

Mobilität und Verkehr

Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung

KERNAUSSAGEN

- Mobilität stellt eine wichtige Grundlage für die Funktion der Stadt Frankfurt am Main als einem attraktiven urbanen Wohnstandort und als dem wirtschaftlich und kulturell herausragenden Hauptzentrum der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main dar.
- Mobilität sichert die Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben und schafft die Voraussetzungen für wirtschaftliche Prosperität und kulturellen Austausch.
- Vom Verkehr gehen aber auch erhebliche Belastungen für die Umwelt und Gefahren für die menschliche Gesundheit aus. In diesem Spannungsfeld darf die Mobilitäts- und Verkehrsplanung nicht nur individuellen Mobilitätsbedürfnissen genügen, sondern muss auch den gesellschaftlichen Anforderungen des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit Rechnung tragen.
- Strategien und Maßnahmen müssen daher die enge Verzahnung und Wechselwirkung von Stadt-, Umwelt und Verkehrsentwicklung berücksichtigen und das ganze Spektrum von der Prägung urbaner Mobilitätsstile bis zur anforderungsgerechten Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur abdecken.

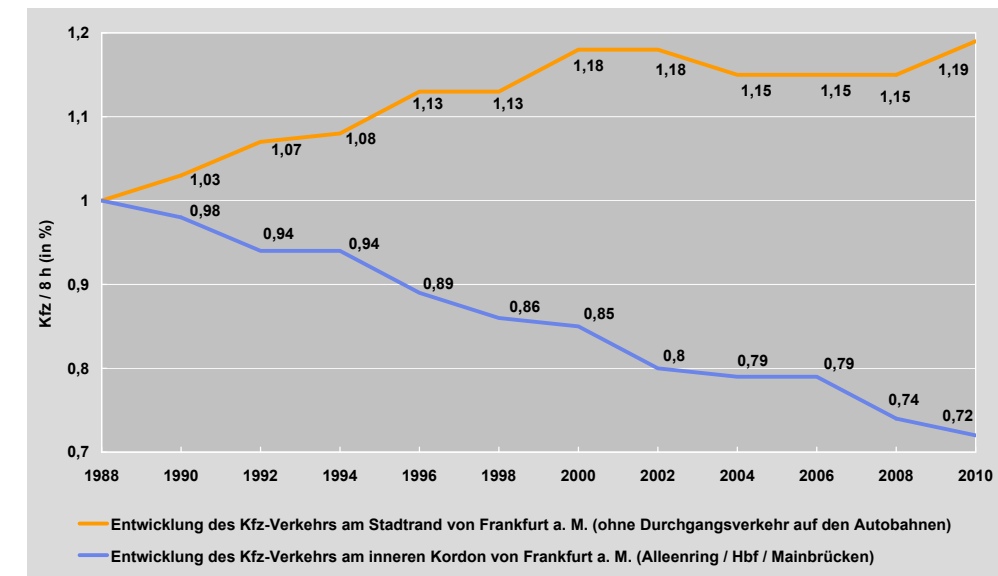
AUSGANGSLAGE

Die Entwicklung der Stadt Frankfurt am Main und der Rhein/Main-Region ist eng mit der Funktion als

Schnittstelle nationaler und internationaler Verkehrsströme verbunden. Die übergeordnete Infrastruktur, bestehend aus Flughafen, Autobahn- und Eisenbahnstrecken sowie den Häfen für die Binnenschifffahrt, ist dementsprechend leistungsfähig und wird weiter ausgebaut. Für die Funktionen der Metropolregion sind jedoch auch die innerregionalen Verkehrsströme von großer Bedeutung. Überregionaler und regionaler Durchgangsverkehr sowie der auf die Stadt bezogene Wirtschafts-, Pendler- und Besucherverkehr summieren sich zu einer Verkehrsdichte, die in Spitzenzeiten die Kapazitätsgrenzen des Gesamtverkehrssystems erreicht und partiell auch überschreitet. Die verkehrlich bedingten Umweltwirkungen beeinträchtigen die Lebens- und Aufenthaltsqualität insbesondere entlang der Hauptverkehrswege.

Im Binnenverkehr innerhalb der Stadt Frankfurt am Main entstehen mehr als 2 Mio. Personenfahrten pro Tag. Hinzu kommen mehr als 1 Mio. Personenfahrten pro Tag im Quell- und Zielverkehr zwischen dem Stadtgebiet und dem Umland. Für die nähere Zukunft bis 2020 kann durch das anhaltende Bevölkerungswachstum von einem weiteren moderaten Anstieg des Binnen- sowie des Quell- und Zielverkehrs ausgegangen werden. Die Beobachtung aktueller Trends lässt die Vermutung zu, dass die Auswirkungen des demografischen Wandels – wenn überhaupt – erst sehr langfristig verkehrsmindernd wirksam werden.

Anhand der Ergebnisse der repräsentativen Mobilitätsbefragungen in den Jahren 1998, 2003 und 2008 wird erkennbar, dass der breiter werdende gesellschaftliche Konsens, den nicht motorisierten Verkehr und den öffentlichen Verkehr zu stärken, langsam Wirkung zeigt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr der Frankfurter Bevölkerung hat von 40 % in 1998 auf 34 % in 2008 abgenommen. Die Anteile des Fußverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs haben sich auf hohem Niveau stabilisiert und der Anteil des Radverkehrs hat sich seit 1998 mehr als verdoppelt. Der für das Jahr 2012 angestrebte Zielwert von 15 % Radverkehrsanteil kann wahrscheinlich vorzeitig erreicht werden. Während im Binnenverkehr innerhalb der Stadt mittlerweile fast drei Viertel aller Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden, erreichen diese Verkehrsmittel im Personenverkehr von und nach



Ergebnisse der Stadtrandzählungen - Veränderungen seit 1988

Frankfurt am Main zusammen lediglich einen Anteil von einem Fünftel aller Wege. Hier dominiert der motorisierte Individualverkehr nach wie vor, so dass im Frankfurter Straßenbild oftmals das Kraftfahrzeug weiterhin die Situation prägt.

Neben der veränderten Verkehrsmittelwahl sind aber auch veränderte räumliche Strukturen erkennbar. Während der Kraftfahrzeugverkehr am inneren Kordon des Alleenrings und der Mainbrücken seit 1988 jährlich um rd. 1,5 % abgenommen hat, ist für den Kraftfahrzeugverkehr über die Stadtgrenze hinweg ein jährlicher Zuwachs von knapp 1 % erkennbar.

ZIELE

Mit dem Gesamtverkehrsplan setzt die Stadt Frankfurt am Main den Rahmen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in der Stadt. Der Gesamtverkehrsplan wurde im Jahr 2005 durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung grundlegend fortgeschrieben und wird kontinuierlich anhand aktueller Herausforderungen der Stadtentwicklung und gesellschaftlicher Ziele weiterentwickelt.

Verkehrspolitisches Ziel der Stadt Frankfurt am Main ist demnach eine an der Nachhaltigkeit orientierte, stadtverträgliche Abwicklung aller Mobilitätsbedürfnisse. Besonderes Augenmerk liegt dabei darauf, allen Bevölkerungsgruppen eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und nicht motorisierter Verkehr sollen in der Rhein-Main-Region unter Beachtung ihrer spezifischen Vor- und Nachteile als ressourcenschonendes Gesamtsystem zusammenwirken. Die Umsetzung dieses Leitbildes stützt sich auf drei Säulen: die Vermeidung von Verkehr, die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und die verträgliche Ab-

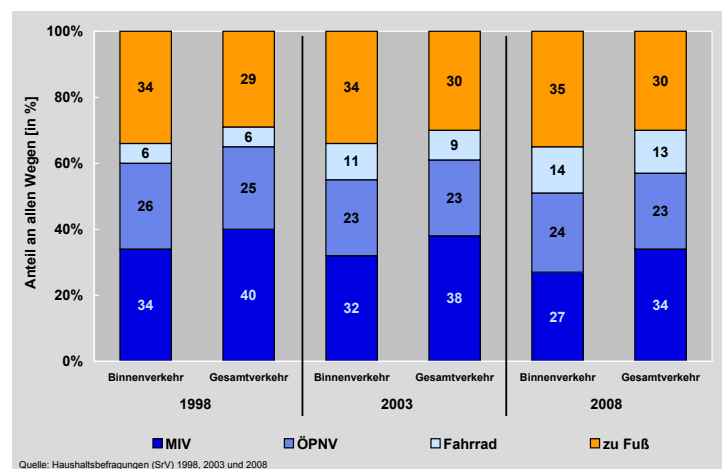
wicklung nicht vermeidbarer oder verlagerbarer Verkehre.

Die räumlich günstige Zuordnung und Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit und Erholung auf allen Maßstabsebenen vom Quartier bis zur Region ist ebenso ein Beitrag, das Verkehrsaufkommen zu minimieren, wie die Schaffung einer angemessenen städtischen Bebauungsdichte innerhalb des städtischen Verdichtungsraumes. Eine Chance hierfür bietet auch die Entwicklung und Konversion brachgefallener Flächen innerhalb des bestehenden Siedlungszusammenhangs.

Die hervorragende Erschließungsqualität von Frankfurt am Main innerhalb des internationalen, nationalen und regionalen Eisenbahnnetzes gilt es auch in Zukunft zu sichern und auszubauen. Unter dem Gesichtspunkt der Lage zu zentralen Funktionen der Stadt und der Verknüpfungsqualität mit dem lokalen Nahverkehr ist der gesamte Eisenbahnknoten Frankfurt am Main und insbesondere der Hauptbahnhof in seiner Funktions- und Leistungsfähigkeit weiter zu entwickeln.

Die Chancen des öffentlichen Personennahverkehrs werden auch dadurch gesteigert, dass Siedlungsentwicklungen von vornherein im Zusammenhang mit einer sinnvollen Erweiterung des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gedacht werden. Die Schaffung von umsteigefreien Direktverbindungen im Liniennetz und die Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs mit den anderen Verkehrsmitteln werden intensiviert.

Ausbaumaßnahmen im Netz verkehrswichtiger Straßen erfolgen vorrangig zur Erschließung neuer Siedlungsbereiche und zur Entlastung hochbelasteter Siedlungslagen. Eine generelle Kapazitätssteigerung des Netzes wird nicht mehr verfolgt. Im Zu-



Verkehrsmittelwahl der Frankfurter Bevölkerung

Gleisvorfeld Frankfurter Hauptbahnhof



Ausbau des Eisenbahnknotens Frankfurt am Main

Der Eisenbahnknoten Frankfurt am Main nimmt als Schnittpunkt regionaler, nationaler und internationaler Schienenstrecken eine herausragende Rolle wahr, die in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen soll. Es zeichnet sich jedoch ab, dass die prognostizierten Verkehrsströme mit der bestehenden Infrastruktur nicht mehr in zufriedenstellender Qualität bewältigt werden können. Verschärfend kommt hinzu, dass der Fernverkehr – auch im Güterverkehr – einen gesetzlichen Vorrang genießt. Der grundsätzlich gewollte Zuwachs des Schienenfernverkehrs gefährdet damit tendenziell Bestand und Ausweitung des regionalen Schienennahverkehrs. Die infrastrukturelle Trennung von Nah- und Fernverkehr gewinnt an Bedeutung.

Für den Fuß- und Radverkehr soll ein dichtes und umwegarmes Netz geschaffen werden. Der öffentliche Straßenraum soll in stärkerem Maße dem nicht motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen und höhere Aufenthaltsqualität gewähren. Der barrierefreie Aus- und Umbau wird weiter vorangetrieben.

Die Wohnquartiere sollen durch flächenhafte Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und des Parkraummanagements in ihrer Standortqualität gestärkt und vor Lärm- und Luftschadstoffbelastung geschützt werden.

MASSNAHMEN

Anpassung der Verwaltungsorganisation

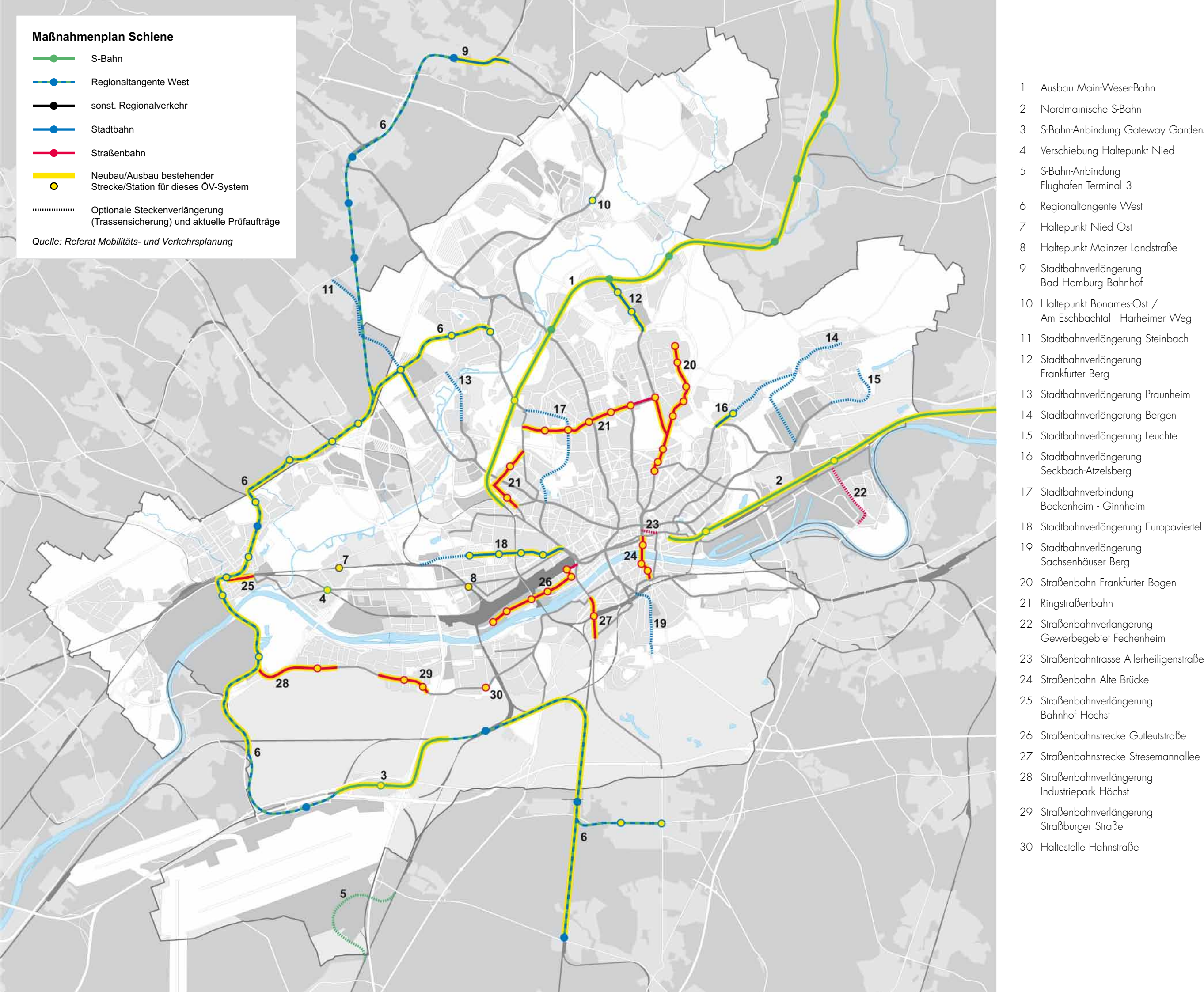
Durch die in der Vergangenheit breit gestreuten verkehrlichen Zuständigkeiten war der Weg von der strategischen Konzeption bis zur baulichen Umsetzung oft durch einen hohen Zeitbedarf und inhaltliche Brüche gekennzeichnet. Der Magistrat hat sich daher im Jahr 2006 entschlossen, alle maßgeblichen verkehrlichen Kompetenzen innerhalb der Verwaltung und die fachliche Aufsicht über städtische Gesellschaften im Verkehrssektor in einem neuen Verkehrsdezernat zu bündeln. Die zielorientierte Umsetzung geplanter Maßnahmen konnte dadurch beschleunigt werden. Unabhängig hiervon bleiben durch die themenbezogene dezentalsübergreifende Zusammenarbeit die Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung eng miteinander verzahnt und werden integriert betrieben. Die Gesamtverkehrsplanung wird in diesem Zusammenhang als kontinuierlicher Prozess weiterentwickelt.

Mit der Einrichtung eines elektronischen Stellwerks für den Hauptbahnhof und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn-Stammstrecke konnten erste wichtige Schlüsselmaßnahmen bereits umgesetzt werden. Weitere aktuelle Maßnahmen sind

- der Ausbau des Knotens Frankfurt (M) Stadion und der Zulaufstrecke zum Hauptbahnhof über die Niederräder Brücke sowie die südlich daran anschließende Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar u.a. als Voraussetzung für die Einrichtung eines regulären S-Bahn-Betriebs auf der Riedbahn zwischen Riedstadt und Frankfurt am Main.
- der Ausbau des Knotens Frankfurt (M) Süd und der Zulaufstrecke zum Hauptbahnhof über die Main-Neckar-Brücke u.a. als Voraussetzung für eine bessere Betriebsabwicklung des Fernverkehrs über die nord- und südmainischen Zulaufstrecken.

Von besonderer Bedeutung für die Frankfurter Stadt- und Verkehrsentwicklung sind darüber hinaus

- der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn in den Abschnitten Frankfurt (M) West – Bad Vilbel



Karte Maßnahmenplan Schiene

– Friedberg zur Verbesserung des Betriebsablaufs der S-Bahn und als Voraussetzung für die Einrichtung des S-Bahn-Haltepunkts Ginnheim als weiterem Verknüpfungspunkt zum Stadtbahnnetz der Stadt Frankfurt am Main.

- die Nordmainische S-Bahn über Maintal nach Hanau in Verbindung mit der Verlegung des Haltepunkts Fechenheim vom Bahnhof Mainkur in den Bereich zwischen verlängerter Ernst-Heinkel-Straße und Cassellastraße und die damit verbundene Erschließung von Entwicklungspotenzialen der dortigen Gewerbeflächen
- die Verschwenkung der S-Bahn-Strecke zwischen Frankfurt (M) Stadion und Flughafen Regionalbahnhof in Verbindung mit einem neuen Haltepunkt Gateway Gardens zur Erschließung dieser wichtigen Siedlungsentwicklung
- die Option einer Schienenanbindung des geplanten Flughafen-Terminals 3 durch Ausschleifung von der Riedbahn.

Ausbau des lokalen öffentlichen Personennahverkehrsnetzes

Mit der 2005 beschlossenen Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans ist das Anforderungsprofil für den Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr in Frankfurt am Main weiterentwickelt worden. Rückgrat des lokalen Nahverkehrs ist dabei das Stadt- und Straßenbahnnetz, das schrittweise weiter ausgebaut wird.



Straßenbahn City West/Rebstock

So konnte im Berichtszeitraum der Entwicklungsschwerpunkt Rebstock mit der neuen Linie 17 durch die City West an das Straßenbahnnetz angeschlossen werden. Durch eine Verlängerung der Stadtbahnlinie U4 über den neuen Betriebshof Ost zur Endstation der U7 in Enkheim konnten auf der vorhandenen Infrastruktur neue Direktverbindungen geschaffen werden, die sehr gut angenommen werden. Der Entwicklungsschwerpunkt Riedberg konnte durch eine Querverbindung der Streckenäste nach Oberursel und nach Bad Homburg mit den Linien



Stadtbahn Riedberg

U8 und U9 an das Stadtbahnnetz angeschlossen werden.

Durch ein erweitertes Buslinienangebot konnten die im Nahverkehrsplan analysierten Schwachstellen mittlerweile behoben werden. Eine deutliche Verbesserung des lokalen öffentlichen Personennahverkehrs konnte auch durch die räumliche und zeitliche Erweiterung des Nachtbusangebots erreicht werden.

Darüber hinaus konnten im Berichtszeitraum weitere Maßnahmen entscheidend vorangebracht werden:

- Die Straßenbahnanbindung des Bereichs „Frankfurter Bogen“ über die Friedberger Landstraße (Linie 18) ist in Bau. In diesem Zusammenhang werden auch wichtige Haltestellen im bestehenden Netz (Konstablerwache, Lokalbahnhof) aufgewertet.
- Der Bau einer Straßenbahnstrecke durch die Stresemannallee und einer Haltestelle an der dortigen S-Bahn-Station als erster Bauabschnitt einer zukünftigen Straßenbahnringlinie ist in der konkreten Planung; für die Festlegung des weiteren Trassenverlaufs dieser Ringlinie im nördlichen Abschnitt laufen Untersuchungen. Damit ergibt sich eine Perspektive, langfristig auch für starke tangentiale Verkehrsströme ein hochwertiges Angebot im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr anbieten zu können.
- Auch die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 über Preungesheim hinaus zum Frankfurter Berg und über den Hauptbahnhof hinaus in das Europaviertel konkretisiert sich weiter.

Mit der Gründung der Planungsgesellschaft für die Regionallangente West (RTVV) durch die beteiligten Gebietskörperschaften sind die Planungen für dieses Vorhaben in die entscheidende Phase getreten. Mittlerweile konnte die technische Machbarkeit und die Realisierungswürdigkeit dieser wichtigen regionalen Tangentialverbindung aufgezeigt werden.

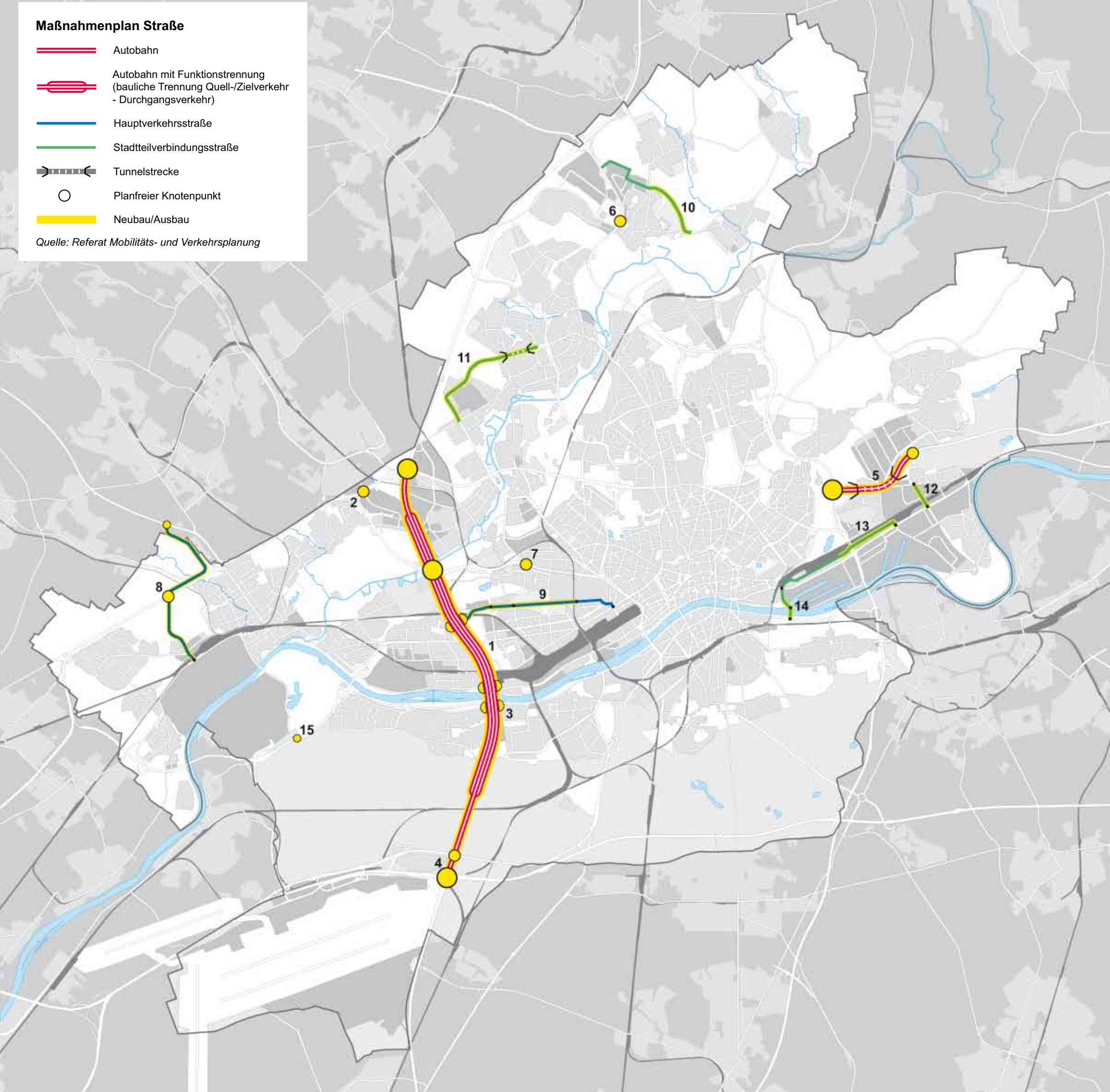
Auch die Realisierungswürdigkeit einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Praunheim von der Heerstraße nicht nur bis zur RTVV sondern weiter nach Steinbach mit einem Zwischenhalt an einer angedachten P+R (Park + Ride) -Großanlage an der Tank- und Rastanlage Taunusblick an der A5 wird unter aktuellen Randbedingungen überprüft.

Der ursprünglich als durchgehender Tunnel im Zuge Franz-Rücker-Allee - Ginnheimer Landstraße vorgesehene Lückenschluss der Stadtbahnstrecke D zwischen Bockenheim und Ginnheim ist im Berichtszeitraum zunächst aufgegeben worden. Mittlerweile werden Alternativen geprüft, darunter ein als „Ginn-

Maßnahmenplan Straße

- Autobahn
- Autobahn mit Funktionstrennung (bauliche Trennung Quell-/Zielverkehr - Durchgangsverkehr)
- Hauptverkehrsstraße
- Stadtteilverbindungsstraße
- Tunnelstrecke
- Planfreier Knotenpunkt
- Neubau/Ausbau

Quelle: Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung



- 1 Funktionstrennung BAB A5 zwischen Westkreuz und Frankfurter Kreuz
- 2 AS Gewerbegebiet Sossenheim
- 3 Ergänzung AS Niederrad
- 4 Anbindung Gateway Gardens
- 5 Riederwaldtunnel
- 6 AS Bonames
- 7 Ergänzung AS Katharinenkreisel
- 8 Westumgehung Unterliederbach
- 9 Europaallee
- 10 Ortsrandstraße Bonames
- 11 Ortsumfahrung Praunheim
- 12 Verlängerung Ernst-Heinkel-Straße
- 13 Verlängerung Ferdinand-Happ-Straße
- 14 Mainbrücke Ost
- 15 Vollenbindung Leunastraße

Karte Maßnahmenplan Straße

heimer Kurve“ bezeichneter Vorschlag einer Bürgerinitiative, der weiter östlich verläuft und den Universitätsstandort Campus Westend, die Deutsche Bundesbank und die Platensiedlung mit einer weitgehend oberirdischen Trassenführung in den Lückenschluss einbezieht.

Weiterentwicklung des Netzes verkehrswichtiger Straßen

Die Autobahnen im Rhein-Main-Gebiet bilden das Rückgrat für die Abwicklung der regionalen und überregionalen Kraftfahrzeugströme. Um die Anbindung von Siedlungsentwicklungsschwerpunkten an die Autobahnen zu gewährleisten, sind leistungsfähige Anschlussstellen erforderlich. Im Berichtszeitraum konnten mit den Anschlussstellen Nieder-Eschbach und Heddernheim an der A 661 die Grundlage für eine zukunftsfähige Erschließung des Frankfurter Nordens gelegt werden. Die Planungen für die Erweiterung der Anschlussstelle Niederrad an der A 5 um eine Ausfahrt aus Richtung Norden zur Straßburger Straße konnten bis zur Baureife gebracht werden.

Weitere Planungen für die Anschlussstellen Flughafen Nord an der A 5 (Gateway Gardens) sowie Katharinenkreisel an der A 648 (City West) werden schrittweise konkretisiert. Auch die Bemühungen um eine Wiederinbetriebnahme der Anschlussstelle Bonames an der A 661 werden weiter vorangetrieben.

Um die Diskrepanz zwischen der Notwendigkeit, den starken Quell- und Zielverkehr der Stadt Frankfurt am Main auf dem Autobahnnetz zu bündeln, und dem Ziel, den Fernverkehr auf den Auto-

bahnen möglichst ungestört durch das Stadtgebiet hindurchzuführen, zu überwinden, ist im Gesamtverkehrsplan für die A 5 die Vision einer baulichen Funktionstrennung für den Durchgangsverkehr einerseits und den Quell- und Zielverkehr andererseits entwickelt worden. Derzeit wird jedoch von allen Beteiligten keine unmittelbare Notwendigkeit gesehen, diese Vision zu konkretisieren. Gleichzeitig zeigt sich, dass der weitere Ausbau der Autobahnen durch Frankfurt am Main nicht mehr stadtverträglich bewerkstelligt werden kann. Die Stadt muss z.B. erhebliche eigene Anstrengungen für den Lärmschutz unternehmen, um die aktuelle Umsetzung der veralteten Ausbauplanungen für die A 661 im Bereich Bornheimer Hang halbwegs erträglich für die anliegenden Siedlungsbereiche zu machen. Da auch hohe Lärmschutzwände in diesem Bereich nur begrenzte Wirkungen entfalten können, wird die Idee einer Einhausung der A 661 unter besonderer Würdigung der siedlungs- und freiraumplanerischen Potenziale weiterverfolgt. Doch auch der grundsätzlich sinnvolle Lückenschluss der A 66 aus Richtung Osten zur A 661 zeigt trotz der Führung durch den geplanten Riederwaldtunnel erhebliche Schwierigkeiten hinsichtlich einer stadtverträglichen Integration der Verkehrsanlagen.

Neubaumaßnahmen im städtischen Hauptverkehrsstraßennetz werden nur noch im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklungsschwerpunkten verfolgt. Dabei liegt ein starkes Augenmerk auf der Integration in die jeweilige städtebauliche Situation. So wird die Europaallee als zentrale Erschließungsschse des Europaviertels in Form eines Boulevards mit großzügigen und intensiv begrünten Seitenräumen geplant und schrittweise umgesetzt. Konkrete Pla-



Autobahnanschluss Heddernheim



Europaallee



Fußverkehr

nungen werden auch für die Ortsumfahrung Praunheim im städtebaulichen Zusammenhang mit der Entwicklung des Gewerbegebietes nördlich der Heerstraße verfolgt. Inwieweit auch die Westumgehung Unterliederbach gemeinsam mit dem Silogebiet in direkter Nachbarschaft zum Industriepark Höchst weiterverfolgt werden kann, wird sich erst mittel- bis langfristig zeigen.

Gleichzeitig werden Planungen weiter verfolgt, die vorhandenen Hauptverkehrsstraßen nach aktuellen Gesichtspunkten zur Verkehrssicherheit, ausgewogenen Funktionalität und Aufenthaltsqualität umzugestalten.

Förderung des Radverkehrs

Grundlage für die systematische Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren ist ebenfalls eine organisatorische Maßnahme: Durch die Bildung des Radfahrbüros konnte eine leistungsfähige Schnittstelle mit Koordinierungsfunktion innerhalb der Verwaltung und Schnittstellenfunktion zur Öffentlichkeit geschaffen werden. Das vor dem Hintergrund des 1998 ermittelten Radverkehrsanteils von 6 % zunächst vielfach als utopisch angesehene Ziel, diesen Anteil bis 2012 auf 15 % zu erhöhen, wird aus aktueller Sicht vermutlich vor der Zeit erreicht. Weitere ehrgeizige Zielsetzungen für die nächsten Jahre sind bereits in der Diskussion.

