

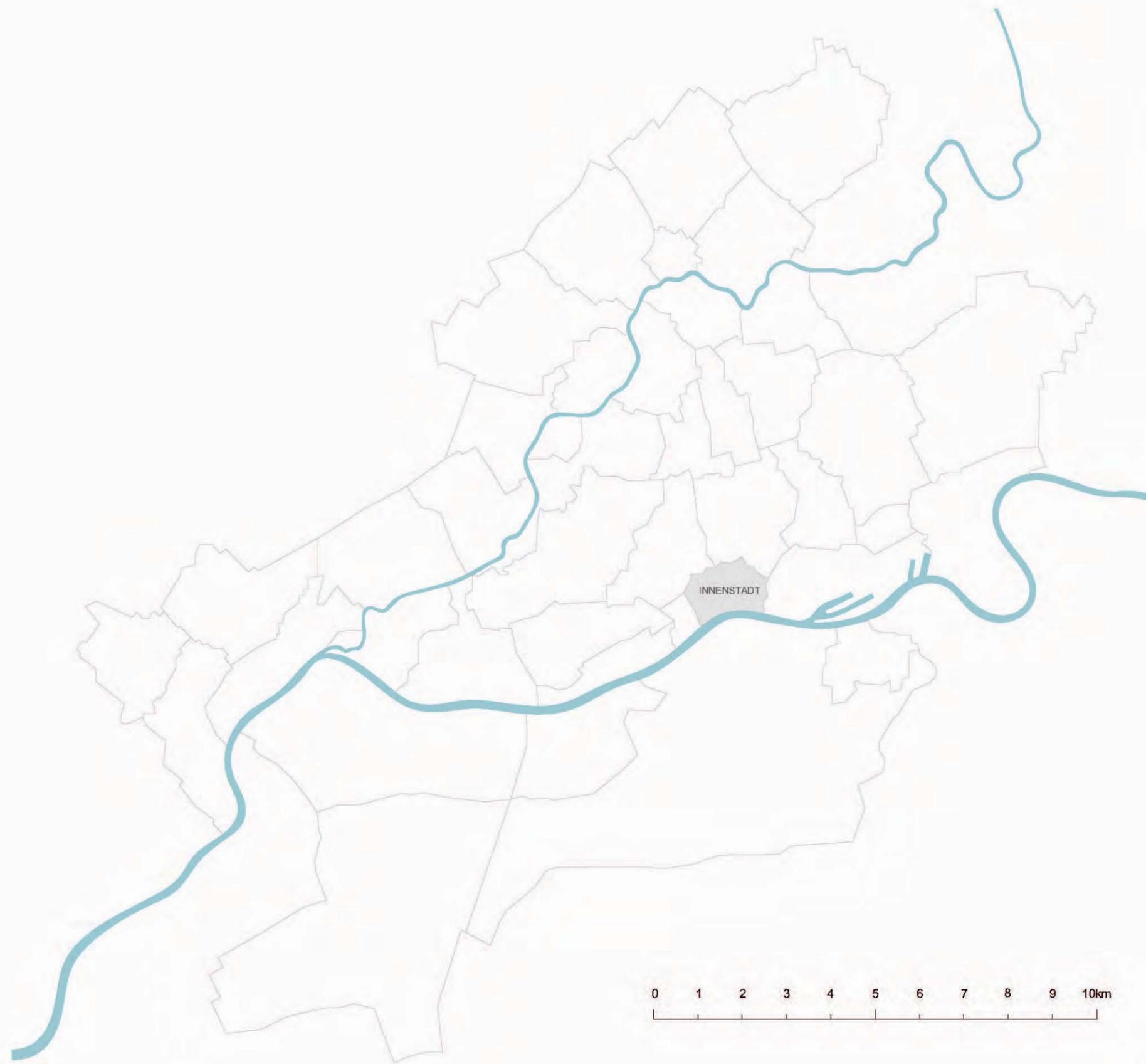


FRANKFURT FLANIERT

GRÜN | KOMPAKT | DURCHMISCHT
VISIONEN FÜR DIE INNENSTADT

JANA GROSCH | JENNY BRAUN | LINUS GLOCKENGIESSER

ANALYSE



Frankfurt
Innenstadt und Umgebung

Die Frankfurter Innenstadt liegt innerhalb des grünen Anlagenrings. Südlich der Frankfurter Innenstadt verläuft der Main. Der Anlagenring wird in verschiedene Bereiche aufgeteilt und nach umliegenden Gebieten oder Städten benannt, wie beispielsweise östlich die Friedberger Anlage oder westlich die Taunusanlage. Auch zwei Parks, der Bethmannpark und der Rothschildpark, grenzen direkt an den Anlagenring.

Die Innenstadt ist auf allen Seiten von umliegenden Stadtvierteln umschlossen. Nördlich liegt das Nordend, hier beginnt der Oeder Weg als identitätsprägende Straße unmittelbar nach dem Eschenheimer Tor. Im Osten liegen Bornheim mit der Berger Straße als identitätsprägende Straße und das Ostend mit dem Frankfurter Zoo und dem Osthafen sowie der EZB. Auch der Osthafenpark ist ein attraktiver Treffpunkt. Im Süden findet man Sachsenhausen mit dem Südbahnhof und der Schweizer Straße sowie das Museumsufer auf der südliche Mainuferseite. Westlich liegt zudem das Gutleutviertel, das Bahnhofsviertel mit dem Hauptbahnhof und der Kaiserstraße, sowie das Westend mit der Messe und dem Palmengarten.

Hauptverkehrsstraßen sind zum einen die Mainzer Landstraße, die am Anlagenring vorbeiführt, und die Konrad-Adenauer-Straße, die mitten durch die Innenstadt führt und dort dann zur Kurt-Schuhmacher-Straße wird, sowie die Hanauer Landstraße, die in den Mainkai mündet.

Innerhalb der Innenstadt befinden sich die zwei für Frankfurt bekannten Fußgängerzonen Zeil und Fressgass, sowie einige identitätsprägende Bauwerke, wie die Alte Oper, die Paulskirche und der Kaiserdom. Zudem liegt in der Innenstadt auch die wohl wichtigste Identität Frankfurts, nämlich das Hochhäusercluster, welches die Frankfurter Skyline bildet.



Abb. 1
Hauptbahnhof



Abb. 2
Berger Straße



Abb. 3
Osthafenpark mit EZB



Abb. 4
Deutsches Filmmuseum und Deutsches Architekturmuseum
am Museumsufer

Legende

Stadtviertel

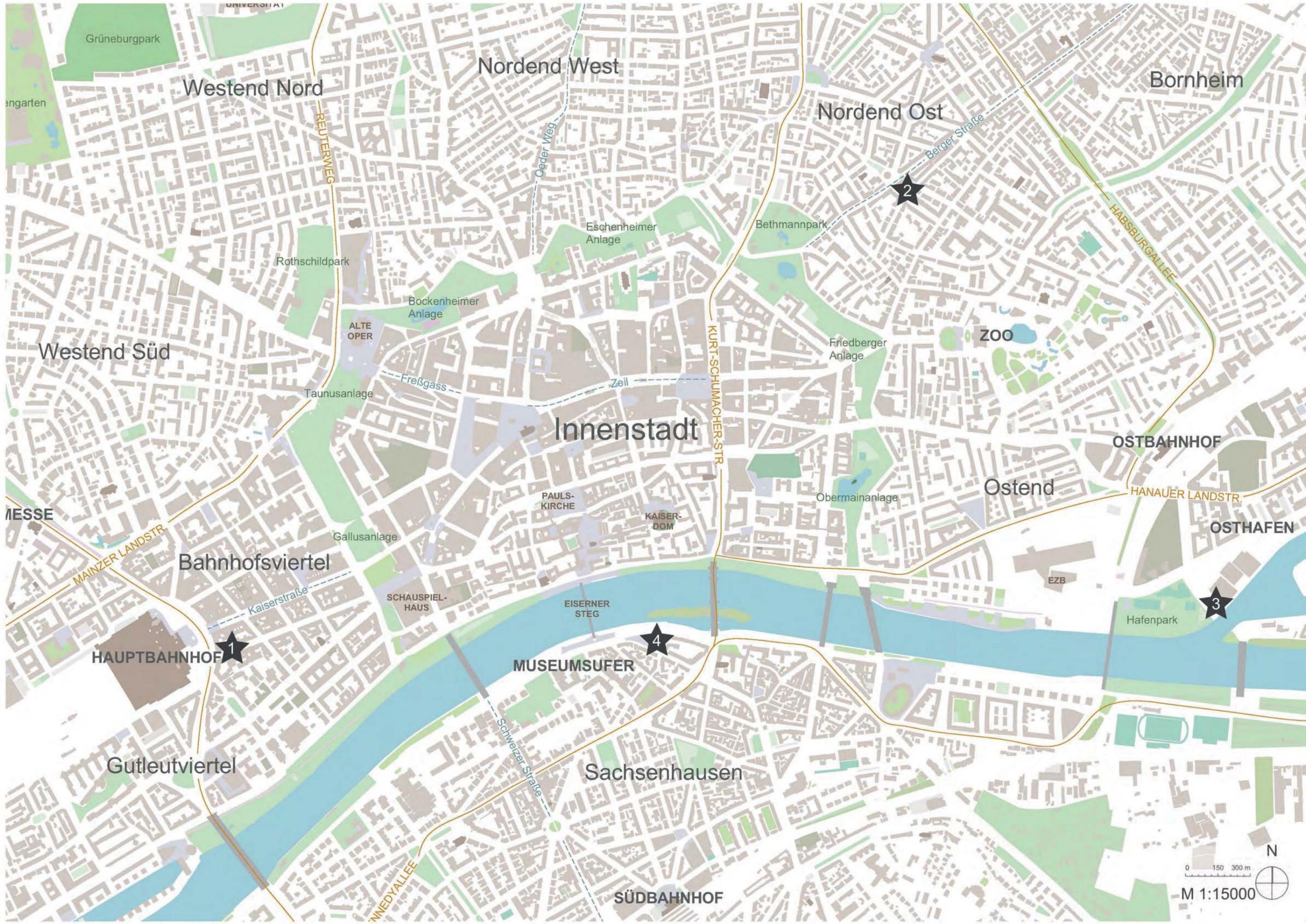
IDENTITÄTSPRÄGENDE STADTRÄUME

IDENTITÄTSPRÄGENDE BAUWERKE

HAUPTVERKEHRSTRECKEN

Identitätsprägende Straßen

Identitätsprägende Grünanlagen



Westend Nord

Nordend West

Nordend Ost

Bornheim

Westend Süd

Innenstadt

Ostend

Bahnhofsviertel

OSTBAHNHOF

HAUPTBAHNHOF

MUSEUMSUFER

OSTHAFEN

Gutleutviertel

Sachsenhausen

SÜDBAHNHOF

Hafenpark

ZOO

SCHAUSPIELHAUS

PAULSKIRCHE

KAISERDOM

Gallusanlage

Obermainanlage

Taunusanlage

Zeil

Bockenheimer Anlage

Eschenheimer Anlage

Bethmannpark

Rothschildpark

Grüneburgpark

Engarten

MESSE

EZB

UNIVERSITÄT

REUTERWEG

Oeder Weg

Berger Straße

HABSBURGALLEE

MAINZER LANDSTR.

HANAUER LANDSTR.

Kaiserstraße

KURT-SCHUMACHER-STR.

Schweizer Straße

WIEDYALLEE

0 150 300 m

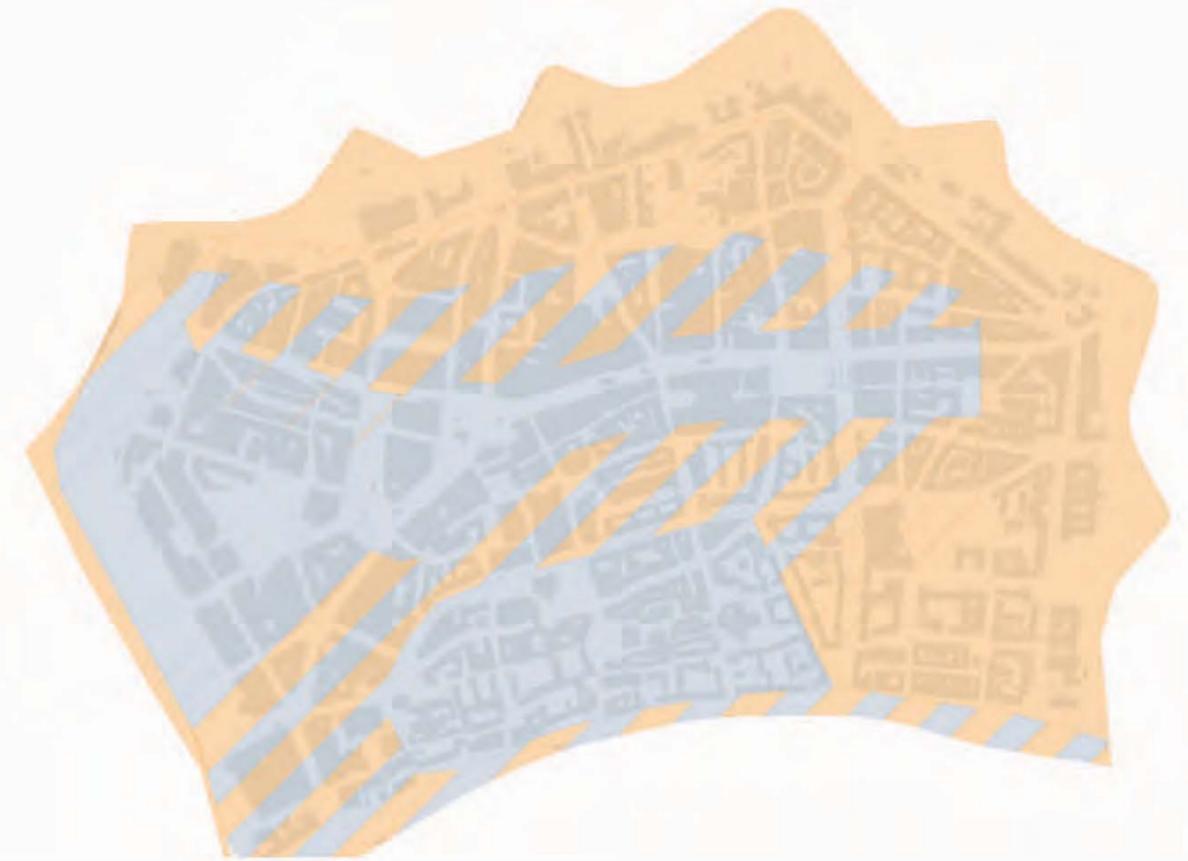
M 1:15000



Frankfurt
Innenstadt Quartiere¹

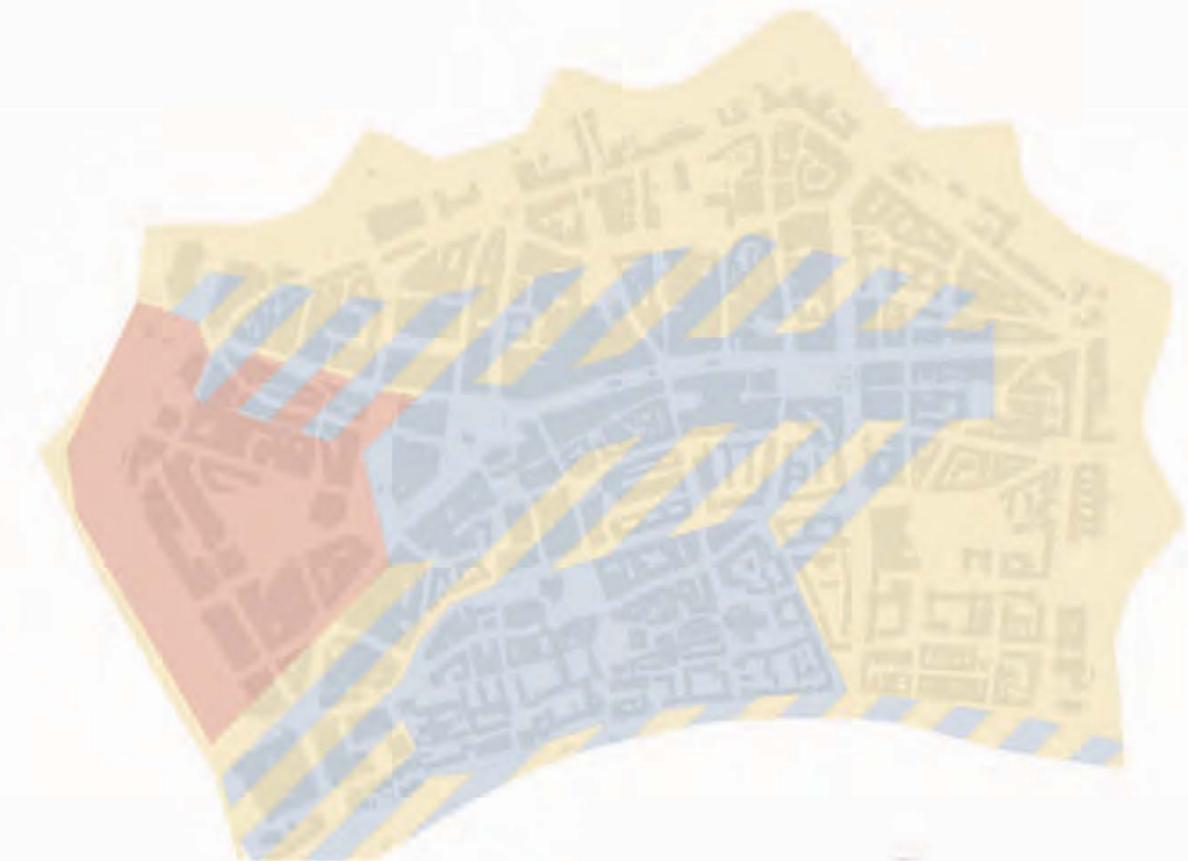
Das folgende Viertelkonzept beschreibt die einzelnen Viertel der Frankfurter Innenstadt. Zu diesen zählt das Banken- und Börsenviertel im westlichen Teil, die Neustadt im nördlichen Teil, das Gerichts-, Allerheiligen- und Fischerfeldviertel im östlichen Teil, sowie die südliche und nördliche Altstadt im südlichen Teil der Innenstadt. Die Parkanlage "Anlagenring", auf dessen Grund die frühere Stadtmauer stand, umgibt die Innenstadt im Westen, Norden und Osten. Im Süden grenzt die Innenstadt unmittelbar an den Main.

