

Was ist ein städtebauliches Innenstadtkonzept?

Das Innenstadtkonzept basiert auf Vorarbeiten des Stadtplanungsamts unter Einbeziehung weiterer Fachämter, Erkenntnissen und Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2010 und der anschließenden Überarbeitung. Das vorliegende Planungswerk dient als Handlungsleitlinie für die Aufgabenbereiche des Stadtplanungsamtes und erhebt nicht den Anspruch, umfassend Antwort - im Sinne eines integrierten Handlungskonzeptes - auf alle innenstadtrelevanten Themenfelder geben zu können. Vielmehr liegt ein Schwerpunkt in der Darstellung eines stadträumlichen Leitbildes im Sinne eines Rahmenplanes mit dem Ziel, die Innenstadt Frankfurts in ihrer Stadtgestalt und Qualität der öffentlichen Räume weiter aufzuwerten.

Da der Organismus einer Stadt vielschichtig und komplex ist, ist es nicht möglich, ein zukunftsweisendes stadträumliches Konzept zu entwickeln, ohne Grundaussagen zu wichtigen Querschnittsthemen wie Nutzung und Verkehr sowie zu den freiraumplanerischen und ökologischen Rahmenbedingungen zu treffen. Diese stehen in unmittelbarer Wechselbeziehung zur städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt Frankfurts. Die hier getroffenen Aussagen sollen als konstruktive Diskussionsgrundlage für den Austausch mit anderen zuständigen Behörden und Organisationen verstanden werden.

Warum ein städtebauliches Innenstadtkonzept ?

Der nationale und internationale Wettbewerb der Städte nimmt weiter zu. In unserer Zeit der Wissensökonomie, der flexiblen und vielfältigen Lebensentwürfe, wird die Attraktivität einer Stadt als Wohn- und Arbeitsort immer mehr am weichen Standortfaktor der Lebensqualität vor Ort festgemacht. Die Wahrnehmung von innen (Identität) und das positive Bild nach außen (Image) entscheiden maßgeblich über die Zukunftschancen einer Stadt. Dies führt zu einer Renaissance der Europäischen Stadt, da sie gerade im Vergleich mit den wachsenden Megacities der Welt eine höhere Lebensqualität für Ihre Bewohner verspricht. Frankfurt als internationale Stadt mittlerer Größe mit tiefen historischen Wurzeln besitzt hierfür ein besonderes Begabungsprofil, das es weiter auszubauen gilt (siehe auch Leitbild „Frankfurt für alle, Handlungsperspektiven für die internationale Bürgerstadt Frankfurt am Main“ von Albert Speer und Partner GmbH, 2009).

Hier setzt das Innenstadtkonzept an, da gerade die Innenstadt in besonderem Maße stellvertretend für Gesamtstadt und Region als Ganzes wahrgenommen wird. Ziel des städtebaulichen Innenstadtkonzeptes ist es, die Innenstadt in ihrer Stadtgestalt, in der Qualität ihrer öffentlichen Räume und in ihrem ökologischen Zustand nachhaltig aufzuwerten. Das zuletzt genannte Ziel ist vor dem Hintergrund des Klimawandels von besonderer Bedeutung. Die Innenstadt soll innerhalb der Wallanlagen als Einheit gestärkt werden. Aktuelle Veränderungen im Altstadtzentrum, wie das Dom-Römer-Areal, das Maintor-Areal und der ehemalige Rechnungshof gilt es im Gesamtkontext der Innenstadt zu betrachten.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes Innenstadt

Das Innenstadtkonzept beschäftigt sich mit dem Stadtkern, der durch die Wallanlagen und den Main eindeutig begrenzt wird und als eigenständige Einheit wahrgenommen

wird. Dieses Gebiet spielt bei der Identifikation mit der Geschichte und in der Außenwahrnehmung der Frankfurter Innenstadt eine starke Rolle. Das Innenstadtkonzept konzentriert sich deshalb auf diesen Bereich, wenngleich auch Bahnhofsviertel, Museumsufer und Alt-Sachsenhausen Funktionen der Innenstadt übernehmen. Das Innenstadtkonzept ist nicht isoliert zu betrachten. Es ist in den gesamtstädtischen Körper eingebunden und korrespondiert über die randlichen Schnittstellen (Bsp. Speichen- und Strahlenplan) hiermit.

Analyse

Qualitäten und Besonderheiten der Innenstadt

Frankfurt am Main ist eine internationale Metropole im „Taschenformat“. Dies spiegelt sich in der Kompaktheit ihrer Innenstadt wider, die bei geringer Flächenausbreitung eine hohe Erlebnisdichte bietet. Sie ist eine Stadt der kurzen Wege und Kontraste. Zum einen finden sich hier die Spuren einer europäischen Stadt mit besonderer historischer Bedeutung und einem reichen kulturellen Erbe. Zum anderen zeichnet sie sich durch eine ausgeprägte Entwicklungsdynamik und Internationalität aus. Das hohe Pendleraufkommen ist Ausdruck der Bedeutung der Innenstadt als wichtiger Arbeits- und Dienstleistungsstandort, das Bankenviertel sichtbares Zeichen für die Bedeutung Frankfurts als internationaler Finanzplatz. Kulturelle Einrichtungen von internationalem Rang finden sich hier auf engem Raum. Die Innenstadt bietet ein breitgefächertes Spektrum an Einzelhandelslagen. Es reicht von 1A-Einzelhandelslagen wie der Zeil mit hochwertiger Filialisierung bis zu inhabergeführtem kleinteiligen Geschäften mit Lokalkolorit in den Seitenlagen.

