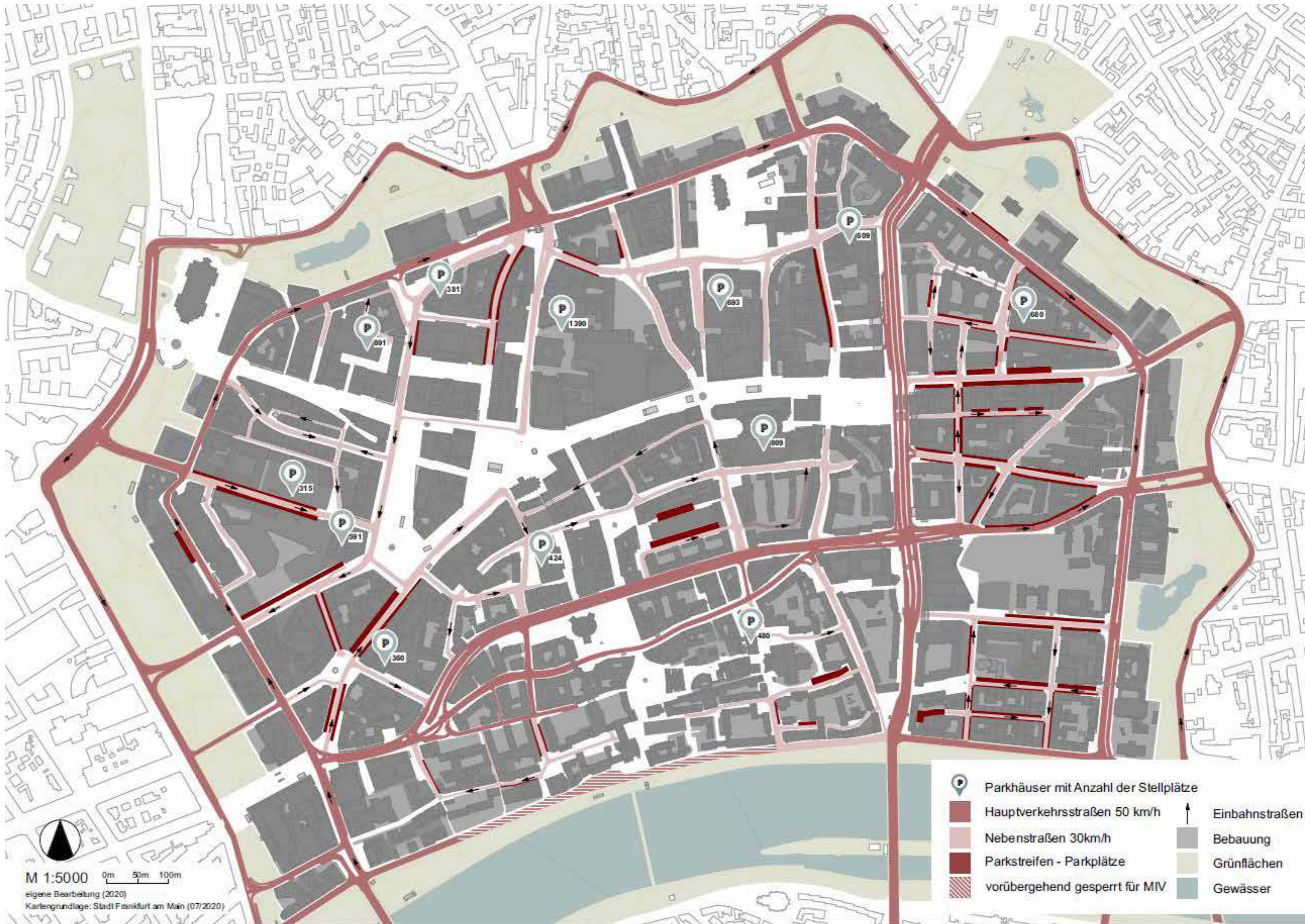
Abb. 53: äußerer Anlagenring



Abb. 54: Kreuzung - Eschenheimer Turm



Abb. 55: Kurt-Schuhmacher-Straße



-  Parkhäuser mit Anzahl der Stellplätze
-  Hauptverkehrsstraßen 50 km/h
-  Nebenstraßen 30km/h
-  Parkstreifen - Parkplätze
-  vorübergehend gesperrt für MIV
-  Einbahnstraßen
-  Bebauung
-  Grünflächen
-  Gewässer

M 1:5000 0m 50m 100m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartgrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

MOBILITÄT - STRASSENVERKEHRSLÄRM

Die starke Prägung der Innenstadt durch den motorisierten Verkehr wird auch beim Blick auf den Verkehrslärm deutlich. Die Karte (rechts) zeigt die Lärmemission auf den Hauptverkehrsstraßen (50 km/h). Die höchste Lärmbelastung stellt dabei die in Nord-Süd Richtung verlaufende Kurt-Schuhmacher-Straße mit Lärmdurchschnittswerten von über 75dB dar. Besonders deutlich wird die Belastung auch entlang des Mainufers, wo der Verkehrslärm auch weit über den Fluss getragen wird. Auch die vielbefahrenen Straßen um die Wallanlage zeichnen sich durch hohe Emissionen aus, welche in den Parkanlagen noch deutlich messbar sind. Die Berliner Straße stellt ebenfalls eine große Quelle für Verkehrslärm dar. Sie zieht sich in Ost-West Richtung mitten durch die Innenstadt.

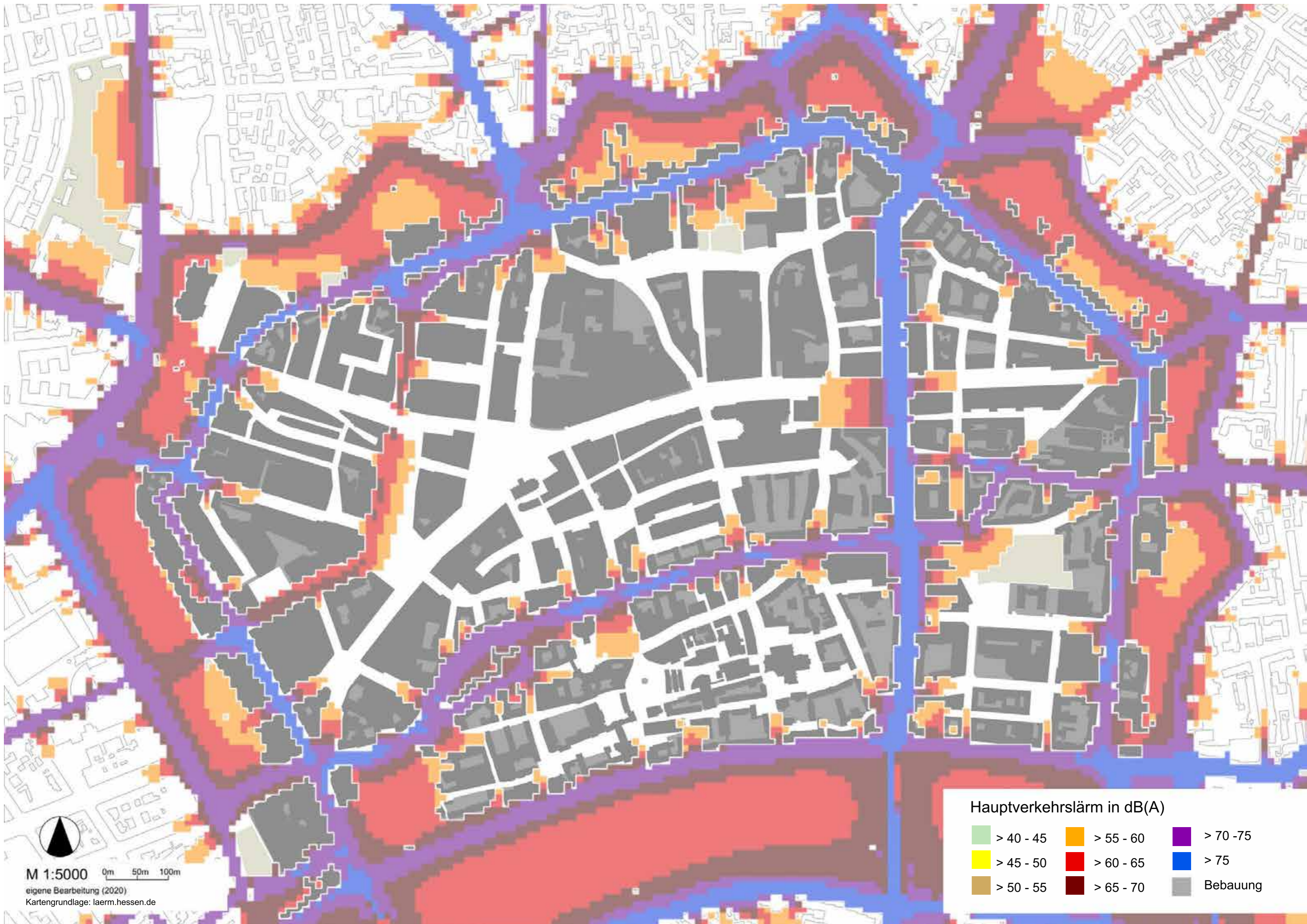
Die hohen Lärmemissionen mindern nicht nur die Aufenthaltsqualität entlang der Straßenzüge, sie wirken sich auch negativ auf die Wohnqualität und die Gesundheit der Anwohner aus.



Abb. 56: Verkehr - Berliner Straße



Abb. 57: Stau - Innenstadt (hessenschau.de)



Hauptverkehrslärm in dB(A)

> 40 - 45	> 55 - 60	> 70 - 75
> 45 - 50	> 60 - 65	> 75
> 50 - 55	> 65 - 70	Bebauung

M 1:5000
0m 50m 100m
eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: laerm.hessen.de

STADTKLIMA

In Zeiten des Klimawandels entwickeln sich besonders die Städte zu richtigen Hitzeinseln. Aufgrund der verminderten Windgeschwindigkeit, der geringeren Bepflanzung und der dunklen, versiegelten Bauflächen kann der Temperaturunterschied in Städten im Vergleich zum Umland bis zu 10 Grad betragen. Besonders in den Sommermonaten erhöht sich für die Stadtbevölkerung die Gefahr für Hitzestress (DWD 2020).

Die Klimafunktionskarte aus dem Jahr 2016 zeigt dieses Phänomen der Überwärmung im Bereich der Innenstadt besonders eindrucksvoll. Die dichte Bebauung und die geringen Grün- und Freiflächen führen zu einem starken Temperaturanstieg. In der Karte wird aber auch der kühlende Effekt durch Grün- und Wasserflächen deutlich. So fällt das Überwärmungspotenzial im Bereich der Wallanlagen und entlang der Altstadt, im Bereich des Mains deutlich geringer aus als im Bereich der Zeil.



Abb. 59: Willi-Brandt-Platz



Abb. 60: Roßmarkt

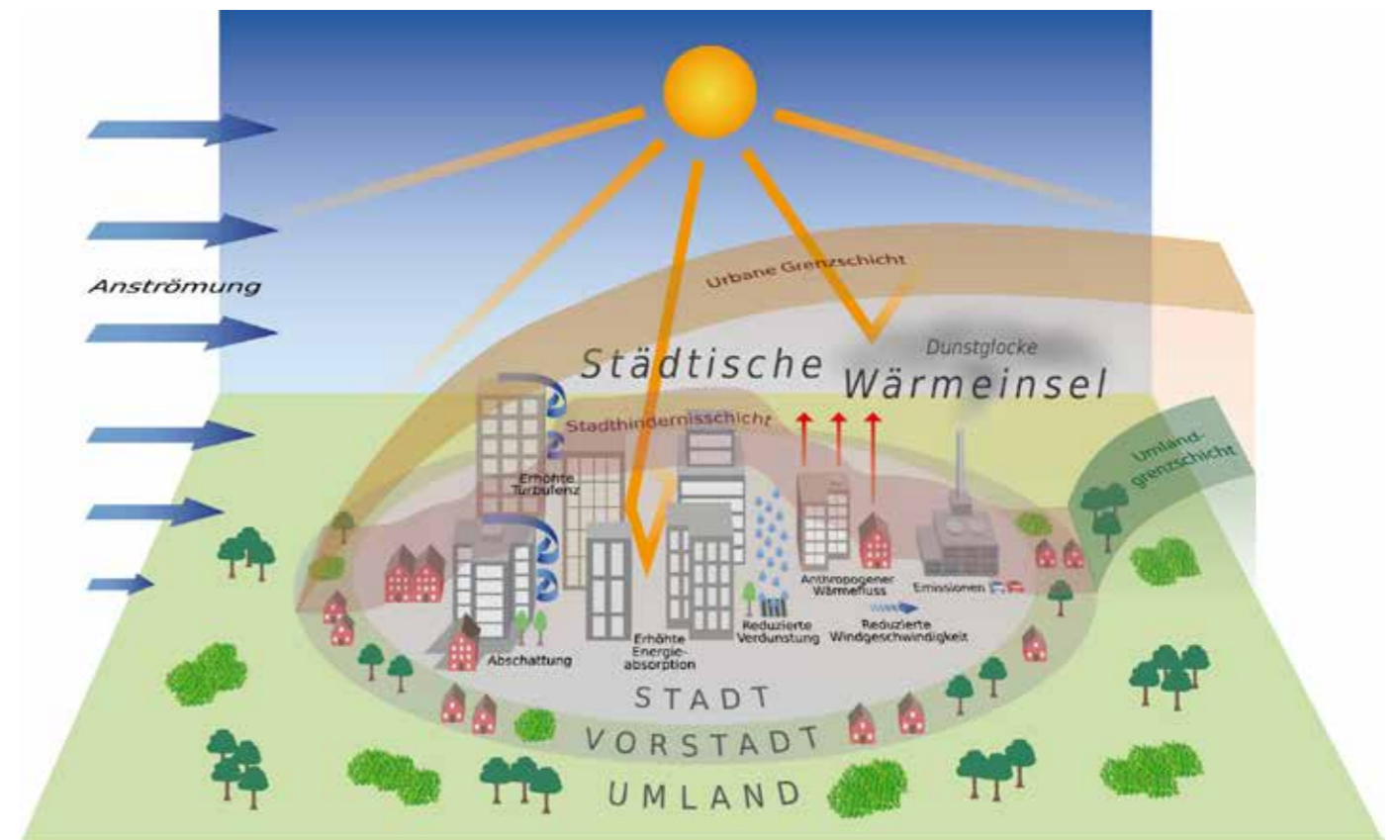
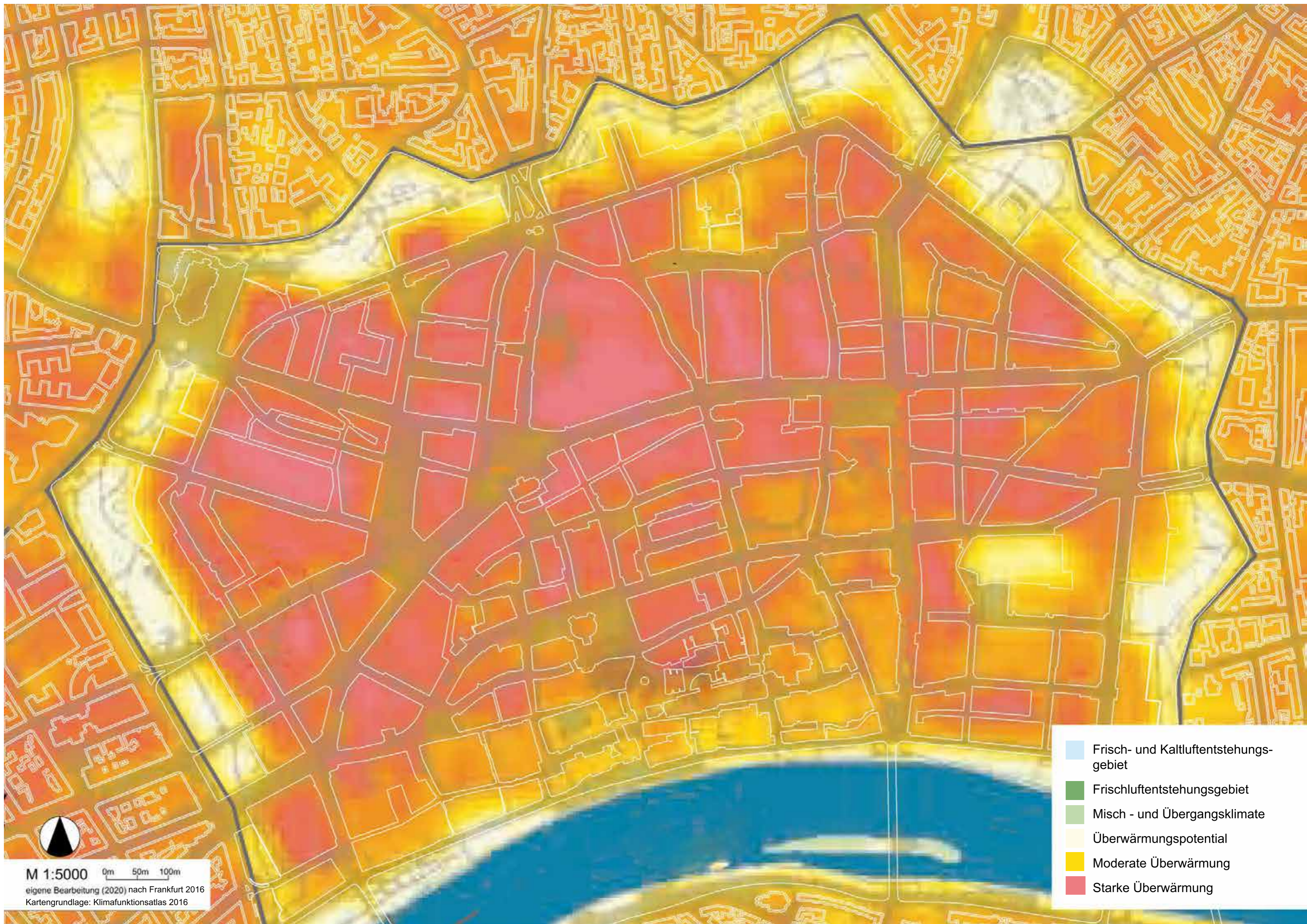


Abb. 61: Schema Stadtklima (deutschesklimaportal.de)



- Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiet
- Frischluftentstehungsgebiet
- Misch- und Übergangsklimate
- Überwärmungspotential
- Moderate Überwärmung
- Starke Überwärmung

M 1:5000 0m 50m 100m
eigene Bearbeitung (2020) nach Frankfurt 2016
Kartengrundlage: Klimafunktionsatlas 2016

03 BEWERTUNG

03 Bewertung

STÄRKEN

Anhand der vorrangegangenen Analyse lassen sich zahlreiche Stärken für die Innenstadt von Frankfurt ableiten. Mit der Leitidee einer autoarmen Innenstadt wäre da zunächst ganz allgemein das breite und gut ausgebaute ÖPNV-Netz zu nennen. Insbesondere die wichtigen Verkehrsknotenpunkte Hauptwache und Konstablerwache liegen zentral in der Innenstadt. Außerdem ist die Innenstadt durch ihre kompakte Fläche und das geringe Relief gut mit dem Rad und zu Fuß zu durchqueren.

Der Wallanlagenring wirkt sich durch seine Grünfläche nicht nur positiv auf das Stadtklima aus, durch den Baumbestand und die zahlreichen Sitzmöglichkeiten bietet er auch einen Ort zur Naherholung mitten im Stadtzentrum. Die Vielzahl an öffentlichen Plätzen in der Frankfurter Innenstadt bieten ebenfalls die Möglichkeit zur Begegnung und Erholung im Freien. Eine weitere Stärke der Innenstadt ist das breite kulinarische und gastronomische Angebot, welches besonders verstärkt im Bereich der Altstadt, der Zeil und der Freßgass zu finden ist. Zudem bietet das Stadtzentrum, neben dem vielfältigen kulturellen Angebot auch zahlreiche Sehenswürdigkeiten, welche Touristen in die Stadt locken. Im Süden und Osten der Innenstadt befindet sich vermehrte Wohnnutzung, welche durch ihre zentrale Lage im Stadtkern als positiv zu bewerten ist.