Anhand der Piktogramme zeigt sich, dass der Stadtraum des Bankenviertels größtenteils durch White Collar Worker genutzt wird, während Touristen sich vermehrt in der südlichen und nördlichen Altstadt, sowie am Main aufhalten. Gerade die Zeil, der Römer und die Fressgass bilden hierbei touristische Hotspots. Im östlichen und nördlichen Teil der Stadt werden die Stadtquartiere überwiegend durch die Anwohner genutzt. Der Main dient den Anwohner hierbei auch als Erholungsgebiet. Mischnutzungen der verschiedenen Nutzergruppen, wie am Main, finden sich zum Beispiel auch in der südlichen Neustadt, sowie in dem westlichen Teil der Altstadt.



Legende

- White Collar Worker
- Frankfurter*innen
- Anwohner*innen
- Touristen





Anlagerring

Anlagerring

Anlagerring

Neustadt

Gerichts-
viertel

Börsen-
Viertel

Fressgass

Zeil

Anlagerring

Nördliche
Altstadt

Allerheiligen-
Viertel

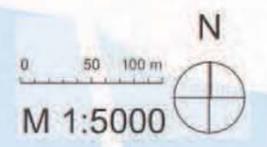
Banken-
Viertel

Berliner Straße

Neue
Altstadt

Fischerfeld-
Viertel

Südliche
Altstadt



0 50 100 m

M 1:5000



■ ■ ■ Höhenentwicklung

Die Innenstadt beherbergt große Teile der Frankfurter Skyline und besitzt somit schon im Frankfurter Umland einen landschaftsprägenden Charakter. Auch innerhalb der Stadt bilden die Wolkenkratzer einen wichtigen Orientierungspunkt. Zu diesen Wolkenkratzern zählen zum Beispiel der Commerzbank-Tower, der Main-Tower, der Euro-Tower, der Garden-Tower, sowie das Japan Center. Diese gerade genannten Wolkenkratzer befinden sich im Bankenviertel, angrenzend zum Anlagenring. Gerade in diesem Teil des Anlagenrings ist die Konzentration von Wolkenkratzer und Hochhäusern hoch. Gleichzeitig befindet sich dieses Gebiet auch im Ausbau und erwartet in naher Zukunft durch das Wohn- und Büroprojekt "Fours" ein neues "Skyline-Mitglied".

Auch außerhalb des Bankenviertels besitzt die Innenstadt weitere Wolkenkratzer und Landmarks. So auch der Nexttower in der südlichen Neustadt, welcher als Teil des Palaisquartieres errichtet wurde.

Zu dem Erscheinungsbild der Innenstadt zählen auch viele historische Gebäude, wie die Alte Oper, das Börsengebäude, der Römer (z.B. Frankfurter Rathaus) oder auch das Eschenheimer Tor, welches als Bestandteil von der ehemaligen Wallanlage erhalten wurde.

Gerade in der südlichen und nördlichen Altstadt besitzt die Innenstadt eine ausgeprägte Kirchenlandschaft. Unter dieser Landschaft finden sich zum Beispiel der Kaiserdom St. Bartholomäus, die Paulskirche, die Alte Nikolaikirche, die Liebfrauenkirche, sowie die Katharinenkirche. Außerhalb der Altstadt befindet sich noch die Jugend-Kultur-Kirche Sankt Peter.

Den Großteil der Frankfurter Innenstadt machen 1-6 geschossige Gebäude aus.



Abb. 5
Goetheplatz mit Blick auf die Skyline



Abb. 6
Paulskirche mit Paulsplatz



Abb. 7
Römerberg



Abb. 8
Eschenheimer Tor

Legende

- 1-6 Geschosse
- 6-10 Geschosse
- 10-30 Geschosse
- Wolkenkratzer
- Landmarks

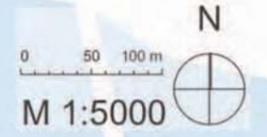


1

4

2

3



 Gewerbe,
Handel und Parken

Ausgehend vom Opernplatz über die Große Bockenheimer Straße bis hin zur Zeil besitzt die Innenstadt eine hohe Konzentration von Groß- und Einzelhandel. Im Bereich der Großen Bockenheimer Straße beziehungsweise der "Fressgass" befindet sich überwiegend erdgeschossig gelegene Gastronomie. Angrenzend zum Goetheplatz wandelt sich die Nutzung zu eingeschossigem Einzelhandel und mehrgeschossigem Großhandel. Gerade der Abschnitt der Zeil zwischen Haupt- und Konstablerwache zeichnet sich durch viele mehrgeschossige Einkaufszentren, wie MyZeil, Galeria Kaufhof und Karstadt, aus. Die Nebenstraßen der Zeil, wie zum Beispiel die Liebfrauenstraße, die Hasengasse, die Schäfergasse und Fahrgasse beinhalten im Erdgeschoss größtenteils Gastronomie und Einzelhandel.

Anders als in anderen Stadtgebieten gibt es in der Frankfurter Innenstadt kaum Nahversorger. Die Kleinmarkthalle, der Supermarkt des MyZeils und der Supermarkt am Eschenheimer Tor bilden, abgesehen von den wöchentlichen Märkten die einzigen Nahversorger der Innenstadt.

Die hohe Konzentration des Handels zwischen südlicher Neustadt und nördlicher Altstadt hat zu Folge, dass 8 oberirdisch liegende Parkhäuser, wie das Parkhaus Hauptwache und das Parkhaus Schillerpassage, das Stadtbild prägen.

Sonstiges Gewerbe bzw. die Bürogebäude befinden sich überwiegend im Banken- und Börsenviertel. Vereinzelt und verstreut befinden sich weitere Bürogebäude im Neustadt- und Allerheiligenviertel, sowie in der westlichen Altstadt.



Abb. 9
Fressgass



Abb. 10
Einkaufszentrum MyZeil



Abb. 11
Schillerstraße

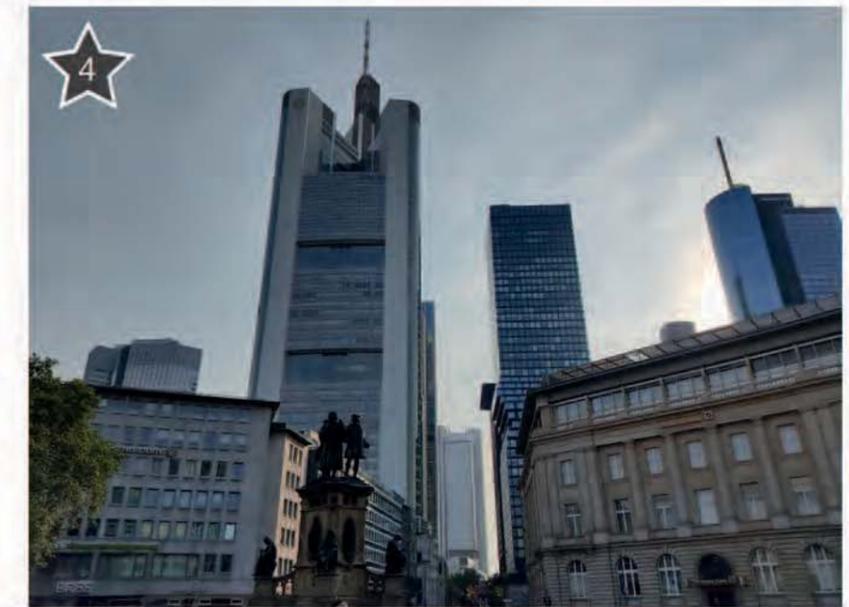


Abb. 12
Rossmarkt mit Blick auf den Commerzbank-Tower

Legende

-  Gewerbe
-  Gastronomie, Handel
-  Parkhäuser



Kultur, Wohnen und öffentliche Gebäude

Die Wohnflächen der Innenstadt liegen außerhalb des Einzel- und Großhandel-Ballungsraumes Zeil, und des von Bürogebäuden domierten Bankenviertels. Gerade im Börsen- und Neustadtviertel besitzen die Wohnstrukturen erdgeschossigen Einzelhandel und Gastronomie. Reine Wohnhäuser findet man dagegen eher in dem Fischerfeld- und Allerheiligenviertel, sowie in der südlichen und östlichen Altstadt.

Die Frankfurter Innenstadt besitzt ein reichhaltiges Kulturangebot. So befinden sich im Anlagenring die Alte Oper, sowie das Schauspielhaus. In der Altstadt befindet sich eine Ansammlung historischer Gebäude und Museen, wie das jüdische Museum, das Museum für Moderne Kunst oder die Schirn Kunsthalle. Aber auch historisch bedeutende Gebäude, wie die Paulskirche oder der Kaiserdom Sankt Bartholomäus lassen sich in der Frankfurter Altstadt finden. Dadurch bildet die Altstadt ein Pendant zum gegenüber liegenden Museumsufer.

Die Innenstadt besitzt Bildungsstätten, wie die Liebfrauen-Schule (Grundschule) im Neustadtviertel und die Ludwig-Börne-Schule (Abendschule für Real- und Hauptschulabschluss) im Fischerfeldviertel, sowie die Kindertagesstätte Kita Frankfurt im Allerheiligenviertel. Das Bildungsprogramm liegt vor allem im östlichen Teil der Innenstadt.

Gebäude der öffentlichen Hand sind vor allem im Gerichts- und Fischerfeldviertel, sowie in Form des Frankfurter Rathauses in der Altstadt zu finden.



Abb. 13
Wohnen in der Fischerfeldstraße



Abb. 14
Braubachstraße



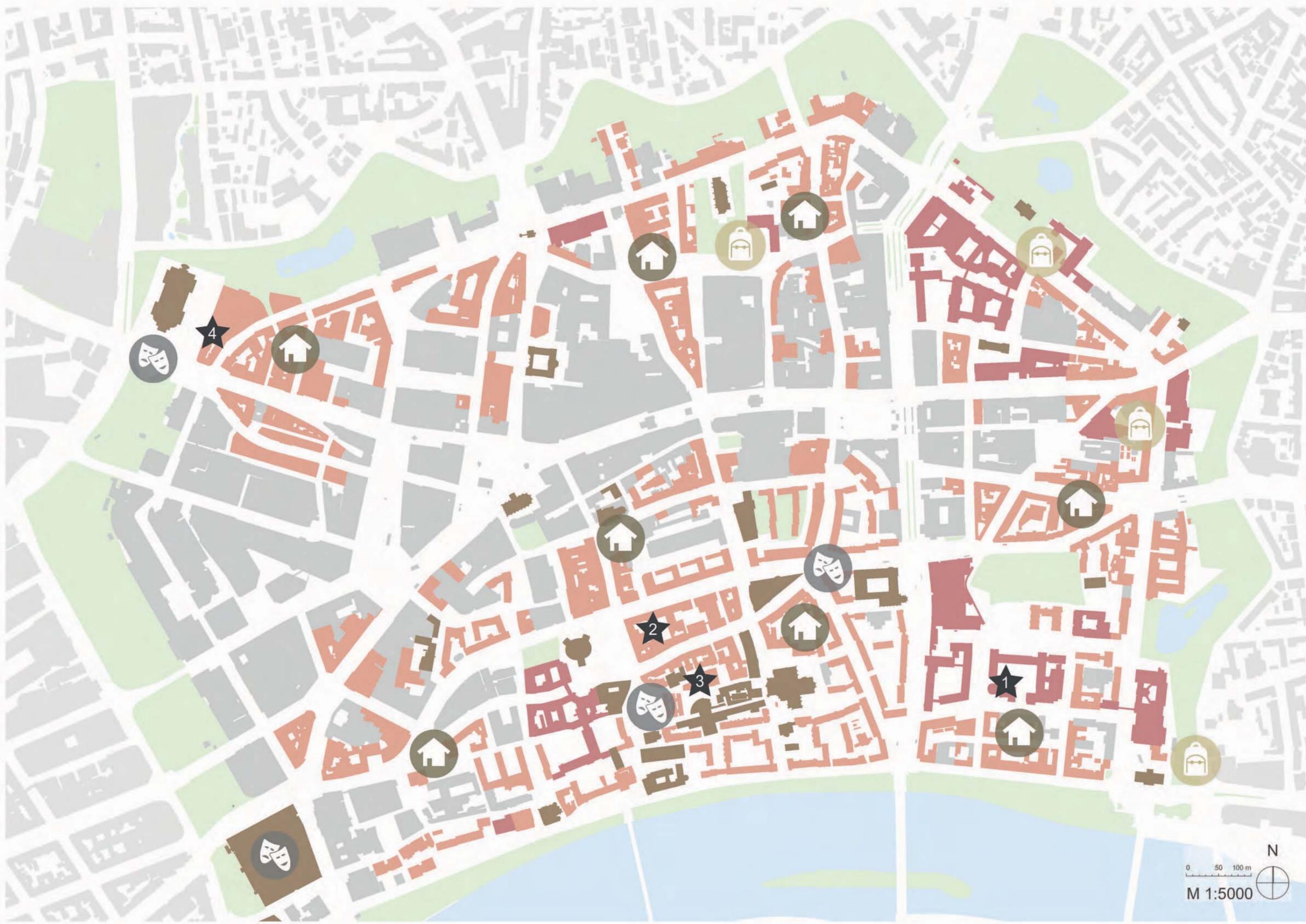
Abb. 15
Neue Altstadt



Abb. 18
Opernplatz und Alte Oper

Legende

- 🏠
 überwiegend Wohnen
- 🎭
 Kultur
- 🏛️
 öffentliche Gebäude
- 🎓
 Schulen



0 50 100 m
M 1:5000



Öffentliche Verkehrsmittel

Das öffentliche Verkehrsnetz ist in der Innenstadt sehr gut ausgebaut und gut miteinander vernetzt, Hauptwache und Konstablerwache sind hierfür die zwei Hauptknotenpunkte.

S-Bahn und U-Bahn verlaufen innerhalb des Anlagenrings komplett unterirdisch. Die S-Bahn als schnellstes Fortbewegungsmittel ist mit ihren zwei Haltestellen für die Anbindung an die umliegenden Stadtteile verantwortlich und verkehrt innerhalb der Innenstadt mit acht Linien. U-Bahnhaltestellen sind circa alle 600 Meter vorhanden und binden an die umliegenden Viertel an. Hier fahren vier Linien über das Eschenheimer Tor und die Hauptwache sowie den Willy-Brandt-Platz in Nord-Süd-Richtung bis zu Südbahnhof, sowie zwei Linien über Hauptwache und Konstablerwache und Hauptwache in Ost-West-Richtung und zwei weitere Linien diagonal über Konstablerwache und Willy-Brandt-Platz zum Hauptbahnhof.