Grundvoraussetzung der systematischen Radverkehrsförderung bleibt die anforderungsgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur und die Minimierung der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern. Nachdem die flächenhafte Freigabe von Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen für den Radver-



Gehwegnase

kehr in Gegenrichtung nahezu abgeschlossen werden konnte, gilt es, das Netz aus Hauptrouten innerhalb der Stadt und zwischen der Stadt und dem Umland mit einer flächenhaften Wegweisung weiter zu entwickeln. Neben der weiteren Umsetzung des Bike+Ride-Konzepts an allen Haltestellen und Stationen des schienengebundenen ÖPNV wird auch in der Fläche das Angebot an Anlehnbügeln für das Fahrradparken weiter ausgeweitet.

Die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr wird durch ein eigenständiges und vielschichtiges Radfahrportal www.radfahren-ffm.de verstetigt.

Förderung des Fußverkehrs

Der Gesamtverkehrsplan sieht eine konsequente Förderung des Fußverkehrs vor. In dem Zusammenhang wurde das Pilotprojekt Nahmobilität Nordend initiiert, um in einem ausgewählten Stadtteil übertragbare Maßnahmen und Empfehlungen zu erarbeiten. Darüber hinaus wurden im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geförderten Forschungsprojekts „Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume“ im Nordend unter dem Blickwinkel von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen vielfältige Ideen und Vorschläge entwickelt wie die kleinen Alltagswege belebt werden können und wie sich der Aufenthalt und das ZuFuß-Unterwegssein angenehmer und sicherer machen lassen.

Im Rahmen dieser Projekte hat sich gezeigt, dass für eine erfolgreiche Förderung des Fußverkehrs auf Stadtteilebene der diskursive Prozess eine große Rolle spielt. In enger Abstimmung mit dem Ortsbeirat, Interessenvertretern und Einzelaktivisten konnten



Begegnungszone

zahlreiche Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern zur Verbesserung der Verhältnisse für den Fußverkehr aufgenommen, geprüft und teilweise umgesetzt werden.

Insbesondere mit dem Programm „Gehwegnasen“ ist es gelungen, im Zuge von Hauptwegebeziehungen die Querbarkeit von Straßen zu verbessern und wieder mehr Raum für das Zufußgehen und den Aufenthalt im öffentlichen Raum zu schaffen. Im Rahmen der baulichen Umsetzung der Gehwegnasen wurden auch neue Standards zur Herstellung der Barrierefreiheit sowohl für gehbehinderte Personen als auch für blinde und sehbehinderte Personen gemeinsam mit den Betroffenen erprobt.

Darüber hinaus wurden auch neue Ansätze zur Straßenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung diskutiert und erprobt. In ausgewählten Wohnstraßen wurden Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild eingerichtet, in denen Fußverkehr und motorisierter Verkehr gleichberechtigt sind und besonders miteinander, Freiwilligkeit und Interaktion der Verkehrsteilnehmenden eine große Rolle spielen.

Die Straße als Lebensraum zurückzugewinnen, war auch der Auslöser für die Erprobung von temporären Spielstraßen. Während der Sommermonate 2008, 2009 und 2011 wurden mehrere Straßenabschnitte im Nordend einmal in der Woche nachmittags vom Verkehr freigehalten und zur Spielstraße auf Zeit umgewandelt.

Um Straßen, Wege und Plätze für die alltäglichen Wege nutzbarer und attraktiver zu gestalten, wurden Sitzrouten mit festen und freibeweglichen Sitzmöbeln sowie multifunktionale Straßenmöblierungen erprobt.

Ohne Akzeptanz können die Bedingungen für den Fußverkehr nicht nachhaltig verbessert werden. Hier ist verstärkt Bewusstseinsbildung gefragt, insbesondere mit Blick auf eine kinderfreundliche, selbstständigkeitsfördernde Verkehrskultur, z.B. durch Verkehrssicherheitskampagnen.

Flächenhafte Verkehrsberuhigung

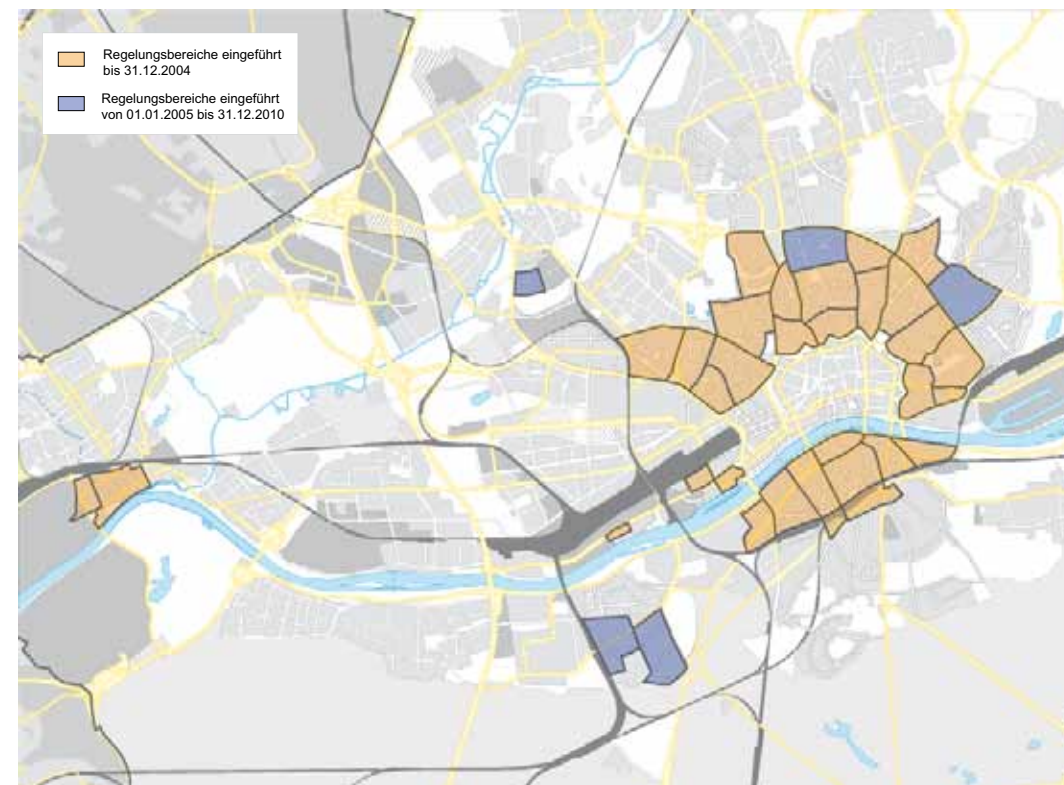
Die flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten ist im Berichtszeitraum weitgehend abgeschlossen worden. Nach und nach werden die teilweise provisorischen Umgestaltungsmaßnahmen auch in Hinblick auf Barrierefreiheit und Stadtgestaltung endgültig baulich umgesetzt. Neben der flächenhaften Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz sind in den letzten Jahren verstärkt auch punktuelle Maßnahmen im Netz verkehrswichtiger Straßen ergriffen worden. Unter Berücksichtigung der weiterhin übergeordneten Verbindungsfunktion dieser Straßen sind in Abhängigkeit der konkreten stadt- und straßenräumlichen Situation angepasste Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgenommen worden.

Parkraummanagement

Das Parkraummanagement mit seinen Instrumenten zur Beeinflussung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage gehört weiterhin zu den wichtigen Steuergrößen kommunaler Verkehrspolitik.

Vor dem Hintergrund der Zielstellung, das Verkehrsaufkommen in Frankfurt am Main auf ein stadverträgliches Maß zu begrenzen, sieht die Gesamtverkehrsplanung keine grundsätzliche Ausweitung des Parkraumangebotes in Frankfurt am Main vor. Vorrang bei der Parkraumbereitstellung soll der qualifizierte Bedarf der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs und des Einzelhandels haben. Da die Innenstadt hervorragend durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen ist, aus den benachbarten Stadtteilen auch bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden kann und das Straßennetz nur eine begrenzte Kapazität aufweist, kann insbesondere in der Innenstadt und in den benachbarten innenstadtnahen Wohngebieten das Parkraumangebot nicht restriktionsfrei sein.

Um die innenstadtnahen Gründerzeitviertel als Wohnstandorte zu stabilisieren, sollen die Park-



**Übersicht
Bewohnerparkgebiete**

chancen der Bewohner dieser Bereiche erhöht werden. Mit der Neuordnung zum Bewohnerparken besteht jetzt Rechtssicherheit bei der Parklizenzierung. Die Bewohnerparkregelung wurde vorrangig mit Blick auf die Beschränkung des Parksuchverkehrs der Berufspendler in innenstadtnahen Wohngebieten in Abstimmung mit den Überwachungskapazitäten schrittweise umgesetzt und ausgeweitet.

Für die Bewohner von Altstadt, Innenstadt und Bahnhofsviertel besteht weiterhin die Möglichkeit, in den Parkhäusern der Parkhaus-Betriebs-GmbH zu subventionierten Preisen Parkplätze zu mieten.

Ein weiterer Baustein zur Erhöhung der Parkchancen der Bewohner ist die Einrichtung von Quartiersgaragen. In einer Verkehrsuntersuchung konnte die Eignung von Quartieren anhand struktureller Merkmale, wie z.B. Nutzungsart und -dichte, bestimmt werden. Um Erfahrungen zu sammeln, werden derzeit drei Vorhaben aus Stellplatzablösemitteln gefördert: die Tiefgarage Im Prüfling in Bornheim als

Gemeinschaftsvorhaben mit dem Bethanienkrankenhaus und die Aufstockung des Parkraumangebots im Neubau an der Stelle des ehemaligen Textorbades sind bereits in Betrieb; eine Quartiersgarage unter der Glauburgschule im Nordend befindet sich in der konkreten Planung.

AUSBLICK

Der Gesamtverkehrsplan Frankfurt am Main wird als strategischer Rahmenplan kontinuierlich an die Herausforderungen der Stadtentwicklung angepasst. Neben gesellschaftlichen Veränderungsprozessen, wie dem demografischen Wandel, spielen die steigenden Anforderungen an die Luftreinhaltung sowie den Lärm- und Klimaschutz eine immer wichtigere Rolle. Besonders wichtig bei der Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems ist es, die notwendige Flexibilität zu erhalten, um auf heute noch nicht klar absehbare Entwicklungen angemessen reagieren zu können.

Freiraum und Umwelt

KERNAUSSAGEN

- Die Qualität von Natur und Landschaft soll im gesamten Frankfurter Stadtgebiet gesichert und entwickelt werden. Tradierte Landschaftsnutzungen sollen erhalten bleiben, neue Grünflächen entwickelt und vorhandene ausgebaut werden.
- Die Vernetzung der Freiflächen untereinander und mit den offenen Landschaftsräumen sowie deren Anbindung an und Verbindung mit Freiflächen der Region ist besonders wichtig.
- Den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an und dem zunehmenden Nutzungsdruck auf unterschiedliche Grün-/Freiflächen im Frankfurter Stadtgebiet soll Rechnung getragen werden. Die Veränderung von Nutzungsstrukturen durch Flächenaufgaben und Umstrukturierungen wird als Chance aufgefasst, bestehende Grün- und Freiflächen zu vergrößern oder neu anzulegen.
- Die Bedeutung von Freiraum und Grünflächen als weiche Standortfaktoren im Wettbewerb der Städte um Unternehmensansiedlungen hat zugenommen. Sie wirken als positiver Standortfaktor für Frankfurt am Main.
- Vor dem Hintergrund verschiedener Lebenswelten der Bevölkerungen ist die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von angemessenen Freiräumen wichtig, auch, wie diese Freiräume zeitgemäß gestaltet werden können (Freiraumnutzungen und -bedarfe verschiedener Nutzer). Dabei spielt die soziale Komponente zukünftig eine größer werdende Rolle (öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsfunktion).
- Die ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen des Klimawandels werden in den kommenden Jahrzehnten spürbar werden. Für die prognostizierten Klimaveränderungen (sommerliche Hitze, Trockenheit, vermehrte Starkregen, Hochwasserereignisse) müssen Anpassungsstrategien entwickelt werden, wie mit den zu erwartenden Veränderungen und dessen Auswirkungen umzugehen ist.
- Mit dem Ende 2009 verabschiedeten Energie- und Klimaschutzkonzept werden in den nächsten Jahren, zusätzlich zu den bereits bestehenden Beschlüssen, weitere Maßnahmen zum Energie- und Klimaschutz verabschiedet. Die Maßnahmen zeigen auf, wo und wie in den kommenden Jahren konkret CO₂-Emission eingespart werden können. Alle fünf Jahre sollen so die CO₂-Emissionen um zehn Prozent reduziert werden.

AUSGANGSLAGE

Grün- und Freiflächen haben ökologische, soziale und städtebauliche Funktionen. Sie sind Naherholungsgebiete für die Bevölkerung, Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Anbaufläche für die Land- und Forstwirtschaft und Bereiche für den Schutz der natürlichen Ressourcen.

Das historisch gewachsene Ring- und Radialsystem der Grün- und Freiflächen in Frankfurt am Main bildet die Grundlage der weiteren Freiflächenentwicklung und damit der Stadtentwicklung. Schwerpunkte der städtischen Grün- und Freiflächenplanung liegen bei den zahlreich vorhandenen öffentlichen Park- und Grünanlagen, dem Mainuferpark, dem Frankfurter GrünGürtel und der davon ausgehenden Grünzüge nach innen und außen. Dazu gehören auch Freizeit- und Kleingartenflächen. Die Freiflächen erfüllen je nach ihrer natürlichen Eignung und Lage verschiedene Aufgaben. Aufgrund der Siedlungsentwicklung und eines gewandelten Freizeitverhaltens der Bevölkerung ist der Nutzungsdruck auf den städtischen Landschaftsraum gestiegen, vorhandene Grünflächen werden intensiv genutzt und sind teilweise überlastet. Dies trifft besonders auf den städtischen Raum in der Stadt Frankfurt am Main zu, hier ist der Nutzungsdruck aufgrund der unterschiedlichen Ansprüche der Nutzer besonders groß.

Allgemein ist es gemäß Angaben des Bundesumweltamtes in den Jahren 1993 bis 2008 bundesweit zu einer Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen gekommen. Kurzfristige Trends allerdings sehen aktuell einen Rückgang der Flächeninanspruchnahme auf etwa 96 Hektar pro Tag, wobei bei den Verkehrsflächen, im Gegensatz zu den Wohn- und Gewerbeflächen, ein unverändert hohes Wachstum besteht. Um das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 die Flächeninanspruchnahme für Siedlungen und Verkehr auf 30 ha pro Tag zu reduzieren, muss die Zersiedelung bzw. der Siedlungsverbrauch reduziert werden. Dem Schutz von Natur und Umwelt soll größere Bedeutung zukommen, insgesamt muss ein schonender Umgang mit dem Schutzgut Boden erfolgen (gemäß §§ 1 und 1 A BauGB).

Hinweise wie die Stadt Frankfurt am Main mit diesen Zielen umgeht, sind im Leitbild des Stadtpla-

nungsamtes dargestellt. Dies bedeutet den Vorrang der Innen- vor Außenentwicklung sowie die Sicherung und Entwicklung von Frei- und Grünflächen aufgrund ihrer Erholungs- und Ausgleichsfunktion. Ziel ist die Qualitätssteigerung der verschiedenen Landschaftsräume sowie der städtischen Freiflächen und damit des Erholungswertes.

In der Stadt Frankfurt am Main sind gut die Hälfte der Gemarkungsfläche Grün- und Freiflächen. Dazu gehören Grün- und Parkanlagen, Klein- und Freizeitgärten, Sportflächen, Waldflächen, Wasserflächen und landwirtschaftliche Flächen. Ein Großteil dieser Flächen steht unter Schutz, v. a. als Landschaftsschutz, wie etwa der GrünGürtel.

ZIELE

Das Ziel der Frankfurter Freiraum- und Umweltpolitik ist es, Qualität von Natur und Landschaft im gesamten Stadtgebiet zu sichern und zu entwickeln. Tradierte Landschaftsnutzungen sollen erhalten bleiben, neue Grünflächen entwickelt und vorhandene ausgebaut werden. Wichtig dabei ist insbesondere die Vernetzung dieser Flächen untereinander und mit den offenen Landschaftsräumen. Dies waren u. a. auch Forderungen aus den Expertenhearings/-workshops zum Stadtentwicklungsbericht (Verbesserung von Umwelt- und Lebensqualität, 15. Mai 2009).

Dabei muss den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an Grün-/Freiflächen genauso Rechnung getragen werden, wie dem zunehmenden Nutzungsdruck auf unterschiedliche Flächen im Frankfurter Stadtgebiet.

Die Veränderung von Nutzungsstrukturen durch Flächenaufgaben und Umstrukturierungen in Frankfurt am Main wird als Chance aufgefasst, bestehende Grün- und Freiflächen zu vergrößern oder neu anzulegen. Dazu zählen beispielsweise der Hafenpark im Ostend und der Europapark im Gallus.

Bei der Neuausweisung von Flächen liegt die planerische Aufgabe darin, mit der nicht vermehrbaren Ressource Boden, sparsam umzugehen und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu verfolgen. Im Rahmen der Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplanes hat die Stadt Frankfurt am Main be-

reits durch das freiwillige Einschränken bei der Flächenausweisung und damit der Beschränkung der späteren baulichen Inanspruchnahme von Flächen ein deutliches Bekenntnis zur Innenentwicklung abgelegt.

Die Sicherung vorhandener Freiflächen, aber auch die Schaffung neuer Parks und Erweiterung des Bestandes wird auch weiterhin wesentliche Aufgabe der Stadtentwicklung sein: Zukünftige Ziele sind die durchgängige Erreichbarkeit des Mainufers, das Planen und Gestalten neuer Freiflächen, um die Freifächensituation in den Stadtteilen zu verbessern sowie die Sicherung und Entwicklung bereits bestehender Freiflächen, insbesondere durch Grünverbindungen.

MASSNAHMEN

GrünGürtel

Der Frankfurter GrünGürtel ist seit 1991 durch Stadtverordnetenbeschluss über eine GrünGürtel Verfassung geschützt, seit 1994 als Landschaftsschutzgebiet. Rund 80 qkm ist der GrünGürtel groß, das entspricht gut einem Drittel des Stadtgebietes von Frankfurt am Main. Er umfasst Grün- und Freizeitanlagen, Gärten, Wald und landwirtschaftliche Flächen.

Ziel der GrünGürtel Ausweisung ist es, den Freiraum dauerhaft zu sichern sowie bestehende Pflege und Gestaltungsdefizite zu beheben. Dazu werden auch ökologisch vertretbare Klein- und Freizeitgärten in diesem Bereich gesichert, störende Fremdnutzungen ausgelagert sowie die Förderung des umweltgerechten Landbaus gefördert. Bereiche, die aus Sicht von Natur und Landschaftsschutz besonders wertvoll sind und deren Landschaft typisch ist, werden als GrünGürtel-Park entwickelt. Für zwei GrünGürtel-Parks in Seckbach und Nieder Eschbach werden die planerischen Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Parks geschaffen.

Zu den beispielhaften Projekten im GrünGürtel zählt die Umgestaltung des alten Flugplatzes in Bornheim in den Niddaauen. Der in den 1950er Jahren von der US-Armee errichtete Militärflugplatz von rund 4,5 ha Fläche wurde nach dem Rückzug des Militärs umgestaltet. Dazu wurden die versie-

gelten Flächen aufgebrochen und teilweise der natürlichen Sukzession überlassen. Ziel war es sowohl den erforderlichen Schutz der Natur als auch die Freizeitbedürfnisse der Menschen zu berücksichtigen. Im Rahmen des Bildungsprogramm „Entdecken, Forschen und Lernen im Frankfurter GrünGürtel“ werden hier Veranstaltungen und Unterrichtseinheiten durchgeführt, „Landschaftslotsen“ sind von März bis Oktober vor Ort.

Zu zentralen Umweltthemen wie etwa Klimaschutz und Energiesparen, Natur- und Landschaftsschutz werden seit 2003 an unterschiedlichen Orten im GrünGürtel Veranstaltungen und Bildungsangebote durchgeführt. Ziel ist es den GrünGürtel als Natur- und Kulturraum, als Erholungs-, Freizeit- und Bildungsraum dazustellen und damit die unmittelbare Erlebbarkeit als Spiel-, Lern- und Handlungsraum nahe zubringen. 2009 haben etwa 15.000 Personen an den Veranstaltungen teilgenommen.

Seit 1997 ist die Einrichtung von GrünGürtel-Wege zum Wandern/Spaziergehen und Radfahren Bestandteil der Maßnahmen im GrünGürtel. Diese Wege führen entweder als Rundwege (75 km Radrundweg, 62 km Wanderweg) um oder als lokale Wanderwege durch den GrünGürtel. Sie führen zu technischen, historischen oder naturkundlich landschaftlichen Besonderheiten im GrünGürtel. Seit 2006 werden Objekte und Skulpturen von Künstlern und Vertretern der Neuen Frankfurter Schule, so genannte „Komische Kunst“, im GrünGürtel aufgestellt.

Schwerpunkt seit 2001 ist zudem die Anbindung und Vernetzung mit dem Regionalpark. Das Konzept des Regionalparks sieht vor, die Freiflächen in der Region untereinander zu vernetzen. Die damit

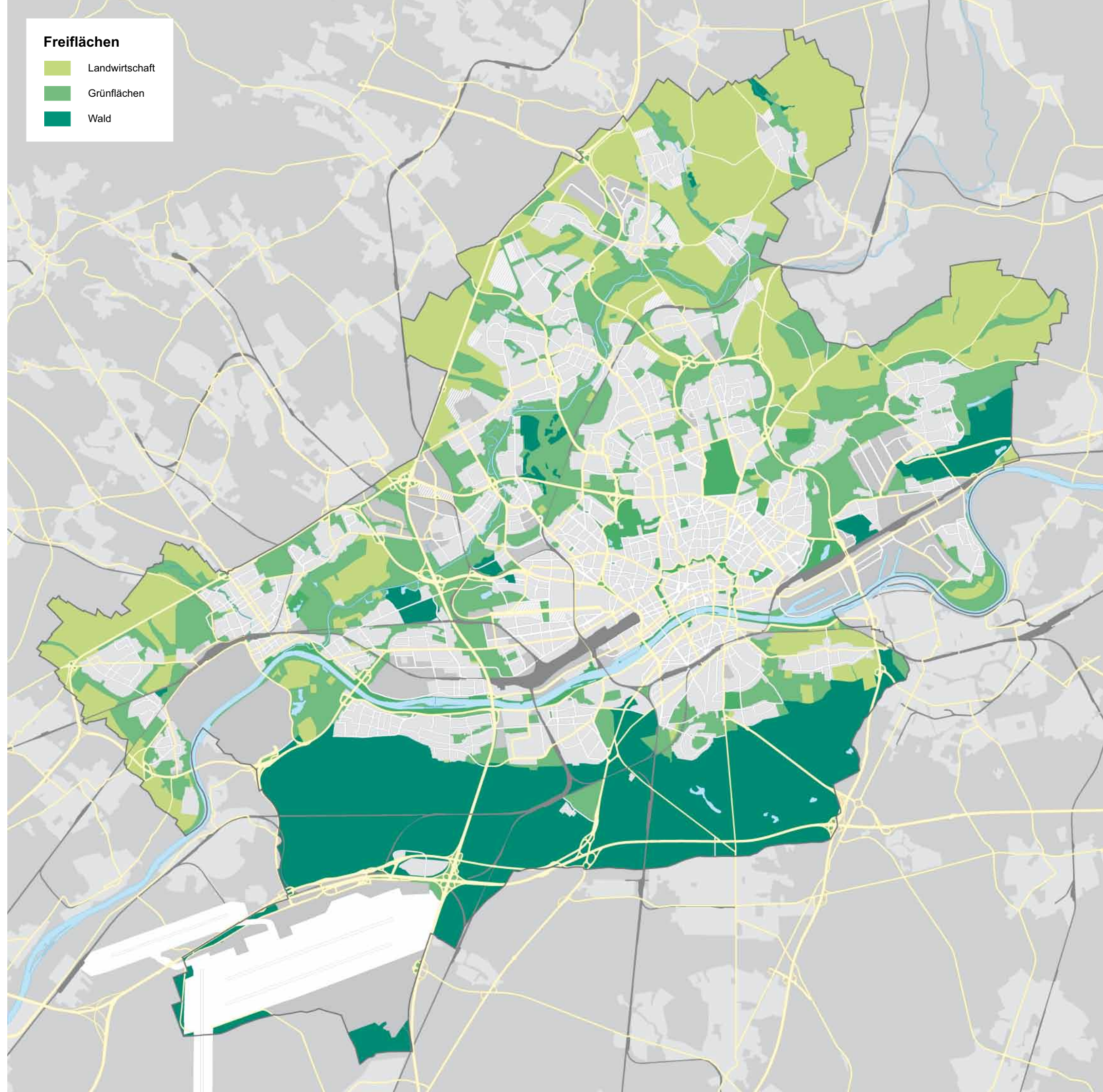
noch vorhandenen Freiflächen des Verdichtungsraumes werden somit gesichert und weiter entwickelt.

Als ein wichtiges Projekt der letzten Jahre ist der GrünGürtel Lückenschluss zu benennen. Ein Teilbereich im Osten des Stadtgebietes zwischen Ostpark und Main (Landschaftslücke) ist noch nicht Teil des GrünGürtels. Die Landschaftslücke war von Ende 2006 bis Mitte 2008 Teil eines EU-Projektes SAUL (sustainable accessible urban landscapes = nachhaltige und frei zugängliche urbane Landschaften). Zielsetzung von SAUL war, im Austausch mit europäischen Partnern neue Zugänge und Qualitäten für städtische Freiräume zu entwickeln und das Bewusstsein über den Wert städtischer Freiräume zu schärfen. Mit dem Projekt „Landschaftslücke - von der Lücke zur Brücke“ wird die Entwicklung einer durchgängigen, attraktiven Grünverbindung vom Ostpark zum Mainufer gefördert.

Dazu wurde die Bevölkerung über Broschüren, Veranstaltungen und zwei geführte Spaziergänge informiert, zu ihren Wünschen und Bedürfnissen befragt (Info-Bauwagen) und zu organisierten Aktionen im Zeitraum Mai/Juni 2008 im Ostpark im Zusammenhang mit dem Lückenschluss animiert (aktivierende Befragung). Insgesamt beteiligten sich 1.400 Bürgerinnen und Bürger und trugen zum erfolgreichen Verlauf des Projektes bei. Sehr positiv wurden von den Projektteilnehmerinnen und -teilnehmern das frühzeitige Einbeziehen der Bevölkerung und deren Meinung zum Lückenschluss empfunden.

Seit Abschluss des SAUL-Projektes im Juni 2008 übernimmt die ämterübergreifende AG Landschaftslücke die weiteren Planungsschritte. Die Gestaltung einer attraktiven und großzügigen GrünGürtelverbindung vom Ostpark zum Main bis hinüber nach Sachsenhausen auf der „+ 1 Ebene“ (auf erhöhter Ebene über eine Eisenbahnbrücke) soll weiterentwickelt werden. Die Ergebnisse der Bauwagenphase und der Befragungen sind für die weiteren Planungen in eine Vorstudie eingeflossen.

Die neue großzügige Grünfläche zwischen Ostpark und Ostbahnhof orientiert sich in ihrer landschaftlichen Gestaltung mit Baumpflanzungen am historischen Bild der Gleisanlage. Sie wird als grüne Wegeverbindung auf der +1-Ebene des Bahndammes (ca. 4 m über Straßenniveau) entlang des



Info-Bauwagen
Landschaftslücke



Vorstudie Landschaftslücke, Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten; Kartengrundlage: Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

Ostbahnhofgebäudes und parallel zur Grusonstraße barrierefrei auf einem nicht mehr genutzten Teil der Eisenbahnbrücke über die viel befahrene Hanauer Landstraße weiter geführt. Dabei werden Ausblicke auf die Stadt und die nähere Umgebung sowie auf die ehemalige Großmarkthalle und Europäische Zentralbank ermöglicht. Landschaftstreppe inszenieren jeweils den Auftakt der GrünGürtelverbindung und verknüpfen mit dem Höhenniveau von Ostpark und Danziger Platz. Zu- und Abgänge werden barrierefrei gestaltet.

Die Umsetzung der Planung wird in Abhängigkeit von Planung und Bau der nordmainischen S-Bahn erfolgen.

Die gesamten GrünGürtel-Projekte werden über eine ämterübergreifende Projektgruppe von Umweltamt, Grünflächenamt und Stadtplanungsamt koordiniert. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt überwiegend aus Drittmitteln, in wenigen Bereichen auch über Sponsoring. Nach fast 20 Jahren GrünGürtel stellt sich die Frage nach dessen Funktion und den Handlungsdefiziten. Zurzeit erfolgen eine Überprüfung des Leitbildes und eine Neuausrichtung der GrünGürtel-Konzeption.

Schutzgebiete

Ein Großteil der Frankfurter Freiflächen ist dauerhaft, zumeist als Landschaftsschutzgebiet, bspw. der Grüngürtel seit 1994, gesichert. 1998 wurde die Unterschutzstellung der Grünzüge erweitert zum Landschaftsschutzgebiet „Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“. Das Schutzgebiet selbst wurde an aktuelle Planungen angepasst und die dazugehörige Verordnung 2010 novelliert (Rechtskraft 12.05.2010).

Besonders schützenswerte und seltene Naturbereiche werden recht streng geschützt und zu Naturschutzgebieten ausgewiesen. In der Stadt Frankfurt

am Main sind das sechs Flächen. Zu ihnen zählen die Naturschutzgebiete „Riedwiesen“ in Niederursel, „Seckbacher Ried“, „Mühlbachtal“ in Bergen-Enkheim, „Enkheimer Ried“, „Berger Hang“ und die „Schwanheimer Düne“. Seit 1992 die europäische Richtlinie über Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebiete (FFH-Richtlinie (92/43/EWG) erlassen wurde, ist eine weitere Schutzgebietskategorie eingeführt worden, die den bundesdeutschen Naturschutzgebieten ähnelt. Durch die Ausweisung von FFH-Gebieten sollen bestimmte seltene und selten gewordene Arten und ihre Lebensräume europaweit geschützt werden. Damit soll die biologische Vielfalt erhalten werden. Auf Frankfurter Stadtgebiet sind mehrere FFH-Gebiete rechtlich festgesetzt: Berger Warte, Frankfurter Oberwald und Schwanheimer Wald sowie Naturschutzgebiete Seckbacher Ried, Berger Hang und Schwanheimer Düne.

Die ausgedehnten Waldflächen im Süden Frankfurts werden vor allem forstwirtschaftlich genutzt. Daneben haben sie aber auch eine große Bedeutung für die Grundwassergewinnung und die Tier- und Pflanzenwelt. Als wichtiges Naherholungsgebiet dienen sie den Bewohnern der Stadt, hier sind viele Projekte des GrünGürtels umgesetzt worden. Aufgrund der vielfältigen Nutzungskonflikte im Stadtgebiet Frankfurts unterliegen sie auch starken Umweltbelastungen.