In diesem interessanten Spannungsfeld steht die Innenstadt Frankfurts. Als moderne aktive Stadt mit tiefen historischen Wurzeln, als „global player“ mit lokaler Identität. Die Stadtgestalt ist durch diesen Kontrast geprägt: Neben wichtigen historischen Gebäuden bestimmen teilweise qualitativ hochwertige Bebauungen der 50er und 60er Jahre sowie Hochhäuser das Bild. Es sind Stadtquartiere mit unterschiedlichen Identitäten ablesbar, die gemeinsam das Bild einer abwechslungsreichen Innenstadt ergeben.

Frankfurter Flughafen und Hauptbahnhof sowie die direkte Nachbarschaft wichtiger Autobahnknotenpunkte gewährleisten eine optimale Erreichbarkeit für den Fernverkehr. Ein Vorteil, der unter anderem für den zunehmenden Städtetourismus von Bedeutung ist. Die Innenstadt selbst ist sehr gut durch den öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierten Individualverkehr erschlossen. Die kompakte Stadtstruktur und die ebene Topographie bieten beste Voraussetzungen für Fußgänger und Radfahrer.

Die Innenstadt verfügt mit den Wallanlagen und dem Mainufer über einen einzigartigen und attraktiven Grünraum in unmittelbarer Nähe. Die gestalterische Aufwertung des Mainufers ist bereits erfolgreich abgeschlossen. Die Sanierung der östlichen Wallanlagen wurde im Bereich der Obermainanlage begonnen. Vielfältige Platzräume im Stadtgrundriss der Innenstadt stellen ein hohes Potential an weiteren Ruhe- und Erholungsbereichen dar. Im Rahmen des Programmes „Schöneres Frankfurt“ wurden diese zum Teil durch qualitative Gestaltung bereits aufgewertet.

Defizite der Innenstadt

Das Leitbild der autogerechten Stadt, das bis Ende der 60er Jahre seine Gültigkeit besaß, prägt noch heute in Teilen das Bild der Frankfurter Innenstadt. Folge hiervon ist die Benachteiligung des Fußgängers und Radfahrers im Straßenraum und die teilweise geringe Aufenthaltsqualität von Plätzen und Straßenzügen abseits der beiden Haupttrouten

Freßgass'/Zeil und Neue Kräme/Römer. Durch die Barrierewirkung der Hauptverkehrsachsen Berliner Straße, Mainkai und Kurt-Schumacher-Straße zerfällt die Innenstadt in Teilbereiche und wird nicht als Einheit wahrgenommen. Die östliche Innenstadt ist vom attraktiveren und belebteren westlichen Teil abgetrennt. Durch die schlechte fußläufige Vernetzung der Innenstadt fehlen wichtige Verbindungswege in Nord-Süd-Richtung zwischen Mainufer, Zeil und Wallanlagen. Die Orientierung wird für Besucher und Nutzer der Innenstadt erschwert. Für den Radverkehr fehlt insbesondere eine komfortable Führung in West-Ost- und Ost-West-Richtung.

Ein weiteres Defizit der Innenstadt, seine Schwächen in der Stadtgestalt, steht im engen Zusammenhang mit der beschriebenen Situation. Gerade in den abgetrennten Bereichen der Innenstadt ist der Verlust von baulicher Qualität und fehlender Straßenraum- und Platzgestaltung verstärkt festzustellen. Die herausragende historische Bedeutung der Innenstadt ist für den Besucher nur noch punktuell erlebbar. Die Innenstadt wurde nach Kriegsende weitreichend überformt. Noch vorhandene Zeugnisse wie Karmeliterkloster, Leonhardskirche, Staufenmauer und Peterskirche sind im öffentlichen Raum kaum präsent. Aufgelockerte Zeilenbebauungen der 50er und 60er Jahre entsprechen mit ihrer geringen Bebauungsdichte nicht der innerstädtischen Lage und wirken als Fehlstellen im Stadtkörper.

Dem Ziel einer urbanen Durchmischung widersprechen vorhandene Monostrukturen der 50er, 60er und 70er Jahre, die nur eine Nutzungsart ermöglichen (Bsp. Wohnsiedlung am Dom, öffentliche Verwaltungsbauten im Fischerfeld, Dienstleistung im Bankenviertel). Insgesamt ist im vorhandenen Wohnungsangebot ein zu geringes Spektrum festzustellen. Die dominierende Einzelhandelslage Zeil als lineare Struktur bietet nur wenige attraktive Rundläufe und ist weitgehend losgelöst vom Mainufer. Kleinteilige, inhabergeführte Einzelhandelslagen sind zum Teil schlecht angebunden. Das vorhandene, reichhaltige Kulturangebot ist für ortsunkundige Besucher unzureichend erschlossen.