Mehrere Straßenbahnlinien und Buslinien unterstützen zudem das öffentliche Verkehrsnetz oberirdisch. Hier sind für die Straßenbahnen Schienen in den Straßen eingelassen. Die Braubachstraße wird auf zwei Spuren von der Straßenbahn genutzt und bildet zusammen mit der Kurt-Schuhmacherstraße die Hauptachsen für die Straßenbahnlinien. Auf der Kurt-Schuhmacherstraße gibt es für Bus und Bahn zudem eine eigene Spur für jede Richtung. Regelmäßige Buslinien verkehren auch hauptsächlich auf der Kurt-Schuhmacher-Straße, hier fahren zwei Linien, aber auch am Anlagenring führen weitere Buslinien entlang. Am Wochenende fahren zudem Nachtbuslinien zwischen 1 Uhr und 4 Uhr. Alle Haltestellen für Straßenbahnen und Busse sind 300 bis maximal 600 m voneinander entfernt.



Abb. 17
Tramstation am Paulsplatz



Abb. 18
Kreuzung Eschenheimer Tor



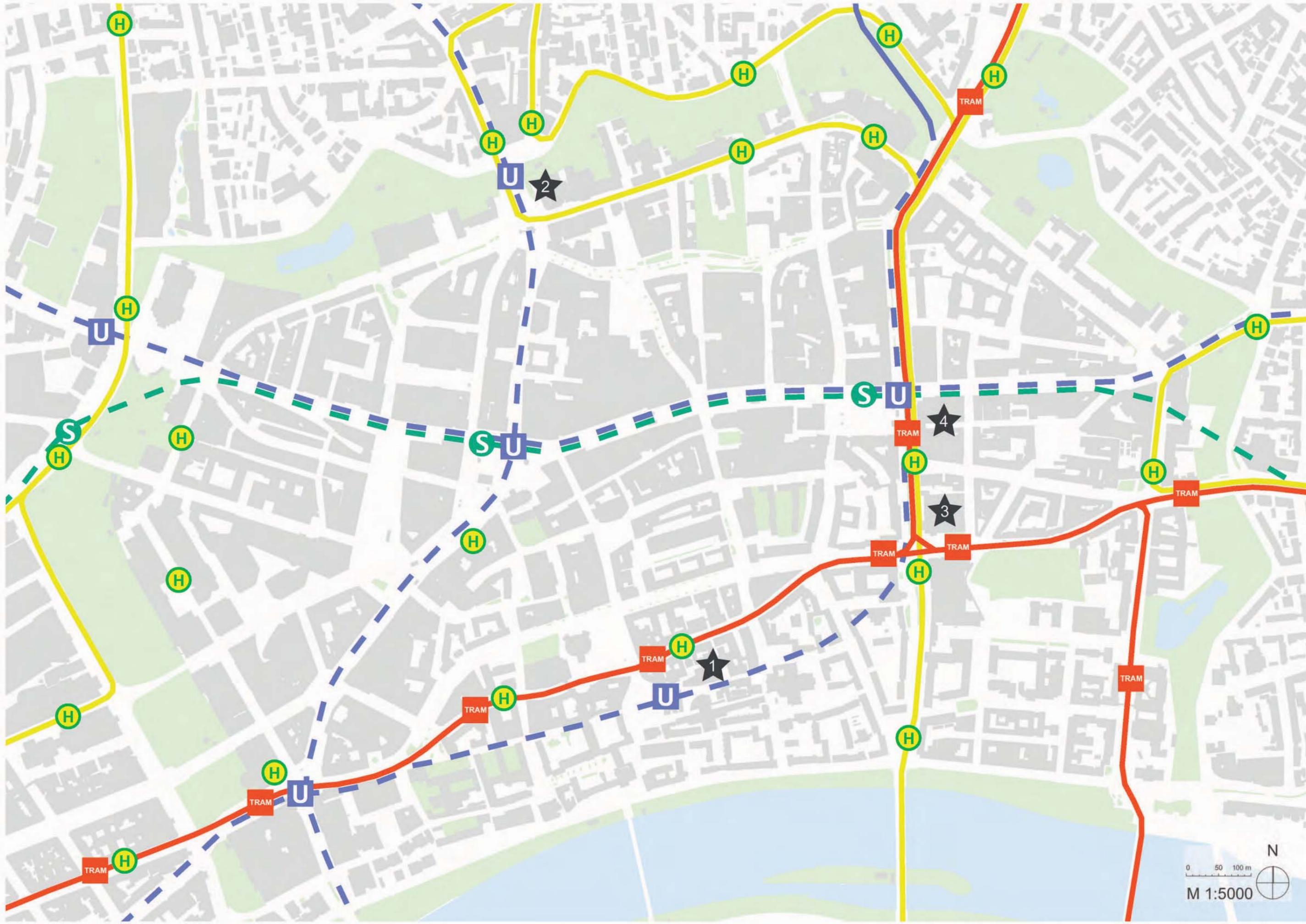
Abb. 19
Kreuzung Kurt-Schuhmacher-Straße und Battonnstraße



Abb. 20
Tram-, Bus- und U-Bahnstation Konstablerwache

Legende

-  Straßenbahn
-  Reguläre Buslinien
-  U-Bahn
-  U-Bahn, unterirdisch
-  S-Bahn, unterirdisch
-     Haltestellen



Fahrrad

Das Fahrradnetz ist in der Frankfurter Innenstadt schlecht ausgebaut und kann eher als ein „Flickenteppich“ bezeichnet werden. Oftmals existieren keine Spuren für Fahrräder auf den innerstädtischen Straßen. Vorhandene Fahrradspuren sind zudem meistens sehr schmal, wenn überhaupt nur durch eine weiße Linie vom schnellen, motorisierten Verkehr abgetrennt und enden oft bereits direkt nach Kreuzungen. Diese Problematik wurde jedoch bereits an der Kurt-Schuhmacher-Straße erkannt und verbessert. Hier gibt es nur in jede Richtung eine breite, baulich abgetrennte, rot markierte Spur für Fahrräder.

Es sind zudem Fahrradrouten durch die Innenstadt vorgesehen. Von Ost nach West führt eine Fahrradstraße durch Töngesgasse und Goethestraße, diese wird jedoch überwiegend von Autos dominiert. Zudem wird die Durchfahrt an der Konstablerwache von der großen Masse an Fußgängern dort versperrt. Auch sind die Fahrradrouten oftmals nicht als solche ausgeschrieben, wie auch beispielsweise im Anlagenring.

Fahrradstellplätze sind bereits einige in der Innenstadt vorhanden, gerade um die Zeil herum besteht hier aber auch ein großer Bedarf, denn die Stellplätze sind hier immer sehr ausgelastet. An der Konstablerwache gibt es eine Fahrradabstellanlage, ansonsten sind hauptsächlich Fahrradständer in Form von Bügeln vorhanden. Im südlichen Teil der Innenstadt gibt es jedoch bisher nur wenige Fahrradstellplätze.



Abb. 21
Fahrrad Parkhaus Konstablerwache



Abb. 23
Goethestraße



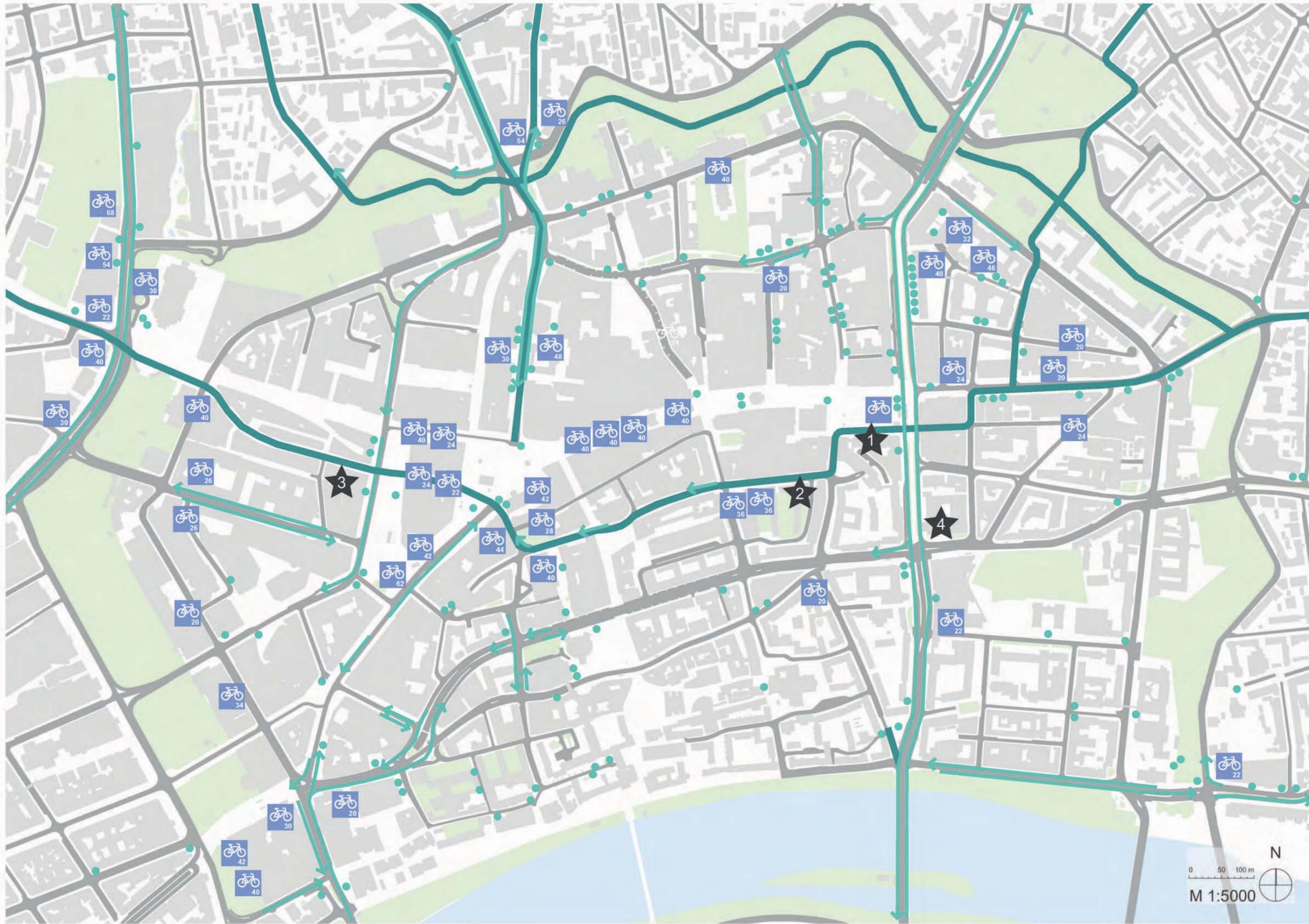
Abb. 22
Fahrradstraße Töngesgasse



Abb. 24
Kreuzung Kurt-Schuhmacher-Straße und Battonnstraße

Legende

-  Fahrradroute
-  Straßen
-  Fahrradständer
-  Fahrradparkplatz mit Stellplatzanzahl
-  Fahrradstreifen



0 50 100 m
M 1:5000
N

Mobiler Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr dominiert zurzeit die Innenstadt. Es ist viel Durchgangsverkehr vorhanden, Hauptverkehrsstraßen sind hierbei die innere und äußere Anlagenstraße sowie die Kurt-Schuhmacherstraße als Nord-Süd-Verbindung und die Berliner Straße als Ost-West-Verbindung. Der Mainkai ist als erste Maßnahme zur Verkehrsminderung zurzeit gesperrt, war jedoch zuvor ebenfalls eine Hauptdurchgangsstraße. Hier kann man nun derzeit am Mainufer das große Potential durch weniger Verkehr in der Innenstadt erleben.

Einige Hauptdurchgangsstraßen wie beispielweise die Börsenstraße und die Berliner Straße, aber auch die Kurt-Schuhmacherstraße haben eine trennende Wirkung innerhalb der Innenstadt und schneiden die bisher vorhandenen Fußgängerzonen voneinander ab. Besonders aber die beiden breiten Anlagenringstraßen außen und innen trennen die gesamte Innenstadt von den umliegenden Vierteln ab. Zudem entsteht im Anlagenring ein hoher Lärmpegel und auch die Berliner Straße ist mit vier Spuren ein großer Lärmfaktor.

Öffentliche Parkhäuser sind in der Innenstadt einige vorhanden, diese sind jedoch Verkehrsmagneten und sorgen für ein besonders hohes Verkehrsaufkommen. Auch sind die Strecken von einer Hauptdurchgangsstraße zu einer Einfahrt ins Parkhaus teilweise sehr lang, wie beispielsweise beim Parkhaus an der Hauptwache. Zudem ist eine große Masse an ruhendem Verkehr in der Innenstadt vorhanden und nimmt den öffentlichen Straßenraum ein, besonders das Fischerfeldviertel ist hiervon stark betroffen.



Abb. 25
Kreuzung Eschenheimer Tor



Abb. 26
Ausfahrt Theatertunnel auf die Berlinerstraße

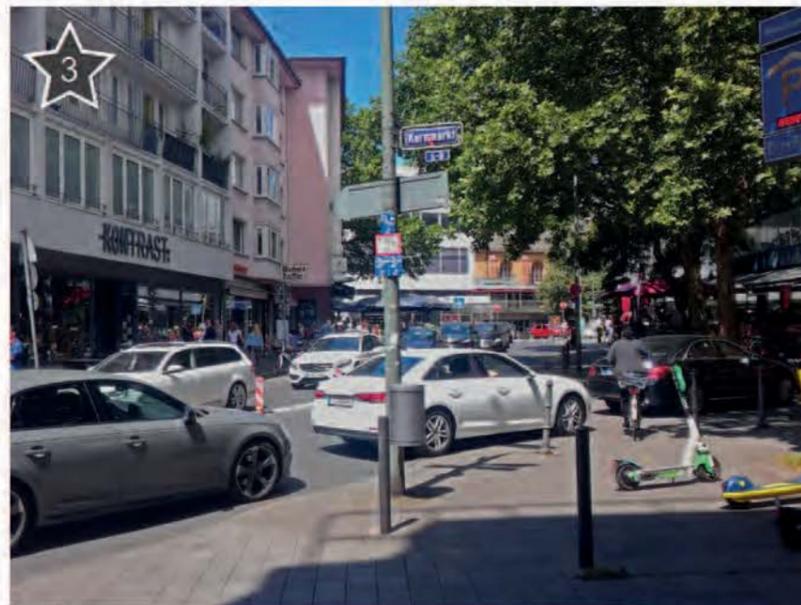


Abb. 27
Einfahrt zum Parkhaus Hauptwache



Abb. 28
Mainstraße

Legende

- Hauptdurchgangsstraßen
- Anliegerstraßen
- Temporäre Straßensperrung
- Richtung und Anzahl der Fahrspuren

- P
680 Öffentliches Parkhaus mit Stellplatzzahl
- P
680 Öffentliche Tiefgarage mit Stellplatzzahl
- Einfahrt Parkhaus
- Ruhender Verkehr



Grünflächen

Der Anlagenring umgibt die Innenstadt in einem weitgehend geschlossenen „grünem Ring“. Der östliche Teil von der Eschenheimer Anlage bis zur Obermainanlage hat eine hohe Aufenthaltsqualität und bietet für Familien mit Kindern viele Möglichkeiten in Form von Spielplätzen und gestalteter Parkanlage mit Wiesenflächen, Wasser und Vegetation. Aber auch für Erwachsene bietet der Anlagenring Orte zur Naherholung. (Abb. 29)

Die Taunusanlage im Westen schließt direkt an die Hochhäuser der bekannten Frankfurter Skyline an, so bildet sich ein faszinierender Kontrast zwischen Grün und Architektur. (Abb. 30)

Unterbrochen wird der Anlagenring von der Kreuzung um das Eschenheimer Tor und den Willi-Brandt-Platz.

Außerdem befindet sich der Opernplatz zwischen der Bockenheimer Anlage und der Taunusanlage.

Ein weiterer zentraler Ort der Frankfurter Innenstadt ist das Mainufer. Hier gibt es großzügige Grünflächen die im Sommer viele Leute, sowohl Frankfurter*innen als auch Touristen, anlocken.

Neben dem Anlagenring gibt es in der Innenstadt so gut wie keine weiteren öffentlichen Grünflächen.

