



**1 / ENTWICKLUNGS-
KONZEPT**



**2 / HOCHHAUS-
STECKBRIEFE**



**3 / VORPLANUNGS-
PROZESS**



**A / STANDORT-
BETRACHTUNG**



**B / DAS HOCHHAUS
UND DIE STADT**



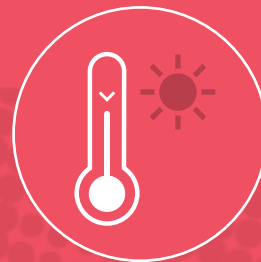
C / LOKALES UMFELD



D / NACHHALTIGKEIT



E / MOBILITÄT



F / STADTKLIMA

A /

STANDORT- BETRACHTUNG

Die Konzeption des HEP2024 sieht die Definition und Verortung neuer Hochhausstandorte innerhalb der bestehenden Quartiere vor. Eine integrierte Betrachtung und Weiterentwicklung der Hochhausquartiere Frankfurts ist daher ein zentraler Aspekt dieses Dokuments. Im Folgenden werden die Standorte künftiger Hochhäuser, eingebettet in die sie umgebenden Stadtquartiere aufgezeigt. Grundlage hierfür bilden die vorgegebenen Betrachtungsgebiete des HEP2024. Zentrale Planungsansätze, Rahmenbedingungen und Kennwerte werden dabei ebenso beleuchtet wie die Begründung der einzelnen Standorte sowie im Bearbeitungsprozess verworfener Grundstücke. Abschließend werden die neuen Standorte im Verbund der Frankfurter Skyline aus verschiedenen Blickrichtungen dargestellt.



Stuttgarter Straße
10-11

Stuttgarter Straße
10-11



WESTLICHES MAINUFER

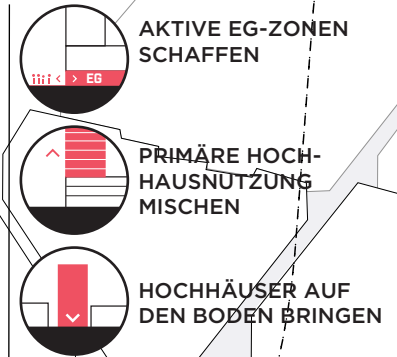
DAS WESTLICHEN MAINUFER IST VON EINER HETEROGENEN BAULICHEN STRUKTUR GEPRÄGT. DIE WENIGEN HOCHHÄUSER ENTLANG DES MAINPROSPEKTES WERDEN IM FOLGENDEN DURCH BEHUTSAME UM- UND NEUBAUTEN ERGÄNZT. DIE WAHRUNG DES GEBIETSCHARAKTERS SOWIE DIE VERBESSERUNG DES FUSS- UND RADVERKEHRS UND DES ÖFFENTLICHEN RAUMES STEHEN HIER JEDOCH IM VORDERGRUND.

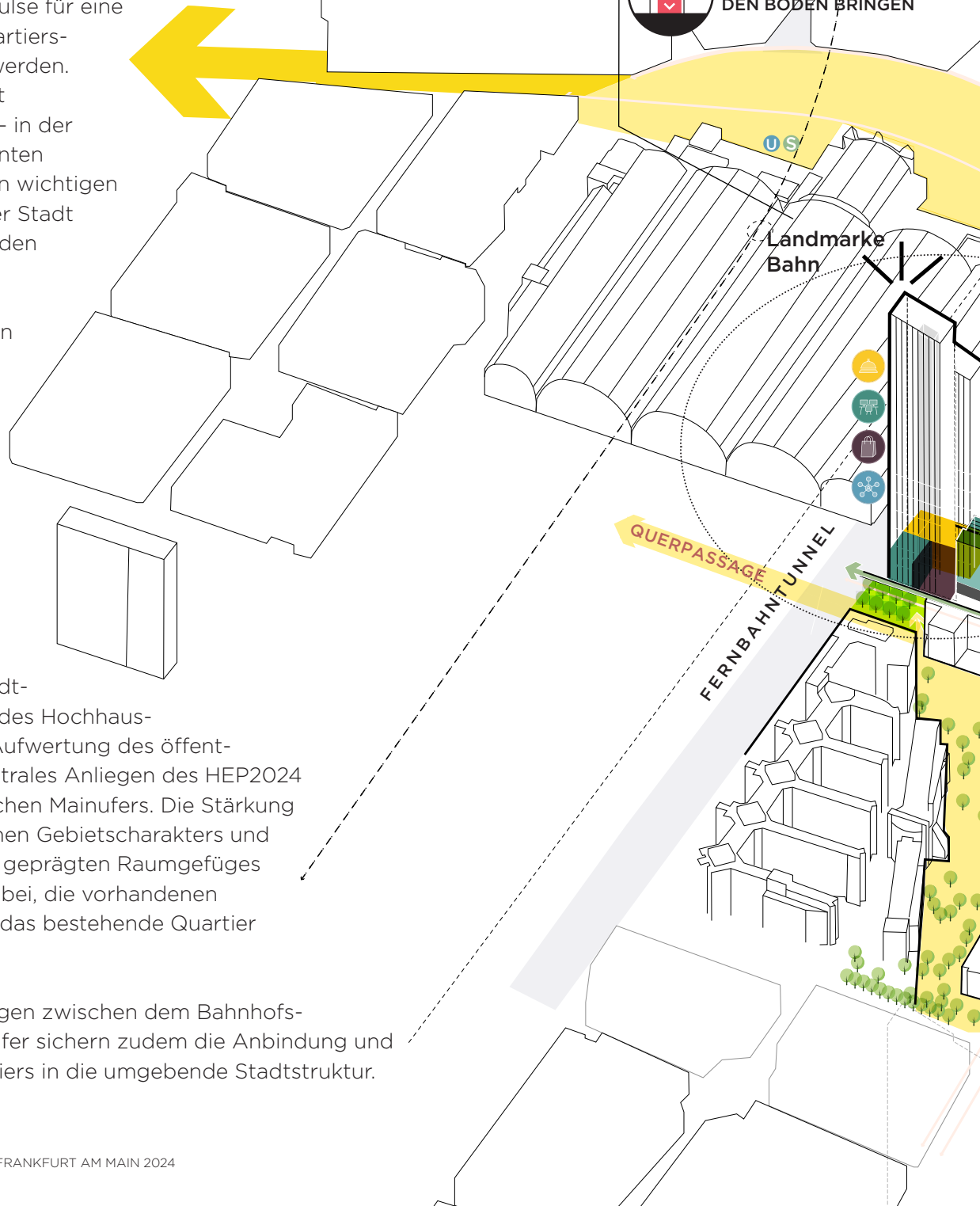
WESTLICHES MAINUFER

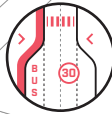
Das westliche Mainufer steht nicht primär im Fokus der Hochhausentwicklung in Frankfurt am Main. Dennoch können hier durch eine punktuelle Ergänzung und städtebauliche Akzentuierung am Hauptbahnhof wichtige Impulse für eine zukunftsweisende Quartiersentwicklung gesetzt werden. Der Hochhausstandort „Campanile“ definiert – in der Tradition der sogenannten Bahnhofstürme – einen wichtigen Anknüpfungspunkt der Stadt Frankfurt am Main an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Die Lage direkt an der geplanten Querpassage des Bahnhofs und dem zukünftigen Fernbahntunnel machen den Standort zu einem der am besten erschlossenen Hochhausstandorte in Deutschland.

Gleichzeitig ist die stadträumliche Integration des Hochhausbestandes sowie die Aufwertung des öffentlichen Raumes ein zentrales Anliegen des HEP2024 im Kontext des westlichen Mainufers. Die Stärkung des lokalen, heterogenen Gebietscharakters und seines gründerzeitlich geprägten Raumgefüges trägt wesentlich dazu bei, die vorhandenen Hochhäuser besser in das bestehende Quartier zu integrieren.

Nahmobile Verbindungen zwischen dem Bahnhofsviertel und dem Mainufer sichern zudem die Anbindung und Einbindung des Quartiers in die umgebende Stadtstruktur.