Die Frankfurter Innenstadt weist aufgrund ihrer hohen Bebauungsdichte und Flächenversiegelung starke Überwärmungstendenzen auf und bildet somit das Zentrum der innerstädtischen Wärmeinsel Frankfurts. Insbesondere in den Sommermonaten wirkt sich diese Überwärmung negativ auf die lokalen Wohn- und Arbeitsbedingungen aus und wird sich im Zuge des Klimawandels noch verstärken.

Die besondere Qualität des Anlagenrings als zusammenhängender Landschaftspark ist bisher nur im Westen erlebbar. Die östlichen Wallanlagen sind durch Verkehrsschneisen in Einzelsegmente aufgelöst. Eine übergeordnete verbindende Gestaltung des Parks, entsprechend der Gestaltung des Mainufers steht noch aus. Insgesamt ist festzustellen, dass noch zu wenige Ruhe- und Rückzugsbereiche mit Aufenthaltsqualität in der Innenstadt bestehen und bisher Mainufer und Wallanlagen kaum an die Innenstadt angebunden sind.

Mit der Klimafunktionskarte des Umlandverbands Frankfurt (heute: Regionalverband FrankfurtRheinMain) und dem Klimaplanatlas des Umweltamtes liegen bereits seit längerem zwei umfassende Bestandsaufnahmen und Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des Stadtklimas vor. Ergänzt wird dieser Kenntnisstand durch eine 2011 vom Deutschen Wetterdienst veröffentlichte Untersuchung zur Entwicklung der städtischen Wärmebelastung unter dem Einfluss des Klimawandels. Alle diese Untersuchungen beziehen sich jedoch auf die Gesamtstadt und sind daher in ihrer räumlichen Aussageschärfe eingeschränkt. Gleichwohl ist aber schon von dieser gesamtstädtischen Perspektive aus erkennbar, dass sich die bereits für die Innenstadt zweifelsfrei nachweisbaren Überwärmungstendenzen mit weiter zunehmender Baudichte und insbesondere unter Berück-

sichtigung des Klimawandels verstärken und die schon heute beträchtlichen bioklimatischen Belastungen für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung weiter verschärfen werden.

Um die Konsequenzen des städtebaulichen Maßnahmenkatalogs auf die kleinräumigen Verhältnisse im Konzeptgebiet besser erfassen zu können, bedurfte es zunächst einer verfeinerten bioklimatischen Bestandsanalyse, der weitere mikroklimatische Analysen planungsbegleitend folgen werden. Die Erkenntnisse dieser vielschichtigen und komplexen Aufgabenstellung sind in der nachfolgenden Abbildung in exemplarisch-komprimierter Form anhand der Kenngröße der „*abgeleiteten mittleren Strahlungstemperatur*“ dargestellt. Die verwendete Farbenpalette veranschaulicht den thermischen Komfort während eines heißen Sommertages.



Darstellung der heutigen bioklimatischen Verhältnisse anhand der „*abgeleiteten mittleren Strahlungstemperatur*“ (Universität Kassel, Fachgebiet Umweltmeteorologie, 2013)

Erkenntnisse

Anhand der Farbverteilung ist deutlich die temperatursenkende Wirkung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Grünflächen mit großkronigem Baumbestand zu erkennen. Deshalb werden für die Wallanlagen aber auch für das mit großen Bäumen bestandene Nizza am Main und für den Jüdischen Friedhof an der Battonnstraße moderatere Verhältnisse dargestellt, als für die verschiedenen Platz- und Straßenflächen. Deren thermische Behaglichkeit wird ebenfalls ganz entscheidend von der vorhandenen Grünausstattung bestimmt. So ist der thermische Komfort auf der dicht mit Bäumen ausgestatteten Zeil oder dem Paulsplatz weniger stark eingeschränkt als auf dem baumlosen Römerberg, oder dem Roßmarkt sowie der nur spärlich begrünten Konrad-Adenauer-/Kurt-Schumacher Straße und der Lange Straße. Kommodere Verhältnisse bestehen auch in

den flussnahen Nachkriegsquartieren zwischen der Neuen Mainzer Straße und der Kurt-Schumacher Straße. Hier machen sich zum einen die vergleichsweise lockere Bebauung sowie die intensivere Durchgrünung in Verbindung mit der entlang des Mains erhöhten Strömungsdynamik vorteilhaft bemerkbar. Dagegen werden für das kompakter bebaute und weniger durchgrünte Fischerfeldviertel, trotz gleicher Nähe zum Main, merklich intensivere Überwärmungstendenzen dargestellt.

Neben dem Grünanteil beeinflusst auch das Ausmaß der Gebietsverschattung sowie die Intensität der Gebietsdurchlüftung den thermischen Komfort, wie sich anhand der Farbwerte für das Bankenviertel oder für das gerade im Bau befindliche ehemalige Degussa-Areal erkennen lässt. Für die höhere Strömungsdynamik ist hier jedoch nicht mehr der Main verantwortlich, sondern die durch die Hochhäuser bewirkten Verschattungs- und Windfeldveränderungen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die erheblichen Baumassen bei windschwachen Wetterlagen zu einer weiteren Überwärmung führen und insbesondere stark reflektierende Glasfassaden auch tagsüber durchaus starke negative Veränderungen im Strahlungshaushalt bewirken können. Die günstige Durchlüftungswirkung beschränkt sich zudem auf die sommerlichen Hitzeperioden, während die Verschattung in Verbindung mit starken Windböen in den kälteren Jahreszeiten zumeist als unangenehm empfunden wird (Kältestress).