Ausgleichsflächenplanung

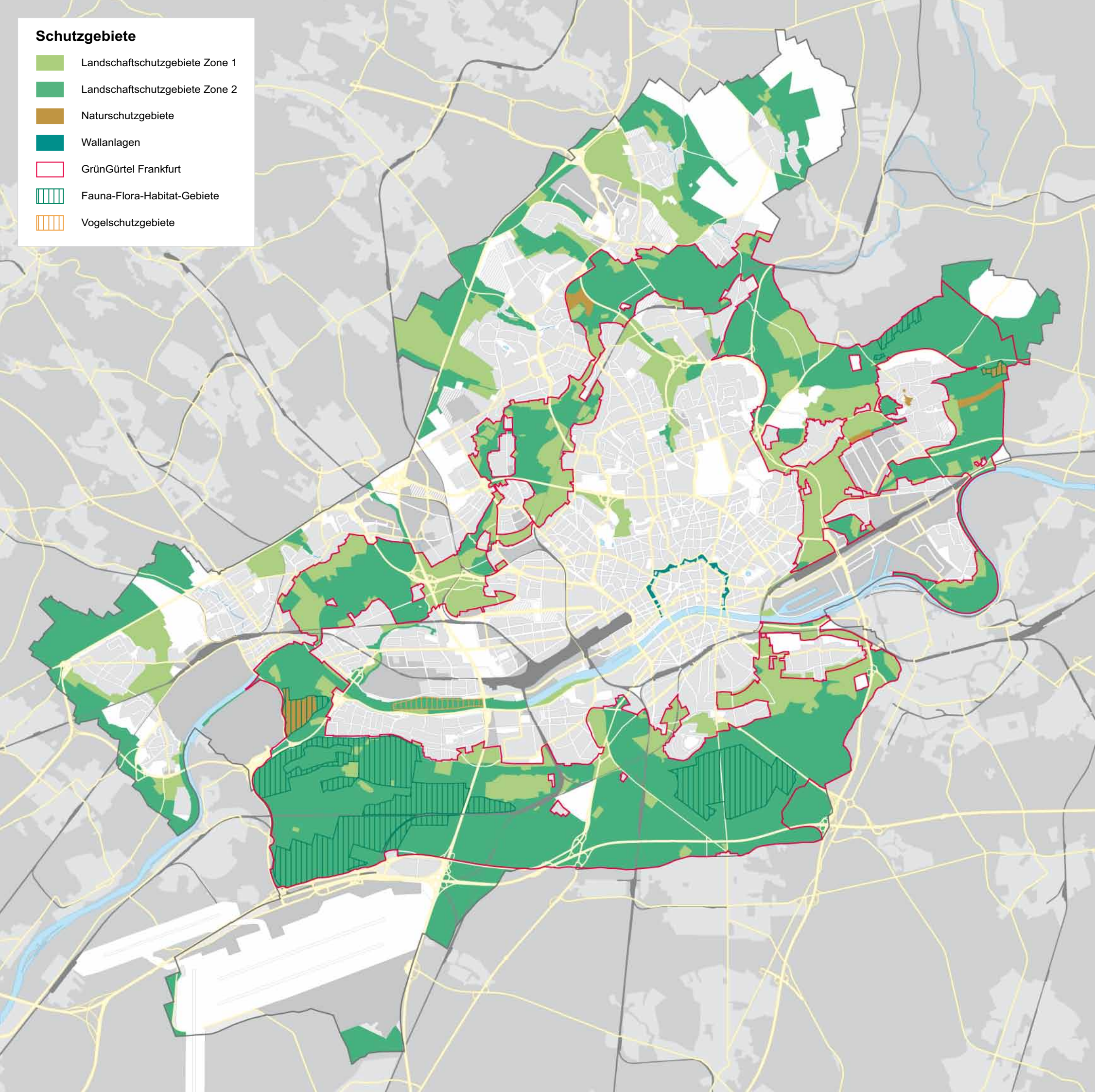
Für Eingriffe in Natur und Landschaft z.B. durch Infrastrukturmaßnahmen oder im Zusammenhang mit Bauleitplanverfahren werden Maßnahmen zum Ausgleich erforderlich. Gerade bei Bebauungsplänen, die ein Teil der freien Landschaft überplanen, ist in der Regel mit Eingriffen in den Boden, den Wasserhaushalt, in die Biotopstrukturen, in das lokale Klima, den Erholungswert und das Landschaftsbild zu rechnen. Reichen die Gestaltungs- und Be-



Nidda bei Bonames

Schutzgebiete

- Landschaftsschutzgebiete Zone 1
- Landschaftsschutzgebiete Zone 2
- Naturschutzgebiete
- Wallanlagen
- GrünGürtel Frankfurt
- Fauna-Flora-Habitat-Gebiete
- Vogelschutzgebiete



Karte Schutzgebiete

grünungsmaßnahmen im Gebiet nicht aus, werden externe Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Mit der gegenwärtigen Tendenz, sich in der Stadtentwicklung stärker auf eine Konversion von bereits bebauten Flächen zu orientieren, wird auch das Erfordernis externer Ausgleichsmaßnahmen zurückgehen. Die Stadt Frankfurt am Main hat bis heute in ca. 20 Bebauungsplanverfahren externe Ausgleichsmaßnahmen zugeordnet. Mit der Zuordnung und der Art der Ausgleichsmaßnahmen wird angestrebt, an anderer Stelle Biotopstrukturen herzustellen, die neue Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt bieten, Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung schaffen und das Landschaftsbild verschönern. Hierunter fällt die Begrünung von Ortsrändern, das Pflanzen von Gehölzen und Alleen zur Gestaltung der offenen Feldflur, die Renaturierung von Gewässern, wie die Altarme der Nidda und die Neuanlage von Waldflächen. Häufig liegen die Maßnahmen im GrünGürtel der Stadt und tragen so zu dessen Weiterentwicklung bei. Landwirtschaftliche Flächen werden hierbei in den letzten Jahren zugunsten von Maßnahmen an Gewässern weitestgehend geschont, selbst wenn diese mit einem höheren zu tragenden Kostenaufwand verbunden sind.

Die bisher größten realisierten Ausgleichsmaßnahmen liegen in Praunheim an der Bundesautobahn A5 und in Berkersheim an der Ortsgrenze zu Bad Vilbel. Sie umfassen die Ausgleichsmaßnahmen für jeweils mehrere Bebauungspläne, die hier sinnvoll konzentriert werden konnten. Während in Berkersheim Streuobstwiesen, Feldgehölze und Baumreihen gepflanzt wurden, konnte in Praunheim auch eine größere Waldfläche angelegt werden. Neben der Umsetzung der Ausgleichsverpflichtung für Eingriffe in Natur und Landschaft werden hier Erholungsräume mit eigener Qualität entstehen.

Grünflächenausstattung

Die wohnortnahe Erholung ist ein wichtiger Aspekt bei der Wohnungssuche. Die Befriedigung der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung hängt unter anderem von einer guten Ausstattung des Wohnumfeldes mit öffentlichen Parks und Grünanlagen ab. Für manche Menschen ist der Freiraum bzw. der öffentliche Raum der einzig verfügbare Aufenthaltsort. Spiel- und Bolzplätze bieten Kindern und Jugendlichen die für ihre Entwicklung notwendigen Bewegungs- und Begegnungsmöglichkeiten, die tatsächliche Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von angemessenen Freiräumen für Kinder und Jugendliche ist dabei wesentlich. Dabei stellt sich die Frage, wie diese Räume zeitgemäß gestaltet werden können, damit diese von der Zielgruppe angenommen werden. Ähnliches gilt für die zuneh-



Grünflächen in Frankfurt am Main

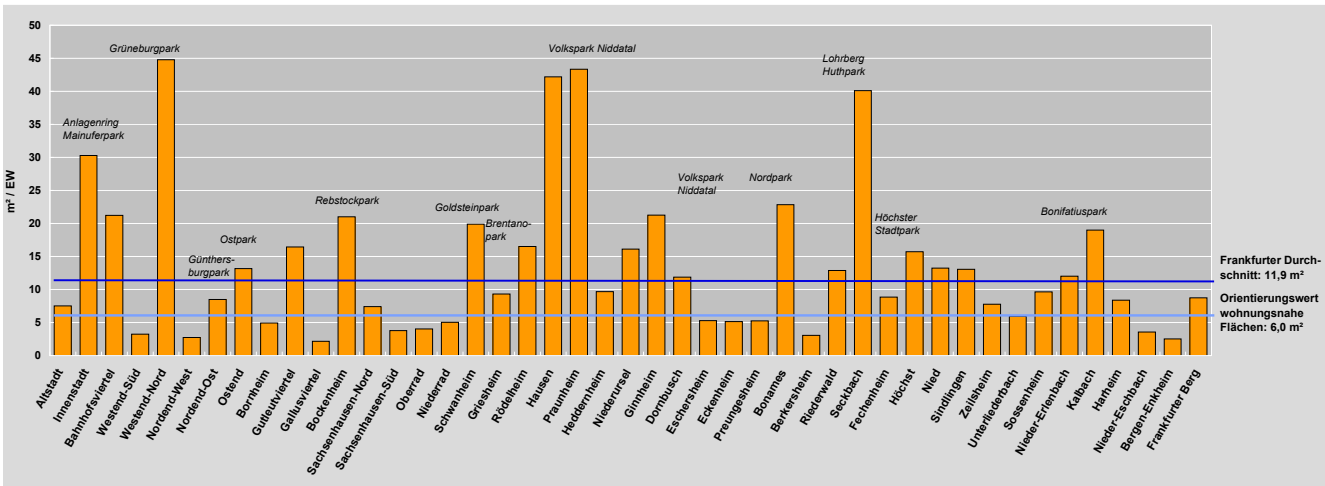
mend älter werdende Stadtbevölkerung und all diejenigen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Soziokulturelle Differenzierungen und die Frage ob und in welchen Maß sie besonderes berücksichtigt werden, greifen weit in die gesellschaftspolitische Diskussion zur „bunten“ Stadtgesellschaft ein.

Die Stadt Frankfurt am Main verfolgt neben der Sicherung bereits vorhandener Parkanlagen und Quartiersplätze bei der Planung neuer Baugebiete die Ausweisung neuer öffentlicher Grünanlagen - auch, um darüber Defizite in Nachbarquartieren zu mindern. Dazu hat im Zeitraum 2003 – 2004 eine stadtweite Untersuchung zur Ausstattung mit öffentlichen Grünflächen durch das Stadtplanungsamt stattgefunden. Aufgenommen wurden öffentliche Grünanlagen sowie innerhalb von Siedlungen der Wohnungsunternehmen gelegene größere Grünanlagen und Grünzüge. Parks und Anlagen wurden sowohl quantitativ erhoben als auch nach Erholungseignung, Nutzungszweck, Zugänglichkeit und ihrer Bedeutung für die Gesamtstadt unterschieden.

In Frankfurt am Main gibt es rund 740 ha erholungsrelevante Parks, Grünanlagen und Spielplätze. Statistisch gesehen stehen damit jedem Einwohner durchschnittlich 11,9 qm Freifläche zur Verfügung. Nimmt man die eingeschränkt geeigneten Flächen (Verkehrsgrün etc.) hinzu, verfügt Frankfurt am Main über 864 ha Grünflächen (13,9 qm pro Einwohner).

Entsprechend der Orientierungswerte in Anlehnung an die Gartenamtsleiterkonferenz beim Deutschen Städtetag (GALK) werden für wohnungsnah (500 m Fußwegentfernung) Parkanlagen 6 qm je Einwohner und für siedlungsnah (bis 1000 m Fußwegentfernung) bzw. übergeordnete (bis 5 km Fahrbereich ÖPNV) Parkanlagen 7 qm je Einwohner empfohlen – insgesamt also 13 qm je Einwohner.

Dieser Orientierungswert wird in Frankfurt leicht über- bzw. unterschritten – je nachdem, ob man die eingeschränkt geeigneten oder nur die erholungsrelevanten Grünflächen zugrunde legt.



Grünanlagen pro Einwohner (Stadtteilebene)

Die Ausstattung der Frankfurter Stadtteile mit Grünflächen ist unterschiedlich, je nach Lage und Größe von Freiflächen in den jeweiligen Stadtteilen. Zieht man den o. g. Orientierungswert zur Bewertung auf Stadtteilebene heran, weisen 31 der 45 Stadtteile hinsichtlich ihrer Ausstattung mit wohnungsnahen (500 m Fußwegentfernung) Parkanlagen mehr als die empfohlenen 6 qm je Einwohner auf.

Berücksichtigt man zusätzlich, dass 10 am Stadtrand gelegene, weniger dicht bebaute Stadtteile Erholungsräume wie den Stadtwald und Feldfluren aufweisen und bezieht den im Westend-Süd gelegenen Palmengarten als eingeschränkt öffentliche Parkanlage in die Bilanz des Stadtteils mit ein, so verbleiben 3 Stadtteile mit kritischer Versorgungslage: Gallus (2,2 qm pro Einwohner), Nordend-West (2,7 qm pro Einwohner) und Bornheim (4,9 qm pro Einwohner).

Diese Stadtteile weisen im Vergleich zur Gesamtstadt zum Teil aufgrund der Siedlungs- und Dichtestruktur eine deutlich geringere Ausstattung mit Parks und Grünanlagen auf. Der Grünanteil sollte insbesondere dort durch Planungen erhöht werden, wie bspw. der Europagarten im Gallus. Um ein genaueres, qualitatives Bild der Grünflächen-Ausstattung der Stadtteile und ihrer Quartiere zu erhalten, ist eine weitere Untersuchung der Situation in den Stadtbezirken geplant.

Grün- und Freiflächen

Die Sicherung vorhandener Parkanlagen und Quartiersplätze in ihrem Bestand aber auch die Schaffung neuer Parks und Erweiterung des Bestandes sind wesentliche Aufgabe der Stadtentwicklung. Hinzu kommen ergänzende Grünzüge aus der Innenstadt heraus sowie in die umgebende Landschaft. Diese Grün- und Freiflächen sollen attraktiv gestaltete Freiräume für Erholung und Spiel bieten und wichtige Freiraumverbindungen auch in die Re-

gion herstellen. Neben GrünGürtel, Schutzgebieten und dem Mainufer gibt es eine Vielzahl hochwertige innerstädtische Grünflächen. Die Vernetzung der Grünflächen untereinander ist oberstes Ziel für die zukünftige Grün-/Freiflächenplanung.

Zu den neu fertig gestellten bzw. konzeptionell überarbeiteten innerstädtisch öffentlichen Räumen gehört das Mainufer. Erste Schritte für eine durchgängige Verbindung und Gestaltung des Mainufers (gemäß „Consilium Stadtraum Main“, 1990er Jahre) haben mit den Umgestaltungen am Höchst Mainufer, Niederräder Ufer mit Licht- und Luftbad, Theodor-Stern-Kai (Tiefufer), dem Nizza und der Weseler Werft statt gefunden. Für den Stadtraum Main wurden und werden im Zeitraum von 1999 – 2012 30 Einzelmaßnahmen durchgeführt (siehe dazu auch Ausführungen im Kapitel Städtebau und Stadtgestalt).

In diesen Teilbereichen ist die Zugänglichkeit zum und die Aufenthaltsqualität am Main erheblich gesteigert worden. Die Aufwertung des Mainufers wird mit den geplanten Umgestaltungen im Bereich Ruhrorter Werft mit dem Bau der europäischen Zentralbank (EZB), dem Bau des Hafenparks und dem Schließen des GrünGürtels zwischen Ostpark und Mainufer (Landschaftslücke) weiter fortgesetzt werden. Weiterhin bestehen Planungen für den westlichen Bereich, wie etwa für den Sommerhoff-



Weseler Werft

park. Zukünftige Planungen sehen Verbindungen vom Main in die Stadtteile vor, wie beispielsweise die Planung einer Grünverbindung im Bereich Fechenheim (Fechenheimer Bogen – Fechenheimer Wald).

Bei beiden zukünftigen großen Vorhaben Landschaftslücke und Hafenpark im Osten des Stadtgebietes sind intensive Bürgerbeteiligungen mit neuen Formen partizipativer Planung durchgeführt worden (siehe dazu auch Abschnitt GrünGürtel). Auch die Gestaltung des künftigen Hafenparks konnten Bürgerinnen und Bürger aktiv mitbestimmen. Das Grünflächenamt hat im Juli 2009 eine Online-Bürgerbefragung durchgeführt. Auf dieser ca. 4 ha großen Fläche, soll ein Bewegungspark mit einer großzügigen Grünerlebnisfläche mit Sport- und Freizeitangeboten (bspw. Bolzplatz, Skateranlage, Streetball, Fitness, Spieleinrichtungen für Kinder und Angebote für Senioren) für alle Frankfurterinnen und Frankfurter entstehen.

Eine der wichtigsten innerstädtischen Grünanlagen, die gut 200 Jahre alten Wallanlagen, wurden im Zeitraum 2002 – 2008 umgestaltet. Gemeinsam mit dem Grünflächenamt wurde ein Rahmenkonzept mit Maßnahmenkatalog erarbeitet, welches die Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und die verbesserte Nutzbarkeit v. a. bei Dunkelheit zum Ziel hatte. Außerdem konnten mit dem Konzept auch die Flächenerweiterungen (Aufgabe eines Betriebshofes) mit in die Wallanlagen einbezogen werden.

Im Anschluss an den Neubau der U-Bahn- und Straßenbahnlinie zur Messe in den 1990er Jahren wurden die beiden Freiflächen Senckenberganlage und Friedrich-Ebert-Anlage 2002 und 2003 saniert und umgebaut.

Im letzten Jahrzehnt sind eine Vielzahl an neuen Grünflächen und Parkanlagen im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Wohn- und Büroflächen entstanden.



Obermainanlage © Grünflächenamt

In den Jahren 2003 bis 2005 wurde der neue Rebstockpark auf dem ehemaligen Messeparkplatz angelegt. Er setzte den vorhandenen Park am Rebstockbad fort und nimmt die angrenzende Bebauung auf. Die zentrale Achse wird durch eine 400 m lange Trockengracht gebildet, die auch der Versickerung und Ableitung von Oberflächenwasser dient. Bäume, Wege und Spielmöglichkeiten sowie Staudenpflanzungen gestalten den Park.

Am Riedberg, im Norden von Frankfurt, entsteht ein neuer Stadtteil für rund 15.000 Einwohner und 8.000 Studierende sowie mit 3.000 Arbeitsplätzen. Im Rahmen von Bebauungsplänen sind Flächen für Grün- und Parkanlagen von insgesamt 94 ha vorgesehen, die entsprechend der baulichen Entwicklung des Stadtteiles erstellt werden.

Im Zeitraum vom 2003 bis 2007 wurde der Bonifatiuspark erstellt. Er liegt am Südosthang des Riedberges zwischen zwei Wohnquartieren (Schöne Aussicht und Bonifatiusbrunnen). Der Park wird durch eine bis zu fünf Meter hohe Mauer bestimmt, die einen Teil der Höhendifferenz des Hanges aufnimmt. Der Mauer sind Wiesen und Baumreihen vorgelagert. Von der Promenade ist ein freier Blick in das Niddatal und die Silhouette der Stadt möglich. Im westlichen Teil des Parks wurde die Bonifatiusquelle neu gefasst und in die Gestaltung der Grünflächen integriert.

Im Anschluss an den Bau des Bonifatiusparks wurde mit der Gestaltung des Kätcheslachparks begonnen. Dieser liegt nördlich der Kuppe des Riedberges und folgt dem Verlauf des Kätcheslachgrabens. Er grenzt an drei Wohnquartiere an



Rebstockpark

(Riedberg Mitte, Ginsterhöhe, Altkönigblick). Innerhalb der Wohnbebauung ist der Park geometrisch formal bestimmt und öffnet sich nach Osten als Wiesental zur freien Landschaft. Dort wurde eine Teichanlage angelegt, die einerseits Teil des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes am Riedberg ist und andererseits als Wasserfläche ein zusätzliches Gestaltungselement in der Gesamtplanung darstellt.

Nach dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus Frankfurt am Main hat die Johann-Wolfgang-Goethe Universität das Gelände des ehemaligen IG-Farben Hauses und den nördlich angrenzenden Bereich übernommen. Hier wurde der Campus Westend als Universität im Park geplant und entwickelt. Eine städtebaulich wichtige grüne Verbindung zwischen den Wallanlagen und der Nidda-Aue kann mit dem Übergang vom Campus und Grüneburgpark ergänzt werden. Der Grüneburgpark wurde mit dem Bau des Koreanischen Gartens (Geschenk des Gastlandes der Buchmesse 2005 Korea, Ausführung Grünflächenamt) aufgewertet. Eine verbesserte Anbindung an den westlich benachbarten Palmengarten ist geplant.

Ein Freiraumstrukturkonzept für den Bereich nördliches Bornheim und Günthersburgpark ist in Bearbeitung, genauso wie erste Schritte für Planungen für das Vorhaben „Grünes Y“ in Ginnheim sowie für den Grünzug Preungesheim. Die Planungen sollen die Grünverbindungen aus der Innenstadt in den GrünGürtel aufwerten und im Bewusstsein der Bevölkerung stärker verankern.

Das „Grüne Y“ ist ein Projekt innerhalb der Planungswerkstatt Ginnheim. Es befasst sich mit der Gestaltung und Verknüpfung der öffentlichen Grünflächen zwischen der Wilhelm-Epstein-Straße im Süden und der Klimsch-Anlage im Nordosten sowie der Fritz-Unruh-Anlage im Nordwesten. Die Lage dieser Grünflächen zueinander stilisiert das namensgebende Y.

Ziel des Projektes ist es, die vorhandenen Grünflächen räumlich und funktional-gestalterisch stärker miteinander zu vernetzen, um eine durchgängige Grünverbindung vom Grüneburgpark bis zum Sinaipark bzw. bis zum Frankfurter GrünGürtel im Bereich des Höhenblicks herzustellen. Vorhandene Engstellen sollen dabei aufgeweitet, trennende Straßenzüge für Fußgänger und Radfahrer durchlässiger und sicherer umgestaltet werden. Wo es sich anbietet, sollen als Ergänzung oder als Ersatz für bestehende Wohngebäude neue Wohnstandorte am Rand der Grünflächen entwickelt werden.

Für den Bereich des Rahmenplanes „Grünes Band“ Preungesheim wurden durch eine Standortuntersuchung die Entwicklungspotenziale des Gebietes von den Freiflächen nördlich der ehemaligen Gibbs-Kaserne im Westen über den neuen Straßenbahnhaltepunkt Walter-Kolb-Siedlung bis zur Bundesautobahn A 661 im Osten betrachtet. Hier soll ein durchgehender Grünzug entwickelt und nach Möglichkeit bestehende Potenziale für kleinere bauliche Arrondierungen genutzt werden. Mit dem Rahmenplan werden neue Entwicklungsmöglichkeiten untersucht, die Grundlage für ein Bebauungsplanverfahren sein können.

Für die Zukunft ist neben dem bereits erwähnten Grünflächen Hafenpark und Landschaftslücke auch der Europagarten im Europaviertel geplant. Für die etwa 6 ha große, zentral gelegene Grünfläche ist beabsichtigt, eine mehrspurige Straße (Europaboulevard) durch einen Tunnel zu führen, um Trennwirkungen (Grünfläche und Wohnen) zu vermeiden. Mit diesem Park wird auch eine grüne Verbindung zum Gallus geschaffen und die Grünversorgung gesteigert (siehe Absatz Ausstattung der Stadtteile mit Grünflächen).

Der erste Bauabschnitt des Europagartens konnte im Juni 2011 eröffnet werden. Die Bauarbeiten für den sogenannten „nördlichen Taschenpark“ und die Brücke über die „Straße der Nationen“, die den Europagarten mit dem Rebstockpark verbinden, sollen noch in 2011 beginnen.

Sonstige Freiflächen

Der Bedeutung von Freizeit- und Kleingärten für die Stadtentwicklung wird ein hoher Stellenwert zugeordnet. Freizeit- und Kleingartengebiete dienen der individuellen Erholung, sind Orte für Begegnungen und Kommunikation und erfüllen ökologische Funktionen. In Frankfurt am Main sind sie zugleich für alle Bürgerinnen und Bürger durch die Integration in Wege- und Nutzungskonzepte des GrünGürtels zugänglich. Außerdem besteht ein anhaltender Bedarf an wohnungsfernen Gärten.

Daher wurden und werden zahlreiche ungeplant entstandene Freizeitgärten im Außenbereich - soweit dies mit den Belangen von Natur und Landschaft vereinbar ist - durch Bebauungspläne legalisiert.

Die Rahmenbedingungen des Kleingartenwesens haben sich durch den demographischen und sozialen Wandel unserer Gesellschaft im Laufe der Zeit auch geändert. Demzufolge besteht der Bedarf für ein Handlungskonzept auf kommunaler Ebene.

Somit wurde mit der Erarbeitung eines Kleingartenentwicklungskonzeptes (KEK) für die Stadt Frankfurt am Main begonnen. Unter Federführung des Grünflächenamtes wird in einem gemeinsamen Arbeitskreis mit der Stadtgruppe Frankfurt der Kleingärtner e. V. und dem Liegenschaftsamt ein solches Handlungskonzept für die Kommune erarbeitet. Zusätzlich erfolgt eine Zusammenarbeit zwischen diesem Arbeitskreis und weiteren Ämtern der Stadt Frankfurt am Main. Bezogen auf das Stadtplanungsamt handelt es sich im Wesentlichen um die Fragestellung der planungsrechtlichen Absicherung der Klein- und Freizeitgärten sowie um Ersatzflächen in Verbindung mit städtebaulichen Absichten.

Grünanlagen prägen als imagebildender Standortfaktor die Attraktivität urbaner Lebensräume und sind somit für die Stadtentwicklung von hohem Stellenwert. Hinzu kommt die Bedeutung für die Wertentwicklung von Immobilien als Grundstückswerte oder Mieten. Um dazu wissenschaftlich abgesicherte, fundierte Aussagen zu erhalten, welche wertsteigernde Wirkungen auf Immobilien bestehen, ist ein Forschungsprojekt der Gartenamtsleiterkonferenz beim Deutschen Städtetag (GALK) „Bedeutung von Freiräumen und Grünflächen für den Wert von Grundstücken und Immobilien“, bearbeitet durch die TU Dortmund, Lehrstuhl Landschaftsökologie und Landschaftsplanung durchgeführt worden. In diesen bundesweiten Fallanalysen und stadtspezifischen Auswertungen wurden unter dem Aspekt der immobilienwirksamen Inwertsetzungsmöglichkeit von Grundstücken ca. 30 Städte untersucht. Über mehrere Jahre hinweg (seit 2001) wurden eine Vielzahl an freiraumbezogenen Parametern erhoben. Anhand der so gewonnenen repräsentativen Datengrundlage konnten Abhängigkeiten bei Bewertungen von Immobilien in Beziehung zu verschiedenen urbanen Grünflächen und zu bestimmten Stadtquartieren aufgezeigt werden. Städtische Grün- und Freiflächen wirken sich positiv auf Bodenrichtwerte aus. Die Stadt Frankfurt am Main hat über das Grünflächenamt mit Unterstützung des Stadtplanungsamtes an diesem Forschungsprojekt teilgenommen.

Den Bedarfen einer zunehmend älter werdenden Stadtbevölkerung und all derjenigen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wird mit einem Forschungsprojekt nachgegangen. Im Rahmen eines Projektes (Fachhochschule Wiesbaden, Frauenreferat und Grünflächenamt der Stadt Frankfurt am Main) wurde eine Untersuchung über die Freiflächennutzung älterer Erwachsener (ab 50 Jahre bis „hochbetagt“) durchgeführt. Nach den Wünschen der Befragten sollen diese Freiflächen einerseits öffentlich und einsehbar sein, andererseits wollen die Nutzer aber nicht beobachtet werden. Die erarbei-

teten Ergebnisse der Studie sind Bestandteil der weiteren Planungen in der Stadt Frankfurt am Main. So wurden erste Fitnessparcours seit 2010 umgesetzt.

Landwirtschaft

Die Landwirtschaft ist auch weiterhin ein ökonomischer, kultureller und ökologischer Faktor in Frankfurt am Main. Aufgrund guter Böden, hoher Produktivität und starker Spezialisierung ist die Situation der Landwirtschaftsbetriebe gut. Bekanntestes landwirtschaftliches Markenzeichen ist die Frankfurter Grüne Soße („Grie Soß“), deren Kräuter in Oberrad angebaut werden. Knapp 25 % der Stadtgebietsfläche sind Landwirtschaftsflächen. Dennoch ist der Anteil der Landwirtschaftsflächen an der Stadtgebietsfläche von 6.575 ha (2002) auf 6.100 ha (2008) zurückgegangen. Die Ansprüche anderer Akteure an die Freiräume im Stadtgebiet steigen. Daraus entwickeln sich Nutzungskonflikte wie z.B. mit dem Naturschutz, der Erholung, den Grundstückseigentümern. Hinzu kommen Flächenverluste und Flächenzerschneidungen. Gerade dadurch und durch aktuelle Agrarreformen kommt es zur Existenzgefährdung der Landwirtschaft. Das Erschließen neuer Einkommensquellen und die Suche nach Alternativen und Nischennutzungen wird Aufgabe für die Zukunft sein (bspw. Direktvermarktung, Pensionspferdehaltung, Rationalisierung in der Landwirtschaft usw.).

Dem anstehenden Wandel in der Landwirtschaft will u.a. die Arbeitsgruppe „Umweltgerechte Entwicklung der Landbewirtschaftung in Frankfurt am Main“ unterstützend begleiten, deren Mitglieder, Vertreter der Bauernverbände sowie der Landwirtschafts-, Umwelt- und Planungsverwaltung, sich regelmäßig zum Informationsaustausch treffen.

Um ein detailliertes Bild der Landwirtschaft und des Erwerbsgartenbaues in Frankfurt am Main zu erhalten, haben die Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH und das Umweltamt eine Landwirtschaftsbefragung unter dem Titel „Profil und Perspektive der Frankfurter Landwirtschaft“ durchgeführt. Im Zeitraum November 2008 bis Februar 2009 wurden alle Frankfurter Landwirte und Gärtner, die im weitesten Sinne mit der Nahrungsmittelproduktion befasst sind, befragt. Die Ergebnisse sollen dazu genutzt werden bspw. Kooperationen zu ermöglichen, in die Zukunft gerichtete Geschäftsfelder abzuleiten (Tourismus u.a.), Direktvermarkter zusammen zu führen oder auch die Wünsche der Landwirte an die Stadt zu erfahren.

Die Beteiligung der Frankfurter Landwirte und Gärtner war mit 90 % sehr hoch. Insgesamt zeichnet

sich ein recht positives und stabiles Bild der Frankfurter Landwirtschaft ab. Unter den Befragungsteilnehmern sind 79 aktiv wirtschaftende Betriebe, davon 73 % Landwirte und 27 % Gärtner. Zu den Gärtnern wurden diejenigen Betriebe gezählt, die ausschließlich Gemüse- (einschließlich Feldgemüsebau), Kräuter- und/oder Obstanbau betreiben. 68 % der Befragten arbeiten im Haupterwerb und 32 % im Nebenerwerb.

Die in Frankfurt am Main bewirtschafteten Flächen werden zu 79 % für den Ackerbau genutzt. 12 % der Flächen sind Grünland, 6 % Sonderkulturen sowie 3 % sonstige und Brachflächen. Insgesamt werden aktuell ca. 3.700 ha Fläche durch Frankfurter Landwirte genutzt (lt. Angabe Landwirtschaftsbefragung).

Die befragten Landwirte und Gärtner beschäftigen insgesamt 704 Arbeitskräfte (6 % Familienangehörige sowie 79 % Saisonkräfte). 29 Betriebe sind Ausbildungsbetriebe. Zum Zeitpunkt der Befragung gab es 4 Auszubildende. In rund 80 % der Betriebe ist die Hofnachfolge für die nächsten 10 Jahre gesichert.

