

STADT DIALOG

zum integrierten
Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030
Ergebnisse und Schlussfolgerungen der
Beteiligung der 1. Phase



Inhalt

1. Einleitung und Vorgehensweise > S. 3
2. Quantitative Auswertung der Beiträge > S. 6
3. **Schwerpunkte des Dialogs > S. 9**
 - 3.1 Schwerpunkte für gesamstädtische Strategien > S. 10
 - 3.2 Schwerpunkte für Einzelmaßnahmen und Projekte > S. 16
4. **Schlussfolgerungen für die Strategiephase und den Stadtdialog > S. 19**

Vorgehensweise

Die erste Phase des Beteiligungsprozesses zum integrierten Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030 im Rahmen des Stadtdialogs „Frankfurt Deine Stadt“ ist abgeschlossen. Vom 13. Juni bis 31. Juli 2016 waren die Stadtgesellschaft bzw. die interessierte Öffentlichkeit sowie die Frankfurter Fachöffentlichkeit eingeladen, an 16 Veranstaltungen sowie einem begleitenden Onlinedialog teilzunehmen. Ziel der Phase war einerseits die **Reflexion der Schlussfolgerungen des Statusberichts** zum Stadtentwicklungskonzept sowie das **Gewinnen eines Ideen- und Meinungsbildes** zur Unterstützung einer gesamtstädtischen Strategie- und Szenarienentwicklung. Letztere werden derzeit mit Blick auf räumliche Szenarien der Frankfurter Stadtentwicklung vorbereitet und werden im November/ Dezember 2016 im **2. Bürgerforum „VorOrtStadt“** diskutiert. Damit hat die erste Beteiligungsphase auf der Grundlage der Auseinandersetzung über die **Ausgangslage (Frankfurt „heute“)** mit einer **„Ideensammlung“** begonnen - als Einstieg und Brücke in den Zukunftsdialog zu Frankfurt 2030.

Die Veranstaltungen waren vor dem Hintergrund der Beteiligungsangebote unterschiedlich konzipiert. Das erste **Bürgerforum („IdeenFlashMarkt“**, 1. Juli 2016, Zoogesellschaftshaus) bot die Möglichkeit, sich zu zentralen Themen der Stadtentwicklung zu äußern, und Herausforderungen, Ideen und Perspektiven für Frankfurts Zukunft im Dialog mit Vertretern aus Wirtschaft, Forschung, Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung zu formulieren. Über 250 Frankfurter*innen machten von dem Angebot Gebrauch. Im **Fachdialog** (5. Juli 2016, Römer) wurden die Ergebnisse der StatusQuo-Analyse noch einmal mit knapp 200 Vertreter*innen und Partner*innen aus Forschung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Verwaltung reflektiert. Im Fokus auch hier vor allem die Herausforderungen der Stadtentwicklung sowie die Aufgaben für die anstehende Strategiediskussion. Diese direkten auffordernden Formate der Beteiligung wurden ergänzt um eine aufsuchende Beteiligung, bei der die Frankfurter*innen vom 2. bis 9. Juli 2016 mit der **Ideentour** an 13 Stationen im Stadtgebiet die Möglichkeit hatten, ihre Vorstellungen zu den Veränderungsnotwendigkeiten der Stadt zu formulieren. Eine dritte Form der Beteiligung bestand in dem Angebot eines **Onlinedialogs** vom 13. Juni bis zum 31. Juli 2016, das die Möglichkeit der Kommentierung des Statusberichtes und der Ideengenerierungen beinhaltete.

Ergebnis der Beteiligung in allen Veranstaltungen und Aktionen sind **knapp 1.500 Beiträge, Hinweise und Kommentare**. Diese wurden im Nachgang gesammelt, gesichtet und in einem ersten Schritt tabellarisch mit Bezug zu den Veranstaltungen dokumentiert (siehe Excel-Bündelungsmatrix). Um die Eingaben effizient weiter zu nutzen, wurden alle Beiträge gemäß ihrer inhaltlichen Stoßrichtung den **Themenfeldern** der sektoralen Analyse des Statusberichtes sowie den **Kernfragen des Ideenaufrufs** zugeordnet. In einem nächsten Schritt erfolgte eine **Bewertung aller Eingaben mit Blick auf die Relevanz für die Strategie-, Szenarien- und Raumdiskussion** in drei Kategorien:

1. Beitrag betrifft gesamstädtische Strategien,
2. Beitrag betrifft lokale, räumliche Projekte,
3. Beitrag hat keine Relevanz für die Strategieentwicklung.

Alle Aussagen mit Bezug zur Strategiediskussion und/ oder einem räumlichen Fokus (Kategorie 1+2) sind und waren ein wichtiger **Ideenspeicher** für die Stadt Frankfurt und das begleitende Fachbüro bei der begonnenen **Erarbeitung der Entwicklungsszenarien** sowie der **Ableitung und räumlichen Verankerung von Strategien**. Dazu sind sie Grundlage für Fragestellungen, anhand derer die Szenarien und Strategien im weiteren Stadtdialog diskutiert werden. Sie helfen also der Stadt Frankfurt und den begleitenden Fachbüros des Stadtdialogs (IMORDE, Kokonsult, Raumposition), ein **inhaltliches und räumliches Meinungsbild der aktuellen Diskussion** der Stadtgesellschaft bzw. der Frankfurter*innen zu ihrer Stadt zu gewinnen und Themenschwerpunkte für inhaltliche und teilräumliche Fragen abzuleiten. Letztendlich ergeben die Beiträge einen umfangreichen **Wissensspeicher mit Blick auf lokale und gesamstädtische Herausforderungen und mögliche kommunale Aufgaben**. Diese sind unabhängig von der weiteren Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes wichtig und hilfreich für die Arbeit der Verwaltung. Daher werden alle Beiträge an die zuständigen Ämter der Stadt Frankfurt am Main inkl. der städtischen Gesellschaften weitergegeben.

Knapp **10 % der bisherigen Beiträge haben keine Relevanz** für die Strategiediskussion für Frankfurt 2030. Diese Kommentare werden in der Strategiephase nicht weiter berücksichtigt, da entweder kein Empfehlungscharakter vorliegt, der Beitrag nicht von der Stadt Frankfurt beeinflusst werden kann, der erwartete Nutzen nicht im angemessenen Verhältnis zum Aufwand steht oder weitere (technische, finanzielle bzw. rechtliche) Sachverhalte gegen eine Berücksichtigung sprechen. Auch wenn die Relevanz des Beitrags zu lokal ist, wird der Beitrag nicht weiter verfolgt. Einige Vorschläge wurden bereits von der Stadt Frankfurt umgesetzt und werden deshalb ebenfalls nicht weiter berücksichtigt. Alle Beiträge ohne Relevanz für die Strategiediskussion werden in der Kommentarspalte kurz begründet. Auch wird der weitere Umgang mit diesen Hinweisen dargestellt.