- 
- AKTIVE EG-ZONEN SCHAFFEN
 - PRIMÄRE HOCHHAUSNUTZUNG MISCHEN
 - HOCHHÄUSER AUF DEN BODEN BRINGEN

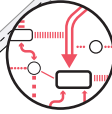




STRASSENRAUM
NEU SORTIEREN



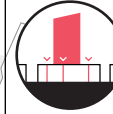
SCHNELLE + SICHERE
RADVERKEHRS-
ACHSEN



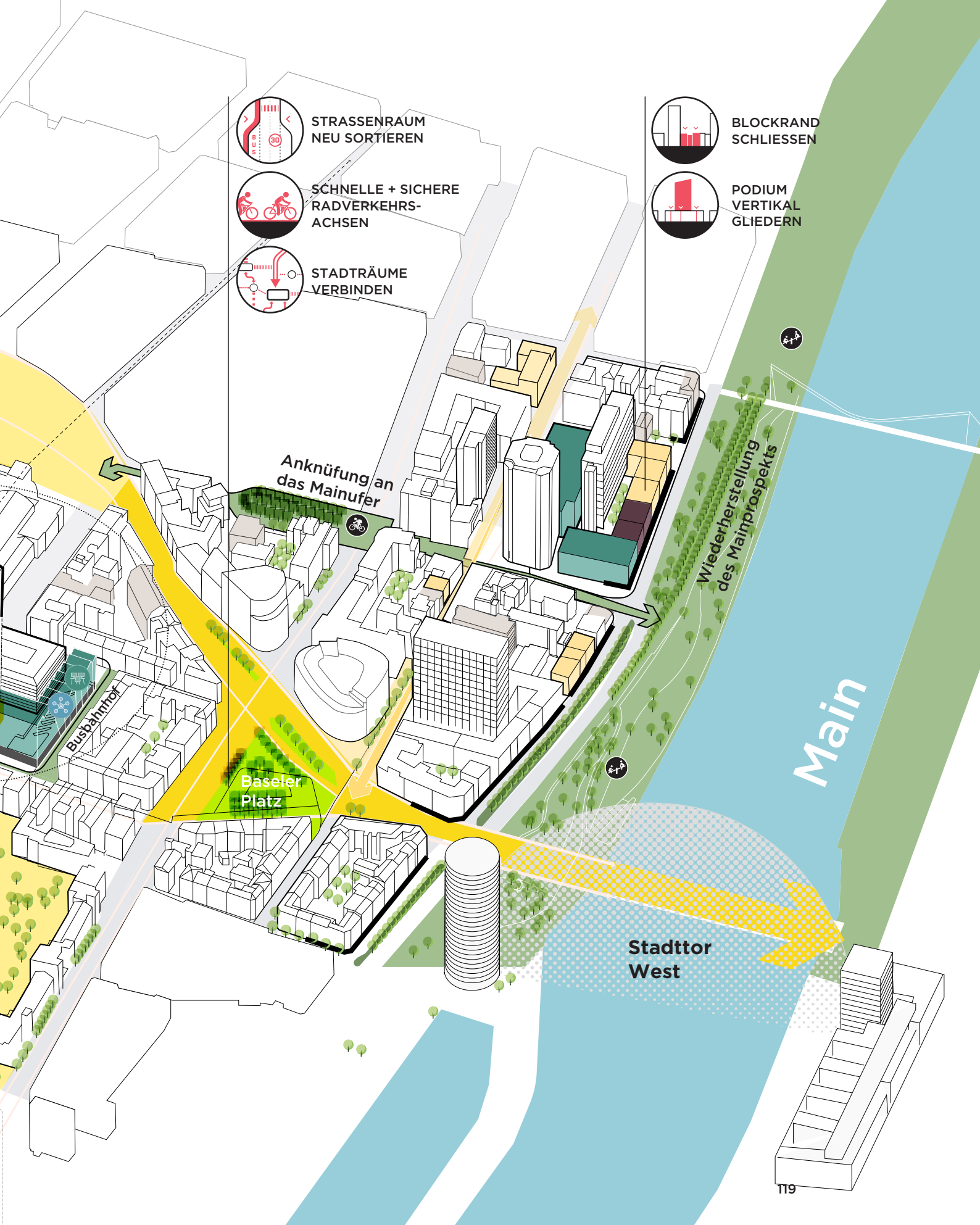
STADTRÄUME
VERBINDEN



BLOCKRAND
SCHLIESSEN



PODIUM
VERTIKAL
GLIEDERN



Anknüpfung an
das Mainufer

Wiederherstellung
des Mainprospekts

Main

Stadttor
West

LAGEPLAN

VERSCHATTUNG LIMITIEREN

Der ‚Campanile‘ beeinträchtigt in seiner Höhenentwicklung nur sehr gering das direkte Umfeld, da der Großteil der Verschattung auf den Hauptbahnhof bzw. das Bahnhofsvorfeld fällt.

STADTRÄUME VERBINDEN

Die geplante Querpassage vernetzt das Umfeld des Hauptbahnhofes und bietet Potenzial für eine grundlegende Umgestaltung der Mannheimer Straße und des Familie-Jürges-Platzes.

FAHRRADPARKEN UND SERVICE ANBIETEN

Durch Anpassung der Stellplatzsatzung kann die Anzahl und Beschaffenheit der Abstellplätze noch weiter erhöht werden. Im ‚Campanile‘ sollte geprüft werden, ob weiterhin ein öffentliches Fahrradparkhaus für den Hauptbahnhof integriert werden kann.

STRASSENBARRIEREN ÜBERWINDEN

Querungsmöglichkeiten am Bahnhofsvorplatz und über die verkehrsreichen Ost-West-Achsen Gutleutstraße und Untermainkai sind Voraussetzung für eine verbesserte Zugänglichkeit des Mainufers.

NAHMOBILE VERBINDUNGEN SCHAFFEN

Die Stadt mit dem Main zu vernetzen gilt nicht nur in der Innenstadt. Mit den nahmobilen Achsen Stuttgarter Straße – Baseler Platz und Wiesenhüttenstraße können attraktive Verbindungen zwischen Hauptbahnhof / Bahnhofsviertel und Main geschaffen werden.

BLOCKRAND SCHLIESSEN

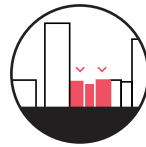
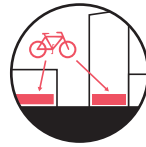
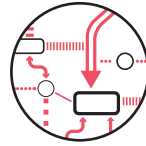
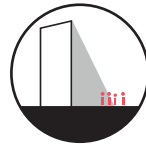
Die bauliche Struktur des nördlichen Mainufers kann durch das Schließen von Baulücken gestärkt werden. Die Gebäude sollten sich zum Main hin orientieren.

RADVERKEHRSACHSEN ERGÄNZEN

Schnelles und sicheres Fahrradfahren auf dem Untermainkai und der Baseler Straße sollte ermöglicht werden. Die beiden nahmobilen Achsen Wiesenhüttenstraße und Stuttgarter Straße sollten ebenfalls Radwege erhalten.

STELLPLÄTZE MINIMIEREN

Der gebäudespezifische Parkraum sollte durch Änderung der Stellplatzsatzung weiter minimiert werden. Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung – auch südlich des Hauptbahnhofes – verhindert Dauerparken im öffentlichen Raum.





