

STADTENTWICKLUNG UND QUARTIERSPLANUNG

URBAN PATCHWORK FRANKFURT -
NACHHALTIGE ELEMENTE FÜR EINE LEBENDIGE URBANITÄT

UMSB SoSe 2020 | S3 - Stadtentwicklung und Quartiersplanung
Prof. Dr. M. Peterek | Dr. M. Hölzinger | Dr. M. Gwechenberger | Prof. P. Kreisl

Lebenswerte Innenstadt Frankfurt am Main - Perspektive für die Mobilitätswende

Elisa M. Becker		1173053
Sezen Dogan		389235
Mareike Urbin		587968
Abgabe		21.08.2020

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dieser Projektarbeit die Sprachform des generischen Maskulinums angewendet.
Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig zu verstehen ist.

INHALT

1	EINFÜHRUNG UND VERORTUNG	1
2	ANALYSE	7
3	BEWERTUNG	23
4	KONZEPT	29
5	IMPULSBEREICH	43
	Abbildungs- und Quellenverzeichnis	54

1

EINFÜHRUNG UND VERORTUNG

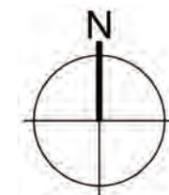
FRANKFURT AM MAIN - Einführung

Die Stadt Frankfurt am Main liegt im Herzen Europas und stellt gleichzeitig den Kern des Rhein-Main-Gebiets dar. Mehr als 750.000 Menschen leben in der Großstadt. Circa 700.000 Personen sind in Frankfurt am Main beschäftigt. Die Stadt ist über die Jahre zum Ballungsraum und internationalen Wirtschaftsstandort herangewachsen und wird auch in Zukunft weiter prosperieren (vgl. Stadtplanungsamt). Prägend für die Metropole ist unter anderem der Kontrast zwischen Tradition und Moderne oder Handel und Kultur (vgl. Stadt Frankfurt).

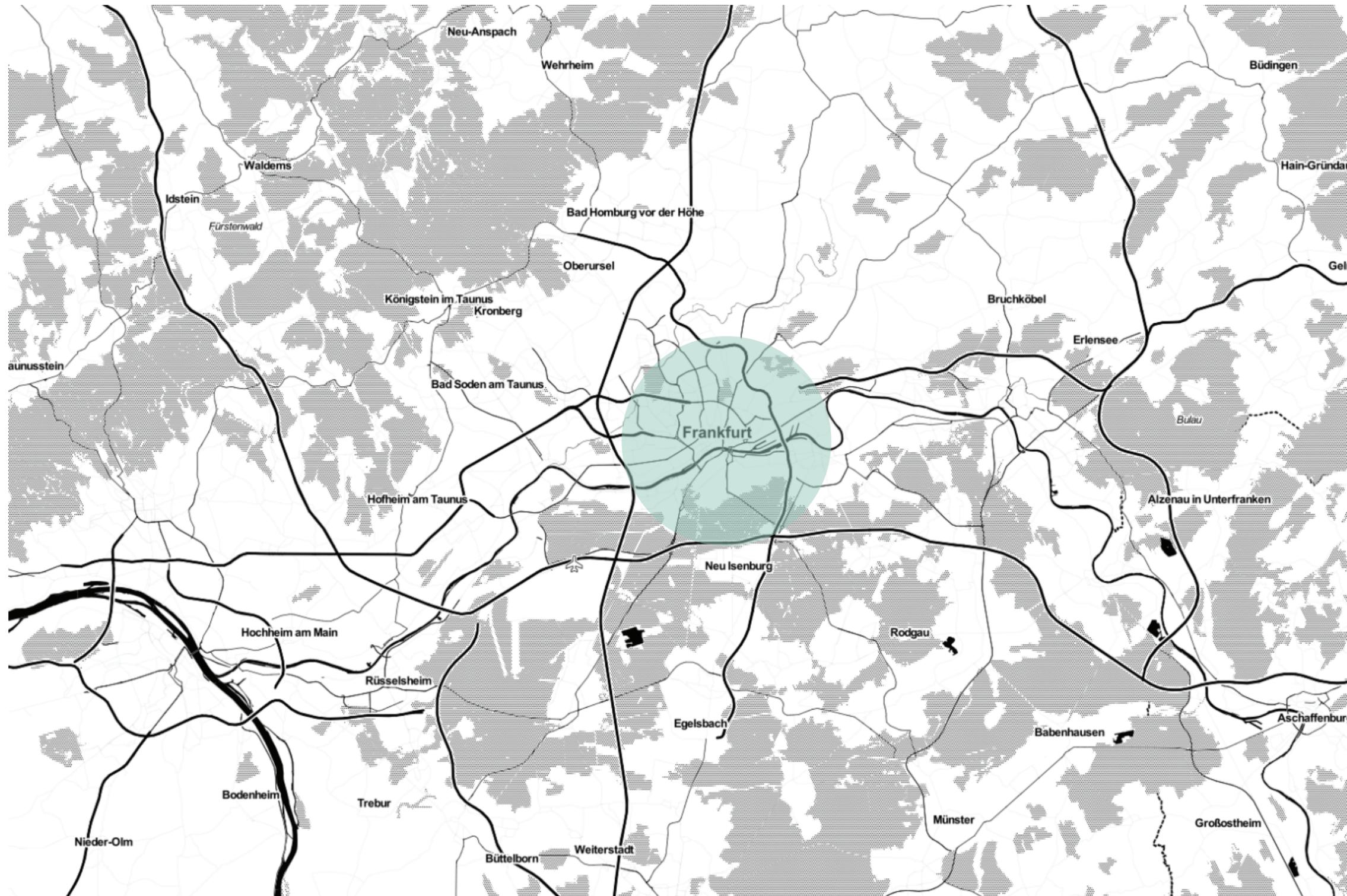
Die Bevölkerungsentwicklung für Frankfurt am Main ist steigend (vgl. Stadt Frankfurt), deshalb ist es von großer Notwendigkeit, das Wachstum der Stadt in eine lebenswerte und qualitativ hochwertige Richtung zu lenken. Zum einen sollte die Wirtschaft weiter gefördert werden, andererseits ist es wichtig, den Wohnungsbau innerhalb der Stadt zu stärken. Deshalb sind klare Zielvorstellungen und qualitative Konzepte sowohl auf gesamtstädtischer Ebene als auch konkreter für die unterschiedlichen Viertel innerhalb der Metropole von großer Bedeutung (vgl. Statusbericht).

Die Frankfurter Innenstadt dient als Visitenkarte der gesamten Stadt und besticht durch eine zentrale Lage südlich angrenzend an das Mainufer (vgl. Stadtplanungsamt). Das Gebiet ist von grünen Wallanlagen umschlossen. Die Innenstadt beherbergt zudem in Form des Bankenviertels das wirtschaftliche Zentrum der Stadt mit seiner berühmten Skyline. Die Zeil, zwischen Konstabler- und Hauptwache gelegen, gilt als eine der umsatzstärksten Einkaufsstraßen Deutschlands. Neben zahlreichen Büro- und Gewerbegebäuden bietet die Frankfurter Innenstadt ein großes historisches Kultur- und Gastronomieangebot (vgl. Stadt Frankfurt).

Das Stadtplanungsamt Frankfurt sieht Verbesserungsbedarf insbesondere in der Aufwertung der Stadtgestalt und des öffentlichen Raums. Außerdem seien eine höhere Nutzungsmischung und die Stärkung von Fuß- und Radverbindungen von großer Bedeutung für die Entwicklung des Gebiets. Insgesamt solle die Frankfurter Innenstadt in Zukunft urbaner und lebendiger werden (vgl. Stadt Frankfurt).



MAßSTAB: ohne Maßstab
Quelle: Stamen Maps



UMGEBUNG DER INNENSTADT - Verortung

Die Frankfurter Innenstadt befindet sich in unmittelbarer Nähe zu mehreren umliegenden Bahnhöfen: der Ostbahnhof, Südbahnhof und in westlicher Richtung der Hauptbahnhof, welcher fußläufig hauptsächlich über die Kaiser- und Taunusstraße erreicht werden kann.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Nähe zu wichtigen internationalen Handelsstandorten, wie die Frankfurter Messe und die Europäischen Zentralbank, welche für die Stadt Frankfurt von übergeordneter Bedeutung sind.

Die Innenstadt ist geprägt von der Lage am Main. In ihrem Umfeld befinden sich bedeutende touristische Ziele und kulturelle Angebote, wie der Frankfurter Zoo, das Senckenberg Institut und das Museumsufer auf der gegenüberliegenden Mainseite. Die wichtigsten Fußgängerbrücken über den Fluss sind der Eiserne Steg und die Alte Brücke.

Weitere bedeutende Verbindungen, die die Innenstadt mit dem Umfeld vernetzen, sind die Berger Straße, die Leipziger Straße, die Bockenheimer Landstraße und der Oeder Weg.



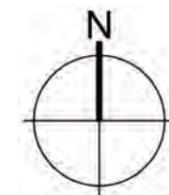
Anbindung Berger Straße



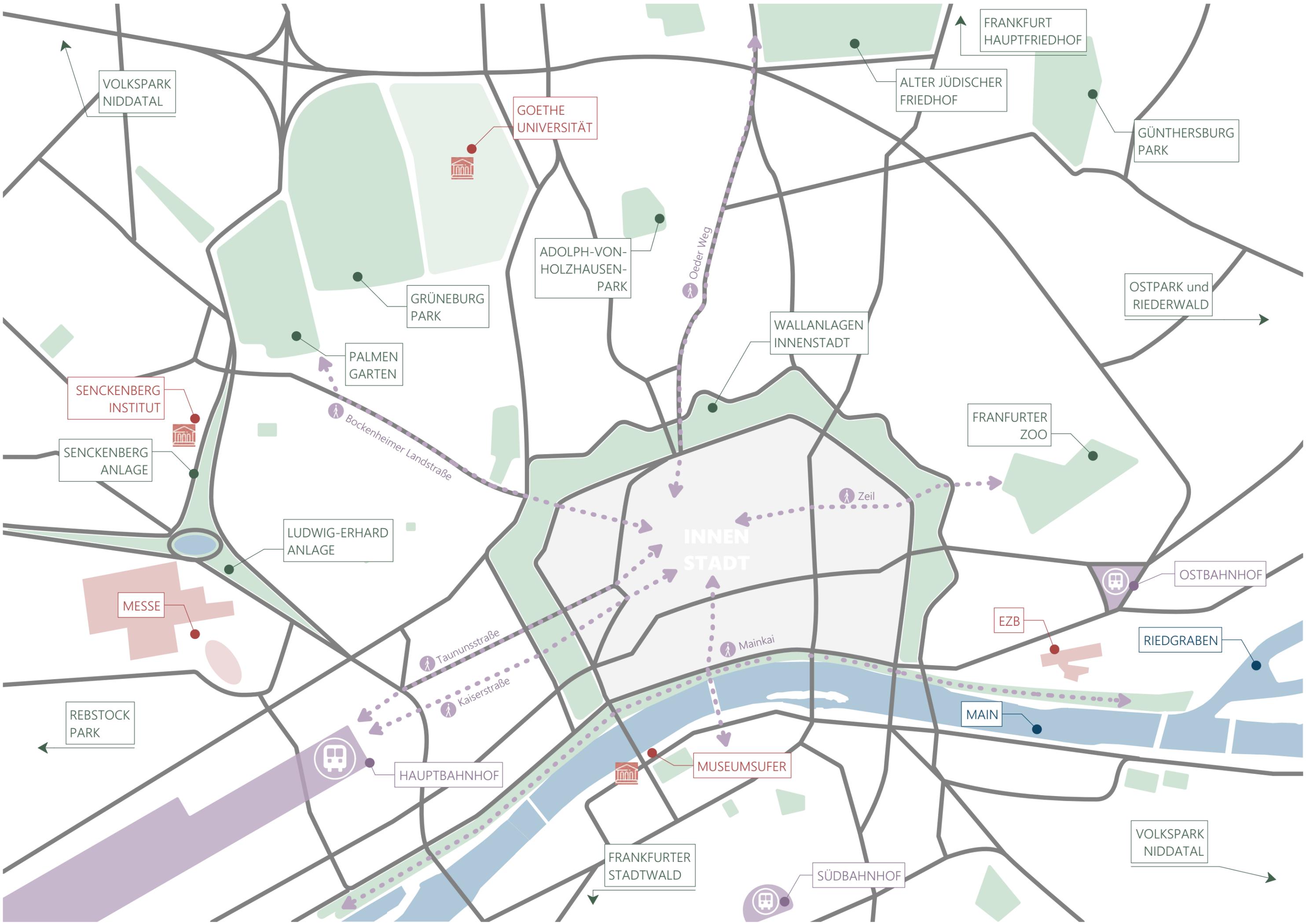
Alte Brücke



Fußgängerzone Richtung Altstadt



MAßSTAB: ohne Maßstab
Quelle: google maps



VOLKSPARK NIDDATAL

FRANKFURT HAUPTFRIEDHOF

ALTER JÜDISCHER FRIEDHOF

GÜNTHERSBURG PARK

GOETHE UNIVERSITÄT

ADOLPH-VON-HOLZHAUSEN-PARK

GRÜNEBURG PARK

OSTPARK und RIEDERWALD

PALMEN GARTEN

WALLANLAGEN INNENSTADT

SENCKENBERG INSTITUT

FRANKFURTER ZOO

SENCKENBERG ANLAGE

LUDWIG-ERHARD ANLAGE

OSTBAHNHOF

MESSE

EZB

RIEDGRABEN

INNENSTADT

REBSTOCK PARK

Taunusstraße

Mainkai

MAIN

Kaiserstraße

HAUPTBAHNHOF

MUSEUMSUFER

FRANKFURTER STADTWALD

SÜDBAHNHOF

VOLKSPARK NIDDATAL

Oeder Weg

Bockenheimer Landstraße

2

ANALYSE

FREIRÄUME - Analyse

Die Frankfurter Innenstadt wird umgeben von den alten Wallanlagen, welchen einen grünen Anlagenring bilden. Innerhalb des Viertels sind Grünflächen allerdings nur rar vorhanden. Die Wallanlagen bieten Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität, besonders in den Parks mit Gewässern, wie zum Beispiel die Obermainanlage, und den Freiräumen entlang des Mainufers. Der Main, welcher im Süden an das Innenstadtgebiet angrenzt, ist ein prägendes Element der Stadt Frankfurt und trägt positiv zum Lebensgefühl und Lokalklima bei.