Formuliertes **Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes** ist es, existierende **Fachplanungen genauso wie Eingaben des Stadtdialogs zusammenzuführen**, um im Ergebnis einen Orientierungsrahmen für das Handeln von Politik und Verwaltung zu schaffen. Dieses räumliche Leitbild soll dabei Antworten geben auf die erkennbaren Kontroversen und Herausforderungen der Stadtentwicklung. Vor diesem Hintergrund ist auch eine Bündelung und Verdichtung der Hinweise aus dem Stadtdialog notwendig. Diese soll transparent sein, damit nachvollziehbar bleibt, wie mit den Eingaben weiter umgegangen wurde und in welcher Form die Beiträge Verarbeitet wurden. Nach Abschluss der ersten Phase des Stadtdialogs wurden daher die Beiträge in einem **Auswertungspapier** inhaltlich gebündelt und zusammengefasst. Die Auswertung beschreibt die genannten Schwerpunkte für gesamstädtische Strategien sowie für räumliche Maßnahmen und Projekte und fokussiert die wesentlichen Aussagen aus dem Dialogprozess. Die Inhalte werden abgeleitet aus Beiträgen und Themen,

- die häufig genannt wurden oder viel Unterstützung fanden,
- die räumliche Konflikte und Synergien und damit verbunden eine Kontroverse in der Stadtgesellschaft erkennen lassen,
- die Herausforderungen und/oder Lösungen benennen, die vom politisch-administrativen System der Stadt Frankfurt am Main beeinflussbar sind.

Abschließend werden aus den Schwerpunkten **Schlussfolgerungen, Erkenntnisse und offene Fragen für die weitere Strategie- und Szenariendiskussion** gezogen, die im Stadtdialog aufgegriffen werden.

2. Quantitative Auswertung der Beiträge

Insgesamt generierte der Beteiligungsprozess „Frankfurt Deine Stadt“ in seiner ersten Runde 1.455 Beiträge (Ideen, Kommentare, Hinweise und Anregungen). Auf die auffordernde Beteiligung (Bürgerdialog: IdeenFlashMarkt vom 01. Juli 2016 und Fachdialog am 05. Juli 2016) entfallen 530 Beiträge, die aufsuchende Beteiligung (Ideentour vom 02. bis 09. Juli 2016 an vielen Orten im Stadtgebiet) generierte 278 Beiträge, die Online-Beteiligung erbrachte 647 Beiträge (siehe Abb. 1).

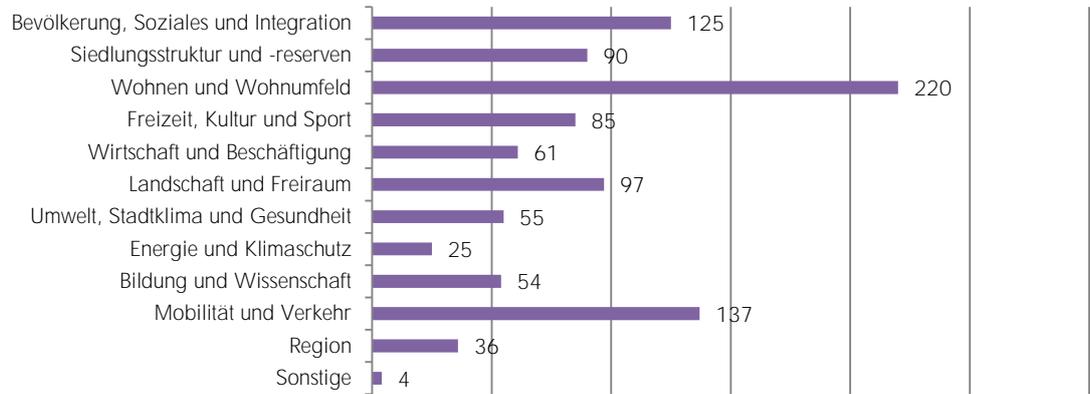
Abb. 1: Anzahl der generierten Beiträge nach Beteiligungsformaten



Die Zuordnung der Beiträge zu den sektoralen Themen des Statusberichts zeigt hinsichtlich der inhaltlichen Schwerpunktsetzung deutliche Unterschiede zwischen den drei Beteiligungsformaten und ihren Veranstaltungen: Ging es den Teilnehmer*innen des Bürger- sowie des Fachdialogs hauptsächlich um die Themenkomplexe „Wohnen und Wohnumfeld“, „Mobilität und Verkehr“ sowie „Bevölkerung, Soziales und Integration“, überwiegt in der aufsuchenden Beteiligung und der Online-Beteiligung ganz klar das Thema „Mobilität und Verkehr“ (siehe Abb. 2).

Abb. 2: Zuordnung der Beiträge zu sektoralen Analyse des Statusberichts nach Beteiligungsformaten (Mehrfachzuordnung möglich)

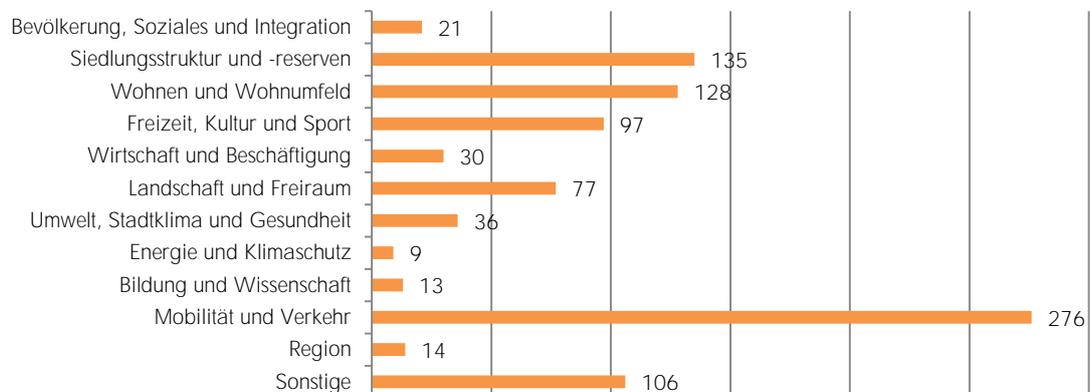
Beiträge aus der auffordernden Beteiligung (1. Bürgerdialog & 1. Fachdialog)



Beiträge aus der aufsuchenden Beteiligung (Ideentour)

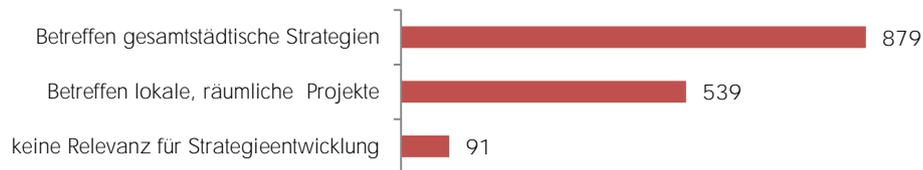


Beiträge aus der Online-Beteiligung (www.frankfurtdeinstadt.de)



Ursächlich mag im Bürger- und Fachdialog die organisatorische Strukturierung nach thematischen Arbeitsgruppen und die Verteilung der Teilnehmer*innen auf diese Gruppen ausschlaggebend gewesen sein. Es war in den Diskussionen in Arbeitsgruppen jedoch immer wieder auch das Bemühen der Teilnehmer*innen und der Diskussionsleitung feststellbar, auf eine gesamtstädtische Strategieebene zu abstrahieren und sich nicht in lokalen Einzelmaßnahmen zu verlieren. Dagegen entfallen allein auf den Onlinedialog 383 von 539 Beiträgen, die räumlich-lokale Projekte vorschlagen. Ein Großteil dieser Vorschläge wiederum betrifft Maßnahmen und Projekte der Mobilität und des Verkehrs. Insgesamt weisen rund 60 % (879) aller Beiträge einen Bezug zu potenziellen gesamtstädtischen Entwicklungsstrategien auf, knapp 40% beziehen sich auf räumlich-lokale Projekte und Einzelmaßnahmen (Mehrfachzuordnung möglich) (Abb. 3).