HAUPTBAHNHOF

VERLAUF FERNBAHNTUNNEL

Haltestelle Hauptbahnhof Südseite

TRAM

Haltestelle Hauptbahnhof/Münchener Straße

11, 12, 14

U4, U5

12, 16, 17, 20/21

TRAM

Haltestelle Baseler Platz

Miesener Platz

Gutleutstraße

Wilhelm-Leuschner-Straße

Untermainkai

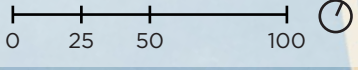
Untermainkai

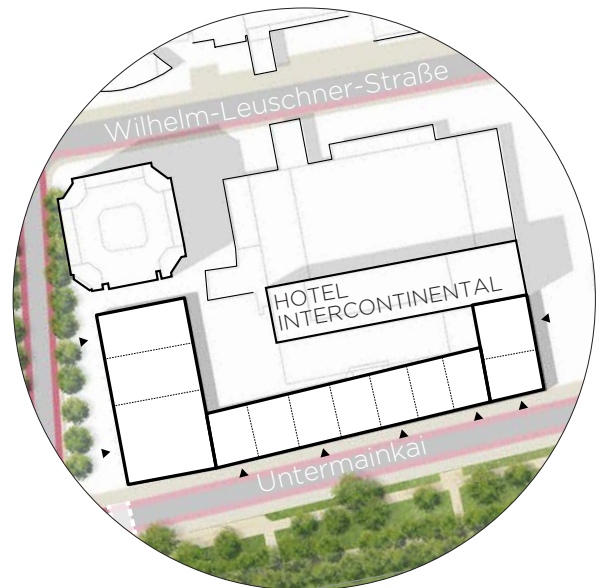
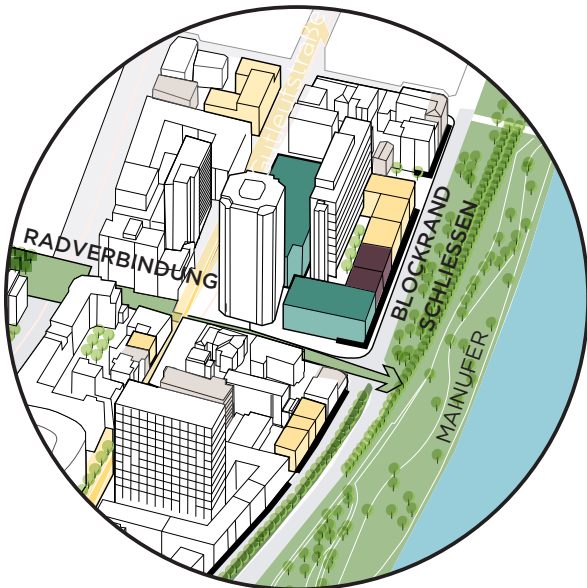
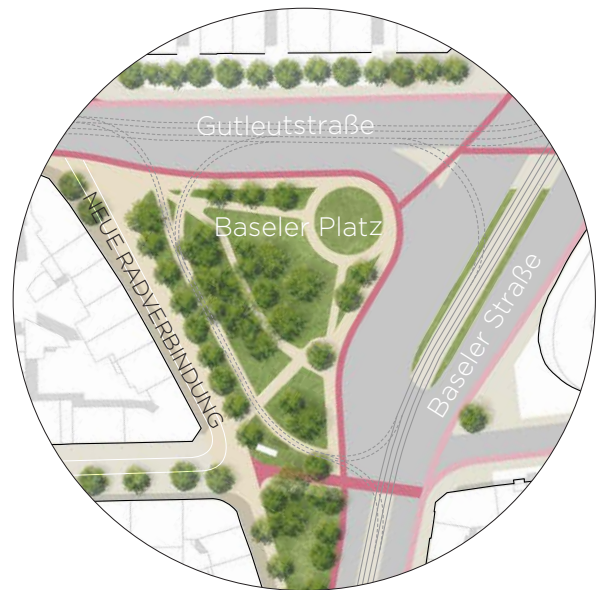
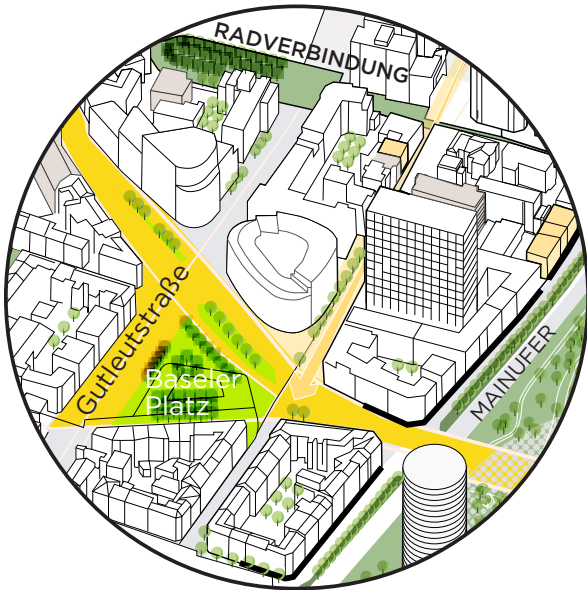
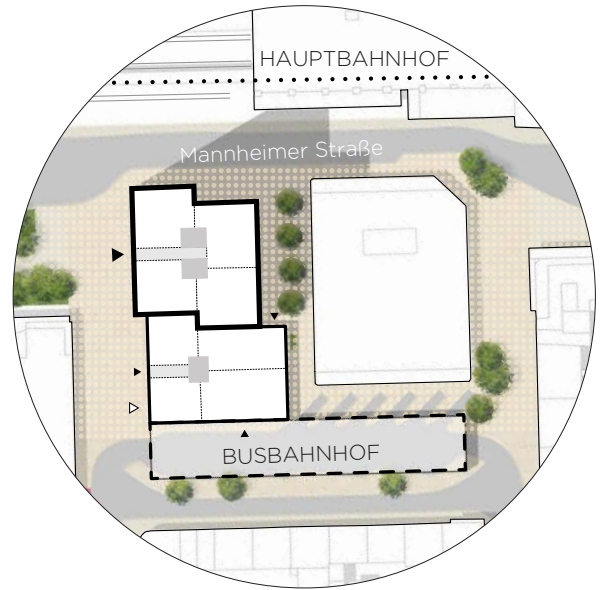
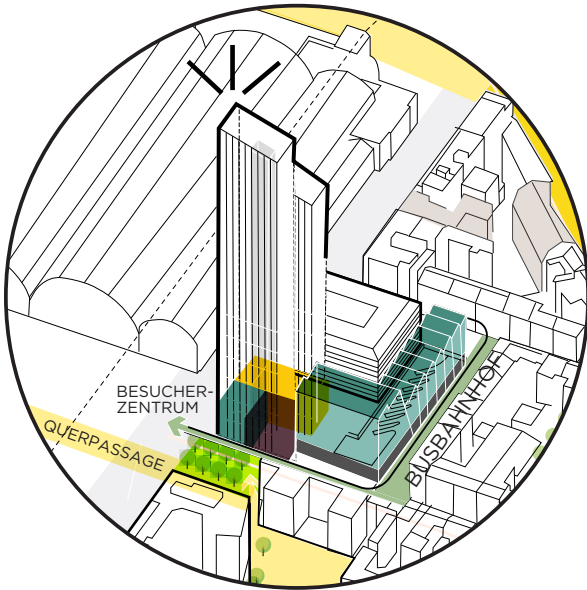
Main

Holzenstedt

LEGENDE

- bestehende Radwege
- neue Radwege
- ▲ Haupterschließung
- ▲ Nebenschließung
- △ Tiefgarage





ZOOM-IN

„CAMPANILE“

- > Busbahnhof
- > Quartiers- und Mobilitätszentrum
- > Hochhaus am Bahnhof
(inkl. Fernbahntunnel und Querpassage)
- > Stärkung des Stadtquartiers

BASELER PLATZ

- > Neusortierung des Verkehrs
- > Qualifizierung der Grünfläche
- > Aktivierung als Naherholungsraum
- > Anknüpfung an das Mainufer

MAINPROSPEKT

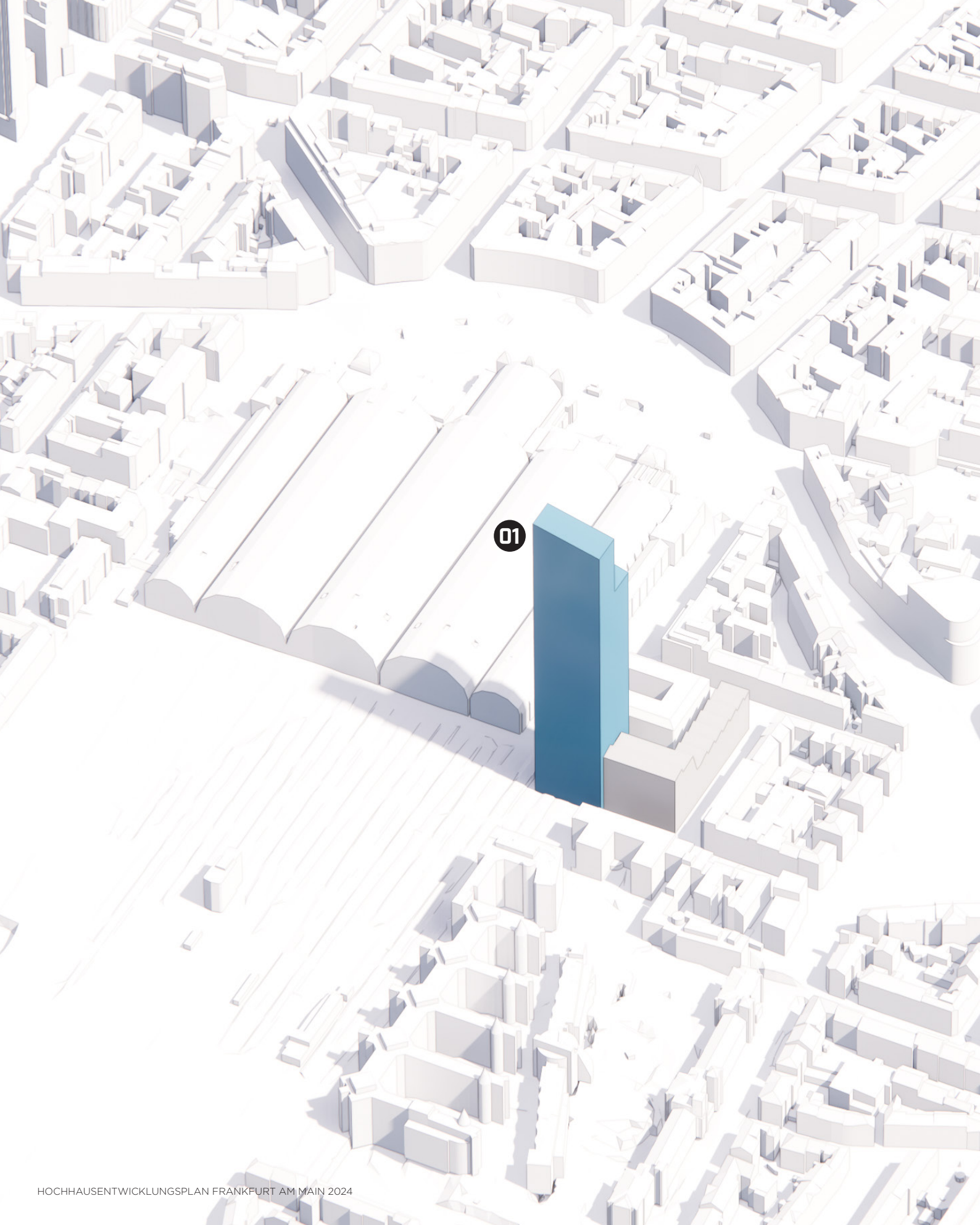
- > Schließung der Blockrandstruktur
- > Anknüpfung an das Mainufer
- > perspektivisch: Neuorientierung
Hotel „InterContinental“

Das seit langem geplante Hochhaus ‚Campanile‘ südlich des Hauptbahnhofes ist in seiner Entwicklung stark mit dem angrenzenden Gutleutviertel verbunden. Der Standort ermöglicht ein sehr hohes Gebäude, da die entstehende Verschattung größtenteils auf die Gleise des Hauptbahnhofes fallen würde und er durch seine Nähe zum Verkehrsknoten Hauptbahnhof bestmöglich erschlossen wäre. Durch den Fernbahntunnel, dessen Bahnhof in unmittelbarer Nachbarschaft auf der Südseite geplant ist, verbessert sich die nationale und internationale Anbindung weiter.