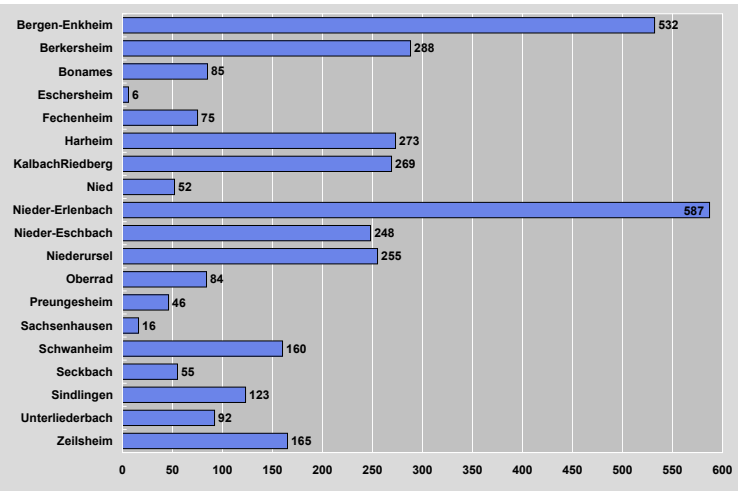
Probleme sehen die befragten Betriebe laut Umfrage vor allem durch „Konflikte mit Hundehaltern und Erholungssuchenden“ (41 % Nennung) und durch den „Flächenverbrauch durch Stadt“ (32 % Nennung). In einem gemeinsamen Projekt der Landwirte/Gärtner, der Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH und des Umweltamtes sollen dazu Lösungen gefunden werden.

Aus der Landwirtschaftsbefragung wurden bereits zwei Folgeprojekte erfolgreich umgesetzt. Um den Konflikten mit Erholungssuchenden und Hundehaltern entgegen zu wirken, wurde eine landwirtschaftliche Hinweisbeschilderung in den Pilotstadtteilen Bergen-Enkheim, Unterliederbach und Oberrad installiert. Weiterhin ist im Oktober 2010 erstmalig eine Broschüre erschienen, in der die Frankfurter direkt vermarktenden Landwirte und Gärtner gemeinsam auftreten (siehe auch Abschnitt Grüngürtel 20.0 (Momentaufnahme)).

Stadtklima/Klimawandel

Die städtischen Freiräume stellen aus gesamtstädtischer Sicht eine wesentliche Einflussgröße auf das Stadtklima dar. Dies bezieht sich sowohl auf die Quantität und Qualität, als auch auf ihre räumliche Verteilung, Anordnung und Lage.

Bereits heute muss sich eine nachhaltige Stadtentwicklung mit den absehbaren Auswirkungen des Klimawandels auf den Siedlungsraum auseinander-



Bewirtschaftete Fläche je Stadtteil in ha (aus Landwirtschaftsbefragung)

setzen. Die prognostizierten Klimaveränderungen wie sommerliche Hitze und Trockenheit sowie vermehrte Starkregen und Hochwasserereignisse im Winter werden eine große Herausforderung der Stadtentwicklung darstellen. Der Zunahme von Luftverunreinigungen, Lärm, Bodenversiegelung und -verschmutzung sowie die Verminderung der Biodiversität muss entgegengewirkt werden. Hierzu müssen Anpassungsstrategien entwickelt werden, wie mit den zu erwartenden Klimaveränderungen und dessen Auswirkungen umzugehen ist.

Gemäß Deutschem Städtetag (Positionspapier Klimaschutz in den Städten, 2008) sind „großzügige Freiflächen und insbesondere wohnortnahes Grün als wichtige Voraussetzungen zur Bewältigung der Auswirkungen des Klimawandels“ zu sehen. Die Stadt Frankfurt am Main hat bereits in den 1990er Jahren Klimaschutzziele formuliert. Aktuelle Maßnahmen von der Umweltzone und Klimastadtplan über Vorgaben zu energiesparenden kommunalen Gebäuden bis hin zu lokalen Initiativen zeigen die städtischen Aktivitäten in diesem Bereich auf.

Dazu gehören der Klimaplanatlas als auch die Ende 2009 beschlossene Frankfurter Klimaschutzkonzeption, die als zwingender Bestandteil einer nachhaltig ausgerichteten Stadtentwicklungspolitik, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichert und entwickelt. Ein wichtiger Aspekt dabei ist die Ausrichtung nicht nur auf energetische Maßnahmen sondern auch auf räumliche Komponenten wie etwa Frisch- und Kaltluftschneisen von Bebauung freizuhalten, entsprechende Ausrichtung der Bebauung einzuhalten und Fassadenbegrünungen anzulegen.

AUSBLICK

Die vorgenannten Entwicklungen haben zum einen gezeigt, dass Freiräume und dazu gut vernetzte Freiflächen einen unverzichtbaren Baustein in der Stadtentwicklung darstellen. Durch die Entwicklung Frankfurts und der Region hat die Bedeutung von Freiräumen und Grünflächen als weiche Standortfaktoren im Wettbewerb der Städte um Unternehmensansiedlungen zugenommen. Sie wirken als positiver Standortfaktor für Frankfurt am Main.

Die Entwicklungen der letzten Jahre haben zum anderen aber auch gezeigt, dass die ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen des Klimawandels in den kommenden Jahrzehnten spürbar werden. Die Stadt Frankfurt am Main wird sich auf die Folgen vorbereiten.

Vor diesem Hintergrund und angesichts verschiedener Lebenswelten der Bevölkerungen sind vor allem die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Grün- und Freiflächen und die nutzerorientierte Gestaltung diese Räume von Bedeutung. Dabei wird die soziale Komponente in Zukunft eine größer werdende Rolle spielen, da für manche Menschen der Freiraum bzw. der öffentliche Raum der einzig verfügbare Aufenthaltsort sein wird.

Die Sicherung vorhandener Freiflächen, aber auch die Schaffung neuer Parks und Erweiterung des Bestandes wird auch weiterhin eine wesentliche Aufgabe der Stadtentwicklung sein. Dies bezieht sich

auch auf ihre Anbindung an die Freiflächen der Region, damit ein Netz aus landschaftlich reizvollen Wegen und Anlagen entstehen und zu einem attraktiven Gesamtbild weiterentwickelt werden kann. Ebenso wird eine Vernetzung von Außen nach Innen an Bedeutung gewinnen.

An die in der Charta von Leipzig und im Leitbild zum Regionalen Flächennutzungsplan angesprochenen Empfehlungen zu einer nachhaltigen Entwicklung der Städte knüpfen sich daher Erwartungen zu einer überörtlichen, regional abgestimmten strategischen Steuerung und Planung. Dem bislang noch vorhandenen Trend zu einer dispersen Raumentwicklung durch Neuausweisung von Flächen an siedlungsstrukturell ungünstigen Standorten muss auf regionaler Ebene entgegenwirkt werden.

Besonders die Empfehlungen aus dem Workshop 3 zur Stadtentwicklung (Verbesserung von Umwelt- und Lebensqualität am 15.05.2009 im Stadtplanungsamt Frankfurt am Main) bestätigen zum einen die Vorgehensweise der Frankfurter Stadtentwicklungsplanung, zeigen aber auch neue zukünftige Perspektiven auf (s. Kapitel Integrierte Stadtentwicklung: Erkenntnisse des Expertenhearings).

GrünGürtel 20.0 (Momentaufnahme)

Der GrünGürtel wird 2011 zwanzig Jahre alt. Zwanzig Jahre sind für einen Landschaftsgärtner, der Bäume pflanzt, nur ein Augenblick - für ein landschaftsgreifendes Freiraumprojekt in einer Stadt wie Frankfurt sind zwanzig Jahre jedoch eine lange Zeit. Und eine gute Gelegenheit, Zwischenbilanz zu ziehen und sich neue Anregungen für die Zukunft zu holen: Wie verankert ist der GrünGürtel im Bewusstsein der Stadt, welche Qualitäten hat er und welche Qualitäten sollte er weiter entwickeln.

Für die Erstellung der Momentaufnahme wurde eine besondere Arbeitsgemeinschaft aus Raumplanern, Soziologen und Landschaftskünstlern sowie einem Fotografen gebildet. Workshops mit verschiedenen Experten zeigten mögliche neue Ausrichtungen; ein Fachbeirat begleitete den gesamten Prozess der Bestandsaufnahme und Leidsuchsuche.

Nach dem „Blick von außen“ ist die Erfahrung der Frankfurter und Frankfurterinnen mit dem GrünGürtel, also die stadinterne Sicht, von zentraler Bedeutung. Im Frühjahr 2010 erfolgt eine Internetbefragung von Interessierten, die die Bedeutung des GrünGürtels im Alltag und dessen zukünftigen Rang erkunden sollte. Über 2000 Teilnehmer/innen an der Umfrage bewiesen ein großes Interesse am GrünGürtel und helfen uns Stärken und Schwächen finden. So ist die Nidda das Erholungsziel Nummer 1. Weil es von so vielen geliebt wird, gibt es hier auch die meisten Konflikte, die sich durch die unterschiedlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten der Erholungssuchenden ergeben. Auch die Sehnsucht nach einem „ländlichen Ausgleichserlebnis“ ist sehr groß: Picknicken, Einkaufen beim Bauern, stehen bei den Wünschen ganz oben. Als erste Antwort darauf haben Umweltamt und Wirtschaftsförderung die Broschüre „Frisch von Feld und Hof“ aufgelegt, die Vermarkter und Verbraucher zusammen bringen soll (siehe auch Abschnitt Landwirtschaft).

Die vorgelegte Bestandsaufnahme (einschl. Stärken/Schwächen Analyse) zeigte, dass der Frankfurter GrünGürtel ein erfolgreiches Projekt und fester Bestandteil des Lebens in der Stadt Frankfurt ist. Seine Verfassung ist historisch und einzelne Programme vielfach ausgezeichnet.

Dennoch sind nicht alle Ziele, die 1991 gesetzt wurden, heute erreicht. Das Ideal des „offenen Raumes“, der von allen Bürgern genutzt wird, ist noch nicht überall in wünschenswertem Umfang eingelöst worden. Außerdem stellen sich heute vor dem Hintergrund von globalem Klimawandel und gesellschaftlichem Wandel (Migration, demogra-

phische Entwicklung usw.) neue Anforderungen an die Stadtentwicklung. Hier kann der GrünGürtel weitergedacht werden – als sozialer Raum, der sich stark mit der Stadt vernetzt, als klimatische Ressource, die in die Stadt eingreift.

Dazu muss auch die ästhetische Konzeption des GrünGürtels im Spannungsfeld von Stadtraum – Landschaftsraum – Naturraum neu gedacht werden, um die Diskrepanz zwischen Idealbild („Grün“) und Realbild (verstädterter Metropolraum) produktiv zu machen und nicht Erwartungsbilder zu wecken, die nicht eingelöst werden können.

Ausgehend vom GrünGürtel hat die Stadt Frankfurt am Main die Möglichkeit, die Stadtentwicklung vom GrünGürtel aus zu entwickeln, um Stadt und GrünGürtel dichter zu verknüpfen. Der GrünGürtel als wichtiger Baustein einer freiraumgeprägten urbanen Lebensqualität muss seine Qualitäten als Erlebnis- und Erfahrungsraum stärken und soziale Ausgleichsflächen für neue Formen der Nutzung und Aneignung öffnen.

Als mögliche zukünftige Zielausrichtung hat sich eine Trias aus den drei nachfolgenden Leitmotiven herauskristallisiert:

Anbinden meint die Stadt vom Freiraum aus neu zu denken und neue „grüne“ Verbindungen zur Kernstadt herzustellen. Dies kann ein neues Wege- und Orientierungssystem sein, es können verbesserte Fuß- oder Radwegeverbindung sein oder auch eine neu geschaffene grüne Klimaschneise, die die verdichtete Stadt sich besser an den Klimawandel anpassen lässt.

Akzentuieren meint nicht „verhübschen“ sondern sich bewusst mit Infrastrukturen, die den Freiraum zerteilen, auseinanderzusetzen und sie als ästhetische Herausforderung anzunehmen. Aber es heißt auch, sich weiter mit dem Thema der Erlebbarkeit von Naturräumen als Gegenbild zur Stadt auseinanderzusetzen und dem Städter „Wildnis“, „Märchenwald“ und „blühende Obstwiesen“ als Räume anzubieten.

Aktivieren steht für eine Teilhabe aller am freien Raum. Strategien der Aneignung sollen ermöglicht werden und bisher benachteiligte Gruppen stärker integriert werden

Im Rahmen der Ausstellung StadtGrün des Deutschen Architekturmuseums wurden im Juli 2010 in einer Tagung die ersten Ergebnisse einem Fachpublikum präsentiert und im September in einem weiteren Kongress („Neue Ästhetik und Strategien für die Stadtlandschaft“) mit 120 Teilnehmer/innen gemeinsam mit dem Regionalpark und der Diskussion intensiviert. Die Rückläufe bestärken uns in unserem bisherigen Tun.

Umweltamt

Klimaplanatlas für Frankfurt am Main

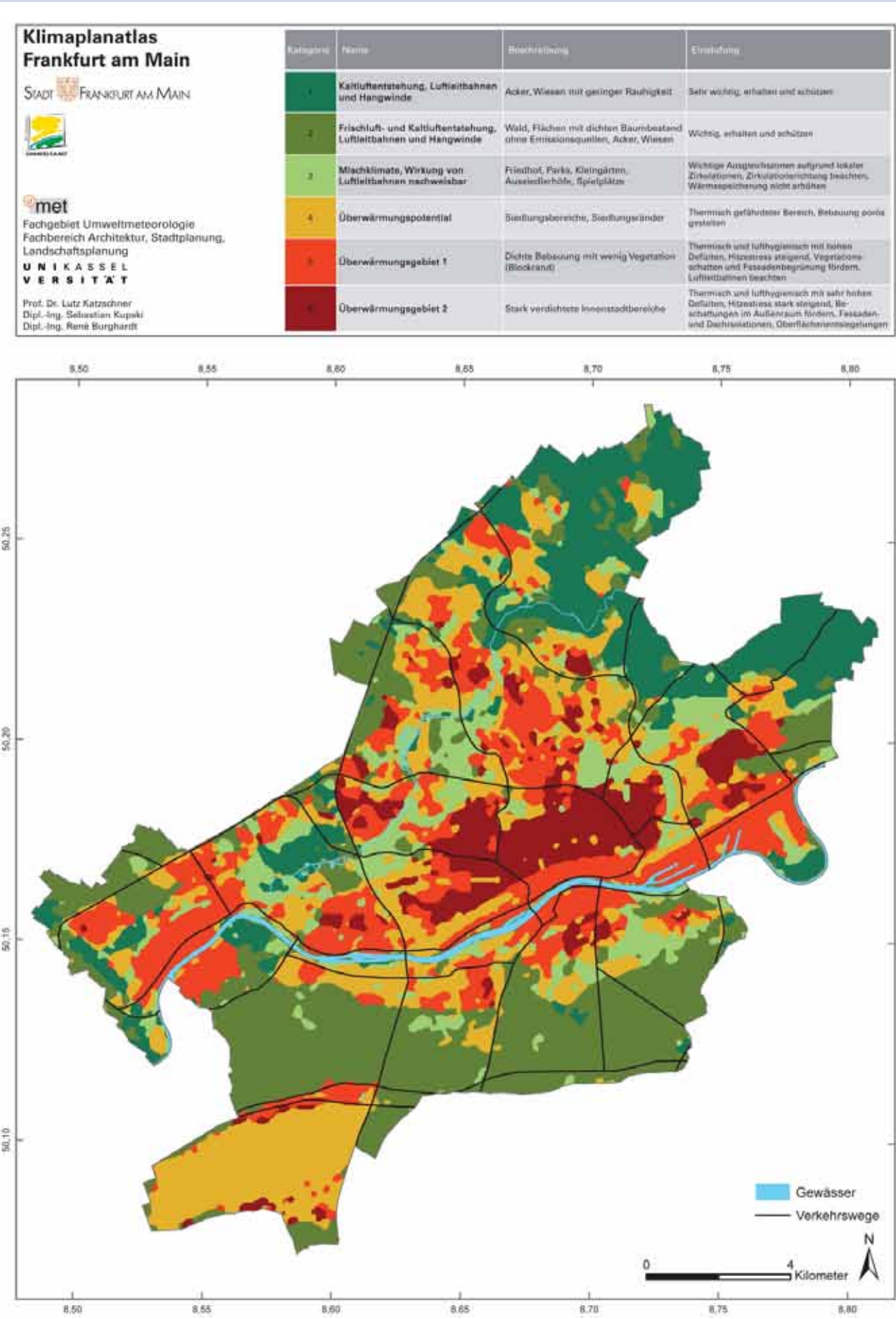
In dicht bebauten Städten wird sich der Klimawandel besonders stark auswirken. Einer Prognose des Deutschen Wetterdienstes zufolge wird das Thermometer in Frankfurt am Main bis 2050 kräftig steigen - und im Jahr an fünf bis im Extremfall an 31 weiteren Tagen die 25 Grad-Marke überschreiten. Das wären dann insgesamt bis zu 75 Tage pro Jahr über 25 Grad Celsius. Im Vergleich hierzu gab es zwischen 1971 bis 2000 durchschnittlich nur jeweils 44 Tage mit Höchsttemperaturen über 25 Grad Celsius. Auch die Zahl der heißen Tage mit Höchstwerten über 30 Grad Celsius und der so genannten Tropennächte, in denen die Temperatur nicht unter 20 Grad Celsius absinkt, wird zunehmen.

Bereits im Jahre 1995 ließ das Frankfurter Umweltamt von der Universität Kassel in Kooperation mit der Universität Freiburg einen ersten Planungsatlas für das Frankfurter Stadtklima erarbeiten. Dieser damalige Klimaplanatlas im Maßstab 1:10.000 basierte auf einer thermischen und einer dynamischen Analyse (Temperatur und Wind) des Stadtgebietes und lieferte Hinweise, wie das Stadtklima erhalten und verbessert werden könnte.

Diesen Plan hat das Umweltamt 2008/2009 durch die Universität Kassel aktualisieren lassen. Neben einer kompletten Digitalisierung wurden auch die baulichen Veränderungen seit 1995 eingearbeitet. Die digitale Aufarbeitung ermöglicht es, den neuesten Stand der Stadtklimaforschung zu integrieren und in Zukunft die Veränderungen im Stadtgebiet immer zeitig einzuarbeiten.

Der Klimaplanatlas liefert wichtige Anhaltspunkte für eine vorausschauende Planung wie etwa, welche „Luftleitbahnen“ unbedingt freigehalten werden sollten, damit nachts noch kühlende Luftmassen in die Stadt gelangen. In der Bewertung wurden die aktuellen Erkenntnisse rund um den Themenbereich Klimawandel („Hitzestress“) mit berücksichtigt. Der gewählte Betrachtungsmaßstab entspricht dem Flächennutzungsplan. Bei der Komplexität des Stadtklimas wird es allerdings für einzelne Bauvorhaben auch in Zukunft nötig sein, weitere klimatische Parameter zur fachlichen Einschätzung hinzuzuziehen.

Umweltamt



Energie- und Klimaschutzkonzept

Die Stadt Frankfurt am Main hat sich schon im Jahr 1990 Klimaschutzziele gesetzt und ist mit ihren Energie- und Klimaschutzmaßnahmen bereits auf einem guten Weg. Obwohl die Wirtschaftskraft in Frankfurt um mehr als 80 Prozent seit 1990 gestiegen ist, konnten die CO₂-Emissionen sogar um zehn Prozent pro Einwohner gesenkt werden. Im Dezember 2009 wurde ein aktuelles, ambitioniertes und zugleich machbares Energie- und Klimaschutzkonzept von den Stadtverordneten verabschiedet. Die 50 Einzelmaßnahmen zeigen auf, wo und wie in den kommenden Jahren konkret CO₂ eingespart werden kann. Alle fünf Jahre sollen so die CO₂ Emissionen um zehn Prozent reduziert werden.

Städtebau und Energie

Stadtentwicklung und nachhaltige Energieversorgung sind in Frankfurt am Main eng verbunden. Für alle Neubau- und Sanierungsgebiete werden Energiekonzepte erstellt, wodurch mehr als 10 neue Wärmenetze gebaut oder die Fernwärmegebiete erweitert wurden. In allen Fällen kommt die Wärme aus hocheffizienter Kraft-Wärme-Kopplung. Künftig soll vor allem in der Innenstadt die Fernwärmeversorgung erweitert und verdichtet werden. Energiekriterien sind auch in den städtebaulichen Förderprogrammen und den Richtlinien beim Verkauf städtischer Grundstücke enthalten.

Kraft-Wärme-Kopplung

Ein besonders wirksamer Baustein beim Klimaschutz ist die Kraft-Wärme-Kopplung. Drei große Heizkraftwerke, mehr als 200 dezentrale Blockheizkraftwerke, davon mehr als zehn Nahwärmenetze, erzeugen gleichzeitig Strom und Wärme zum Heizen. Fast 50 Prozent des Frankfurter Stromverbrauchs werden so umweltfreundlich in Frankfurt am Main produziert.

Energiesparendes Bauen

In Frankfurt am Main gibt es europaweit die meisten Gebäude im Passivhausstandard (Passivhaushauptstadt). Passivhäuser und energieeffiziente Hochhäuser bieten niedrige Energiekosten bei hohem Nutzungskomfort. Der Hochhausrahmenplan 2009 fordert zum ersten Mal Energiekriterien für neue Gebäude. Mit der Auszeichnung „Green Build-

ing Frankfurt“ werden seit 2009 alle 2 Jahre besonders nachhaltige Gebäude ausgezeichnet. Im virtuellen Klimaschutzstadtplan (www.energiereferat.stadt-frankfurt.de) sind von der Photovoltaikanlage über das Blockheizkraftwerk bis zum Passivhaus viele Klimaschutz-Projekte im Stadtgebiet verzeichnet.

Städtische Liegenschaften

Schon seit über 20 Jahren setzt die Stadt in ihren eigenen Liegenschaften auf Energieeffizienz: stromsparende Beleuchtung, effiziente Heizungen und Passivhausstandard sind Vorschrift bei Neubau und Modernisierung. Städtische Dächer werden Investoren für Solaranlagen bereitgestellt. Seit 1990 konnten so die CO₂-Emissionen in städtischen Gebäuden um mehr als 30 Prozent gesenkt werden und mehr als 91 Mio. € Energiekosten eingespart werden.

Sanierung

Bei der Sanierung von Gebäuden mit historisch wertvollen Fassaden, wie im Riederwald und bei Gründerzeitgebäuden, wurden Modellprojekte durchgeführt, die Klimaschutz und Denkmalschutz verbinden. Dies ist ein weiteres Beispiel wie städtebauliche Entwicklung, Energieversorgung und Klimaschutz optimal miteinander verbunden werden können.

Energiereferat

Städtebau und Stadtgestalt

KERNAUSSAGEN

- Das historische Ortsbild sowohl in der Innenstadt als auch den Stadtteilen wird bewahrt und durch neue und moderne Stadtplanung und Architektur ergänzt. Hierzu bieten Umstrukturierungsflächen besondere Ansatzpunkte, um Bestehendes mit Neuem zu verbinden.
- Der öffentliche Raum ist in besonderem Maße das Aushängeschild Frankfurts geworden und wird gestalterisch wie funktional in seiner Multifunktionalität als Erholungs-, Begegnungs- und Aufenthaltsraum weiter verbessert.
- Durch eine unverwechselbare und abgestimmte Beleuchtung hat Frankfurt am Main auch zur Abend- und Nachtzeit eine ganz besondere Atmosphäre.
- Gemeinsam wird mit den Bürgern, Planern, Investoren und Politikern eine qualitativvolle Baukultur mittels Wettbewerben und Planungswerkstätten gestaltet.

AUSGANGSLAGE

Die Gestalt der Stadt Frankfurt am Main entstand aus dem Zusammenspiel der verschiedenen städtebaulichen und architektonischen Epochen, die sie geprägt haben: Mittelalterlicher Altstadtgrundriss
Großbürgerlicher ehem. Siedlungsrand aus der Gründerzeit
Siedlungsbau der Zwischenkriegszeit
Nachkriegsbauten und 50er-, 60er-Jahre-Siedlungen
Silhouette der Hochhäuser seit den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts
Insbesondere die Bausubstanz wird mit diesen Epochen verbunden. Der stadtgestalterisch prägende öffentliche Raum wird dagegen wenig mit diesen dargestellten Epochen assoziiert. Doch prägen gerade öffentliche Räume wesentlich das Bild der Stadt. In einer Zeit der sich verschärfenden Konkurrenz von Wirtschaftsstandorten werden sie damit zu einem wichtigen Bestandteil des Profils, mit dem Städte um neue Unternehmen und Einwohner werben.

Die Umgestaltung und Neuerrichtung öffentlicher Platz-, Straßen- und Grünflächen sind städtebauliche Aufgaben, die nach langen Jahren der Zu-

rückhaltung in der jüngeren Vergangenheit erheblich an Bedeutung gewonnen haben. In Frankfurt am Main reicht diese Nachkriegstradition bis in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts zurück. Zu erwähnen sind hier als Pionierprojekt die Umgestaltung der Zeil zu einer der ersten Fußgängerzonen der Bundesrepublik oder auch das Stadtgestaltungsprogramm „Schienenfreie Innenstadt“ in den achtziger Jahren.

Öffentliche Räume werden von den verschiedensten Menschen auf unterschiedliche Weise genutzt. Sei es als Aufenthalts-, Erholungs-, Verkehrs- oder Demonstrationsraum. Elementar für die öffentlichen Räume ist die freie Zugänglichkeit für alle Menschen, da sie keine Zugangsbarrieren durch Nutzungsentgelte haben. Sie stellen für Menschen mit geringem Einkommen eine notwendige Ergänzung ihrer beengten privaten Räume dar. Darüber hinaus sind die öffentlichen Räume für Menschen mit einer fremden kulturellen Prägung die Stadtbereiche mit den niedrigsten Zugangsschwellen. Ebenso lernen Neubürger die ihnen noch unbekannte Stadt über den öffentlichen Raum kennen. Der öffentliche Raum wird auch für den sportlichen Ausgleich, aufgrund der geringer werdenden körperlichen Beanspruchung in der Arbeitswelt, benötigt. Durch die vielfältigen Nutzungen und die damit verbundenen Begegnungen im öffentlichen Raum entstehen Möglichkeiten, Denkanstöße zum gesellschaftlichen Zusammenleben und zur politischen Meinungsbildung und zu erhalten.

Mit dem Sonderinvestitionsprogramm „Schöneres Frankfurt“ wurde der öffentliche Raum wieder zum Gegenstand eines intensiven kommunalen Engagements. Seit Beginn dieses Programms 1998/1999 konnten bis 2009 38 ausgeführt werden. In diesem Programm waren ca. 100 Projekte zur Bearbeitung beschlossen worden. 2010 wurde ein Fünfjahresprogramm mit Finanzierung aus dem Sonderinvestitionsprogramm „Schöneres Frankfurt“ beschlossen, nach welchem prioritär 50 Projekte bis 2014 zur Realisierung gebracht werden sollen.

Darüber hinaus sind auf dem Weg der Umsetzung zu einer anspruchsvollen Stadtgestalt in den letzten Jahren die im Stadtentwicklungsbericht 2003 dargestellten Projekte teilweise umgesetzt und weiterentwickelt worden. Insbesondere das Ziel der durchgängigen Nutzbarkeit und Vernetzung der

Mainuferbereiche wurde durch Maßnahmen wie dem Bau eines neuen Tiefufers am Theodor-Stern-Kai (Ergänzung des Mainuferparks) und der Freiräumung und Umgestaltung der Weseler Werft (Grün- und Veranstaltungsfläche) weiterentwickelt. Einzelne Flächen, wie die Bahnflächen am Sommerhoffpark oder die Flächen für die Bootsvereine am Südufer des Mains, unterbrechen allerdings noch eine komplette Durchgängigkeit.

Das Innenstadtkonzept, das eine Verbesserung der räumlichen Verknüpfung, Umgestaltungen wichtiger Zugangsstraßen oder -plätze sowie neue Akzente in der Wahrnehmung der Innenstadt vorsieht, wurde weiterentwickelt. Ein abschließender Beschluss dieses Konzepts schließt auch die Anregungen der Frankfurter Bürgerschaft aus einem öffentlichen Diskurs mit ein.

Andere prognostizierte Maßnahmen wurden nicht in dem Maße umgesetzt wie vorausgesehen. So wurden Überlegungen zur Entwicklung eines Stadtrings Ost nicht weiterverfolgt. Auch die angesprochenen großen Industrieflächen der Höchst AG standen nicht für eine Entwicklung zur Verfügung.

Im Gegenzug wurden im Stadtentwicklungsbericht 2003 die Bedeutung und der Umfang von Maßnahmen zur Stadtreparatur unterschätzt. Die historischen Gebäudebestände und historische Rekonstruktionen sind insbesondere stadtgestalterisch und ästhetisch von großem Belang. Dieser Bestand wurde in den letzten Jahren durch Sanierungs-, Um- und Aufbaumaßnahmen (wie der Wiederaufbau der alten Stadtbibliothek oder der Bau der Kunsthalle Portikus auf der Main-Insel) weiter gestärkt. Auch zukünftig wird der sich an der historischen Stadtgestalt orientierende Umbau der Altstadt eine große Rolle bei der Ausarbeitung stadtgestalterischer Maßnahmen spielen wie z.B. die Teilrekonstruktion des Dom-Römer-Areals oder die Altbausanierung und Neubaumaßnahme des Historischen Museums.

ZIELE

Ziel der Stadt Frankfurt am Main ist die Vielseitigkeit des Stadtbilds zu erhalten und zu stärken. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und somit die Nutzungsmöglichkeiten sollen verbessert werden, um lebendige Stadtquartiere zu erhalten und weiterentwickeln zu können. Darüber hinaus kann durch eine stadtgestalterisch qualitätvolle Gestaltung die Orientierung im städtischen Raum erleichtert werden.

Insgesamt soll durch verschiedene Maßnahmen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums sowie durch städtebauliche und gestalterische Vorgaben beim

Stadtumbau und der Siedlungsentwicklung die Lebensqualität gesteigert und dadurch der Wohn- und Unternehmensstandort Frankfurt am Main gestärkt werden.

MASSNAHMEN

Öffentlicher Raum

Öffentliche Räume sind seit jeher zentrale Orte des städtischen Zusammenlebens. Zahlreiche Straßen, Plätze und Parks prägen mit unterschiedlichen sozialen und ästhetischen Qualitäten das Gesicht der Stadt. Frei zugänglich für alle, bieten diese öffentlichen Bereiche Raum für Aufenthalt, Bewegung und Erholung. Die städtischen Knotenpunkte dienen in Form von Markt-, Grün-, Verkehrs- oder Kulturplätzen dem öffentlichen Leben und auch der Identität der einzelnen Stadtteile.

Ziel der Gestaltung öffentlicher Räume ist, die Lebensqualität in Frankfurt am Main zu erhöhen und somit auch die Identifikation der Bewohner/innen mit ihrer Stadt zu stärken. Dabei steht nicht im Vordergrund, spektakuläre Konzepte zu verwirklichen. „Einfache“ Räume und Formen versprechen den Wandlungen des Zeitgeschmacks eher standzuhalten als eine komplizierte Gestaltung. Darüber hinaus sind Materialien so auszuwählen, dass die realisierten Konzepte dauerhaft Bestand haben. Übersichtliche Plätze und Straßen bieten Raum für unterschiedliche Aktivitäten, erleichtern die Orientierung und erhöhen die objektive Sicherheit vor Kriminalität ebenso wie das subjektive Sicherheitsempfinden. Insgesamt ist die Belebung des öffentlichen Raums eine besondere Zielsetzung der Stadt Frankfurt am Main.

Das Inventar öffentlicher Räume (wie Bänke, Beleuchtung, Abfallkörbe etc.) sollte gegenüber der Nutzung zurücktreten, indem es sparsam und in immer wiederkehrenden, möglichst zurückhaltend gestalteten Standardelementen eingesetzt wird. Bei der Gestaltung von Straßen sollen auch Materialien, Formen und Farben der Oberflächenbeläge grundsätzlich standardisiert werden, wobei zwischen mehreren Kategorien von Straßen zu unterscheiden ist. Demgegenüber werden bei Platzgestaltungen individuelle Lösungen (außer beim Inventar) entwickelt. Für die Standardisierung der stadtgestalterischen Elemente wurde ein Gestaltungskatalog erarbeitet. Ein Magistratsbeschluss hierfür wird derzeit vorbereitet.