Öffentliche Plätze in der Innenstadt sind oftmals qualitativ weniger hochwertig, zum Beispiel der Rathenauplatz und die Hauptwache. Gründe dafür sind hauptsächlich der hohe Anteil an Versiegelungsgrad. Dadurch wirken die Plätze wenig ansprechend und laden nicht zum Verweilen ein. Außerdem besitzen versiegelte Flächen, wie Asphalt oder dunkle Pflastersteine.

Die Frankfurter Innenstadt verfügt bereits über eine Vielzahl an Bestandsbäumen. Auffällig ist jedoch, dass die Bäume sehr oft in Rastern angeordnet sind, die wenig ansprechend wirken. Zudem wird durch die Bäume der Schein eines hohen Grünanteils suggeriert, obwohl die Flächen größtenteils versiegelt sind, wie zum Beispiel an der Konstabler Wache. Bei dem Großteil des Baumbestandes handelt es sich um verkehrsbegleitendes Grün, oftmals Baumarten mit geringer Kronenausbildung und somit wenig Schattwirkung.

Die Innenstadt bietet für Fußgänger bereits eine gute Durchwegung sowohl von Norden nach Süden als auch von Westen nach Osten innerhalb von 15-20 Minuten. Dennoch ist die Fußgängerdurchwegung durch stark befahrene Straßen mit ihrer Barrierewirkung eingeschränkt. Deshalb ist die Vernetzung der Grün- und Freiräume nicht optimal gewährleistet.

- LEGENDE**
- Bestandsbäume
 - Rasteranordnung
 - natürliche Anordnung



Piktogramm Baumbestand
 MABSTAB: ohne Maßstab
 QUELLE: google maps

Auf den ersten Blick scheint die Qualität der Bestandsbäume in der Frankfurter Innenstadt aufgrund ihrer großen Anzahl hoch. Jedoch ist die Qualität besonders im Inneren des Viertels nicht wirklich vorhanden, da es sich zum Großteil um Begleitgrün handelt. Das Begleitgrün tritt entweder als Verkehrsgrün entlang der Straßenräume oder in Fußgängerbereichen beziehungsweise auf Plätzen auf. Die Bäume sind größtenteils linienförmig oder rasterartig angeordnet, was sehr künstlich wirkt (siehe hellgrüne Flächen). Der Baumbestand innerhalb der Grünflächen und Parks der Wallanlagen ist diverser und sie wirken durch die freie Anordnung natürlicher.

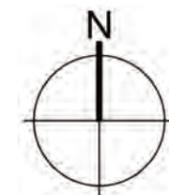


Gute Aufenthaltsqualität in der Obermainanlage



Geringe Aufenthaltsqualität an der Hauptwache

- LEGENDE**
- Fußwege
 - ⤴ Hauptverbindungen
 - Öffentliches Grün
 - Gewässer
 - Öffentliche Plätze



MABSTAB: 1 : 5000
 QUELLE: google maps



ROTHSCHILD PARK

ALBERT-MANGELSDORFF WEIHER

ESCHENHEIMER ANLAGE

BETHMANN WEIHER

BETHMANN PARK

BOCKENHEIMER ANLAGE

MOZART PLATZ

BETHMANN WEIHER

FRIEDBERGER ANLAGE

ESCHENHEIMER WARTE

PETERSKIRCHHOF

BÖRSENPLATZ

KONSTABLERWACHE

OPERN PLATZ

HAUPTWACHE

RATHENAUPLATZ

ALTER JÜDISCHER FRIEDHOF

GOETHEPLATZ

RECHNEIGRABEN WEIHER

TAUNUS ANLAGE

ROßMARKT

DOM PLATZ

GALLUS ANLAGE

KAISER PLATZ

NEUER BÖRNEPLATZ

OBERMAIN ANLAGE

PAULS PLATZ

RÖMERBERG

WILLY-BRANDT -PLATZ

UNTERMAIN ANLAGE

MAIN INSEL

MAIN

STÄDTEBAULICHE STRUKTUREN - Analyse

Die Frankfurter Innenstadt verfügt über mehrere Gebiete mit unterschiedlichen Eigenschaften und Merkmalen. Die verschiedenen Eigenarten ergeben sich aus der vorrangigen Nutzung und/oder einer ähnlichen Bebauungsstruktur:

Verwaltungsbauten – In diesem Gebiet befinden sich vorrangig Verwaltungsbauten, es liegt nordöstlich der Innenstadt.

Nachkriegsbauten – Die Bebauungsstruktur innerhalb dieser Fläche besteht überwiegend aus Nachkriegsbauten, welche zumeist durch Zeilen und eine Ost-West-Ausrichtung gekennzeichnet sind.

Wohnbauten – In dem Gebiet, welches südöstlich angeordnet ist, gibt es eine überwiegende Wohnnutzung.

Altstadt – Die Fläche der Altstadt liegt nahezu umschlossen von der Nachkriegsstruktur im Süden der Innenstadt. Das Gebiet zeichnet sich durch Kopfsteinpflasterstraßen und Fachwerk- bzw. Giebelhäuser aus. Innerhalb des Gebiets wird zudem zwischen der alten Altstadt und der rekonstruierten Altstadt unterschieden, welche im Jahr 2018 fertiggestellt wurde.

Nachviertel/ Einzelhandel – Dieses Gebiet ist besonders auffällig durch seine Einzelhandelsstruktur und eine Vielzahl an Restaurants und Bars.

Gründerzeitbauten – Im Norden des Untersuchungsgebiets befindet sich ein kleiner Bereich, der eine vorrangige gründerzeitliche Bebauungsstruktur aufweist. Die Gebäude zeichnen sich durch eine dichte und in sich geschlossene Bebauung aus.

Bankenviertel – Das Frankfurter Bankenviertel, im Westen der Innenstadt, verfügt über eine große Anzahl an Banken, Versicherungen und anderen Finanzinstituten.

Großräumige Struktur Einzelhandelsstruktur - Dieses Gebiet nimmt in der Innenstadt den größten Teil ein. Maßgebend für die Struktur ist die Einkaufsstraße Zeil, welche nahezu durch die gesamte Innenstadt führt. Die vorrangige Nutzung stellt in diesem Gebiet der Einzelhandel ein.

Hochpunkte – Die Hochpunkte innerhalb des Untersuchungsgebiets wurden gelb markiert. Auffällig ist, dass diese überwiegend im Bankenviertel angesiedelt sind. Die Hochhäuser in der Innenstadt sind ein Teil der Frankfurter Skyline und dienen vielen Menschen als Wahrzeichen und Orientierungspunkt, da sie über eine große Bekanntheit verfügen.

Bedeutungsstarke Gebäude – In roter Farbe wurden Bedeutungsstarke Gebäude dargestellt. Diese sind für das Viertel aufgrund ihres kulturellen oder historischen Wertes von übergeordneter Bedeutung, zu ihnen zählen beispielsweise die Alte Oper oder die Paulskirche.



Bankenviertel



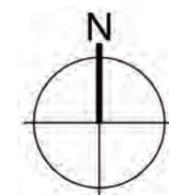
Rekonstruierte Altstadt



Nachkriegsbauten am Mainkai

LEGENDE

-  Verwaltungsbauten
-  Nachkriegsbauten
-  Hochpunkte
-  Wohnbauten
-  Altstadt
-  Rekonstruierte Altstadt
-  Nachviertel/ Einzelhandel
-  Gründerzeitbauten
-  Bankenviertel
-  großräumige Struktur
-  Einzelhandelsstruktur
-  bedeutungsstark



MABSTAB: 1 : 5000
 QUELLE: google maps



NUTZUNGEN - Analyse

Die Nutzungen in der Frankfurter Innenstadt sind vielfältig. Der Analyseplan zeigt die unterschiedlichen Nutzungsfacetten des Innenstadtgebiets.

Außerdem sind die für Touristen beliebten Orte, wie die Alte Oper, Museen, verschiedene denkmalgeschützte Gebäude (bspw. Katholische Pfarrkirche) gekennzeichnet.

Die großflächige Nutzungsanalyse identifiziert folgende sieben Nutzungskategorien:

- Mischnutzung: Bestehend aus Gewerbe im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen
- Verwaltung und Administration
- Kleinteilige Gewerbe und Gastronomie
- Kirchliche Einrichtungen
- Wohnen (überwiegend)
- Banken und Büros

Auffallend ist die geringe Nutzungsmischung westlich des Areals im Bankenviertel, südöstlich des Gebiets in dem überwiegend das Wohnen herrscht (Fischerfeldviertel) und nordöstlich im Gerichtsviertel.



Alte Oper



Wohnen im Fischerfeldviertel



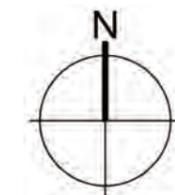
Katholische Pfarrkirche



Einkaufsstraße Zeil

LEGENDE

- Mischnutzung: Gewerbe im EG / Wohnen
- Großflächiges Gewerbe
- Verwaltung, Administration
- Kleinteiliges Gewerbe, Gastronomie
- Kirchliche Einrichtungen
- Wohnen
- Banken, Büros
- Kulturstätten
- wichtige Kulturstätten
- Denkmalgeschützte Bauten
- wichtige Denkmäler



MABSTAB: 1 : 5000
 QUELLE: google maps



ALTE OPER

BÖRSE

GERICHT

BIENENKORB

ST. KATHARINENKIRCHE

KLEINMARKTHALLE

PAULSKIRCHE

MUSEUM FÜR
MODERNE KUNST

MUSEUM
JUDENGASSE

KATH. PFARRKIRCHE
ST. BARTHOLOMÄUS

RÖMER

DIE KOMÖDIE

ARCHÄOLOGISCHES
MUSEUM

OPER

Zeil

Zeil

Berliner Straße

Mainkai

Kurt-Schumacher-Straße

POTENTIALIALE - Analyse

Trotz der hohen Bebauungsdichte in der Frankfurter Innenstadt gibt es Potentiale für die Innenverdichtung (Aufstockung, Abriss und Neubau), Freiflächen und Potentiale zur Verbesserung des Fußgängernetzes.

Die Innenverdichtung kann durch die Aufstockung von Gebäuden erfolgen, wobei sich die Potentiale der Analyse ausschließlich auf Flachdächer und die Geschosshöhen der Gebäude beziehen. Zusätzlich wurde die Innenstadt auf Abrissgrundstücke analysiert, welche weitere Potentiale für die Innenverdichtung darstellen.

Die innerstädtischen Plätze haben meist durch ihren hohen Versiegelungsgrad eine geringe Freiraumqualität, bieten jedoch Potential für qualitativ hochwertige Freiräume durch Umgestaltung. Die angestrebte Freiraumqualität kann durch Teilentsiegelung und Baumbestanderweiterung erreicht werden.

Um die Durchwegung der Fußgänger in der Innenstadt zu fördern, werden Potentiale für Passagen durch Durchbrüche der gewerblichen Erdgeschosse analysiert.