Zugleich zeichnen sich durch ein neues Hochhaus im Gutleutviertel auch Verdrängungs- und Gentrifizierungstendenzen ab, die in diesem gewachsenen Stadtteil möglichst vermieden werden sollten. In dieser Wechselwirkung, zwischen dem Hochhaus als Katalysator städtischer Entwicklung und dem Schutz durchmischter Stadtquartiere, sollte das Gutleutviertel durch eine Aufwertung des öffentlichen Raumes gestärkt und ergänzt werden. Der neue Busbahnhof mit angeschlossenem Quartiers- und Reisezentrum sowie Flächen für Einzelhandel und Co-Working könnte sich hierbei als Schlüssel für eine nachhaltige Entwicklung erweisen.

Der Baseler Platz wird im heutigen Stadtbild vor allem vom Verkehr dominiert und verliert seine Funktion als Naherholungsraum. Durch die Konzentration des Verkehrsraumes auf die Baseler Straße östlich des Platzes, kann die Westseite entlang der Stuttgarter Straße aufgewertet und für den Fuß- und Radverkehr zugänglich gemacht werden.

Die Bebauung des südlichen Gutleutviertels ist in ihrer Grundstruktur vom gründerzeitlichen Blockrand geprägt. Dieser wird in Teilen von Hochhäusern aufgebrochen, welche die Struktur des Quartiers stören. Insbesondere das Hotel ‚InterContinental‘ steht einem gesamtheitlichen Gebietscharakter entgegen. Aus diesem Grund stehen entlang des Mainufers die Lückenschließung der Blockrandstruktur sowie die behutsame Einfügung der bestehenden Hochhäuser im Mittelpunkt. Die Fügung der Hochhäuser quer zum Main wird insbesondere am Hotel ‚InterContinental‘ langfristig angeraten.





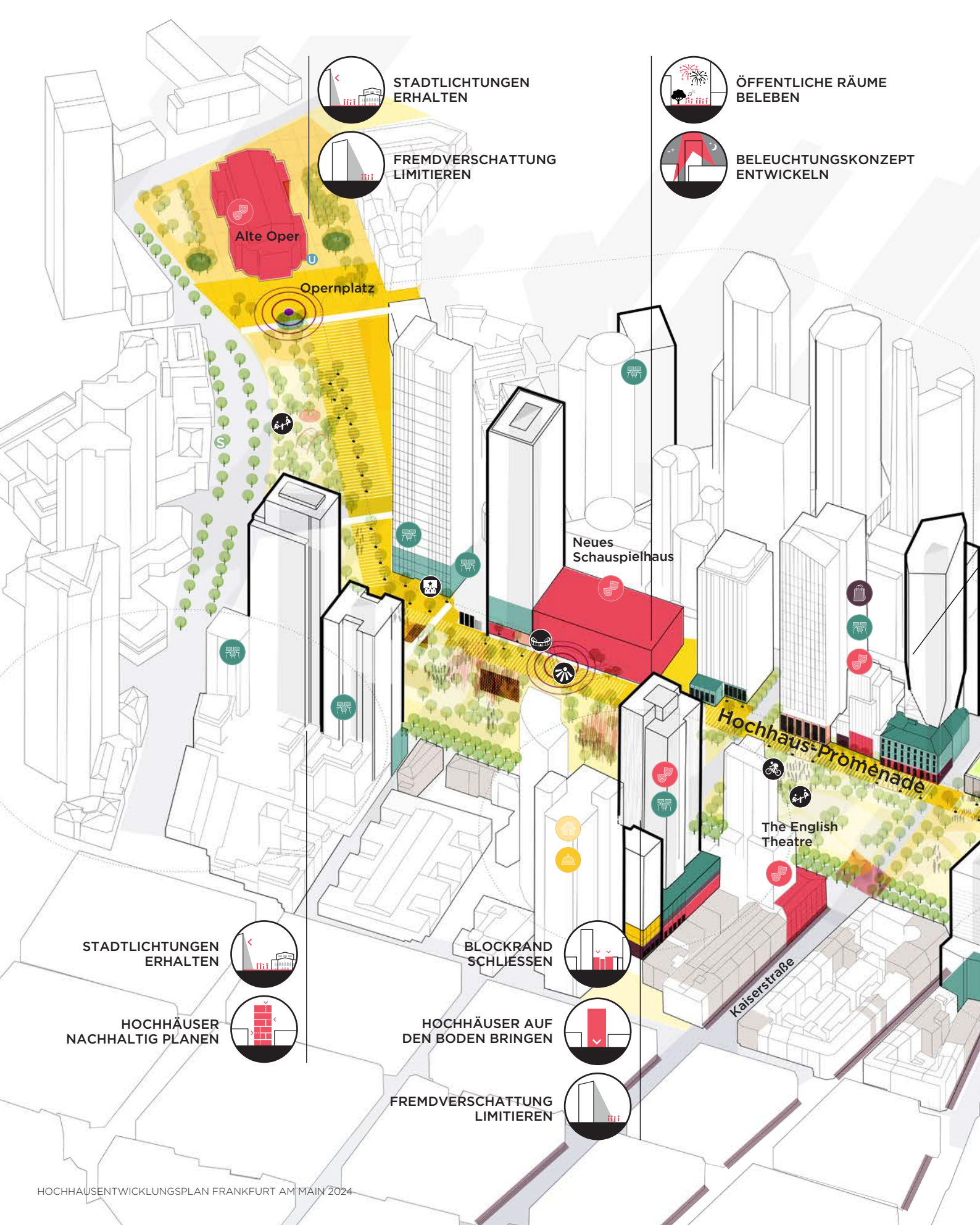
	GEBÄUDE- HÖHE	GESCHOSS- FLÄCHE*	NUTZUNG- AUSSCHLUSS	EMPFOHLENE SOCKELNUTZUNG
01	160 – 200 m	1.300 m ²	Wohnen	Einzelhandel, Hotel, Zentrum, Gewerbe, Büro <small>* Circa-Angabe; Grundfläche Regelgeschoss</small>





BANKENVIERTEL

DAS BANKENVIERTEL BILDET DAS ZENTRUM DER HOCHHAUSENTWICKLUNG IN FRANKFURT AM MAIN. HIER SPIELT DIE WEITERE QUALIFIZIERUNG DER TAUNUSANLAGE MIT DER ETABLIERUNG EINER HOCHHAUS-PROMENADE ZWISCHEN MAINUFER UND ALTER OPER EINE ZENTRALE ROLLE.