Abb. 62: Grünflächen - Wallanlage



Abb. 63: Wegeverbindung - Neue Kräme



Abb. 64: Gastronomie - Liebfrauenberg

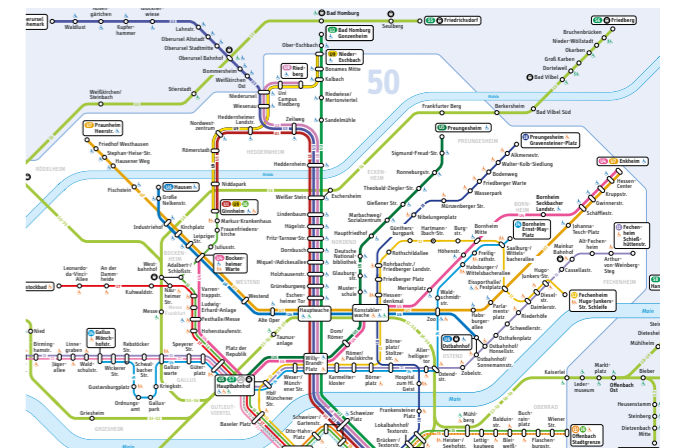
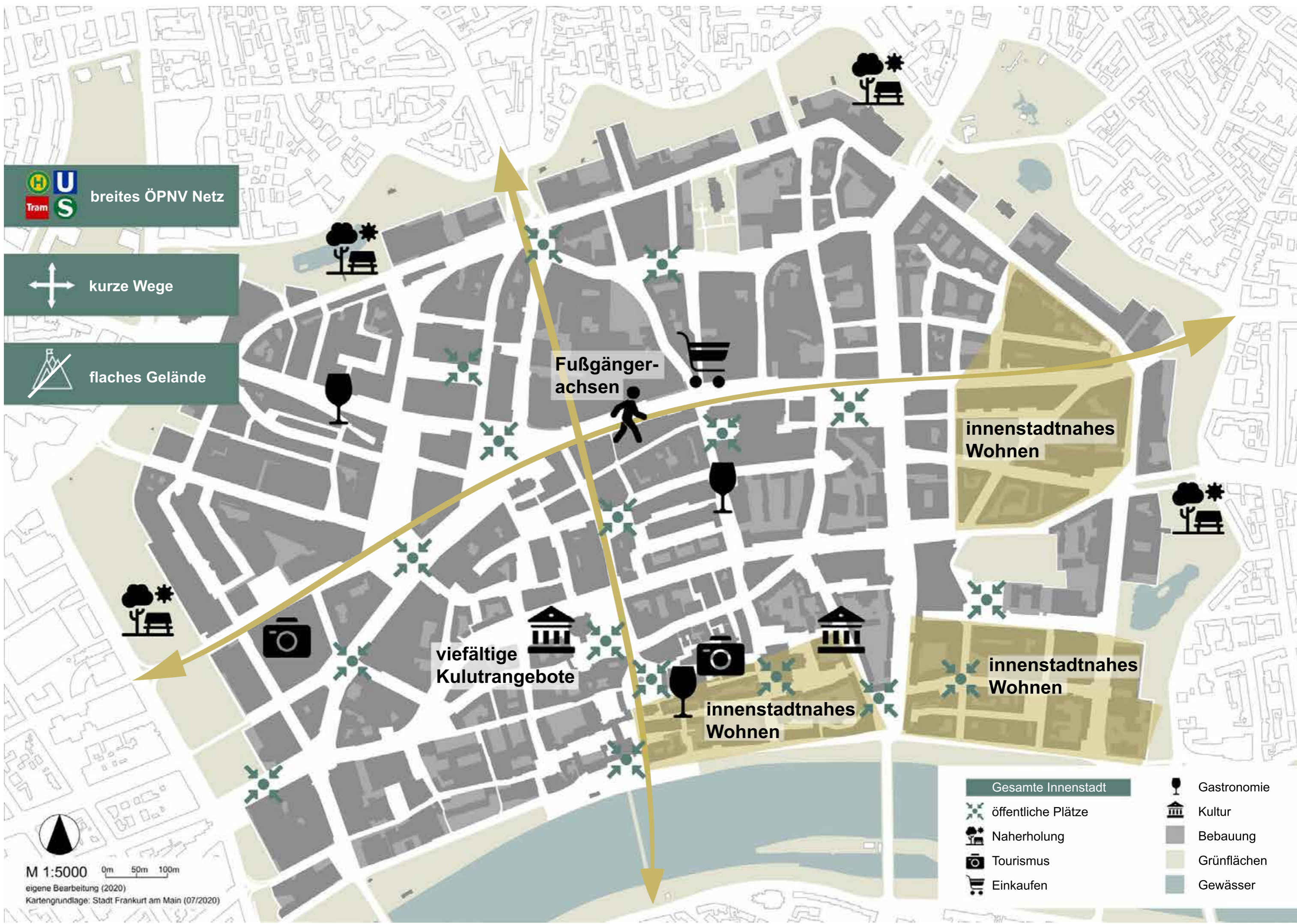




Abb. 65: ÖPNV-Netz Frankfurt (vgf-ffm.de)





breites ÖPNV Netz


kurze Wege


flaches Gelände

Fußgängerachsen

innenstadtnahes Wohnen

vielfältige Kulutrangebote

innenstadtnahes Wohnen

innenstadtnahes Wohnen

- | | |
|---|--|
|  Gesamte Innenstadt |  Gastronomie |
|  öffentliche Plätze |  Kultur |
|  Naherholung |  Bebauung |
|  Tourismus |  Grünflächen |
|  Einkaufen |  Gewässer |

M 1:5000 0m 50m 100m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

03 Bewertung

SCHWÄCHEN

Neben den zuvor genannten Stärken weist die Innenstadt von Frankfurt allerdings auch einige Schwächen auf. Mit der Vorstellung einer autoarmen Innenstadt ist die starke Ausrichtung der Stadt auf den MIV als deutliche Schwäche zu nennen. Innerhalb der Wallanlagen nehmen die Straßen noch immer einen großen Teil der Fläche ein und gerade dem ruhenden Verkehr werden viele Parkflächen zugesprochen. Durch die vielen Straßen ergibt sich kein attraktives Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer. Die Verkehrsstraßen zerschneiden immer wieder die Wege und schaffen Barrieren. Besonders deutlich wird dies entlang der Berliner und Kurt-Schumacher-Straße. Das Radwegenetz gleicht einem Flickenteppich und endet meist wenige Meter hinter der Kreuzung.

Als weitere Schwäche ist der hohe Versiegelungsgrad zu nennen. Nahezu die gesamte Innenstadt ist versiegelt und es gibt nur wenige Grünflächen. Die hohe Bodenversiegelung wirkt sich nicht nur negativ auf die Grundwasserneubildung aus, auch die Überhitzung wird dadurch maßgeblich gefördert.

Das Wohnen in der Innenstadt wurde grundsätzlich als positiv angesehen. Allerdings bieten die Wohnviertel wenig Attraktivität. Die Straßen, die parkenden Autos, und die mangelnde Platzgestaltung schmälern, gerade für Kinder und Senioren, die Aufenthaltsqualität im Freien.

Das identitätsprägende und wirtschaftlich bedeutete Bankenviertel bietet nach Geschäftsschluss keine andere Form der Nutzung. Zudem sind die hohen Bürotürme für die Öffentlichkeit kaum zugänglich. Dies führt dazu, dass das Viertel am Abend verlassen wirkt. Der Osten der Innenstadt wird durch die breite in Nord-Süd Richtung verlaufende Kurt-Schuhmacher-Straße vom Rest der Innenstadt abgeschnitten. Dies führt gerade im Allerheiligenviertel dazu, dass in diesem Gebiet keine richtige Identität wahrzunehmen ist.



Abb. 66: Berliner Straße



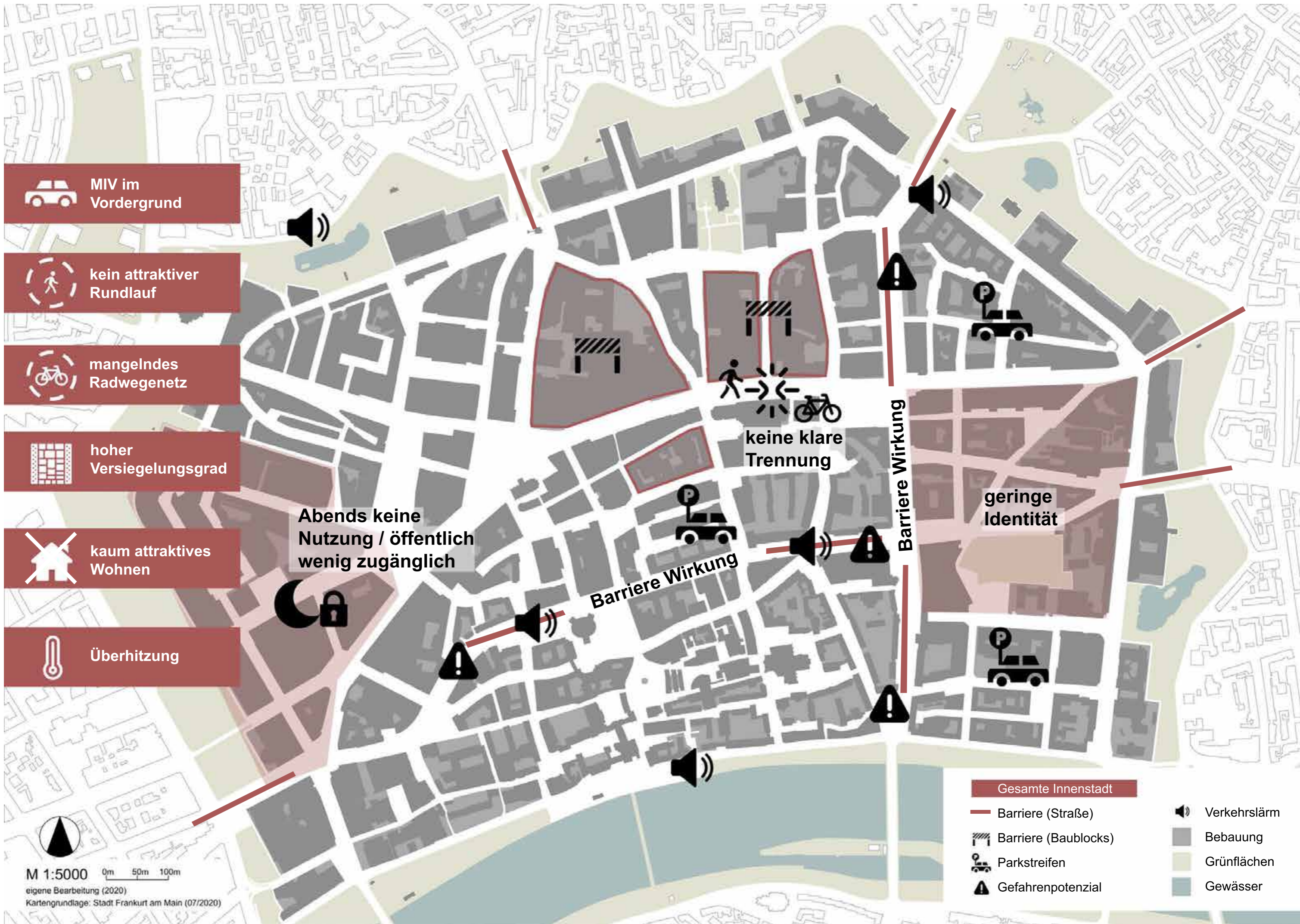
Abb. 67: Parksituation - Fischerfeldviertel




Abb. 68: mangelhafte Platzgestaltung - Fischerfeldviertel



Abb. 69: Parkstreifen - Kaiserstraße




 MIV im Vordergrund

 kein attraktiver Rundlauf

 mangelndes Radwegenetz

 hoher Versiegelungsgrad

 kaum attraktives Wohnen

 Überhitzung

Abends keine Nutzung / öffentlich wenig zugänglich





keine klare Trennung





geringe Identität

Barriere Wirkung

Barriere Wirkung

Gesamte Innenstadt

-  Barriere (Straße)
-  Barriere (Baublocks)
-  Parkstreifen
-  Gefahrenpotenzial

-  Verkehrslärm
-  Bebauung
-  Grünflächen
-  Gewässer

M 1:5000 0m 50m 100m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

03 Bewertung

CHANCEN

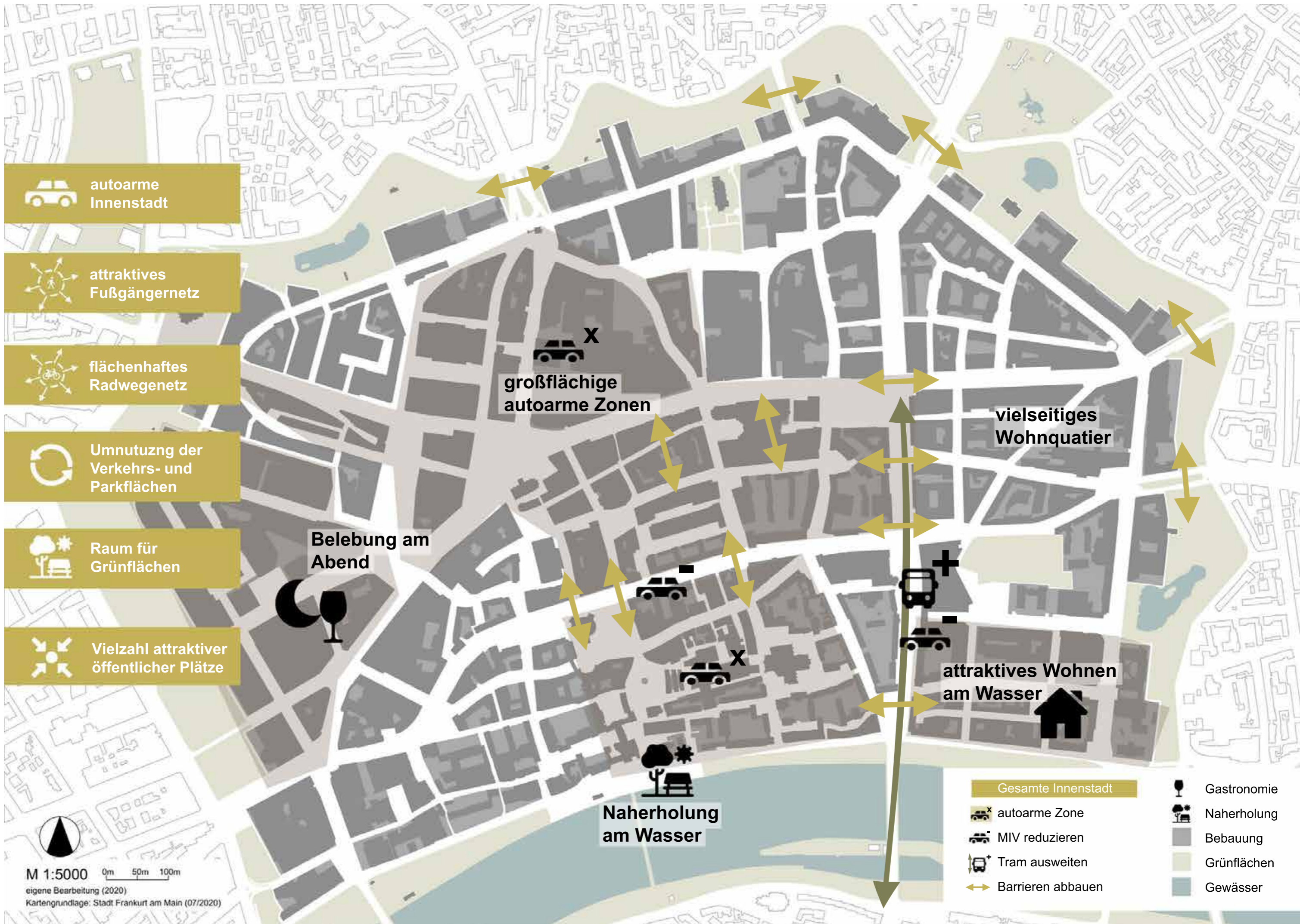
Anhand der bestehenden räumlichen und baulichen Gegebenheiten der Innenstadt und der immer stärker werdenden Bereitschaft für Klima- und Umweltschutz, lassen sich verschiedene Chancen für eine attraktive zukunftsorientierte Stadtentwicklung ableiten.

Zunächst einmal wäre mit der Bereitschaft zu einer Verkehrswende die Chance auf eine autoarme Innenstadt gegeben. Die dem Auto abgewonnenen Flächen würden in der Folge Chancen für ein attraktives flächendeckendes Fuß- und Radwegenetz bieten und zusätzlich Raum für neue Arten der Nutzung (Außenbereich für Gastronomie und Einzelhandel; Sitz- und Gestaltungsmöglichkeiten) schaffen. Die Reduzierung der Verkehrsflächen würde auch zum Abbau der starken Barrierewirkungen führen. Die Wallanlagen hätten so die Möglichkeit besser miteinander verbunden zu werden.

Die zahlreichen öffentlichen Plätze bieten die Chance zur Teilentsiegelung und einer damit verbundenen attraktiven Platzgestaltung, um die Aufenthaltsqualität im Zentrum weiter zu fördern. In den Wohnquartieren würde damit ebenfalls die Wohnqualität steigen und der Straßenraum für Kinder und Senioren sicherer werden. Das Bankenviertel hat das Potenzial durch die Ansiedlung von Bars, Cafés und Restaurants im Erdgeschoss auch am Abend belebt zu sein. Auch die Öffnung der Dachflächen für die Öffentlichkeit kann zur Belebung des Viertels beitragen und gleichzeitig den Tourismus stärken.

Ein weiteres großes Potenzial wäre die permanente Sperrung des Mainkais für den Autoverkehr. Entlang der breiten Straße könnte so ein Ort der Naherholung und Eventfläche direkt am Wasser entstehen. Eine Umgestaltung des Mainufers bietet auch die Chance den Charakter der Stadt Frankfurt am Main und die historische Bedeutung zum Fluss zu steigern.


Das breite ÖPNV-Netz hat ebenfalls das Potenzial zur Idee einer autoarmen Stadt beizutragen. Die Tramlinie könnte über die Alte Brücke nach Sachsenhausen erweitert werden und somit die beiden Stadtteile auch ohne Auto miteinander verbinden.



 autoarme
Innenstadt

 attraktives
Fußgängeretz

 flächenhaftes
Radwegenetz

 Umnutzung der
Verkehrs- und
Parkflächen

 Raum für
Grünflächen

 Vielzahl attraktiver
öffentlicher Plätze

M 1:5000 0m 50m 100m
eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

 X
großflächige
autoarme Zonen

vielseitiges
Wohnquartier

Belebung am
Abend

attraktives Wohnen
am Wasser

Naherholung
am Wasser

- | | |
|--|---|
|  Gesamte Innenstadt |  Gastronomie |
|  autoarme Zone |  Naherholung |
|  MIV reduzieren |  Bebauung |
|  Tram ausweiten |  Grünflächen |
|  Barrieren abbauen |  Gewässer |

03 Bewertung

RISIKEN

Bei allen im Vorfeld genannten Chancen und Möglichkeiten ergeben sich allerdings auch Risiken, welche möglichst frühzeitig erkannt und abgewendet werden müssen.

Eine Reduzierung des MIVs und die damit einhergehende geminderte Durchquerbarkeit im Stadtzentrum, könnte zu einem Verlagerungsprozess des Verkehrs auf die Straßen entlang der Wallanlagen führen. Das erhöhte Verkehrsaufkommen kann dann zu Staus und einer höheren Lärmemission führen, welche sich besonders negativ auf die Naherholung innerhalb der Wallanlagen auswirken würde. Die Priorisierung von Fuß- und Radverkehr kann zu Raumkonflikten beider Verkehrsteilnehmer führen, wie es zum Teil auch aktuell schon der Fall auf der Zeil ist. Eine klare Trennung von Radfahrern und Fußgängern wäre daher gerade bei schnell befahrenen Straßen wichtig. Außerdem ist mit einem erhöhten Stellplatzbedarf für Fahrräder zu rechnen.