Aufstockungspotential auf dem Oberlandesgericht



Gestaltungspotential Rathenauplatz



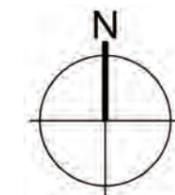
Gestaltungspotential Wendehammer
Heiligkreuzgasse



Aufstockungspotential auf der Julius-Leber-Schule

LEGENDE

-  Durchwegung EG
-  Freiflächenpotential
-  Nachverdichtungspotential
-  Abrisspotential



MAßSTAB: 1 : 5000
QUELLE: google maps



Zeil

Zeil

Kurt-Schumacher-Straße

Mainkai

VII

V VII

VIII

VIII

IV

I V VI

I

VI

IX

VI

VII

IX

VIII

VII VI

VII

III

V VIII

V

VIII

III

VIII

II X

II VI

I I

VI VII

VII VII

V

VI VII

II VII

I X I

VII

V

I-VIII

VII

V

VII

III III

III III

VIII

VI

IV IV IV

VII

VI

II

V IV

III V

VI IV

V

VII

IV

III

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR - Analyse

Der motorisierte Individualverkehr lässt sich in der Frankfurter Innenstadt in Hauptverbindungen (dunkle, dicke Linien) und Nebenstraßen (helle, dünne Linien) unterteilen. Außerdem weist das Gebiet zahlreiche Einbahnstraßen auf.

Die Hauptverbindungen führen zum Großteil um das Gebiet herum. Von Westen nach Osten dient nur die Berliner Straße als Hauptdurchfahrtsstraße. Die Kurt-Schumacher-Straße durchwegt das Viertel von Norden nach Süden als Hauptverbindung. Die Nebenstraßen im Gebiet sind überwiegend Einbahnstraßen.

Es bestehen bereits Fußgängerzonen, mit denen Menschen das Gebiet von Nordwesten bis zum Süden an den Main durchqueren können. Zudem ist der Mainkai am Mainufer temporär für Autofahrer gesperrt und bietet weiteren Platz für Fußgänger.

Die Frankfurter Innenstadt verfügt über eine hohe Anzahl an Parkhäusern, die nahezu gleichmäßig im ganzen Gebiet verteilt liegen. Einzig der Südosten scheint nicht abgedeckt zu sein. Die Innenstadt bietet derzeit nur wenige Car-Sharing-Stationen. Im Nordosten stehen drei Stationen und im Westen eine Station zur Nutzung bereit. Bei der Begehung des Gebietes ist jedoch aufgefallen, dass die Stationen sehr schwer aufzufinden sind und nicht für jeden zugänglich liegen. Die Mitte und der Süden der Innenstadt sind nicht durch Stationen abgedeckt.



Temporäre Sperrung am Mainkai



Parkhaus Goetheplatz



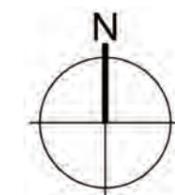
Parkhaus Konrad-Adenauer-Straße



Fußgängerzone Zeil

LEGENDE

-  Car-Sharing-Station
-  Fußgängerzone
-  temporäre Sperrung
-  Parkhaus
-  Hauptverbindungen
-  Nebenstraßen
-  Parkhauseinfahrt
-  Einbahnstraßen



MAßSTAB: 1 : 5000
QUELLE: google maps



P



P

P

P

P



P



P



P

P

P

P

P

Neue Mainzer Straße

Zeil

Berliner Straße

Mainkai

Seiler Straße

Zeil

Kurt-Schumacher-Straße

Lange Straße



ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR- Analyse

Die Frankfurter Innenstadt bietet den Menschen ein umfangreiches Angebot für den öffentlichen Personennahverkehr an. Unterschiedliche Verkehrsmittel wie die S- und U-Bahn, die Tram und der Bus verbinden die Innenstadt mit den umliegenden Stadtteilen. Die Transitplätze Konstablerwache und Hauptwache, die sich inmitten der Einzelhandelsstruktur der Innenstadt befinden, sind hochfrequentiert und stellen zentrale Erschließungsmöglichkeiten dar. An der Konstablerwache liegt zudem ein Knotenpunkt für die Erschließung mit verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln (S- und U-Bahn, Tram, Bus).

Die Empfehlungen, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), für die Planung und den Betrieb des ÖPNVs in Oberzentren sehen für Bus- und Tramhaltestellen einen Einzugsbereich von 300 m bis 500 m und für die Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) einen Einzugsbereich von 400 m bis 800 m vor (FGSV, 2010). Das Piktogramm für die Einzugsbereiche der Haltestellen in der Frankfurter Innenstadt wurde mit 300 m für Bus und Tram mit 400 m für den SPNV erstellt. Das Piktogramm veranschaulicht, dass sich mindestens 80% der bebauten Fläche in den Einzugsradien des ÖPNVs befindet. Damit gilt die Frankfurter Innenstadt insgesamt als erschlossen (FGSV, 2010).

- LEGENDE**
- 400 m Einzugsbereich SPNV-Haltestellen
 - 300 m Einzugsbereich Bus-/ Tramhaltestellen
 - Haltestellen

Piktogramm ÖPNV
 MABSTAB: ohne Maßstab
 QUELLE: FGSV, google maps



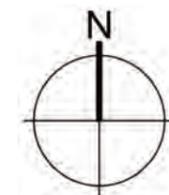
- LEGENDE**
- U-Bahn-Netz
 - U U-Bahn-Station
 - S-Bahn-Netz
 - S S-Bahn-Station
 - Tram-Netz
 - Buslinie
 - H Tram-/Bushaltestelle
 - Transitorte



Transitort Konstablerwache



Transitort Hauptwache



MABSTAB: 1 : 5000
 QUELLE: OpenStreetMap



S1, S2, S3, S4, S5, S6,
S8, S9

U6, U7

HAUPTWACHE

KONSTABLERWACHE

30, 36

12, 18

11, 14

14, 18

11, 12

U4, U5

U1, U2, U3, U8

FAHRRADVERKEHR - Analyse

Die Fahrradhaupttrouten führen aus den umliegenden Stadtteilen in die Frankfurter Innenstadt. Auf der Zeil, zwischen der Alten Oper und der Konstablerwache, sind Fahrräder geduldet. Das bedeutet, dass Fahrradfahrer sich den Straßenraum mit den Fußgängern teilen und nur unter besonderer Rücksichtnahme auf die Fußgänger, die Zeil (Fußgängerzone) als Fahrradroute nutzen dürfen. Dasselbe gilt für die Nord-Süd-Erschließung über die Liebfrauenstraße von der Hauptwache zum Mainkai.

An mehreren Punkten in dem Areal befinden sich unterschiedliche Bike-Sharing-Stationen. Wobei sich die Angebote auf den südlichen Teil konzentrieren und im nördlichen Teil in einer geringen Anzahl vertreten sind.



Bike-Sharing-Station am Börsenplatz



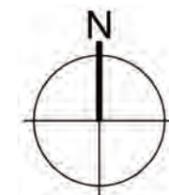
Fußgängerzone mit geduldetem Fahrradverkehr



Attraktive Fahrradwege am Mainufer

LEGENDE

-  Bike-Sharing-Station
-  Haupttrouten Radweg
-  Fahrräder geduldet



MABSTAB: 1 : 5000
QUELLE: Stadt Frankfurt am Main (2010), google maps



Zeil

Zeil

Kurt-Schumacher-Straße

Mainkai



3

BEWERTUNG

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN - Bewertung

Auf Grundlage der vorhergehenden Analysen sind Stärken und Schwächen für die Frankfurter Innenstadt identifiziert worden.

Es gibt qualitativ hochwertige Freiräume, allerdings vorrangig im Anlagenring, im Inneren der Innenstadt gibt es kaum qualitativ hochwertigen Freiräume. Die öffentlichen Plätze in der Stadt besitzen einen hohen Versiegelungsgrad und nur wenig Grünanteil. Die Vernetzung der Grün- und Freiflächen ist teils durch die Straßenbarrieren als gering zu bewerten.

Teilweise ist eine schwache Nutzungsmischung in bestimmten Vierteln vorhanden, beispielsweise dominiert an der Zeil das großflächige Gewerbe und im Fischerfeldviertel das Wohnen.

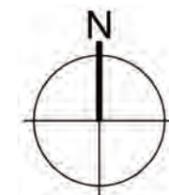
Das breite kulturelle Angebot der Innenstadt zählt zu den Stärken Frankfurts, sowie das naheliegende Museumsufer auf der gegenüberliegenden Mainseite.

Als Schwäche können die vielen, stark befahrenen Straßen definiert werden, die aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eine große Barrierewirkung besitzen und von denen belastende Immissionen, wie Schadstoffe und Lärm ausgehen. Im Verhältnis zum Mobilitätsaufkommen gibt es aktuell jedoch ausreichend Parkhäuser, um den MIV unterzubringen.

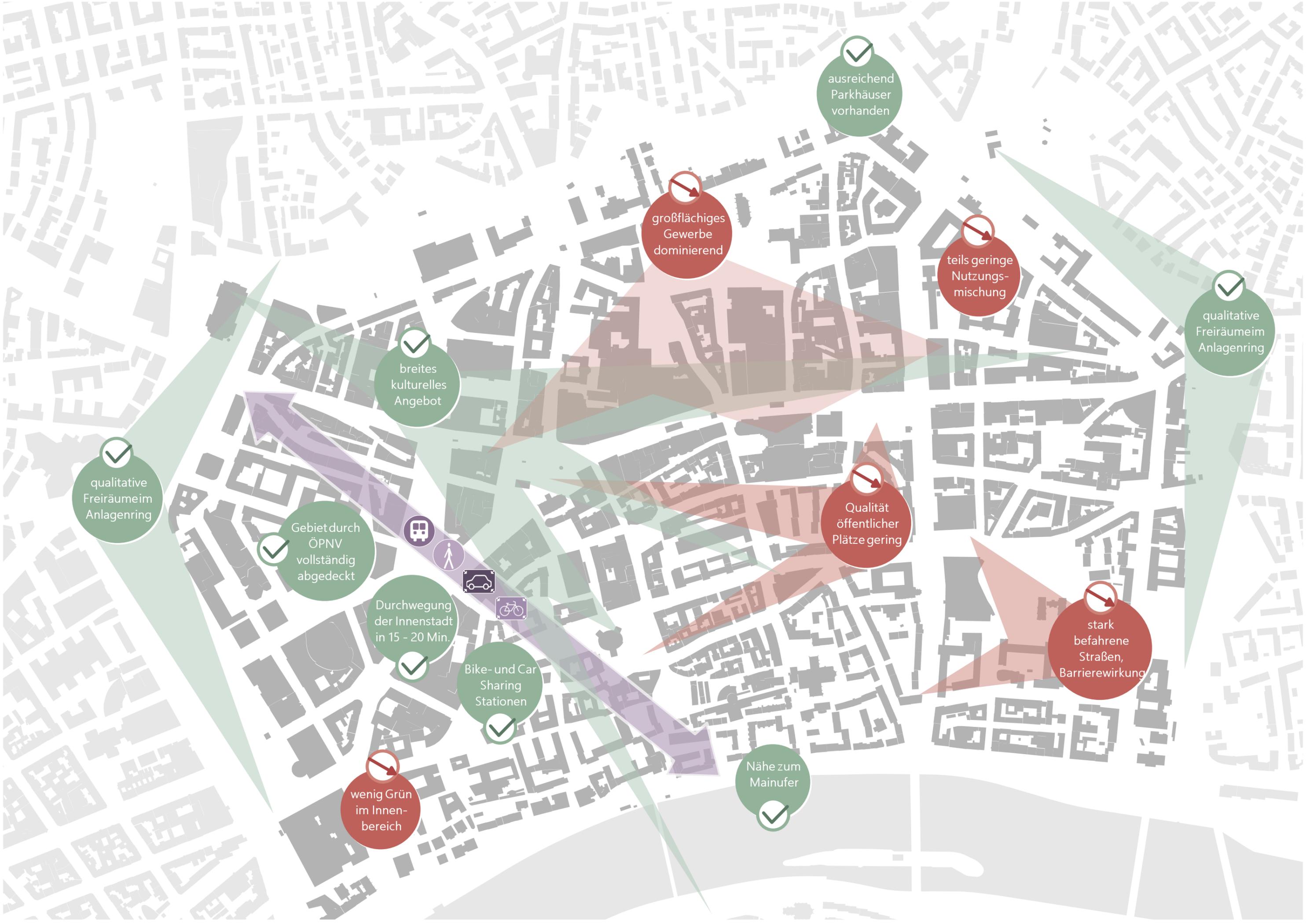
Das Untersuchungsgebiet ist durch den ÖPNV vollständig abgedeckt. Auch zu Fuß ist die Innenstadt innerhalb von 15-20 Minuten gut zu durchlaufen. Besonders prägend für die Innenstadt ist die Nähe zum Mainufer, welches im Süden direkt an das Gebiet anschließt, welches durch Nutzungs- und Aufenthaltsqualität als Stärke identifiziert wird.

LEGENDE

-  Stärken 
-  Schwächen 
-  ÖPNV-Angebot
-  Fußwege
-  Bike-Sharing
-  Car-Sharing
-  Gebietsdurchwegung



MABSTAB: 1 : 5000



✓
ausreichend
Parkhäuser
vorhanden

↘
großflächiges
Gewerbe
dominierend

↘
teils geringe
Nutzungs-
mischung

✓
qualitative
Freiräumeim
Anlagenring

✓
breites
kulturelles
Angebot

✓
qualitative
Freiräumeim
Anlagenring

↘
Qualität
öffentlicher
Plätze gering

✓
Gebiet durch
ÖPNV
vollständig
abgedeckt



✓
Durchwegung
der Innenstadt
in 15 - 20 Min.