STADTLICHTUNGEN ERHALTEN



FREMDSCHATTUNG LIMITIEREN



ÖFFENTLICHE RÄUME BELEBEN



BELEUCHTUNGSKONZEPT ENTWICKELN

Alte Oper

Opernplatz

Neues Schauspielhaus

Hochhaus-Promenade

The English Theatre

Kaiserstraße

STADTLICHTUNGEN ERHALTEN



HOCHHÄUSER NACHHALTIG PLANEN



BLOCKRAND SCHLIESSEN



HOCHHÄUSER AUF DEN BODEN BRINGEN



FREMDSCHATTUNG LIMITIEREN





**DACHLANDSCHAFTEN
MULTIFUNKTIONAL
GESTALTEN**



**PODIUM VERTIKAL
GLIEDERN**



**PRIMÄRE HOCH-
HAUSNUTZUNG
MISCHEN**



**STRASSENÄRUME
NEU AUFTEILEN**



**FREMD-
VERSCHATTUNG
LIMITIEREN**



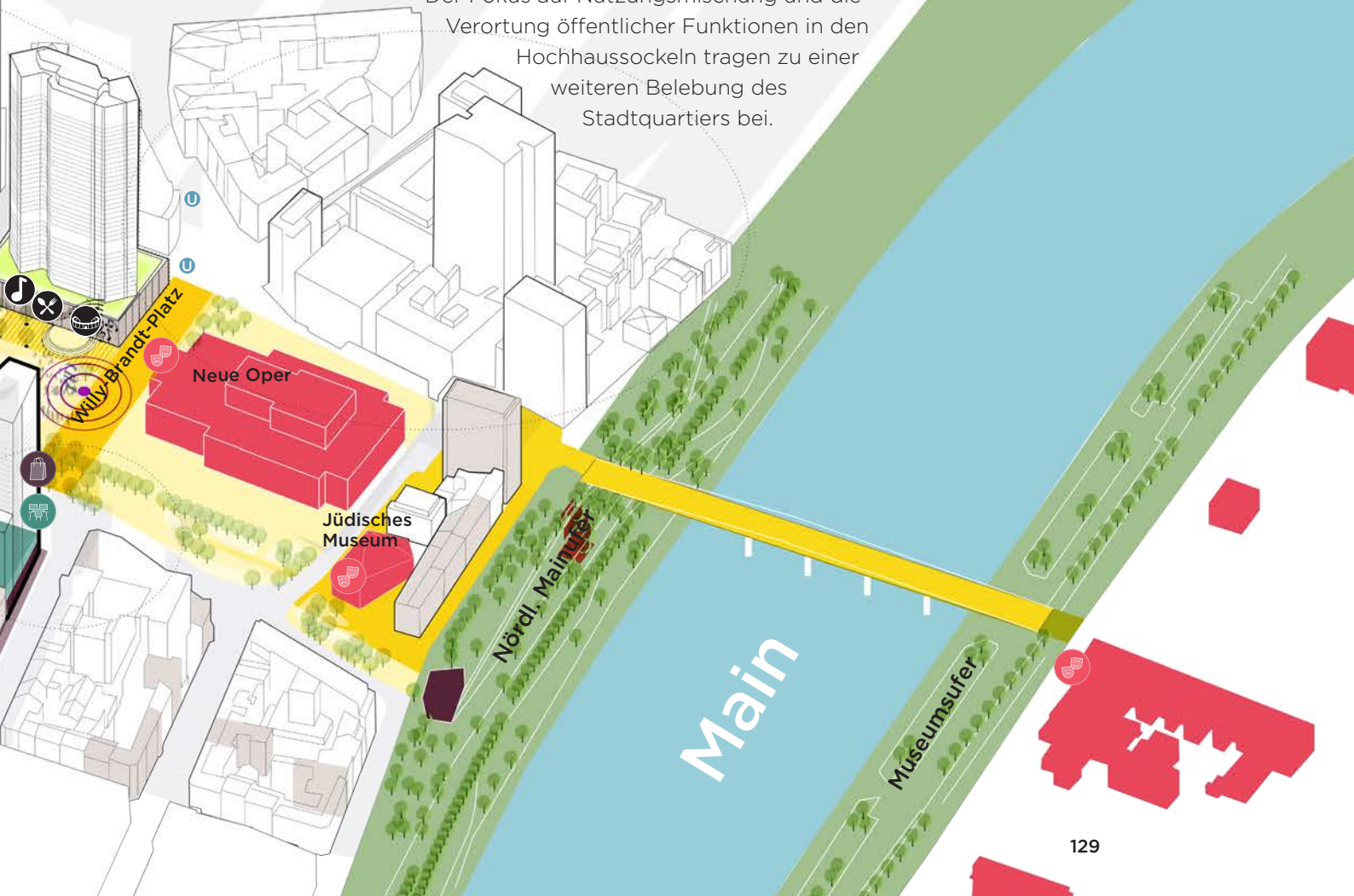
**TIEFGARAGE
GEMEINSAM
NUTZEN**

BANKENVIERTEL

Das Bankenviertel wird als wichtigster und identitätsstiftender Hochhauscluster durch die punktuelle Ergänzung neuer Hochhausstandorte weiter gestärkt. Die Hochhaus-Promenade qualifiziert dabei die Wallanlagen als zentralen Freiraum des Bankenviertels. Durch die Aktivierung der östlichen Raumkante der Gallus-/Tanusanlage und die Gestaltung einer attraktiven Fußwegeverbindung zwischen Mainufer, Willy-Brandt-Platz und Opernplatz fügt sich die Hochhaus-Promenade harmonisch in das Stadtbild ein. Entlang des östlichen Randes der Gallus-/Tanusanlage ergänzen neue Hochhäuser die Silhouette und schließen damit Lücken in der städtebaulichen Struktur. Die heute noch von den Wallanlagen abgewandten Hochhäuser sollen sich im Erdgeschoss zum Park hin öffnen – so wie es der Taunusturm bereits heute tut.

Westlich der Gallus-/Tanusanlage sorgen drei Kleincluster mit eng gruppierten Hochhäusern weiterhin für eine angemessene Belichtung der wichtigsten Aufenthaltsbereiche entlang der Hochhauspromenade und eröffnen den Blick von Westen, insbesondere vom Hauptbahnhof, auf das Bankenviertel. Mit dem geplanten Neubau von Oper und Schauspielhaus wird der Anlagenring zukünftig auch eine stärkere kulturelle Bedeutung innerhalb der Stadt erhalten.

Der Fokus auf Nutzungsmischung und die Verortung öffentlicher Funktionen in den Hochhaussockeln tragen zu einer weiteren Belebung des Stadtquartiers bei.



NAHMOBILE VERBINDUNGEN SCHAFFEN

Wallanlagen und Main sollten nahmobil vernetzt und die Barriere Untermainkai überwunden werden. Der ÖPNV ist durch neue Plätze und Durchwegungen schnell und attraktiv erreichbar.

**STRASSENBARRIEREN ÜBERWINDEN**

Neue Querungsmöglichkeiten der Taunusanlage / Gallusanlage und der Neuen Mainzer Straße schaffen nahmobile Vernetzung in Ost-West-Richtung.

**RADVERKEHRSACHSEN ERGÄNZEN**

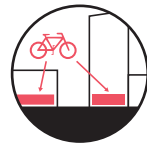
Auf der Neuen Mainzer Straße und der Taunusanlage / Gallusanlage ermöglichen durchgängige Radverkehrsanlagen, getrennt von zu Fuß Gehenden, schnelles und sicheres Radfahren.

**STADTLICHTUNGEN ERHALTEN**

Die Gruppierung von Hochhäusern auf der Westseite der Taunusanlage sorgt für eine angemessene Belichtung der bestehenden und neu geschaffenen Plätze entlang der Hochhaus-Promenade.

**FAHRRADPARKEN UND SERVICE ANBIETEN**

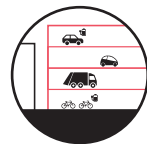
Durch Anpassung der Stellplatzsatzung könnte die Anzahl und Beschaffenheit der innerstädtischen Fahrrad-Abstellplätze weiter erhöht werden.

**PODIUM VERTIKAL GLIEDERN**

Das Podium des ‚Eurotowers‘ fügt sich nicht in die umliegende Baustruktur ein und sollte durch vertikale Gliederung der Fassade umgestaltet werden.

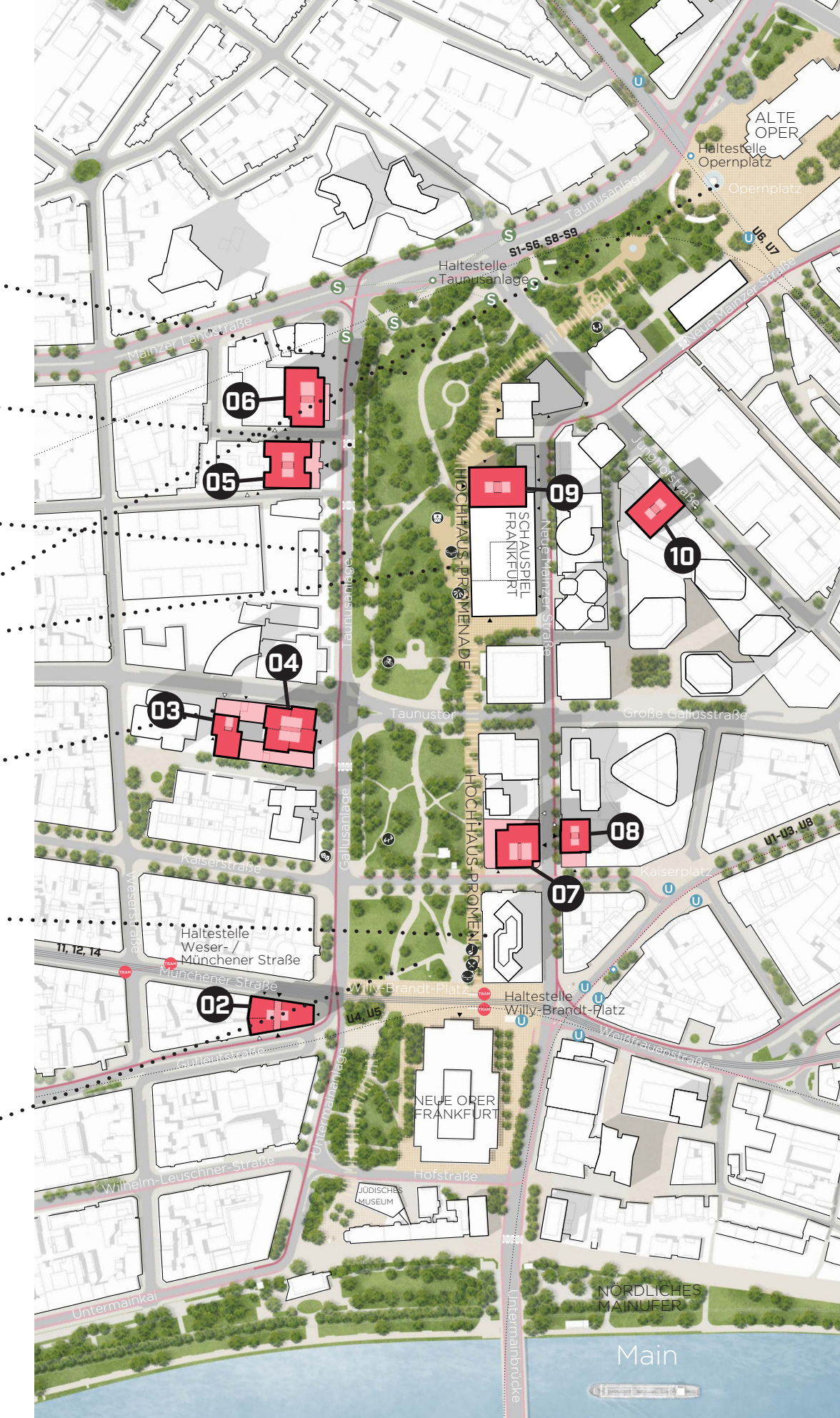
**PARKHÄUSER ZU MOBILITY HUBS AUSBAUEN**