Es wird versucht dieses Manko mit Bäumen zu kompensieren. So ist zum Beispiel die Zeil großflächig mit Bäumen bepflanzt. (Abb. 31)



Abb. 29
Obermainanlage



Abb. 30
Taunusanlage



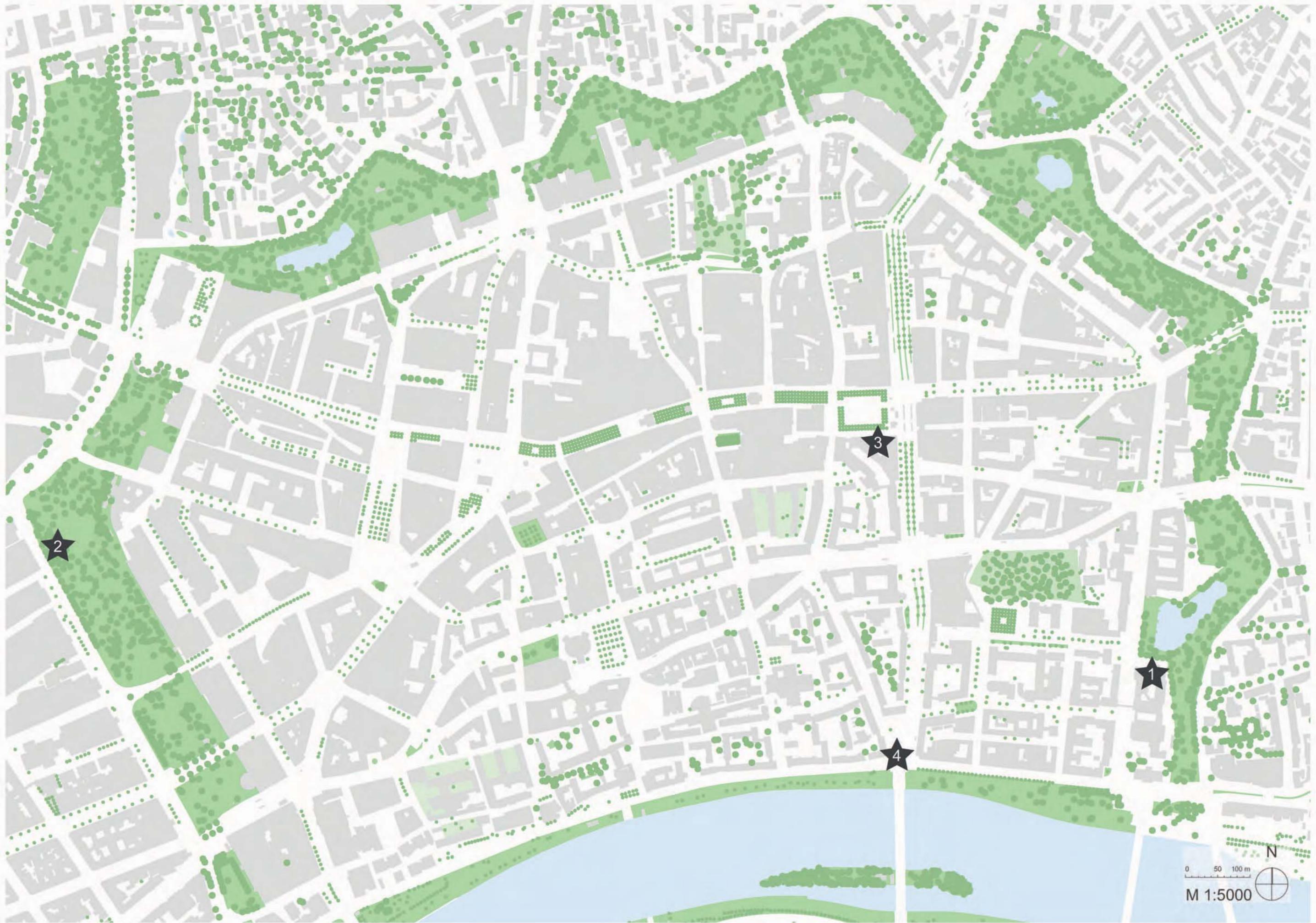
Abb. 31
Die Zeil



Abb. 32
Mainufer mit temporärer Sperrung

Legende

- Öffentliche Grünflächen
- Halböffentliche Grünflächen
- Private Grünflächen
- Wasserflächen
- Bäume



0 50 100 m
M 1:5000



Plätze und Fußwege

In der Frankfurter Innenstadt besteht zwar ein dichtes Fußwegnetz, aber reine Fußgängerzonen gibt es fast gar nicht. Lediglich ein Teil der Zeil, Fressgass, Steinweg und die Sandgasse sind ausschließlich den Fußgängern vorbehalten.

Über diese Straßen entstehen attraktive Wegeverbindungen, die verschiedene Plätze und Kulturelemente verbinden.

Und zwar führt die Zeil von der Konstablerwache, auf der zweimal die Woche ein Wochenmarkt mit Produkten direkt vom Erzeuger stattfindet, über die Hauptwache die häufig für Kundgebungen und den Frankfurter Weihnachtsmarkt genutzt wird.

Über den Steinweg gelangt man auf die Platzabfolge Rossmarkt, Goetheplatz und Rathenauplatz. Mit seiner großen, freien Fläche wird der Rossmarkt gern für das Frankfurter Weinfest, oder das „Grüne Soße Fest“ genutzt. Trotzdem steht er bei Bürger*innen oft in der Kritik, da außerhalb der Stadtfeste der Platz nur eine große, recht öde Fläche, ohne Aufenthaltsqualität ist.

Vom Rathenauplatz gelangt man in die Fressgass, die ein beliebter Ort ist um die Mittagspause zu verbringen, oder nach der Arbeit noch mit Kollegen etwas trinken zu gehen.

Die Fressgass schließt direkt an den Opernplatz an, der zusätzlich zu seiner Beliebtheit bei Touristen, auch ein beliebter Treffpunkt und Aufenthaltsort für junge Erwachsene geworden ist.

Im Süden der Innenstadt liegt die Altstadt, die durch viele Sehenswürdigkeiten, wie den Römer, den Dom und die Pauluskirche, die touristische Hochburg Frankfurts ist.

In der restlichen Innenstadt verteilt finden sich noch einige kleine Plätze, teilweise schön gestaltet wie zum Beispiel das Fischerplätzchen (Abb.36), andere sind noch ausbaufähig, wie der Kaiserplatz.



Abb. 33
Blick von der Zeil Richtung Hauptwache



Abb. 34
Römerberg



Abb. 35
Hauptwache



Abb. 36
Fischerplätzchen Richtung Fahrgasse

Legende

-  Platzflächen
-  Fußgängerzonen
-  Fußwege
-  gestaltete Wegeverbindungen

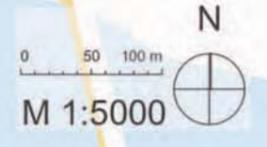


3

1

2

4



Grünflächen und Freiflächen

Durch einen sehr hohen Grad an versiegelten Flächen, beschränkt sich das Grün in der Innenstadt auf Bäume mit kleiner Baumscheibe. Dies ist teilweise historisch bedingt, wie auf dem Paulsplatz, oder wie auf der Konstablerwache durch die Nutzung als Marktplatz so vorgegeben.

Die Platzfolge Rossmarkt, Goetheplatz und Rathenauplatz ist unter Frankfurter*innen wenig beliebt. Trotz der Bäume auf dem Goetheplatz, wirkt die große Fläche kalt und leer. Mit neuem Platzbelag und Sitzmöbeln soll die Fläche in naher Zukunft aufgewertet werden. Dafür wurden drei verschiedenen Beläge und unterschiedliche Sitzmöbel auf dem Goetheplatz vorgestellt.³

Für Plätze die kurzfristig, oder nutzungsbedingt nicht begrünt werden können, hat das Umweltdezernat Frankfurt die „grünen Wohnzimmer“ entwickelt. Dabei handelt es sich um bewachsene Spaliere auf einer fahrbaren Plattform. Sie sollen für Schatten und Abkühlung sorgen. Außerdem haben sie einen positiven Effekt auf die Luftqualität.⁴

Staubbegleitendes Grün ist vor allem in den Wohnvierteln im Norden und Osten nur wenig vorhanden. Hier wird noch sehr viel Fläche von ruhendem Verkehr eingenommen.



Abb. 37
Paulsplatz



Abb. 38
Konstablerwache



Abb. 39
Grünes Wohnzimmer am Rathenauplatz



Abb. 40
Sitzplätze an der Trinkhalle in der Eschenheimer Anlage

Legende

- Öffentliche Grünflächen
- Halböffentliche Grünflächen
- Private Grünflächen
- Wasserflächen
- Baumstandorte

- Platzflächen
- Fußgängerzonen
- Fußwege
- gestaltete Wegeverbindungen



Stärken

 Gesteigerte Aufenthaltsqualität des Mainufers durch temporäre Sperrung

 Bestehende Fußgängerzonen, Wegeverbindungen und attraktive Plätze

 Parkflächen mit hoher Qualität

 Hoher Baumbestand

 Ausgebaute Fahrradspur

 Potenzial durch breite Straßenquerschnitte

 Kulturelles Angebot

   Gastronomisches Angebot

 Schulen

 Nahversorger



Abb. 41
Fressgass - eine beliebte Straße um die Zeit in der Mittagspause oder den Abend zu verbringen



Abb. 43
Gut sichtbare Fahrradstreifen an der Konrad-Adenauer-Straße baulich abgegrenzt von der Fahrbahn



Abb. 45
Römerberg



Abb. 42
Gestaltete Obermainanlage durch Topographie und Bepflanzung abgeschirmt vom Straßenlärm



Abb. 44
Berliner Straße richtung Paulskirche



Abb. 46
Oper Frankfurt



Schwächen

-  Wenig belebte Platzfläche, durch große leere Flächen
-  Fußwege werden von viel benutzten Straßen unterbrochen
-  Hohe Frequenz an Fußgängerverkehr
-  Quartiere mit sehr wenig Grün
-  Hohe Lärmbelastung

-  Fahrradspur wird von Fußgängern in Anspruch genommen
-  Fahrradspur wird von Autos in Anspruch genommen
-  Große freie Plätze, die lediglich als Kreuzung dienen
-  Stark befahrene Durchgangsstraßen
-  Parken am Straßenrand
-  Parkhäuser als Automagnet

-  Außerhalb der Arbeitszeiten, wenig bis gar nicht belebt
-  Keine Nahversorger für Anwohner
-  Shoppingmöglichkeiten geballt auf der Zeil



Abb. 47 Große leere Flächen am Rossmarkt / Goetheplatz / Rathenauplatz



Abb. 49 Eigentliche Fahrradstraße wird von Autos dominiert



Abb. 51 Blick vom Kaiserplatz Richtung Baustelle Four



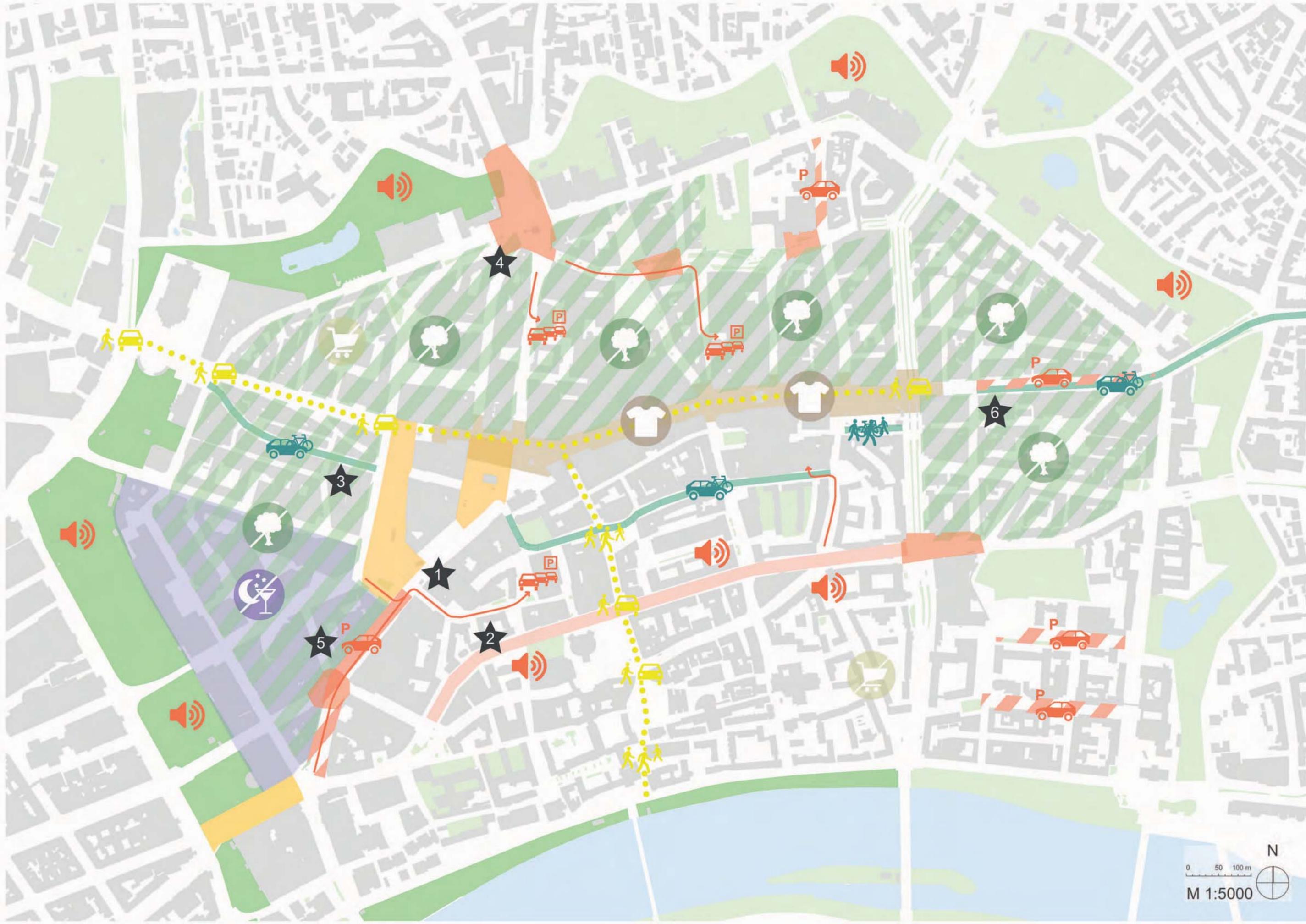
Abb. 48 Staubildung vor dem Parkhaus Hauptwache



Abb. 50 Großflächige Versiegelungen am Eschenheimer Tor



Abb. 50 Östliche Zeil



0 50 100 m
M 1:5000
N

DURCHMISCHT

VISIONEN UND ZIELE

KOMPAKT



GRÜN



Abb. 51

LEBENSRAUM STATT STRASSENRAUM



Abb. 52

DURCHMISCHT

Nutzung

Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs sowie kulturelle Einrichtungen und gesellschaftliche Treffpunkte sind vielfältig und decken die Bedürfnisse aller Nutzergruppen ab

funktionale Durchmischung der Strukturen

Brachflächen und Baulücken schließen

Wohnnutzung stärken

Erdgeschosszone aktivieren

KOMPAKT

Verkehr

Die Wege in der Stadt sind sicher, flexibel, komfortabel, zeit- und kostensparend zu bewältigen.

Tägliche Mobilitätsziele sind zu Fuß, mit dem Rad und mit den ÖPNV erreichbar

Straßenraum neu verteilen

Gleichwertiges Nebeneinander der Verkehrsmittel stärken

Trennungswirkung durch Verkehrsachsen minimieren

Integrierte Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing, Fahrradverleih

Durchgehender Verbindungen zu Fuß und Rad

GRÜN

Freiraum

Grünflächen und begrünte Freiflächen stehen für Erholung und Begegnung zur Verfügung und schaffen eine hohe Umwelt- und Aufenthaltsqualität

Versiegelte Flächen öffnen

Grün- und Wasserflächen auf Freiflächen, in Straßenräumen, auf Dächern, an Fassaden

Flächen für Begegnung, Erholung, Freizeit schaffen



Nutzung

Das Konzept "Frankfurt Flaniert", sieht für die Nutzung vor, den aktuellen Großhandel-Ballungsraum der Zeil zu entzerren und auf die kommenden Flaniermeilen in Form von erdgeschossigem Einzelhandel zu verteilen. Im Fokus steht hierbei die Steigerung der Attraktivität des Straßenraum der Flaniermeilen. Diese Steigerung erfolgt durch fußgängerfreundliche Möblierung des Straßenraumes, Belebung durch vermehrten erdgeschossigen Einzelhandel und Gastronomie, sowie dem Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs. Eine attraktive Fußläufigkeit zum Nahversorger ist eine weitere wichtige Konsequenz des Konzeptes. Hierbei sollen Parkhäuser, wie das Parkhaus Hauptwache mit seiner zentralen Lage in der Innenstadt, neugestaltet und zu Nahversorgern umgenutzt werden.

Durch die Dezentralisierung des Großhandels soll eine gesunde Durchmischung der Stadtviertel gegeben werden, welche gegenseitig durch die Flaniermeilen verbunden werden.

Ein weiterer Punkt ist die Aktivierung der Uferpromenade durch passendes Stadtmobiliar und Gastronomie. Der Lebensraum Mainufer wird endgültig vom MIV befreit. Durch die gegebenen Qualitäten, wie der Lage am Fluss und der südlichen Sonneneinstrahlung soll das Ufer als Lebensraum und Erholungsgebiet eine Renaissance erfahren.