Historische Entwicklung der heutigen Innenstadt

Das Wachstum der Innenstadt erfolgte in Schichten. Kern der Frankfurter Siedlung ist der Bereich des Domhügels als erste befestigte Anlage. Die alte Stadtmauer des 12. Jahrhunderts umschloss die heutige Altstadt. Die Wallanlagen schließlich umfassten die gesamte Innenstadt jenseits des Hirschgrabens, der Zeil und der ehemaligen Judengasse. Hiervon ausgenommen war das Fischerfeld, das erst Ende des 18. Jahrhundert aufgeschüttet und in den folgenden Jahrzehnten in klassizistischer Ordnung bebaut wurde.

Die Stadtgestalt wandelte sich in den Epochen der Gotik, des Barock und Klassizismus entsprechend des vorherrschenden Baustils. Die berühmten Stadtansichten von Faber (1525), Merian (1628) und Dellkeskamp (1864) geben hiervon Zeugnis. Das Bild der gotischen Stadt mit ihrer giebelständigen Fachwerkbauweise wird durch die Stadttore und Kirchtürme als Hochpunkte und dem Dom als Krone der Stadt bestimmt. Im Barock erfolgt der Ausbau der Wallanlagen. Der wirtschaftliche Schwerpunkt der Innenstadt verlagert sich nach Norden entlang Hauptwache und Zeil. Der neue Durchbruch der Liebfrauenstraße verbindet nun den Liebfrauenberg direkt mit der Zeil. Die traufständigen Gebäude des Klassizismus prägen im 19. Jahrhundert das Bild der Stadt. Die Wallanlagen werden geschleift und zum Park umgeformt. Neue Straßenzüge - Neue Mainzer Straße, Kaiserstraße und Friedensstraße - schneiden sich in den historischen Grundriss der Innenstadt. Die Stadt dehnt sich bis zum Alleenring aus. Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgt der Durchbruch der Braubachstraße im Zuge der Altstadtsanierung.

Die Innenstadt innerhalb des Anlagenrings ist nach Kriegsende fast vollständig zerstört. Der Wiederaufbau erfolgt nach den Kriterien der autogerechten Stadt und dem Leitbild der aufgelockerten und gegliederten Stadt. Neue Verkehrsschneisen werden als Haupterschließungsstraßen in den Stadtkörper geschlagen. Dies sind die Verbreiterung von Zeil, Biebergasse und Freßgasse, der Durchbruch der Berliner Straße im Verlauf der ehemaligen Schnurgasse und die Konrad-Adenauer- und Kurt-Schumacher-Straße. Im Kreuzungspunkt der Achsen wird die Konstablerwache zum Platz aufgeweitet. Die Straßen sollen das rasant anwachsende Verkehrsaufkommen aufnehmen. Verkehrsknotenpunkte werden entsprechend den Anforderungen des motorisierten Verkehrs optimiert.

Die kleinteiligen Besitzverhältnisse in der Altstadt veranlassen zu einer Bausperre, um einen ungeordneten Wiederaufbau zu verhindern. Es erfolgt eine Aufteilung der Innen-

stadt für den Wiederaufbau in Gebiete für den privaten Sektor, nördlich der Hauptwache und westlich des Karmeliterklosters, und für öffentliche Investitionen, im Bereich der Altstadt. Schnell werden wichtige historische Gebäude wie Römer, Dom, Leinwandhaus, Steinernes Haus und weitere Kirchenbauten wieder errichtet. Auf der Verlustliste durch bauliche Maßnahmen der Nachkriegszeit stehen u. a. der Nordflügel des Karmeliterklosters, die Weißfrauenkirche, der Arnsberger Hof, der Nürnberger Hof und das alte Allerheiligentor. Die Grundstücksverhältnisse der Altstadt werden durch die öffentliche Hand neu geordnet. Der Wiederaufbau erfolgt durch Wohnungsbaugesellschaften. Das Gros der Bebauung entsteht im Sinne einer „gemäßigten Moderne“. Aufgelockerte Wohnhöfe ersetzen die Strukturen der mittelalterlichen Stadt. Das große Areal zwischen Dom und Römer bleibt jedoch noch bis in die 80er Jahre innerstädtische Brache.

Erste Hochhäuser wie Bayer Hochhaus, Juniorhaus und Bienenkorbhaus entstehen als Zeichen wirtschaftlicher Kraft und Fortschrittlichkeit. Von 1952-1956 setzt ein Hochhausboom als sichtbares Zeichen des wirtschaftlichen Aufschwungs ein. Auch die öffentliche Hand errichtet Hochhäuser als Wohnhochhäuser oder Bildungseinrichtungen wie die Bethmann-Berufsschule. Um diese Dynamik zu lenken, wird 1953 ein städtebauliches Hochhauskonzept vorgelegt. Kleine Hochhäuser von 8 bis 14 Geschossen sollen an einigen wenigen wichtigen Punkten in der Innenstadt Akzente setzen. Entlang der Wallanlagen wird eine Hochhausreihung als baulicher Ring um die Innenstadt vorgeschlagen.