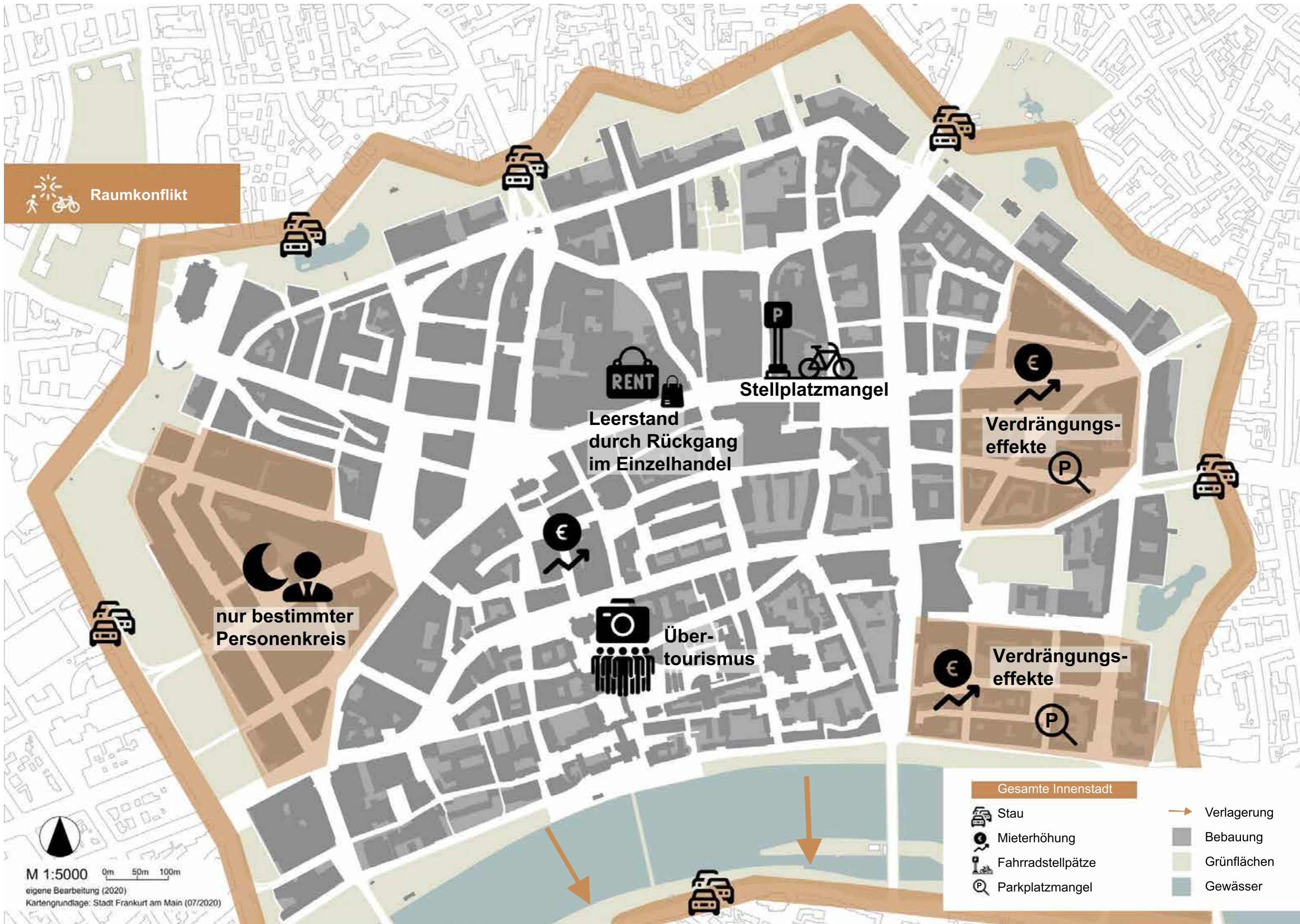
Die Ansiedlung von überwiegend hochpreisiger Gastronomie im Bankenviertel könnte zur Ansammlung eines ausgewählten Personenkreises führen. Dieser könnte sich hauptsächlich aus den Mitarbeitern der Bürogebäude zusammensetzen und einer Durchmischung im Wege stehen. Durch die Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes könnten in Folge dessen auch die Mieten steigen und die jetzigen Bewohner verdrängt werden. Um dem Risiko des Übertourismus, wie beispielsweise am Römerberg, entgegen zu wirken, muss sich mit einer besseren Verteilung der Touristen auseinandergesetzt werden. Auch die ungewisse Zukunft des Einzelhandels stellt ein Risiko für die Innenstadt dar. Sollte die Zahl der Geschäfte rückläufig sein müssen neue Lösungen gefunden werden, um den Leerstand im Zentrum zu verhindern.




Abb. 70: Stellplatzmangel



Abb. 71: Leerstand - Einzelhandel (faz.net)




 **Raumkonflikt**

 **nur bestimmter
Personenkreis**

 **Leerstand
durch Rückgang
im Einzelhandel**

 **Stellplatzmangel**

 **Verdrängungs-
effekte**

 **Über-
tourismus**

 **Verdrängungs-
effekte**


M 1:5000 0m 50m 100m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

- | | |
|---|--|
|  Gesamte Innenstadt |  Verlagerung |
|  Stau |  Bebauung |
|  Mieterhöhung |  Grünflächen |
|  Fahrradstellplätze |  Gewässer |
|  Parkplatzmangel | |

04 PLANUNGSZIELE

04 Planungsziele

PLANUNGSZIELE

Die Planungsziele für die Frankfurter Innenstadt stehen unter dem Motto: Lebenswerte Innenstadt Frankfurt am Main – Befreit in die Zukunft. Die drei Überpunkte: Autofrei, Barrierefrei und Hitzefrei fassen die wichtigsten Maßnahmen hinsichtlich der neuen Frankfurter Innenstadt und den Perspektiven für die Mobilitätswende zusammen.

Die Maßnahmen zur autofreien Innenstadt zielen vor allem auf die Verdrängung des MIVs und der damit verbundenen Reduzierung der Emissionen ab. Hierbei ist jedoch eine notwendige Nutzung für die Anlieferungen, die Anwohner und den ÖPNV zu berücksichtigen. Durch die Reduzierung des MIVs soll hauptsächlich der ÖPNV und der Fuß-, sowie Radverkehr gestärkt und ausgebaut werden. Hinsichtlich der Bewohner der Innenstadt werden die bestehenden Parkhäuser soweit umgenutzt, dass diese die neuen festen Parkplätze der Anwohner darstellen. Die radikale Maßnahme ermöglicht es, die neu gewonnen Räume anderweitig zu nutzen. Vor allem dem Rad- und Fußverkehr soll deutlich mehr Platz zur Verfügung gestellt werden. Durch ein ausgewiesenes und verbundenes Radverkehrsnetz soll eine sichere und schnelle Durchwegung innerhalb der Innenstadt auf dem Fahrrad ermöglicht werden.

Die Umsetzung dieser Ziele ist Voraussetzung der nachfolgenden Ziele für eine barrierefreie Innenstadt. Durch die Verdrängung des MIVs entstehen auf den Straßen neue Bereiche, die von dem Einzelhandel und der Gastronomie bewirtschaftet werden können. Dadurch sollen die Erdgeschoss- und die Bürgersteigzonen lebendiger und zugänglicher für die Bevölkerung gestaltet werden. Auch die Bebauungsstruktur der Innenstadt wird an einzelnen Stellen überprüft und überarbeitet. Durch einen gezielten Abriss sollen die Verbindungen der verschiedenen Bereiche in der Innenstadt verbessert werden. Neue Baukörper schaffen zusätzlich klare Blockkanten, wodurch ein deutliches Fußgängernetz mit schnellen Verbindungen entsteht.

Die Maßnahmen für eine hitzefreie Innenstadt werden von den vorher genannten Konzepten weiter bedingt. Die bestehenden Plätze und Grünbereiche werden durch die neuen Wegeverbindungen vernetzt und überarbeitet. Ziel ist es, den Grünanteil in der gesamten Innenstadt zu erhöhen und somit den Anteil der versiegelten Flächen zu reduzieren.

Alle aufgeführten Maßnahmen bauen auf einander auf und sollen zu einer lebenswerten und grünen Innenstadt beitragen.

AUTOFREI

- Verdrängung des MIV
- Sicherung des ÖPNV
- Stärkung des Radverkehrs
- Optimierung der Fußwege
- Reduzierung von Emissionen
- Parkhausumnutzung



BARRIEREFREI

- Durchlässigkeit erweitern
- Erdgeschosszonen öffnen
- Nutzungen stärken
- Straßenraum erlebbar machen
- klare, kurze Wegestruktur
- Vernetzung von Grünbereichen, Plätzen, Nutzungen



HITZEFREI

- Grünanteil erhöhen
- Versiegelung verringern
- Aufwertung und Neugestaltung von Platzstrukturen
- Lebensqualität steigern



05 STRUKTURKONZEPT

05 Strukturkonzept

ALLGEMEINE VORHABEN

Die aufgestellten Ziele gilt es Anhand von Maßnahmen innerhalb eines Strukturkonzeptes räumlich zu verordnen und zu konkretisieren.

Allgemein sieht das Konzept vor, den Innerstadtbereich weitgehend nur noch für Anliegerverkehr zugänglich zu machen und den Autoverkehr auf den äußeren Ring der Wallanlagen zu verlagern. Dadurch liegt der Fokus innerhalb der Innenstadt auf dem Fuß- und Radverkehr. Durch die Sanierung und Begrünung bestehender Plätze soll die Aufenthaltsqualität weiterhin gesteigert werden. Zusätzlich soll jedes Quartier einen eigenen attraktiven Platz erhalten, welcher Raum für Begegnungen im Freien schafft. Im Bereich nördlich der Berliner Straße soll vor allem die Nutzungsvielfalt erhöht werden. Im Süden liegt der Fokus auf einer attraktiven Gestaltung des Wohnumfelds.



Abb. 72: Dachbespielung - Almschule (garten-landschaft.de)



Abb. 73: Dachbespielung - Spielplatz (baunetzwissen.de)



Abb. 74: Shared Space Zone (eyeofthefish.org)



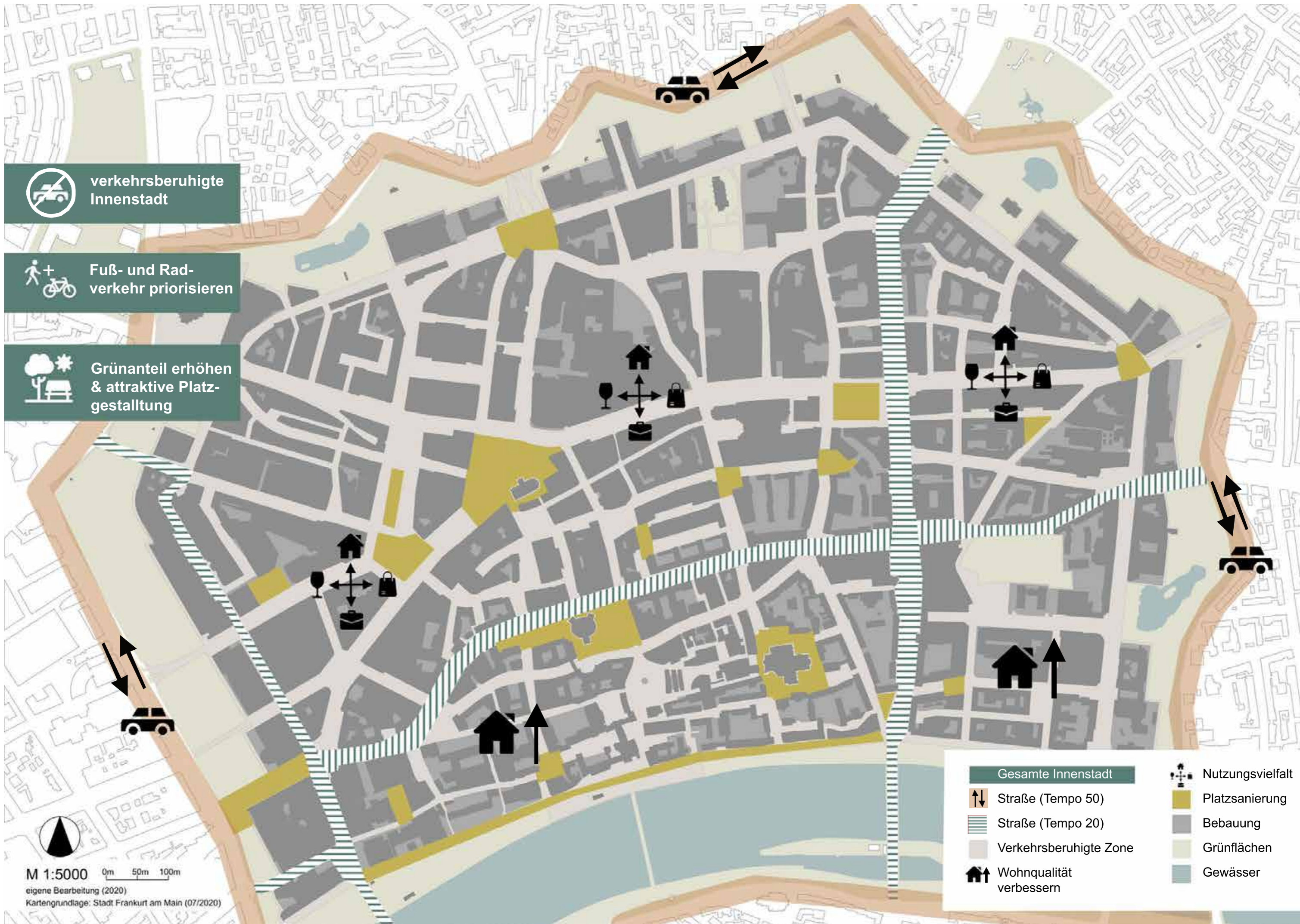
Abb. 75: Shared Space Zone (pinterest.de)



Abb. 76: Gestaltung Bodenbelag (pinterest.de)



Abb. 77: Gestaltung Mainufer (pinterest.de)



verkehrsberuhigte
Innenstadt



Fuß- und Rad-
verkehr priorisieren



Grünanteil erhöhen
& attraktive Platz-
gestaltung

Gesamte Innenstadt



Straße (Tempo 50)



Straße (Tempo 20)



Verkehrsberuhigte Zone



Wohnqualität
verbessern



Nutzungsvielfalt



Platzsanierung



Bebauung



Grünflächen



Gewässer

M 1:5000 0m 50m 100m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

05 Strukturkonzept

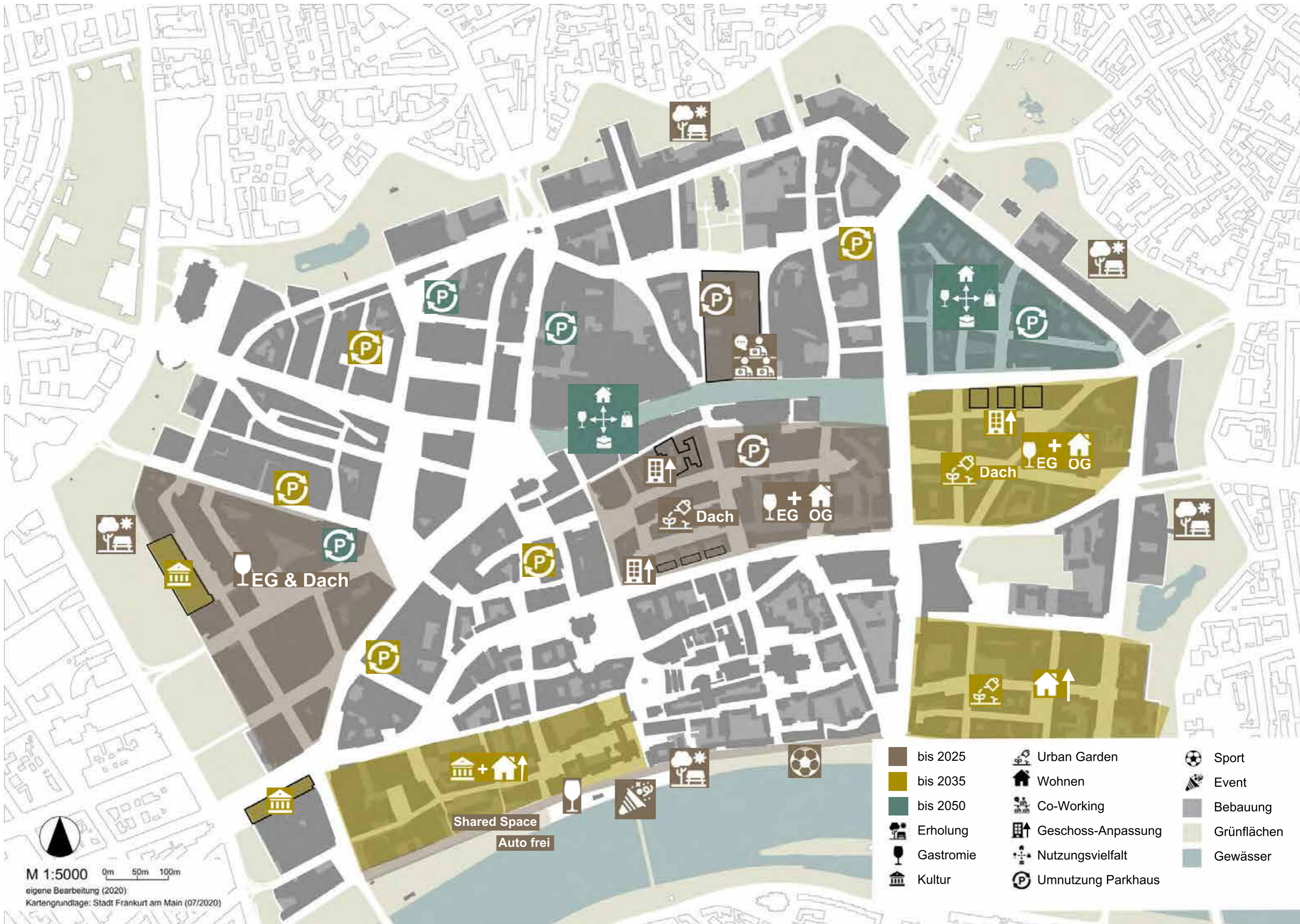
NUTZUNG

Auf der Ebene der Gebäude- und Freiraumnutzung lässt sich das Gebiet in kurz-, mittel- und langfristige Schwerpunkträume gliedern. Dabei sollen diese zeitlichen Einteilungen jedoch in keiner Weise als klare Trennlinien angesehen werden, sondern vielmehr eine Gewichtung und eine zeitlich realisierbare Umsetzung verdeutlichen.

Als kurzfristige und damit auch schnell umzusetzende Maßnahme ist die Steigerung der Naherholung innerhalb der Wallanlagen angedacht. Ebenso wie die Umgestaltung des Mainkais durch eine permanente Sperrung für den Autoverkehr. Die Nutzungsvielfalt im Bankenviertel kann durch die Öffnung der Erdgeschosszonen für Gastronomie ebenfalls zeitnah realisiert werden. Auch der Bereich um die Töngesgasse und den Holzgraben südlich der Zeil bietet Potenzial für eine schnelle Umstrukturierung. Durch die Reduzierung des MIVs in diesem Bereich sollen die Erdgeschosszonen für Einzelhandel und Gastronomie gestärkt und die Wohnqualität in den oberen Stockwerken gesteigert werden. Die Dachflächen sollen soweit möglich als begrünte Flächen oder als Gärten genutzt werden.

Die mittelfristigen Schwerpunkte decken hauptsächlich die Wohngebiete (südliche Altstadt, Fischerfeldviertel und Allerheiligenviertel) ab. Dabei steht die Umgestaltung von Verkehrsflächen zugunsten der Anwohner im Vordergrund. Durch quartierseigene Gärten auf Dächern oder Plätzen soll die Nachbarschaft gefördert werden.