Abb. 3: Zuordnung der Beiträge für Strategie- und Szenarien-Entwicklung (Mehrfachzuordnung möglich)



3.1 Schwerpunkte für gesamtstädtische Strategien

- **Schaffung von Wohnraum prioritär behandeln! + + +**
Wohnen wird vor allem in den Beiträgen aus der auffordernden Beteiligung (Bürgerforum und Fachdialog) als das wichtigste Thema der Stadtentwicklung in Frankfurt bewertet: Die Stadt solle entschieden vorangehen und eine gesamtstädtische Wohnraumoffensive starten sowie einen **„Investitionsfonds zur Förderung/ Beschleunigung des Wohnungsbaus“** gründen. Damit die Verwaltung handlungsfähig wird, sei dabei politischer Wille eine klare Voraussetzung sowie mehr (personelle) Ressourcen in der Verwaltung, eine Verbesserung des ämterübergreifenden Dialogs und die Ausbildung von Querschnittskompetenzen notwendig. Nur so ließen sich auch (Genehmigungs-)Verfahren im Kontext einer Wohnraumstrategie beschleunigen. Bei der Frage nach den benötigten Wohnformen war das Meinungsbild differenzierter. Neben der grundsätzlichen **Forderung nach „mehr“ Wohnungsbau mit Blick auf Masse lag der Fokus vor allem auf dem dringend benötigten Angebot von bezahlbarem bedarfsgruppengerechten Wohnungsbau und differenzierten Wohnformen.** Die zu adressierenden Zielgruppen müssen hierbei klar definiert werden, um den sozialen Zusammenhalt nicht zu gefährden.
- **Auch schwierige Potenzialräume für Wohnungsbau in den Blick nehmen! + + +**
Mehrheitlich werden die größten Aktivierungschancen für Wohnungsbau in den Außenbereichen und Randbereichen der Stadt Frankfurt am Main gesehen. Gerade die z. T. noch sehr dörflich geprägten Siedlungsstrukturen böten Chancen für eine stärkere Transformation und Nachverdichtung. Dennoch seien auch siedlungsnah und teilerschlossene Flächenpotentiale (u. a. **Gewerbeflächen, Frankfurter Berg**) sowie **„untergenutzte“ Siedlungsstrukturen, die schwierig zu aktivieren seien, stärker in den Blick zu nehmen.** So sei z. B. für innerstädtische Gebiete mit Baustrukturen der 1950er und -60er Jahre eine Nachverdichtung oder ein kompletter Ersatz zu überprüfen. Potenziale böten auch Dachgeschossausbauten und Gebäudeaufstockungen.
- **Qualitätskriterien für neue Stadtteile entwickeln! + +**
In allen Beteiligungsformaten wird vielfach betont, dass das Leitbild für die Siedlungsentwicklung das der europäischen Stadt sein solle mit Nutzungsmischung, kleinteiliger Parzellierung und attraktiven öffentlichen Räumen. Ziel müsse eine Stadt der kurzen Wege mit sozialer Dichte in lebendigen, vielfältigen Quartieren sein. Wichtig dafür sei eine Verzahnung von Wohnen und Arbeiten. Dazu wurde angeregt, Qualitätskriterien für die Quartiersentwicklung sowohl im Bestand auch in neuen Stadtquartieren als einen **„Frankfurter Qualitätskriterienkatalog“** zu definieren.

- **Weitere Hochhaus-Standorte ermöglichen! ++**
 Die Weiterentwicklung der Frankfurter Hochhaus-Silhouette wird mehrheitlich im Bürger- und Fachdialog **positiv gesehen**. Vor dem Hintergrund des „Brexit“ könnten weitere **Bürohochhäuser** entstehen, vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums sei der Typ des Wohnhochhauses stärker zu forcieren, um innerhalb bestehender Siedlungsstrukturen den Wohnbedarf in Teilen zu decken. Angeregt wird dazu, den Hochhausrahmenplan zu aktualisieren und fortzuschreiben, wobei durch ein begleitendes Instrumentarium der Bodenspekulation im Bereich neuer Hochhaus-Standorte begegnet werden sollte.
- **Regelungen vereinfachen – Bauen beschleunigen! +**
 Sehr unterschiedlich wurden Instrumente zur Vereinfachung und Beschleunigung des Wohnungsbaus diskutiert. Weniger Regelungen und einfachere rechtliche Rahmenbedingungen wurden vor allem im Fachdialog aus Sicht von Immobilienakteuren als dringend erforderlich angesehen (z. B. Stellplatzverordnung, Brandschutzaufgaben, Immissionsschutzgesetz), um im Bestand (u. a. Dachgeschossausbauten, Hauptverkehrsachsen) sowie im Außenbereich Flächen zu aktivieren bzw. Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. In der öffentlichen Wahrnehmung werden vor allem umsichtige und qualitätsvolle Lösungen gefordert, bei denen der Dialog ein stärkerer Bestandteil sein sollte.
- **Liegenschaftspolitik neu ausrichten! +**
 Mehrfach angeregt wird eine Neujustierung der kommunalen Liegenschaftspolitik: Die Belange des Allgemeinwohls könne die Stadt besser durchsetzen, wenn sie Boden nicht mehr meistbietend, sondern nach „Konzeptverfahren“ veräußere, also an die Qualität eines Entwicklungskonzeptes binde. Vorgeschlagen wird auch, generell darauf zu verzichten, Flächen aus kommunaler Hand zu veräußern, sondern z. B. in Erbpacht zu vergeben. Auch solle die Stadt das bestehende Instrumentarium hinsichtlich ihrer Liegenschaftspolitik anpassen (u. a. Vorkaufsrecht, SEM) und städtische Wohnungsbaugesellschaften mehr in die Pflicht nehmen.
- **Grün- und Freiflächen erhalten! +++**
 In allen Beteiligungsformaten wird die Vielfalt der Funktionen von Grün- und Freiflächen im Innen- und Außenbereich betont. Überwiegende Meinung ist daher, nicht hinter den Status-Quo bei der Größe und Anzahl der Freiflächen zurückzufallen. Eine klare Konfliktlinie zur Diskussion der Wohnraumentwicklung. Die Instrumente zum Schutz von Grün- und Freiflächen seien zu ergänzen, z. B. durch die Ausweisung von Tabuzonen für die Inanspruchnahme von Freiflächen für die Siedlungsentwicklung und die Aufstellung eines Kleingartenentwicklungskonzeptes. Angeregt wird, transparente Kennziffern für den Freiraumbedarf zu ermitteln sowie einen Kriterienkatalog für die Abwägung zwischen den Belangen von Siedlungsentwicklung und Freiraumerhaltung zu entwickeln (und z. B. die Qualität von Freiräumen zu bewerten sowie das Potenzial einer Aufwertung von Grünflächen für die Verdichtung zu bewerten).
- **Wichtige Stadträume qualifizieren! +++**
 Wichtigen Stadträumen Frankfurts wird dialogübergreifend ein unbefriedigender gestalterischer und funktionaler Zustand bestätigt: Vor allem die bedeutenden Stadtplätze ließen Aufenthaltsqualität vermissen, die Radialstraßen insbesondere im Gründerzeitring seien zu autogerecht gestaltet. Mehrfach wird daher die Transformation dieser wichtigen Stadträume angeregt. Bei den Stadtplätzen sei sowohl die Gestaltung der Platzanlagen aufzuwerten als auch die bauliche Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu erneuern. Für die Radialstraßen wird vielfach vorgeschlagen auf eine Veränderung der Querschnitts für eine stadtverträgliche

Mobilität hinzuwirken und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, insbesondere seien Gehwege zu verbreitern, großzügige Radverkehrsanlagen anzulegen, Parkraum zu reduzieren, Straßenbäume anzupflanzen und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.