Intelligentes Parkraummanagement, (anrechenbare) Nutzungskooperationen und intermodale Mobilitätshubs führen zu einer optimierten Auslastung vorhandenen Parkraums.

**ÖFFENTLICHE RÄUME BELEBEN**

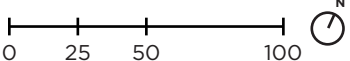
Die Gestaltung des westlichen Anlagenrings sollte entsprechend seiner Bedeutung als künftige Hochhaus-Promenade angepasst werden. Die Ausdünnung der Vegetation und die Erhöhung der Übersichtlichkeit könnte hierbei einen positiven Effekt erzielen.

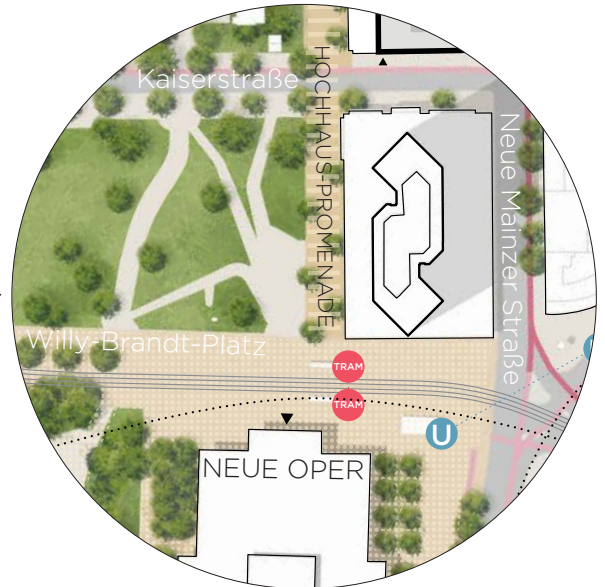
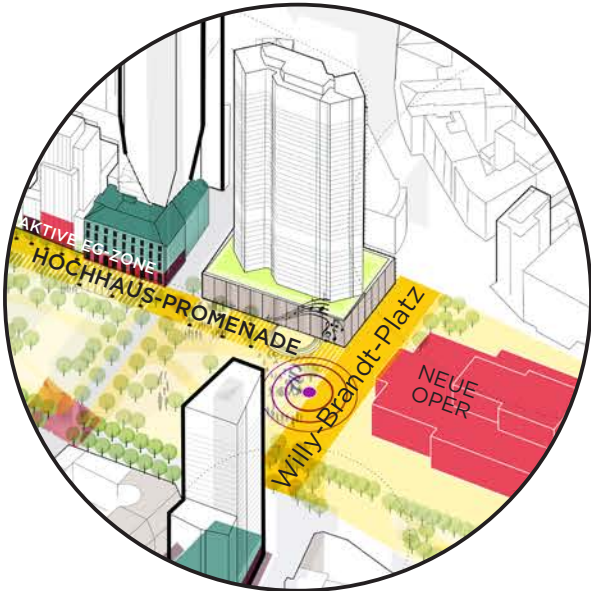
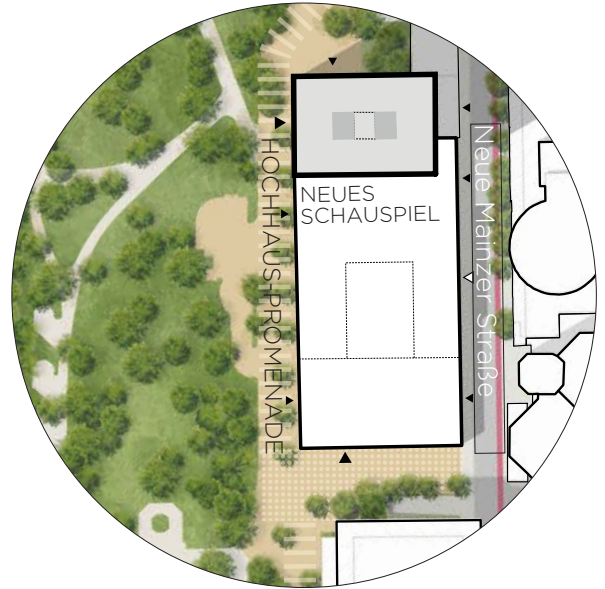
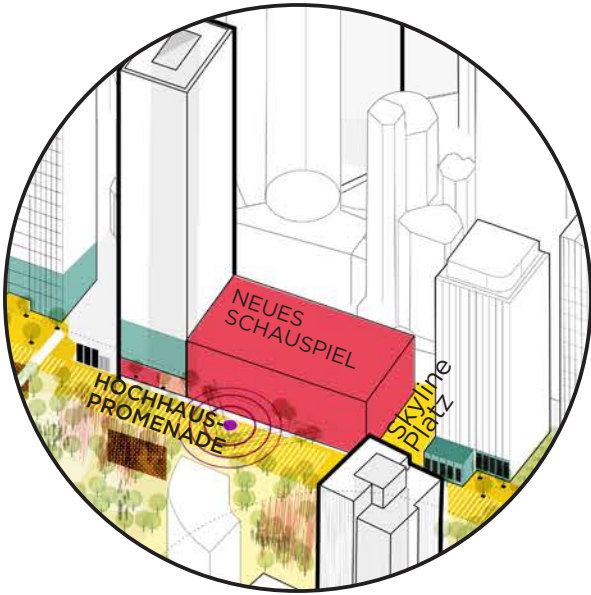




LEGENDE

- bestehende Radwege
- neue Radwege
- ▲ Haupterschließung
- ▲ Nebenerschließung
- ▲ Tiefgarage





HOCHHAUS-PROMENADE

- > Aufwertung der Taunusanlage
- > Aktivierung der Erdgeschosszonen
- > Verknüpfung der Taunusanlage mit der Neuen Mainzer Straße
- > Neuer Platz als ‚Stadtlichtung‘ zwischen den Hochhäusern

WILLY-BRANDT-PLATZ

- > Stärkung der Aufenthaltsqualität
- > Neubau und Anknüpfung der Neuen Oper an den öffentlichen Raum
- > bessere Zugänglichkeit zum ÖPNV

BANKENVIERTEL

ZOOM-IN

Die Hochhaus-Promenade bildet das künftige Herzstück des Frankfurter Bankenviertels. Als Teil des Anlagenringes verbindet sie den Willy-Brandt-Platz und das Mainufer mit dem Opernplatz. Ein vielfältiges Kulturangebot – durch den Neubau der Neuen Oper und des Frankfurter Schauspiels – ergänzt die Hochhaus-Promenade und trägt zu einer stärkeren Belebung und der Aufwertung des westlichen Anlagenrings bei. Zentrales Erfolgskriterium für die Belebung dieses Freiraumes ist jedoch die Aktivierung der Erdgeschosszone, sowohl der Neubauten als auch der bestehenden Hochhäuser. Durch aktive Erdgeschossnutzungen, wie beispielsweise Kultur, Einzelhandel, Gastronomie oder Bildung, kann die Hochhaus-Promenade als neuer Stadtraum gefestigt und gestaltet werden.