Der letzte Bereich betrifft die Zeil und den schrittweisen Wandel von einer Einkaufsmeile zu einer buntgemischten Fußgängerstraße, in der sich auch Raum für Co-Working Plätze, Wohnungen und Büros findet. Auch im Gerichtsviertel soll die Nutzungsvielfalt auf lange Sicht weiter vorangetrieben werden und zu einer Belebung und besseren Verknüpfung mit den anderen Vierteln beitragen.



- | | | |
|-------------|--------------------|-------------|
| bis 2025 | Urban Garden | Sport |
| bis 2035 | Wohnen | Event |
| bis 2050 | Co-Working | Bebauung |
| Erholung | Geschoss-Anpassung | Grünflächen |
| Gastronomie | Nutzungsvielfalt | Gewässer |
| Kultur | Umnutzung Parkhaus | |

M 1:5000 0m 50m 100m

 eigene Bearbeitung (2020)

 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

IEG & Dach

+

 Shared Space

 Auto frei

Dach

 IEG

 OG

05 Strukturkonzept

GRÜNRÄUME UND FREIFLÄCHEN

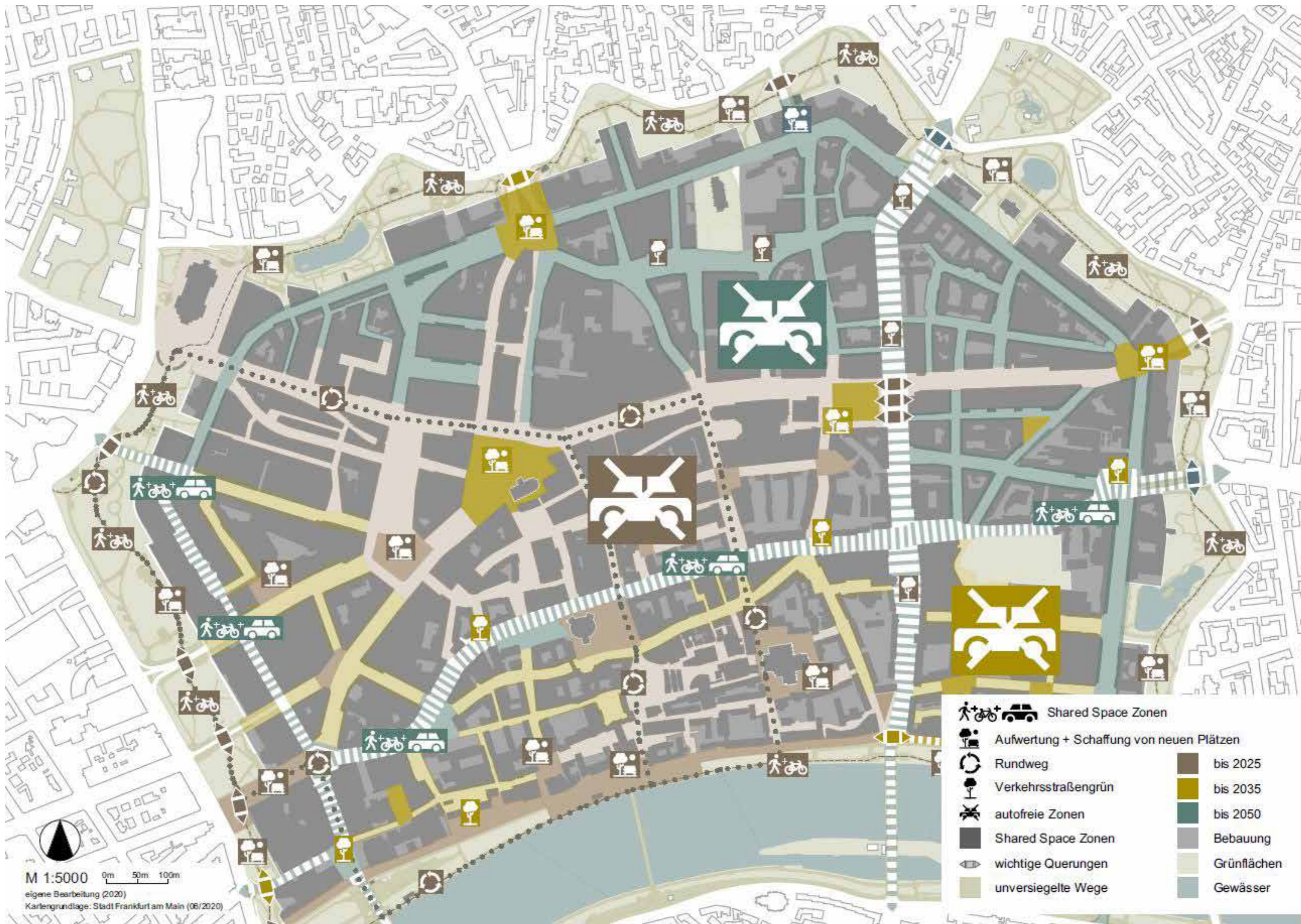
Ebenso wie bei dem Strukturkonzept für die Gebäude- und Freiraumnutzung, lassen sich auch die Maßnahmen für Grünräume und Freiflächen in kurz-, mittel- und langfristige Schwerpunkträume gliedern. Dadurch lässt sich ebenfalls eine Gewichtung, sowie eine zeitlich realisierbare Umsetzung aufzeigen.

Eine der kurzfristigen Maßnahmen, die bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden sollen, beinhaltet die Gestaltung des mittleren Bereichs der Innenstadt, als autoarme Zone. Die MIV-dominierten Straßenzüge sollen dabei in begrünte Fußgängerzonen umgewandelt werden und mehr Aufenthaltsqualitäten, durch abwechslungsreiche Angebote, erlangen. In dem Zuge bedarf es ebenfalls einer Aufwertung der zugehörigen Platzstrukturen (z.B. Roßmarkt, Platz an der Staufenmauer, Willi-Brandt-Platz). Um die Naherholung, für sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr, in den Wallanlagen zu verbessern, müssen zeitnah die Barrieren, die sich durch die bestehenden Straßenzüge ergeben, überwunden werden. Mittels multifunktionaler Bodenbeläge, sowie attraktiven Eingängen zur Wallanlage soll ein nahtloser Übergang geschaffen werden, bei dem der Fuß- und Radverkehr Vorrang hat. Auch das Mainufer kann durch eine schnelle Umstrukturierung, durch attraktive Nutzungen, sowie eine Autosperrung, einen hohen Mehrwert an attraktiver Freifläche bieten.

Zu den mittelfristigen Schwerpunktmaßnahmen zählt der Bereich der Altstadt, sowie das Fischerfeldviertel. Diese Bereiche sollen bis 2035 komplett als Fußgängerzone ausgestaltet sein, um auch beispielsweise zugunsten der Touristen und Anwohner im Wohnviertel eine freie Bewegung gewährleisten zu können. Zudem steht bis zum Jahr 2035 die Umgestaltung von weiteren Plätzen (Hauptwache, Eschersheimer Tor, Konstablerwache) im Vordergrund, da die Sanierung der unterirdischen Bahnstationen länger andauert.

Im letzten Abschnitt bis 2050 werden die großen Straßenzüge, als grüne Shared Space Zonen ausgestaltet, um eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten zu können. Auch der Norden der Innenstadt soll in dem Zuge als Fußgängerzone ausgestaltet werden, um die Lebensqualität der Bewohner zu steigern.

Das Hauptziel für den gesamten Innenstadtbereich besteht jedoch hauptsächlich in der Qualitätssteigerung und Begrünung der Plätze, sowie in der Verknüpfung der einzelnen Fußgängerräume miteinander, zu einem vollkommenen Netz.



- Shared Space Zonen
- Aufwertung + Schaffung von neuen Plätzen
- Rundweg
- Verkehrsstraßengrün
- autofreie Zonen
- Shared Space Zonen bis 2025
- Shared Space Zonen bis 2035
- Shared Space Zonen bis 2050
- Bebauung
- wichtige Querungen
- Grünflächen
- unversiegelte Wege
- Gewässer

M 1:5000 0m 50m 100m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartiergrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

05 Strukturkonzept

MOBILITÄT

Auch die Maßnahmen für die Mobilität lassen sich in die drei Zeitphasen kurz-, mittel- und langfristig einteilen. Wichtig zu erwähnen ist, dass die Maßnahmen ineinander übergehen sollen und nicht radikal auf einen Schlag umgesetzt werden sollen.

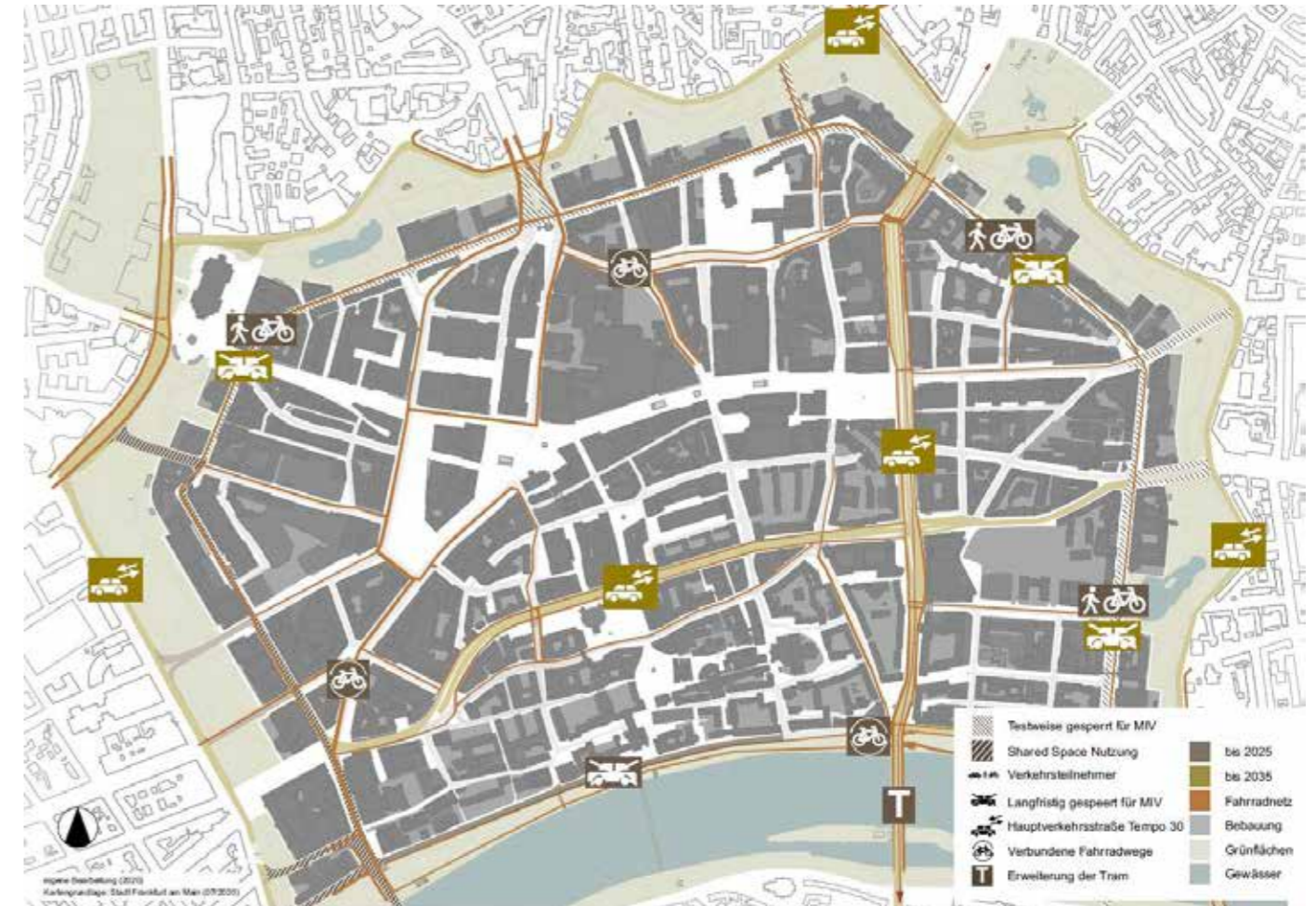
Wie in dem Strukturkonzept der Grünräume und Freiflächen dargelegt, soll die Innenstadt bis 2050 so weit wie möglich autoarm gestaltet sein. Der Lieferverkehr, Anwohner und der ÖPNV, sowie Rettungsdienste sind hierbei ausgenommen. Das Strukturkonzept zur Mobilität befasst sich mit der Entwicklung der Hauptverkehrsachsen und dem Durchfahrtsverkehr.

Bis zum Jahr 2025 soll der Mainkai für den MIV dauerhaft gesperrt werden. Dadurch entsteht ein attraktives Naherholungsgebiet direkt am Main. Der innere Anlagenring wird in einer Testphase nur noch für den Rad- und Fußverkehr zugänglich sein. Der motorisierende Verkehr wird auf den äußeren Anlagenring, der in beide Fahrtrichtungen befahrbar ist, umgelegt. Des Weiteren wird das Fahrradwegenetz erweitert und die großen Lücken werden geschlossen. Dadurch entsteht ein einheitliches Netz aus Wegen, das eine schnelle und sichere Durchquerung der Innenstadt ermöglichen soll. Auch das ÖPNV-Netz wird durch eine ergänzende Tram-Linie über die Alte Brücke Richtung Sachsenhausen erweitert.

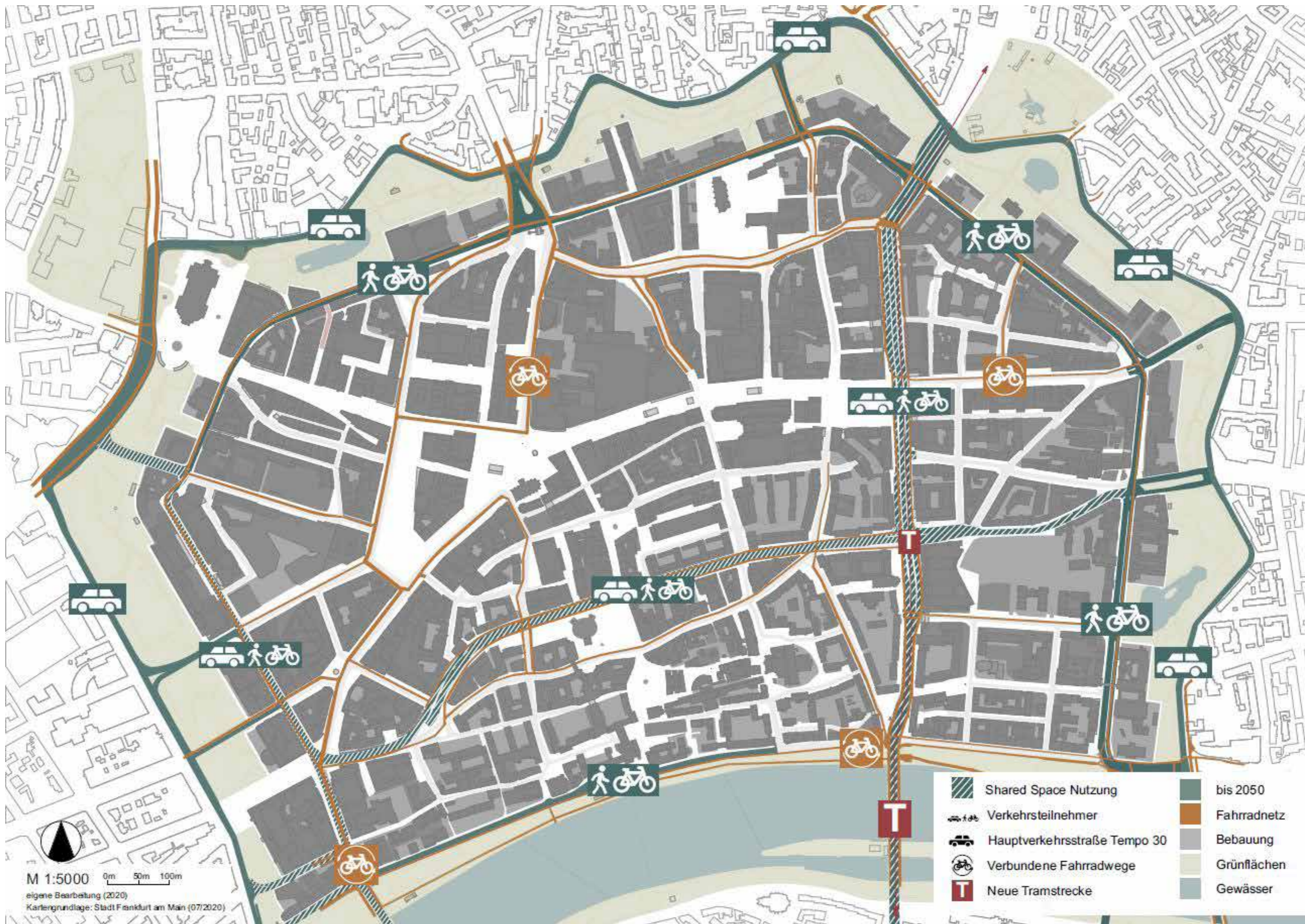
Bis 2035 wird der innere Anlagenring gänzlich für den MIV gesperrt. Hierbei sind der ÖPNV, der Lieferverkehr und die Anwohner ausgeschlossen. Durch diese Maßnahme soll ein innerstädtischer Boulevard entstehen. Die derzeitigen Hauptstraßen (Berliner Straße, Kurt-Schuhmacher-Straße) werden so umstrukturiert, dass der Verkehr, mit einer maximalen Geschwindigkeit von 30km/h, in beide Richtungen mit jeweils einer Fahrspur verläuft.

Bis zum Jahr 2050 sollen die Berliner Straße, die Kurt-Schuhmacher-Straße, sowie der innere Anlagenring des Bankenviertels (neue Mainzer Straße), als Shared Space Zonen umgenutzt werden. Radfahrer und Fußgänger haben somit Vorrang. Der restliche Teil des inneren Anlagenrings wird für den MIV gesperrt und steht allein den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung. Durch eine Gestaltung des Bodenbelags sollen Fahrradschnellspuren gekennzeichnet werden. Das Vorbehaltsnetz des MIVs befindet sich damit nur noch auf dem äußeren Anlagenring.

Durch die genannten Maßnahmen soll die Frankfurter Innenstadt in Zukunft sicher und autoarm sein.