- **Grün- und Freiräume verbessern! ++**

Viele Beiträge in allen Beteiligungsformaten unterstreichen die Notwendigkeit einer intensiveren Pflege bestehender Grün- und Freiflächen sowie teilweise ihrer Inwertsetzung. Stark frequentierte Grünanlagen mit der Tendenz zur Übernutzung und einem drohenden Verlust der Erholungsfunktion sei durch verstärkte Pflege zu begegnen, aber auch durch Umgestaltung und Aufwertung hin zu multivariaten Flächen für vielfältige Nutzungen. Die Qualifizierung der Grün- und Freiräume sei im Zusammenhang zu denken mit Mobilitätskonzepten (vor allem mit zunehmendem Radverkehr), auch seien mehr Spielplätze für unterschiedliche Nutzergruppen einzuplanen (z. B. Rollstuhlfahrer*innen und ältere Jugendliche).

- **Unkonventionelles Grün fördern! +**

Grün erfülle wertvolle Funktionen für das Stadtklima und den Wasserhaushalt der Stadt, daher solle auch verstärkt unkonventionelles Grün in die Stadt eingebracht werden, vor allem in Form von vertikalen Gärten an Fassaden sowie Dachbegrünung, die bei Flachdächern und flachgeneigte Dächer zum Standard werden solle.

- **Radverkehr fördern! +++**

Besonders viele Beiträge beschäftigten sich mit der Veränderung des Mobilitätsangebots. Vorgesprochen wird vor allem der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur Frankfurts mit konkreten Beispielen. Neben dem Ausbau der Wege (Instandsetzung und Neubau von Radwegen) sollten auch Folgeanlagen wie überdachte Fahrradparkhäuser und großzügig dimensionierten Stellplatzanlagen an Schnittstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gedacht werden. Radwege und Schutzstreifen seien breiter anzulegen, als es heute der Fall sei. Auch solle die regionale Radverkehrsmobilität mit Radschnellwegen unterstützt werden. Zum Vorbild könne die Stadt sich Kopenhagen nehmen.

- **Attraktivität des SPNV erhöhen! +++**

Aus vielen Beiträgen ist ersichtlich, dass die Tendenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV) in Frankfurt auch mit dem Image und dem baulichen Zustand der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und hier insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) verbunden ist. Vor allem die Haltestellen von U- und S-Bahn seien häufig in einem wenig attraktiven gestalterischen Zustand. Die Stationen und ihr Umfeld seien dringend aufzuwerten und als Begegnungsräume und Aufenthaltsräume zu begreifen. Die Verkehrsinfrastruktur solle Teil des Stadtraums sein und sich stärker in die Stadtgestaltung einfügen.

- **Regionalen ÖPNV ausbauen! ++**

Eine Reduktion des MIV, so die Meinung vieler Beiträge, könne Frankfurt vor allem hinsichtlich seiner hohen Zahl von Ein- und Auspendler*innen nur auf regionaler Ebene angehen. Hier sei der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Angebot regionaler auszubauen. Als mögliche konkrete Ansatzpunkte wurden häufig die Anlage von zusätzlichen und ausreichend dimensionierten Park & Ride-Parkplätzen angeregt sowie mit Blick auf die Straßenbahnlinien Verlängerungen der Trassen in die Region u. a. nach Offenbach, Neu-Isenburg und Bad Vilbel genannt. Ferner solle die Kommunikation und Interaktion der wesentlichen regionalen und überregionalen

Partner aus Verwaltung sowie Verkehr- und Infrastrukturplanung-/ -wirtschaft ausgebaut werden (z. B. Deutsche Bahn, RMV, etc.).

- **Neue Mobilitätsformen unterstützen! ++**
Für die Verzahnung von Wohnen und Arbeiten seien Sharing Angebote bei Autos, Rädern und weiteren Gütern verstärkt zu berücksichtigen und zu fördern. Diese Angebote müssten insbesondere **auf aktuelle Entwicklungen im Bereich „Wohnen und Arbeiten“** sowie **auf die engen städtischen Räume** besser reagieren. Vor allem Stellplätze in zentraler Lage sind für Leihräder und Leih-Autos wichtig.
- **Stellplatzsatzung überdenken! ++**
Die Verpflichtung zum Stellplatzbau bei Neubauvorhaben induziere zusätzlichen motorisierten Individualverkehr (MIV), treibe Baukosten in die Höhe und beanspruche knappe Fläche in der dichter werdenden Stadt, kritisieren mehrere Beiträge und empfehlen daher eine Abschaffung bzw. Überarbeitung der Stellplatzsatzung.
- **Preispolitik im ÖPNV überdenken! +**
Viele Beiträge regen eine Änderung der Preispolitik im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an: Die Preise werden häufig als zu hoch beschrieben, denkbar seien symbolträchtige Modelle **wie z. B. in Wien (Jahreskarte für das gesamte Stadtgebiet für 365 € bzw. 1 € pro Tag)**. Auch ein komplett kostenloser ÖPNV wurde mehrfach vorgeschlagen.
- **Fokus auf Mobilitätsmanagement richten! +**
Die Verkehrsplanung solle nicht nur bauliche Projekte berücksichtigen, sondern auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements anstoßen (u. a. ein Konzept zur Entwicklung des Fußverkehrs, Mitfahrzentralen für Pendler*innen, Änderung beim Management von betrieblichen Fuhrparken).
- **Region als Wachstumsraum denken! ++**
Insbesondere in Bezug auf die Schaffung von Wohnraum nehmen viele Beiträge in allen Veranstaltungsformaten die Region in den Blick. Es werden mehrfach regionale Kooperationen angeraten; denkbar seien z. B. interkommunale neue Wohngebiete als konkrete Kooperationsformen. Für eine Aktivierung der Potenziale des Umlands zur Wohnraumentwicklung sei angesichts der Kapazitätsengpässe aller Verkehrsinfrastrukturen in der Region jedoch auch eine Weiterentwicklung der regionalen Mobilität dringend erforderlich (vor allem öffentlicher Personennahverkehr und Radschnellwege). Mehrfach vorgeschlagen werden auch Eingemeindungen von Nachbarkommunen, vor allem Offenbach und Eschborn.
- **Flächenkonkurrenz zu Industrie und Gewerbe ausbalancieren! ++**
Industrie- und Gewerbebetriebe sehen sich zunehmend durch ökonomisch stärkere Flächennutzungen, vor allem Wohnen und Dienstleistungen, verdrängt. Vor allem das Handwerk gerät in bestehenden Quartieren zunehmend in Bedrängnis. Die Stadtentwicklungsplanung, so die Forderung aus der Beteiligung, solle Flächen für Industrie und Handwerk planerisch sichern und neue Fläche ausweisen.
- **Nutzungskonflikte zwischen Wohnen/ Industrie/ Gewerbe auflösen! ++**
Industrie- und Gewerbebestandorte stehen vielerorts in Frankfurt auch unter Druck, weil sich die verschiedenen Nutzungen räumlich immer stärker aufeinander zu bewegen. Gerade bei der

Annäherung von Wohnnutzungen an Industrie und Gewerbe hätten letztere hinsichtlich Immissionsschutzregelungen oft das Nachsehen und würden verdrängt. Es wird in mehreren Beiträgen gefordert, dass Gewerbe und Gewerbegebiete besser geschützt werden sollten und dass auch neue Gebiete ausgeschrieben werden müssten, da die klassische Industrie für die Wertschöpfung in Frankfurt einen hohen Stellenwert habe. Ein Chance, die es zu nutzen gelte, liege in neuen und alten Formen der Koexistenz von Wohnen und Gewerbe in Mischgebieten, z. B. durch „Urban Manufacturing“ und „Urban Production“, **immissionsfreie Produktion durch Industrie 4.0** wie auch in klassischen Gewerbehöfen.