Zwischen den Städtischen Bühnen und dem markanten Euro-Zeichen gelegen, bildet der Willy-Brandt-Platz schon heute einen wichtigen Knotenpunkt innerhalb der Stadt. Gleichzeitig bieten die Fassaden der Städtischen Bühnen und des ‚Eurotowers‘ derzeit nur in sehr geringem Maße Möglichkeiten der Zugänglichkeit und Belebung des öffentlichen Raumes. Um den Willy-Brandt-Platz künftig als wichtiges Gelenkstück der Hochhaus-Promenade zu aktivieren, sind demnach die angrenzenden Gebäude so umzugestalten, dass sie ihre abweisende Wirkung verlieren. Der geplante Neubau der Neuen Oper am Standort bietet in diesem Zusammenhang ein großes Gestaltungspotenzial, das es zu nutzen gilt. Die barrierefreie Zugänglichkeit zum öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere der U-Bahn, sollte darüber hinaus weiter gestärkt werden.

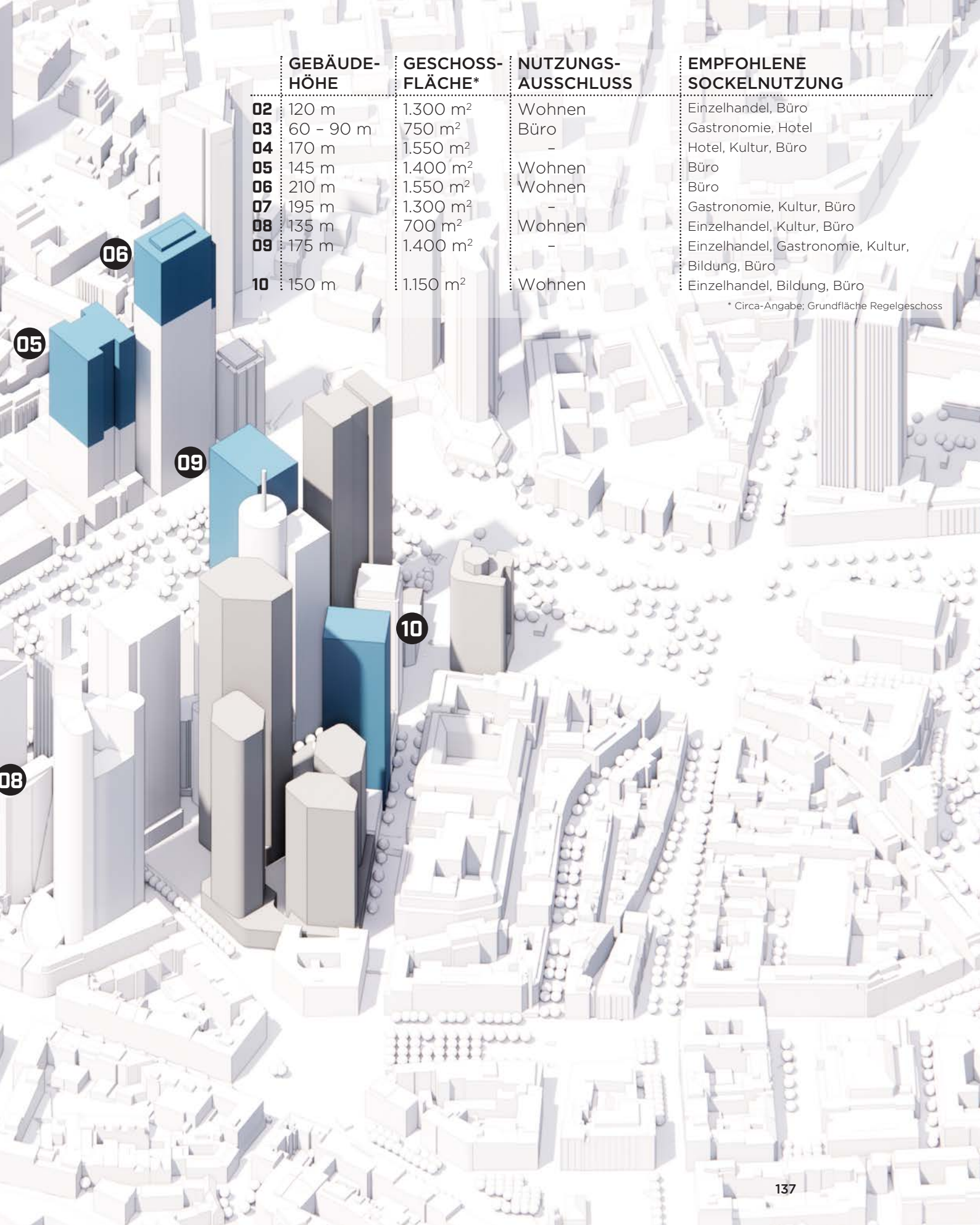


	GEBÄUDEHÖHE	GESCHOSSFLÄCHE*	NUTZUNGS-AUSSCHLUSS	EMPFOHLENE SOCKELNUTZUNG
02	120 m	1.300 m ²	Wohnen	Einzelhandel, Büro
03	60 - 90 m	750 m ²	Büro	Gastronomie, Hotel
04	170 m	1.550 m ²	-	Hotel, Kultur, Büro
05	145 m	1.400 m ²	Wohnen	Büro
06	210 m	1.550 m ²	Wohnen	Büro
07	195 m	1.300 m ²	-	Gastronomie, Kultur, Büro
08	135 m	700 m ²	Wohnen	Einzelhandel, Kultur, Büro
09	175 m	1.400 m ²	-	Einzelhandel, Gastronomie, Kultur, Bildung, Büro
10	150 m	1.150 m ²	Wohnen	Einzelhandel, Bildung, Büro

* Circa-Angabe; Grundfläche Regelgeschoss







	GEBÄUDE- HÖHE	GESCHOSS- FLÄCHE*	NUTZUNGS- AUSSCHLUSS	EMPFOHLENE SOCKELNUTZUNG
02	120 m	1.300 m ²	Wohnen	Einzelhandel, Büro
03	60 - 90 m	750 m ²	Büro	Gastronomie, Hotel
04	170 m	1.550 m ²	-	Hotel, Kultur, Büro
05	145 m	1.400 m ²	Wohnen	Büro
06	210 m	1.550 m ²	Wohnen	Büro
07	195 m	1.300 m ²	-	Gastronomie, Kultur, Büro
08	135 m	700 m ²	Wohnen	Einzelhandel, Kultur, Büro
09	175 m	1.400 m ²	-	Einzelhandel, Gastronomie, Kultur, Bildung, Büro
10	150 m	1.150 m ²	Wohnen	Einzelhandel, Bildung, Büro

* Circa-Angabe; Grundfläche Regelgeschoss

STANDORTBETRACHTUNG WEST



01 Hochhausstandort

A Hochhausstandort geprüft und entfallen

STANDORT	STATUS	MAX. HÖHE	BEGRÜNDUNG
01	empfohlene Realisierung	160 – 200 m	<ul style="list-style-type: none"> > markanter Hochpunkt als Landmarke > Verschattung hauptsächlich auf Bahnhofsgelände > optimale Erschließung durch ÖPNV-Knoten > Zusammenwirken mit Hochhäusern an der Messe
A	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > Gebäude-Gründung in Konflikt mit DB-Fernbahntunnel
02	empfohlene Realisierung	120 m	<ul style="list-style-type: none"> > Betonung des Willy-Brandt-Platzes > optimale Erschließung durch ÖPNV-Knoten > Bildung eines Kleinclusters westlich der Taunusanlage > Reduktion der empfohlenen Höhe
B	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > denkmalgeschützte Gebäudesubstanz im Sockelbereich
03	empfohlene Realisierung	60 – 90 m	<ul style="list-style-type: none"> > Verdichtung des mittleren Kleinclusters westlich der Taunusanlage > gute Bedingungen für Wohnnutzung
04	empfohlene Realisierung	170 m	<ul style="list-style-type: none"> > Verdichtung des mittleren Kleinclusters westlich der Taunusanlage > kaum zusätzliche Verschattung der Taunusanlage > Belebung der westlichen Taunusanlage und Jürgen-Ponto-Platz > Erhöhung der vorgegebenen Höhe
C	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > bauliche Integration in Bestandsbau kaum möglich
05	Aufstockung	145 m	<ul style="list-style-type: none"> > Verdichtung des nördlichen Kleinclusters westlich der Taunusanlage > Stärkung des Gelenkpunktes Taunusanlage – Mainzer Landstraße
06	Aufstockung	210 m	<ul style="list-style-type: none"> > Verdichtung des nördlichen Kleinclusters westlich der Taunusanlage > Stärkung des Gelenkpunktes Taunusanlage – Mainzer Landstraße > nach HEP2008 zulässige Höhe noch nicht erreicht
D	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > stark verschatteter Bereich, inkl. zusätzlicher Verschattung des Kaiserplatzes > denkmalgeschützte Gebäudesubstanz im Sockelbereich > weitere Ausbreitung des Bankenviertels nach Osten kritisch