Strukturkonzept Mobilität - bis 2025/2035



M 1:5000 0m 50m 100m

eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Fankfurt am Main (07/2020)

-  Shared Space Nutzung
-  Verkehrsteilnehmer
-  Hauptverkehrsstraße Tempo 30
-  Verbundene Fahrradwege
-  Neue Tramstrecke
-  bis 2050
-  Fahrradnetz
-  Bebauung
-  Grünflächen
-  Gewässer

06 VERTIEFUNG

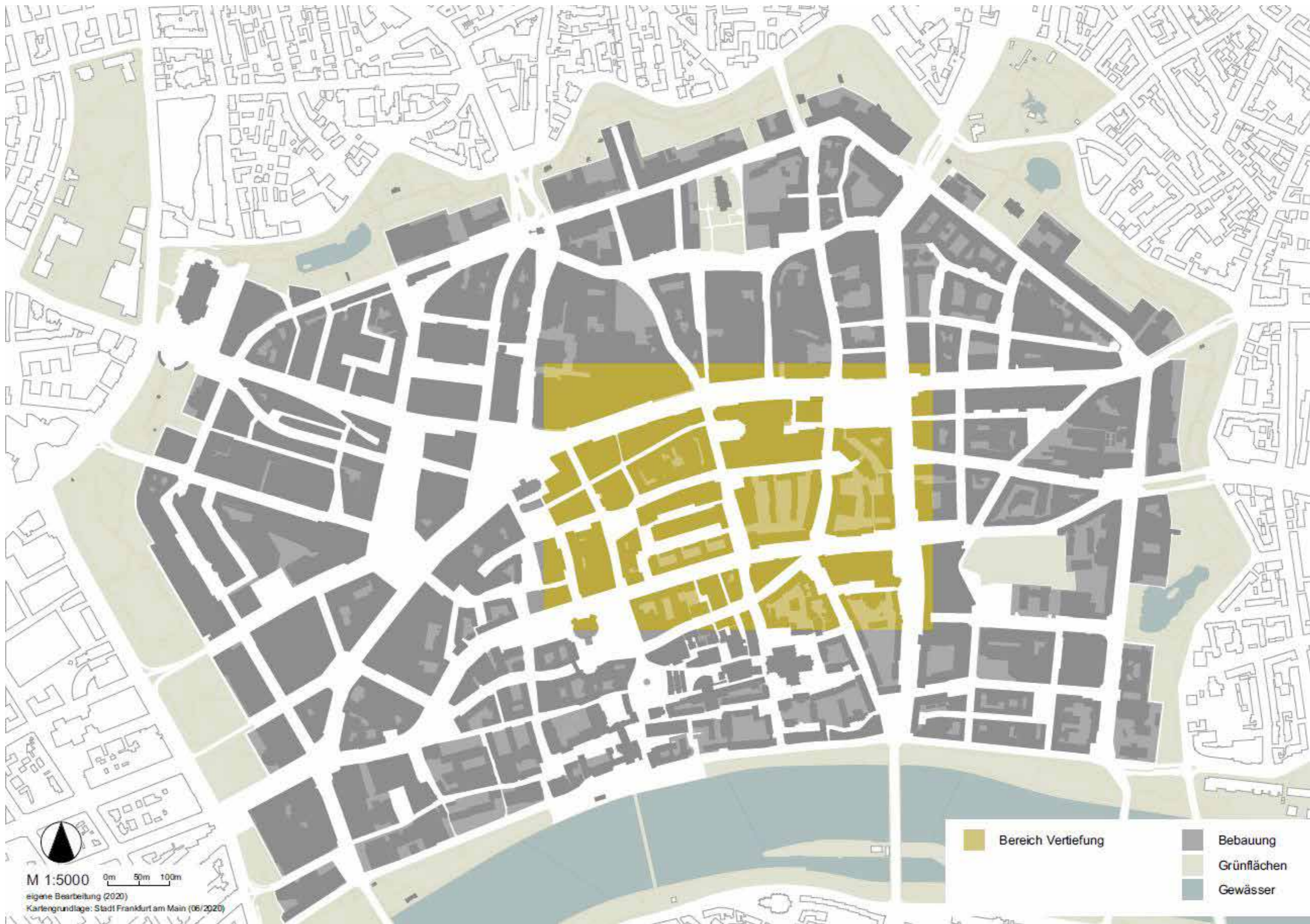
06 Vertiefung

EINLEITUNG

Für eine bessere Vorstellung und Konkretisierung der Ziele und Maßnahmen wurde das Strukturkonzept anhand eines Vertiefungsgebietes ausgearbeitet.

Als Vertiefung wurde der Bereich südlich der Zeil zwischen der Liebfrauenstraße/ Neue Kräme und der Kurt-Schumacher-Straße bis hin zur Berliner Straße gewählt. Das Gebiet soll als Initiator für die gesamte Innenstadt dienen. Dabei soll im kleinen Maßstab gezeigt werden, wie sich die Reduzierung des MIVs und die damit verbundene Aufwertung der Plätze und Fußgängerzonen positiv auf die Lebensqualität und die Attraktivität eines Viertels auswirken.

Das Gebiet wurde gewählt, da es aufgrund seiner Struktur eine schnelle Umsetzung der Maßnahmen ermöglicht und es dabei keiner erheblichen städtebaulichen Veränderung in der Bausubstanz bedarf. Die Akzeptanz sollte daher von Seiten der Öffentlichkeit gewährleistet sein. Das Gebiet bietet zudem Potenziale für „Leuchtturmprojekte“, wie bspw. die Umnutzung des Parkhauses Konstablerwache als Fahrradabstellfläche, sowie als Anwohnerparkfläche. Die Art der Umnutzung lässt sich in ähnlicher Form auch auf das restliche Stadtgebiet übertragen. Als drei solcher Projekte wurde im Detail die Töngesgasse, die Berliner Straße und der Vorplatz an der Kleinmarkthalle genauer betrachtet und umgestaltet.



M 1:5000 0m 50m 100m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

6.1 VERTIEFUNG: ANALYSE

6.1 Vertiefung: Analyse

HÖHEN UND GESCHOSSIGKEIT

Bei der Analyse der Höhen und der Geschossigkeiten im vorliegenden Vertiefungsgebiet fällt auf, dass der Bereich von unterschiedlich hohen Gebäuden geprägt wird und somit keine einheitliche Höhe vorliegt.

Wie bereits in der gesamtstädtischen Analyse festgestellt variiert die Anzahl der Geschosse der einzelnen Gebäude. Die Geschossigkeiten befinden sich überwiegend zwischen vier und sechs Geschossen. Kleine Zwischenbauten und Gebäude die überwiegend als Garagen genutzt werden, sind ein bis zwei Stockwerke hoch.

Lediglich ein Wohnhaus mit neun Geschossen sticht im Bereich der Vertiefung als Hochpunkt hervor. Ausnahmen bilden die Liebfrauenkirche und die evangelische Heilig-Geist-Kirche, die zwar nur zwei Geschosse aufweisen, aber durch ihre Höhe deutlich aus dem Gebiet herausstechen.



Abb. 78: Geschossigkeit - Töngesgasse



Abb. 79: Höhen - Berliner Straße



Abb. 80: Höhen - An der Kleinmarkthalle



Abb. 81: Höhen - Ziegelgasse



Zeil

Konstabler Wache

C.-T.-Rfst. Pl.

Hauptwache

Holzgraben

Staufenmauer

Töngesgasse

Liebfrauenstraße

Hasengasse

F.-Stoltz Platz

Liebfrauen Berg

Ziegelgasse

Am Trierischen Hof

Bleidenstraße

An der Kleinmarkthalle

Battonstraße

Sandgasse

neue Kräme

Berliner Straße

Berliner Straße

Fahrgasse

Paulsplatz

Braubachstraße

Domstraße

- | | | | |
|--|---------------|--|----------------|
| | I Geschoss | | VI Geschosse |
| | II Geschosse | | VII Geschosse |
| | III Geschosse | | VIII Geschosse |
| | IV Geschosse | | IX Geschosse |
| | V Geschosse | | Bebauung |

M 1:1500

0m 20m 40m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

6.1 Vertiefung: Analyse

NUTZUNG

Die Analyse hinsichtlich der Nutzungen im Vertiefungsgebiet zeigt das dort vorherrschende vielseitige Angebot. In den Erdgeschosszonen finden sich zahlreiche meist eigentümergeführte Geschäfte. Neben einer Vielzahl von Bekleidungsläden haben sich auch einige, zum Teil internationale Supermärkte und Discounter angesiedelt, welche die Nahversorgung im Viertel sichern. Einen besonderen Stellenwert nimmt dabei die zentral gelegene Kleinmarkthalle ein. Außerdem weist das Gebiet eine hohe Dichte an Restaurants, Bars und Cafés auf. Diese dienen ebenfalls als Anziehungspunkt für Besucher und Touristen. Einige Ärzte und Apotheken, zwei Banken, sowie Kultur- und Sporteinrichtungen komplettieren das vielfältige Angebot.

In den oberen Geschossen der Gebäude, sowie in einigen Innenhöfen befinden sich meist Wohnungen. Diese zeichnen sich vor allem durch ihre zentrale Lage in der Frankfurter Innenstadt aus.



grobe Einteilung der Nutzungen



Abb. 82: Fachgeschäfte - Liebfrauenberg



Abb. 83: Fachgeschäfte - Töngesgasse



Abb. 84: Kleinmarkthalle



Abb. 85: Angebotsvielfalt - Kleinmarkthalle



Abb. 86: Café - Ecke Töngesgasse/Hasengasse



Abb. 87: öffentliche Ergeschossnutzung - Berliner Straße



Hauptwache

Zeil

Konstabler Wache

C.-T.-Rfst. Pl.

F.-Stoltz Platz

Liebfrauen Berg

Staufen-mauer

Bleidenstraße

Ziegelgasse

Töngesgasse

Sandgasse

neue Kräme

Hasengasse

Am Trierischen Hof

An der Kleinmarkthalle

Battonstraße

Berliner Straße

Berliner Straße

Fahrgasse

Paulsplatz

Domstraße

Braubachstraße

Kurt-Schuhmacher Straße

- | | | | |
|--|---------------|--|------------------|
| | Lebensmittel | | Parkhaus |
| | Einzelhandel | | Büro |
| | Restaurant | | Fitnessstudio |
| | Bäcker / Café | | Apotheke / Arzt |
| | Bar | | Bank / Sparkasse |
| | Bücherrei | | Kirche |
| | Kino | | Museum |
| | Spielothek | | Bebauung |

M 1:1500 0m 20m 40m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

6.1 Vertiefung: Analyse

ÖFFENTLICHE GRÜNRÄUME UND FREIFLÄCHEN

Wie schon in der gesamtinnerstädtischen Analyse der öffentlichen Grünräume und Freiflächen festgestellt, fällt auch im Vertiefungsbereich auf, dass kaum öffentliche grüne Freiräume vorhanden sind.

Den hohen Baumbestand der gesamten Innenstadt findet man in der vorliegenden Vertiefung fast nur noch auf der Zeil vor. Andere Straßenzüge weisen nur vereinzelt Baumreihen auf. Außer der dargestellten Fußgängerzonen fehlt es zusätzlich an breiten Gehwegen, einer Innenstadt entsprechend (Beispiel Töngesgasse). Des Weiteren haben einige Platzstrukturen große Potentiale in der Steigerung der Aufenthaltsqualität. Beispielsweise hat der Platz an der Kleinmarkthalle wenig Charme und ist an warmen Sommertagen, aufgrund des hohen Andrangs in der Kleinmarkthalle, stark überfüllt. Auch der Platz an der Staufenmauer im Westen weist eine sehr geringe Attraktivität aus und hat so gut wie keine nennenswerten Qualitäten. Für dieses Gebiet bestehen jedoch schon Planungen zur Verbesserung seitens der Stadt Frankfurt.

Trotzdem beinhaltet der Vertiefungsbereich auch schon bereits eine Vielzahl an attraktiven Fußgängerzonen, sowie Platzstrukturen.

Die im Norden verlaufende Zeil bildet in Verbindung mit der angrenzenden Hauptwache und der Konstablerwache eine wichtige fußläufige Verbindung mit Flaniercharakter. Als direkte Verbindung von der Zeil zum Mainufer dienen die Fußgängerzonen der Liebfrauenstraße und der Neuen Kräme. Die Verbindung geht weiter über den Liebfrauenberg und den Paulsplatz, sowie den Römerberg als Bindeglied. Die Verbindung wird jedoch von großen Straßenzügen (Bleidenstraße, Berliner Straße) unterbrochen und stellt dadurch kein durchgängiges Fußgängernetz dar.

Der Liebfrauenberg mit der angrenzenden Liebfrauenkirche gilt als einer der schönsten Plätze der historischen Altstadt. Gastronomische Erdgeschossnutzungen, sowie Baumbepflanzungen mit Sitzmöglichkeiten, prägen den Charakter des Platzes. Durch den Wechsel des Bodenbelags grenzt sich der Platz von der vorbeiführenden Bleidenstraße/ Töngesgasse ab. Auch der Carl-Theodor-Reiffenstein-Platz weist durch seine belebte Erdgeschossnutzung und auch sein Gestaltungsbild, durch die vielen schattenspendenden Bäume mit Sitzmöglichkeiten, einen angenehmen Charakter auf.



Abb. 88: Fußgängerzone - Neue Kräme



Abb. 89: Stadtplatz - Liebfrauenberg



Abb. 90: Platz an der Kleinmarkthalle



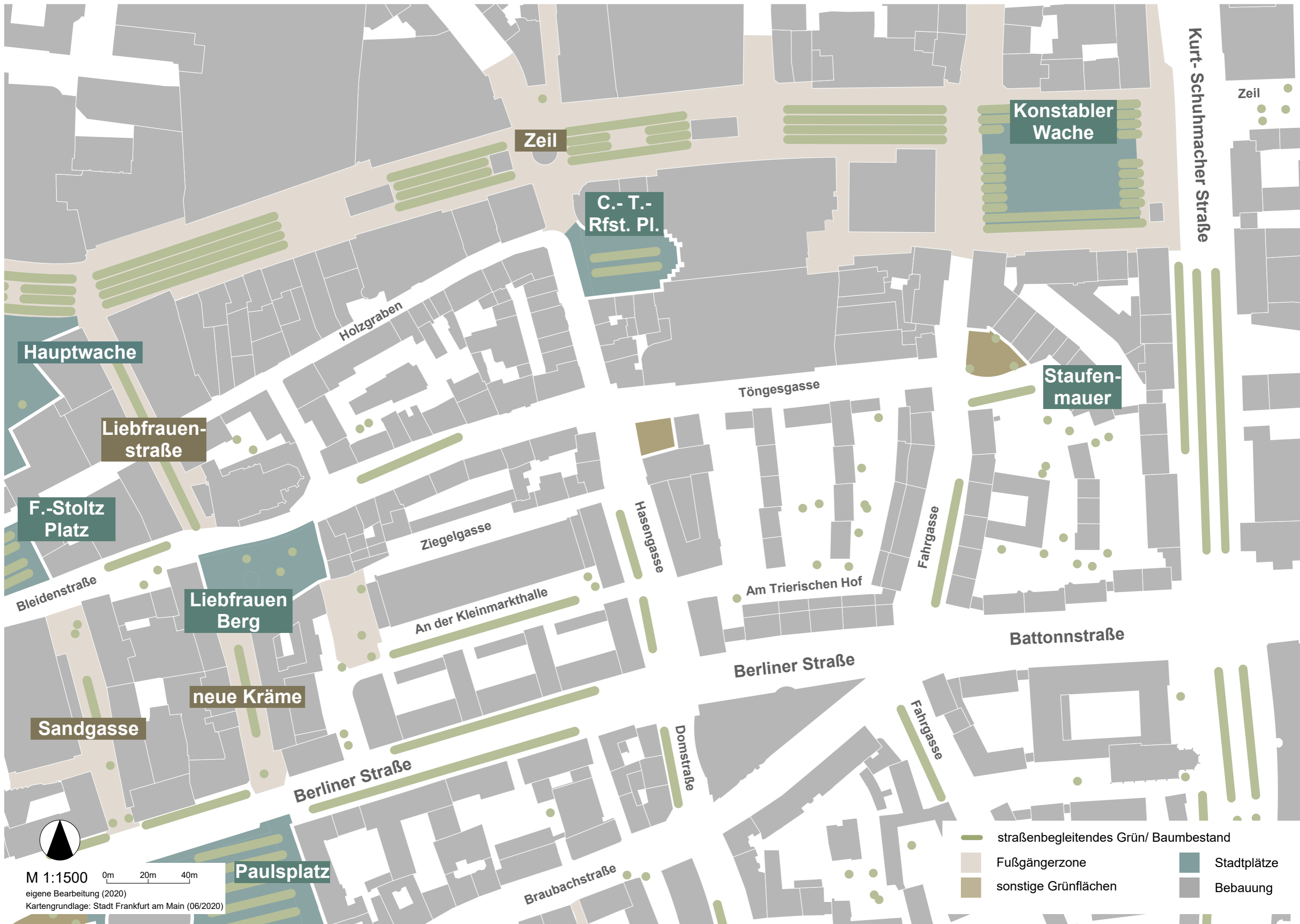
Abb. 91: Carl-Theodor-Reiffenstein-Platz



Abb. 92: Platz an der Staufenmauer



Abb. 93: Stadtplatz - Konstablerwache



Kurt-Schumacher Straße

Zeil

Konstabler Wache

Zeil

C.-T.-Rfst. Pl.

Hauptwache

Liebfrauenstraße

F.-Stoltz Platz

Staufenmauer

Töngesgasse

Ziegelgasse

Hasengasse

Fahrgasse

Am Trierischen Hof

Liebfrauen Berg

An der Kleinmarkthalle

Battonnstraße

Bleidenstraße

neue Kräme

Berliner Straße

Sandgasse

Berliner Straße

Fahrgasse

Domstraße

Paulsplatz

Braubachstraße

- straßenbegleitendes Grün/ Baumbestand
- Fußgängerzone
- sonstige Grünflächen
- Stadtplätze
- Bebauung

M 1:1500
 0m 20m 40m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

6.1 Vertiefung: Analyse

HALBÖFFENTLICHE/ PRIVATE GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Zu halböffentlichen, sowie privaten Grün- und Freiflächen zählen Innenhöfe, Dachnutzungen, sowie Dachbegrünungen.

Die Innenhöfe mit einem halböffentlichen Charakter, die vor allem den gesamten Bewohnern der jeweiligen Wohnbebauung zugehörig sind, weisen zum Großteil einen hohen Grad an Versiegelungen auf und beinhalten häufig private Parkflächen für den ruhenden MIV. In geringeren Fällen sind die Innenhöfe begrünt und weisen einen hohen Baumbestand auf (Am Trierischen Hof, Innenhof südlich der Staufenmauer, Innenhof südlich des Museums für Moderne Kunst). Die Höfe sind hauptsächlich durch Passagen und Durchquerungen erreichbar.

Eine relativ geringe Anzahl nehmen Dachnutzungen und Dachbegrünungen im Vertiefungsgebiet ein. Private Dachnutzungen bestehen hauptsächlich in der Anlegung von Dachgärten, sowie von Dachterrassen. Eine der Öffentlichkeit zugängliche Dachnutzung stellt das Citybeach Frankfurt auf dem Dach des Parkhauses Konstablerwache dar.



Abb. 94: Hinterhof mit hohem Versiegelungsgrad



Abb. 95: Hinterhof versiegelt - An der Staufenmauer



Abb. 96: Innenhof begrünt - Im Trierischen Hof



Abb. 97: Innenhof begrünt - südlich der Staufenmauer



Abb. 98: Dachgarten auf Parkgarage - Holzgraben



Abb. 99: City Beach Frankfurt (citybeach-frankfurt.de)



Zeil

Konstabler Wache

C.-T.-Rfst. Pl.

Citybeach

Hauptwache

Holzgraben

Töngesgasse

Staufenermauer

Kurt-Schuhmacher Straße

F.-Stoltz Platz

Liebfrauen Berg

Ziegelgasse

Hasengasse

Am Trierischen Hof

Bleidenstraße

An der Kleinmarkthalle

Battonstraße

Sandgasse

neue Kräme

Berliner Straße

Fahrgasse

Paulsplatz

Berliner Straße

Domstraße

Braubachstraße

- Dachbegrünung/ Dachnutzung Privat
- Dachnutzung Öffentlich
- Innenhof versiegelt
- Innenhof begrünt
- Baumbestand
- Bebauung

M 1:1500 0m 20m 40m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

6.1 Vertiefung: Analyse

MOBILITÄT - FAHRRADVERKEHR

Auch im vorliegenden Vertiefungsbereich lässt sich feststellen, dass das Radverkehrsnetz weniger gut ausgebaut, beziehungsweise gar nicht ausgebaut ist und große Lücken aufweist.

Als Ausnahme gilt hier die in Ost-West Richtung liegende Töngesgasse in Verbindung mit der Bleidenstraße, die als Fahrradstraßen ausgewiesen sind, aber unzureichend als solche ausgestaltet. Der MIV dominiert die Straßen noch immer stark. Ebenfalls zugehörig zum Radverkehrsnetz zählt die Zeil als Fußgängerzone, auf der für Radfahrer jedoch Schrittgeschwindigkeit gilt. Ebenso in Ost-West Richtung ausgelegt, liegt die stark vom MIV dominierte Berliner Straße. Diese stellt für Fahrradfahrer im Vertiefungsbereich ein sehr hohes Sicherheitsrisiko dar, da keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind.

Die Verbindung von Nord nach Süd weist ebenfalls kaum sichere Radwegmöglichkeiten für Fahrradfahrer auf. Ausgenommen sind dabei die vorhandenen Fahrspuren an der Kurt-Schuhmacher-Straße, sowie die Fußgängerzonen der Liebfrauenstraße und der Neuen Kräme.

Vereinzelt befinden sich an Plätzen, oder an Fußgängerzonen Möglichkeiten für das Parken oder Ausleihen eines Fahrrads.