- **Flächen für Bildung sichern und erweitern! +**
Bildung ist auf zur Verfügung stehenden Raum angewiesen, sieht sich in der wachsenden Stadt Frankfurt aber zunehmend mit einer Konkurrenz zu anderen Nutzungsformen konfrontiert, speziell mit der Wohnnutzung. Viele Beiträge leiten daraus ab, dass die Stadtentwicklungsplanung sich stärker der Frage widmen sollte, wie mit diesen Flächenkonflikten und den darin enthaltenen Interessen umgegangen werden kann. Es seien Orte und Räume für Bildungseinrichtungen zu sichern und zu erweitern, auch für solche Einrichtungen, die nicht der formalen Bildung zuzuordnen sind.
- **Bildungsräume schaffen! +**
Mehrfach wird in den Beiträgen betont, dass die Räume der Stadt immer auch als Bildungsräume gedacht werden sollten. Bildung umfasse nicht nur die institutionellen Bildungseinrichtungen vom Kindergarten bis zu den Hochschulen verstanden werden sollten, sondern auch außerschulische Bildungs-, Betreuungs- und Begegnungsorte. Die räumliche Abdeckung Frankfurts mit diesen vielfältigen Bildungseinrichtungen sei verbesserungswürdig und solle dezentral in Anlehnung an Sozialräume und am Maßstab der Quartiersebene erfolgen. Dafür sei ein Entwicklungskonzept aufzustellen. Wichtig für die Bildungsräume sei auch eine baulich attraktive Infrastruktur, so seien z. B. Schulen dringend zu sanieren.
- **Bildung und Wirtschaft räumlich zusammenführen! +**
Es entstehen Synergien, wenn Bildung und Wirtschaft zusammen gedacht werden. Bildung und Wirtschaft, so die Anregung aus mehreren Beiträgen, seien daher verstärkt an konkreten Orten im Stadtgebiet räumlich zusammenzuführen (z. B. Industrieparks und kreative Cluster oder Forschungseinrichtungen und Unternehmen). Es komme dabei auf eine ausgewogene Planung an und darauf, dass verschiedene Funktionen frühzeitig bedacht und eine angemessene bauliche Nutzungsvielfalt für zukünftige Entwicklungen berücksichtigt werde.
- **Vielfalt der kulturellen Aktivitäten in den Stadtteilen sichern! ++**
Die Sicherung der Vielfalt kultureller Aktivitäten müsse bereits auf Stadtteile und Quartiersebene gesichert werden. Mehrere Beiträge empfehlen die natürlichen Begegnungsräume in den Stadtteilen zu fördern. Dazu gehöre, Frei- und Experimentierräume zuzulassen, wo sich Kultur und Soziokultur durch Künstler, Freischaffende und Kreative entfalten kann. Und das entgegen eventueller Unsicherheiten und Zweifel, z. B. Urban Gardening, temporäre Nutzung von leer stehenden Räumen etc.
- **Kulturförderung neu ausrichten! +**
Nichtkommerziellen und kreativen Aktivitäten seien auf eine öffentliche Finanzierung angewiesen. Allerdings fokussiere der kommunale Kulturhaushalt noch zu stark auf der Innenstadt und die Hochkultur. Eine Neuausrichtung der Förderung abseits der Hochkultur und in den Stadtteil-

len wird daher mehrfach zur Sprache gebracht, insbesondere seien Frei- und Experimentier-
räumen **stärker zu unterstützen (ein gutes Beispiel sei etwa der „Kulturcampus“)**.

- **Home Sharing konstruktiv regeln! ++**
Mehrere Beiträge fordern einen konstruktiven Umgang der Stadt mit dem privaten Home Sharing, dem seitens der Politik vorgeworfen wird, durch die Zweckentfremdung von Wohnraum als Ferienwohnung die Wohnungsknappheit zu verschärfen. Die Stadt solle - auch im Sinne einer (touristischen) Willkommenskultur - Regelungen schaffen, dass privates Home Sharing nicht generell ausgeschlossen würde. Dazu seien Regeln klar zu vermitteln und Möglichkeiten und Grenzen des privaten Home Sharing aufzuzeigen.
- **Multifunktionale Sport- und Freizeitanlagen gestalten! +**
Freiflächen und Sportanlagen sollten verstärkt zusammen gedacht und als multifunktionale Begegnungs- und Aktivitätsräume gestaltet werden. Perspektivisch seien Parks und Sportflächen noch stärker für ein gemeinsames Freizeit- und Kulturangebot genutzt werden, um Freiräume u. a. für ein interkulturelles An- und Zusammenkommen zu ermöglichen.
- **Kultur, Freizeit und Sport vernetzen! +**
Es sei wichtig, dass für alle Bevölkerungsgruppen ein Zugang zu den unterschiedlichsten Angeboten im Freizeit-, Sport und Kulturbereich vorhanden ist. Um die Vernetzung vor allem im Sport- und Kulturbereich zu optimieren, seien mehr strukturelle und finanzielle Ressourcen erforderlich.
- **Kulturentwicklungsplan aufstellen! +**
Frankfurt verfüge in vielen Bereichen über aktuelle Konzepte, Analysen und Berichte, z. B. den Sportentwicklungsplan 2025. Eine weitere Forderung war, einen neuen Kulturentwicklungsplan 2030 in Auftrag zu geben. Der letzte Kulturentwicklungsplan der Stadt wäre bereits 40 Jahre alt. Er sei mittlerweile erfolgreich umgesetzt worden.
- **Dem Klimawandel entschieden begegnen! +**
Mehrere Beiträge fordern zu einem ambitionierteren Vorgehen der Stadt im Klimawandel auf. So solle die Stadt sich beispielsweise nicht 2050 als Ziel für die Klimaneutralität setzen, sondern bereits 2030. Auch wird angemahnt, den Klimawandel nicht allein auf den Zusammenhang Stadtklima/ Durchlüftung/ Aufheizung zu reduzieren, sondern auch die stadträumlichen Ansprüche in den Blick zu nehmen (u. a. Flächenbedarf, Raumnutzung, Standards in der Architektur). Auch die bereits bestehenden Strategien der Stadt zur Klimaanpassung, dem energetischen Stadtumbau und zum vorbeugenden Klimaschutz seien schneller und konsequenter umzusetzen.
- **Partizipation transparent gestalten! ++**
Die Beteiligung zum integrierten Stadtentwicklungskonzept im Allgemeinen und die Aussagen des Statusberichts zur „horizontalen Kooperation“ werden begrüßt. Mehrere Beiträge betonen die Wichtigkeit von Transparenz, Offenheit und Kommunikation für den Partizipationsprozess. Den Beteiligten müssten von vornherein die Möglichkeiten aber auch Grenzen der Beteiligung kommuniziert werden. Für die Umsetzung einer kooperativen Stadtentwicklung bis 2030 sei zudem ein „Kümmerer“ auf höherer Ebene notwendig, da sich Kooperation nicht von alleine organisiere.