✓
Bike- und Car
Sharing
Stationen

↘
stark
befahrene
Straßen,
Barrierewirkung

↘
wenig Grün
im Innen-
bereich

✓
Nähe zum
Mainufer

CHANCEN UND RISIKEN - Bewertung

Aus den Stärken und Schwächen der Frankfurter Innenstadt lassen sich Chancen und Risiken für das Viertel ableiten.

Eine Chance besteht in der Aufwertung der Grünflächen im Anlagenring, besonders durch die bessere Vernetzung der bereits bestehenden Grünräume, aber auch durch neu angelegte Flächen im Inneren der Innenstadt. Das Grün kann ins Innere gezogen werden, um allen den Zugang zu Erholungsraum und Grünflächen zu bieten und somit Umweltgerechtigkeit herzustellen.

Derzeit stellt die ungerechte Verteilung und der unausgeglichene Zugang zu qualitativ hochwertigen und gesundheitsfördernden Grünstrukturen ein Risiko dar; für bestimmte Viertel ist das Risiko höherer Belastung durch Immissionen, wie zum Beispiel Lärm, Schadstoffe und Hitze gegeben.

Als weitere Chancen lässt sich die Aufwertung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze durch (Teil-)Entsiegelung feststellen. Ein Risiko stellen nämlich vor allem Plätze mit geringer Aufenthaltsqualität dar, da diese ein höheres Risiko für Vandalismus besitzen.

Eine besondere Chance liegt in dem Ausbau des breiten kulturellen Angebots der Frankfurter Innenstadt. Dies ist wichtig, da in manchen Teilen der Innenstadt eine geringe Nutzungsmischung herrscht, was zur Verödung des Gebiets führen könnte.

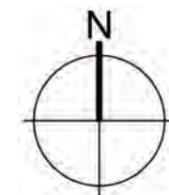
Eine weitere wichtige Chance wurde in den starren Strukturen des großflächigen Gewerbes erkannt. Diese können zukünftig aufgebrochen oder umgenutzt werden. Dadurch lässt sich die Nutzungsmischung erhöhen und Nachverdichtungspotenziale können genutzt werden.

Ein großes Risiko stellen die stark befahrenen Straßen dar, die als Barrieren wirken und die Innenstadt zerschneiden. Die Erweiterung autofreier/autoarmer Bereiche, um Immissionsbelastungen zu reduzieren und die Vernetzung der Innenstadt zu verbessern, wird daher als Chance erkannt.

Das breite, bestehende ÖPNV-Angebot könnte mit einem zusätzlichen Angebot an Car- und Bike-Sharing Stationen weiter ausgebaut werden, um auch die Multimodalität zu steigern und damit die Minimierung des MIV anzustreben.

LEGENDE

-  Chancen
-  Risiken
-  perm. Sperrungen
-  kulturelles Angebot
-  Fußwege
-  Minimierung MIV
-  Entsiegelung
-  Flachdachpotenzial
-  Flächenpotenzial
-  Freiraumvernetzung
-  Grünflächen schaffen
-  Verödung
-  Immissionen



MABSTAB: 1 : 5000

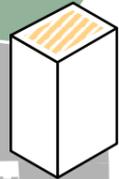
+
Parkhausflächen
nutzbar nach
Reduzierung
des Verkehrs

viele
Parkhäuser
vorhanden



+
Flachdächer
nutzbar

großflächiges
Gewerbe
dominierend



!
Verödung
mancher
Gebiete

teils geringe
Nutzungs-
mischung



+
Barrieren
aufbrechen

qualitative
Freiräume im
Anlagenring

+
ausbau-
fähig

breites
kulturelles
Angebot

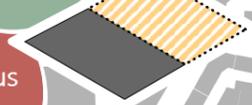


+
Erweiterung
autoarmer
und autofreier
Bereiche



+
Aufwertung
durch Teil-
entsiegelung

Qualität
öffentlicher
Plätze gering



!
erhöhtes
Vandalismus-
risiko/
Verödung



+
Aufwertung
durch bessere
Vernetzung



qualitative
Freiräume im
Anlagenring

Gebiet durch
ÖPNV
vollständig
abgedeckt

Durchwegung
der Innenstadt
in 15 - 20 Min.

Bike- und Car
Sharing
Stationen

+
ausbau-
fähig



+
Grün ins
Innere
ziehen

wenig Grün
im Innen-
bereich

!
Zugang
ungerecht
verteilt



+
permanente
Sperrung des
Mainufers

Nähe zum
Mainufer



stark
befahrene
Straßen

!
hohe
Immission-
belastung



4

KONZEPT

VISION - Ziele und Vorgehensweise

Aus den vorhergehenden Analyseergebnissen wurde die folgende Vision für die Zukunft der Frankfurter Innenstadt entwickelt:

Urban Patchwork Frankfurt –
Nachhaltige Elemente für eine lebendige Urbanität

Die Innenstadt wird im Jahr 2050 autoarm, grüner und gesunder sein. Der Handel hat sich zwar zurückgezogen, das Gebiet wirkt dennoch belebt und nutzungsgemischt.

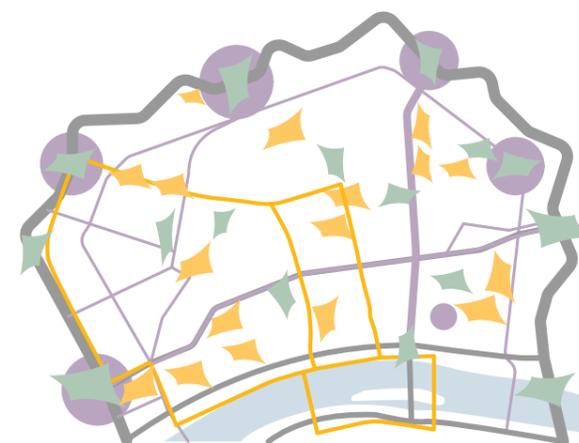
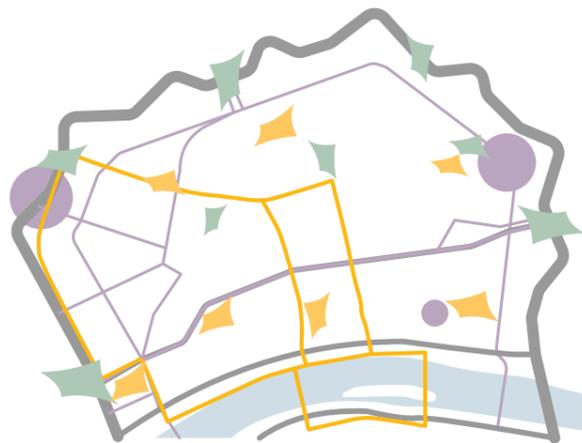
Bis zum Jahr 2050 wird die Vision und die damit einhergehenden Zielvorstellungen schrittweise umgesetzt.

In den nächsten 30 Jahren sollen die Qualitäten der Innenstadt weiter ausgebaut und ergänzt werden, ohne dabei bestimmte Viertel zu bevorzugen. Wichtig für das Projekt ist also eine ausgeglichene Umsetzung der Elemente im gesamten Projektgebiet.

Die Piktogramme zeigen die dreistufige Vorgehensweise zur Realisierung der unterschiedlichen Maßnahmen für die Jahre 2030, 2040 und 2050.

Die Innenstadt wird patchartig mit verschiedenen Maßnahmen der drei Zielkategorien (siehe S.31) vervollständigt.

Die Hauptziele setzen sich aus den drei Bereichen „Mobilität und Verkehr“, „Grün- und Freiräume“ sowie der Nutzungsvielfalt zusammen.



2050

Schematische Vorgehensweise bis 2050

Mobilität und Verkehr



Autoverkehr minimieren
Quartiersgaragen für Anwohner schaffen
Neue Mobilität integrieren
Straßenraumverteilung ändern

Grün- und Freiräume



Freiräume aufwerten und vernetzen
Grün ins Innere der Stadt ziehen
Green Patches als Standort neuer Mobilität
Entsiegelung vorhandener Plätze
Neue Plätze schaffen

Nutzungsvielfalt



Nutzungsmischung steigern
Nachverdichtung fördern
Aufstocken auf Flachdächern
EG Durchwegung stärken

FREIRÄUME - Ziele

Die bereits bestehenden qualitativ hochwertigen Grünstrukturen innerhalb der Wallanlagen sollen durch neue Grünräume in der Innenstadt ergänzt werden. Eine weitere Maßnahme wird die Stärkung und bessere Vernetzung der Hauptfußverbindungen durch eine intensive und attraktive Begrünung sein.

Außerdem sollen innerhalb des Viertels vorhandene Plätze aufgewertet werden. Beispielsweise durch Teilentsiegelung, d.h. durch die Integration von Grünflächen und einem höheren Baumbestand. Zudem wird ein Augenmerk auf eine attraktive Platzgestaltung gelegt; es sollen beispielsweise Outdoor-Working-Stations entstehen sowie andere Angebote für einen aktivere Nutzung der Freiräume.

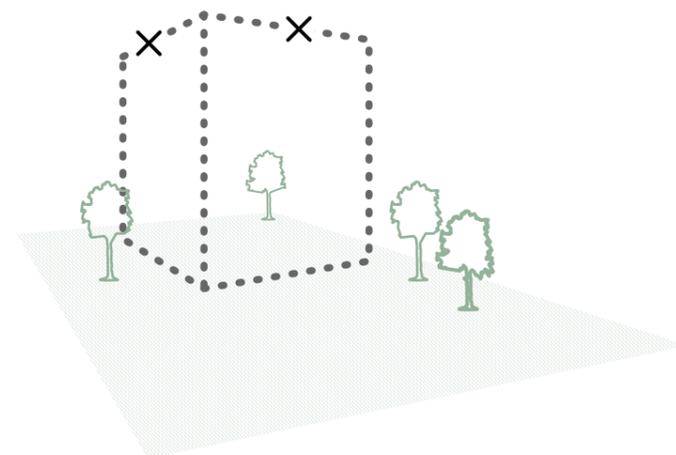
Die in dem Plan dargestellten Green Patches stehen symbolisch dafür, dass an diesen Stellen verschiedene grüne Maßnahmen eingesetzt werden, welche die Verkehrsknotenpunkte aufwerten und Klimawandelanpassungsmaßnahmen enthalten. Die Erhöhung des Baum- und Buschbestandes führt zu einer verbesserten Luftqualität, da die Pflanzen die Schadstoffe aus der Luft filtern und ermöglichen eine bessere Aufnahmen des Niederschlagswassers:

Auch in Bezug auf die steigenden Temperaturen soll der Baumbestand innerhalb der Frankfurter Innenstadt qualitativ und quantitativ erhöht werden.

Die Konstablerwache erfüllt als Transitort und Platz für wöchentliche Märkte weiterhin ihre bestehende Funktion. Eine Teilentsiegelung der Konstablerwache kann zukünftig dazu führen, dass aus dem Platz mit hohem Versiegelungsgrad ein qualitativ hochwertiger Freiraum in der Innenstadt entsteht.

Weitere innerstädtische Plätze, wie beispielsweise der Paulsplatz und der Goetheplatz, gelangen durch die Maßnahme der Teilentsiegelung zu ebendiesem Effekt. Durch die Entsiegelung kann der Anteil der innerstädtischen Versickerungsfläche erhöht werden. Dies führt unter anderem dazu, dass sich die Resilienz der Innenstadt bei Starkregen erhöht. Die versiegelten Flächen in der Innenstadt führen dazu, dass Wärme gespeichert wird, wodurch sich die Temperaturen des Lokalklima weiter verschärfen. Die Teilentsiegelung wird deshalb zugleich ein Kühlungseffekt für die Innenstadt bewirken.

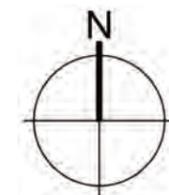
Die Maßnahmen zur Freiraumplanung tragen zur Verbesserung der Klimawandelanpassung bei und haben aus diesem Grund für die Zukunft der Frankfurter Innenstadt einen besonders hohen Stellenwert.



Freiraumpotentiale durch Abriss

LEGENDE

- Bestandsgrün
- Bestandsgewässer
- Aufwertung Grünraum
- Bäume pflanzen
- Grüne Vernetzung
- Plätze gestalten
- neue Grünflächen



MAßSTAB: 1 : 5000



NUTZUNGEN - Ziele

Eine weitere Zielvorstellung des Projekts bezieht sich auf die Nutzungen in der Frankfurter Innenstadt. Insgesamt soll zukünftig eine höhere Nutzungsvielfalt entstehen; vor allem in den Gebieten, die in der Analyse mit einer vorrangigen Nutzung identifiziert wurden.

Als Instrument zur Erhöhung der Nutzungsvielfalt im Fischerfeld- und Gerichtsviertel soll unter anderem die Aufstockung (des Oberlandesgerichts bspw.), genutzt werden, um Wohnraum Gastronomie, Kultur und Gewerbe zu erweitern.