Straßenraum

Straßen sind die Lebensadern der Stadt und prägen das Stadtbild. Die Stadt Frankfurt am Main hat

Karte Sonderinvestitionsprogramm Schöneres Frankfurt

Nr.	Projekt	Status
1	Adlhochplatz	abgeschlossen
2	Allerheiligenstraße / Allerheiligentor	zukünftig
3	Alt-Sachsenhausen (Eingänge)	abgeschlossen
4	Alt-Zeilsheim	zukünftig
5	Alte Falterstraße	abgeschlossen
6	Andreasplatz	zukünftig
7	Atzelbergplatz	in Planung / Umsetzung
8	Bahnhofsvorplatz Griesheim	zukünftig
9	Beleuchtung Wallanlagen	in Planung / Umsetzung
10	Bolongarostraße (von Leverkuser Straße bis Königsteiner Straße)	in Planung / Umsetzung
11	Bruchfeldplatz	in Planung / Umsetzung
12	Brückhofstraße	zukünftig
13	Buchgasse / Leonhardstor / Alte Mainzer Gasse	zukünftig
14	Buchrainplatz in Oberrad	in Planung / Umsetzung
15	Carl-Theodor-Reiffenstein-Platz	abgeschlossen
16	Carl-von-Noorden-Platz	abgeschlossen
17	Dalbergplatz	abgeschlossen
18	Danziger Platz	abgeschlossen
19	Domplatz und Kannengießergasse	zukünftig
20	Dreieichstraße	zukünftig
21	Elisabethenstraße	in Planung / Umsetzung
22	Ernst-Achilles-Platz	zukünftig
23	Eschenheimer Tor B-Ebene und Gestaltung Platzebene	zukünftig
24	Ettinghausenplatz	zukünftig
25	Fahrgasse zwischen Braubachstraße und Weckmarkt	zukünftig
26	Fahrgasse zwischen Reineckstraße und Berliner Straße / Staufenufer	in Planung / Umsetzung
27	Fahrtorplatz und Fahrtorwerft	zukünftig
28	Francois-Mitterand-Platz	abgeschlossen
29	Frankenallee (1.Bauabschnitt)	abgeschlossen
30	Frankenallee (2.-4.BA)	in Planung / Umsetzung
31	Frankensteiner Platz	in Planung / Umsetzung
32	Frankensteiner Straße	in Planung / Umsetzung
33	Friedberger Anlage (Synagoge)	zukünftig
34	Friedberger Warte Platzgestaltung	in Planung / Umsetzung
35	Galluswarte mit Umgebung	in Planung / Umsetzung
36	Germania-Platz, Bornheim	zukünftig
37	Ginnheim, Platzgestaltung Alte Bethlehem-Kirche	abgeschlossen
38	Ginnheim, Straßengestaltung Alt-Ginnheim	in Planung / Umsetzung
39	Goldsteinstraße / Platz am Bunker	zukünftig
40	Große Eschenheimer Straße	abgeschlossen
41	Große Friedberger Straße	in Planung / Umsetzung
42	Großer Friedberger Platz	abgeschlossen
43	Günthersburgpark - Eingang	abgeschlossen
44	Harheimer Bleiche	abgeschlossen
45	Hasengasse zwischen Töngesgasse und Berliner Straße	zukünftig
46	Hasengasse zwischen Töngesgasse und Holzgraben	abgeschlossen
47	Hauptwache	in Planung / Umsetzung
48	Heideplatz (Nordend)	zukünftig
49	Henry-Dunant-Ring	abgeschlossen
50	Hessendenkmal	zukünftig
51	Höchster Bahnhofsvorplätze	in Planung / Umsetzung
52	Hülya-Platz	in Planung / Umsetzung
53	Illumination Deutschherrnbrücke	abgeschlossen
54	Illumination Höchster Mainufer	in Planung / Umsetzung
55	Illumination Stadtraum Main öffentlicher Raum	abgeschlossen
56	Illumination Stadtraum Main Raumkanten	Zukünftig
57	Kaisersack, Straße Am Hauptbahnhof	abgeschlossen
58	Kaiserstraße im Bereich der EZB	abgeschlossen
59	Kirchplatz Bockenheim	zukünftig
60	Konstabler Wache	zukünftig
61	Kulturmeile Braubachstraße / Domstraße	abgeschlossen

Karte Sonderinvestitionsprogramm Schöneres Frankfurt



Zeil

das Ziel, bei einer Neugestaltung die Straßenräume besser zu gliedern, um so allen Verkehrsteilnehmern den entsprechenden Raum zu geben. Dazu gehört auch, die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zahlenmäßig und gestalterisch zu verbessern. Auch die Nutzungsqualität von begleitenden Grünsteifen ist zu steigern. Dies ist bei der Umgestaltung der Frankenallee, die das gesamte nördliche Gallusviertel von Ost nach West verbindet, umgesetzt worden.

Neben den funktionalen Aspekten ist die ästhetische Verbesserung der Straßen und Wege Ziel der Stadt Frankfurt am Main. Ein besonderes Augenmerk galt der Neugestaltung der Zeil, der Haupteinkaufsstraße in Frankfurt am Main. Anders als bei den anderen Straßenerneuerungen wurde bei der Neugestaltung ein hoher Wert auf repräsentative hochwertige und zugleich strapazierfähige Gestaltungselemente gelegt, die der überregionalen Bedeutung der Zeil und dem großen Nutzungsdruck Rechnung tragen. Daneben wurde auch darauf geachtet, dass sich Fortbewegungs- und Ruhezonen funktional und optisch deutlich voneinander unterscheiden.

Durch Änderung der Verkehrsführung konnte zwischen Zeil und Biebergasse ein autofreier Stadt- raum um die Hauptwache herum gewonnen und eine durchgehende Fußgängerzone eingerichtet werden. In einem weiteren Schritt soll der Platz an der Hauptwache neu gestaltet werden.

Plätze

Freie Plätze sind ein wesentlicher Teil der Stadt. Attraktive Plätze machen die Stadt erlebbar. Plätze sind auch ein Aushängeschild einer Stadt. Die Stadt Frankfurt am Main erachtet deshalb eine gute Nutzbarkeit für die verschiedensten Bevölkerungsgruppen mit ihren unterschiedlichen Ansprüchen und eine qualitätvolle Gestaltung von Plätzen für das Stadtbild als notwendig.



Rathenauplatz

Die Stadt Frankfurt am Main unterscheidet bei Maßnahmen im öffentlichen Raum drei Platztypen im Stadtgebiet:

Großzügiger repräsentativer Innenstadt- platz

Typisch für diese Art von Plätzen ist der großzügige Raum, in dem verschiedenen Anforderungen abgedeckt werden können. Gestalterische Elemente, wie markante Baumgruppen, gliedern einen Platz dabei. Die Neugestaltung der Platzfolge Rathenau- platz, Goetheplatz und Rossmarkt zeigt, wie eine besondere Gestaltung des öffentlichen Raums eine multifunktionale Nutzbarkeit erzeugen kann.

Quartiersplatz

Bei Quartiersplätzen steht in Frankfurt am Main die Belebung des öffentlichen Raums im Stadtteil im Vordergrund. Dadurch kann der Quartiersplatz wie- der der Mittelpunkt eines Stadtteils werden. Bei- spielhaft ist die Umgestaltung des Carl-Theodor-Reif- fenstein-Platzes, der zu einem lebendigen und be- liebten Treffpunkt wurde. Im Stadterneuerungsgebiet des Förderprogramms „Soziale Stadt“ Unterlieder- bach-Ost soll durch einen vielfältig nutzbaren Platz mit angrenzenden Einzelhandels- und Dienstleis- tungseinrichtungen sowie einer Grünflächengestalt- ung eine QuartiersMitte entstehen. Im Stadterneue- rungsgebiet Alt-Sachsenhausen wurde der Paradies- Platz umgestaltet. Hier war besonderes Ziel, die räumliche Qualität der historischen Altstadt wieder zur Geltung zu bringen. Unter anderem wurden die Standorte der vorhandenen stadteiltypischen histo- rischen Brunnen aufgewertet.



Paradiesplatz



Dalbergplatz

Platz als Verkehrsraum

Plätze werden ebenso originär als Verkehrsräume genutzt. Auslöser für eine Platzumgestaltung ist da- her auch häufig eine verkehrliche Neuordnung. Da- bei ist darauf zu achten, dass eine Umgestaltung den baulichen und den betrieblich-organisato- rischen Verkehrserfordernissen gerecht werden muss. Grundsätzlich verfolgt die Stadt Frankfurt am Main das Ziel, den Fuß- und Radverkehr zu stär- ken. Auch bei der Neugestaltung der Vorplätze des Frankfurter Hauptbahnhofs soll dieser Aspekt besonders beachtet werden. Hinzu kommt die qua- litätvolle Gestaltung des Gesamtbereichs als wich- tiger Verkehrsknoten und zugleich Eingangstor und Aushängeschild der Stadt Frankfurt am Main.

Auch für andere Verkehrsplätze finden sich oft im Rahmen einer Umgestaltung interessante Lösungen. Die Umgestaltung des Dalbergplatzes in Frankfurt- Höchst ist ein gutes Beispiel für die Multifunktionalität von Plätzen. Ursprünglich aufgrund von Verkehrs- änderungsanforderungen umgeplant, konnten dane- ben neue Aufenthalts-, Spiel- und Begegnungsorte geschaffen werden. Zusätzlich werden der Platz und dessen Umgebung durch Kunstwerke und das Beleuchtungskonzept geprägt.

Beleuchtung

Gut ausgeleuchtete Straßen, Wege und Plätze ge- ben den Fußgängern und Autofahrern Orientierung und verhindern Unfälle. Auch in Parks und verwinkel- ten Gassen sorgt Licht für mehr Sicherheit. Darü- ber hinaus steht die Stadtbeleuchtung für Wiederer- kennbarkeit und durch ein unverwechselbares Be- leuchtungskonzept für Atmosphäre. Beleuchtung stellt also ein stadteistalterisch bestimmendes Ele- ment dar.

Seit dem Stadtentwicklungsbericht 2003 sind erste Illuminationsprojekte, wie die private Beleuchtung einiger Hochhäuser und die öffentliche des Stadt- raums Main, umgesetzt worden. Die Skyline wird vor dem Hintergrund ihrer Einzigartigkeit in Deutschland nachts durch bestimmte Lichtinstalla-



Skyline bei Nacht

tionen besonders in Szene gesetzt. Dadurch wird das prägende stadteistalterische Element speziell während der Dunkelheit genutzt. Die zentrale Grün- anlage der Stadt an beiden Uferseiten des Mains lag lange Jahre im Dunkeln. Die hervorragende Freizeit- und Erholungsfläche ist für alle Frankfurter/ innen und insbesondere für die direkten Anwohner wieder zu einem attraktiven Raum geworden, der auch in den Abend- und Nachtzeiten sicher und damit benutzbar ist. Die Stadtlandschaft am Fluss wird betont und ein besonderes Nachtbild der Flusslandschaft in einem harmonisch illuminierten Stadtbild Frankfurts geschaffen. Einerseits wurde so der öffentliche Raum im Bereich der Uferstraßen, der Fußwege in den Mainauen sowie durch Schmuckbeleuchtung die verschiedenen Brücken und historischen Sandstein-Uferanlagen und Baum- gruppen inszeniert. Andererseits werden Raum- kanten entlang der Gebäude an den Uferstraßen akzentuiert. Die ehemaligen Großbürgervillen am Main, die heute überwiegend die städtischen Mu- seen beherbergen, werden künftig besonders her- vorgehoben, ebenso wie die Kirchen, die mit einem individuellen Lichtkonzept versehen werden.

Um den verschiedenen Anforderungen des öffentli- chen Raumes Rechnung zu tragen, soll ein Lichtkon- zept für die gesamte Innenstadt erarbeitet werden, das die Beleuchtungen untereinander abstimmt. Ein übergreifendes Konzept bietet die Möglichkeit, ein stimmiges Nachtbild zu erhalten und somit die Qualität des Stadtbildes aufzuwerten sowie einen nachhaltigen Energieeinsatz zu gewährleisten. Da- mit wird der Gefahr einer Entwicklung, in der sich einzelne private Konzepte untereinander in ihrer In- tensität und ihren Effekten übertreffen möchten, ent- gegengewirkt.

Städtebau

Für die Stadt Frankfurt am Main wird weiterhin von einem Bevölkerungswachstum und einer steigenden Wohnungsnachfrage ausgegangen (siehe Kapitel Bevölkerung und Wohnen). Um auch weiterhin stadtnahe Erholungs- und Freiräume anbieten sowie

wichtige naturräumliche Flächenfunktionen sichern zu können, wird das Ziel der „Innen- vor Außenentwicklung“ verfolgt. Im Sinne dieser Prämisse soll der Wohnstandort Frankfurt am Main gestärkt werden. Um dem Nachfragedruck gerecht zu werden, sind neben der Aktivierung von Flächenpotenzialen in der Innenstadt durch Umstrukturierungen und Nachverdichtung auch städtebauliche Entwicklungen in den weniger zentralen Lagen und an der Peripherie notwendig.

Damit die Entwicklung von Wohnbauflächen eine hohe gestalterische Qualität aufweist, wird besonderer Wert auf die Baukultur gelegt. Die Stadt Frankfurt am Main versucht über offene Planungsprozesse wie Planungswerkstätten und einer stärkeren Beteiligung der Bürger/innen dieses Ziel zu erreichen. Für bauliche Vorhaben werden darüber hinaus Wettbewerbe oder konkurrierende Verfahren durchgeführt. Darüber hinaus wurde ein Qualitätszielkatalog erstellt, in dem vor allem die gestalterischen Anforderungen bei Wohngebäuden im mittleren Preis- und Qualitätsbereich aufgezeigt werden. Neben Wettbewerbsverfahren wird die Kommunikation zwischen den verschiedenen Akteuren (Architekten, Planern, Investoren, Nutzern) als maßgeblicher Aspekt einer qualitativollen Stadtgestalt erachtet. Mit weiteren Tagungen, Architekturtagen oder Exkursionen sollen die Akteure für die städtegestalterischen Belange sensibilisiert werden.

Erhaltung

Die Stadt Frankfurt am Main achtet bei der Nachverdichtung von Stadtquartieren besonders auf die Erhaltung der gewachsenen Entwicklungsgeschichte. Die Erhaltung der baulichen Substanz eines Stadtteils ist für eine im Krieg stark zerstörte Stadt von großer Bedeutung. Insbesondere die Gründerzeitviertel mit ihrer Blockrandbebauung und die Stadtteile mit ihren meist dörflichen Ortskernen und historischen Fachwerkhäusern sind zu erhalten. Diese städtebaulichen Ensembles sollen unter anderem über Erhaltungssatzungen bewahrt werden. Insgesamt sind im gesamten Stadtgebiet 37 Satzungen

zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart eines Gebietes entwickelt und beschlossen worden. Seit der Jahrtausendwende konnten 12 neue Erhaltungssatzungen verabschiedet werden.

Ziel der Erhaltungssatzungen ist, die städtebauliche Eigenart eines Stadtteils oder eines Quartiers zu erhalten und trotzdem Entwicklungsmöglichkeiten zuzulassen. Speziell in Frankfurt am Main finden sich oft neben der Dorfkirche und den ehemals landwirtschaftlichen Hofstellen in Fachwerkbauweise Siedlungshäuser des frühen Industriezeitalters, mehrgeschossige gründerzeitliche Blockrandbebauung sowie freistehende Wohngebäude aus den verschiedenen Abschnitten des 20. Jahrhunderts. So sind oft Überlagerungen des unregelmäßigen, ländlich geprägten Ortsteilgrundrisses mit Ansätzen der Fluchtlinienplanung des 19. Jahrhunderts und Straßenaufweitungen der Nachkriegszeit zu beobachten. Durch die Verknüpfung alter und neuer Elemente und Strukturen haben die Ortskerne ganz spezifische Eigenarten, die es zu erhalten und zu fördern gilt.

Das ist im Rahmen der Erhaltungsmaßnahmen besonders hervorzuheben. Es hat aufgrund seiner zentralen Lage eine prägende Wirkung auf das Gesamtbild der Stadt. Es ist gekennzeichnet durch den Kontrast zwischen historischer Architektur der Jahrhundertwende und moderner Bürogebäude, die die jüngste Architekturentwicklung seit den 1970er Jahren widerspiegeln. Seine Einzigartigkeit erhält das Viertel durch die bis vor dem 1. Weltkrieg fertig gestellten historischen Straßenzüge.

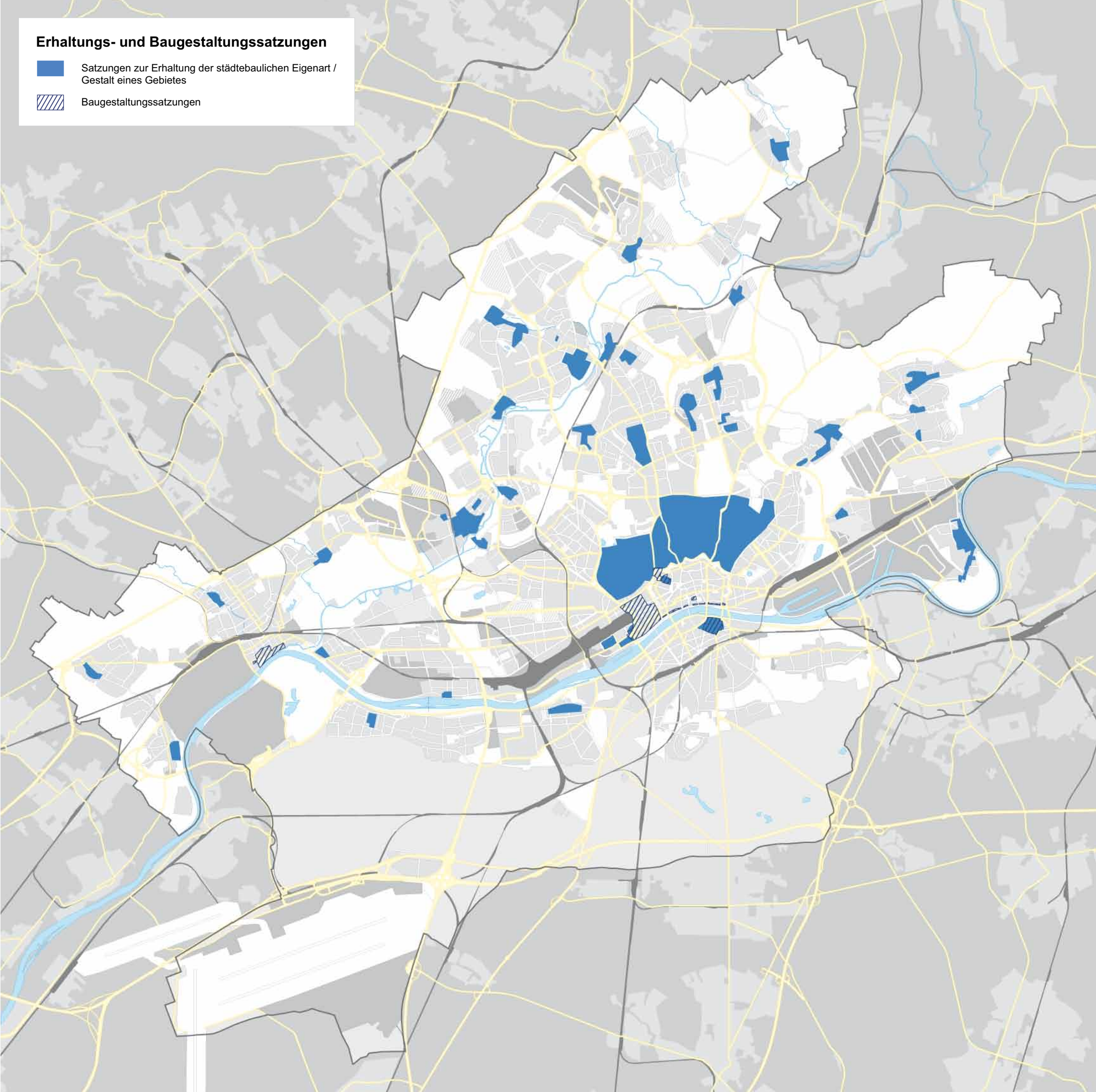
Die architektonische und städtebauliche Gestalt des Bahnhofsviertels ermöglicht zusammen mit seiner zentralen Lage beachtliche Möglichkeiten zur Entwicklung des Quartiers. Dabei bietet vor allem der Leerstand von Gebäuden die Chance für eine Umgestaltung. Mit einem integrierten Ansatz soll das Bahnhofsviertel als Wohnstandort wieder gestärkt werden. Dabei muss aber auch der Drogenszene, dem Rotlichtviertel und den bestehenden Nutzungen Rechnung getragen werden. Öffentlicher



Fachwerkhaus Niederursel



Bahnhofsviertel, Niddastraße



Karte Erhaltungs- und Baugestaltungssatzungen

und privater Freiraum soll aufgewertet und neue Nutzungskonzepte für leer stehende Gebäude entwickelt werden. Bei Erhalt seiner Einzigartigkeit und Vielfalt soll das Bahnhofsviertel neben einer städtebaulichen Qualifizierung auch eine für seine Bewohner sowie für die Besucher der Stadt deutlich wahrnehmbare Imageverbesserung erfahren.

Neben der Erhaltung der Gebäudesubstanz ist deren Gestaltung in bestimmten städtebaulichen Zusammenhängen von besonderer Bedeutung. Ziel einer Gestaltungssatzung ist es, die notwendigen und wünschenswerten Verbesserungen der Bausubstanz im Sinne eines für den Stadtteil charakteristischen Bildes zu beeinflussen. Darüber hinaus sollen frühere Veränderungen, die sich negativ auf das Gesamtbild ausgewirkt haben, im Zuge der laufenden Unterhaltung und Erneuerung wieder rückgängig gemacht werden. Insgesamt bestehen in Frankfurt am Main sechs Gestaltungssatzungen (z.B. „Fressgass“ oder Alt-Sachsenhausen), die in stadtbildprägenden Quartieren bzw. Bereichen stadtgestalterische Vorgaben machen. Mit den Gestaltungssatzungen „Dom-Römer-Areal“ und „Nördliche Mainuferbebauung“ sind 2010 und 2007 die zwei jüngsten Satzungen in Kraft getreten. Bei der Bebauung am nördlichen Mainufer sind die charakteristischen Gebäude des Klassizismus und des Wiederaufbaus der 50er-Jahre prägend. Daher soll unter anderem die Farbgestaltung der Fassaden der neu zu errichtenden Gebäude dem historischen Charakter („weißes Mainufer“) entsprechen.

Zusätzlich zu den genannten Satzungen können gestalterische Leitlinien der Stadt Frankfurt am Main in Bebauungsplänen festgeschrieben werden. So sind im B-Plan 826 „Europaviertel-West Teilbereich 1“ beispielsweise Müllbehälter u.a. einzugrünen. Mit dem B-Plan 848 „Südlich Züricher Straße“ im Stadtteil Nieder-Eschbach konnte erreicht werden, dass keine Werbeflyer im Geltungsbereich zulässig sind. Durch solche Maßnahmen konnte die gestalterische Qualität des öffentlichen Raums erheblich gesteigert werden.



„Weißes Mainufer“



Riedbergplatz am Riedberg © HA Stadtentwicklungsgesellschaft



Kindertagesstätte am Riedberg © HA Stadtentwicklungsgesellschaft

Entwicklung

Zusätzlich zu der Erhaltung der bestehenden Stadtteile besteht aufgrund der hohen Wohnungsnachfrage ein Bedarf an Stadterweiterungen. Die neu entstandenen und entstehenden Wohnquartiere werden mit großzügigen Grün- und Freiflächen konzipiert. Die Stadt Frankfurt am Main achtet weiterhin auch darauf, dass genügend und qualitätsvolle Spielmöglichkeiten für Kinder in die neuen Wohnquartiere integriert werden. Um lebendige neue Stadtquartiere zu entwickeln, wird auch hier ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung des öffentlichen Raums gelegt. Gerade neue Quartiere, die noch keine eigene Identität entwickelt haben, brauchen Orte, die als Treffpunkt dienen, die für Feste und Märkte genutzt werden können und an denen man sich erholen kann.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme am Riedberg, einer der Größten in Deutschland, soll neben einer qualitativollen Gestaltung des öffentlichen Raums auch eine hohe Qualität der Architektur für Wohngebäude und Gemeinschaftseinrichtungen sicher gestellt werden. Neben den zahlreichen vertraglich festgelegten Wettbewerbsverfahren bei den großen Bauvorhaben wird das Ziel verfolgt, auch bei Einzelbaumaßnahmen ein Wegweiserverfahren, bei dem der Bauherr bereits vor dem Erwerb des Baugrundstücks einen Architekten-Vorentwurf vorlegen muss, umzusetzen.

Neben der Entwicklung einzelner Quartiere werden ebenso gesamtstädtische Entwicklungsstrategien verfolgt, wie z.B. mit dem Hochhausentwicklungsplan. Während sich das Stadtbild durch eine weitgehend ruhige, flächige Bebauung auszeichnet, sind die bestehenden Hochhäuser überwiegend in Clustern organisiert. Die daraus resultierenden erheblichen Höhenversprünge zwischen der „normalen“ Stadt und den Hochhäusern werden dabei bewusst als gestalterisches Qualitätsmerkmal eingesetzt. Die so entstandene Stadtsilhouette der Stadt Frankfurt am Main ist in Deutschland ein Alleinstellungsmerkmal und gibt der Stadtgestalt Profil und Kontur. Die Fernwirksamkeit der Hochhäuser und damit ihr Beitrag zur Ausbildung der Skyline wird ab 60 m Höhe gesehen.

Mit der Fortschreibung des Hochhausentwicklungsplans im Jahr 2008 wurden die bestehenden Hochhauscluster und Hochhausachsen ergänzt. Einzelstandorte sind als Raumzeichen nur bei herausragender öffentlicher Bedeutung oder in besonderer städtebaulicher Situation denkbar. In der Einzelfallprüfung sind neue Hochhausstandorte nur bei hervorragender Erschließungsqualität im öffentlichen Nahverkehr tragfähig. Beeinträchtigungen gewachsener Wohnquartiere sind auszuschließen. Die Zulässigkeit neuer Hochhäuser erfordert konkurrierende Verfahren zur Findung der Architektur, die Integration öffentlicher Nutzungen, wie Kulturangebote oder Geschäfte des Einzelhandels in die Gebäude und stellt überdurchschnittliche Anforderungen an die Begrenzung des Primärenergieverbrauchs.

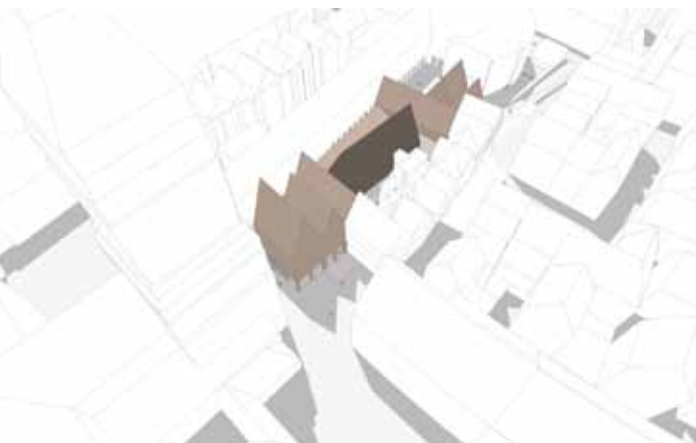
Umnutzung

In den letzten Jahren wurde bereits eine Vielzahl an mindergenutzten Flächen oder Brachflächen umstrukturiert. Insbesondere die Revitalisierung der Konversionsflächen der ehemaligen militärischen Einrichtungen der US-Streitkräfte ist nahezu abgeschlossen. Das Ziel der Umnutzung der mindergenutzten Flächen oder Brachflächen wird zum einen vor dem Hintergrund des Ausgleichs funktionaler und gestalterischer Defizite und zum anderen aufgrund der hohen Wohnungsnachfrage unvermindert weiterverfolgt. Dies entspricht auch der Zielsetzung der Innenentwicklung (s. Kapitel „Wohnen“).

Umnutzungen ermöglichen die Wohnfunktion insbesondere der inneren Stadt zu stärken. Um aber reine Wohnquartiere zu vermeiden, strebt die Stadt Frankfurt am Main überwiegend eine Nutzungsmischung an. Darüber hinaus sind wichtige Grün- und Erholungsräume für die Bewohner zu schaffen, um lebendige Quartiere entstehen zu lassen. Die Entwicklung des Europaviertels als Tor zur Frankfur-



Visualisierung Europaviertel © CA Immo Deutschland GmbH



Altstadtbefahrung „Stadthaus“ © Meurer Architekten, Stadtplaner, Ingenieure

ter Innenstadt entspricht diesen Vorstellungen. Durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Frankfurter Messegelände, zu Hauptbahnhof und Bahnhofsviertel sowie durch die dadurch bedingte zentrale Lage kommt diesem neuen Quartier eine hohe Bedeutung für die Fortentwicklung des Stadtbildes zu. Die stadtgestalterische Qualität des Gebiets der früheren Altstadt wird in den nächsten Jahren durch die Umnutzung des Areals des Technischen Rathauses zwischen Dom und Römer geprägt. Im Sinne von Stadtreparatur soll ein Quartier entstehen, das durch seine altstadtypische Dichte und seine kleinteilige Struktur geprägt ist. Das historische Netz aus Gassen und Plätzen soll soweit wie möglich wieder hergestellt werden. Um die Geschichte des Ortes stärker erlebbar zu machen, ist vorgesehen, zumindest sechs ehemalige Altkirchenhäuser zu rekonstruieren. Die Charakteristik der ehemaligen Altstadt soll an den Fassaden und Dächern der übrigen Gebäude ablesbar sein.

Ein anderes Beispiel der Stadtreparatur ist die Umnutzung des ehemaligen Degussageländes in der westlichen ehemaligen Altstadt. Mit seiner Lage an der Untermainbrücke, an einer der prominenten In-



**Perspektive
Degussa-Areal © DIC AG
& Co. KGaA**

nenstadszufahrt, kommt ihm eine hohe Bedeutung für das Bild der Stadt zu. In seiner heutigen Struktur wird deutlich, welche städtebauliche Fehlentwicklung die monostrukturierte Nutzung eines ganzen ehemaligen Altstadtquartiers nach sich zieht. Die ausschließliche Büronutzung entspricht nicht der gewünschten urbanen Nutzungsmischung. Zusätzlich soll durch die Umgestaltung der Fläche das Ziel der Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt verfolgt werden.

Auch außerhalb der Innenstadt findet sich das Ziel der Stärkung der Wohn- und Lebensqualität in einer qualitätsvollen Stadtgestalt wieder. Im Osten Frankfurts entsteht durch die Verlegung des Sitzes der Europäischen Zentralbank (EZB) auf das Areal des ehemaligen Frankfurter Großmarktes ein neues Wahrzeichen Frankfurts. Der städtebauliche und architektonische Entwurf besteht aus den Elementen der denkmalgeschützten ehemaligen Großmarkthalle, einem Doppelbüroturm und einem verbindenden Eingangsbauswerk. Die denkmalgeschützte Großmarkthalle erhält eine neue Funktion und Nutzung und wird zusammen mit dem Doppelbüroturm und

**Perspektive EZB
Verfasser: studioA**



dem Eingangsbauswerk zukünftig die Stadtgestalt Frankfurts ergänzen. Durch eine neue Brücke von der östlichen Innenstadt zum Sachsenhäuser Ufer werden zusätzlich die Wegeverbindungen deutlich verbessert. Mit der Erweiterung des Mainuferparks entstehen wichtige Grün- und Erholungsräume für die Bewohner/innen des Ostends und der gesamten Stadt (siehe Kapitel Freiraum/Grün).