Bereits Ende der 60er Jahre ist das vorhandene Verkehrsaufkommen nicht mehr auf den Straßen abwickelbar. Die Ergänzung durch ein effizientes, öffentliches Verkehrssystem wird notwendig. Der Bau der U- und S-Bahnen mit den B-Ebenen als unterirdische öffentliche Räume beginnt. Gleichzeitig werden die Stimmen lauter, die eine Gleichberechtigung des Fußgängers im Verkehr fordern und die Unwirtlichkeit der Städte beklagen. 1968 entsteht die erste Fußgängerzone in der Frankfurter Innenstadt entlang des Straßenzugs Neue Kräme. Diese wird nach Ausbau der U- und S-Bahn mit Freßgass' und Zeil zum großen langgezogenen Fußgängerplatz in Ost-West-Ausrichtung erweitert.

Eine neue Hochhausgeneration mit Höhen um 100 Meter (Bsp. BHF-Bank) entsteht. Für das Bankenviertel wird ein neues Konzept entwickelt: Hochhaus-Cluster gruppieren sich um die Grüne Mitte der Wallanlage. Die dritte Hochhausgeneration Mitte der 70er Jahre erreicht bereits Höhen um 150 Meter. In den 80er Jahren werden diese noch durch Hochhäuser im Zeitgeist der Postmoderne wie die Commerzbank und der Japantower ergänzt. In dieser Zeit entstehen auch wichtige öffentliche Museumsbauten, wie die Schirn, die als Ensemble mit der rekonstruierten östlichen Römerzeile schließlich die verbliebene Leerstelle zwischen Römer und Dom schließt.

Leitlinien

Fokussierung des Innenstadtkonzeptes in Form von Leitlinien

Die Innenstadtstruktur ist komplex und vielschichtig. Zwischen den verschiedenen Themenfeldern gibt es Wechselwirkungen und Abhängigkeiten, die eine Orientierung erschweren. Deshalb ist eine Fokussierung in Form von Leitlinien sinnvoll. Ziel ist die Bündelung der Kräfte und eine koordinierte Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Akteuren. Hierbei werden Zielaussagen getroffen, die bezüglich ihrer direkten Umsetzbarkeit und dem Zeithorizont unterschiedlich bewertet werden.

Das Innenstadtkonzept verfolgt das Ziel, die Innenstadt in ihrer Stadtgestalt, in der Qualität ihrer öffentlichen Freiräume und in ihrem ökologischen Zustand aufzuwerten. Hierfür ist es notwendig, Grundaussagen zu wichtigen Querschnittsthemen wie Nutzung und Verkehr sowie zu den freiraumplanerischen und ökologischen Rahmenbedingungen zu treffen. Folgende Handlungsleitlinien sind Kerninhalt des Innenstadtkonzeptes.

Handlungsleitlinien zur Nutzung

Der besondere Reiz der Innenstadt liegt in den vielfältigen Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen und den damit verbundenen Erlebnismöglichkeiten. Die Nutzungsvielfalt soll daher bewahrt und weiter entwickelt werden. Dabei sollen ganz unterschiedliche Funktionsbereiche, sofern sie untereinander verträglich sind, möglichst eng miteinander verknüpft werden. Diese urbane Komplexität macht die besondere Atmosphäre einer Innenstadt aus. Im Sinne einer Nutzungsvielfalt und Durchmischung auf Grundlage des Leitbildes der „Europäischen Stadt“ werden folgende Handlungsleitlinien verfolgt:

- a) Wohnen in der Innenstadt stärken
- b) Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt fördern
- c) Arbeitsort Innenstadt entwickeln
- d) Kulturangebot herausstellen

Handlungsleitlinie zum Verkehr

Fußgängerinnen und Fußgänger sind wichtige Akteure im innerstädtischen Verkehrsraum. Ihre Präsenz im öffentlichen Raum bestimmt die Urbanität der Innenstadt mehr als die der anderen Verkehrsteilnehmer. Deshalb muss die Innenstadt weiter für Fußgängerinnen und den Radverkehr erschlossen werden, unter Berücksichtigung der notwendigen Erschließung für den motorisierten Verkehr. Zur Stärkung der Innenstadt als Einheit wird folgende Handlungsleitlinie verfolgt:

- e) Vernetzung der Innenstadt vorantreiben

Handlungsleitlinien zur Klimaanpassung

In der dicht bebauten Innenstadt bestehen schon heute deutliche bioklimatische Belastungen, die sich unter dem Einfluss des Klimawandels weiter verstärken und die Lebens- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen werden. Die Innenstadt zeigt somit stellvertretend für andere dicht bebaute Stadtgebiete die besonderen städtebaulichen und stadtklimatischen Herausforderungen auf, die zukünftig zu bewältigen sind.