In dem Areal um die Einkaufsstraße Zeil soll die Nutzungsvielfalt durch Abriss (heutiges Karstadtgebäude) und Aufstockung erreicht werden, um dem Wohnen und der Gastronomie mehr Raum zu gewähren. Außerdem soll die Öffnung der Erdgeschosse die Durchwegung fördern.

Im Bankenviertel wird, hauptsächlich durch die Öffnung der Erdgeschosse, die bessere Durchwegung sowie die gastronomische Nutzung gefördert.

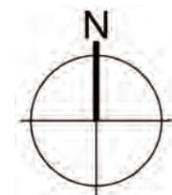
Das Gebäude der Oper und des Schauspiels südwestlich der Innenstadt wird abgerissen, da eine Sanierung nicht mehr rentabel sei (Vgl. Frankfurter Rundschau). Durch einen Neubau wird anschließend das Angebot für Kultureinrichtungen wiederhergestellt und erweitert.

Zusätzlich wird ein Kulturspaziergang südwestlich des Areals bis zur Alten Oper und über die Zeil in die Frankfurter Altstadt bis zum Mainkai etabliert. Vom Mainkai aus wird auch das gegenüberliegende Mainufer, mit dem Museumsufer, in den Kulturspaziergang einbezogen, welcher dann zurück zum Theater und Schauspiel führt.

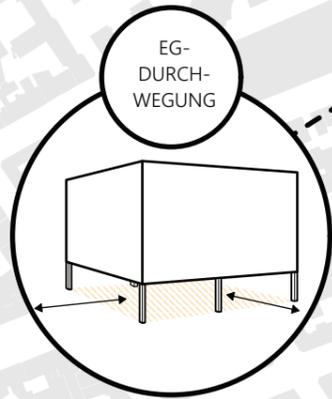
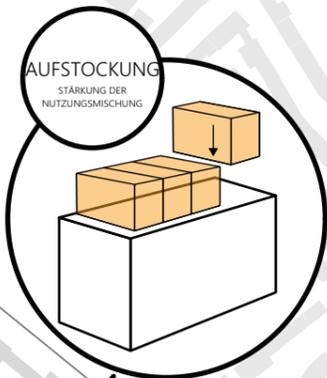
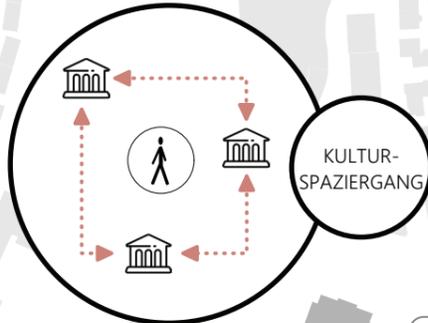
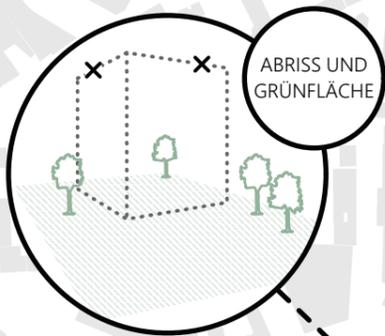
Innerstädtische Plätze werden durch Teilentsiegelung qualitativ aufgewertet.

LEGENDE

-  Wohnen
-  Kultur
-  Gastronomie
-  Gewerbe
-  Alte Plätze aufwerten
-  Abriss neue Plätze schaffen
-  Flachdach nutzen
-  EG öffnen
-  Kulturspaziergang



MAßSTAB: 1 : 5000



MOBILITÄT- Ziele

Hauptziel ist es, den Verkehr innerhalb der Wallanlagen zu minimieren. Dafür werden verschiedene Maßnahmen in Betracht gezogen. Grundsätzlich wird den Straßen innerhalb des Untersuchungsgebiets ein maximales Tempo von 30 km/h zugeordnet. Es werden zudem zwei Boulevards entstehen, die sich an einer Stelle kreuzen: die aktuell vielbefahrenen Hauptstraßen „Berliner Straße“ und „Kurt-Schumacher-Straße“ werden zu Boulevards umgestaltet.

Ziel ist es, den Straßenraum der mehrspurigen Straßen fußgänger- und fahrradfreundlicher zu gestalten. Mit der Querschnittsbreite von teilweise 26 m bietet die Berliner Straße großes Potential für eine neue und attraktive Straßenraumumgestaltung. Die zuvor vierspurige Straße wird auf zwei Spuren minimiert, die sich Autos und Busse teilen müssen. Außerdem fallen die Parkstreifen weg. Der damit gewonnene Raum wird dazu genutzt, die Gehwege zu verbreitern, beidseitige Fahrradwege deutlich zu markieren und neues, attraktives Straßengrün anzusiedeln. Auch die Kurt-Schumacher-Straße bekommt eine neue Straßenraumaufteilung. Die Straße verfügt über eine durchschnittliche Breite von 35 m, da dort zusätzlich zwei Spuren für die Tram entlangführen. Das Straßenbahnnetz bleibt bestehen, die Autospuren werden auf der ganzen Straße nur noch zweispurig verlaufen. Auch hier fallen die Parkstreifen weg, um mehr Platz für Fußgänger, Fahrradfahrer und Begleitgrün zu generieren. Auch auf den Boulevards herrscht ein Tempolimit von 30 km/h.

Eine weitere verkehrsberuhigende Maßnahme stellt das Einführen von verschiedenen Zonen dar. Dabei wird zwischen Autofreien-Zonen und Shared-Space-Zonen unterschieden. Das Autofreie Gebiet verläuft vorrangig über die Mitte der Frankfurter Innenstadt vom Mainufer bis hin zum Norden. Auch das Gerichtsviertel ist der Autofreien-Zone zuzuordnen. Befahrbar sind Straßen innerhalb der Zone nur im Notfall und von Lieferverkehr oder wenn sie eine Anbindung an Quartiersgaragen darstellen. Dafür bleibt das bereits gute ÖPNV Angebot bestehen. Für Anwohner werden Quartiersgaragen bereitgestellt. Durch diese Maßnahme kann die Durchwegung und Erkundung der Innenstadt zu Fuß gestärkt werden. Es steht zudem mehr Platz zur Erweiterung und Verbesserung des öffentlichen Raums zur Verfügung. Weitere Viertel, wie zum Beispiel das Fischerfeldviertel oder das Bankenviertel gehören zur Shared-Space-Zone. Diese Zonen sollen als Begegnungsräume für alle unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer dienen und die schwächeren Teilnehmer, wie Fußgänger stärken. Deshalb wird der Autoverkehr hier auf Schritttempo reguliert. Es soll genug Platz für Sitzplätze, Spielbereiche und attraktives Straßengrün geschaffen werden.

Die vorhandenen Parkhäuser sollen zum Großteil eine neue Funktion bekommen. Drei Parkhäuser, die am Rand der Innenstadt lokalisiert sind, sollen bestehen bleiben, um Besucher abzufangen. Die restlichen Parkhäuser werden entweder in Quartiersgara-

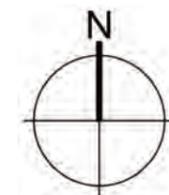
gen gewandelt oder bekommen eine komplett neue Nutzung. Angelehnt an das Quartier Vauban in Freiburg soll für Anwohner zukünftig nur noch Parkraum in den Garagen zur Verfügung gestellt werden. Die Parkstreifen im Straßenraum sollen langfristig komplett entfernt werden.

Das Innenstadtviertel soll zudem fünf Mobility Hubs erhalten. Die Stationen sollen leicht zugänglich sein und variieren in ihrer Größe und Angebot. Grundsätzlich verfügen jedoch alle Stationen über einen Fahrradverleih und Fahrradstellplätze. Außerdem sollen einige der Hubs E-Ladestationen anbieten. Mobilitätsstationen, die sich am Rand des Gebiets befinden, bieten den Nutzern zudem ein kleines Angebot an Elektro-Car-Sharing-Autos an. Durch diese Maßnahme soll für die Anwohner ein Anreiz geschaffen werden, sich kein eigenes Auto anzuschaffen. Außerdem gibt es die Möglichkeit, dass die Stationen mit einem kleinen Informationscenter und Kiosk ausgestattet werden.

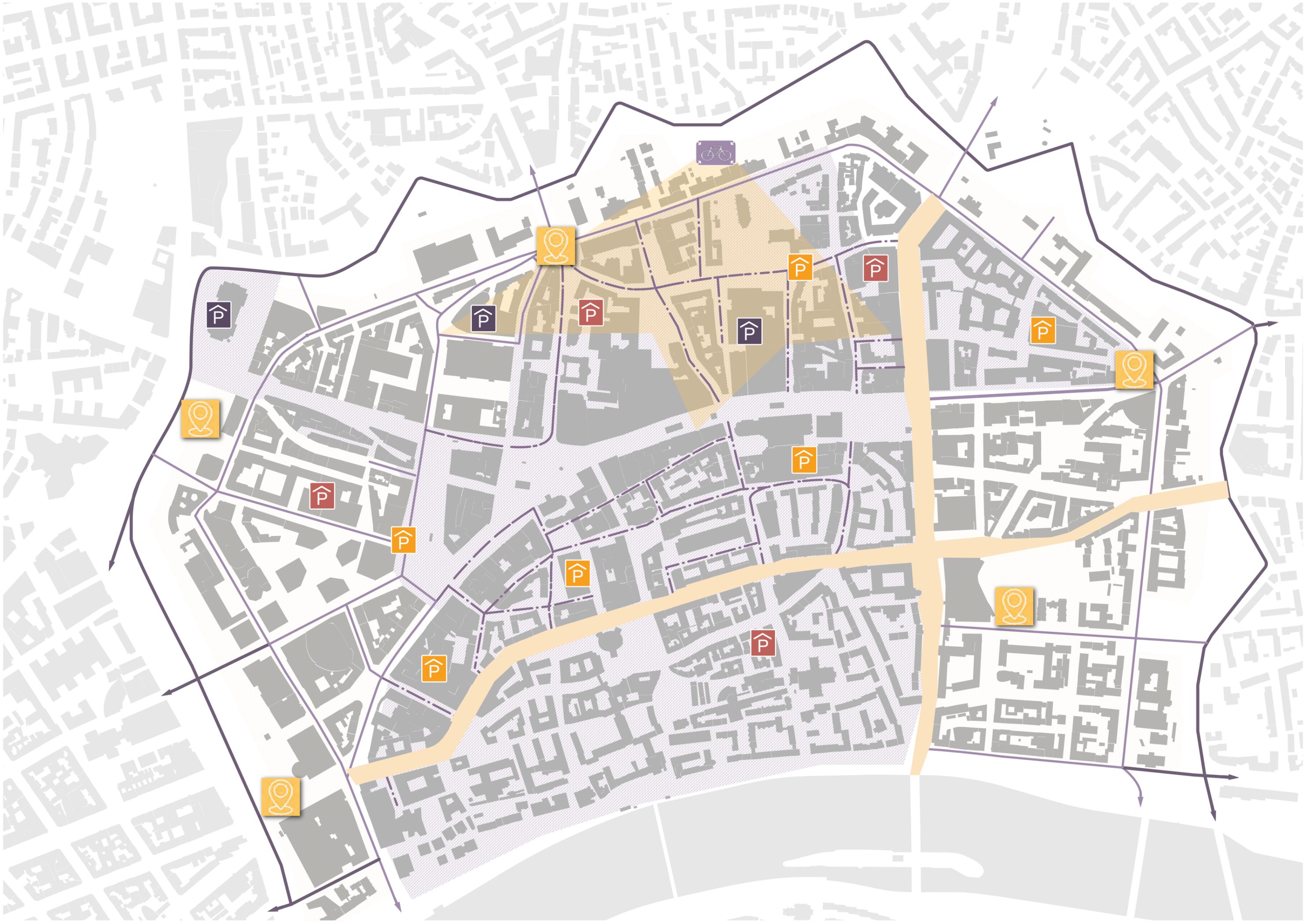
Zusätzlich sollen neue einzelne Bike-Sharing-Stationen im Norden der Innenstadt aufgestellt werden.

LEGENDE

-  Autofreie Zone
-  Shared-Space Zone
-  Boulevard
-  Neues Bike Sharing
-  Parkhaus
-  Quartiersgarage
-  Umnutzung
-  Mobility Hub
-  Tempo 50
-  Tempo 30
-  Fußgänger/
Anlieferung



MAßSTAB: 1 : 5000



MOBILITÄT - Gestaltung des Straßenraums

Die Kurt-Schumacher-Straße und die Berliner Straßen werden künftig in zwei Boulevards mit einem maximalen Tempo von 30 km/h umgewandelt.

Das übergeordnete Ziel ist es, den Fußgängern und Radfahrern mehr Platz zu geben und den Straßenraum neu aufzuteilen und attraktiver zu gestalten.