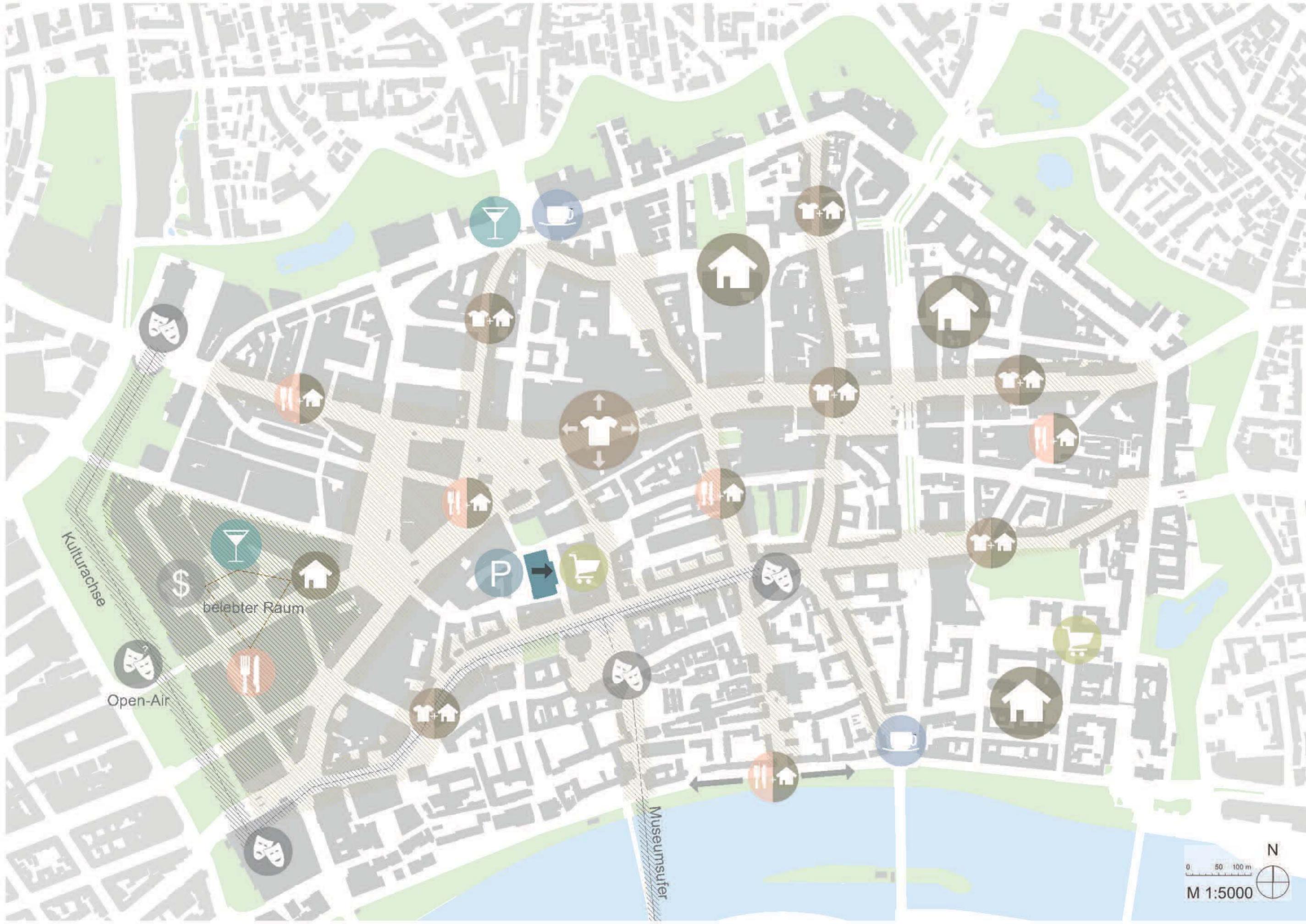
Das von Bürogebäuden dominierte Bankenviertel besitzt derzeit nur während dem Berufsalltag eine Form von belebtem Raum. In Folge des Konzeptes soll der Stadtraum des Bankenviertels mit Wohnstrukturen und einem Gastronomieangebot durchmischt und belebt werden.

Ein weiterer Aspekt des Konzeptes sieht eine Stärkung und Verknüpfung des Kulturangebotes der Innenstadt vor. Hierbei soll eine Kulturachse beginnend an der Alten Oper entstehen. Diese Kulturachse zieht sich durch den Anlagenring über das Schauspielhaus bis hin zur Altstadt. Verstärkt wird die Kulturachse durch neue Freilichtbühnen innerhalb des Anlagenrings.

Legende

-  Wohnen + Handel im Erdgeschooss
-  Durchmischung Bankenviertel
-  Kulturachse
-  Verteilung Großhandel
-  Überwiegend Wohnen

-  Wohnen + eingeschossig Handel
-  Wohnen + eingeschossig Handel
-  Umnutzung in Nahversorger
-  Gastronomie Bars / Nachtleben
-  Gastronomie Cafés



Kulturachse

belebter Raum

Open-Air

Museumsufer



Verkehrsentwicklung bis 2030

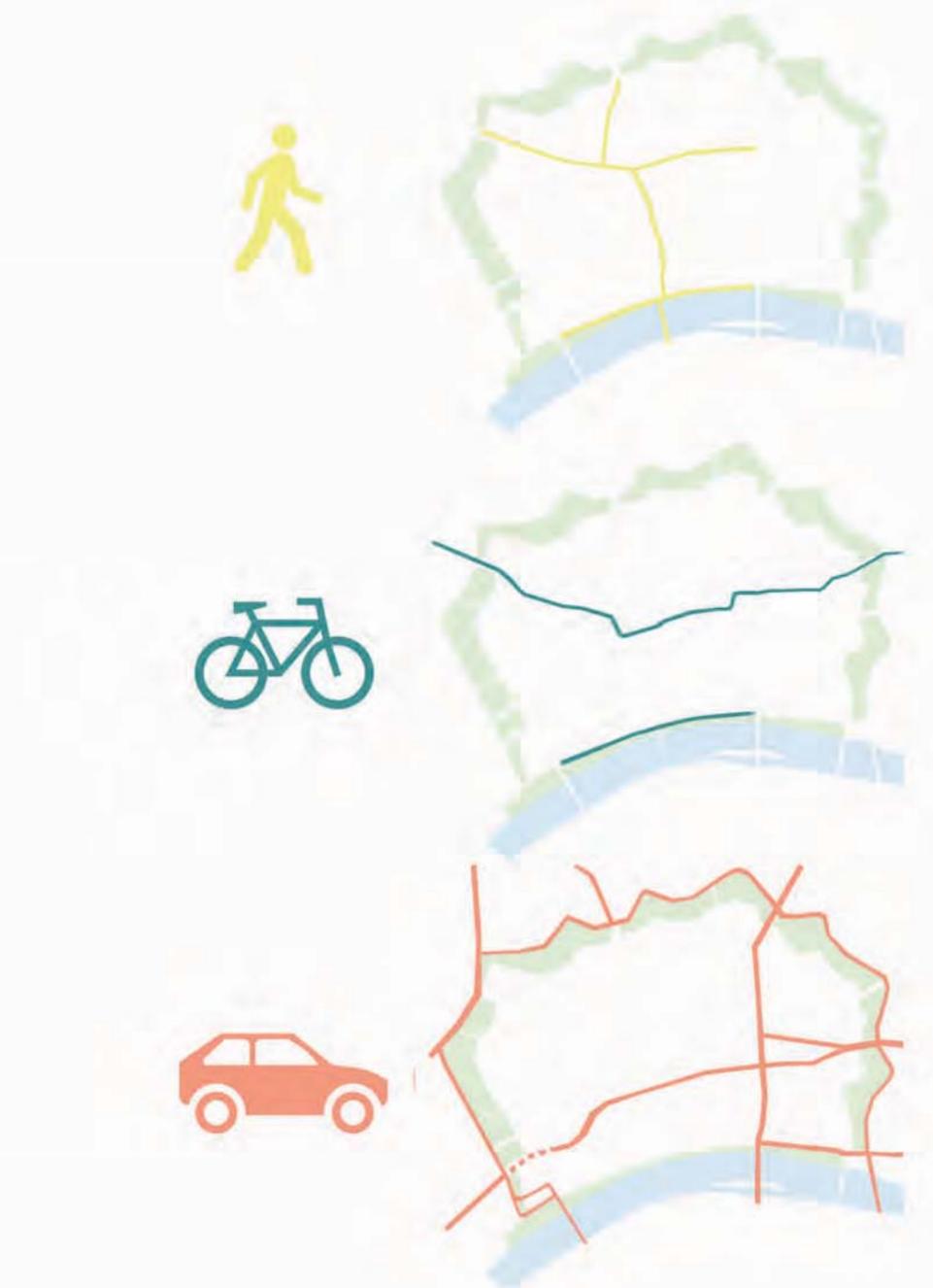
Als erste Maßnahme wird ein Tempo30-Limit für die gesamte Innenstadt ausgesprochen, um den Verkehrslärm zu reduzieren und die trennende Wirkung durch den Verkehr abzuschwächen. Kurzfristig soll der Hauptdurchgangsverkehr der Innenstadt auf die äußere Anlagenringstraße, sowie die Berliner Straße und die Kurt-Schuhmacher-Straße beschränkt werden. Daher wird die meist vierspurige Anlagenringstraße außerhalb des Anlagenrings neu aufgeteilt auf jeweils zwei Spuren in beide Richtungen. Die innere Anlagenringstraße wird damit entlastet und soll genauso wie alle anderen Straßen in der Innenstadt nur noch als Anliegerstraße genutzt werden. An der Berliner Straße wird jeweils eine Fahrspur des motorisierten Verkehrs in jede Richtung weggenommen und hier eine Fahrradspur eingerichtet. Zudem soll die Kreuzung am Eschenheimer Tor temporär gesperrt werden. Einzelne Straßen wie die Töngesgasse werden zudem für den motorisierten Verkehr gesperrt, um die Fahrradstraße zu etablieren. Erste Begegnungszonen werden eingerichtet, hier sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt und das Tempo limit ist 20km/h. Diese werden dort angedacht, wo später die Flaniermeilen entstehen werden, oder wo diese kreuzen. Der Mainkai bleibt langfristig gesperrt.

Der südliche Teil der Innenstadt soll zudem autofrei werden. Autofreie Viertel haben folgende Regelungen: Das Einfahren in die Viertel wird für motorisierten Individualverkehr verwehrt, für Anlieferungen und ähnliche Ausnahmen, also beispielsweise auch für Umzüge ist es zu bestimmten Tageszeiten erlaubt, in die Viertel zu fahren. Der ruhende Verkehr wird umverlagert in Quartiersparkhäuser. Außerdem soll ein gutes Angebot an Car-sharing-Angeboten und anderen Alternativen gezielt in diesen Vierteln dafür sorgen, dass das Auto an Stellenwert verliert.

Die ersten kleineren öffentlichen Parkhäuser, die weit entfernt von Hauptdurchgangsstraßen liegen werden geschlossen und umgenutzt oder abgerissen, um neue Fläche für Wohnen zu generieren. Auch werden einzelne Parkhäuser nun auf kürzeren Wegen erschlossen.

Legende

-  Hauptdurchgangsstraßen (Tempo 30)
-  Richtung und Anzahl der Fahrspuren
-  Begegnungszone (Tempo 20)
-  Anliegerstraßen (Tempo 30)
-  Anliegerstraßen (Tempo 30)
-  temporäre Sperrung / Autofreie Zone
-  Umnutzung / Abriss Parkhaus
-  Schließung Tiefgarage



-  Einfahrt Parkhaus
-  Flaniermeile
-  Fahrradroute



 **Verkehrsentwicklung**
bis 2040

Mittelfristig werden alle Straßen innerhalb der Innenstadt zu Begegnungszonen, um eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer zu fördern. Nun ist das Auto nicht mehr das dominante Verkehrsmittel, der Fahrradfahrer und Fußgänger soll an Stellenwert gewinnen. Weitere Straßen werden temporär für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, hier sollen folgend Fahrradrouen oder Flaniermeilen entstehen.

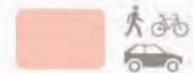
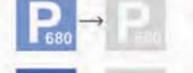
Die Berliner Straße wird in diesem Zuge ebenfalls zu einer Begegnungszone, hierzu mehr unter „Vertiefung“. Die autofreie Zone weitet sich Richtung Norden aus und umfasst nun auch das Allerheiligenviertel, das Gerichtsviertel sowie die nördliche Altstadt und das Börsenviertel.

Alle öffentlichen Parkhäuser mit der Ausnahme des Parkhauses direkt an der Konrad-Adenauer-Straße als letzte Hauptdurchgangsstraße innerhalb der Innenstadt werden in diesem Zuge geschlossen und umgenutzt zu Quartiersparkhäusern, Fahrradparkhäusern oder Nahversorgern, oder abgerissen um die Stadt nachzuverdichten. Besonders die Tiefgaragenparkhäuser bleiben als Quartiersparkhäuser erhalten, während das Parkhaus an der Hauptwache beispielsweise zu einem Fahrradparkhaus umfunktioniert werden soll.

Flaniermeilen und Fahrradrouen vernetzen sich nun langsam in alle Richtungen. Es entstehen weitere Fußwege zum Main, beispielsweise in der Fahrgasse, hierzu mehr unter „Vertiefung“. Auch wird eine Wegeverbindung zu Fuß vom Oeder Weg bis zur Kaiserstraße etabliert.



Legende

-  Hauptdurchgangsstraßen (Tempo 30)
Richtung und Anzahl der Fahrspuren
-  Begegnungszone
(Tempo 20)
-  Anliegerstraßen
(Tempo 30)
-  temporäre Sperrung / Autofreie Zone
-  Umnutzung / Abriss Parkhaus
-  Schließung Tiefgarage

-  Einfahrt Parkhaus
-  Flaniermeile
-  Fahrradroute



Verkehrsentwicklung bis 2050

Der Hauptdurchgangsverkehr wird aus der Innenstadt verlagert und befindet sich langfristig nur noch auf der äußeren Anlagenringstraße. Hier existiert nun eine Spur für jede Richtung mit einem Tempo30-Limit. Die gesamte Innenstadt ist autofrei unter den vorher genannten Voraussetzungen. Hier ist es besonders wichtig, alternative Fortbewegungsmöglichkeiten anzubieten. Carsharing-Stationen für Ziele außerhalb der Innenstadt sowie Bikesharing-Angebote und faire Preise des ÖPNV sind wichtige Bestandteile für die erfolgreiche Umsetzung der autofreien Innenstadt.

Die Berliner Straße und Kurt-Schuhmacher-Straße sind Begegnungszonen und bilden damit die einzigen Durchwegungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr, natürlich gleichberechtigt mit allen anderen Verkehrsteilnehmern. Der innere Anlagenring wird zudem temporär für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.