Im Westen der Stadt ist das ehemalige SÜWAG-Gelände brach gefallen und soll umgenutzt werden. An der neu gestalteten Mainuferpromenade gelegen und unmittelbar angrenzend an den Brünigpark, handelt es sich um eine exponierte Lage von herausragender Bedeutung für das Erscheinungsbild des Stadtteils Höchst, für das Entree von Süden und damit für die Stadtgestalt insgesamt.

In einem anderen Beispiel strebt die Stadt Frankfurt am Main an, mit dem Rahmenplan Bürostadt Niederrad „Lyoner Viertel“ die Ziele eines gemischt genutzten und grünen Quartiers zu erreichen. Aufgrund der hohen Büroleerstandsrate hat das Stadtplanungsamt Frankfurt am Main einen Rahmenplan erstellt, um einer drohenden negativen Entwicklung des monofunktionalen Büroquartiers rechtzeitig entgegenzuwirken. Im Sinne der stadtgestalterischen Zielsetzungen sieht der Rahmenplan die Ermöglichung einer verdichteten Block- und aufgelockerten Solitärstruktur mit großzügigen Grünflächen vor. Eine vielfältige Bausstruktur ist wiederum interessant für eine heterogene Bewohnerklientel, die hier, zwischen Mainufer und Stadtwald, ein entsprechend positives Wohnumfeld finden würde.

Die Stadt Frankfurt am Main entwickelt neben verdichteten Stadträumen auch großzügige landschaftlich geprägte Orte von stadtgestalterischer Bedeutung. So entsteht derzeit beispielsweise der Campus Westend mit dem Leitbild einer „Campus-Universität im Park“. Der städtebauliche Rahmenplan entwickelte diese Idee mit großen Grünachsen sowie einem einheitlichen Freiraum- und Gestaltungskonzept und ermöglichte somit eine prägnante Form von hoher städtebaulicher Qualität.

Mit dem Umzug der Universität konnte auch der historisch bedeutsame Pölzig-Bau einer adäquaten öffentlichen Nutzung zugeführt werden. Konzipiert in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts als Firmenzentrale für die ehemaligen I.G. Farben, wurde der Komplex nach dem 2. Weltkrieg das US-amerikanische Hauptquartier unter General Eisenhower und diente später als Europazentrale der amerikanischen Streitkräfte. Das Gebäude wurde durch aufwändige Restaurierung in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Durch die Verlagerung der Geisteswissenschaften auf den Campus Westend und der Naturwissenschaften auf den Campus Riedberg besteht die Möglichkeit, das Areal der Universität in Bockenheim neu zu ordnen und ein urbanes Zentrum zu entwickeln. Hier soll zukünftig nicht nur gewohnt und gearbeitet werden sondern auch ein Kulturcampus mit renommierten Kulturinstitutionen entstehen.

AUSBLICK

In den nächsten Jahren wird die stadtgestalterische Diskussion durch die großen und prominenten Bauvorhaben bestimmt. Durch die lokal und touristisch wichtige Rekonstruktion des Dom-Römer-Areals ist eine konstruktive und lebhaftige Diskussion über das Thema Stadtgestalt hinsichtlich einer Gestaltung im Sinne historischer Stadtstrukturen entstanden. In welchem Maße sollte Altstadt originalgetreu wieder aufgebaut werden oder sollte nicht viel mehr der Stadtgrundriss als Rahmen einer modernen Architektur dienen? Durch verschiedene Wettbewerbsverfahren sowie öffentliche Diskussionen und Planungsworkstätten sind in Zukunft die Fragen immer wieder neu zu beantworten.

Auch bei der Entwicklung des Europaviertels stehen die großen stadtgestalterischen und stadtbildprägenden Veränderungen noch an. Die bisher gestalteten Straßenräume werden weiter durch Wohn- und Bürogebäude „gefüllt“. Die Verbindung des Viertels und seiner öffentlichen Räume mit den Stadtquartieren Gallus, Kuhwald und Rebstock muss noch wachsen und durch eine qualitativ hochwertige Stadtgestaltung initiiert werden. Auch die beginnende Bebauung des ehemaligen Großmarkthallenareals wird das Stadtbild Frankfurts in den nächsten Jahren mit dem Doppelturm der EZB prägen. Dadurch wird auch der Osten Frankfurts ein markantes Tor in die Innenstadt ausbilden. Die neue Mainbrücke von der Südmole des Unterhafens zum Sachsenhäuser Ufer wird dabei das Stadtbild Frankfurts genauso nachhaltig verändern.

Aber auch andere Vorhaben, eher am Stadtrand gelegen, können prägend für die Stadtgestalt der Stadt Frankfurt am Main der nächsten Jahre werden. So soll am Flughafen ein neuer Büro- und Ge-

werbestandort mit einer hohen städtebaulichen und stadtgestalterischen Qualität errichtet werden. Besonders die internationalen Besucher, die am Flughafen ankommen, erwarten dann die ersten interessanten Eindrücke der Stadt.

In einem gesamtstädtischen Interesse ist in den kommenden Jahren die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch Trassenerweiterungen und -erneuerungen sowie die Gestaltung von barrierefreien Stadtbahn- und Straßenbahnhaltstellen. Die Umsetzung gerade der bestehenden Stadtbahn-Haltestellen als Hochbahnsteige können allerdings Probleme durch eine Trennwirkung von Stadtteilen aufwerfen. Die Diskussion um die Haltestelle „Musterstraße“ im Nordend zeigt das hohe Konfliktpotenzial. Die städtebauliche Integration dieser Elemente ist eine Herausforderung für die nächsten Jahre.

Im Gegenzug zum Aus- und Umbau des ÖPNVs bestehen erste Überlegungen zu Möglichkeiten des Rück- und Umbaus stark belasteter oder autobahnähnlicher Straßen mit hoher Trennwirkung wie z.B. die Rosa-Luxemburg-Straße oder der Miquelknoten. Anhand weiterer Untersuchungen wird zu klären sein, ob es machbar sein wird, die durch die Verkehrsachsen entstandenen „Unorte“ zu beseitigen. Dieser Aspekt steht bei einem weiteren Projekt der Stadtreparatur im Vordergrund: Die Einhausung eines Teilschnittes der Autobahn A 661 wird derzeit im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme geprüft.

Neben den großen stadtbildprägenden Aspekten ist auch in Zukunft die Gestaltung der Stadtteilzentren und deren öffentlichen Räume wichtig, um für die Bewohner lebendige Orte mit Aufenthaltsqualität zu erhalten oder zu schaffen und somit den Wohnstandort Frankfurt am Main weiterzuentwickeln. Darüber hinaus bleibt die Stadt Frankfurt am Main aber auch Arbeitsort und Ort für Touristen und Kulturbesucher. Mit einer anspruchsvollen Stadtgestalt werden diese Funktionen zukünftig weiter gestärkt.



Platz Campus-Westend

Denkmalschutz und energetische Sanierung

Klimaschutz und Energieeinsparung gehören zu den großen Themen unserer Zeit. Frankfurt am Main hat sich diesem Zusammenhang mit dem Leitbild der Passivhaus-Hauptstadt ein ehrgeiziges Ziel gesetzt, das selbstredend auf die energetischen Ertüchtigungsmaßnahmen an Baudenkmälern und Häusern in denkmalgeschützten Gesamtanlagen ausstrahlt. Ob eine Ertüchtigungs-Maßnahme an einem Kulturdenkmal, beispielsweise eine Fassadendämmung, genehmigungsfähig ist, prüft in jedem Einzelfall das Denkmalamt.

Leider mehren sich in den letzten 2 Jahren Fälle, in denen Hauseigentümer von nichtdenkmalgeschützten, aber doch historischen Gebäuden bar jeden Skrupels ihre Gründerzeitfassaden abschlagen, um ein Wärmedämm-Verbundsystem auf die geglättete Oberfläche aufzubringen. Die in Einzelfällen auf die Dämmplatten applizierten Stuckelemente sind kein Ersatz für die verlorene Historizität der Fassaden. Ganze Quartiere mit wertvoller historischer Substanz sind ohne Denkmalschutz oder Erhaltungssatzungen (hier ist eine satzungsrechtliche Genehmigung einzuholen) sich selbst überlassen.



Denkmalschutz und energetische Ertüchtigung schließen einander nicht aus. Das zeigt die Sanierung der Riederwaldsiedlung – ein Pilotprojekt im Hinblick auf die Zusammenarbeit der Baubeteiligten und das Gesamtkonzept mit Anwendung eines neuartigen Dämmmaterials. Die Wohnhäuser dieser 1908-14 für Arbeiter des Frankfurter Ostbahns errichteten Siedlung, heute eine denkmalgeschützte Gesamtanlage, waren unter energetischen Aspekten äußerst problematisch und aufgrund ihres Sanierungsstaus bis vor wenigen Jahren teilweise Abbruchkandidaten. In Absprache mit dem Eigentümer der Siedlung, dem Volks-, Bau- und Sparverein, konnte in enger Zusammenarbeit mit dem Denkmalamt und dem Energiereferat der Stadt ein Konzept entwickelt werden, dass einerseits die Häuser als frühe Zeugen des Siedlungsbaus für einkommensschwache Schichten erhält, andererseits den EnEV-Anforderungen gerecht wird. Die ersten Sanierungsergebnisse stimmen aus denkmalpflegerischer Sicht optimistisch und finden bei den Genossenschaftsmitgliedern hohe Akzeptanz.

Denkmalamt



Grundsätze der Denkmalpflege in der Großmarkthalle, Neubau Europäische Zentralbank

Die ehemalige Großmarkthalle steht als Einzelkulturdenkmal unter Denkmalschutz. Zwischen 1926 und 1928 als Obst- und Gemüsehalle gebaut, wurde die Halle im 2. Weltkrieg beschädigt. Nach dem Wiederaufbau folgte eine rund 50jährige Nutzung mit den üblichen Renovierungen, Umbauten und zum Teil auch unsachgemäßen Reparaturen. Trotzdem hat das Kulturdenkmal nichts von seinen besonderen Werten verloren, es war ein gelebtes d.h. genutztes Kulturdenkmal.

Nach dem Auszug der Marktbetriebe und der Händler herrschte höchste Gefahr für das Denkmal. Fehlende Nutzung ist einer der Hauptgründe für den Verlust von Kulturdenkmälern.

Die Großmarkthalle ist aufgrund ihrer baulichen Eigenheiten, die sich aus der ursprünglichen Nutzung ergeben denkmalpflegerisch eine Herausforderung. Die Halle ist rund 200 m lang und 50 m breit; die Raumtemperatur soll 8 °Celsius nicht überschreiten und zum Schutz der verderblichen Güter vor Sonneneinstrahlung gibt es in Höhe eines Erdgeschosses keine Fenster.



Um zu einer denkmalenschutzrechtlichen und damit denkmalverträglichen Genehmigung zu kommen wurde das gesamte Gebäude einer umfassenden restauratorischen Untersuchung unterzogen.

Eine der zentralen Forderungen durch die Denkmalbehörden war der Erhalt und die Erlebbarkeit der Halle als wertgebendes Element des Kulturdenkmals. Gleichzeitig war allen Beteiligten bewusst, dass es auch Zugeständnisse an die neue Nutzung geben muss. Denkmalpflege ist stets auch ein Abwägungsprozess und so wurde ein Konzept entwickelt, dass den Erhalt des Kulturdenkmals auf lange Zeit sichert.

Denkmalamt



Leitbild für die Stadtentwicklung in Frankfurt am Main

(Stand 2008, veröffentlicht als „Baustein 8/08“)

Die Ziele der Raum- und Stadtplanung unterlagen im Laufe der Zeit wechselnden Leitbildern und Wertvorstellungen. So wurde in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts die Entflechtung städtischer Funktionsbereiche als Merkmal der modernen und funktionalen Stadt propagiert. Inzwischen steht die Rückkehr zum Leitbild der „europäischen Stadt“ außer Frage. Die europäische Stadt versteht sich als Stadt der kurzen Wege, als kompakte Stadt mit verflochtenen Nutzungsmischungen und als Raum für Begegnungen.

Das Bekenntnis zur europäischen Stadt wurde von der Europäischen Union mit der Leipzig Charta bestärkt und von der Bundesregierung angesichts zu erwartender gesellschaftlicher Umbrüche in eine Initiative der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ umgesetzt.

Die Städte werden zukünftig vor bedeutende Herausforderungen gestellt. Die Auswirkungen der Globalisierung, der Bevölkerungsentwicklung, der Umweltproblematik, die Erfordernisse der sozialen Integration und des regionalen Zusammenhalts sind die Aufgaben, die zu bewältigen sein werden. Es besteht mittlerweile umfassend Konsens, dass städtisches Handeln vor diesem Hintergrund integrierte Stadtentwicklungsplanung erfordert.

Das Stadtplanungsamt Frankfurt am Main teilt diese Auffassung und hat dies zum Anlass genommen,

bestehende Zielvorstellungen der Stadtentwicklung auf ihre Zukunftsfähigkeit zu überprüfen und Leitbildvorstellungen für die Arbeit des Stadtplanungsamtes zu entwickeln.

In einem amtsinternen gemeinschaftlichen Verfahren wurden neben einer Standortbestimmung die Rahmenbedingungen und zukünftigen Handlungsfelder für die Stadtentwicklung erarbeitet. Ausgehend von einer Recherche zur methodischen Herangehensweise sowie zur inhaltlichen Gestaltung von Leitbild-Prozessen in anderen Städten fand eine Vortrags- und Diskussionsreihe mit externen Referenten statt. Im Anschluss daran erfolgten amtsinterne Befragungen und strukturierte Interviews. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden durch eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe bearbeitet. Eine Rückkopplung zur gesamten Mitarbeiterschaft des Stadtplanungsamtes erfolgte in mehreren Phasen.

Das Leitbild wurde nach Zustimmung des Planungsdezernenten zwischen Amtsleitung, Führungskräften und Mitarbeiterschaft als amtsinterne Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für zukünftige planerische und städtebauliche Entwicklungen im Aufgabenbereich des Stadtplanungsamtes vereinbart und Anfang 2009 veröffentlicht.

Die Handlungsfelder des Leitbilds:

1. Qualitätvolle Innenentwicklung planen und steuern

Über die bereits vorhandenen Erweiterungsflächen sollen keine weiteren Freiflächen zu Siedlungszwecken in Anspruch genommen werden. Gleichzeitig gilt es, Frankfurt als Lebens-, Wohn- und Arbeitsort weiter zu entwickeln. Ziel ist daher, mit einem aktiven Stadtumbau bestehende Quartiere zukunftsfähig zu qualifizieren sowie zusätzliche Flächenbedarfe insbesondere zu Wohnzwecken prioritär durch Umstrukturierung abzudecken. Bei diesen Umstrukturierungsprozessen ist die richtige Balance in der Nutzungsmischung und den hierfür benötigten Flächen zu finden.

Das Stadtplanungsamt wird

- kleinräumige Nutzungsmischung fördern
- bestehende Wohnquartiere weiter qualifizieren



Innenstadtnahes Wohnen auf dem Gelände der ehemaligen Weseler Werft

- und zusätzlich benötigte Wohnbauflächen mit erster Priorität auf Umstrukturierungsflächen sichern und entwickeln
- bestehende Gewerbegebiete qualifizieren und kompaktieren sowie Gewerbeflächenreserven mobilisieren
- im Rahmen der Entwicklung von Umstrukturierungsgebieten Grün- und Freiflächen erweitern und vernetzen
- Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes sowie Konsequenzen des Klimawandels bei der Stadtentwicklung zugrunde legen

2. Städtisches Wohnen fördern und sozial gestalten

Das Wohnraumangebot in Frankfurt am Main konnte durch eine stetige Bautätigkeit quantitativ und qualitativ verbessert werden. So konnten in der inneren Stadt durch Umstrukturierungsprozesse Flächen für urbanes Wohnen aktiviert, aber auch in den Randlagen Wohnraum im Grünen in auflockerter Bauweise geschaffen werden. Trotzdem ist das Wohnraumangebot nicht ausreichend. Die Wohnfunktion der Stadt muss weiter gestärkt werden - durch Sicherung und Verbesserung des Wohnungsbestandes sowie des Wohnumfelds und den Bau neuer Wohnungen. Für alle Einkommenschichten soll passender Wohnraum in den verschiedenen Lebenslagen und für verschiedene Lebensstile zur Verfügung stehen.

Das Stadtplanungsamt wird:

- urbanes Wohnen und Wohnungsneubau insbesondere in der inneren Stadt verstetigen

- in den Stadtteilen das Wohnen und das Wohnumfeld für die verschiedensten Nutzergruppen attraktiv gestalten
- in Zusammenarbeit mit den städtischen oder stadtnahen Wohnungsgesellschaften günstigen Mietwohnraum erhalten
- Quartiere und ihre Bewohner vor unerwünschten Veränderungen schützen und soziale Integration fördern
- durch Fördermittel und durch Reservierung von Flächenanteilen den Wohnungsneubau als auch die Modernisierung des Wohnungsbestandes für besondere Zielgruppen oder in ausgewählten Quartieren sozial verträglich gestalten

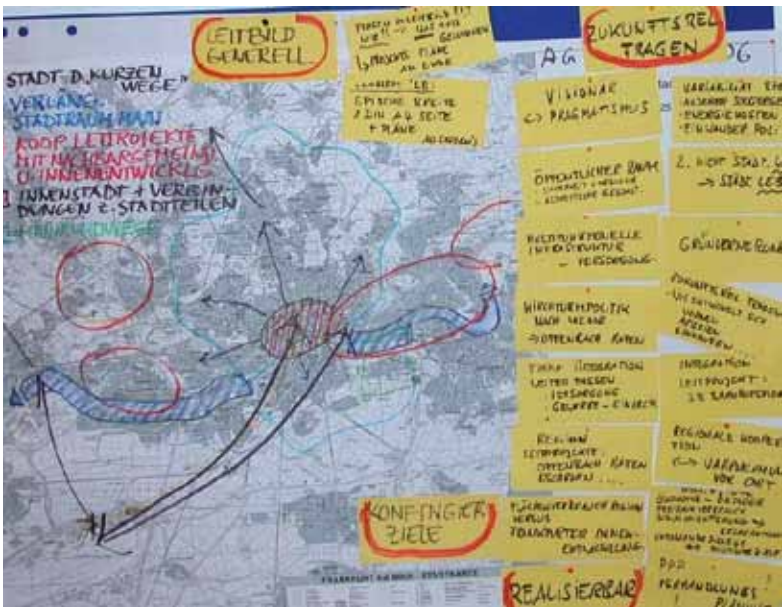
3. Stadtteile stärken

Die Stadtteile sind der zentrale Lebensraum der Frankfurterinnen und Frankfurter – der Ort, wo man wohnt, sich versorgt, soziale Kontakte pflegt, zum Teil arbeitet und sich erholt. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Veränderungsprozesse finden hier im täglichen Leben ihren Niederschlag und zeigen sich auch in ihren räumlichen Auswirkungen. In manchen Stadtteilen sind Problemlagen entstanden, denen durch Planung entgegengewirkt werden muss. Die Stadtteile müssen in ihren Funktionen gestärkt und ihren Charakteristiken weiter entwickelt werden. Das Quartier ist hierbei die geeignete Ebene für diskursive Planungsprozesse und integrierte Planungen, die einen breiten Konsens für zukünftige Entwicklungen schaffen und es auf der Handlungsebene ermöglichen, finanzielle und personelle Ressourcen gebündelt einzusetzen.

Das Stadtplanungsamt wird

- die Stadtteile und ihre Zentren als Versorgungs- und Begegnungsräume, die wohnortnahe Versorgung mit Einzelhandel, sozialer Infrastruktur sowie Grün- und Freiflächen sichern und entwickeln
- mit Hilfe integrierter Planungen Quartiere mit besonderen Problemlagen stabilisieren und den sozialen Zusammenhalt im gesamten Stadtteil stärken
- die Nahmobilität fördern, so dass die kurzen Wege im Stadtteil und zum restlichen Stadtgebiet verbessert werden

Amtsinterner Workshop zum Leitbild



Lebendiger Stadtteil Bockenheim

4. Stadtverträgliche Mobilität entwickeln

Die Mobilitätsbedürfnisse von Einwohnern, Beschäftigten, Kunden und Besuchern haben in Abhängigkeit von dem gewählten Verkehrsmittel erhebliche Störwirkungen auf Mensch und Natur zu Folge. Die Auswirkungen sind Lärm- und Feinstaubbelastungen sowie Zerschneidungswirkungen von Verkehrsstrassen. Bei der Entwicklung einer stadtverträglichen Mobilität gilt es, die Nutzungskonflikte zu reduzieren. In einem integrierten Handlungsansatz müssen die Nutzungs- und Flächenansprüche aller Verkehrsteilnehmer – hier insbesondere der Fußgänger und Radfahrer -und die Belange aller anderen Nutzer berücksichtigt werden.

Das Stadtplanungsamt wird dabei mitwirken

- den ÖPNV auszubauen, das vorhandene Netz zu qualifizieren, neue Quer- und Ringverbindungen zu schaffen sowie Verknüpfungen zum Individualverkehr zu optimieren
- das Fußgänger- und Radverkehrsnetz auszubauen
- die Störwirkungen von Verkehrsstrassen zu minimieren und dabei Möglichkeiten des Rückbaus zu untersuchen
- Konzepte für den ruhenden Verkehr zu erstellen

5. In und mit der Region kooperieren

Frankfurt am Main versteht sich als „Innenstadt“ einer polyzentrischen Region. Die Verflechtungen mit der Region bestehen in allen Bereichen der Stadtentwicklung. Nur im Zusammenwirken von Stadt und Region können die mit der Bevölkerungsentwicklung, der Arbeitsplatzkonzentration, der sozialen und ökonomischen Struktur sowie dem kulturellen und infrastrukturellen Angebot verbundenen Potenziale und Probleme der Region zukunftsfähig bearbeitet werden.

Das Stadtplanungsamt wird

- die Kommunikation und den fachlichen Erfahrungsaustausch mit der Region intensivieren
- gemeinsame fachplanerische Konzepte initiieren
- gemeinsame projektorientierte Vorhaben anregen



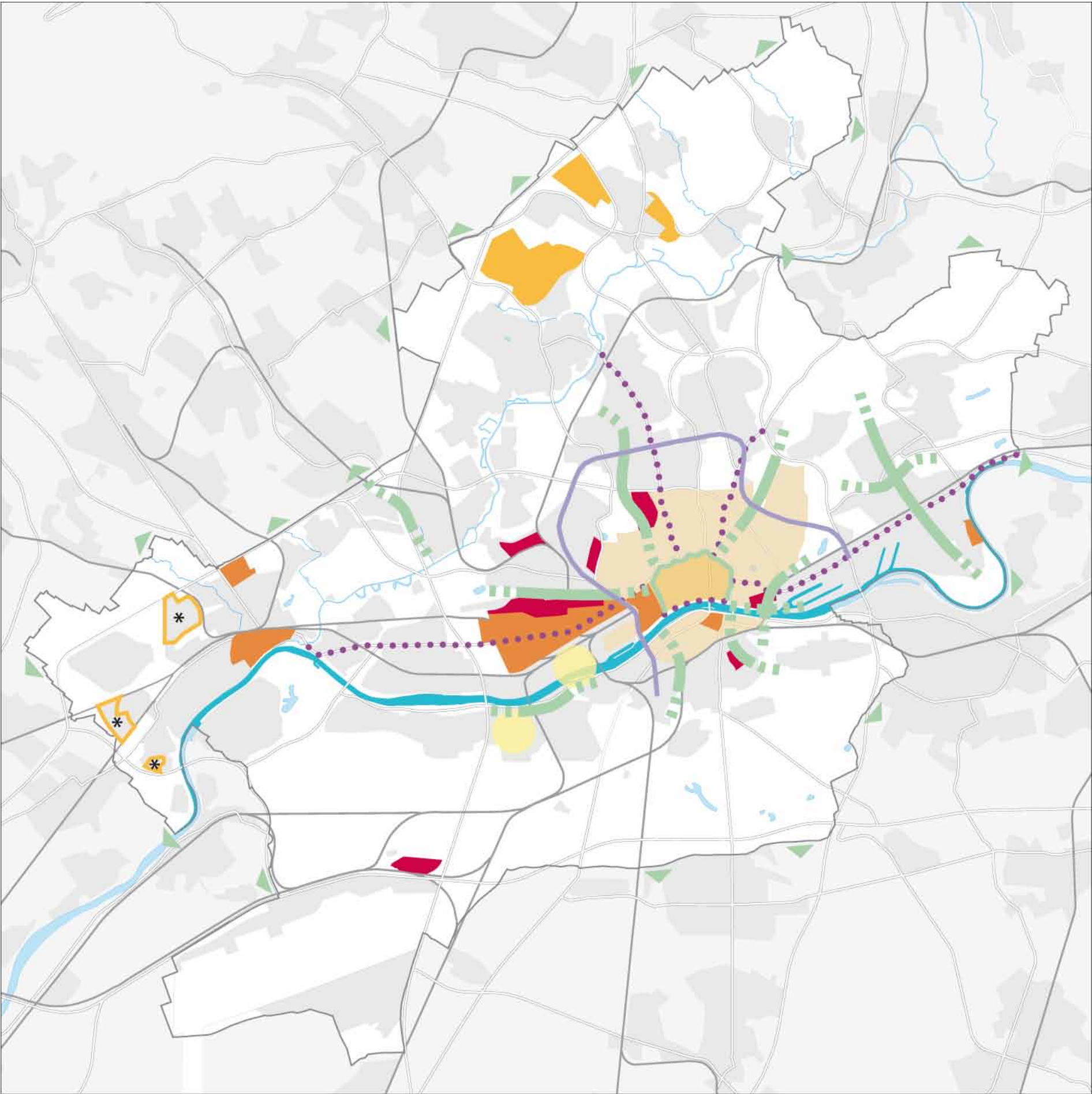
Knotenpunkt Hauptbahnhof Frankfurt am Main

6. Partnerschaftlich planen

Fragen der Planungskultur und der Planungsmethoden werden zunehmend als wichtig für den Erfolg und die Akzeptanz städtischer Planungen und Maßnahmen erkannt. Hierzu zählen eine konstruktive Zusammenarbeit der planenden Ämter und Institutionen untereinander, mit den BürgerInnen und den PolitikerInnen sowie die kooperative Zusammenarbeit mit den Investoren und weiteren Partnern wie Stiftungen, Anliegergemeinschaften und ähnlichen privaten Initiativen.

Das Stadtplanungsamt wird

- die frühzeitige Beteiligung der Bürger an Planungsprozessen intensivieren und Konzepte für neue Beteiligungsmethoden und -formen ausarbeiten
- die Begleitung und Einbindung von Experten aus Wissenschaft und Praxis an Planungsprozessen initiieren
- städtebauliche Verträge nutzen, um einen Ausgleich zwischen dem Gemeinwohl und privaten Interessen zu erzielen



* Darstellungen unter dem Vorbehalt der Seveso II Problematik

LEITBILD FÜR DIE STADTENTWICKLUNG FRANKFURT AM MAIN RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

Stadterweiterungen

Am Riedberg
Am Martinszehnten
Bonames Ost

Umwandlungsflächen auf Gewerbebrachen

Neuordnung vorhandener Nutzungen

Europaviertel
Europäische Zentralbank
Gateway Gardens
Henninger Areal
Honsellgelände
Südlich Rödelheimer Landstraße
Universitätsgelände Bockenheim
Universitätsgelände Westend

Stadtteilentwicklung

Aktiver Kernbereich Fechenheim
Rahmenplan Alt-Sachsenhausen
Rahmenplan Höchst
Stadterneuerung Bahnhofsviertel
Soziale Stadt Engelsruhe
Soziale Stadt Gallus

Aufwertung von Straßenräumen

Eschersheimer Landstraße
Friedberger Landstraße
Hanauer Landstraße
Mainzer Landstraße
Mainkai

Straßenbahnringlinie

Als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV soll eine Querverbindung geschaffen werden, die die Stadtteile besser vernetzt und die Mobilität fördert.

Innenstadtkonzept

Die Nutzungsvielfalt der Innenstadt soll gesichert und ausgebaut werden. Die Stadtgestalt und der öffentliche Raum mit seinen Verkehrs-, Grün- und Freiflächen sind weiter zu entwickeln.

Gründerzeitring

Erhaltungssatzungen und Maßnahmen der Stadterneuerung zielen darauf, diese innenstadtnahen Wohn- und Arbeitsquartiere in ihrer Attraktivität zu stärken und weiter zu entwickeln.

Mögliche Entwicklungsplanungen zur aktiven Umstrukturierung

Bürostadt Niederrad
Westliches Gutleutviertel/Sommerhoffpark

GrünGürtel - Freiraumanbindungen

Ergänzende Grünzüge aus der Innenstadt heraus sowie in die umgebende Landschaft sollen attraktiv gestaltete Freiräume für Erholung und Spiel bieten und wichtige Freiraumverbindungen auch in die Region herstellen. Eine durchgängige Freiraumverbindung entlang des Mains wird langfristig umgesetzt.

Karte Leitbild für die Stadtentwicklung Frankfurt am Main Räumliches Entwicklungskonzept



Wirtschaftsentwicklung auf regionaler Ebene
© Regionalverband FrankfurtRheinMain



Planungswerkstatt zum Innenstadt-konzept

- sich im Rahmen von europaweiten Projekten und Forschungsvorhaben am Erfahrungsaustausch mit europäischen Städten und planenden Institutionen beteiligen

7. Baukultur pflegen

Das bauliche Erscheinungsbild der Stadt, nicht nur ihres Zentrums, sondern gerade auch ihrer Wohnviertel und Neubaugebiete stellt ein wesentliches Merkmal der weichen Standortfaktoren dar. Das historische Erbe soll gewahrt und städtebauliche Eigenarten erhalten werden. Gleichzeitig gilt es, städtebauliche Defizite durch einen qualitätsvollen Stadtbau zu beheben und insbesondere in Neubaugebieten eine ansprechende Architektur sowie gute Gebäudekonzepte zu fördern. Hierzu muss die Qualität der gebauten Umwelt zum Thema der öffentlichen Diskussion werden.

Das Stadtplanungsamt wird

- innovative Planungs- und Bauformen initiieren und unterstützen
- Kriterien für eine attraktive und funktionale Gestaltung des öffentlichen Raumes entwickeln
- Wettbewerbs- und Gutachterverfahren initiieren und unterstützen
- den öffentlichen Diskurs für gelungene Beispiele anregen

Exkurs: Die europäische Stadt als Zukunftsmodell

- Trends, Herausforderungen und Befunde aktueller Stadtentwicklung(splanung) haben – wie demographischer und klimatischer Wandel – in Metropolen wie Frankfurt a.M. zunehmend weniger lokalen, mehr regionalen, besonders aber überregionalen, „globalen“ Stellenwert.
- Es bedeutet einen Paradigmenwechsel für die Stadtentwicklungsplanung dieses Jahrzehnts, dass die regionalen und vor allem überregionalen Herausforderungen – übereinstimmend mit europäischen und nationalen Deklarationen, wie der „Charta von Leipzig“ und der „Nationalen Stadtentwicklungsplanung“ – vor allem auf kommunaler Ebene bewältigt werden sollen. Dies bedarf jedoch weit stärkerer Rückendeckung der Städte durch Bundes-, Landes- und europäische Raumordnungspolitik.
- Der schon bislang lokal, regional und zugleich überregional ausgerichtete Ansatz der Frankfurter Stadtentwicklungsplanung bietet sich weiterhin an, die erhöhten Herausforderungen einer Mehrebenenpolitik anzunehmen.
- Hingegen wird dem wachsenden Ressortübergreif insbesondere der neueren „globalen“ Themen eine bisher stark sektoral gegliederte Betrachtungsweise der Frankfurter Stadtentwicklungsplanung nicht mehr ausreichend gerecht.