Maßnahmen, um das Ziel zu erreichen, sind unter anderem die Erhöhung des Baumbestandes auf beiden Boulevards. Die Kurt-Schumacher-Straße verfügt über vier Pkw-Fahrspuren und zwei Spuren für die Tram. Aktuell wurden bereits in jede Fahrtrichtung eine Spur für den Pkw-Verkehr geschlossen und als Rad- bzw. Busspur umfunktioniert. In Zukunft bleiben die Pkw-Fahrspuren auf zwei Stück reduziert. Als Folge dieser Maßnahme ist es möglich noch breitere Fußgänger- und Radfahrerwege auszubauen. Auch die Berliner Straße enthält vier Pkw-Fahrspuren. Die Anzahl der Spuren wird beim Ausbau des zukünftigen Boulevards halbiert.

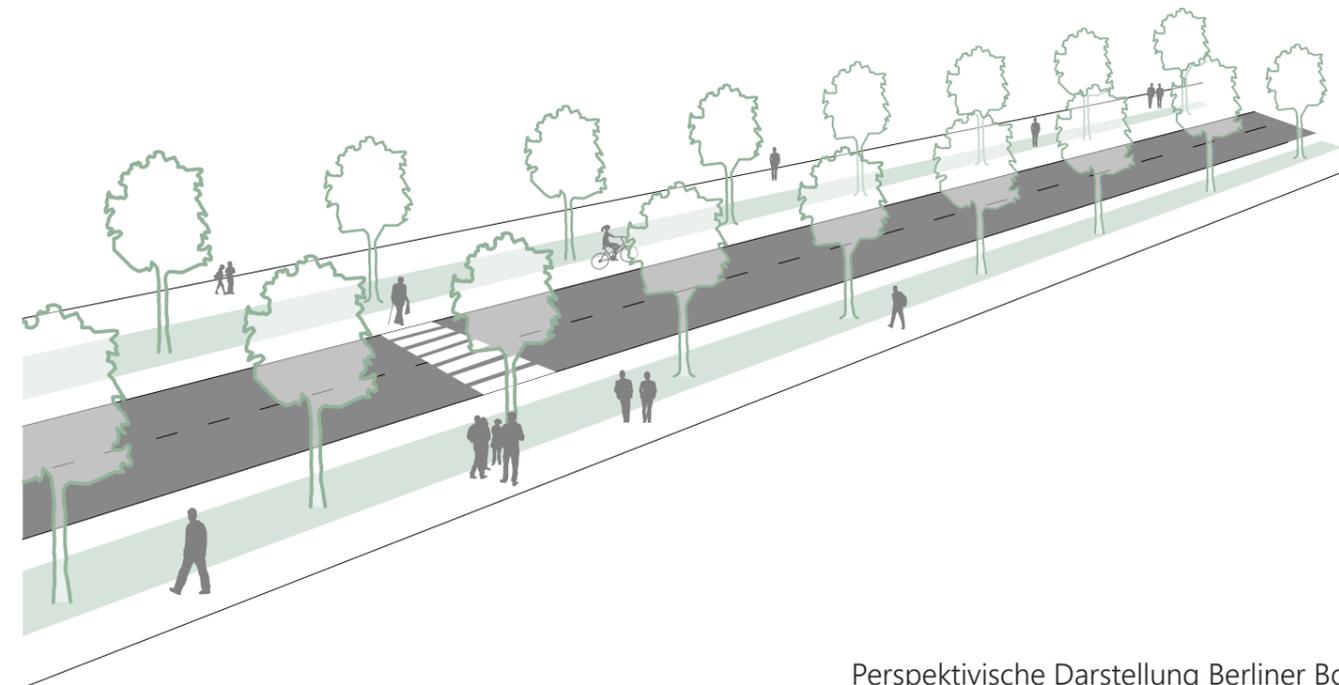
Um eine Barrierewirkung der beiden Boulevards auszuschließen und den Fußgängerfluss zu erleichtern, werden mehrere breite Zebrastreifen eingesetzt.



Berliner Straße

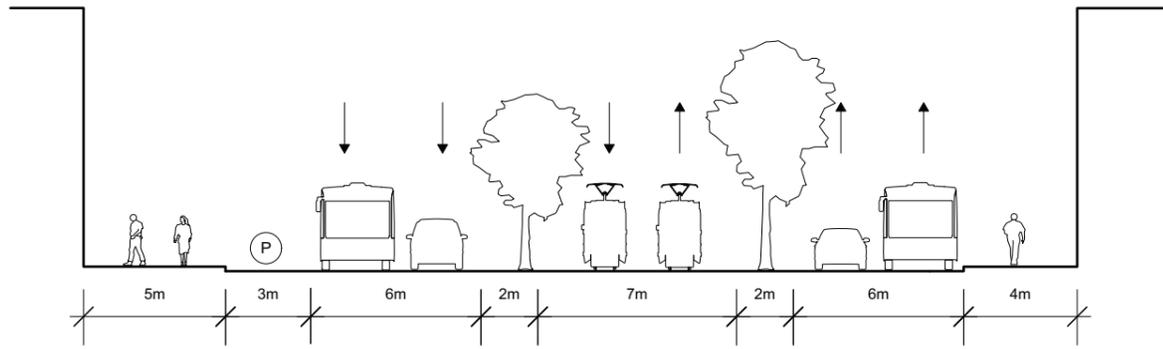


Kurt-Schumacher-Straße

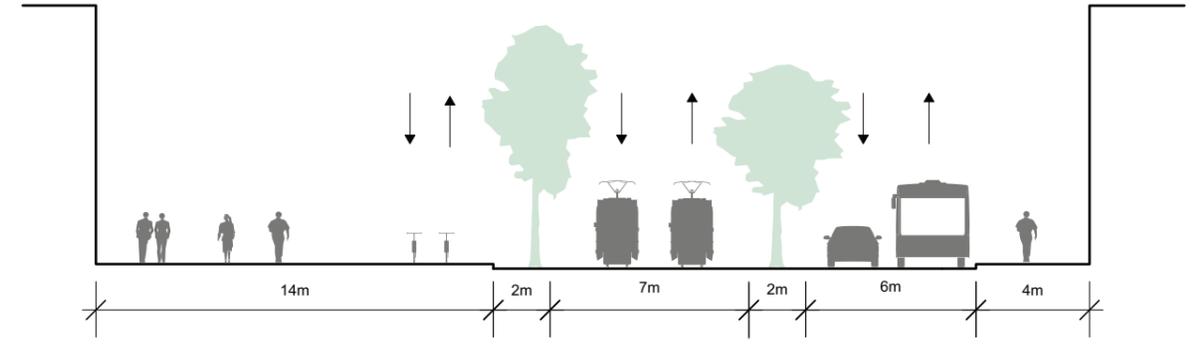


Perspektivische Darstellung Berliner Boulevard

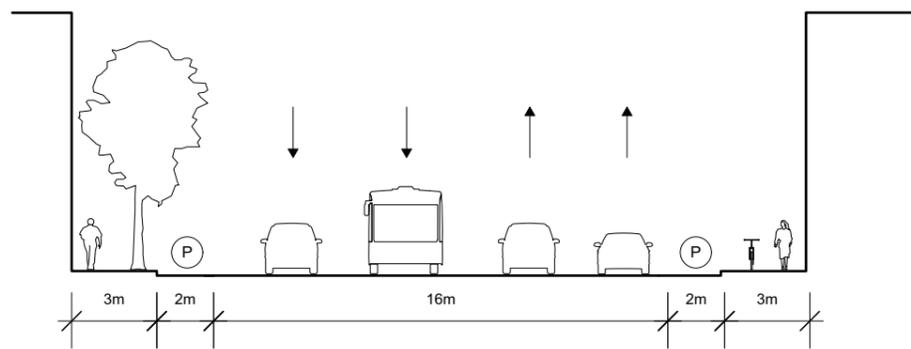
MABSTAB: ohne Maßstab



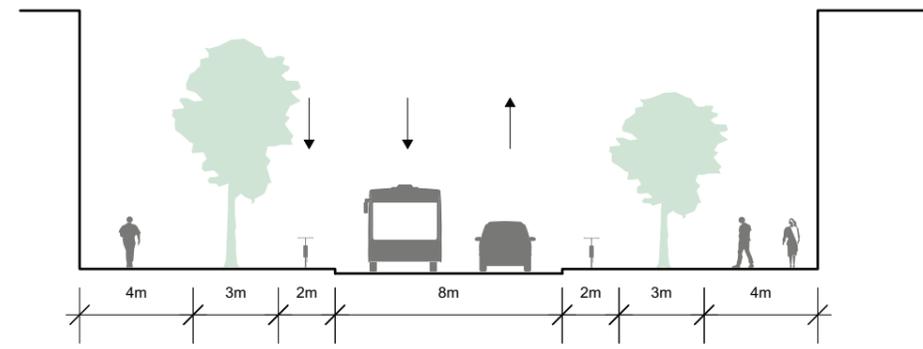
Aktueller Straßenquerschnitt Kurt-Schumacher-Straße



Neuer Straßenquerschnitt Kurt-Schumacher-Boulevard



Aktueller Straßenquerschnitt Berliner Straße



Neuer Straßenquerschnitt Berliner Boulevard

STRUKTURKONZEPT

Der Strukturplan komprimiert die drei Zielpläne und veranschaulicht die wichtigsten Elemente für die Umsetzung der Vision.

Die Straßen innerhalb der Wallanlage werden auf eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h begrenzt und teilweise sogar autofrei gestaltet. Die Berliner und Kurt-Schuhmacher-Straße werden zu zwei Boulevards umgestaltet, in denen Fußgängern, Radfahrern und weiteren Nutzungen viel Platz zugesprochen wird.

Innerhalb der Wallanlagen zu den Eingängen der Innenstadt werden fünf Mobility Hubs stationiert. Diese werden mit unterschiedlichen Mobilitätsangeboten ausgestattet. Die Straßenräume werden an diesen Stellen durch grüne Maßnahmen aufgewertet, hier symbolisch in Form von Green Patches veranschaulicht.

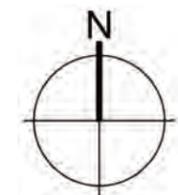
Die neuen Grünflächen und Plätze erhöhen insgesamt die Aufenthaltsqualität der Innenstadt und erhöhen die Resilienz und Klimaanpassungsfähigkeit der Stadt Frankfurt.

Im gesamten Gebiet wird die Nutzungsvielfalt gesteigert, indem Nachverdichtungs- und Abrisspotentiale genutzt werden und die Durchwegung durch die Öffnung der Erdgeschosse erleichtert wird.

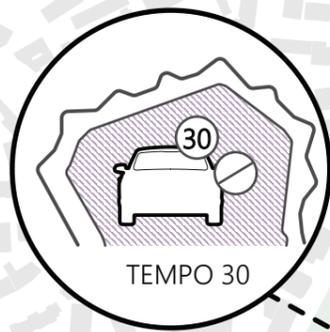
Außerdem wird das Kulturangebot, beispielsweise durch den Neubau des Theaters, ausgebaut.

LEGENDE

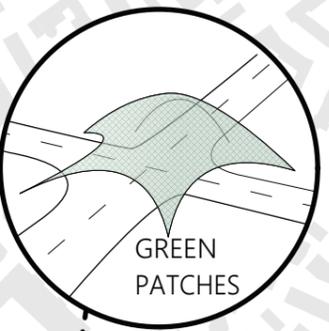
-  Gewässer
-  Bestandsgrün
-  Green Patches
-  Grünflächen
-  Plätze
-  Autofreie Zone
-  Tempo-30-Straßen
-  Boulevard
-  Mobility Hub
-  Aufstockung
-  Durchwegung
-  Abriss
-  Kulturspaziergang
-  Neues Theater



MABSTAB: 1 : 5000



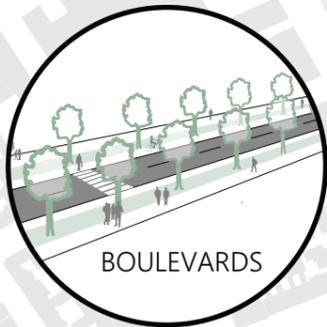
TEMPO 30



GREEN PATCHES



NUTZUNGS-MISCHUNG



BOULEVARDS



INNERSTÄDTISCHES GRÜN

PLÄTZE SCHAFFEN

AUTOFREIE ZONE

DURCHWEGUNG

Zeil

Zeil

ABRISS

Berliner Straße

Mauerkai

Untermainbrücke

Kurt-Schumacher-Straße

Alte Brücke

AUFSTOCKUNG

MOBILITY HUB

NEUBAU THEATER

5

IMPULSBEREICH

BESTAND - Gerichtsviertel

Das Gerichtsviertel befindet sich im östlichen Teil der Innenstadt und grenzt an die Wallanlagen an. Es wird umfasst von der Seilerstraße, der Kurt-Schumacher-Straße und der Zeil. Im Inneren wird das Viertel durch die folgenden Straßen erschlossen: Heiligkreuzgasse, Klapperfeldstraße, Porzellanhofstraße, Gerichtsstraße, Klingerstraße, Hammelsgasse. Prägend für den Namen des Viertels sind die dort ansässigen Gebäude der Frankfurter Justizbehörden.