Abb. 100: Fahrradstraße - Bereich Töngesgasse



Abb. 101: Fahrradstraße - unzureichende Ausgestaltung



Abb. 102: Fahrradspur - Kurt-Schuhmacher-Straße









Abb. 103: Fahrradspur - Kurt-Schuhmacher-Straße



Abb. 104: Fahrradparkplatz - Konstablerwache



M 1:1500
 0m 20m 40m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

-  Fahrradparkplätze >=20
-  Station Fahrradverleih
-  Fußgängerzone
-  Fahrradstraße
-  Fahrradspur
-  Bebauung

6.1 Vertiefung: Analyse

MOBILITÄT - ÖPNV

Wie schon in der gesamtstädtischen Analyse des ÖPNVs festgestellt, ist auch das vorliegende Vertiefungsgebiet gut an das Öffentliche-Personen-Nahverkehrs-Netz angebunden. Eine direkte ÖPNV-Linie die durch das Vertiefungsgebiet läuft besteht jedoch nicht.

Dennoch sind die Knotenpunkte Hauptwache und Konstablerwache in 5min fußläufig zu erreichen. Auch die Tramlinien 11,12 und 14 befinden sich mit den Haltestellen Börneplatz und Römer/Paulskirche in unmittelbarer Nähe.



Abb. 105: Tram - Konstablerwache

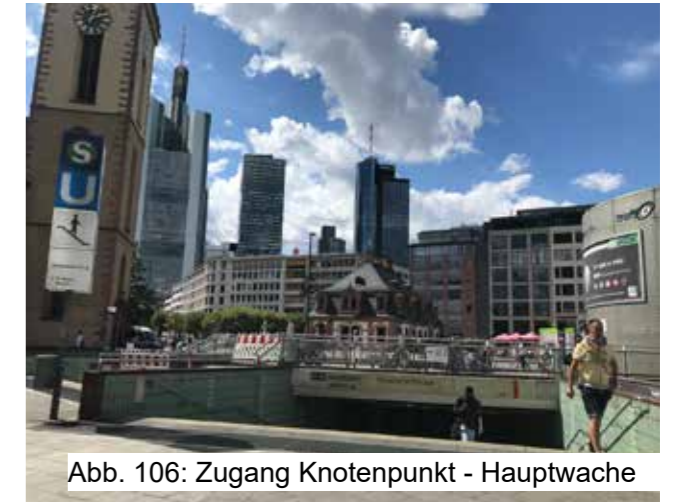
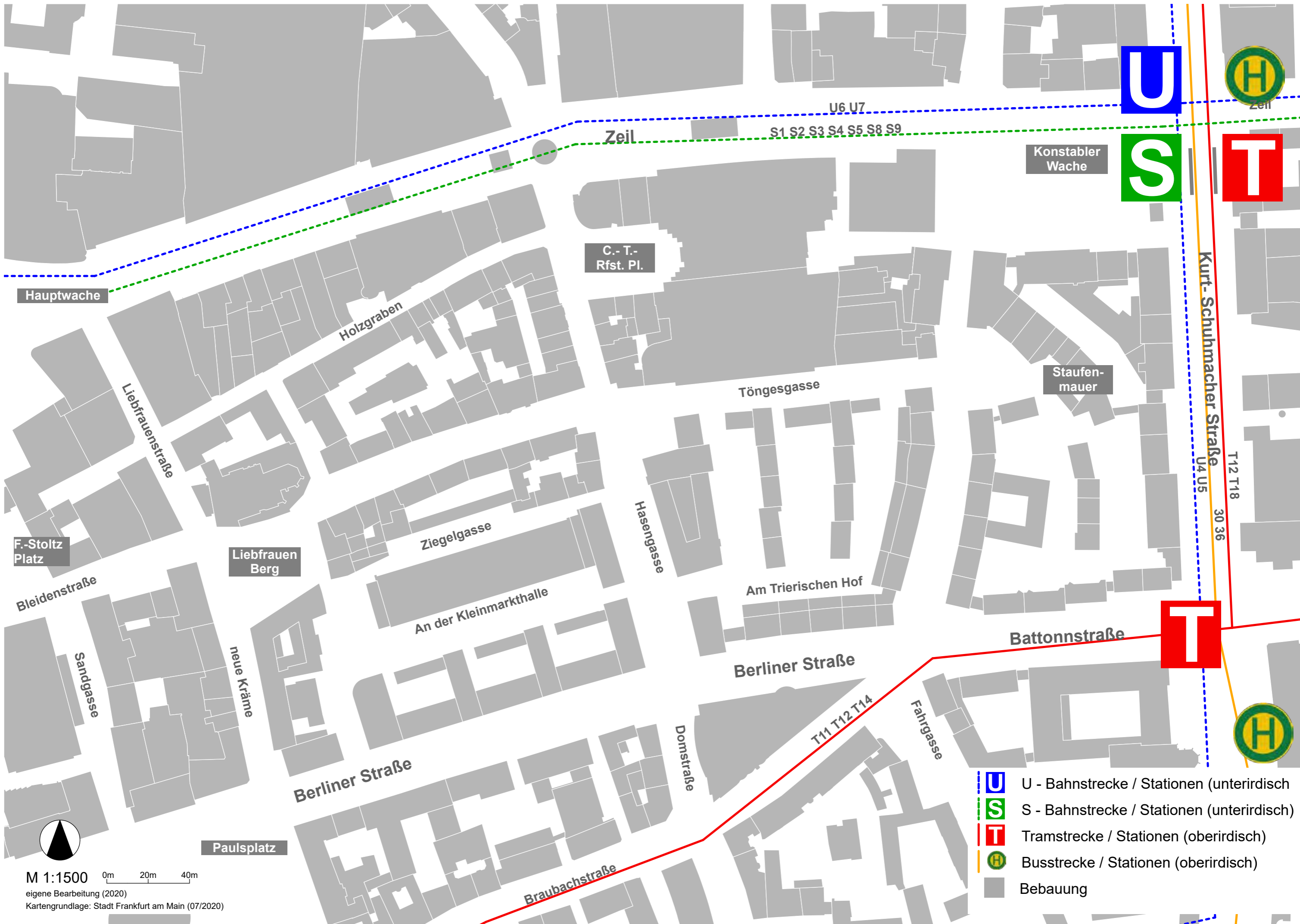



Abb. 106: Zugang Knotenpunkt - Hauptwache



Abb. 107: Tram - Battonstraße



-  U - Bahnstrecke / Stationen (unterirdisch)
-  S - Bahnstrecke / Stationen (unterirdisch)
-  T - Tramstrecke / Stationen (oberirdisch)
-  Busstrecke / Stationen (oberirdisch)
-  Bebauung

M 1:1500
 0m 20m 40m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

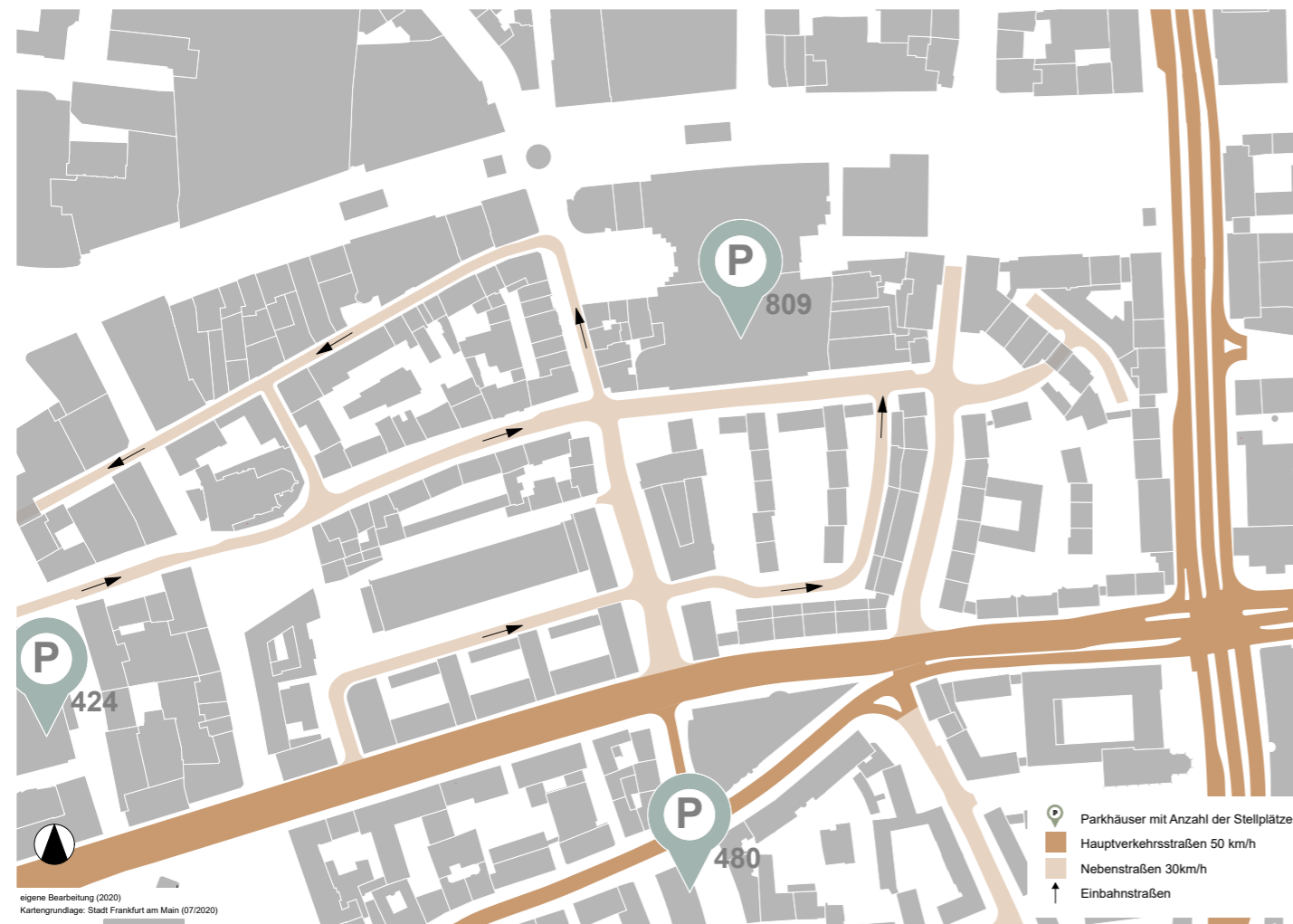
6.1 Vertiefung:Analyse

MOBILITÄT - MIV

Auch der MIV spielt im vorliegenden Vertiefungsgebiet eine große Rolle und prägt das Straßenbild stark.

Allein hier befinden sich drei der zwölf großen Parkhäuser der Innenstadt. Mit der Berliner Straße als Ost-West-Verbindung und der vierspurigen Kurt-Schuhmacher-Straße als Nord-Süd-Verbindung verlaufen die meist frequentierten Straßen durch das Gebiet. Auf diesen Straßen gilt derzeit ein Tempolimit von 50 km/h.

In den Nebenstraßen, die vor allem als Einbahnstraßen angelegt sind, gilt ein Tempolimit von 30km/h. Das Straßenbild wird hier zusätzlich von den vielen Parkstreifen am Seitenrand dominiert. In der Töngesgasse, Am Trierischen Hof und auf der Berliner Straße ist es möglich auf beiden Seiten der Fahrbahn zu parken. Des Weiteren gibt es eine Menge an öffentlichen Parkplätzen südlich der Kleinmarkthalle.



MIV- Netz



Abb. 108: Parkhaus - Konstablerwache



Abb. 109: Parkplatz - An der Kleinmarkthalle



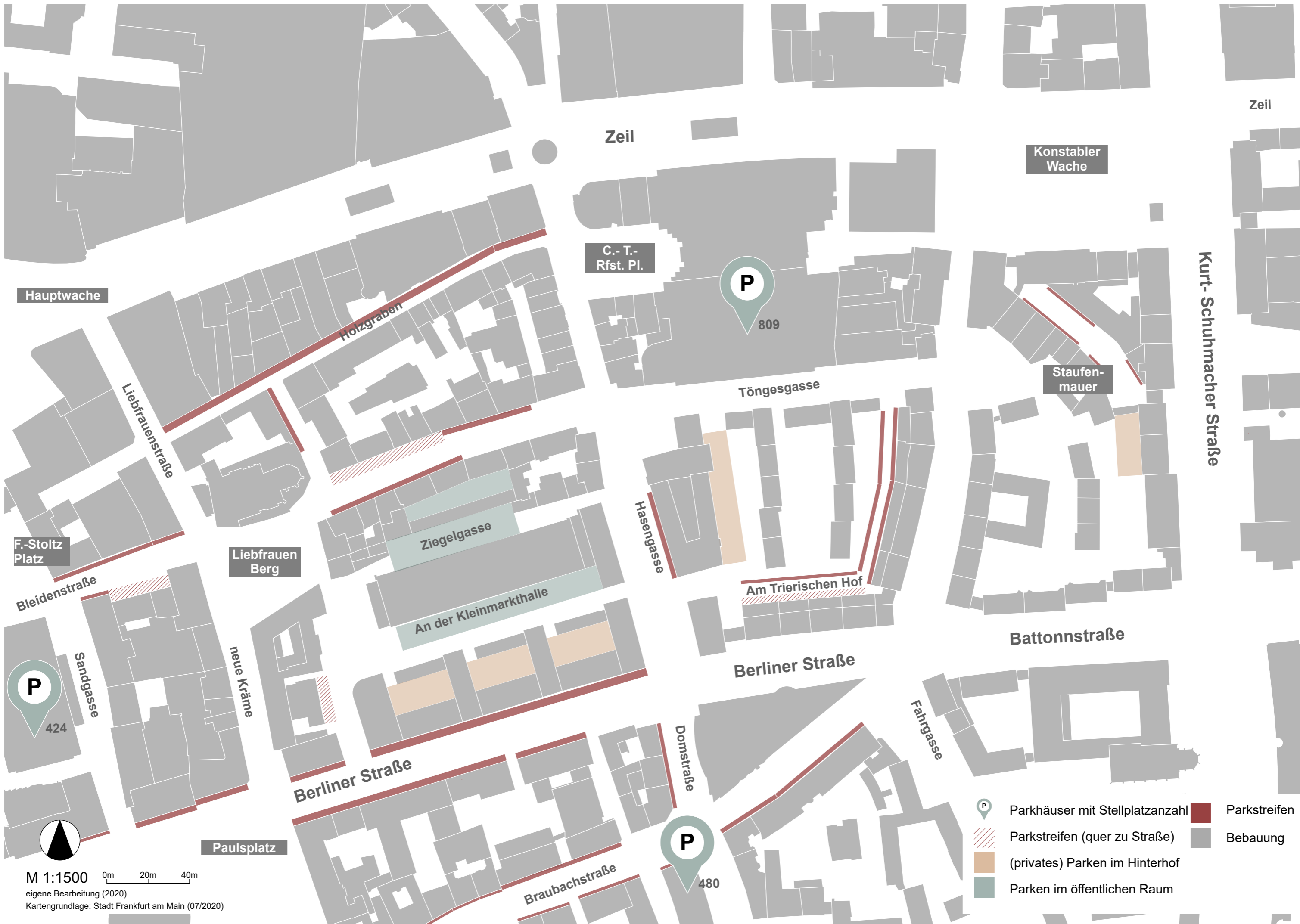
Abb. 110: Berliner Straße



Abb. 111: Parken im Hinterhof



Abb. 112: Parkstreifen - Am Trierischen Hof



Hauptwache

Zeil

Konstabler Wache

C.-T.-Rfst. Pl.

P
809

F.-Stoltz Platz

Liebfrauen Berg

Staufenmauer

Bleidenstraße

Ziegelgasse

Haseggasse

Am Trierischen Hof

Kurt-Schuhmacher Straße

P
424

An der Kleinmarkthalle

Battonnstraße

neue Kräme

Berliner Straße

Fahrgasse

Paulsplatz

P
480

Braubachstraße

Domstraße

- Parkhäuser mit Stellplatzanzahl
- Parkstreifen (quer zu Straße)
- (privates) Parken im Hinterhof
- Parken im öffentlichen Raum
- Parkstreifen
- Bebauung

M 1:1500
 0m 20m 40m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

6.2 VERTIEFUNG: BEWERTUNG

6.2 Vertiefung: Bewertung

STÄRKEN

Anhand der vorrangigen Analyse lassen sich zahlreiche Stärken für das ausgewählte Vertiefungsgebiet in der Frankfurter Innenstadt ableiten.

Das breit ausgebaute ÖPNV-Netz der gesamten Innenstadt lässt sich auch im Vertiefungsbereich wiederfinden. Die wichtigen Verkehrsknotenpunkte der Hauptwache, sowie der Konstablerwache liegen in unmittelbarer Nähe zur Altstadt. Durch die ebene Topografie und die schnelle Erreichbarkeit lassen sich sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad alle Ecken der Innenstadt schnell begehen. Die Töngesgasse, die als Fahrradstraße ausgewiesen ist, fördert den Radverkehr weiter. Auch die vielen Fußgängerzonen und Wegeverbindungen wirken sich positiv auf das schnelle fußläufige Vorankommen im Gebiet aus. Die Fußgängerzonen und die vielen angeknüpften Stadtplätze, werden durch eine hohe Zahl von Einzelhandelsläden, großen Filialen, sowie gastronomischen Angeboten bespielt. Während auf der Zeil hauptsächlich große Ketten untergebracht sind, beherbergt die Töngesgasse kleine traditionelle Fachgeschäfte. Durch die große Nutzungsvielfalt werden viele Möglichkeiten zur Begegnung, sowie zum Flanieren geschaffen.

Neben dem vielfältigen Nutzungsangebot weist das Projektgebiet auch einige kulturelle, sowie historische Angebote (Liebfrauenkirche, Kleinmarkthalle, Museum für Moderne Kunst) auf. Mit der Kleinmarkthalle befindet sich im Vertiefungsbereich eine besondere Nutzung, die vor allem an warmen Sommertagen großen Andrang in der Bevölkerung auslöst.

In unmittelbarer Nähe lassen sich noch weitere zahlreiche Sehenswürdigkeiten und bedeutsame Orte, wie z.B. der Dom, der Römer, die Neue Altstadt, die Paulskirche, sowie das Mainufer erreichen.

Spannende Blickbeziehungen im Vertiefungsbereich ermöglichen eine Sicht auf den Dom, wie auch auf die Frankfurter Skyline.

Die begrünten Innenhöfe, sowie Dachgärten bieten ebenfalls für die Bewohner der Wohnbebauungen private Naherholungsqualitäten, mit vielen Baumbeständen.