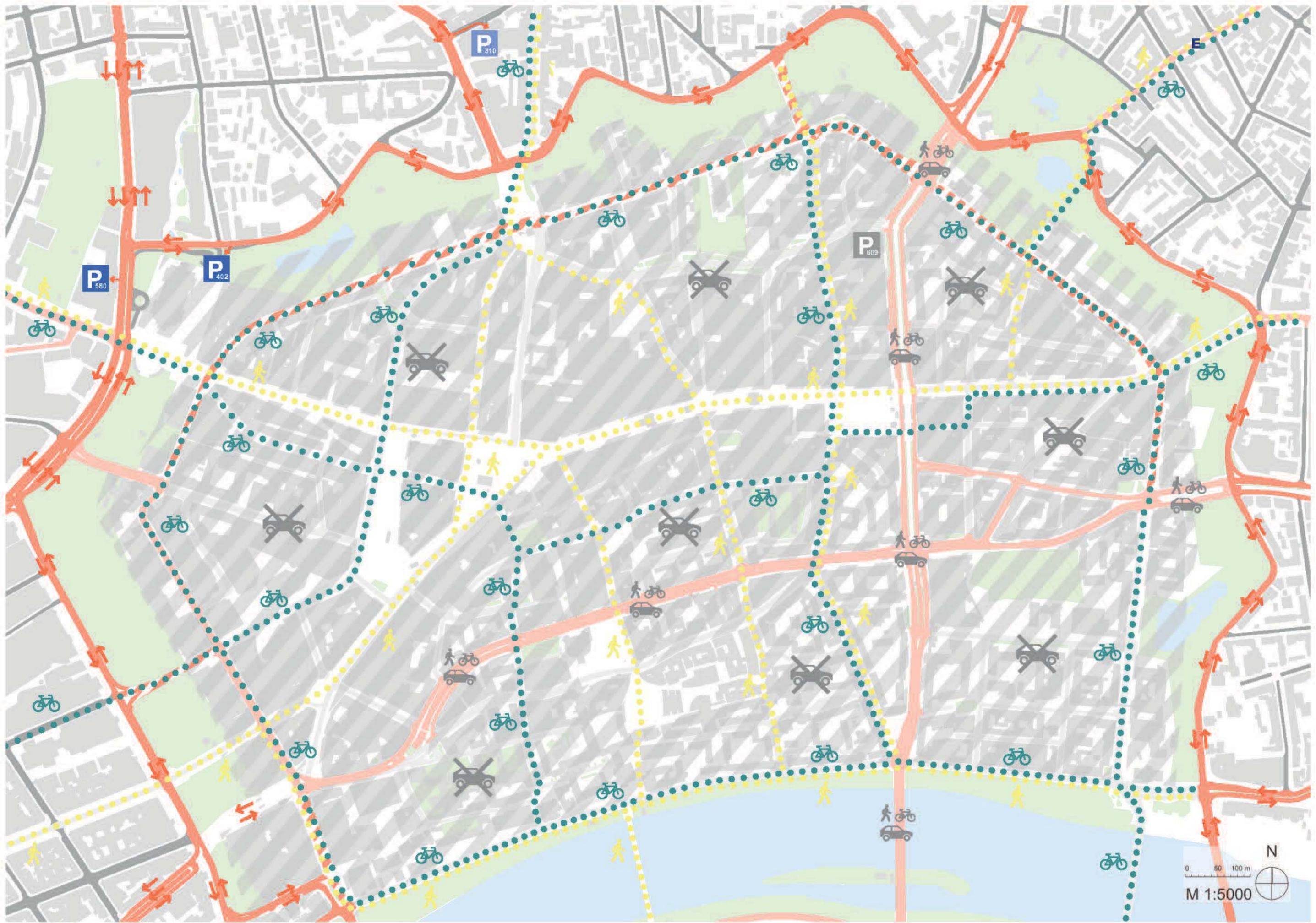
Die Flaniermeilen können sich nun ungestört ausdehnen und vernetzen. Wegeverbindungen entstehen zum Hauptbahnhof und zur Messe, sowie zum Oeder Weg und zur Berger Straße und auch zum Zoo und zum Osthafenpark kann man nun flanieren. Auch die Fahrradrouten vernetzen sich gleichmäßig in der Innenstadt und schaffen somit eine schnelle Durchwegung mit dem Rad.

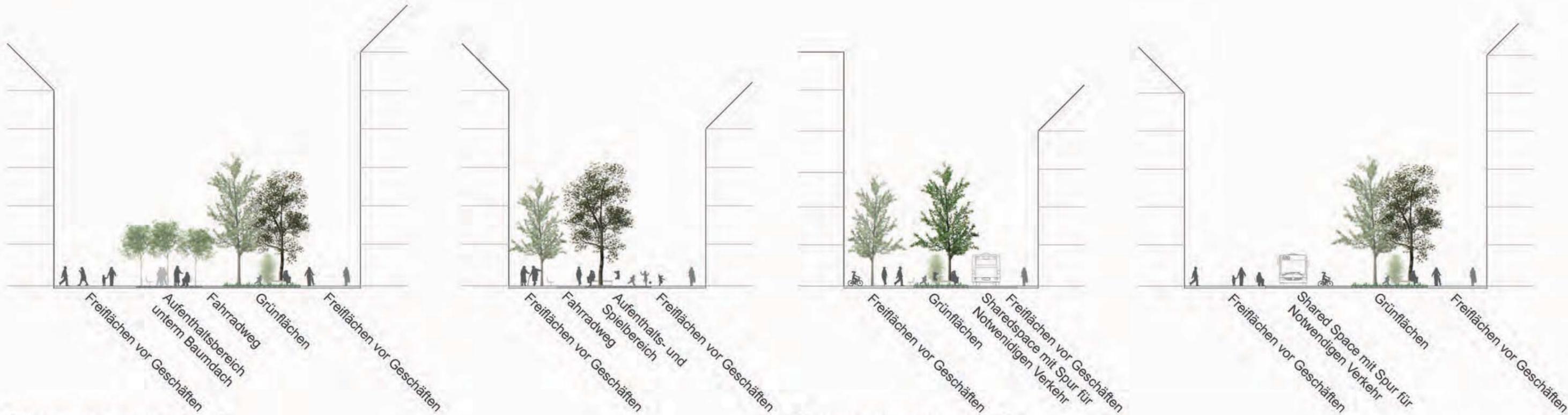


Legende

-  Hauptdurchgangsstraßen (Tempo 30)
Richtung und Anzahl der Fahrspuren
-  Begegnungszone (Tempo 20)
-  Anliegerstraßen (Tempo 30)
-  temporäre Sperrung / Autofreie Zone
-  Umnutzung / Abriss Parkhaus
-  Schließung Tiefgarage

-  Einfahrt Parkhaus
-  Flaniermeile
-  Fahrradrouten





STRASSENQUERSCHNITT TYP 1
FLANIERMEILEN

STRASSENQUERSCHNITT TYP 2
BEGEGNUNGZONEN

Verteilung der Straßentypen



Platzverteilung



Für die Aufwertung des Freiraums sollen in der Innenstadt Platzflächen zum Teil saniert neu gestaltet werden und zum Teil komplett neu entstehen, wo bisher Platz für den Autoverkehr ist. Es wird auf eine möglichst gleichmäßige Verteilung geachtet, siehe „Platzverteilung“.

Außerdem werden mit der Umwidmung der Straßen, wie in der Verkehrsentwicklung erläutert, zwei Straßentypen eingeführt.

Zum einen die Flaniermeile. Diese durchweg die Stadt und verbinden alle wichtigen Orte miteinander. Parks, Plätze, kulturelle und touristische Ziele. Sie sollen Frankfurter*innen, sowie Touristen als komfortable Routen dienen. Diese Straßen sind für den MIV gesperrt und haben mittig Grün- und Aufenthaltsflächen, sowie einen Fahrradweg.

Der zweite Straßentyp sind die Begegnungszonen. Hier gibt es einen Shared Space Flächen, auf denen alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV, MIV) gleichberechtigt sind. Auch hier gibt es mittig einen Grünbereich.

Bei beiden Straßentypen sind Freiflächen von den Häusern vorgesehen, natürlich für Fußgänger, aber auch für die Geschäfte um belebte Erdgeschosszonen zu ermöglichen.

Allgemein ist darauf zu achten mehr Grün in die Straßenräume zu bringen, für ein besseres Kleinklima in der Innenstadt.

Legende

- Straßen neu begrünen
- Quartiere neu begrünen
- Spielplätze
- Platzflächen aufwerten
Ausgahmöglichkeiten schaffen
- Flaniermeilen
- Bestandsgrün



0 50 100 m
M 1:5000





- Kulturachse im westlichen Anlagenring zwischen neuer und alter Oper schaffen
- Nutzungsdurchmischung im Bankenviertel
- Nahversorgerangebot besonders für Anwohner des Fischerfeldviertels und Börsenviertels stärken
- Geschlossene Parkhäuser wie das Parkhaus Hauptwache umnutzen
- Erdgeschosszone aktivieren
- Nachverdichtung Gerichtsviertel, Neustadt, Börsenviertel



- Flaniermeilen als Verknüpfung aller Plätze, Kultur-, Freizeitangebote in der Innenstadt
- Flaniermeilen als Verknüpfung zu Hauptbahnhof, Oeder Weg, Berger Straße, Zoo, Osthafenpark
- Radroute unter der Zeil und am inneren Anlagenring etablieren
- Durchgangsstraßen als Begegnungszonen
- Durchgangstraße am inneren Anlagenring auf den äußeren Anlagenring legen



- Eschenheimer Tor und Kaiserplatz und andere von Kreuzungen eingenommene Plätze neu gestalten
- Versiegelte Platzflächen wie Hauptwache, Goetheplatz entsiegeln und mehr Aufenthaltsqualität schaffen
- Straßenräume wie Berliner Straße und inneren Anlagenring begrünen
- Grünflächen besonders im nördlichen Teil der Innenstadt auf Dächern, an Fassaden, auf Freiflächen schaffen
- Mainufer neugestalten

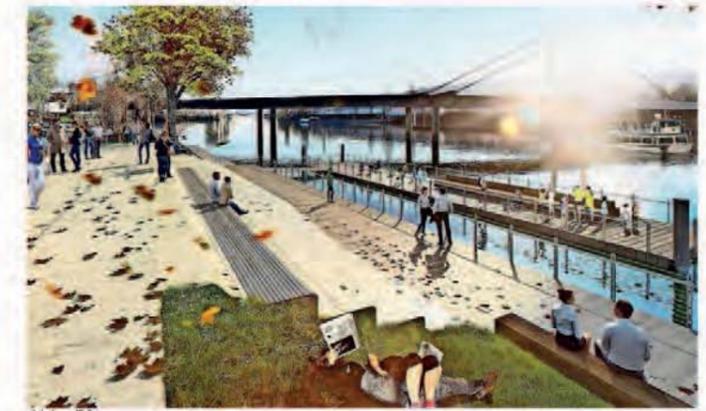


Abb. 53



Abb. 54



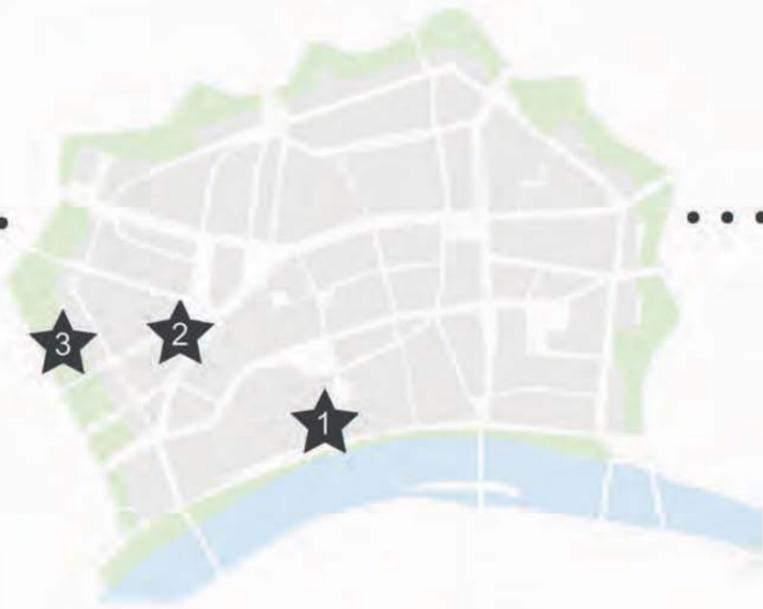
Abb. 55



Abb. 56

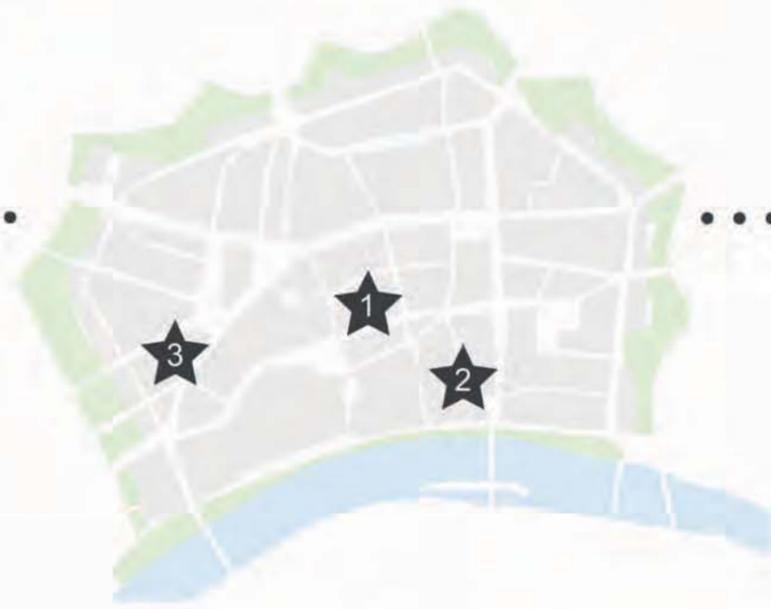
UMSETZUNG VON EINZELMASSNAHMEN 2030

- 1 Neugestaltung Uferpromenade:**
Versiegelte Flächen öffnen, Sitzgelegenheiten schaffen, Flaniermeile entlang des Ufers, Grünflächen generieren, gastronomisches Angebot stärken
- 2 Durchmischung im Bankenviertel:**
Wohnraum schaffen, Erdgeschosszone aktivieren
- 3 Kulturachse:**
Freilichtbühne in Taunusanlage integrieren, Treffpunkte schaffen, alte und neue Oper durch Wegebeziehung verknüpfen



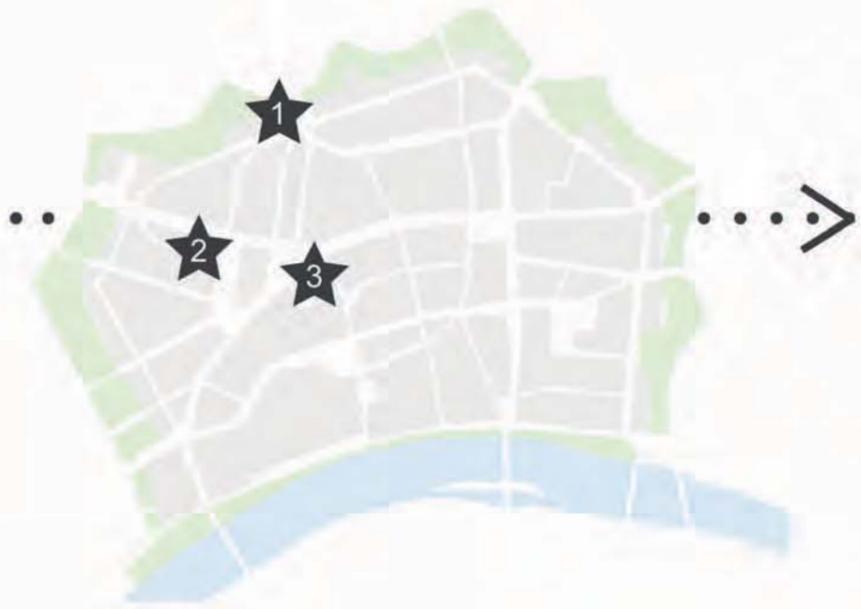
STRASSENRAUM WIRD LEBENSRAUM 2040

- 1 Berliner Straße als Begegnungszone:**
Durchgangsverkehr minimieren, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer einführen, Grünflächen und flexible Zonen generieren, Gastronomie und Einzelhandel in Erdgeschosszone stärken
- 2 Fahrgasse als Flaniermeile**
Versiegelte Flächen öffnen, Sitzgelegenheiten schaffen, Fahrradspur ausbilden, gastronomisches Angebot stärken
- 3 Kaiserstraße als Flaniermeile**
Versiegelte Flächen öffnen, Sitzgelegenheiten schaffen, Fahrradspur ausbilden, Angebot für Einzelhandel stärken, Kaiserplatz neu gestalten



STADTRAUM WIRD LEBENSRAUM 2050

- 1 Platzumgestaltung Eschenheimer Tor:**
Versiegelte Flächen öffnen, Atmosphäre und Aufenthaltsqualität schaffen, Grünflächen generieren, Flächen für gastronomisches Angebot zur Verfügung stellen
- 2 Platzneugestaltung Goetheplatz:**
Versiegelte Flächen öffnen, Sitzgelegenheiten schaffen, Grünflächen generieren
- 3 Platzneugestaltung Hauptwache:**
Versiegelte Flächen öffnen, Sitzgelegenheiten schaffen, Grünflächen generieren





ERLEBBARER
PLATZ
ESCHEN-
HEIMER TOR

BEGEGNUNGSZONE
BERLINER STRASSE

FLANIERMEILE
FAHRGASSE

VERTIEFUNG

Eschenheimer Tor



Durch seine Lage im Anlagenring und die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr mit Bus- und U-Bahnstation, bildet das Eschenheimer Tor einen hervorragenden Ausgangspunkt für eine Platzbildung.

In Bezug auf das Eschenheimer Tor wird der Anlagenring durch die Öffnung der versiegelten Flächen vervollständigt. Dadurch entsteht eine Pufferzone zwi-

schen den Straßen Bockenheimer und Eschenheimer Anlage und dem Platz des Eschenheimer Tores. Als Verknüpfung der Innenstadt zum Nordend wird ein Shared Space durch den Anlagenring geführt, welcher ausschließlich für den Rettungs-, Liefer- und öffentlichen Verkehr genutzt werden soll. Innerhalb des Anlagenrings sollen Pavillons für ein Gastronomieangebot entwickelt werden. Gleichzeitig entsteht auf der westlichen Seite des Platzes ein Spielplatz. Der Platz erhält im Zentrum und an den Gebäuden einen Pflasterbelag, während am westlichen und nördlichen Teil eine natürlichere Situation durch Wassergebundenen Boden entstehen soll. Der Platz funktioniert als Knotenpunkt und erschließt zwei Flaniermeilen.