Die nebenstehenden Bildaufnahmen geben einen Eindruck des Gerichtsviertels. Im Gebiet wurden einige Qualitäten erkannt, beispielsweise die beiden Gerichtsgebäude. Das Amtsgericht besticht durch eine architektonische Qualität. Das Oberlandesgericht hingegen verfügt über eine sinnvolle EG-Durchwegung.

Das Viertel ist auch durch die vielen Verwaltungsbauten geprägt. Offene EG-Durchwegungen sind nur sporadisch vorhanden. Das Parkhaus „Am Gericht“ nimmt viel Platz im Zentrum des Impulsgebiets ein. Zudem verfügt das Gerichtsviertel über wenig Wohnfläche.



Amtsgericht



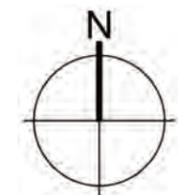
Tigerpalast in gründerzeitlichem Bau



Oberlandesgericht mit EG-Durchwegung



Parkhaus Am Gericht



MAßSTAB: ohne Maßstab



BESTAND - Gerichtsviertel

Das Bestandsschema zeigt die aktuelle Situation im Viertel. Auch hier ist zu erkennen, dass die Wohnnutzung nur eine untergeordnete Rolle im Gebiet spielt. Außerdem ist das Kulturangebot sehr gering. Das Viertel ist zudem größtenteils versiegelt und es gibt keine Freifläche, die von Anwohnern oder Besuchern genutzt werden kann. Überwiegend sind im Gerichtsviertel die gewerblichen Nutzungen und die Verwaltungsbauten angesiedelt.

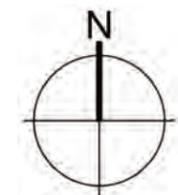
Das Schema zeigt zudem die im Viertel vorhandenen Nachverdichtung- und Abrisspotentiale auf. Wie zum Beispiel Aufstockung auf das Flachdach der Staatsanwaltschaft oder der Abriss des großen Parkhauses.

Zudem ist in dem Schema die bestehende Verkehrssituation dargestellt. Die Straßen, die außerhalb an das Gebiet angrenzen, erlauben eine maximale Geschwindigkeit von 50 km/h. Innerhalb des Gerichtsviertels wurde Tempo 30 festgelegt.

Im Bestandsplan wird der hohe Versiegelungsgrad des Gerichtsviertels und der angrenzenden Konstablerwache deutlich.



Gerichtsviertel: Bestandsschema



MABSTAB: 1 : 2000



RAHMENPLAN - Gerichtsviertel

Der Rahmenplan zeigt die detaillierte Umsetzung der erarbeiteten Ziele im Gerichtsviertel.

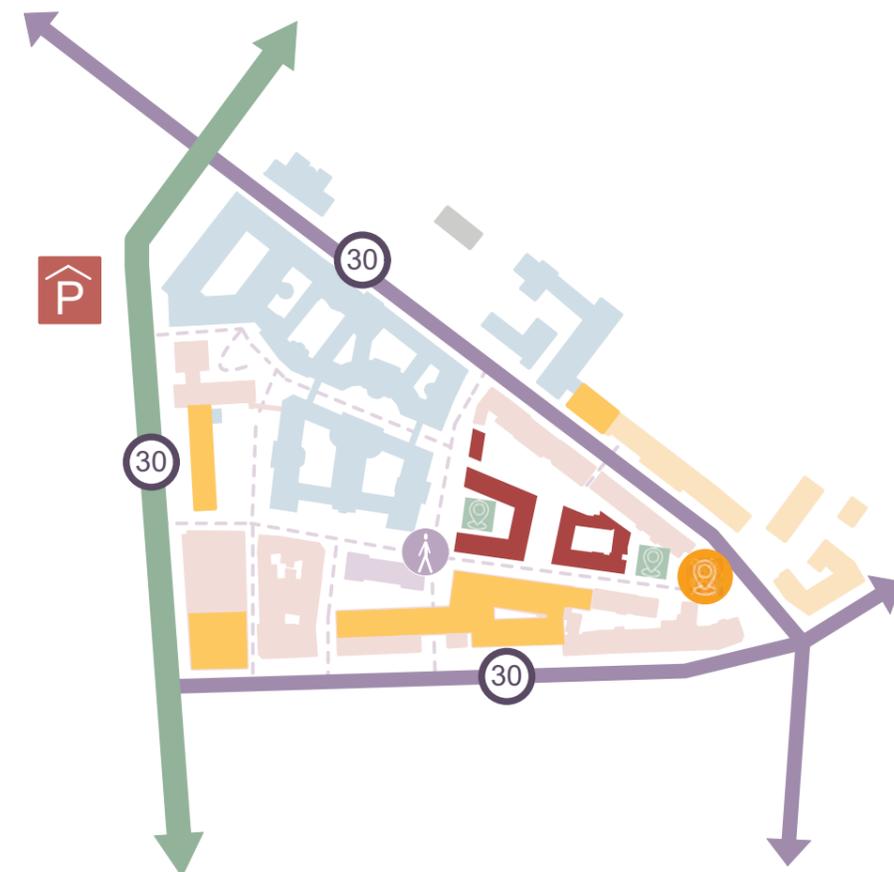
Zudem ist die Umgebung um das Viertel herum dargestellt. Die Konstablerwache grenzt als wichtiger Transitort an das Viertel und soll deshalb in ihrer Funktion erhalten und aufgewertet werden. Außerdem ist der Kurt-Schumacher-Boulevard zu sehen, der im Westen an das Gerichtsviertel angrenzt.

Das neu geplante Viertel ist im Inneren vom Auto befreit. Im Osten befindet sich ein Mobility Hub, der als Eingang zum Quartier dient und den Anwohnern alternative Mobilitätsangebote bereitstellt. Insgesamt wird das Gerichtsviertel grüner, der Baumbestand wird signifikant erhöht. Ein neuer Quartiersplatz, sowie ein kleiner Park wird für Anwohner und Besucher angelegt.

Um die neuen Freiflächen herum gibt es verschiedene Neubauten sowie Aufstockungen. Der U-förmige Neubau bietet Platz für unterschiedliche Nutzungen, wie zum Beispiel Hotel, Kultur und Wohnungen. Das Gebäude umfasst den neuen Quartiersplatz, der verschiedene Nutzungen, wie Wochenmärkte und unterschiedliche Veranstaltungen zulässt. Außerdem werden Bereiche zum Outdoor-Working geschaffen. Der Neubau öffnet sich architektonisch zum Amtsgericht und kann im EG an manchen Stellen durchlaufen werden. Der fünfgeschossige Wohnneubau orientiert sich zum neuen Park, der vor allem den direkten Anwohnern als Erholungsraum dienen soll. Es bildet sich damit ein privates Dreieck.

Der Straßenraum wird für die Fußgänger und Radfahrer vergrößert und bietet somit auch mehr Platz für Grün- und Retentionsflächen. Außerdem können so mehr Schattenplätze für wartende oder verweilende Menschen geschaffen werden.

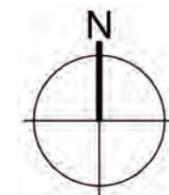
- LEGENDE**
- Verwaltung, Administration
 - Mischnutzung: Gewerbe im EG und Wohnen
 - Wohnen
 - Großflächiges Gewerbe
 - Kleinteiliges Gewerbe, Gastronomie
 - Kultureinrichtung
 - Aufstockung
 - Neue Gebäude
 - Mobility Hub
 - Neue Freiraumgestaltung
 - Boulevard
 - Tempo 30
 - Fußgängerwege



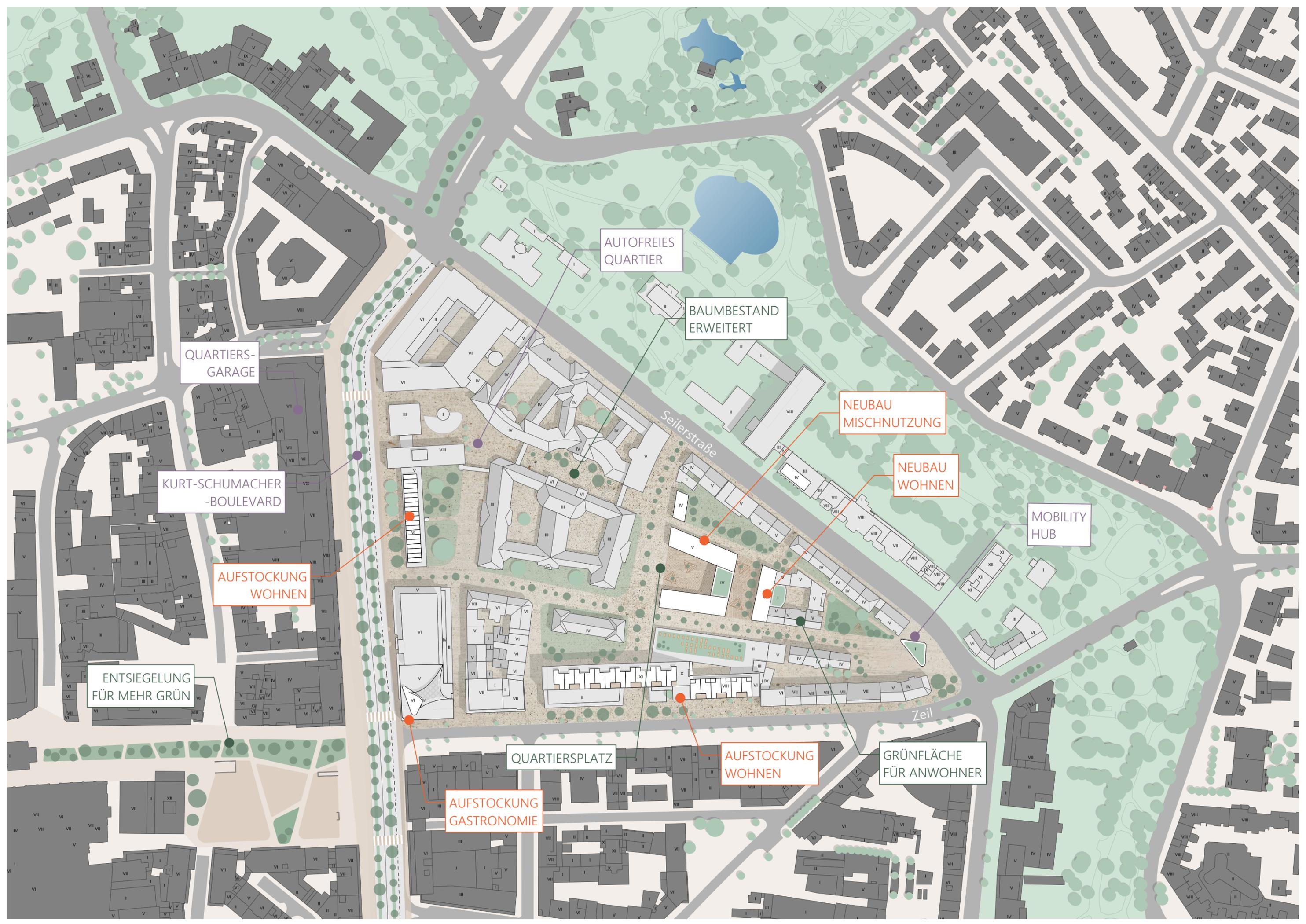
Gerichtsviertel: Konzeptschema

Das Konzeptschema stellt die zukünftige Situation des Gerichtsviertel dar. Um das Gebiet herum wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Das Gerichtsviertel schließt außerdem an den Kurt-Schumacher-Boulevard an. Innerhalb des Viertels besteht eine autofreie Zone. Eine Quartiersgarage für die Gebietsanwohner steht außerhalb des Quartiers in direkter Nähe zur Verfügung:

das bestehende Parkhaus an der Konrad-Adenauer-Straße wird als Garage für die Anwohner umgenutzt. Die Grafik bietet einen Überblick über die geplanten Aufstockungen, Abrisse und Neubauten. Das Gerichtsviertel bekommt zudem einen Mobility Hub, der als Eingang zum Quartier dient. Die Änderungen im Gerichtsviertel führen zur Erhöhung der Nutzungsmischung im Gerichtsviertel.



MABSTAB: 1 : 2000



AUTOFREIES
QUARTIER

BAUMBESTAND
ERWEITERT

QUARTIERS-
GARAGE

NEUBAU
MISCHNUTZUNG

KURT-SCHUMACHER-
BOULEVARD

NEUBAU
WOHNEN

MOBILITY
HUB

AUFSTOCKUNG
WOHNEN

ENTSIEGELUNG
FÜR MEHR GRÜN

QUARTIERSPLATZ

AUFSTOCKUNG
WOHNEN

GRÜNFLÄCHE
FÜR ANWOHNER

AUFSTOCKUNG
GASTRONOMIE

RAHMENPLAN - Gerichtsviertel

Die neu entstandenen Freiräume bieten Erholungs- und Veranstaltungsflächen. Der Quartiersplatz kann sowohl für allgemeine Events wie Straßenfeste oder Märkte genutzt werden sowie für Veranstaltungen der im Neubau befindlichen Kulturstätten.