- f) Stadtklima verbessern und den Folgen des Klimawandels aktiv entgegenwirken
- g) Vorhandene Baumsubstanz schützen und erhalten

Gestaltungsleitlinien

Es ist das Zusammenspiel der gebauten Stadt mit ihren umgebenden und durchdringenden Freiräumen, das Wechselspiel zwischen Inszenierung und Beruhigung, welches

über die Attraktivität eines Stadtbildes entscheidet. Im Sinne einer Stadtreparatur und kritischen Rekonstruktion bei gleichzeitiger Wahrung der typischen innerstädtischen Kontraste werden folgende Gestaltungsleitlinien verfolgt:

- h) Stadtgestalt ausbauen und stärken
- i) Freiraum stärken und klimagerecht umbauen

Die Innenstadt Frankfurt besteht aus sehr unterschiedlichen Quartieren, mit eigenen Identitäten und Besonderheiten. Um die jeweiligen Potentiale zu stärken und vorhandene Defizite zu beheben, wird folgende Handlungsleitlinie verfolgt:

- j) Identitäten und Qualitäten der Quartiere herausstellen

Die Leitlinien im Einzelnen

- a) Wohnen in der Innenstadt stärken

Die Attraktivität der Innenstadt hängt davon ab, wie weit es gelingt, ein lebendiges Zentrum mit hoher Nutzungsvielfalt zu schaffen. Die Funktion des Wohnens hat hierbei eine Schlüsselfunktion, da diese maßgeblich zur Belebung der Innenstadt rund um die Uhr beiträgt. Ein vorrangiges Ziel soll daher sein, die Innenstadt als Wohnstandort aufzuwerten, für viele Bevölkerungsschichten wieder attraktiv zu machen und ein vielfältiges Wohnungsangebot zu schaffen, das Voraussetzung für eine sozial ausgeglichene Bevölkerungsstruktur ist. Mit der urbanen, vielfältigen Mischung, der Konzentration zentraler und kultureller Einrichtungen sowie den zahlreichen Angeboten für Freizeit, Gastronomie und Einkaufen bietet die Innenstadt im Vergleich zum Wohnen an der Peripherie gute Standortvorteile für attraktives Wohnen mit kurzen Wegen. Das vorhandene Wohnungsangebot der Innenstadt erfüllt jedoch bisher nicht die Voraussetzungen, breite Bevölkerungsschichten in die Innenstadt zurückzuholen. Die im Vergleich zur Gesamtstadt abweichende Altersstruktur der Bewohner der Innenstadt ist hierfür kennzeichnend.

- b) Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt fördern

Die Innenstadt steht als Standort für den Einzelhandel in direkter Konkurrenz zu Einkaufszentren und Fachmärkten vor der Stadt. Hierbei gewinnt der „Erlebniseinkauf“, der Konsum als Freizeitbeschäftigung, zunehmend an Bedeutung. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, muss die Innenstadt attraktiv bleiben. Eine besondere Rolle spielt dabei die Aufenthaltsqualität und damit die Gestaltung des öffentlichen Raumes, die Stadtgestalt und die Qualität der privaten Bauten. Zukünftig wird die Qualität der öffentlichen Räume aber auch immer mehr von den Auswirkungen des Klimawandels beeinflusst werden, wenn als Folge der vorhergesagten Überhitzungstendenzen die Aufenthaltsqualität in den Straßen und auf den Plätzen gegenüber den vollklimatisierten Einzelhandelszentren bzw. Shopping-Malls beeinträchtigt sein wird. Die Innenstadt als Einkaufsort nachhaltig zu sichern und auszubauen, kann nur in Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung, den Einzelhändlern, Investoren und Eigentümern gelingen. Hier sind Stadt und Investoren bzw. Eigentümer besonders gefordert. Die Einkaufszone soll zu einem attraktiven Wegenetz ausgebaut und abgelegene Einzelhandelslagen einbezogen werden.

- c) Arbeitsort Innenstadt entwickeln

Die Innenstadt ist wichtiger Standort des Frankfurter Finanz- und Dienstleistungssektors. Als sogenannte „footloose industries“ sind diese Wirtschaftsbereiche weitgehend flexibel in ihrer Ortswahl. So steht Frankfurt als Finanz- und Dienstleistungsstandort im Wettbe-

werb mit anderen europäischen Zentren aber auch mit dem direkten regionalen Umland. Der Suburbanisierungstrend der vergangenen Jahre, der sich nicht nur auf die Wahl des Wohnortes beschränkt, sondern auch die Wahl des Arbeitsstandortes mit einschließt, ist hierfür Beleg. Das Angebot an Büroflächen soll stabilisiert und ausgebaut werden. Dies wird durch Nachverdichtung vorhandener Standorte wie dem Bankenviertel oder durch Umstrukturierung ermöglicht. Hierbei soll eine ausgewogene Mischung mit anderen Nutzungen realisiert werden. Die Akzeptanz der Innenstadt als Arbeitsstandort soll durch die Schaffung ausgeglichener klimatischer Bedingungen gesteigert werden.