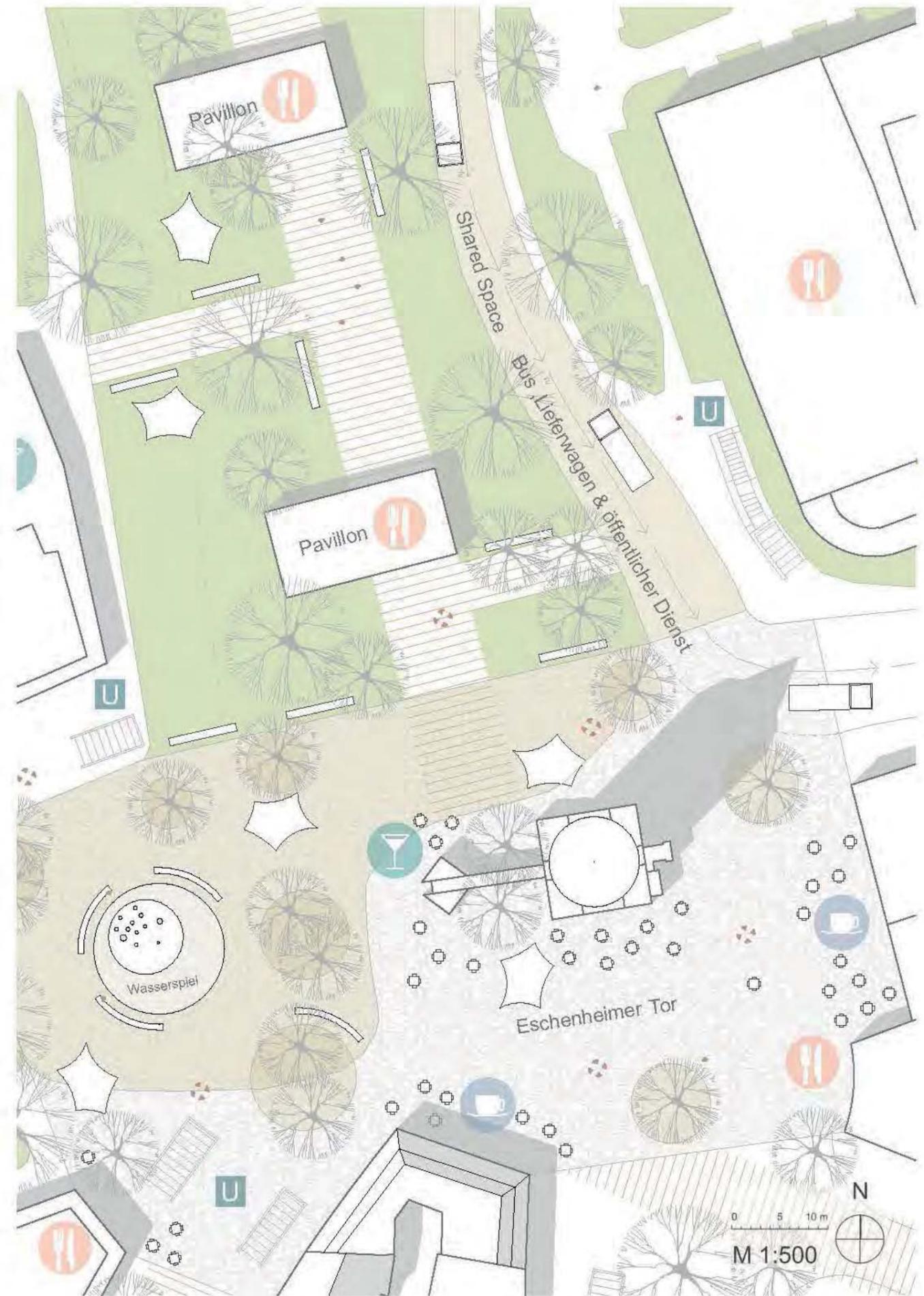
Platz Bodenbelag



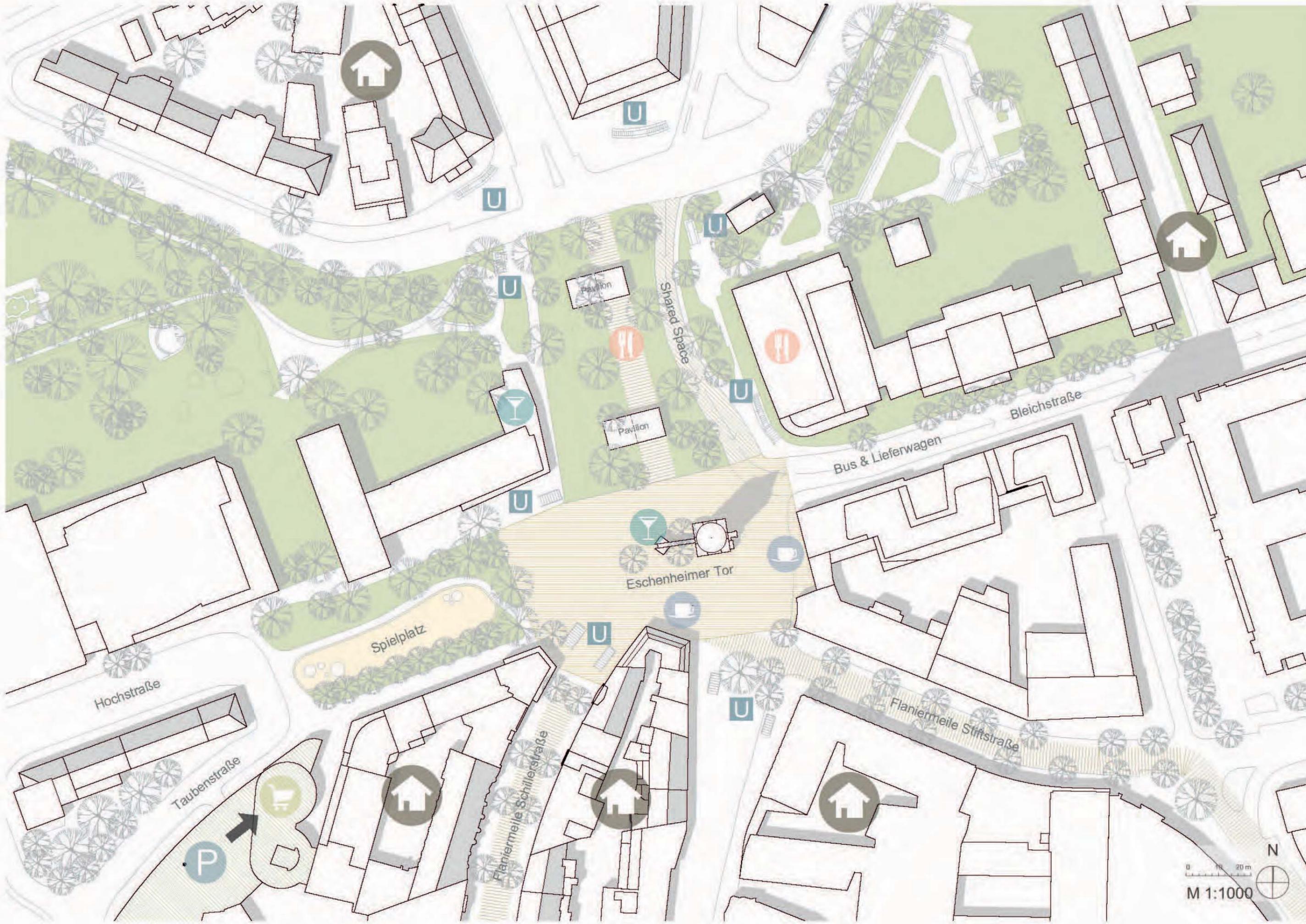
Shared Space Bodenbelag



Wassergebundener Bodenbelag



M 1:500



Hochstraße

Taubenstraße

Spielplatz

Flaniermeile Schillerstraße

Pavillon

Pavillon

Eschenheimer Tor

Shared Space

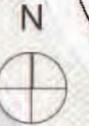
Bus & Lieferwagen

Bleichstraße

Flaniermeile Stiftstraße

0 10 20 m

M 1:1000

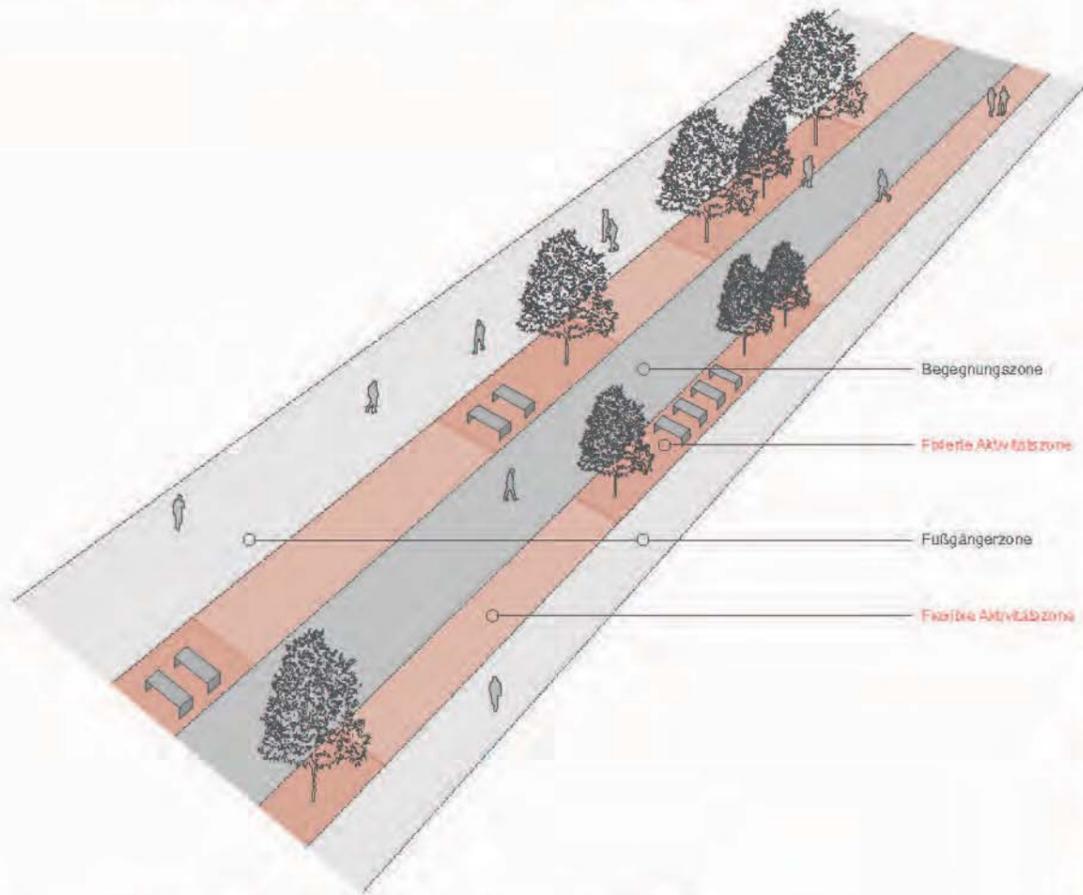


Berliner Straße



Mit einer Neuverteilung des Straßenraums und einer attraktiven Begrünung wird die Berliner Straße zu einer Begegnungszone. Eine asphaltierte Fahrbahn erlaubt eine Durchfahrt für Auto, Bus und Fahrrad unter gegenseitiger Rücksichtnahme. Zudem muss mit einem Tempolimit von 20km/h auch auf Fußgänger Rücksicht genommen werden. Die Fahrbahn wird auf beiden Seiten von einer breiten Fußgängerzone begrenzt in

einem für Frankfurt typischen Kopfsteinbelag. Diese Zone wird unterteilt in eine an die Fahrbahn angrenzende Aktivitätszonen und einen breiten Fußgängerweg auf jeder Seite. Die Aktivitätszonen werden zudem unterteilt: Die fixierten Zonen werden mit Bäumen bepflanzt, hier werden feststehende Bänke gestellt sowie Fahrradstellplätze angeboten. Auf den flexiblen Zonen wird nichts fest angebracht, hier gibt es die Möglichkeit, diese Fläche individuell zu nutzen. So kann die freie Fläche sowohl für Anlieferungen als kurzfristige Parkmöglichkeit genutzt werden, Gastronomie kann je nach Bedarf Tische aufstellen, kleine Veranstaltungen können stattfinden und auch mobiles Stadtmobiliar kann individuell eingesetzt werden. An Kreuzungen mit den geplanten Flaniermeilen wird der Bodenbelag der Fußgänger durchgezogen.