In den Frankfurter Stadtentwicklungsberichten 1995 und 2003, aber auch in anderen Darstellungen der Stadt, wurde immer wieder die Ausrichtung und Orientierung der Frankfurter Stadtentwicklungsplanung auf unterschiedliche politische Ebenen und räumliche Dimensionen hervorgehoben:

- die Daseinsvorsorge in lokalem Maßstab,
- die Funktionserfüllung in regionalem Maßstab
- die Imagesicherung als Kern der europäischen Metropolregion Rhein-Main und als „Global City“ in überregionalem Maßstab.

Dies bedeutet, dass analytische und konzeptionelle Anforderungen an die Frankfurter Stadtentwicklungsplanung von der Funktion eines einzelnen Standortes im Stadtgebiet bis zu weltumspannenden räumlichen Prozessen reichen: Also dementsprechend z.B. von der Bereitstellung von Wohnbauflächen bis zur Berücksichtigung des Klimawandels. Hierbei greift die seit den 1990er Jahren mit der Weltkonferenz von Rio de Janeiro und ihrer Verpflichtung zu Lokalen Agenden gän-

gige Formel „Global denken und lokal handeln“ mittlerweile keineswegs zu weit.

Diese Ausrichtung unter unterschiedlich großen räumlichen Blickwinkeln wird überlagert von einem Raster „sektoraler“ Fachthemenbereiche, deren Aufgaben immer weniger durch autonomes Handeln im jeweiligen kommunalen „Ressort“ abgearbeitet werden können, sondern zunehmend ressortübergreifende Bezüge beachten müssen. Diese immer stärkere, sachlich komplexere Verflechtung kommt z.B. in für die Stadtentwicklung bedeutsamen so unterschiedlichen Herausforderungen wie dem „demographischen Wandel“, der „Integration“ oder der „Mobilität“ zum Ausdruck.

Trends und Herausforderungen

Entsprechend weitläufig, umfassend und vielfältig – auch gegenüber der Ausgangslage in den beiden vorangegangenen Frankfurter Stadtentwicklungsberichten – ist das Spektrum an Themen, Leitvorstellungen, Aktionen und Initiativen, die bei einer Standortbestimmung der Frankfurter Stadtentwicklungsplanung 2012 über die Frankfurt-spezifischen Belange hinaus den allgemeinen Rahmen bilden. Und: Diese Themen gelten in zunehmendem Umfang als übergeordnete Trends für zahlreiche vergleichbare Großstädte gleichermaßen – mit jeweils spezifischer örtlicher Ausprägung.

- Entwicklungstrends und sich ändernden Rahmenbedingungen, wie dem demographischen Wandel, unterschiedlicher Formen von Migration, Vielfalt der Ethnien und einer entsprechend diversifizierten Stadtgesellschaft oder dem weltweiten Klimawandel;
- globalen Aktionsmustern und Marktmechanismen, wie der Globalisierung und De-Globalisierung, der Europäisierung, der Regionalisierung, der Deregulierung, der Technologisierung, der De-Industrialisierung und Tertiärisierung;
- sozialen Strukturveränderungen, wie zunehmender Einkommensspreizung und sozialer Polarisierung in der Stadtgesellschaft wie im regionalen Maßstab; räumlich-sozialen Strukturveränderungen, wie Suburbanisierung, Re-Urbanisierung, Segregation, Gentrification; auf der Raumordnungsebene wachsenden räumlichen Disparitäten zwischen noch prosperierenden, stagnie-



Berichte zur Stadtentwicklung Frankfurt am Main 1995 und 2003

- renden und aufgrund demografischen und wirtschaftlichen Rückganges schrumpfenden Regionen;
- geänderten, teils auch angeblichen, aber empirisch so nicht belegbaren Verhaltensmustern, wie z.B. der „Rückwanderung“ in die Innenstädte oder der steigenden Mobilität sowie hierauf aufbauenden Visionen, wie dem „neuen Wohnen in den Innenstädten“ oder der „mobilen Gesellschaft“;
 - sektoralen Zielvorstellungen, wie der sozialen Integration und Kohäsion, der wirtschaftlichen Prosperität oder der stadtökonomischen Modellvorstellung, mit „Kreativität durch Technologie, Talent und Toleranz“ Attraktivität der Städte und Platzvorteile im interkommunalen Wettbewerb zu erringen;
 - (raum-)planerischen Leitbildern, wie „Wachstum und Innovation“, „Daseinsvorsorge sichern“, „Ressourcen bewahren, Kulturlandschaften gestalten“, Renaissance der (Innen-)Stadt, Urbanität, Re-Zentrierung, Innenentwicklung, Polyzentralität oder den noch jungen „Airport Cities“ – aber auch in Frage gestellten Leitbildern, wie dem bisherigen raumordnerischen Grundprinzip gleichwertiger Lebensbedingungen in den Teilräumen der Bundesrepublik;
 - städtebaulichen Strategien, wie der Umnutzung von Büros in Wohnen oder Ordnungsvorstellungen, wie der Stärkung des Einzelhandels in integrierten Lagen der städtischen Zentrenstruktur;
 - Planungsinstrumenten, wie der „integrierten Stadtentwicklungsplanung“;
 - geänderten administrativen Rahmenbedingungen für die Kommunen, z.B. aufgrund rückläufiger Steuereinnahmen, von Budgetierung und dezentraler Ressourcenverantwortung, zeitweilig florierender Privatisierung und Outsourcing mit der Tendenz zu einer „Verwirtschaftlichung“ kommunalen Handelns, aber auch geänderten Rahmenbedingungen aufgrund eingengter Handlungsspielräume durch europäische Rechtsnormen;
 - Deklarationen und Empfehlungen, wie z.B. Positionspapieren des Deutschen Städtetages zum „Klimaschutz in den Städten“(2008) oder zum „Städtischen Handeln in der (Finanz-/Wirtschafts)Krise“ (2009).

Der Umstand, dass sich eine Reihe der vorstehend aufgezählten Stichworte in einem ebenfalls vom Präsidium des Deutschen Städtetags im Jahr 2011 beschlossenen Positionspapier „Zukunftssicherung durch Stadtentwicklungsplanung und -management“ findet, unterstreicht zweifellos Gewicht und langfristige Bedeutung dieser Befunde.

Die Rolle der Großstädte und Verdichtungsräume zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und „Nationale Stadtentwicklungs-politik“

Charakteristisch ist, dass alle diesen Rahmen bildenden Befunde – bezieht man sie auf die eingangs beschriebenen drei Dimensionen der Frankfurter Stadtentwicklungsorientierung – immer weniger dem lokalen, deutlich mehr dem regionalen, vor allem aber dem überregionalen Bereich zuzuordnen sind. De facto bestimmt auch die lokale Ebene die meisten der vorgenannten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Megatrends nicht.

Umgekehrt ist aber ebenso charakteristisch, dass bei immer mehr dieser überörtlichen und überregionalen Themen zunehmend Problemlösungen auf der lokalen Ebene erwartet werden und dass hier insbesondere in den Großstädten und verdichteten Stadtregionen spezifische und der jeweiligen Eigenlogik der Stadt geschuldete Antworten gefunden werden müssen.

In diese Richtung sind seit 2000 neue Anstöße von der nationalen und der europäischen Ebene für die Stadtentwicklung ausgegangen:

- Debatten über politische Reformprozesse in Deutschland, so zur Nachhaltigkeit, zur Sozialreform, zum Wirtschafts- und Arbeitsmarkt, zur Reform der bundesstaatlichen Ordnung (Föderalismusreform, Bund-Länder-Kompetenz) und Fragen der Gemeindefinanzen finden parallel ihre Resonanz in Verlautbarungen des Deutschen Städtetages über „die Rolle der Städte im Staatsgefüge“.
- Mit der Lissabon-Strategie der EU von 2000 sollen Produktivität und Innovationsgeschwindigkeit der EU durch verschiedene politische Maßnahmen erhöht und dabei wirtschaftliche, soziale und ökologische Erneuerung und Nachhaltigkeit in den Bereichen der Innovation (als Motor für Wirtschaftswachstum), der Wissensgesellschaft und der sozialen Kohäsion erreicht werden.
- Mit der Göteborg-Strategie der EU von 2001 wird beschlossen, in die Lissabon-Strategie neben Wirtschafts- und Sozialpolitik als dritte Dimension die Umwelt einzubeziehen und Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch im Sinne nachhaltiger Entwicklung voneinander zu entkoppeln.
- Insgesamt wird so mit der neuen EU-Kohäsionspolitik (Förderperiode 2007-2013) die städtische Dimension deutlich in den Mittelpunkt gerückt. Die Europäische Kommission verfolgt in ihrem Dokument „Die Kohäsionspolitik und die Städte: Der Beitrag der Städte zu Wachstum

und Beschäftigung in den Regionen“ die Zielrichtung, „auf Basis der Allgemeinen Strukturfonds-Verordnungen den Städten explizit Mittel aus den operationellen Programmen der EU-Strukturfonds für die Bekämpfung städtischer Probleme zuzuweisen. Um größtmöglichen Nutzen zu ziehen, sollten die Städte die Prozessverantwortung übernehmen.“

Als „Neue Herausforderungen“, die letztlich alle auf die Stadtentwicklung durchschlagen, benennt die Kommission der Europäischen Gemeinschaften 2007 im „4. Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt“ den wachsenden globalen Umstrukturierungs- und Modernisierungsdruck, den Klimawandel, die steigenden Energiepreise sowie die Entstehung demografischer Ungleichgewichte und sozialer Spannungen.

- Bei einem erstmaligen gemeinsamen informellen Treffen der EU-Stadt- und Raumentwicklungsminister kommt es unter deutscher EU-Ratspräsidentenschaft im Mai 2007 in Leipzig zur Verabschiedung zweier politischer Dokumente, deren Bedeutung für die seitherige Raumordnung und Raumentwicklungsplanung auf EU-Ebene, nationaler Ebene sowie der Ebene der Stadtregionen und Metropolen nicht hoch genug eingeschätzt werden kann:

Mit der Territorialen Agenda „Für ein wettbewerbsfähigeres und nachhaltiges Europa der vielfältigen Regionen“ sollen über eine integrierte Raumentwicklungspolitik die Potenziale der Regionen und Städte Europas für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und mehr Beschäftigung mobilisiert sowie über bessere und innovative Nutzung der räumlichen Vielfalt die Wettbewerbsfähigkeit Europas in der Welt gestärkt werden. Die Agenda basiert auf Zielen des weiterhin gültigen Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK) zur Förderung eines ausgewogenen polyzentrischen Städtesystems und einer neuen Beziehung zwischen Stadt und Land, zur Sicherung eines gleichwertigen Zuganges zu Infrastruktur und Wissen sowie zu einer nachhaltigen Entwicklung, zu intelligentem Management und Schutz von Natur und Kulturerbe. Dies erfordert einen intensiven und kontinuierlichen Dialog aller Akteure der räumlichen Entwicklung, die Abstimmung von Strategien und Aktionen aller relevanten Politikbereiche auf EU-, nationaler, regionaler und lokaler Ebene sowie deren Vernetzung in Fragen der räumlichen Entwicklung.

Mit der Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt wird an die Beschlüsse des Europäischen Rates zur nachhaltigen Entwicklung angeknüpft und ein – in dieser Form bis dahin einzig-

artiger – konkreter Bezug von EU-Politiken auf die räumliche Entwicklung von Stadtquartieren, Städten und Regionen hergestellt: Unter dem politischen Leitthema „Die europäische Stadt und ihre Region stärken – Wettbewerbsfähigkeit, sozialen und territorialen Zusammenhalt in den Städten und Regionen Europas entwickeln“ wird als zentraler Konsens der EU-Partner formuliert, Europa brauche starke Städte, Stadtpolitik müsse einen Beitrag für alle Bürgerinnen und Bürger Europas leisten, damit Europa von diesen positiv in ihren unmittelbaren Lebensumständen vor Ort wahrgenommen werde und hierzu müsse vor allem „integrierte Stadtentwicklungspolitik“ als Strategie eingesetzt werden.

Stellt die Territoriale Agenda einen wichtigen Ansatz für ein neues Planungs- und Entwicklungsverständnis in Europa dar, bei dem auch die Ebene der Städte und Stadtregionen gewissermaßen gleichwertig einbezogen ist, so bündelt darüber hinaus die Leipzig-Charta gleich auf mehreren Ebenen für die Kommunen wichtige Schlüsselaussagen einschließlich der Selbstverpflichtung der Mitgliedsstaaten hierauf: Zunächst die einheitliche Festschreibung des neuen und zugleich alten Leitbildes der „europäischen Stadt“ und ihrer „Renaissance“ als Ausdruck des Wirtschafts-, Sozial- und Kulturmodells der europäischen Staatengemeinschaft; dann die Verständigung auf „europaweit verbreitete“ integrierte Stadtentwicklung als Erfolgsbedingung einer nachhaltigen Stadt“ und damit auf die (in manchen der 27 Mitgliedsstaaten bislang kaum praktizierte) integrierte Stadtentwicklungsplanung als tragendes Planungsinstrument; ergänzend die Verpflichtung, hierzu die „geeigneten Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene zu schaffen“; schließlich noch die Aufforderung, „benachteiligten Stadtquartieren im Rahmen der Integrierten Stadtentwicklungspolitik verstärkt politische Aufmerksamkeit zu widmen“, um „alle Bürgerinnen und Bürger in Europa zu erreichen“.

Nationale Stadtentwicklungspolitik

Der mit der „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ angestoßene Prozess zur integrierten Stadtentwicklungspolitik in Europa schließt die Notwendigkeit ein, die in der Charta verfassten Grundsätze und Strategien zur nachhaltigen europäischen Stadt in nationale, regionale und lokale Entwicklungspolitiken zu integrieren: Lediglich mit Hilfe der kommunalen Planungshoheit lässt sich die „europäische Stadt“ als nachhaltiges Siedlungsmodell für die Zukunft sicher nicht erhalten und weiter entwickeln. In europäischen Nachbarländern – allerdings ohne die für die Bundesrepublik Deutsch-

land typische föderale Aufbaustruktur – werden deshalb seit längerem Wege einer gesamtstaatlich initiierten „nationalen Großstadtpolitik“ mit der Umsetzung von Stadtentwicklungszielen eingeschlagen.

Um aus solchen Erkenntnissen heraus auch hierzulande die Umsetzung der Charta in geeigneter Weise auf allen Ebenen zu unterstützen, wird in Deutschland ab 2007 die – bis dato ebenfalls neuartige – Plattform der Nationalen Stadtentwicklungspolitik entworfen, die sich auch bewusst aus der Leipzig-Charta ableitet. Die Aktivitäten werden von einem Kuratorium begleitet, dessen Mitglieder bis Mitte 2011 aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den Bundesländern, den Kommunalen Spitzenverbänden, Vertretern von Kammern, Verbänden, der Zivilgesellschaft sowie als Einzelpersonlichkeiten berufen sind. Die Nationale Stadtentwicklungspolitik fördert ziviles Engagement, sie beteiligt sich an der Weiterentwicklung des Programms der Sozialen Stadt und stärkt Städte und Gemeinden in ihrer Rolle als Wohn- und Arbeitsort. In der Nationalen Stadtentwicklungspolitik wird die aktuelle Diskussion über Energieeffizienz und erneuerbare Energien aufgenommen. Sie stellt gutes Bauen sowie Strategien und Handlungsfelder zur Baukultur in den Mittelpunkt von Projekten und Maßnahmen. Die Nationale Stadtentwicklungspolitik unterstützt Projekte und Maßnahmen, die regionale Partnerschaften in der Stadtentwicklung begründen sowie neue und praxisorientierte Formen der Kooperation einüben sollen.

Dies alles geschieht auf sechs Handlungsfeldern:

1) Zivilgesellschaft – Bürger für ihre Stadt aktivieren.

Die Stadt als Gemeinschaftsprojekt vieler Akteure definieren und integrative Quartiere und öffentliche Räume schaffen

2) Soziale Stadt – Chancen schaffen und sozialen Zusammenhalt bewahren.
Soziale Kohäsion und Integration in Städten und Quartieren fördern und weiterentwickeln

3) Innovative und kreative Stadt – Motor der wirtschaftlichen Entwicklung.

Transformationsprozesse anstoßen sowie in Projekten und Strategien unterschiedlicher Träger und Akteure zum öffentlichen Thema machen.

4) Klimaschutz und globale Verantwortung – Die Stadt von morgen bauen.

Die Vielfalt privater und öffentlicher Klimaschutz-Initiativen unter ganzheitlichen Entwicklungsansätzen zu einer gesamtstädtischen Strategie als kommunale „Dachmarke“ entwickeln.

5) Baukultur – Städte besser gestalten.

Den öffentlichen Raum als baukulturelle Herausforderung in städtischem Kontext begreifen und gestalten.

6) Regionalisierung – Die Zukunft der Stadt ist die Region.

Regionale und kommunale Arbeitsteilung sowie Herausbildung von Standortprofilen als Basis stadtregionaler Kooperationsbündnisse

Damit sind innerhalb nur eines Jahrzehnts grundlegende neue inhaltliche wie institutionelle Rahmenbedingungen für die Verklammerung großräumlich-territorialer, regionaler und lokaler Raum- bzw. Stadtentwicklungspolitiken geschaffen. Rahmenbedingungen, deren oben beleuchtete inhaltliche Aspekte sicher nicht in allen Details aufgegriffen werden müssen, die aber in Berichten und Konzepten zur Stadtentwicklung im Jahre 2012 in ihrer grundsätzlichen Bedeutung schwerlich ignoriert werden können. Dies umso weniger von einer Stadt wie Frankfurt am Main, der ein ähnlicher ebenenübergreifender stadtentwicklungsplanerischer Blickwinkel – wie dargestellt – bereits seit langem zugrunde liegt.

Stadtentwicklungsplanung Frankfurt am Main: Räumlich mehrdimensionale, sektorale und integrierte Orientierung

Wenn aus den o.g. Gründen der Frankfurter räumliche Mehrebenenansatz der Stadtentwicklungsplanung beibehalten werden muss, trägt dies sicher auch den aufgezeigten und seit Mitte der 2000er Jahre einhelligen Forderungen nach einer stärker integrierten Stadtentwicklungsplanung mit strategischer Ausrichtung Rechnung.

Integrierte Stadtentwicklungsplanung

- soll damit sicher nicht den ganzheitlich wissenschaftlichen und letztlich überzogenen Anspruch der Frankfurter Stadtentwicklungsplanung der 1970er Jahre beinhalten, wohl aber deren zeitliche auf längerfristigen Perspektiven basierende Kontinuität, deren ressortübergreifende Orientierung sowie deren systematische Herangehensweise an eine schon damals räumliche und stadtgrenzenübergreifende, die regionalen Verflechtungen bewertende Gesamtschau;
- sollte keinesfalls, wie auch der Deutsche Städte-tag in seinem Positionspapier zur Stadtentwicklungsplanung 2011 abrät, hoheitlich agierendes Ordnungsinstrument sein, sondern sich als zukunftsoffenes, dem Gemeinwohl verpflichtetes „Management von Interdependenzen“ verstehen – eine Definition, welche der „strategischen Stadtentwicklungsplanung“ sehr nahe steht, wie sie in den Frankfurter Berichten zur Stadtentwicklung 1995 und 2003 für das hiesige Vorgehen in Anspruch genommen wird.

Gilt dies auch für die eher additive sektorale Betrachtungsweise, die allen bisherigen Frankfurter Berichten zur Stadtentwicklung wie übrigens oft auch Darstellungen zur Stadtentwicklung in anderen Städten zugrunde liegt – oder führt die Weiterführung einer eher sektoralen Stadtentwicklungsplanung aufgrund möglicher integrativer Defizite künftig zu mehr Problemen?

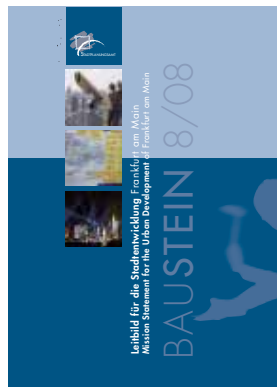
- Für eine Weiterführung der sektoralen Betrachtungsweise in Frankfurt am Main spricht der enge, gleichsam logische Bezug zur Ressortgliederung einer derart weitläufigen Großstadtverwaltung wie der Frankfurter, aber auch zum (regionalen) Flächennutzungsplan, der nach wie vor räumliches Orientierungsraster der Frankfurter Stadtentwicklungsplanung ist. Dafür spricht auch, dass der unter 1.1 dargestellte immer stärkere Anteil übergeordneter Themen im letzten Jahrzehnt zu einem steigenden Umfang stadtentwicklungsbedeutsamer Aktivitäten auf allen sektoralen Themenfeldern geführt hat. Dies spiegelt sich auch in dem vom Stadtplanungsamt Ende 2008 herausgegebenen „Leitbild für die Stadtentwicklung Frankfurt am Main“.
- Immer öfter sind das allerdings auch Aktivitäten, deren „Federführung“ eben nicht vom Planungs-

dezernat, sondern von anderen Ressorts der Frankfurter Stadtverwaltung wahrgenommen wird.

- Zugleich ist unstrittig festzustellen, dass angesichts ihrer zunehmenden Komplexität diese Themen – wie oben betont – immer weniger durch autonomes Handeln im jeweiligen „Ressort“ abgearbeitet werden können, sondern dass zunehmend ressortübergreifende Bezüge zu beachten und entsprechend anspruchsvolle verwaltungsübergreifende Abstimmungsprozesse vorzunehmen sind. Fänden diese nicht statt, wäre eine wachsende Koexistenz „konkurrierender Planungsämter“ innerhalb der Stadtverwaltung die Folge – ein Befund, der geradezu konträr zu den Bestrebungen der Charta von Leipzig und der Nationalen Stadtentwicklungsplanung stünde.

Diese Diagnose erlaubt die Schlussfolgerung, dass die in Frankfurt vorgenommene bisher vorherrschende sektorale Betrachtungs- und Handlungsweise der Stadtentwicklungsplanung alleine nur bedingt geeignet ist, den aufgezeigten geänderten inhaltlichen und methodischen Anforderungen auch künftig zu entsprechen.

Neben integrativen Anforderungen an sektorale Beiträge zur Stadtentwicklung selbst ist eine Ergänzung durch eine Strategische Stadtentwicklungsplanung geboten, die geeignet ist, die erforderlichen Verknüpfungen herzustellen.



Leitbild für die Stadtentwicklung Frankfurt am Main 2008

Schwerpunkte einer künftigen integrierten Stadtentwicklung von Frankfurt am Main: Erkenntnisse der Expertenhearings

Das Stadtplanungsamt hat sich aus Gründen der besseren Lesbarkeit dieses Berichtes entschieden, wesentliche Herausforderungen der Frankfurter Stadtentwicklung zunächst thematisch darzustellen und nachfolgend die Ergebnisse eines fachübergreifenden Diskurses über Wechselwirkungen und Verknüpfungen der für die Stadtentwicklung von Frankfurt am Main wesentlichen Trends zu dokumentieren.

Im Rahmen eines dreitägigen Expertenhearings und -workshops des Stadtplanungsamtes im Mai 2009 wurde der anstehende Stadtentwicklungsbericht von täglich wechselnden externen Fachleuten, Mitarbeiter/innen aus dem Stadtplanungsamt und aus 15 anderen „stadtentwicklungsrelevanten“ Dienststellen vor allem als Kommunikationsanlass zwischen Verwaltung, Wissenschaft und Planungspraxis genutzt, um eine gemeinsame Standortbestimmung aktueller Herausforderungen der Stadtentwicklung von Frankfurt am Main und geeigneter Strategien vorzunehmen.

Schon die Vorbereitung der Veranstaltung mit Themenaufrissen des Stadtplanungsamtes machte die aktuellen Weichenstellungen für eine künftig stärker integrierte Stadtentwicklungsplanung deutlich und legte für die drei Tage eine sektoral- und ressortübergreifende Themenbündelung nahe:

- Auswirkungen wirtschaftlicher Entwicklung und gesellschaftlichen Wandels,
- Veränderung und Steuerung der Zentren- und Siedlungsstruktur,
- Verbesserung von Umwelt- und Lebensqualität.

Auswirkungen wirtschaftlicher Entwicklung und gesellschaftlichen Wandels:

(Experten: Dr. Peter Bartelheimer, Prof. Dr. Jens S. Dangschat, Dr. Werner Heinz, Dr. Roland Kaehlbrandt, Prof. Dr. Alfons Schmidt, Prof. Dr. Alain Thierstein; Themenpate/Moderation: Dr. Michael Denkel)

Entwicklungen/Problemlagen

- Die Divergenz zwischen beruflichen Qualifikationen des ortsansässigen Arbeitskräftepotentials und nachgefragten höher qualifizierten Arbeitskräften hat Anwerbung qualifizierter externer Arbeitskräfte und in Rezessionen deutlichere Abschwünge mit rd. 40 % Minderbemittelten in der Stadt zur Folge. Gleichzeitig sind die Wohnkosten stärker gestiegen als die Einkommen.
- Frankfurt hat die höchste Berufseinpenderquote: Zwei Drittel aller versicherungspflichtig Beschäftigten, die in Frankfurt a. M. arbeiten, wohnen im Umland. Und je höher das Einkommen, desto höher ist der Anteil der Einpendler. Und weil die Besserverdienenden, die in Frankfurt a. M. arbeiten, zum allergrößten Teil im Umland wohnen, sind die dortigen Durchschnittseinkommen auch deutlich höher als die in Frankfurt a. M. und liegen die Durchschnittseinkommen der Frankfurter trotz des hohen Lohnniveaus am unteren Ende der deutschen Metropolen.
- Rd. 40 % der Frankfurter haben Migrationshintergrund.
- Die Sozialstruktur Frankfurts wird eher von einer

„Durchgangs-“ als von einer „Wohnbevölkerung“ geprägt. Wahlbeteiligungen sind selbst im Metropolenvergleich äußerst gering.

- Fraglich ist, ob aus der krisenhaften Entwicklung der führenden Finanzplatzrolle Frankfurts nennenswerte Aufschwünge möglich sind. Auch von einer ursprünglich führenden Funktion der Region Rhein-Main kann in jüngerer Vergangenheit im Vergleich mit den 10 anderen „europäischen Metropolregionen“ immer weniger die Rede sein.

Prognosen/Ziele

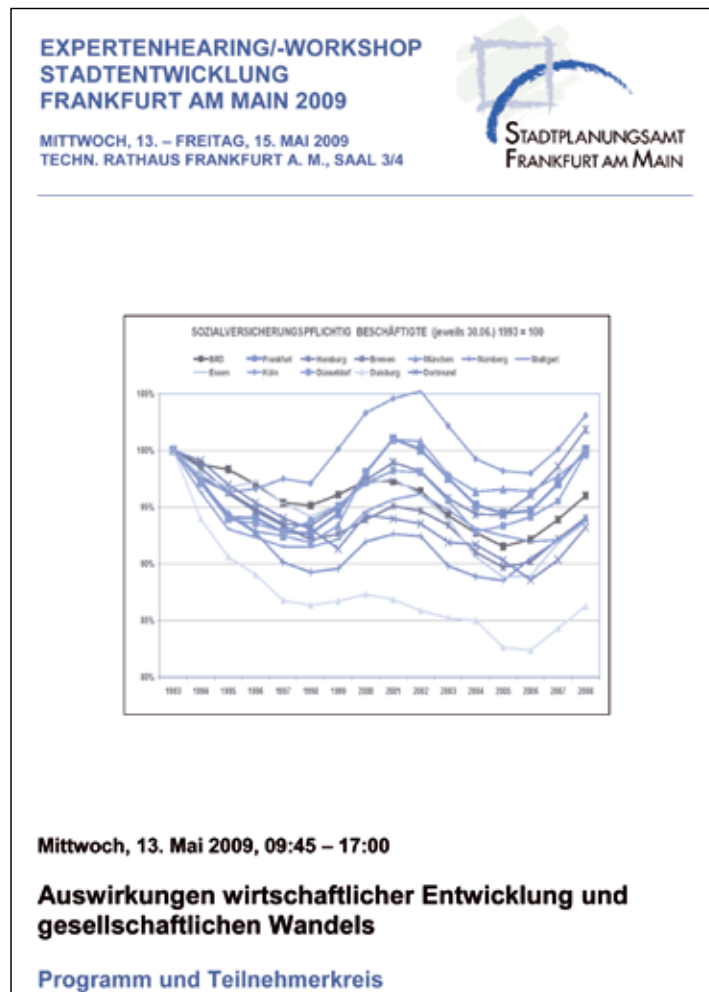
- Frankfurt spürt stärker die Auswirkungen des gesellschaftlichen als die des demografischen Wandels: Die Bevölkerungsentwicklung kann bis 2020 nicht mit der Kurzformel „weniger, älter und bunter“ skizziert werden, sondern eher mit „gleich viel, gleich jung und bunter, jedoch deutlich ärmer.“
- Deshalb kommt den Zielen, den örtlichen Arbeitsmarkt zu stabilisieren, eine „Abkoppelung“ weiter Teile der Frankfurter Wohnbevölkerung und eine Spaltung der Stadtgesellschaft (auch im stadtreionalen Maßstab) zu verhindern, großes Gewicht zu.

Zentrale Fragestellungen

- Für die Stadtplanung und Stadtpolitik stellen sich nun die Fragen, ob das seit langem konsensuale Ziel einer ausgeglichenen Sozialstruktur weiterhin realistisch ist oder ob bei einer weiteren sozialen Spaltung der Stadtgesellschaft fortschreitende soziale Segregation unabänderlich ist.
- Wenn nicht: Wie kann weiteren negativen, segregativen Entwicklungen und gar der Entstehung neuer Gebiete mit schnell wachsenden sozialen Problemen entgegengewirkt werden? Sollen die knappen städtischen Ressourcen vorrangig zur Verhinderung räumlich ungünstiger Konzentrationen oder eher zur Förderung sozialer Durchlässigkeit eingesetzt werden? Und bedeutet dies in den Konsequenzen für die räumlichen Verteilungsmuster, dass die Arbeitsplätze künftig mehr zu den Menschen kommen sollen oder dass einer Dezentralisierung der Arbeitsplätze entgegengewirkt werden muss?
- Wenn hierbei Erfolge maßgeblich von der Aktivierung aller Bevölkerungsschichten für ihre Stadt abhängig sind: Haben angesichts der charakteristischen Durchgangsbevölkerung die traditionell für die frühere Bürgerstadt Frankfurt so bezeichnenden Tugenden einer „Verwurzelung mit dem Wohnort“ und eines „Bürgerengagements“ noch Chancen oder sind nicht zunehmend andere Partizipationsformen erforderlich?