d) Kulturangebot herausstellen

Kulturangebote sind wichtige Magnete in einer attraktiven und lebendigen Innenstadt und ermöglichen Erlebnisse besonderer Art. Das Sichtbarmachen kultureller Wurzeln ist ein wichtiger Beitrag zur Stärkung eigener Identitäten und der Gemeinschaft einer internationalen Bürgergesellschaft. Grenzen zwischen Kultur, Bildung und Freizeit sind dabei fließend. Die Wirtschaftszweige Tourismus, Einzelhandel und Gastronomie profitieren in besonderem Maße von der kulturellen Aufladung der Innenstadt. Es gilt die kulturelle Vielfalt zu sichern und herauszustellen.

e) Vernetzung der Innenstadt vorantreiben

Für eine attraktive und lebendige Innenstadt ist gute Erreichbarkeit entscheidend. Ein breites Angebot und bequemes Wechseln zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln sind hierfür Voraussetzung. Denn nur dann kann der Bürger oder Besucher das jeweils passende und stadtverträglichste Verkehrsmittel für seinen Aufenthalt in der Frankfurter Innenstadt wählen. Höchste Priorität haben daher alle Maßnahmen zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind dabei die wichtigsten Akteure, denn sie tragen in besonderem Maße zur Urbanität der Innenstadt bei. Es ist daher wichtig, - unter Berücksichtigung der notwendigen Erschließungsfunktionen für motorisierten Verkehr – die Innenstadt weiter für Fußgänger und den Radverkehr auszubauen. Durch die bedarfsgerechte Optimierung von Verkehrsflächen und durch stärkere Berücksichtigung konkurrierender Nutzungsansprüche können neue, großzügige öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Die Nord-Süd-Wegeverbindungen sind zu entwickeln und die Barrierewirkung der Berliner Straße und der Mainuferstraße soll reduziert werden. Über die sich unmittelbar anschließenden Speichen des Speichen- und Strahlenplans ist die Innenstadt planerisch mit den angrenzenden Stadtquartieren verbunden.

f) Stadtklima verbessern und den Folgen des Klimawandels aktiv entgegenwirken

In der dicht bebauten Innenstadt bestehen schon heute deutliche bioklimatische Belastungen, die sich unter dem Einfluss des Klimawandels weiter verstärken und die Lebens- und Aufenthaltsqualität erheblich beeinträchtigen werden. Die Frankfurter Innenstadt soll klimagerecht entwickelt und somit auf die Folgen des Klimawandels vorbereitet werden. Angesichts der detaillierten Erkenntnisse aus der Klimastudie (siehe Analyse) lassen sich verschiedene Leitlinien formulieren.

Die Wohngebiete und die hochfrequentierten Fußgängerwegeverbindungen und -aufenthaltsbereiche sind vordringlich klimatisch zu verbessern. Zur Verbesserung der thermischen Behaglichkeit in den verschiedenen Quartieren der Innenstadt ist eine ausreichende Durchgrünung unabdingbar. Insbesondere ist die Anzahl der großkronigen Laubbäume in den Innenhöfen, Straßenzügen, Plätzen und sonstigen öffentlichen Freibereichen zu erhöhen. Dazu sind Pflanzhemmnisse (Kanäle, Kabeltrassen, Tiefgaragen, etc.) bei Neuplanungen von vornherein zu vermeiden. Zudem ist der Wurzelraum hinsichtlich der Verbesserung der Wuchsbedingungen zu optimieren. Bei der Auswahl und

Anordnung von Straßenbäumen ist darüber hinaus darauf zu achten, dass die Bäume aufgrund ihrer Position und ihres Wuchses nicht selbst zu Strömungshindernissen werden.

Die allgemeine Durchlüftung des Innenstadtgebietes ist zu erhalten und zu verbessern. Engpässe sind zu beseitigen, adäquate Strömungsquerschnitte sind grundsätzlich beizubehalten. Ausnahmen sind nur dann zulässig, wenn durch andere Maßnahmen eine Beeinträchtigung der kleinräumigen bioklimatischen Verhältnisse kompensiert werden kann. Thermisch belastete Straßenzüge und Platzflächen, die aufgrund funktionaler Einschränkungen nicht begrünt bzw. mit Bäumen bepflanzt werden können, sind hinsichtlich Materialität und Farbigkeit der Oberflächen und der umgebenden Fassaden so zu gestalten, dass eine möglichst hohe Albedo-Wirkung (hohe Rückstrahlung / geringe Aufwärmung) erreicht wird. Bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen, die nicht oder nur stark eingeschränkt begrünbar sind, sind ferner feste oder saisonale / mobile Verschattungselemente (z. Bsp. Arkaden, Sonnensegel, Photovoltaikpaneele, Pergolen etc.) oder auch Wasserspiele planerisch zu berücksichtigen bzw. soweit mit einzubeziehen, dass sie auch nachträglich installiert werden können. Weitere Möglichkeiten der Entsiegelung und Begrünung (neue Grünanlagen, Rasenflächen, Blumenbeete, Sträucher) sind zu erfassen und umzusetzen.