3.1 Schwerpunkte für räumlich-lokale Einzelmaßnahmen und Projekte

- **Mobilität in der Innenstadt verändern! + + +**

In der Innenstadt schlägt das Herz Frankfurts – und die Herzen der Frankfurter*innen schlagen für ihre Innenstadt. Besonders häufig wird diese thematisiert. Allerdings sei die Aufenthaltsqualität durch ihre autogerechte Gestaltung beeinträchtigt, eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wurde vielfach angesprochen, die von einer Verkehrsberuhigung (Tempo 20; Tempo 30) bis zur Vision einer vollständig autofreien Stadtmitte innerhalb des Anlagenrings reicht. Die Innenstadt solle dringend fahrradfreundlicher werden, so die vielfache Forderung, Kfz-Stellplätze reduziert, der Durchgangsverkehr verringert, temporäre Beschränkungen für den MIV erlassen und neue Fußgängerzonen ausgewiesen werden. Die Berliner Straße solle zurückgebaut und ihre trennende Wirkung für die Innenstadt überwunden werden.

- **Radialstraßen transformieren! + + +**

Die Aufenthaltsqualität der Radialstraßen vor allem im Gründerzeitring wird in vielen Beiträgen als unbefriedigend beschrieben und eine mutige Veränderung des Querschnitts dieser stadtbildprägenden Straßen angeregt. Für die Mainzer Landstraße, Eschersheimer Landstraße, Berger Straße, Eckenheimer Straße und Bockenheimer Landstraße wird daher häufig empfohlen, den öffentlichen Raum und insbesondere die Verkehrsflächen zu transformieren. Die Ideen reichen von einer Verkehrsberuhigung bis zu einer vollständigen Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Fahrspuren des Kfz-Verkehrs könnten reduziert, die Gehwege verbreitert, Straßenbäume gepflanzt und vor allem die Situation für den Radverkehr mit neuen Radverkehrsanlagen verbessert werden.

- **Lücken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) schließen! + +**

Das Thema Schienenpersonennahverkehr (SPNV) regt vor allem in der Online-Beteiligung zu regen Diskussionen an. Allgemein wird ein Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs häufig gefordert, vielfach unterstützte Anregungen waren u. a. eine Verlängerung der U-Bahnlinie 4 und Lückenschluss zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim, eine Verlängerung der U5 bis Frankfurter Berg und die Verlängerung der U5 vom Europaviertel West nach Höchst sowie die Verlängerung der U1/2/3 bis Sachsenhäuser Warte und Neu Isenburg, Die Linien U1,2,3,8 solle man unterirdisch bis Heddernheim ausbauen. Angeregt wurde ferner der Bau eines U-Bahnring, um die fehlende Tangentialverbindung herzustellen. Auch die Straßenbahn solle ausgebaut werden, so die häufige Anregung, etwa Strecken zwischen Konstablerwache – Bad Vilbel; Bornheim – Offenbach; Fechenheim – Offenbach. Verlängerungen wurden auch vorgeschlagen nach Neu-Isenburg und durch die Hanauer Landstraße.

- **Stadtplätze aufwerten! ++**

Die Frankfurter*innen bestätigen vielen Stadtplätzen einen unbefriedigenden gestalterischen und funktionalen Zustand. Der Bahnhofsvorplatz solle dringend umgestaltet und zu einer Visitenkarte der Stadt werden, die Fußgängertunnel verschwinden, der Verkehr neu geordnet werden. Unbefriedigend seien auch die Plätze an Hauptwache und Konstablerwache: Hier solle vor allem die B-Ebene und der U-Bahn-Bereich aufgewertet werden. Die Aufenthaltsqualität des Willy-Brandt-Platzes sei verbesserungswürdig und in Zusammenhang zu denken mit Schauspielhaus und Oper sowie der Gallusanlage. Neu geordnet werden solle auch der Danziger Platz, um seinen Charakter von dem eines Parkplatzes zu dem eines echten Stadtplatzes zu transformieren. Die Platzfolge Roßmarkt und Goetheplatz könne an Aufenthaltsqualität gewinnen durch zusätzliche Begrünung, Sitzgelegenheiten und Wasserspiele.

- **Einhausung der A661 vorantreiben! +**

Zur Verbesserung des Lärmschutzes im Ernst-May-Viertel für die bestehende Siedlung als auch für eine Erweiterung solle die Länge der Einhausung auf 600 Meter verlängert werden. Die grüne Mitte solle so qualifiziert werden, dass sie den GrünGürtel bis in die Innenstadt trage und Platz für Sportanlagen biete. Insgesamt solle das Projekt schneller vorangetrieben werden.

- **Wohnbaustandorte in den Blick nehmen! ++**

Wo neue Wohnungen bauen in der wachsenden Stadt? Mehrere Beiträge identifizieren potenzielle Wohnbaustandorte, so hieß es z. B. in Frage kämen der Osthafen, der Bereich westliche Schmidtstraße, die Flächen Am Römerhof beim Rebstockpark, Frankfurter Berg aufgrund seiner guten Erschließung sowie ein neues Quartier Huthpark-Ost mit dem Huthpark als Quartiersmitte. Für das Areal Am Städelshof (Lange Straße / Allerheiligenstraße) bestehe Kümmernutzung, das Gebiet zwischen Gerbermühlstraße und Seehofstraße habe Entwicklungspotenzial, das Wohngebiet Fischerfeld könne nachverdichtet werden und an der Borsigallee in Enkheim lägen mehrere brachliegende oder als Parkplätze genutzte Grundstücke, die Grünflächen zwischen Goldbergweg und Scheerwald könnten bebaut werden. Besonders groß angelegt ist der Vorschlag, im westlichen Gutleutviertel die zwischen Bahnvorfeld und Main ansässigen Gewerbebetriebe umzusiedeln und einen neuen Stadtteil als Projekt Gutleut 2030 zu realisieren.

- **Neue Hochhäuser errichten! ++**

Mehrere Beiträge widmen sich einer Weiterentwicklung der stadtbildprägenden Hochhaus-Silhouette Frankfurts und regen die Umsetzung bereits bestehender Planungen für neue Hochhäuser an. So solle z. B. das Hochhaus Katzenpforte auf dem ehemaligen Turmpalast-Areal als Wohnturm realisiert werden, der Milleniumtower und das Campanile Hochhaus sollten wieder ins Gespräch gebracht werden. Zu begrüßen sei ein Hochhaus auf dem ehemaligen Polizeipräsidiumsgelände, ebenso wie weitere Gebäude in Nachbarschaft zur Europäischen Zentralbank (EZB) am Osthafen sowie ein Hochhaus auf dem Gelände der Telekom zwischen Ostpark und Henschelstraße.

- **Altstadt um- und weiterbauen! +++**

Weiten Bereichen der derzeitigen Altstadt wird vor allem im Online-Dialog der Charakter einer „Vorstadt-Wohnsiedlung“ attestiert. Häufig vorgeschlagen wird daher ein Umbau des Zentrums bzw. der Wiederaufbau der historischen Altstadt. Der Bereich zwischen Berliner Straße, Fahr-gasse, Main und Karmeliterkloster solle sich am historischen Stadtgrundriss orientieren, die Gestaltungssatzung Dom-Römer auf diesen Bereich ausgedehnt werden. Vorgeschlagen wurde z.

B. der Abriss des Rathaus-Südbaus und der Südwestseite des Römerbergs und Wiederaufbau der alten Stadtstruktur, auch der Domplatz solle auf Basis des historischen Stadtgrundrisses neu angelegt werden sowie der Garküchenplatz ins Stadtbild zurückkehren. Dabei solle die Stadt verfahren wie bei der "Neuen Altstadt" (Erbbaurecht und Architekturwettbewerbe).