Abb. 113: Fachgeschäfte - Töngesgasse



Abb. 114: gastronomisches Angebot - Liebfrauenberg



Abb. 115: Angebotsvielfalt - Kleinmarkthalle



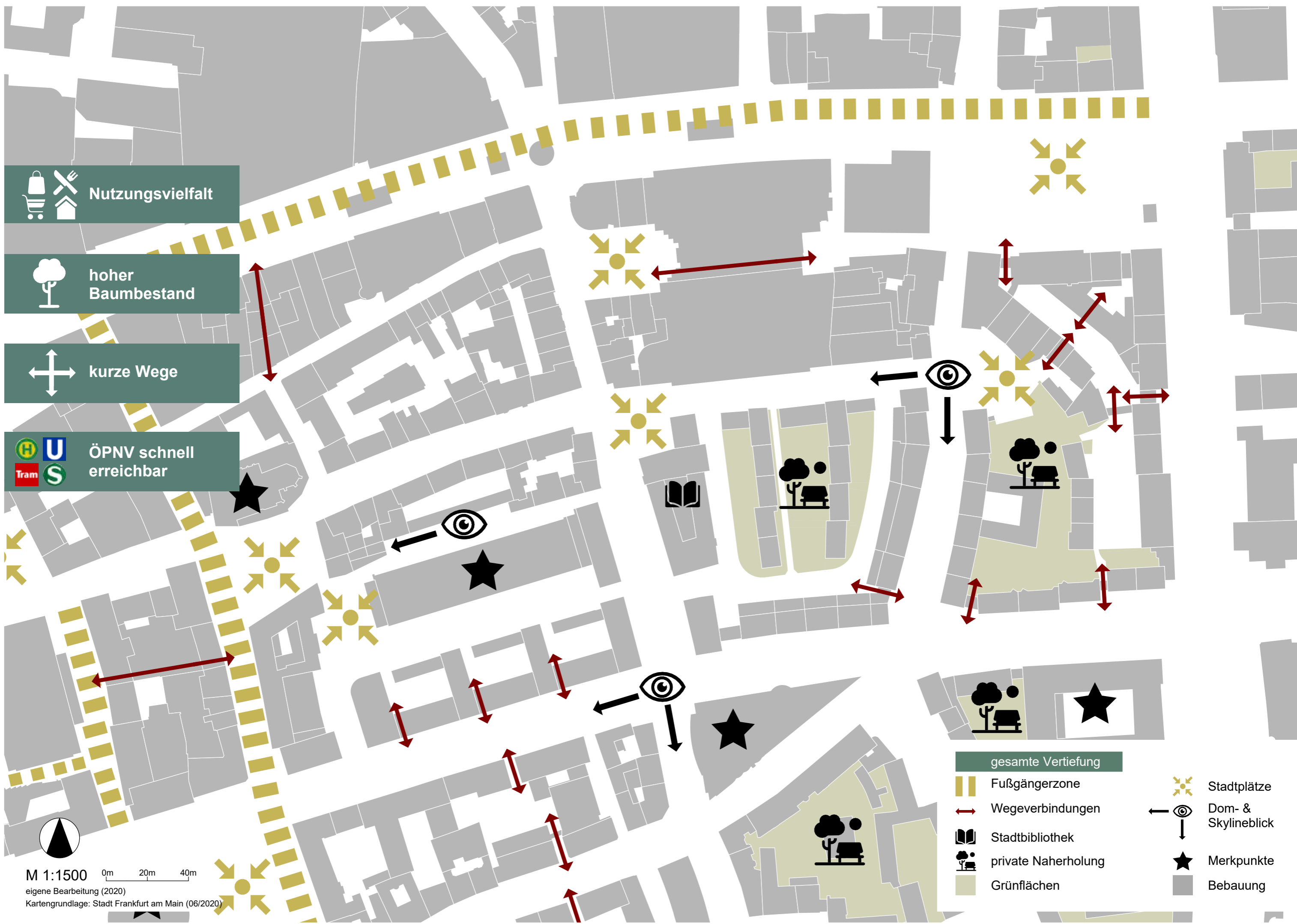
Abb. 116: begrünte Innenhöfe



Abb. 117: Ziegelgasse mit Skylineblick



Abb. 118: Fahrgasse mit Domblick




 **Nutzungsvielfalt**


 **hoher Baumbestand**


 **kurze Wege**


 **ÖPNV schnell erreichbar**

gesamte Vertiefung

 Fußgängerzone


 Wegeverbindungen


 Stadtbibliothek

 private Naherholung

 Grünflächen

 Stadtplätze

 Dom- & Skylineblick

 Merkpunkte

 Bebauung

M 1:1500 0m 20m 40m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

6.2 Vertiefung: Bewertung

SCHWÄCHEN

Neben den zuvor genannten Stärken weist das Gebiet der Vertiefung auch einige Schwächen auf.

Mit eine der größten Schwächen der Vertiefung stellt die hohe MIV-Belastung dar. Sowohl kleinere Gasen wie auch größere Straßenzüge (Berliner Straße, Kurt-Schuhmacher-Straße) werden vom Autoverkehr, sowohl im parkenden, sowie im bewegten Zustand, stark geprägt. Das Parkhaus Konstablerwache, inmitten der Vertiefung gelegen, stellt einen maßgeblichen Anziehungspunkt für parkraumsuchende Autofahrer dar. Zusätzlich bildet der MIV-Verkehr ein sehr hohes Lärmaufkommen, das sich negativ auf die Lebensqualität der Bürger auswirkt. Außerdem stellt er ein großes Gefahrenpotential für den Fuß- und für den Radverkehr dar. Die großen Straßenzüge bilden zudem in Bezug auf das Straßen- und Wegenetz Barrieren aus, die nur über Ampelanlagen überwunden werden können.

Das Fahrradfahren, ist im Projektgebiet nur bedingt möglich, da nur wenige Radverkehrsanlagen angelegt sind, die zusätzlich großen Lücken aufweisen. Für Fußgänger fehlt außerdem eine attraktive Fußwegvernetzung.

Die großen, dichten Baublöcke bilden durch ihre Geschlossenheit ebenfalls unüberwindbare Barrieren für Fußgänger. Obwohl es einige Passagen gibt, die durch die Baublocks verlaufen und dadurch die Flexibilität für Fußgänger erhöhen, haben diese keinen einladenden Charakter und gehen im Straßenbild unter. Im Gegenteil zu den geschlossenen Baublöcken weist das Vertiefungsgebiet jedoch auch geringe Geschossigkeiten mit fehlenden Raumkanten und Fluchten auf. Dadurch wird die Unterscheidung von privaten und öffentlichen Zonen erschwert und undefinierbare Räume werden geschaffen (z.B. Trierischer Hof).

Eine weitere Schwäche des Gebiets stellt der hohe Versiegelungsgrad von öffentlichen Räumen dar. Es besteht nur eine geringe Anzahl an Grünflächen, die nur durch Baumbestände ergänzt sind. Neben der fehlenden Begrünung weisen die öffentlichen Räume teilweise ebenfalls eine mangelnde Gestaltungsqualität auf (Platz an der Stufenmauer, Platz vor der Kleinmarkthalle, Platz an der Kreuzung Tönges-/Hasengasse).



Abb. 119: Fahrradstraße wird vom MIV dominiert



Abb. 120: unattraktive Platzgestaltung - Kleinmarkthalle



Abb. 121: hoher Anteil an ruhendem Verkehr



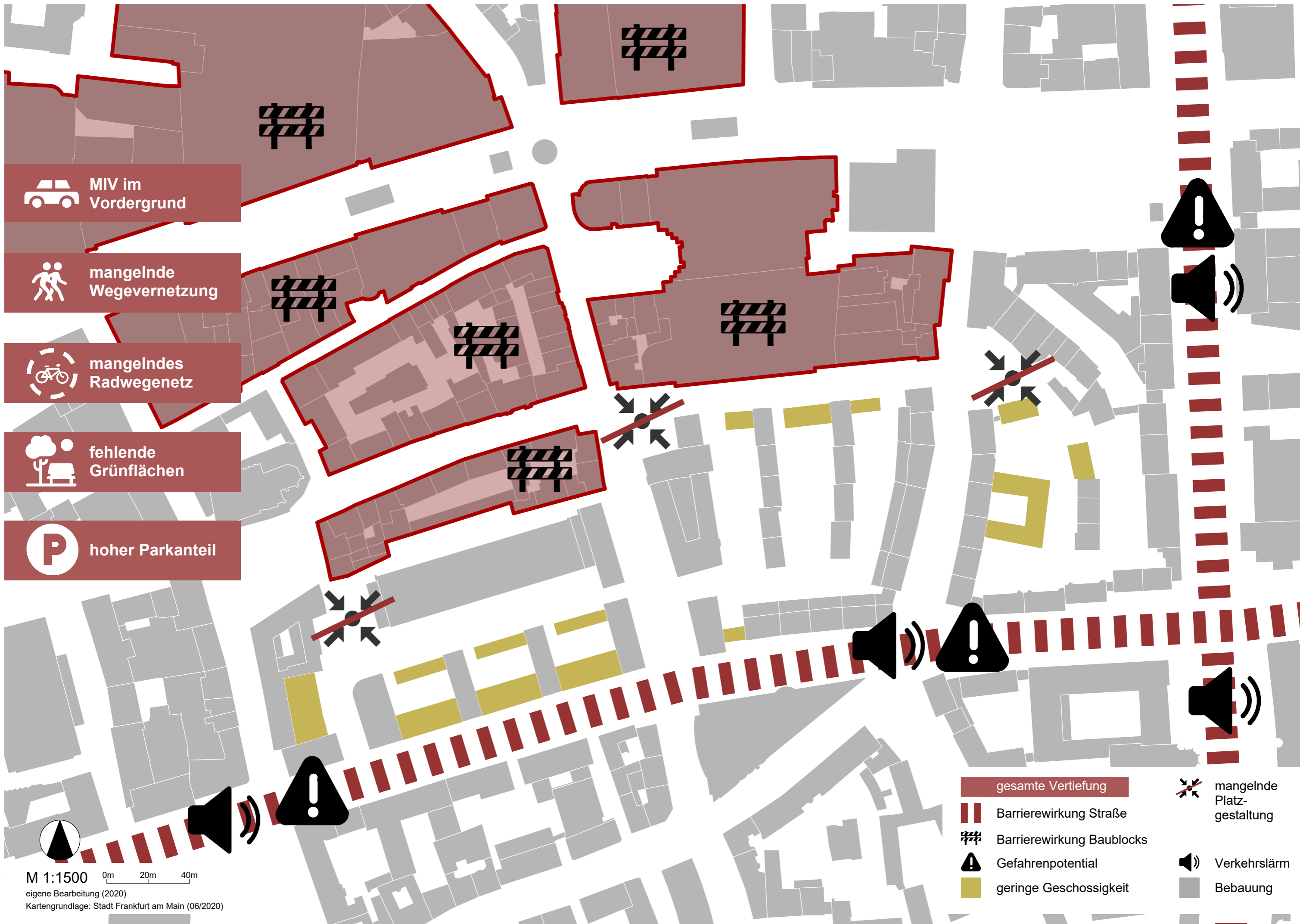
Abb. 122: Lärm-, Gefahrenpotential - Berliner Straße



Abb. 123: Toter Straßenraum - Holzgraben



Abb. 124: erschwerte Durchwegbarkeit




 MIV im Vordergrund

 mangelnde Wegevernetzung

 mangelndes Radwegenetz


 fehlende Grünflächen


 hoher Parkanteil

 gesamte Vertiefung

 Barrierewirkung Straße

 Barrierewirkung Baublocks

 Gefahrenpotential

 geringe Geschossigkeit

 mangelnde Platzgestaltung

 Verkehrslärm

 Bebauung

M 1:1500 0m 20m 40m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

6.3 VERTIEFUNG: RAHMENPLAN

6.3 Vertiefung: Rahmenplan

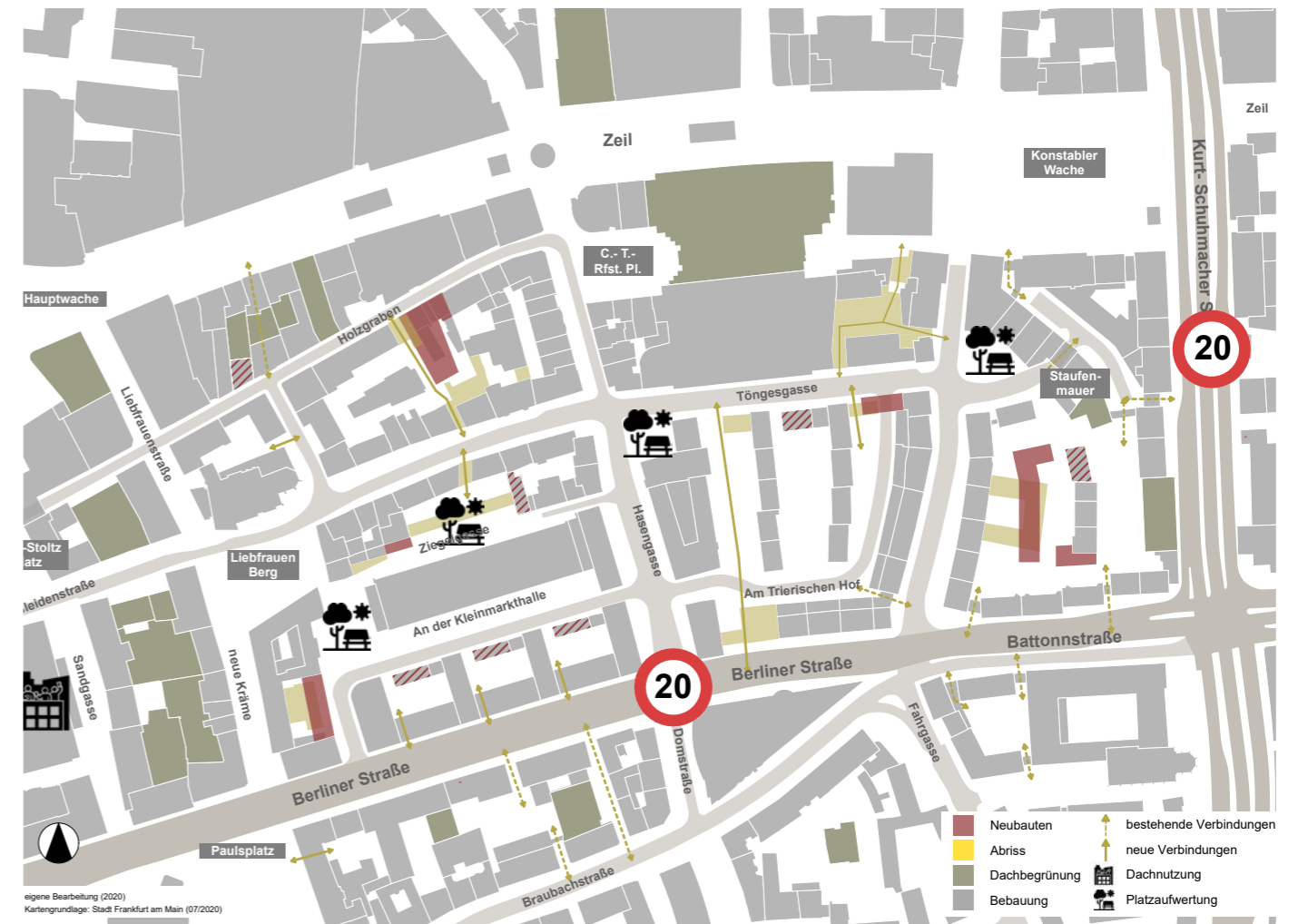
RAHMENPLAN

Die analysierten Stärken und Schwächen des Vertiefungsgebiets, orientiert an den Leitzielen Autofrei, Barrierefrei und Hitzefrei, gilt es anhand von Maßnahmen innerhalb eines Rahmenplans räumlich zu verordnen und zu konkretisieren.

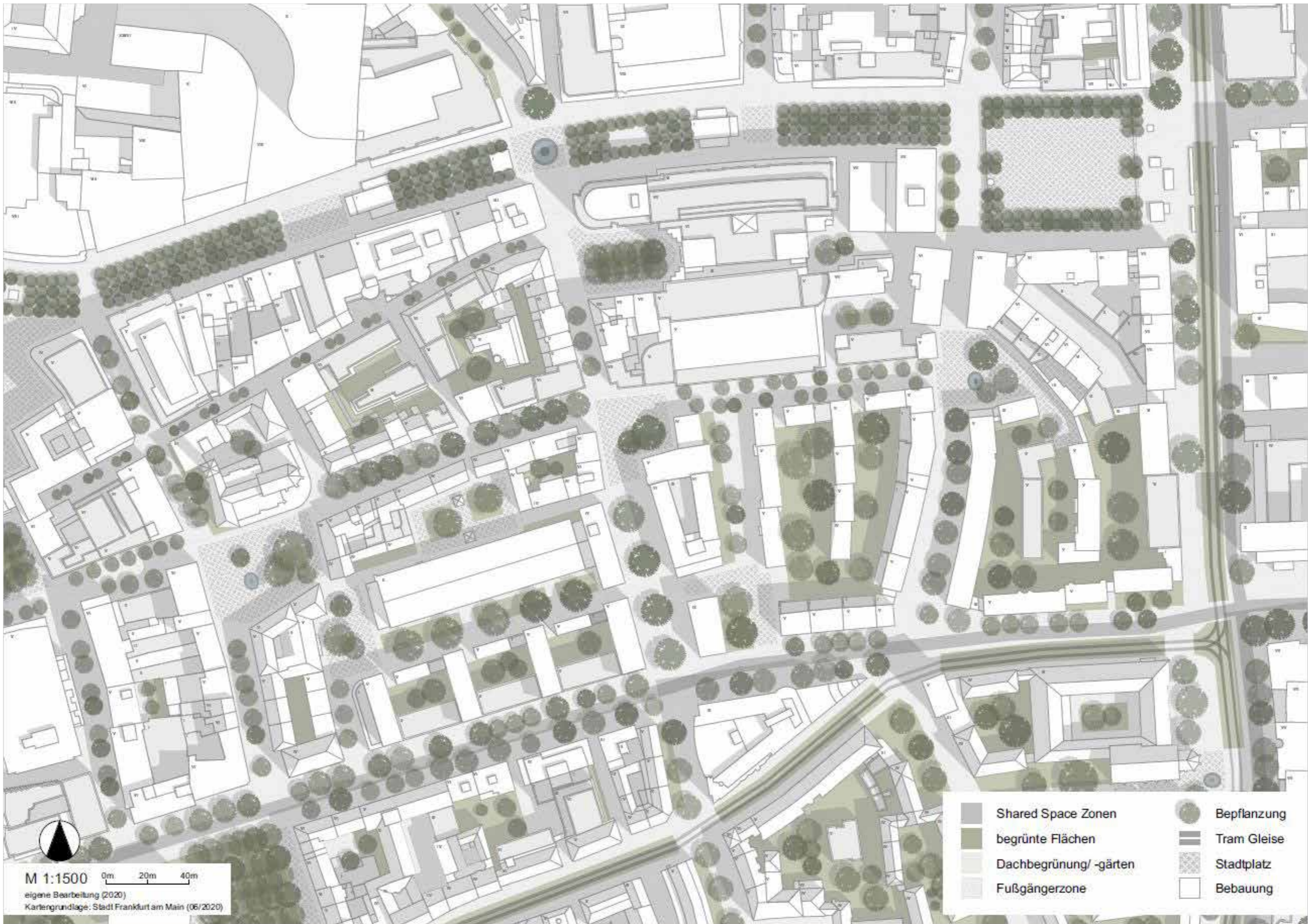
Die geringe Grundstücksausnutzung, sowie die niedrige Höhe stellenweiser Baukörper, gilt es durch qualitätsvolle Nachverdichtungen und Aufstockungen zu optimieren (z.B. Innenhof unter der Staufenmauer, Bebauung unterhalb der Kleinmarkthalle). Dadurch soll ein einheitliches Stadtbild geschaffen werden und eine Anpassung an den städtebaulichen Charakter der Umgebung geschehen. Im Vordergrund steht aber vor allem die Stärkung der Wohnnutzungen. Durch Abrissmaßnahmen, sowie die Auflösung von großen Blockstrukturen werden weitere punktuelle Änderungen im Gebiet vorgenommen. Dadurch wird Platz für neue Gebäude geschaffen und neue Fußgängerverbindungen und Durchgangsmöglichkeiten entstehen (z.B. Blockbebauung unterhalb des Holzgrabens). Durch die neue Organisation sollen fehlende Raumkanten definiert werden und bessere Wege- und Platzverknüpfungen von der Zeil, über die Berliner Straße, bis hin zum Domplatz entstehen. Vor allem sollen auch die Voraussetzungen für den kleinräumigen Einzelhandel verbessert werden.

Die gesamten kleinteiligen Straßenzüge sollen mit einem einheitlichen Pflasterbelag ausgestattet werden und nur für Fußgänger, Radfahrer und Anwohner-, Liefer-, sowie Rettungsverkehr zugänglich sein. Die Berliner Straße, sowie die Kurt-Schumacher Straße werden als Shared-Space Zone ausgestaltet.

Direkt angeknüpft und integriert in die Stadtstruktur liegen die Stadtplätze, die entsiegelt werden und durch neue Sitzmöglichkeiten, Begrünungen und diverse Bepflanzungen zur Qualitätssteigerung und Attraktivität des Viertels beitragen. (z.B. neuer Platz an der Kleinmarkthalle, Platz an der Staufenmauer) Vor allem aber soll die Lebensqualität der Bürger weiter gesteigert werden. Der bestehende Baumbestand in den Straßenzügen bleibt erhalten und wird durch neue Bepflanzungen und die Anlegung von weiteren Grünflächen stark ausgeweitet. Nicht nur die öffentlichen Freiflächen sollen gestärkt werden, sondern auch die halböffentlichen, sowie privaten Grünanteile, wie zum Beispiel Dachbegrünungen und Dachnutzungen, werden weiter erhöht.