Auch die Dach- und Fassadengestaltung trägt maßgeblich zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Hierzu sind neben den öffentlichen Einrichtungen auch die privaten Eigentümer anzusprechen und z.B. über entsprechende Informationen und Programme zu motivieren, ihren Beitrag zur klimagerechten Innenstadt zu leisten.

g) Vorhandene Baumsubstanz schützen und erhalten

Dem Baumbestand in der Innenstadt kommt für das Stadtklima eine besondere Bedeutung zu; aufgrund der Bedingungen in der dicht bebauten Innenstadt wird der Erfolg von Neupflanzungen sowie deren Wuchs und weitere Entwicklung erschwert. Daher ist die vorhandene Baumsubstanz grundsätzlich höher zu bewerten als Neupflanzungen. Der Erhalt wird bei jeder konkreten städtebaulichen Neuordnungsmaßnahme mit besonderer Sorgfalt und Priorität geprüft.

h) Stadtgestalt ausbauen und stärken

Aufgabe der Stadtentwicklung ist es, die stadtgestalterischen Qualitäten zu erhalten und gleichzeitig eine zeitgemäße, gestalterisch anspruchsvolle Neuentwicklung zu ermöglichen. Die Gestalt der Innenstadt ist durch den Kontrast geprägt: Neben wichtigen historischen Gebäuden bestimmen qualitativ hochwertige Bebauungen der 50er und 60er Jahre vor allem im Bereich der Altstadt sowie Hochhäuser aus unterschiedlichen „Hochhausgenerationen“ das Bild der Stadt.

Ziel des Innenstadtkonzeptes ist es, je nach örtlicher Situation, das Stadtbild der Innenstadt im Sinne einer Stadtreparatur zu beruhigen und Fehlstellen zu beheben aber auch die für die Innenstadt typischen, spannungsreichen Kontraste zu erhalten und zu stärken. Hierbei ist auf qualitativ hochwertige Architektur und eine gute Planungskultur zu achten. Durch Wettbewerbe, Gutachterverfahren und Planungsworkshops wird diese sichergestellt und zeitgenössische, anspruchsvolle Architektur gefördert. Denkmalspflegerische Vorgaben müssen hierbei frühzeitig Berücksichtigung finden. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zeigt das Innenstadtkonzept Baupotenziale in der Innenstadt auf. Für diese Potenziale muss kein neues Bauland in Anspruch genommen und keine neue Erschließung hergestellt werden.

i) Freiraum stärken und klimagerecht umbauen

Der öffentliche Raum ist die Bühne des urbanen Lebens. Das Angebot und die Qualität der Straßen- und Platzräume, der Parkflächen und Stadtgärten haben maßgeblichen Einfluss auf die Attraktivität der Innenstadt. Vielfältige, teilweise konkurrierende Anforderungen müssen hierbei Berücksichtigung finden: Öffentliche Räume sind Orte des sozialen Austausches und der Integration vielfältiger gesellschaftlicher Gruppen und dienen der Orientierung, der Repräsentanz und der Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt. Sie sind sowohl Erlebnisorte als auch wichtige Rückzugs- und Ruhebereiche und müssen darüber hinaus verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen entsprechen. Bedürfnisse verschiedener Alters- und Bevölkerungsgruppen sind hierbei zu beachten. Öffentliche Räume können wichtige stadtklimatische Funktionen ausüben. Im Zuge des Ausbauprogramms „Schöneres Frankfurt“ wird seit dem Jahr 2000 die Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Stadt aktiv vorangetrieben. Das Innenstadtkonzept schafft für den Bereich der Innenstadt den übergeordneten Rahmen und gibt Orientierung für die Bewertung von Einzelmaßnahmen im innerstädtischen Gesamtkontext.

Ziel des Innenstadtkonzeptes ist die sukzessive Aufwertung aller wichtigen öffentlichen Platzräume mit einer entsprechend ihrer Lage und Funktion im Stadtraum differenzierten Gestaltung, der Ausbau der Wallanlagen zum zusammenhängenden offenen Landschaftspark sowie die verstärkte räumliche Verknüpfung von Plätzen und öffentlichen Grünflächen. Sie sollen auf ‚grünen Wegen‘ in Form von Grünanlagen und Baumalleen verbunden werden. Für Fußgänger und Radfahrer sollen von der Innenstadt durchgängige ‚grüne Speichen‘ in den GrünGürtel geschaffen werden (Speichen- und Strahlenplan).

j) Identitäten und Qualitäten der Quartiere herausstellen

Eine besondere Qualität der Innenstadt Frankfurts ist ihre bunte Mischung. Es sind Stadtquartiere mit unterschiedlichen Identitäten ablesbar, die gemeinsam das Bild einer abwechslungsreichen Innenstadt ergeben. Diese eigenständigen Identitäten, basierend auf der individuellen Entwicklungsgeschichte der Quartiere, gilt es zu stärken. Vorhandene Profilierungen sollen erkannt und ausgebaut werden. Dies kann nur im engen Austausch mit Anwohnern, Eigentümern und Gewerbetreibenden gelingen. Durch Mitgestaltungsmöglichkeiten und Unterstützung von Eigeninitiativen soll die Bindung der Bewohner und Nutzer mit „ihrem Quartier“ gefördert werden.

k) Innenstadt und weitere Themenfelder

Das Innenstadtkonzept schlägt eine Fülle von konkreten Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt vor, die letztlich jedoch nur gemeinsam mit weiteren Anstrengungen in anderen Themenfeldern wie beispielsweise dem Stadtmarketing und der Sauberkeit gelingen können.