Perspektiven/Konzepte/Empfehlungen

- In Frankfurt als einziger „Global City“ Deutschlands werden allgegenwärtige Prozesse – wie die Heterogenisierung der Gesellschaft oder der weitere Rückgang der Bindungen durch verstärkte Berufsmobilität in unseren Städten – durch starke Effekte der Globalisierung zusätzlich überlagert. Ob die Krise des Weltwirtschaftssystems möglicherweise auch Trends zu einer De-Globalisierung anstößt und ob es längerfristig einen Abbau von Bedeutungsüberschüssen der Metropolen geben wird, kann vorerst allenfalls gemutmaßt werden. Im Übrigen sind Problemlagen und Rahmenbedingungen in der „Global City“ Frankfurt ähnlich wie in den anderen deutschen Großstädten.
- Allerdings ist Frankfurt in der heutigen Struktur ohne die Region nicht denkbar.
- Die Armutsquote in der Stadt wird zunehmen; die immer fragilere Struktur der Stadtgesellschaft bedarf einer Entwicklungssteuerung.
- In der Integrationspolitik sollte nach dem Motto „Vielfalt zulassen und Differenzierung beachten“ der Tolerierung und Akzeptanz eines Nebeneinanders von Identitäten und auch einer Segregation nach Nationalitäten der Vorzug vor Assimilationskonzepten gegeben werden. Soziale Mischung, wenn ungezwungen ausgebildet, ist gut. „Zivile Parallelgesellschaften“, wenn sie der Realität entsprechen, sollten jedoch in gleicher Weise akzeptiert werden – eine Empfehlung, die sicher konkretisierender Fragen und Antworten mit Blick auf einerseits räumliche und andererseits soziale Segregation bedarf.
- Segregation tritt nach Meinung der Experten in Frankfurt nach wie vor nur kleinräumig konzentriert auf und stellt kein großräumiges Problem dar. Als zentraler Befund wird der Effekt einer bereits stattgefundenen oder noch laufenden Ausdünnung der Mittelschicht beklagt. Ist diese Ausdünnung lediglich Folge räumlicher Mobilität? Die Empfehlung jedenfalls lautet, durch bezahlbaren, familiengerechten und qualitativollen Wohnraum nicht zuletzt in der Kernstadt („Renaissance des Wohnens in den Innenstädten“!) gravierenden Problemen des Frankfurter Wohnungsmarktes, wie wegziehende Mittelschicht, kurze Wohndauern, zu geringe Identifikation mit der Stadt, entgegen zu wirken.
- Die Förderung einer stabilen Stadtgesellschaft kann immer weniger auf Erwerbsarbeit als integrierenden Faktor und muss immer mehr auf Familien, Bildung und ehrenamtliche Strukturen setzen, um vor allem Bildungssegregation zu überwinden.
- Bei den Beschäftigungsverhältnissen wird sich noch mehr die Vielfalt von Lebenssituationen



**EXPERTENHEARING/-WORKSHOP
STADTENTWICKLUNG
FRANKFURT AM MAIN 2009**
 MITTWOCH, 13. – FREITAG, 15. MAI 2009
 TECHN. RATHAUS FRANKFURT A. M., SAAL 3/4





Donnerstag, 14. Mai 2009, 09:45 – 17:00
Veränderung und Steuerung der Zentren- und Siedlungsstruktur

- spiegeln, zumindest die Reintegration von Langzeitarbeitslosen und die Integration von Migranten und Jugendlichen ohne Abschluss sind bedeutsame Problembereiche.
- Wirtschaftskraft und Arbeitsmarktsituation Frankfurts werden generell positiv eingeschätzt. Die Diversifizierung der Branchenstruktur wird – bei Rückgang der Produktion und gleichzeitigem Wachstum der unternehmensbezogenen Dienstleistungen – als ausgesprochen gut angesehen. Das Netzwerk der in Frankfurt bereits erfolgreich etablierten Kooperation von Forschung und Wissenslandschaft mit Produktion und ortsansässigem Handwerk ist mit Blick auf die Anforderungen der Wissensgesellschaft weiter auszubauen. Besonders Gewicht kommt auch der Kreativwirtschaft zu: Erfolge setzen in Frankfurt angesichts des Buhls der meisten deutschen Metropolen um diesen Wirtschaftszweig attraktive Ansiedlungsangebote voraus. Beim Finanzsektor wird allerdings von einem längerfristigen Bedeutungsverlust ausgegangen. Insgesamt sollte künftig jedoch auch eine „fehlende Standorttreue von Wirtschaft und Arbeitskräften“ viel stärker ins Kalül gezogen werden.
 - Umso wichtiger wird es sein, nicht – wie bisher

- vor allem mit den weichen Standortfaktoren Frankfurts wie Flair, Stadtsilhouette und Lebensqualität zu werben, sondern weiter an der Profilierung der klassischen harten Kriterien und der (Weiter-) Entwicklung von Alleinstellungsmerkmalen zu arbeiten. Dies umso mehr, als Innen- und Außenwahrnehmung des Frankfurt-Images immer noch weit auseinander klaffen und auch die Region über wenig ausgebildete image-prägende Merkmale verfügt. Schwerpunkte für eine Verbesserung der Standortqualität werden deshalb sowohl auf der regionalen Ebene als auch – mit dem Ziel einer Stabilisierung der Stadtgesellschaft – auf der Quartiersebene für vorrangig erachtet.
- Vorstehende Befunde lassen keinen Zweifel daran, dass in Frankfurt integrierte Stadtentwicklungsplanung im Sinne einer koordinierenden Querschnittsaufgabe, d.h., einer differenzierten, dezernatsübergreifenden, querschnittsorientierten auch Zielperspektiven entwerfenden und handlungsorientierten Strategie noch stärker zu etablieren ist.

Veränderung und Steuerung des Zentren- und Siedlungsstruktur

(Experten: Dr. Donato Acocella, Prof. Dr. Jürgen Aring, Dipl.-Ing. Günter Baasner, Prof. Dr. Hans H. Blotvogel, Birgit Wehrli-Schindler, Prof. Dr. Martin Wentz; Themenpate/Moderation: Dipl.-Ing. Peter Kreisl)

Entwicklungen/Problemlagen

- Die zentrale europäische Lagegunst von Stadt und Region Frankfurt scheint unangefochten, kann aber z.B. durch den Ausbau des Netzes europäischer Hochgeschwindigkeitsbahnen Umgewichtigungen erfahren.
- Regionale Funktionsteilung und Suburbanisierung: Zwei Drittel der Frankfurter Beschäftigten wohnen außerhalb der Stadtgrenzen; die Mehrheit der Nutzer z.B. der Frankfurter Kultureinrichtungen wohnt außerhalb der Stadtgrenzen; Lebensräume der Bürger und Verwaltungsgrenzen der Gemeinden klaffen auseinander. Nach wie vor besteht Wohnraumbedarf auf allen Segmenten in Frankfurt: Zwei Drittel der ins Umland gezogenen Haushalte wären bei entsprechendem Angebot in der Stadt geblieben.
- Die Verteilung der Wohn- und Gewerbezuwachsflächen im neuen regionalen FNP erfolgt entgegen der Leitvorstellung einer Zentrierung auf Ober- und Mittelzentren im Verdichtungsraum eher dispers.
- Nach wie vor ist die Einzelhandelsituation durch einen hohen Besatz mit nicht integrierten

großflächigen Einzelhandelseinrichtungen in Umland und Region, durch Erosion von Geschäftsflächen in kleineren Ortsteilzentren, bei wohnungsnahen Streulagen durch Leerstände und Schließungen von Betrieben sowie durch anhaltende Filialisierung bestimmt. Aber auch das Einkaufsverhalten der Konsumenten spielt eine wichtige Rolle.

Prognosen/Ziele

- Die Frankfurter Stadtentwicklungsplanung basiert weiterhin auf den Leitvorstellungen der „Innen- vor Außenentwicklung“, der funktionsgemischten „kompakten Stadt“ der „kurzen Wege“, der Vermeidung weiterer Segregation, u. a. durch Förderung des sozialen Zusammenhaltes, der Sicherung des „gewerblichen Pluralismus“ sowie einer stadtverträglichen Mobilität.
- Damit kommt der Erhaltung und Stärkung der vorhandenen Stadtstruktur mit ihrer vielfältigen und differenzierten Stadtteilgliederung, den auch für eine wohnungsnah Versorgung günstigen gewachsenen Zentren und „integrierten Lagen“ eine wichtige Bedeutung zu. In diesem Rahmen sollen die City in ihrer herausgehobenen überörtlichen Zentralität sowie die Funktion des öffentlichen Raumes weiter entwickelt werden.
- Schwerpunkte städtebaulichen Handelns sind weiterhin Umstrukturierungsflächen und Umnutzungs- und Optimierungskonzepte, die sich auf alle geeigneten Nutzungsformen (so auch auf Überlegungen im Zusammenhang mit dem Überangebot an Büroflächen) erstrecken sollten.
- Mit der Wohnpolitik sollen städtisches Wohnen nach wie vor gefördert und sozial gestaltet, bestehende Wohnquartiere und deren Umfeld qualifiziert, vor ungewollten Strukturänderungen geschützt und das Wohnen gemäß einer „Qualitätsoffensive“ stärker Ausdruck städtischer Baukultur und insgesamt als Markenzeichen „städtisches Wohnen“ im regionalen Kontext konkurrenzfähiger werden.
- Gleichgewichtig mit den Zielen für das Wohnen soll eine Sicherung und Qualifizierung von Flächen für das Gewerbe einhergehen – auch mit dem Ziel, die diversifizierte Wirtschaftsstruktur zu erhalten und durch Förderung neuer Branchen und der Innovationskultur weiter zu entwickeln.

Zentrale Fragestellungen

- Deuten sich eine Trendumkehr in der Raumentwicklung und ein Paradigmenwechsel bei den Prinzipien der räumlichen Ordnung und ihren Verteilungsmustern an? Mutmaßungen in diese Richtung erlauben die Erkenntnisse zum demographischen Wandel und zu längerfristig auch

- auf die Rhein-Main-Region durchschlagenden Schrumpfungsprozessen, zu einer Revision des kaum noch haltbaren Raumordnungsprinzips „gleichwertiger Lebensverhältnisse“, ferner die Kontroverse zwischen Stadt Frankfurt und Planungsverband (jetzt: Regionalverband Frankfurt-Rhein/Main) über die im Entwurf des Regionalen Flächennutzungsplans unbefriedigend umgesetzte Leitvorstellung einer Re-Urbanisierung und Zentrierung der weiteren Siedlungsentwicklung, die von der Stadt in diesem Zusammenhang für das eigene Handeln geltend gemachten Prinzipien der Innenentwicklung und Nachverdichtung, die „gefühlte Renaissance des Wohnens in der (Innen-) Stadt“, aber auch Strukturveränderungen bei Branchen und beruflichen Qualifikationen, Unsicherheiten hinsichtlich der Zukunftsfähigkeit von Industrie und traditionellem Gewerbe sowie Stagnation und Rückgang der Beschäftigtenzahlen.
- Inwieweit sind damit auch die klassische angebotsorientierte, auf Wachstumsphilosophie basierende Stadt- und Raumplanung nicht nur hinsichtlich ihrer schon bislang zutage getretenen Steuerungsschwächen und kontraproduktiven Effekte revisionsbedürftig?
- Wie können – auch unabhängig von diesen Befunden – Bauleit-, Rahmen- und Sektoralplanungen besser aufeinander abgestimmt, durch informelle Planung und Maßnahmen das Planungsrepertoire effektiver angereichert sowie die Anforderungen integrierter Stadtentwicklungsplanung Ausdruck einer nachhaltigen Planungskultur werden?
- Wie entwickelt sich Frankfurts regionale Rolle in einem mehr von Kirchturns- und Konkurrenzdenken als von Kooperation und gemeinsamem Wettbewerb geprägten Miteinander zwischen den beiden Polen als metropolitaner Motor und Magnet einerseits und als gleichwertiges Zentrum in einer insgesamt polyzentrischen Raumstruktur andererseits?
- Gewinnen „Orte neuer Zentralität“ an Bedeutung? Welche Konsequenzen hat die angestrebte Entwicklung des Flughafens zur „Airport City“ für Stadt und Region Frankfurt?

Perspektiven/Konzepte/Empfehlungen

- Die bisherige Positionierung Frankfurts innerhalb der polyzentralen Stadtregion ist dahingehend überprüfungsbedürftig, dass tatsächliche wie vermeintliche Frontstellungen gegenüber dem Umland zugunsten einer „Anerkennung räumlich-funktionaler Arbeitsteilungen“ und unaufhaltsamer Dekonzentrationsprozesse – insbesondere im Gewerbesektor – aufgegeben werden. Hierbei kann auf jahrzehntelangen, in der politischen

- Debatte der Region wenig wahrgenommenen fachlichen Vorleistungen des Stadtplanungsamtes aufgebaut werden. Statt die Dominanz und Magnetfunktion der Stadt zu hinterfragen, sollte (hier Parallelen zu den Empfehlungen des ersten Workshop-Tages!) die Stadtentwicklungsplanung die Grundlagen für einen Perspektivwechsel mit Konzentration auf die spezifischen Stärken Frankfurts in der Region sichtbar machen.
- Dies bedeutet aber keineswegs ein verringertes Engagement Frankfurts für die Region: Im Gegenteil sollten (wiederum in Bestätigung des ersten Tages) im planerischen Handeln der Stadt gleichzeitig verstärkt ein „Upscaling“ mit Bezug auf die regionale Kooperation wie ein „Downscaling“ mit Blick auf Quartiersentwicklungen erfolgen.
 - Eine derart agierende Stadtentwicklungsplanung sollte freilich über strategische Ausrichtungen und methodischen Fleiß hinaus auch inhaltlich-substanziell zünden: In Frankfurt bedarf es neben der schon bislang erfolgenden Präsentation einzelner imageprägender Faktoren vor allem einer „guten Geschichte“, „Erzählung“ oder frankfurt-typischer Symbole und „Ikonen“ und damit insgesamt eines Kommunikationsprozesses“, der anhand griffiger „Dachthemen“ die Ausgangssituation, Intention und Nutzen von Stadtentwicklungsplanung in enger Anknüpfung an die „Lebenswirklichkeit von Stadtbewohnern und -nutzern“ verdeutlicht.
 - Bei den inhaltlichen Schwerpunkten der Stadtentwicklung steht das Ziel einer Stärkung der Wohn- und Lebensqualität in engem Bezug auf die einzelnen Zielgruppen und deren Lebenslagen an herausgehobener Stelle. Damit erhält im Sinne des erwähnten „Downscaling“ die Quartiers- und Stadtteilplanung einen strategischen Bedeutungsgewinn.
 - Ob de facto von einer „Renaissance des Wohnens in der Innenstadt“ – gleich, ob im städtischen oder im regionalen Maßstab – ausgegangen werden kann, bleibt weiterhin offen. Schon allein die strategischen Implikationen dieses Slogans sollten jedenfalls Herausforderung sein, die spezifischen (urbanen) Lagequalitäten von Frankfurter Quartieren herauszuarbeiten. In regionaler Hinsicht sprechen u. a. steigende Mobilitätskosten und abnehmende Infrastrukturdichte an der Regionsperipherie für eine Abnahme der Suburbanisierung und eine Rückorientierung auf die (groß-) städtischen Lagen. Falls diese Annahme sich überhaupt bewahrheitet, sollte jedoch von einer Übersetzung solcher Prozesse im Maßstab 1:1 auf den Regionskern keinesfalls ausgegangen werden.
 - Überhaupt bedarf eine Orientierung der räumlichen Stadtentwicklungsplanung an raumbezo-

- genen Ordnungsvorstellungen und Leitbildern interpretativer Vertiefung und Aktualisierung: Beim Begriff der „Urbanität“ etwa sind durch immer mehr intra- wie interregional pendelnde Stadt„nutzer“ durchaus Umwertungen und Erweiterungen konventioneller Vorstellungen denkbar („Urbanität durch Mobilität“).
- Hinsichtlich der städtischen und regionalen Gewerbeentwicklung ist dagegen ein klarer Perspektivwechsel erforderlich. Aus Frankfurter Sicht sind fortschreitende Ausdifferenzierungs- und Konzentrationsprozesse bei Gewerbe, Industrie und Logistik und eine tendenzielle Randwanderung von Betrieben innerhalb des Ballungsraumes, auch dank guter verkehrlicher Erreichbarkeiten, unvermeidbar; diese Prozesse können von der Stadt allenfalls reaktiv verarbeitet, aber kaum noch gestaltet werden. Die Stadt sollte sich deshalb auch in diesem Sektor auf ihre spezifischen Qualitäten und Funktionen höherer Zentralität und mit Affinitäten für ein großstädtisches Ambiente sowie auf Metropolfunktionen der Vernetzung, Innovation, Forschung und Bildung konzentrieren. Auch bei Büronutzungen sollte eine ernst zu nehmende regionale Konkurrenz, nämlich im Bereich von Backoffices, mit B-Lagen im Stadtgebiet bedacht werden.
 - Eine weitere Tertiärisierung der Wirtschaftsstruktur sollte im Hinblick auf die starken zyklischen Schwankungen eher gelassen bedacht werden. Sofern man nicht einhellig von weiterem Büroflächenbedarf ausgehen mag, begünstigt diese Tertiärisierung immerhin städtebauliche Chancen, künftig Wohnen und Arbeiten (auch kleinräumig) mehr zu mischen.
 - Die „Airport City Frankfurt“ wird eher als Marketingaspekten geschuldeter Projektitel gesehen, denn als konkurrierender zweiter City-Pol im städtischen Standortgefüge. Die Chancen eines solchen „Gewerbegebietes mit stark flughafenbezogenen Nutzungen“ sollten allerdings im Standortwettbewerb konsequent genutzt werden.

Verbesserung von Umwelt- und Lebensqualität

(Experten: Dipl.-Geogr. Andrea Hartz, Prof. Dr. Lutz Katzschner, Prof. Dr.-Ing. Regine Keller, Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Dipl.-Geogr. Jens Scheller, Dr. Ing. Peter Sturm; Themenpatin/Moderation: Dipl.-Ing. Susanne Metz)

Entwicklungen/Problemlagen

- Die Stadt ist – nach ersten Landschafts- und Freiflächenkonzeptionen in den 1970er und teils räumlichen Stadtentwicklungskonzeptionen aus den 1980er und 1990er Jahren – quantitativ und qualitativ gut mit einem differenzierten Grün-

flächenangebot versorgt, in das auch der Main-Raum einbezogen ist. In der Stadtplanung der letzten Jahre haben im diesem Zusammenhang auch öffentlicher Raum und Stadtgestalt stärkeres Gewicht bekommen.

- Die Bedeutung des Schutzes von Natur und Umwelt spiegelt sich darin, dass 55 % der Gemarkungsfläche Grün- und Freiflächen sind und 32% unter Landschaftsschutz stehen. Dennoch besteht zugleich großer Nutzungsdruck durch die verschiedenen Nutzeransprüche. Folge hiervon sind starke Zersiedelung sowie Land- und Flächenzerschneidung.
- Bei der Verkehrsentwicklung sind gute Ansätze im Sinne umweltgerechter Mobilität und MIV-Verkehrsminderung erkennbar. Andererseits besteht erheblicher Maßnahmenbedarf im Hinblick auf Lärm-, Luft- und Feinstaubbelastungen.

Prognosen/Ziele

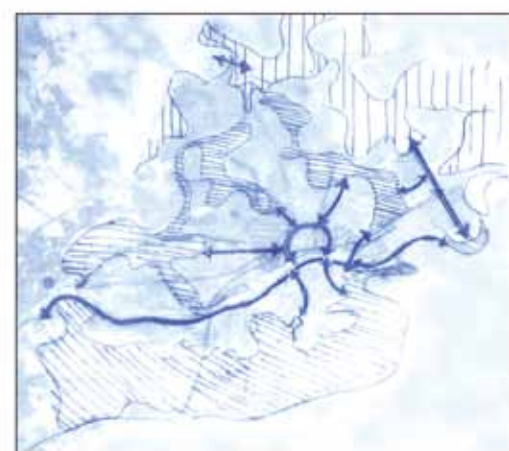
- Freiflächen und wohnortnahes Grün müssen als wichtige Elemente zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Bewältigung der Auswirkungen des Klimawandels begriffen werden. Daneben kommt ihnen große Bedeutung als weiche Standortfaktoren im Zusammenhang mit Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität sowie Erholungsvorsorge und Freizeitwert zu.
- Ziel bei den Frankfurter Freiräumen und Grünflächen ist darüber hinaus auch die weitere Vernetzung mit entsprechenden Flächen der Region.
- Die Erreichbarkeit gesunder ausgewogener Nutzungsstrukturen muss vor dem Hintergrund von Klimawandel und demografischen Wandel sowie dem weiterhin hohen Nutzungsdruck gesehen werden. Die Reduzierung von Umweltbelastungen und die Schonung natürlicher Grundlagen bilden die Grundlage hierzu.
- Die Stadtverträglichkeit von Verkehr muss über die Abwägung bestehender verkehrspolitischer Leitbilder zugunsten von Leitbildern des Umweltverbundes umgesetzt werden. Das Ziel einer weiter ressourcenschonenden Mobilität erfordert verbesserte Integration von Verkehrs- und Flächennutzungsplanung, besonders hinsichtlich der Einbindung von Verkehrsanlagen in Siedlungs- und Landschaftsstrukturen.

Zentrale Fragestellungen

- Welchen Einfluss hat der Klimawandel auf Umwelt- und Lebensqualität sowie die Flächenbedarfe in Frankfurt?
- Wie kann Frankfurt seine Umwelt- und Lebensqualität im Kontext der „Innenentwicklung“ managen?

**EXPERTENHEARING/-WORKSHOP
STADTENTWICKLUNG
FRANKFURT AM MAIN 2009**
MITTWOCH, 13. – FREITAG, 15. MAI 2009
TECHN. RATHAUS FRANKFURT A. M., SAAL 3/4


**STADTPLANUNGSAMT
FRANKFURT AM MAIN**



Freitag, 15. Mai 2009, 09:45 – 17:00
Verbesserung von Umwelt- und Lebensqualität

- Wie kann Feinstaub und Lärm örtlich und regional entgegengewirkt werden? Welche Auswirkungen haben Umweltzonen? Welche Strategien eignen sich im Umgang mit dem Klimawandel?
- Wie sehen Trenderkennnisse für eine nachhaltige Umgestaltung und -sicherung von Verkehr aus? Welche Konzepte für stad(umwelt)verträglichen Verkehr sind auf Frankfurt und die Region übertragbar? Wie werden in Frankfurt eingeleitete verkehrsplanerische Maßnahmen eingeschätzt? Was folgert für Stadt und Region?
- Weiche Standortfaktoren und Erholungsvorsorge: Wie können umwelt- und landschaftsbezogene Anforderungen als Bestandteil von Wohnumfeldqualitätshebung und Erholungs-/Gesundheitsvorsorge verankert werden?
- Wie gelingt es, die Leitvorstellungen wirtschaftlicher Prosperität, Mobilität, Innenentwicklung und raumfunktionaler Vielfalt bei Abwägungsprozessen zugunsten von Nachhaltigkeit zu gewichten?
- Frei- und Flächenvorsorge: Wie kann Zersiedelung, Verbrauch und Zerschneidung der Landschaft entgegengewirkt werden? Wie lassen sich Freiflächen langfristig schützen, entwickeln – genügen die rechtlichen Schutzkategorien – gibt

es Alternativen? Wie sollte mit „neu entdeckten“ Flächenpotentialen quartiers-/stadteilbezogen, gesamtstädtisch umgegangen werden – nach welchen Kriterien/Prozeduren eine neue Nutzung zugewiesen werden?

- Wie wird eine „Integrierte Stadtentwicklung“ gestaltet und administriert, die Klima und Freiraum nachhaltig (qualitativ beschreibbar, ablesbar) als steuerungsrelevante Kriterien/Indikatoren/Planungsinhalte für eine gesicherte und gesteigerte Umwelt- und Lebensqualität beinhaltet und angemessen behandelt?

Perspektiven/Konzepte/Empfehlungen

- Zum Umgang der Stadt mit Freiraumplanung und Freiraumqualitäten sowie zu energetischen Aspekten besteht – im Vergleich zu einer Reihe von Themen der beiden Vortage – eine ausgesprochen differenzierte und zugleich positive Außenwahrnehmung. Mittlerweile wird diese auch in der (allerdings wieder vergrößernden) Standortwerbung aufgegriffen („Klimaschutz-/Passivhaushauptstadt“).
- Eine „Verbesserung von Umwelt- und Lebensqualität“ setzt – hier Parallelen zu den beiden Vortagen – bei den Standortfaktoren an. Dabei spielen wiederum für planerische Betrachtungen und Maßstabssetzungen das „Upscaling“ im Vergleich mit Lebensbedingungen in Umlandgemeinden und im internationalen Wettbewerb der Städte sowie das „Downscaling“ hinsichtlich der Lebensbedingungen in Frankfurter Stadtteilen und -quartieren eine Rolle.
- Frankfurtypische Standortkriterien liegen in der „spezifischen Ästhetik der Stadtlandschaft“, die auch „Unorte“, „Wildnis“ und freie Räume umfassen kann. Landwirtschaft in der Stadt ist auch weiterhin ein wirtschaftlicher wie auch ökologischer und kultureller Ressourcenträger. Die Standortkriterien sollten aber immer Ausdruck nicht zuletzt an Nachhaltigkeitsprinzipien ausgerichteter Aushandlungsprozesse zwischen konkurrierenden Flächennutzungsansprüchen sein. Frankfurt ist im Hinblick auf kreative Forschungs- und Produktionspotentiale in Stadt und Region auch prädestiniert für umwelttechnische Neuerungen, wie oben unter dem Stichwort „Standortwerbung“ bereits gestreift.
- In der Freiraumplanung ist künftig neben den planerischen und technischen Kriterien der sozia-

len Komponente mit der tatsächlichen Verfügbarkeit und Zugänglichkeit angemessener Freiflächen für bestimmte Nutzergruppen größeres Augenmerk zu schenken: Dazu zählen Kinder und Jugendliche, zunehmend aber auch die älter werdende, oft mobilitätseingeschränkte Stadtbewölkerung, nicht zuletzt auch Menschen, für die der öffentliche Raum der einzig verfügbare Aufenthaltsort ist.

- „Freiraumschutz ist zugleich Klimaschutz“: Dabei ist die entstandene Klimaschutzkonzeption als Bestandteil einer nachhaltig ausgerichteten Stadtentwicklungspolitik zu sehen. Das Repertoire zu geeigneten Vorgehensweisen und Lösungswegen ist in Frankfurt – auch hinsichtlich mobilisierbarer Flächenpotentiale – bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Bereits praktizierte Ansätze, wie die Mainufercharta, die Niddarenaturierung, der Umbau des ehemaligen Flugplatzes Bonames, die „Erfolgsgeschichte“ der Energieberatung sollten sich auf jeden Fall noch viel mehr auf die Umsetzung freiraumplanerischer Aspekte in den Bebauungsplan- und Baugenehmigungsverfahren erstrecken. Aber auch zunächst themenfremd erscheinende Strategien, wie das Zentrenkonzept, die wohnungspolitischen Leitlinien, Überlegungen zur Umnutzung leer stehender Bürogebäude, die Idee von „Flächenrochaden“ zwischen Wohn- und gewerblicher Nutzung, können weitergedacht werden, wie beispielsweise eine „Abwrackprämie“ für untergenutzte Gebäude zugunsten neu anzulegender Freiflächen.
- Das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ bietet im Hinblick auf eine Strategie „vom Verkehrsproblem zur Mobilitätskultur“ und damit auch mehr Luftreinhaltung und Klimaschutz durchaus nicht nur Vorzüge. Der euphemistisch gewählte Begriff der „Kultur“ ist in diesem Zusammenhang kritisch auf seine planerischen und technischen Bestandteile zu prüfen. Da es „auch in Frankfurt eine Zukunft ohne Autos in absehbaren Zeiträumen nicht geben“ wird, sollten gerade Maßstäbe für die Bewertung der Mobilitätskultur zu unterschiedlichen Bezugsgrößen überprüft und etabliert werden. So beispielsweise die Rolle des nicht motorisierten Individuums als „Ausgangsgröße“, der Gewinn an empfundener und tatsächlich organisierbarer Lebensqualität, der Nutzen für den öffentlichen Raum als Ort der physischen, sozialen und wirtschaftlichen Begegnung, die Verringerung belastender Verkehrsauswirkungen, die

Effekte immissionsmindernder Maßnahmen, aber auch weitergehende Strategien, wie der Um- und Rückbau von Straßen.

- Ausgangslage und Herausforderungen sind von hoher Komplexität: Sie liegt in den sich stellenden unterschiedlichen fachlichen Anforderungen – von Einzelaufgaben bis hin zu regelrechten „Jahrhundertaufgaben“, der Vielzahl angesprochener Teilthemenfelder – von Freiflächen- und Erholungsvorsorge über energetische Planung, Mobilitätsmanagement, Luftreinhaltung, Klimaschutz bis hin zur „Stadtgesundheit“, dem großen Spektrum hierfür zuständiger Fachdisziplinen sowie der nicht unbedeutenden Anzahl bei der Stadtverwaltung zuständiger Stellen. All dies verdeutlicht das hier besonders sinnvolle Erfordernis einer prozesshaften, integrativ tätigen Stadtentwicklungsplanung. Diese sollte sich angesichts der verschiedenartigen Themenfelder jeweils geeigneter, unterschiedlicher Formen der Kommunikation und Zusammenarbeit bedienen. Einhellig sollte eine Verständigung auf Leitbilder und Ziele erfolgen. Grundlage hierzu könnten die turnusmäßigen Berichte der beteiligten Dezernate, das „Leitbild für die Stadtentwicklung Frankfurt am Main 2008“ sowie die in neu entwickelter gemeinsamer Abstimmung erfolgenden Stadtentwicklungsberichte sein.

Fazit

Generell bestätigen die Ergebnisse dieses Hearings die Schlüsselaussagen der Leipzig-Charta und der nationalen Stadtentwicklungspolitik mit deren Forderungen nach neu gefassten, weiterreichenden Kommunikationsstrukturen in der stadtentwicklungsplanerischen Arbeit, einer Aufweitung der Planung über den Städtebau hinaus und einer Zusammenarbeit aller Akteure vor Ort – auch in der interregionalen Kooperation.

Mit diesem Fazit wird letztlich auch die an allen drei Veranstaltungstagen ausdrücklich unterstrichene Forderung nach einer integrierten Stadtentwicklungsplanung erhärtet.

Diesem Konsens des Expertenhearings über eine künftig noch stärker integrativ geprägte und in weiter gefasste Kommunikationsstrukturen eingebettete Frankfurter Stadtentwicklungsplanung trägt das Stadtplanungsamt im Rahmen des vorliegenden Stadtentwicklungsberichtes Rechnung.

Frankfurter Stadtentwicklungsplanung 2012 ist angesichts der oben aufgezeigten Analysen und Befunde methodisch zwar keine völlig neuartige; angesichts der aktuellen Herausforderungen und Rahmenbedingungen wird sie sich aber künftig stärker an den Attributen „strategisch, querschnittbezogen, ganzheitlich, perspektivisch, aktivierend, prozessorientiert, lernend und nicht zuletzt kommunikativ“ ausrichten müssen.

Impressum

Herausgeber

Stadt Frankfurt am Main
Dezernat Planen, Bauen, Wohnen und Grundbesitz
Stadtplanungsamt

Postanschrift

Stadtplanungsamt Frankfurt
Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main

Beiträge und Redaktion

Stadtplanungsamt, Abteilung 61.G Gesamtstadt:
Peter Altenburger, Nicole Altmann, Timo Brühl, Annette Fritz, Peter Habermann, Bernd Hausmann,
Antje Iff, Ludwig Korte, Peter Kreisl

Textbeiträge Stadtplanungsamt, Abteilung S 1 Stadterneuerung und Wohnungsbau:

Sabine Guttman, Karsten Krüger, Gilbert Mayr

Textbeiträge Stadtplanungsamt, Abteilung O 2, Stadtplanung Ortsbezirke:

Werner Buch, Sabine Leithäuser

Textbeitrag Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung:

Jens Wöbbeking

Textbeiträge weitere Stadtämter und Institutionen (in Reihenfolge des Abdrucks):

Waltraud Schröpfer, Wolfhard Dobroschke, Bürgeramt, Statistik und Wahlen
Dr. Eva Blum, Amt für Multikulturelle Angelegenheiten
Wilhelm Müller, Amt für Wohnungswesen
Peter Kania, Ines Grübner, Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH
Conrad Skerutsch, Werkstatt Frankfurt e.V.
Klaus Hoppe, Umweltamt
Hans-Georg Dannert, Umweltamt
Dr. Werner Neumann, Stefanie Schütz, Energiereferat
Dr. Stefan Timpe, Denkmalamt
Dr. Andrea Hampel, Denkmalamt

Gestaltung

Stadtplanungsamt, Öffentlichkeitsarbeit
Marion Woitalla

Druck

mt-druck, Neu-Isenburg

Auflage

700

Alle Darstellungen entsprechen dem Stand zum Redaktionsschluss Ende 2011

Frankfurt am Main, Januar 2012