- **Historische Gebäude rekonstruieren! ++**

Im Bereich der Altstadt wird der Wiederaufbau mehrerer historischer Gebäude angeregt, u. a. am Römerberg das Salzhaus und die Häuser Wanebach und Frauenstein sowie die Häuser Klein-Limpurg bis Lichtenstein, am Paulsplatz solle die Alte Börse wiedererrichtet werden. In der östlichen Altstadt in Nachbarschaft zum Dom die Häuser Mehlwaage, Garküchenhäuser und Haus Fürsteneck am Weckmarkt sowie am Garküchenplatz die Häuser Fürsteneck und Roseneck. **Viel Zustimmung fand auch der Vorschlag die Dachlandschaft zu reparieren („Förderprogramm Dächer“): So solle darauf hingewirkt werden, z. B. bei den Gründerzeitgebäuden am Bahnhofsvorplatz die Aufstockung aus der Nachkriegszeit durch stilgerechtere Dachaufbauten zu ersetzen. Die Stadt selber, so ein viel unterstützter Vorschlag, solle vorangehen und an den Türmen des Rathauses die Dächer vom „Langen Franz“ und „Kleinen Cohn“ rekonstruieren sowie das Mansarddach des Rathaus-Nordbaus am Paulsplatz.**

- **Mainufer aufwerten! +++**

Besonders oft vorgeschlagen wird eine Qualifizierung des Mainufers, vor allem im Bereich der innerstädtischen Stadtteile. Die Spannweite der Vorschläge reicht dabei von kleinen Maßnahmen, wie dem Aufstellen zusätzlicher Bänke und dem Bau neuer Toiletten, bis hin zum Großprojekt einer Untertunnelung der Kaistraßen für den Kfz-Verkehr nach Düsseldorfer Vorbild. Die Vorschläge beinhalten eine Erweiterung des gastronomischen Angebots am Flussufer, die Anlage neuer Spielplätze, Liegeflächen, Sportgeräte und Beachvolleyballfelder sowie eines Flussschwimmbads. Das Ufer könne bereichert werden durch ein Badeschiff und Péniches, festgemachten Lastkähnen, die während der Sommermonate ein gastronomisches und kulturelles Angebot bieten (Vorbild Lyon). Ermöglicht werden sollten Veranstaltungen, wie z. B. ein Streetart-Festival. Eine zusätzliche Erschließung könne mittels einer Bootsbus- bzw. Bootstaxi-Linie erfolgen.

- **Neue Brücken über den Main planen! +**

Angeregt werden zusätzliche Brücken für den Kfz- und Radverkehr zwischen Gallus und Niederrad auf Höhe der Main-Neckar-Schienenbrücke, zwischen Frankfurt-Fechenheim und Offenbach-Bürgel sowie zwischen Niederrad/Goldstein und Griesheim. Für Fußgänger und Radfahrer wird eine Brücke zwischen dem Osthafen und dem Hafen Offenbach vorgeschlagen.

- **Wallanlagen aufwerten! +**

Die Wallanlagen werden in den Beiträgen als eine übernutzte Grünflächen beschrieben, die einen hohen Stellenwert für Berufstätige in ihrer Mittagspause sowie für Anwohner der umliegenden Gründerzeitviertel habe. Für die Wallanlagen wird eine intensivere Pflege angeregt, ihre Umgestaltung hin zu einer vielfältiger nutzbaren Freizeitfläche, aber auch ihre verkehrliche Neuordnung als Fahrrad-Ring um die Innenstadt (Vorbild Promenade Münster).

- **Räume für Kultur ermöglichen! +**

Angeregt werden temporäre, bezahlbare Ausstellungsflächen als Projekträume oder auch als „**Stadtkulturräume**“, z. B. in Goethestraße und Elbestraße. Verwiesen wird auch auf ungenutzte alte Wassertürme im Stadtgebiet, die von Kreativen genutzt werden könnten.

4. Schlussfolgerungen für die Strategiephase und den Stadtdialog

Das Meinungsbild aus der ersten Phase der Beteiligung im Stadtdialog liefert für begonnene Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030 zwei wichtige Erkenntnisse: Zum einen werden die zentralen Aussagen aus dem Statusbericht bestätigt; sie bilden somit eine solide Grundlage für die Entwicklung von Szenarien als nächsten Schritt auf dem Weg zu Frankfurt 2030. Zum anderen zeichnen sich in den Kommentaren sowohl zu gesamtstädtischen Strategien als auch zu räumlich-lokalen Einzelmaßnahmen drei Querschnittsthemen ab, die sich in besonderer Weise auch als Aufhänger für die weitere Debatte zur Frankfurter Stadtentwicklung anbieten, weil sie

- einen deutlichen **Raumbezug** aufweisen (und somit eine Debatte zum integrierten Stadtentwicklungskonzept als räumlichen Leitbild ermöglichen),
- **Konflikte beinhalten** (vor allem konkurrierende Ansprüche an den Raum) und
- **Kontroversen zu Tage fördern** (divergierende Vorstellungen von Entwicklungspfaden, die einer Debatte bedürfen, wenn das Stadtentwicklungskonzept als ein von der Stadtgesellschaft gemeinsam getragenes Leitbild wirken soll).

Die sich aus der ersten Beteiligungsphase ergebenden räumlichen Querschnittsthemen deuten dabei auf zwei zentrale Fragen der wachsenden Stadt bis 2030 hin: **Wie soll Frankfurt wachsen und wo soll die Stadt wachsen?** Nachfolgend die Querschnittsthemen im Überblick:

Querschnittsthema 1: FLÄCHENINANSPRUCHNAHME

Wo gewinnt Frankfurt neue Siedlungsflächen zur Bewältigung des Wachstums? Liegt die Antwort in einer **Außenentwicklung oder in der Innenentwicklung**? Geht es um ein Entweder-oder oder ein Sowohl-als-auch? Vor allen in der auffordernden Beteiligung (Bürgerforum und Fachdialog) wird deutlich, wie kontrovers die Optionen in der Stadtgesellschaft bewertet werden. Aus Sicht der Wohnraumschaffung wird eine Außenentwicklung mit Blick auf neue Stadtquartiere befürwortet, aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Landwirtschaft wird die Innenentwicklung bestehender Stadtteile vorgezogen. Konkrete Entwicklungsvorstellungen wie z. B. für den Pfingstberg werden demnach auch stark widersprüchlich bewertet. Über die Innenentwicklung als vorzuziehende Alternative besteht keineswegs Konsens, wie das Beispiel der Inanspruchnahme der Flächen von Kleingärten für die Siedlungsentwicklung zeigte.

Mit der Frage nach Innen- oder Außenentwicklung eng verbunden ist auch die Frage, **welche Flächennutzungen wo in der Stadt noch Platz finden** sollen. Hier stehen renditestärkere Nutzungen am Immobilienmarkt wie Wohnen in Konflikt mit Industrie und Gewerbe, die zunehmend an den Stadtrand oder in die Region verdrängt werden. Schon aus Eigeninteressen (Gewerbesteuern, Arbeitsplätze, etc.) wird sich die Stadt damit befassen müssen, wie sie auch Gewerbe/ Industrie mit Flächen versorgen und diese

sichern kann. Auch die Konkurrenz zwischen Wohnbauflächen und Landschaftszusammenhängen und wohnortnahe Freiraum rückt hinsichtlich immobilienwirtschaftlichem und demografischem Wachstumsdrucks auf das Tableau und die Stadtgesellschaft wird hier ihre Ansprüche aushandeln müssen.