Der Platz zwischen den zwei Neubauten wird mit Outdoor-Working-Stations ausgestattet und bietet somit Anwohnern und Hotelgästen neue Möglichkeiten des Arbeitens.

Den ansässigen Anwohner des Gerichtsviertels sowie den neuen Bewohner des Wohnneubaus bietet der neue Park im Osten des Viertel Erholungsraum und steigert die Luftqualität, insbesondere auf Grund der stark erhöhten Baumbepflanzung.

Die Freiflächen im Viertel bieten neue Aufenthaltsqualität und gemeinsam mit der Urban-Gardening-Fläche verschiedene Nutzungsangebote.

Die Nutzungsmischung im neuen Gerichtsviertel wird hauptsächlich durch Aufstockung erreicht. Die Aufstockung für Wohnräume erfolgt mit Tiny Houses.

Auf dem zehnten Geschoss des Oberlandesgerichts werden eingeschossige Pärchenwohnungen, mit einer Wohnfläche von 65 m² und einer privaten Freifläche von 11 m² geschaffen. Insgesamt entstehen dort 12 Wohneinheiten mit einer Gesamtwohnfläche von etwa 780 m².

Auf dem sechsten Geschoss des Oberlandesgerichts werden Maisonettewohnungen für Kleinfamilien realisiert, welche jeweils eine Wohnfläche von etwa 65m² und einen privaten Freiraum von ebenfalls 11 m² besitzen. Dieser Wohntyp wird sechsmal umgesetzt und bietet Wohnraum von insgesamt 780 m².

Die Staatsanwaltschaft wird mit eingeschossigen Tiny Houses für Singles aufgestockt. Dort werden 19 Wohneinheiten mit einer Wohnfläche von jeweils 27 m² und einer Gesamtwohnfläche von 513 m² errichtet.

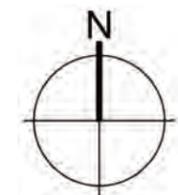
Im Gerichtsviertel wird die Nutzungsmischung durch die neu entstandenen Wohnflächen von insgesamt 2073 m² erhöht. Die Wohnungen werden über externe Aufzüge erschlossen, um die Nutzung der Gerichtsgebäude nicht einzuschränken.

Auf dem Flachdach des zweigeschossigen Gebäudes des Oberlandesgerichts wird für die Bewohner des Viertels eine Urban-Gardening-Fläche angeboten.

Der Mobility Hub dient zwar als Eingang zum neuen Quartier, gleichzeitig schließt er den neuen Park für die Anwohner zur Öffentlichkeit und zum Straßenraum hin ab. Zum Mobility Hub gehört ein Gebäude mit einer Fläche von 160 m².

Das Gebäude verfügt über mehrere Funktionen. Es werden ein Servicepunkt, ein Kiosk und eine öffentliche WC-Anlage integriert. Außerhalb des Gebäudes bieten Sitzgelegenheiten Platz zur Erholung. Auf dem Dach wird eine Photovoltaikanlage installiert mit einer darunterliegenden grünen Bienenwiese.

Zugehörig zur Mobilitätsstation entstehen zwei weitere Flächen: zum einen entsteht ein Fahrradparkplatz mit 20 zur Verfügung gestellten Leihfahrrädern. Der Platz verfügt zudem über mehrere Fahrradboxen, die von Anwohnern gemietet werden können. Auf dem zweiten Parkplatz werden zwei CarSharing-Autos und drei E-Ladestationen zur Verfügung gestellt.



MABSTAB: 1 : 2000

Aufstockung (Sheppard Robson)



19 WOHNHEITEN
WOHNFLÄCHE: 513 m²



Externer Aufzug (Hebeplattform)

Urban Gardening (Pinterest)



URBAN GARDENING

12 WOHNHEITEN
WOHNFLÄCHE: 780 m²

6 WOHNHEITEN
WOHNFLÄCHE: 780 m²

HOTEL,
KULTUR,
WOHNEN

QUARTIERSPLATZ:
EVENTS + KULTUR,
MÄRKTE + GEMEINSCHAFT

Outdoor
(Pinterest)

OUTDOOR
WORKING

ERHOLUNGSRAUM
FÜR ANWOHNER
Erholungsraum (I.Pinimg)

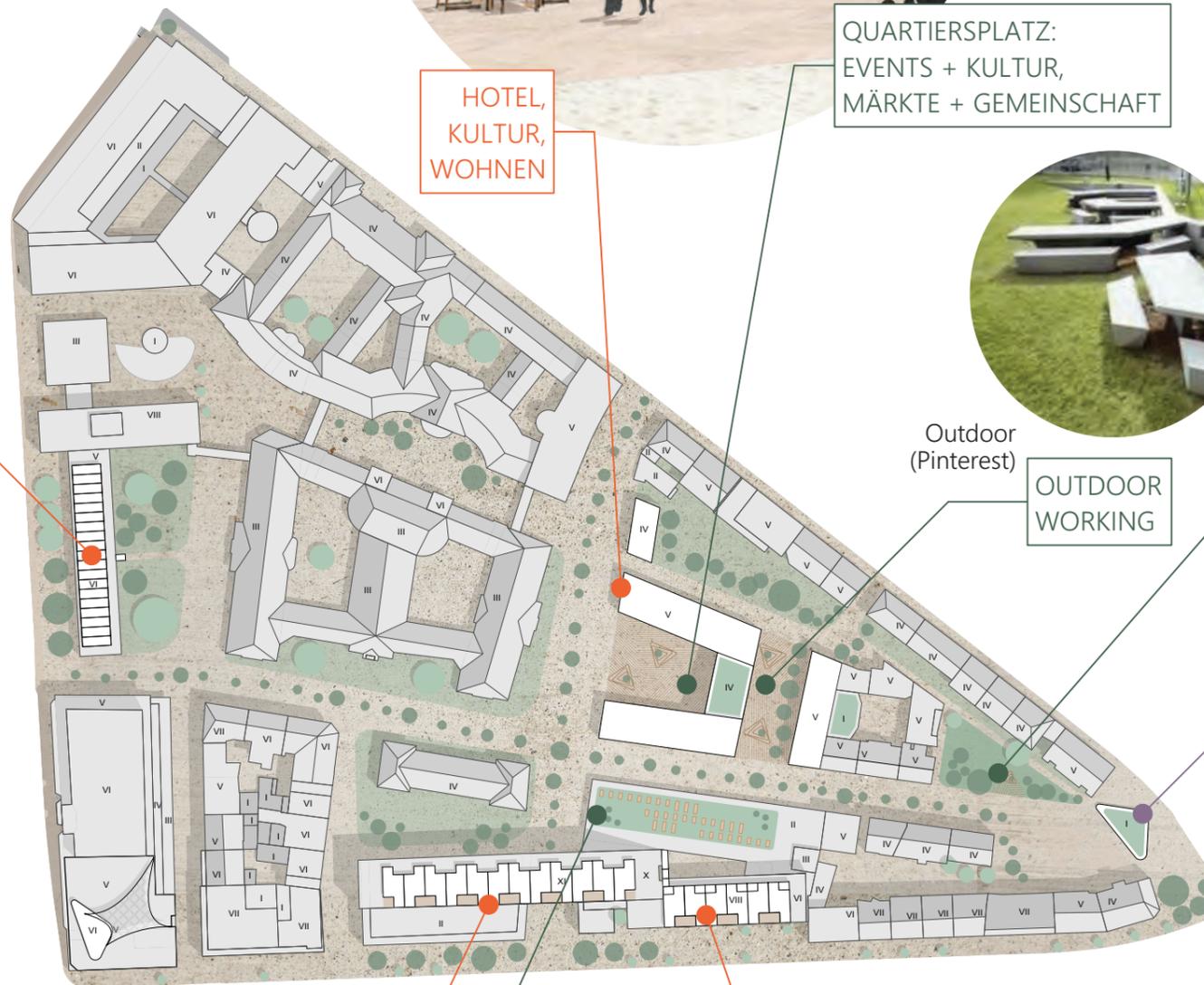
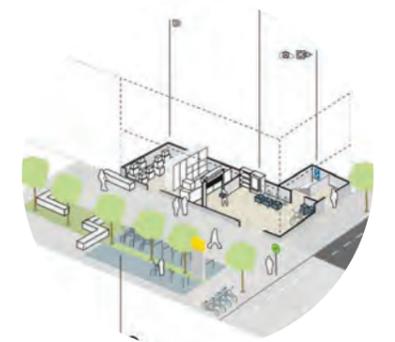
MOBILITY
HUB

Mobility Hub (Der mobile Mensch)

Architektur (InHabitat)



Quartiersplatz
(Eigene Darstellung)





Blick in Richtung Quartiersplatz

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

2 Analyse:

Bei dem verwendeten Bildmaterial handelt es sich um eigene Aufnahmen aus dem Jahr 2020.

5 Impulsbereich:

Aufstockung (Sheppard Robson)

Verfügbar unter: <https://www.sheppardrobson.com/architecture/view/camden-courtyards-nw1>
Zugriff: 22.07.2020

Externer Aufzug (Hebeplattform)

Verfügbar unter: <http://hebeplattform.blogspot.com/2017/07/aufzug-altbau-nachrusten.html>
Zugriff: 22.07.2020

Urban Gardening (Pinterest)

Verfügbar unter: <https://www.pinterest.de/pin/647181408944036227/>
Zugriff: 23.07.2020

Mobility Hub (Der mobile Mensch)

Verfügbar unter: <https://dermobilemensch.de/mobility-hubs-in-bremen-vahr/>
Zugriff: 22.07.2020

Architektur (InHabitat)

Verfügbar unter: <https://inhabitat.com/londons-geothermal-sharp-tourist-information-point-recycles-rainwater/>
Zugriff: 22.07.2020

Outdoor (Pinterest)

Verfügbar unter: <https://www.pinterest.de/pin/838795499338861020/>
Zugriff: 22.07.2020

Erholungsraum (I.Pinimg)

Verfügbar unter: <https://i.pinimg.com/564x/27/61/2a/27612a87f75825c339532df952fab8fc.jpg>
Zugriff: 22.07.2020

Quartiersplatz (Eigene Darstellung)

KARTENGRUNDLAGE / QUELLENVERZEICHNIS

Kartengrundlage:

1 Einführung und Verortung

Kartengrundlage: Stamen Maps

Erhältlich unter: <http://maps.stamen.com/#watercolor/12/37.7706/-122.3782>

2 Analyse

Datengrundlage Analysepläne: Schwarzplan EU

Erhältlich unter: www.schwarzplan.eu/produkt/lageplan-frankfurt-am-main/

5 Impulsbereich

Datengrundlage der Entwurfspläne: Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main 11/2019

Quellenverzeichnis:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

Abrufbar unter: <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/050.i.pdf>

Zugriff: 13.08.2020

Google Maps (2020)

Göpfert, Claus-Jürgen (2020): CDU will Bühnen in Frankfurt für eine sagenhafte Summe neu bauen - an einem anderen Ort, Frankfurter Rundschau

Abrufbar unter: <https://www.fr.de/frankfurt/schauspiel-frankfurt-will-theater-bauen-fuer-hohe-summe-zr-13461155.html>

Zugriff: 10.08.2020

Stadt Frankfurt am Main (2010): Innenstadtkonzept Frankfurt am Main 2010

<https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/show.php?ID=10699&psid=d>

Zugriff: 07.06.2020

Stadt Frankfurt am Main (2020): Frankfurt Kennenlernen

Abrufbar unter: <https://frankfurt.de>

Zugriff: 10.08.2020

Stadt Frankfurt am Main (2020): Frankfurt Statistik Aktuell

Abrufbar unter: <https://frankfurt.de/de-de/service-und-rathaus/zahlen-daten-fakten/publikationen/fsa>

Zugriff: 10.08.2020

Stadt Frankfurt am Main – Dezernat Planen und Bauen (2016): Statusbericht Frankfurt 2030

Abrufbar unter: <https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/show.php?ID=17557&psid=lqal4mh08rj7qtinv470488ms5>

Zugriff: 10.08.2020

Stadtplanungsamt Frankfurt (2015): Innenstadtkonzept

Abrufbar unter: https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/innenstadtkonzept_5276.html

Zugriff: 10.08.2020

Stadtplanungsamt Frankfurt (2020): Stadtentwicklung

Abrufbar unter: https://www.stadtplanungsamtfrankfurt.de/stadtentwicklung_5626.html

Zugriff: 10.08.2020

Ueberschär, Dr. Ellen (2029): Mehr Mobilität mit weniger Verkehr

Abrufbar unter: <https://www.boell.de/de/2019/11/05/mehr-mobilitaet-mit-weniger-verkehr>

Zugriff: 23.07.2020