Schematische Darstellung Begegnungszone

Inspirationen



Abb. 57



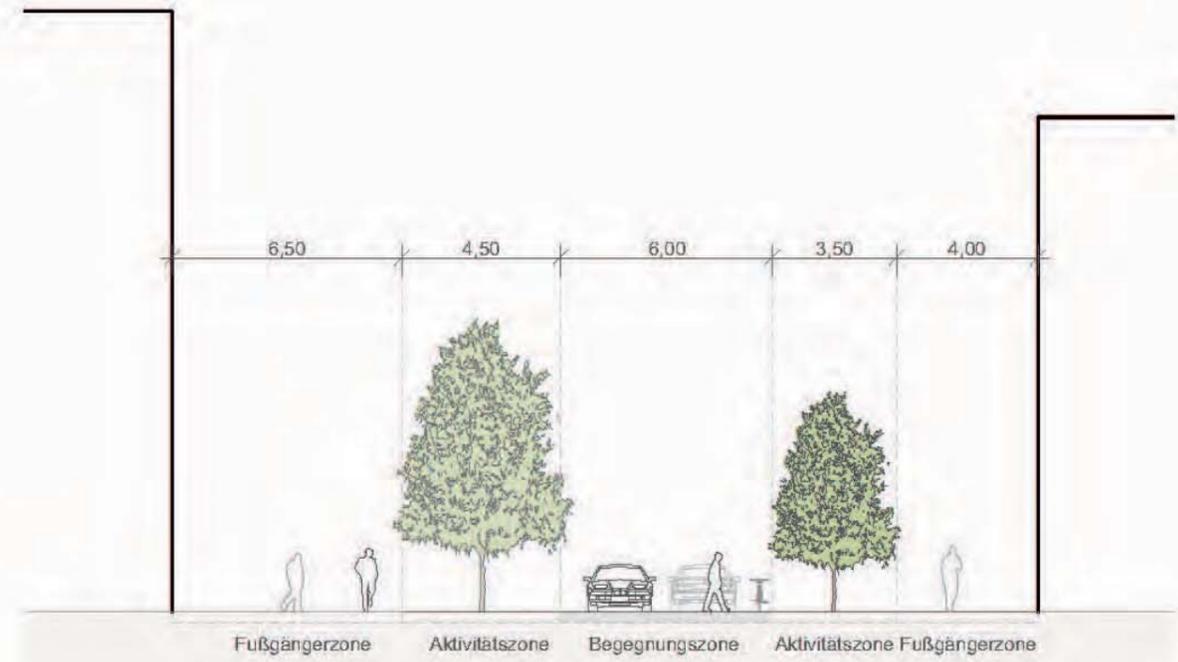
Abb. 58



Begegnungszone



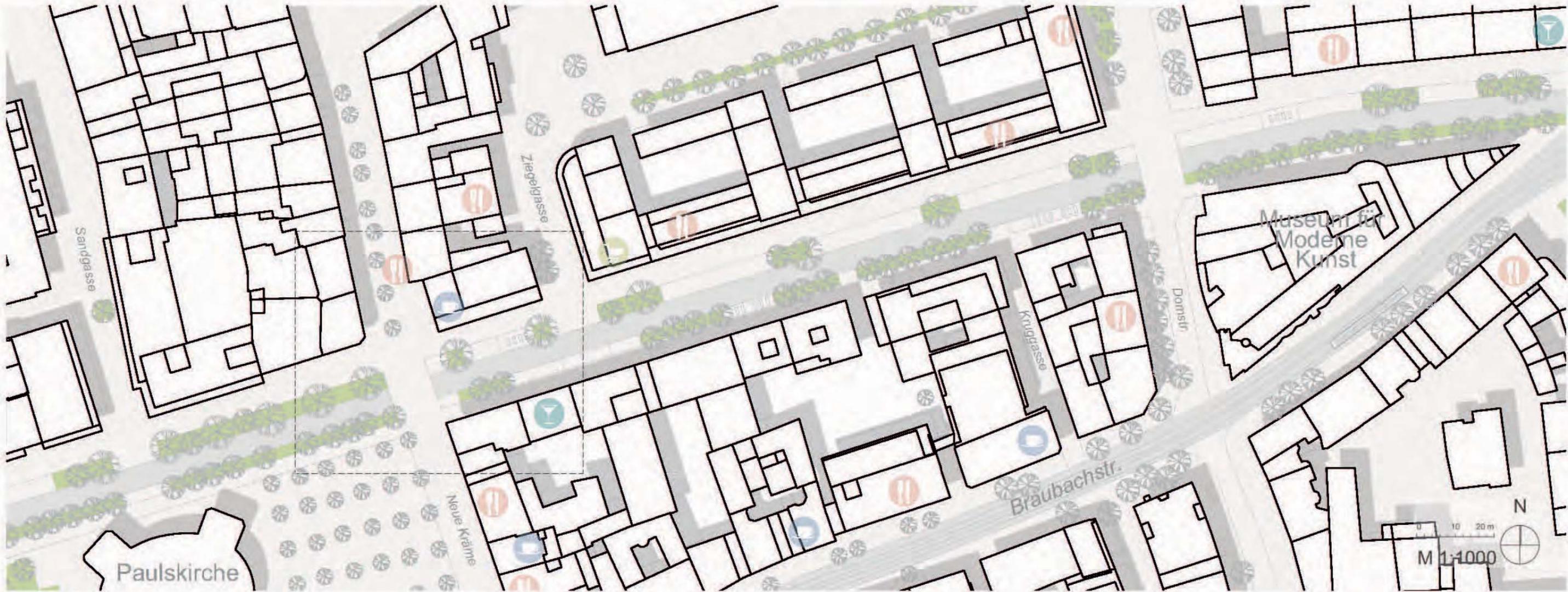
Fußgängerzone +
Aktivitätszone



Fußgängerzone Aktivitätszone Begegnungszone Aktivitätszone Fußgängerzone

Berliner Straße

Straßenquerschnitt
M. 1:200



 Fahrgasse



Die Fahrgasse wird ein Teil der Flaniermeile die parallel zur Kurt-Schuhmacher-Straße von der Eschenheimer Anlage zum Fischerplätzchen verläuft. In der ersten Etappe wird die Fahrgasse, ohne bauliche Maßnahmen zu einer Begegnungszone umgewidmet. In der zweiten Etappe wird die Straße saniert und zu einer Flaniermeile ausgebaut. Die sich am Ende in das Fischerplätzchen öffnet.

Als Flaniermeile werden auf beiden Seiten Freiflächen vor den Geschäften geschaffen und es soll eine möglichst hohe Belebung der Erdgeschosszonen angestrebt werden.

Mittig werden ein Fahrradweg und Grünflächen, mit Spielmöglichkeiten für Kinder angeordnet.

Die Grünflächen werden an bestimmten Stellen unterbrochen, um freie Plätze für eine flexible Nutzung zu schaffen, zum Beispiel für Straßenfeste oder Kunstausstellungen der ansässigen Galerien.

Für die Allgemeinheit werden verschiedene Möbel wie Sitzmöglichkeiten und Sonnensegel aufgestellt, die frei verfügbar und nicht an eine Gastronomie gebunden sind.



Bodenbeläge



Durchgehendes Steinpflaster auf den Wege- und Platzflächen für ein barrierefreie, flexible Nutzung

Ausstattung



Verschieden Sitzmöbel, Sonnensegel auf den Platzflächen als Schattenspender und Regenschutz

Baumpflanzungen



Geeignete Bäume für die besonderen Anforderungen wie: Verdichteter Boden, Aufgeheizte Luft im Sommer, geringere Nährstoffzufuhr, evtl. Verletzungen der Rinde²
z.B. Ginko, Esche, Linde
Auf Rasenflächen auch Obst und Nussbäume - bringen den Anwohnern einen zusätzliche Nutzung

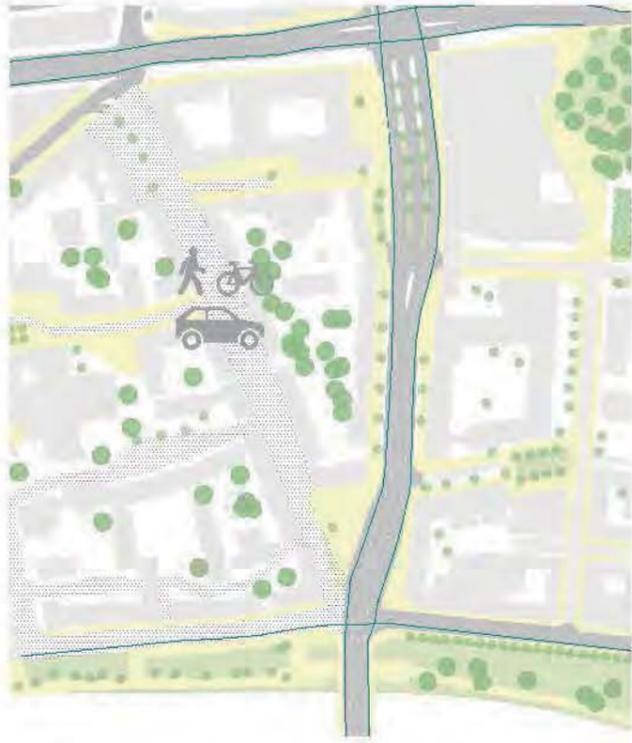
Inspirationen



Abb. 59

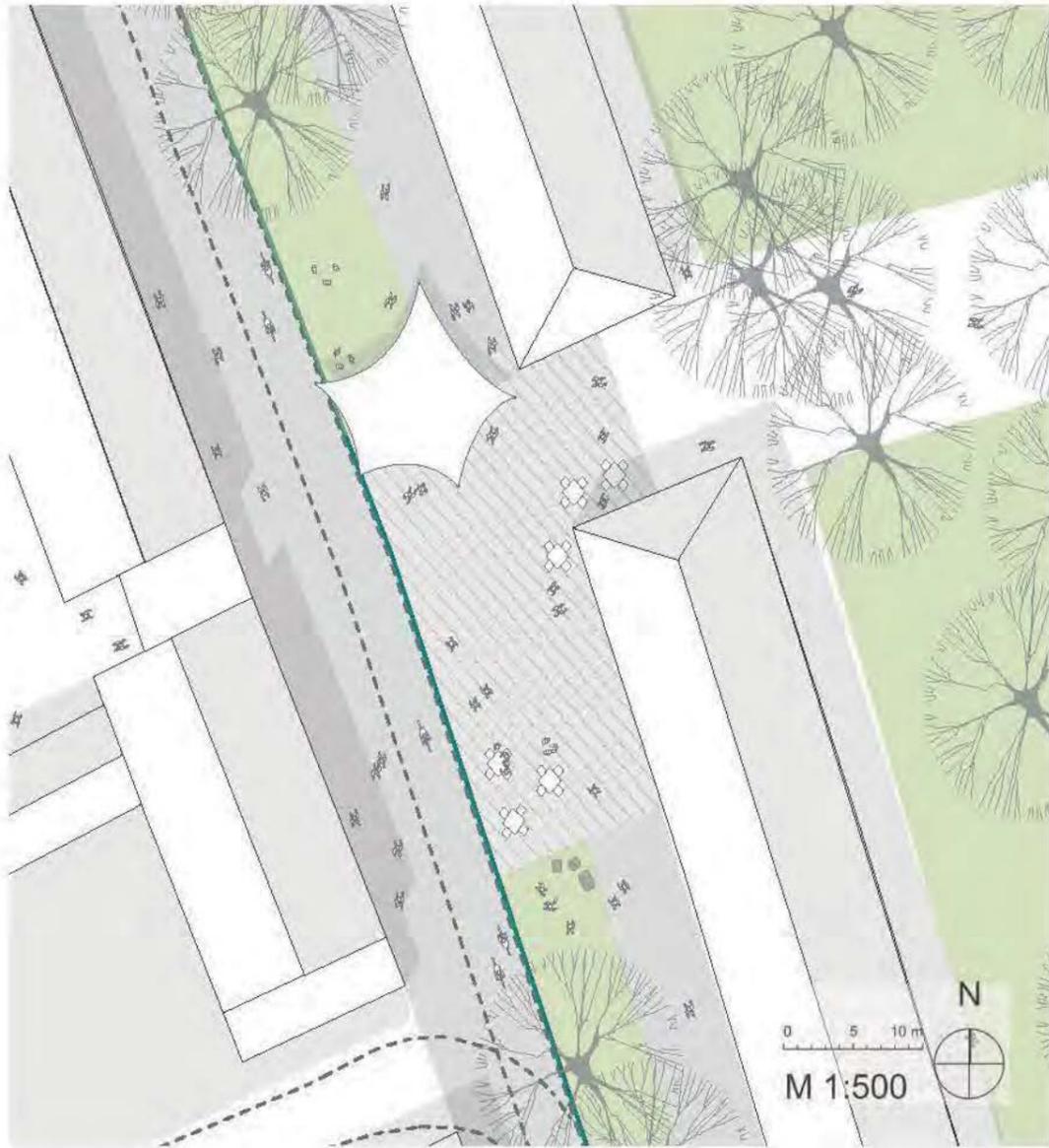


Abb. 60

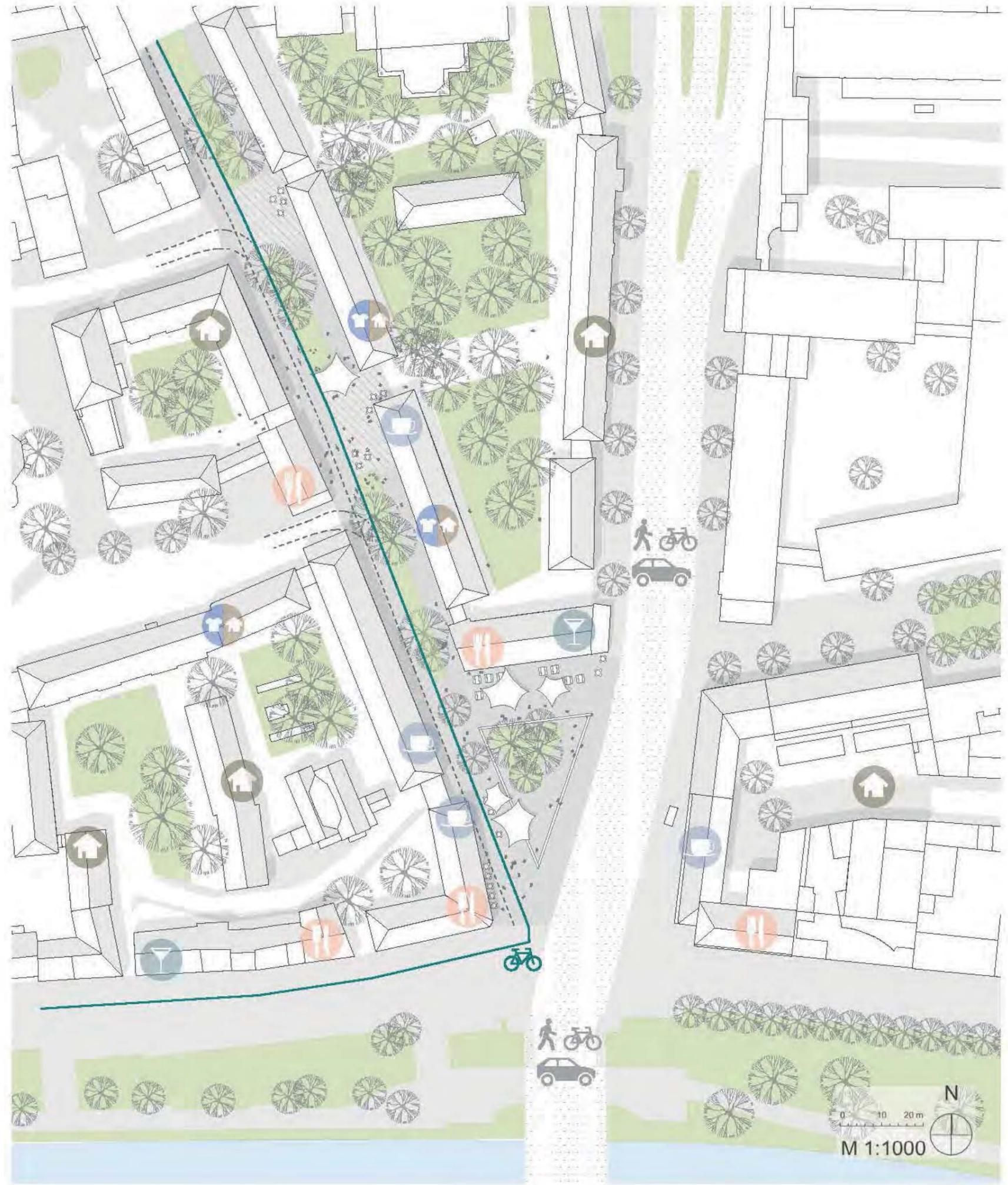


1. Etappe bis 2030
Fahrgasse wird zur Begegnungszone

2. Etappe bis 2040
Fahrgasse wird zur autofreien
Flaniermeile
mit Platz für bummeln und Auf-
enthalt, flexiblen Plätzen und
Grünflächen
Konrad-Adenauer-Straße wird
zur Begegnungszone



M 1:500



M 1:1000



- 1 2020 04 25 Frankfurter Neue Presse FNP: SPD-Konzept für Innenstadt
 - 2 online: <https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbaum> (Stand: 22.07.2020)
 - 3 online: <https://www.fr.de/frankfurt/innenstadt-ort904326/probeliegen-goethe-platz-12839015.html> (Stand: 16.08.2020)
 - 4 online: <https://frankfurter-beete.de/mobile-gruene-zimmer-spenden-kuehle/> (Stand: 16.08.2020)
- Abb. 1 online: <https://www.tag24.de/nachrichten/hauptbahnhof-frankfurt-sperrung-ice-deutsche-bahn-s-bahn-rmv-1261198> (Stand: 16.08.2020)
- Abb. 2 online: <https://www.frankfurt-berger-strasse.de/igfm-flohmarkt-beim-uhrtuermchen/> (Stand: 16.08.2020)
- Abb. 3 online: <https://www.frankfurt-galerie.de/ezb-osthafen-frankfurt/> (Stand: 16.08.2020)
- Abb. 4 online: <https://www.museumsufer.de/portal/de/Kulturtrips26Rundgaenge/MUSEUMSUFER/0/0/61838/mod1756-details1/2288.aspx> (Stand: 16.08.2020)
- Abb. 5 - Fotos: Jenny Braun, Linus Glockengiesser, Jana Grosch
- Abb. 29
- Abb. 30 online: https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Frankfurt_Taunusanlage_dk2213.jpg (Stand: 16.08.2020)
- Abb. 31 - Fotos: Jenny Braun, Linus Glockengiesser, Jana Grosch
- Abb. 50
- Abb. 51 online: <https://www.22places.de/hannover-tipps/> (Stand: 22.07.2020)
- Abb. 52: online: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_auflage_web.pdf (Stand: 22.07.2020)
- Abb. 53: online: <https://www.cff-immobilier.ch/smart-city> (Stand: 19.07.2020)
- Abb. 54: online: <https://www.e-architect.co.uk/london/ailsa-wharf-poplar-riverside-housing> (Stand: 19.07.2020)
- Abb. 55: online: <https://www.cff-immobilier.ch/smart-city> (Stand: 19.07.2020)
- Abb. 56: online: <https://www.hitradio-rtl.de/beitrag/bau-der-buchholzer-strasse-in-anna-berg-erst-ab-2019-466828/> (Stand: 19.07.2020)
- Abb. 57 - online: <http://landezine.com/index.php/2016/11/renovation-of-slovenska-boulevard-in-ljubljana/slovenska-boulevard-shared-space-01/> (Stand: 19.07.2020)
- Abb. 58: <http://landezine.com/index.php/2016/11/renovation-of-slovenska-boulevard-in-ljubljana/slovenska-boulevard-shared-space-01/> (Stand: 19.07.2020)
- Abb. 59: online: <https://ruedigermaesch.wordpress.com/page/5/> (Stand: 22.07.2020)
- Abb. 60: online: <https://www.pittel.at/en/projects/references-civil-engineering/mariahilfer-stra%C3%9F-vienna-pedestrianization> (Stand: 22.07.2020)



FRANKFURT FLANIERT

Frankfurt University Of Applied Science
Stadtentwicklung und Quartiersplanung
Architektur Master | SS 2020

Prof. Dr. Michael Peterek | Dr. Mathias Hölzinger
Dr. Marcus Gwechenberger | Prof. Peter Kreisl