Maßnahmen



M 1:1500 0m 20m 40m
 eigene Bearbeitung (2020)
 Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (06/2020)

- Shared Space Zonen
- begrünte Flächen
- Dachbegrünung/ -gärten
- Fußgängerzone
- Bepflanzung
- Tram Gleise
- Stadtplatz
- Bebauung

6.4 VERTIEFUNG: TEILGEBIETE

6.4 Vertiefung: Teilgebiete

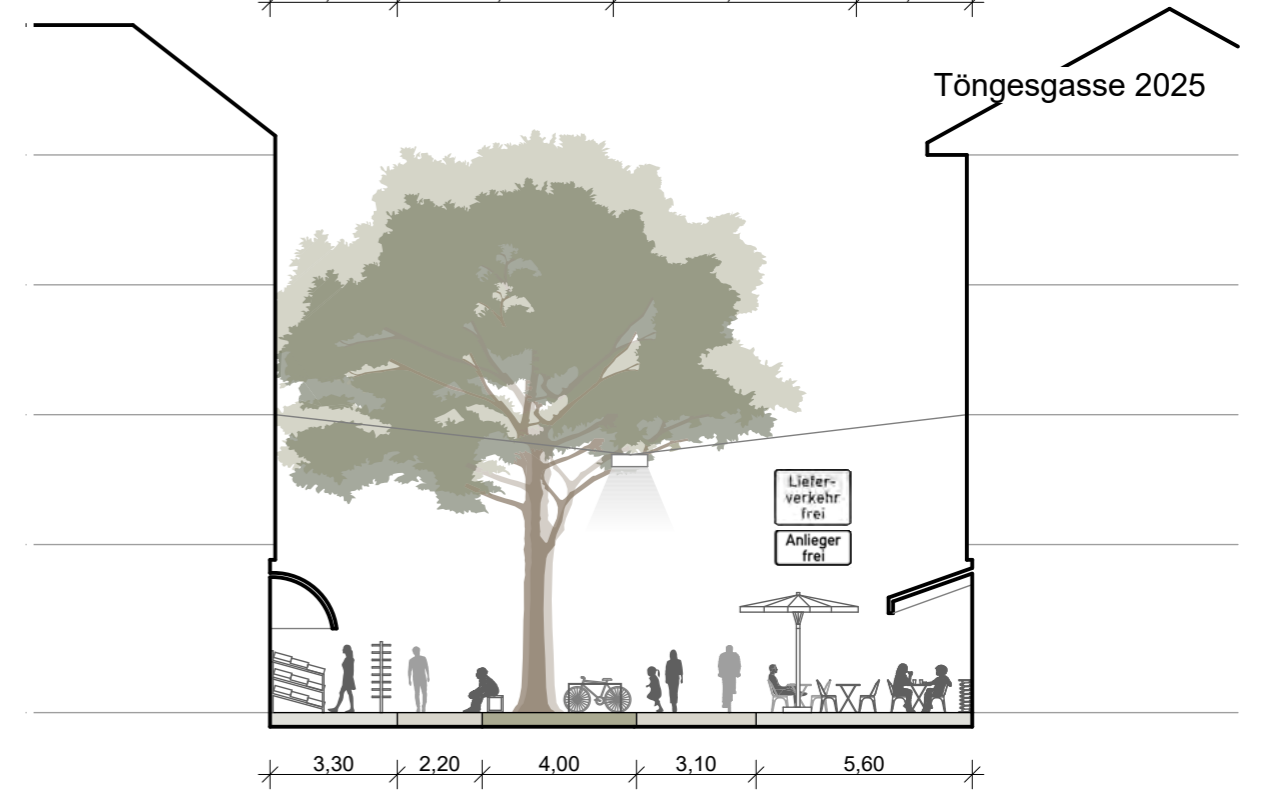
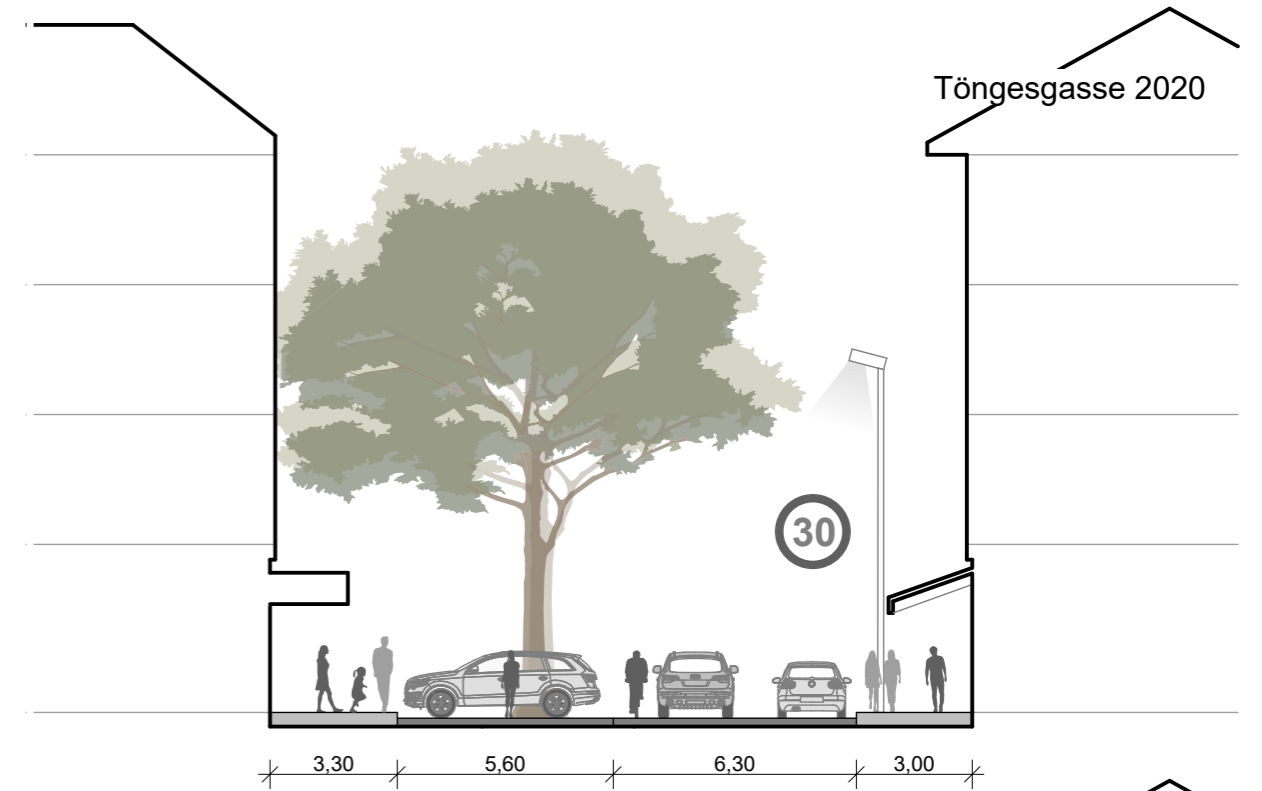
TÖNGESGASSE

Die Töngesgasse bildet eine der zwei Fahrradstraßen der Frankfurter Innenstadt. Für den MIV ist sie dabei in nur eine Richtung befahrbar.

Trotz der Ausweisung als Fahrradstraße wird sie noch weiter stark vom MIV dominiert. Das Auto ist das hauptsächlich prägende Verkehrsmittel der Töngesgasse. Sowohl seitlich als auch quer ist es für Autofahrer möglich ihren PKW abzustellen. Die Park- sowie Straßenzone nimmt dabei eine große Fläche des Straßenschnitts ein. Für Fußgänger bleiben seitlich an den Ladenzonen nur wenige Meter Platz zum Schlendern. Die Erdgeschossnutzung wird hier in weiten Teilen geprägt von inhabergeführten Fachgeschäften besonderer Qualität, sowie von vereinzelt Cafés und Restaurants.

Das Konzept sieht vor, die Töngesgasse als reine Fußgängerstraße umzubauen, sodass nur noch Fußgänger, Radfahrer und Anwohner-, Liefer-, sowie Rettungsverkehr freien Zugang zu Straße haben. Durch einen einheitlichen Bodenbelag, der in unterschiedliche Zonen eingeteilt ist, soll die Fußgängerpassage weiter gegliedert werden. Dadurch entstehen Vorzonen für die Gastronomie und für den Einzelhandel. Auch der ruhende Fußgängerverkehr erhält durch Sitzmöglichkeiten unter der Baumreihe, die auf Grünbeeten aufgestellt ist, einen eigenen Bereich. Weitere Fahrradabstellmöglichkeiten sind ebenfalls vorgesehen.

Durch die Umnutzung der Töngesgasse soll eine gemütliche Atmosphäre entstehen, die zum entspannten Flanieren einlädt, ohne dabei von lärmenden Autos oder einer zugeparkten Straße gestört zu werden.



6.4 Vertiefung: Teilgebiete

NEUER MARKTPLATZ AN DER KLEINMARKTHALLE

Zentral in der Altstadt Frankfurts liegt die Kleinmarkthalle. Sie bildet mit über 150 Verkaufsständen einen überdachten Wochenmarkt und gilt als ein beliebtes Ziel für Touristen und Einheimische. Verkauft werden regionale aber auch exotische, importierte Lebensmittel. Durch das vielfältige kulinarische Angebot ist die Kleinmarkthalle nach dem Feierabend und an Wochenenden ein viel besuchter, völlig überlaufender Ort. Der einzige Aufenthaltsbereich außerhalb der Halle ist ein kleiner Platz westlich gelegen. Nur wenige Sitzmöglichkeiten stehen für Besucher zur Verfügung. Außerdem weist der Platz nur kaum Aufenthaltsqualitäten auf.

Um die Kleinmarkthalle und ihr vielfältiges Angebot an einem schönen Samstagmittag noch attraktiver zu gestalten, soll nördlich der Halle, in der Ziegelgasse, ein neuer Marktplatz geschaffen werden. Durch den neuen Treffpunkt soll der bestehende Vorplatz westlich der Markthalle entlastet werden. Das einstöckige Bestandsgebäude rückseitig der Halle, das momentan als Garage genutzt wird, wird abgerissen. Dadurch wird eine neue Fläche für den Platz geschaffen. Der neue Marktplatz stellt den erweiterten Außenbereich der Kleinmarkthalle dar und bietet mit kleinen Ständen noch mehr Verkaufsfläche für Anbieter. Durch zahlreiche Sitzmöglichkeiten und einen kleinen Spielplatz entsteht ein familienfreundlicher Aufenthaltsort, welcher auch abseits der eigentlichen Marktzeiten von den Anwohnern genutzt werden kann. Um das Thema der hitzefreien Stadt erneut aufzugreifen, werden zwei große Bäume gepflanzt, die von weiteren kleineren Bäumen und Büschen eingerahmt werden. Der Platz kann je nach Jahreszeit und Bedarf individuell bespielt werden. Durch die neu geschaffene Verbindung zur Töngesgasse, ist ein direkter Zugang zum Marktplatz und in die Kleinmarkthalle möglich.

Außerdem entstehen neue Fahrradabstellmöglichkeiten für Besucher. Südlich der Halle bleibt die Anlieferung der Waren- und Verkaufsgegenstände weiter gewährleistet. Die bestehende Parkfläche wird jedoch größtenteils aufgebrochen und neu gestaltet.





M 1:200 0m 2m 4m 6m

eigene Bearbeitung (2020)
Kartengrundlage: Stadt Frankfurt am Main (07/2020)

6.4 Vertiefung: Teilgebiete

BERLINER STRASSE

Die Berliner Straße stellt mit ihren vier Fahrspuren die Hauptverbindung in Ost-West Richtung durch die Frankfurter Innenstadt dar.

Durch den breiten Straßenzug mit seitlichen Parksteifen und dem geltenden Tempolimit von 50 km/h bildet sie jedoch eine erhebliche Barriere für Fußgänger und ein Risiko für Radfahrer. Zudem geht eine hohe Lärmemission von der Straße aus, was die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Straße stark mindert. Die Berliner Straße besitzt aufgrund ihrer bedeutenden Rolle im Straßennetz das Potenzial erheblich für das Ziel einer autoarmen Innenstadt beizutragen.

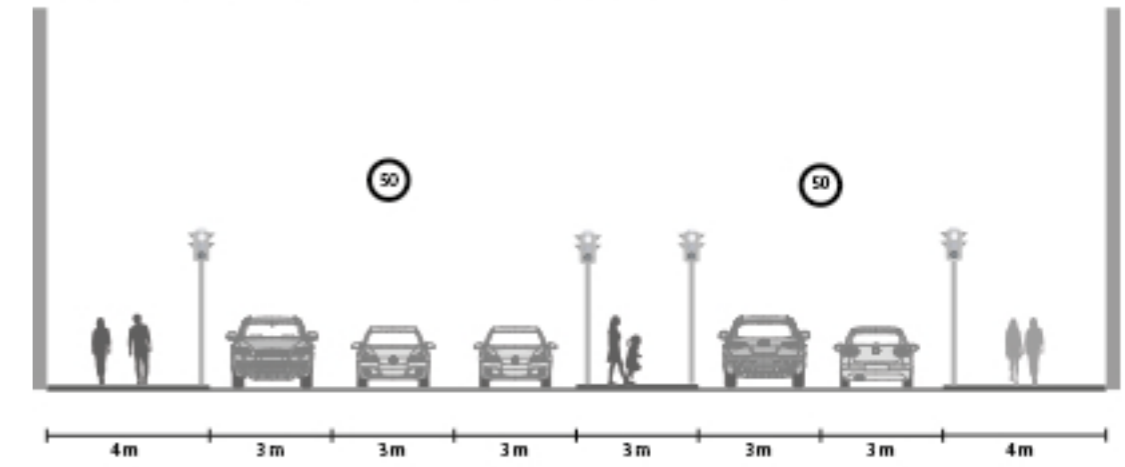
Das Konzept sieht vor, die Berliner Straße in zwei Baustufen auf eine breite Fahrspur mit Tempo 20 zu reduzieren, bei der alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind, ohne die Ost-West-Verbindung völlig abzuschneiden.

Im ersten Bauabschnitt wird die Fahrbahn auf zwei Fahrspuren mit getrenntem Fahrradweg zurückgebaut. Der Fußweg wird auf beiden Seiten von 4m auf 8m verbreitert. Im zweiten Abschnitt teilen sich dann Auto- und Radfahrer die 6m breite, mittlere Spur. Den Fußgängern, den angrenzenden Ladenzonen, sowie der Gastronomie steht dann ein Raum von ganzen 10m je Seite zur Verfügung.

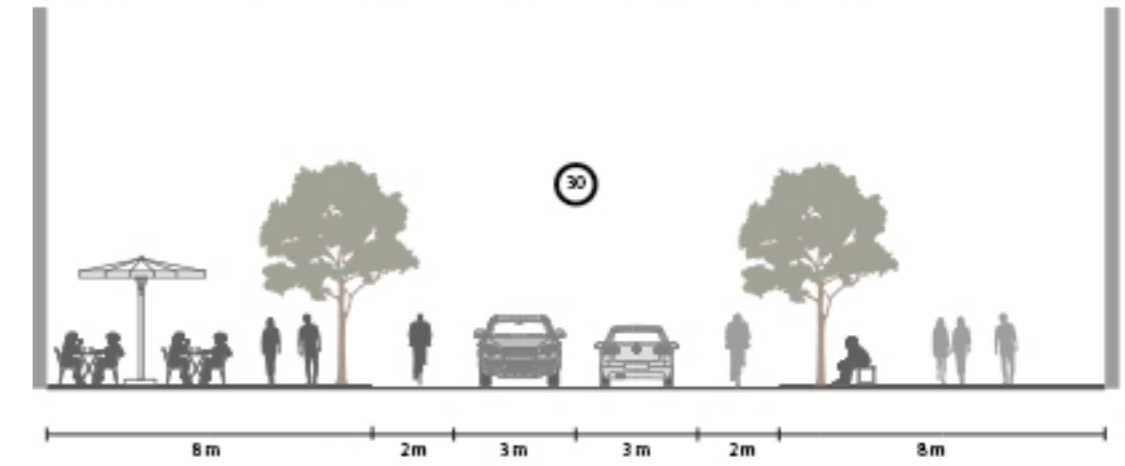


Abb. 129: Berliner Straße

Berliner Straße: Kreuzung Hasengasse/Domstraße - 2020



Berliner Straße: Kreuzung Hasengasse/Domstraße - 2025



Berliner Straße: Kreuzung Hasengasse/Domstraße - 2050



07 ABBILDUNGS-/ QUELLENVERZEICHNIS

ABBILDUNGEN

Zur besseren Übersicht wurden alle eigenen Aufnahmen der Autor/innen nicht mit in das Abbildungsverzeichnis dieser Broschüre aufgenommen.

Abbildung 01: 3D Luftbild - Frankfurter Innenstadt, Auszug aus Google Earth (08/2020)

Abbildung 02: Historische Stadtpläne Frankfurt, Auszug Geoinfo Frankfurt (06/2020)

Abbildung 04: Skyline Frankfurt, <https://www.planet-wissen.de/kultur/architektur/wolkenkratzer/pwief-rankfurtdieeuropaeischewolkenkratzermetropole100.html> (08/2020)

Abbildung 11: Skyline Frankfurt, <https://www.planet-wissen.de/kultur/architektur/wolkenkratzer/pwief-rankfurtdieeuropaeischewolkenkratzermetropole100.html>

Abbildung 57: Stau - Innenstadt, https://www.hessenschau.de/stau-frankfurt-104~_t-1580274188557_v-16to9__retina.jpg

Abbildung 61: Schema Stadtklima, http://www.deutschesklimaportal.de/DE/Themen/3_Stadtklima/A_Stadtklima_Standard.html (08/2020)

Abbildung 62: ÖPNV-Netz Frankfurt, <https://www.vgf-ffm.de/de/tarife-tickets-plane/fahrplane/linien-netzplane/> (08/2020)

Abbildung 71: Leerstand - Einzelhandel, <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/wirtschaft/immo-bilien-in-frankfurt-leerstand-teilweise-hausgemacht-16892091/in-der-schnaepchenzone-auch-16892694.html> (08/2020)

Abbildung 72: Dachbespielung - Almschule, <https://www.garten-landschaft.de/almschule-muenchner-werksviertel/> (07/2020)

Abbildung 73: Dachbespielung - Spielplatz, <https://www.baunetzwissen.de/flachdach/objekte/sonderbauten/parking-house-lueders-in-kopenhagen-5366282> (07/2020)

Abbildung 74: Shared Space Zone, <https://eyeofthefish.org/revitalising-te-aro/> (07/2020)

Abbildung 75: Shared Space Zone, <https://nl.pinterest.com/pin/444449056969624899/> (07/2020)

Abbildung 76: Gestaltung Bodenbelag, <https://www.pinterest.de/pin/455426581051997990/> (07/2020)

Abbildung 77: Gestaltung Mainufer, <https://www.pinterest.de/pin/403072235384038177/> (07/2020)

Abbildung 99: City Beach Frankfurt, <https://citybeach-frankfurt.de/> (08/2020)

QUELLEN

- Deutscher Wetterdienst (DWD) (2020): Stadtklima – die städtische Wärmeinsel, https://www.dwd.de/DE/forschung/klima_umwelt/klimawirk/stadtpl/projekt_warmeinseln/projekt_waermeinseln_node.html (08/2020)
- Skyline Atlas (2020): Hochhäuser in Frankfurt, <https://www.skylineatlas.de/hochhaeuser-frankfurt/> (08/2020)
- Parkhausbetriebsgesellschaft (2020): Parkgaragen der PBG in Frankfurt am Main, <https://www.parkhausfrankfurt.de/de/parkhaeuser/> (08/2020)
- Open Street Map: <https://www.openstreetmap.de/karte.html> (06/2020)
- Google Maps: <https://www.google.de/maps/place/Frankfurt+am+Main/> (06/2020)