Klar herausgearbeitet und kommuniziert werden müssen hinsichtlich verfügbarer Flächenpotenziale auch die begrenzten **Möglichkeiten der Region**: Da die Region vielerorts gleichermaßen wachse, sollte die Region helfen, dass sich der Druck nicht nur auf Frankfurt fokussiert. Das derzeitige Neubauvolumen in Frankfurt decke hierzu ca. 50 % des jährlichen Bedarfs ab. Damit steht Frankfurt **besser da als die Region. Es wird also auch zu diskutieren sein, inwiefern Frankfurt „seine Hausaufgaben“ selber machen kann und muss.**

Querschnittsthema 2: BAULICHE DICHTEN

Vor allem im Hinblick auf die Innenentwicklung wurde im Beteiligungsprozess deutlich, dass die Stadtgesellschaft sich verstärkt mit der Frage auseinandersetzen muss, **welche Bebauungs- und Bevölkerungsdichte angemessen für Frankfurt ist**. Die Stadt stehe dabei nicht vor der Wahl, ob sie dichter werde oder nicht. Das Bevölkerungswachstum sei ein Faktum, keine Prognose, die es zu erfüllen gelte. Die entscheidende Frage sei, wie die Stadt baulich darauf reagiere und der zunehmenden Bevölkerungsdichte auch eine zunehmende Bebauungsdichte entgegensetze. Vor allem die Nachverdichtung im Innenbereich wurde dabei kontrovers diskutiert und abhängig von der Perspektive komplett abgelehnt oder als das notwendige kleinere Übel betrachtet.

Das Thema Dichte ist damit zum einen eine städtebauliche Aufgabe, die die Frage aufwirft, wie eine höhere Dichte stadtverträglich zu realisieren ist. Dabei wird zu diskutieren sein, ob die Stadt lediglich punktuell dichter werden will, z. B. mit weiteren Hochhäusern, oder ob sie auch angesichts bald ausgeschöpfter Flächenpotenziale in der Fläche noch dichter werden kann und will, z. B. durch Dachgeschossausbauten oder Ersatzneubauten in Siedlungen der Nachkriegszeit. Dichte als städtebauliche Aufgabe steht dabei vor der Herausforderung, dass sie neue Konfliktlinien zwischen divergierenden Interessen ziehe. Dichte, so hieß es im Fachdialog, sei daher neu zu denken. Aktuelle Bauvorhaben würden zwar vielfach mehr Dichte erzeugen, dabei aber zu oft Fragen der Qualität vernachlässigen. **„Dichte muss gestaltet werden!“** war eine Kernaussage im Beteiligungsprozess. Adressiert wurde dabei sowohl die städtebauliche Dichte mit Blick auf vielfältigere Quartiere als auch die bauliche Dichte mit Blick auf Baukörper und Wohn- bzw. Mischnutzungskonzepte.

Dichte ist somit zum anderen auch eine planerisch-kommunikative Aufgabe mit herausragender Position für den Diskurs zur Frankfurter Stadtentwicklung bis 2030, die zeigen muss, dass mit einer höheren Dichte nicht zwangsläufig eine Einbuße an Lebensqualität verbunden ist (Bsp.: 8. Wiener Gemeindebezirk Josefstadt mit 21.954 Einwohner/ km² deutlich dichter als Frankfurt Nordend-Ost mit 14.860 Einwohner/ km²). Es werden also Chancen für den Stadtraum und das Lebensumfeld zu diskutieren sein, die sich aus einer zunehmenden Dichte ergeben, und Risiken, die Frankfurt vermeiden muss. Hinsichtlich der **Realisierung von Dichte durch Qualität** hieß es beispielsweise beim Fachdialog, die Entwicklung von ökologischem Wohnungsbau schaffe eine größere Akzeptanz für mehr Wohnungsdichte (wie das Beispiel Freiburg belege). Im weiteren Prozess müsse eine **politische Haltung zur Weiterentwicklung der Dichte Frankfurts** gebildet werden, da höhere Bebauungsdichten in der Innenentwicklung politisch durchgesetzt werden müssten. Die Erleichterung einer Konsensfindung für eine angemessene Verdichtung könne Politik z. B. erreichen, indem sie sich hinsichtlich der Diskussion von Dichte auf das Stadtgebiet als Ganzes beziehe statt auf einzelne Stadtteile.

Querschnittsthema 3: NUTZUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Die Beiträge in allen Beteiligungsformaten widmeten sich vielfach der **Qualität des öffentlichen Raums**. Es wurde deutlich, dass sich Bedürfnisse in der Stadtgesellschaft ändern und sich mit den verändernden Bedürfnissen auch Chancen und Spielräume für eine Weiterentwicklung des öffentlichen Raums eröffnen. Im weiteren Dialogprozess wird sich die Stadtgesellschaft daher damit beschäftigen müssen, wie Grün- und Freiräume weiterentwickelt, wie die Verkehrsflächen bedarfsgerecht neu geordnet und nachhaltige Siedlungstypologien geschaffen werden können. Das mit Abstand wichtigste Thema betreffend den öffentlichen Raum war in allen Beteiligungsformaten **„Mobilität und Verkehr“ und der Einfluss auf die stadträumlichen Qualitäten Frankfurts**. Vielfach wurde der Abschied vom Leitbild der autogerechten Stadt gefordert und daraus die Konsequenz zu ziehen: Verkehrsflächen mutig zu transformieren und dem öffentlichen Raum Aufenthaltsqualität zurückzugeben (Verringerung des MIV, Rückbau überdimensionierter Verkehrsinfrastruktur, Ausbau von Radverkehrsanlagen, Reduktion von Parkplätzen, etc.).

Gerade am Beispiel der **Aufteilung des öffentlichen Raums** für Verkehrsflächen sind die abzusehenden Konflikte zwischen divergierenden Interessen der unterschiedlichen Verkehrszweige um den öffentlichen Raum ablesbar und auch in Frankfurt in alltäglicher Politik anschaulich. Der weitere Dialogprozess und die Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts werden hier zeigen müssen, dass es nicht um Positionen zwischen Gruppen von Verkehrsteilnehmer*innen gehen kann, sondern um Interessen für Mobilität gehen muss und wie diese in Zukunft stadtvträglich bedient werden und somit verhandelt werden können. Gleiches gilt für ähnlich gelagerte Konflikte um den öffentlichen Raum, z. B. unterschiedlichen Interessen zwischen Gewerbestandorten, Einzelhandel aber auch Freizeitaktivitäten wie z. B. **die Gastronomie und das „Nachtleben“, die im Konflikt stehen zur Wohnnutzung**.

Die Querschnittsthemen bedürfen für den weiteren Dialogprozess

- **einer inhaltlichen Schärfung:** Welche Entwicklungspfade ergeben sich aus den Schlussfolgerungen? Worin liegen ihre Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken? Was sind ihre Implikationen für die Stadtentwicklungsplanung?
- **einer Bewertung:** Welches Meinungsbild ergibt sich aus der Debatte mit der Stadtgesellschaft? Was ist dem politisch-administrativen System wichtig, was den Bürger*innen und der Fachöffentlichkeit?
- **eines Abgleichs mit dem Dimensionen der Szenarien:** Wie entsprechen sich die Grundannahmen der Szenarien und die Schlussfolgerungen der ersten Beteiligungsphase?

Bei allen drei Querschnittsthemen wird zu diskutieren sein, mit welchem Selbstverständnis die Stadt wachsen will, wie sie dabei Gegensätze behandeln und ihre Identität bewahren oder verändern wird (z. B. die internationale Bankenstadt und dörfliche Strukturen, Hochhäuser und Rekonstruktion der Altstadt, etc.). Hier wird es für den weiteren Stadtdialog darauf ankommen, aus den Gegensätzlichkeiten, die Frankfurt kennzeichnen, aus Konfliktlinien und konkurrierenden Interessen, positive Qualitäten und Beiträge für eine gesamtstädtische Entwicklung abzuleiten.

Frankfurt/Berlin, November 2016
IMORDE Projekt- und Kulturberatung GmbH