STANDORTBETRACHTUNG WEST



01 Hochhausstandort

A Hochhausstandort geprüft und entfallen

STANDORT	STATUS	MAX. HÖHE	BEGRÜNDUNG
E	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > stark verschatteter Bereich, inkl. zusätzlicher Verschattung des Kaiserplatzes > denkmalgeschützte Gebäudesubstanz im Sockelbereich > weitere Ausbreitung des Bankenviertels nach Osten kritisch
07	empfohlene Realisierung	195 m	<ul style="list-style-type: none"> > Lückenschluss zwischen ‚Eurotower‘ und ‚Taunusturm‘ > bessere Höhenstaffelung in der Fernwirkung der Skyline > Erhöhung der vorgegebenen Höhe
08	Aufstockung	135 m	<ul style="list-style-type: none"> > keine zusätzliche Flächenversiegelung > optimale Erschließung durch ÖPNV-Knoten > geringfügige zusätzliche Verschattung
F	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > Neugestaltung des Grundstücks > Verlagerung des Hochpunktes nach Norden (09)
09	empfohlene Realisierung	175 m	<ul style="list-style-type: none"> > Stärkung der östlichen Gebäudeflucht der Taunusanlage > Zusammenspiel mit geplantem Standort des Frankfurter Schauspiels > Stärkung der Gelenkwirkung des nördlich anschließenden ‚Central Business Towers‘ > Erhöhung der vorgegebenen Höhe
10	empfohlene Realisierung	150 m	<ul style="list-style-type: none"> > Zusammenwirken mit Hochhausgruppe ‚Four‘ > räumlicher Abschluss des Bankenviertels nach Nordosten > kaum zusätzliche Verschattung
G	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > starke Verschattung durch umliegende Gebäude > weitere Ausbreitung des Hochhausclusters in das gewachsene Stadtquartier > Junghofstraße als natürliche Grenze der Hochhausentwicklung
H	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > Erhalt des bestehenden Hochhauses am Standort > Limitierung der Hochhausentwicklung nördlich der Junghofstraße
I	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > stärkere Verschattung des Opernplatzes > maßstäbliche Einfügung in den lokalen Kontext verhindert Hochhaus als Typologie



OSTEND

DAS FRANKFURTER OSTEND IST EIN VIELSCHICHTIGER STADTTEIL, WELCHER DERZEIT VON STARKEN UMBRÜCHEN GEPRÄGT WIRD. MIT DER EUROPÄISCHEN ZENTRALBANK STELLT SICH HIER EIN SOLITÄRES HOCHHAUS DEM BANKENVIERTEL ENTGEGEN UND BILDET DAMIT DIE ZENTRALE RAUMDOMINANTE DES OSTENDS. ERHALT UND STÄRKUNG DIESER SITUATION SIND DAHER WICHTIGE ZIELE IN DER ENTWICKLUNG DES STADTTEILS.



BAUWENS
CREATING EXCELLENCE

lpp

lpp

Informational signs on the stone wall.

OSTEND

In den Teilbereichen des Frankfurter Ostend steht die Konsolidierung der bestehenden Baustruktur sowie die Ergänzung der Europäischen Zentralbank im Vordergrund. Wesentlicher Hochpunkt bleibt die EZB mit einem ihr in der Höhe untergeordneten Ergänzungsbau im Nordosten des Geländes. Alle weiteren Hochpunkte ordnen sich diesem unter und weisen eine durchschnittliche Höhe von 50 bis 70 Metern auf.

Der Danziger Platz wird in seiner Bedeutung als Mobilitätsknoten gestärkt und durch Blockrandschließungen im Süden akzentuiert. Die Platzierung neuer Hochhäuser wird in diesem Zusammenhang als derzeit nicht erforderlich angesehen und im Rahmen des HEP2024 bewusst ausgespart.

Im Osthafen wird die vorhandene Bebauungsstruktur entlang der Hanauer Landstraße aufgegriffen und durch Hochpunkte an wichtigen stadträumlichen Punkten ergänzt. Das Osthafenquartier wird als durchmischtes und kreatives Stadtquartier mit eindeutigem Schwerpunkt auf gewerblichen Nutzungen verstanden, die idealerweise einen starken Bezug zum Hafen und zur „urbanen Produktion“ aufweisen. In jedem Fall ist hier die Entwicklung an den Erhalt des vorhandenen Gewerbes gebunden.

BLOCKRAND
SCHLIESSEN



ÖPNV AUSBAUEN



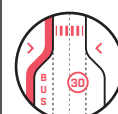
AKTIVE EG-ZONEN
SCHAFFEN



FAHRADPARKEN
UND SERVICE
ANBIETEN



STRASSENÄRÄUME
NEU AUFTEILEN



Zoo
Frankfurt

Danziger
Platz

Weseler Werft



Ostpark

Osthafenquartier

Osthafenplatz

Osthafenpromenade

Main

Hafenpark

EZB

Südliches Mainufer

LAGEPLAN

STRASSENBARRIEREN ÜBERWINDEN

Die Barrierewirkung der Hanauer Landstraße wird durch Ergänzung und großzügigere Gestaltung von Querungsstellen gemindert.

RADVERKEHRSACHSEN ERGÄNZEN

Die Raddirektverbindung nach Hanau soll über die westliche Bahnbrücke direkt und kreuzungsfrei mit dem Grünband am Main verbunden werden. Der Danziger Platz wird mit der Innenstadt durch Radverkehrsanlagen auf der Hanauer Landstraße verbunden.

VERSCHATTUNG LIMITIEREN

Der Bau zusätzlicher Hochhäuser auf dem Gelände der EZB bedeutet auch eine zusätzliche Verschattung entlang der Sonnemannstraße. Dies sollte möglichst minimiert werden, um die Attraktivität des öffentlichen Raumes nicht grundlegend zu schädigen.

ÖPNV AUSBAUEN

Eine Verlegung der heutigen Straßenbahnhaltestelle kann Gebietsentwicklungen am Osthafenplatz optimaler erschließen.

NAHMOBILE VERBINDUNGEN SCHAFFEN

Das Grünband entlang des Mains sollte über den Osthafenpark hinaus bis zum Schwedlersee fortgeführt werden. Die Molen des Osthafens eignen sich perspektivisch zur Vernetzung durch Fuß- und Radwegebrücken und erschließen den ÖPNV am Osthafenplatz.



LEGENDE

- bestehende Radwege
- neue Radwege
- ▲ Haupterschließung
- ▲ Nebenschließung
- △ Tiefgarage



OSTPARK

U6

Danziger Platz

Haltestelle Danziger Platz

12

Haltestelle Ostbahnhof/Sonnemannstraße

11

Haltestelle Ostbahnhof/Honselstraße

Haltestelle Osthafenplatz

14

13

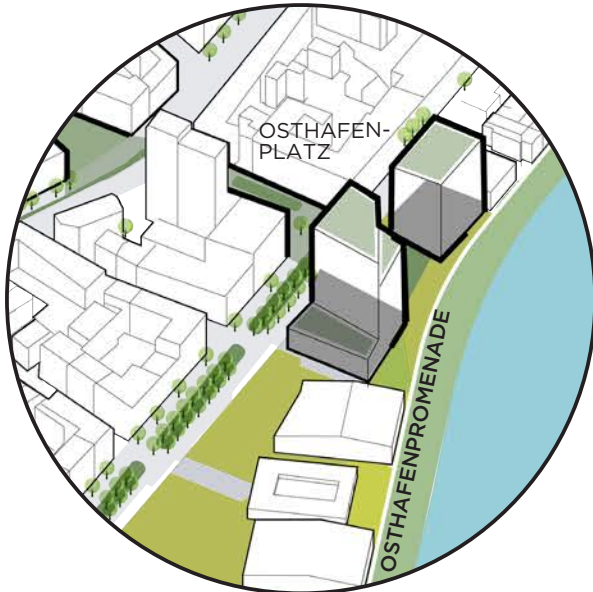
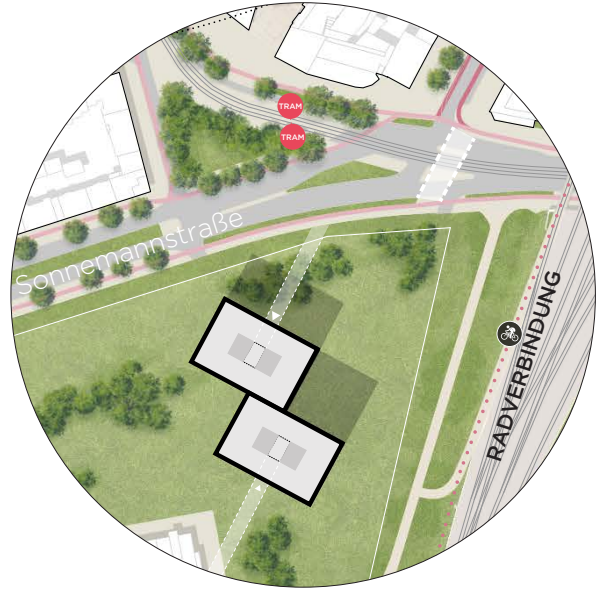
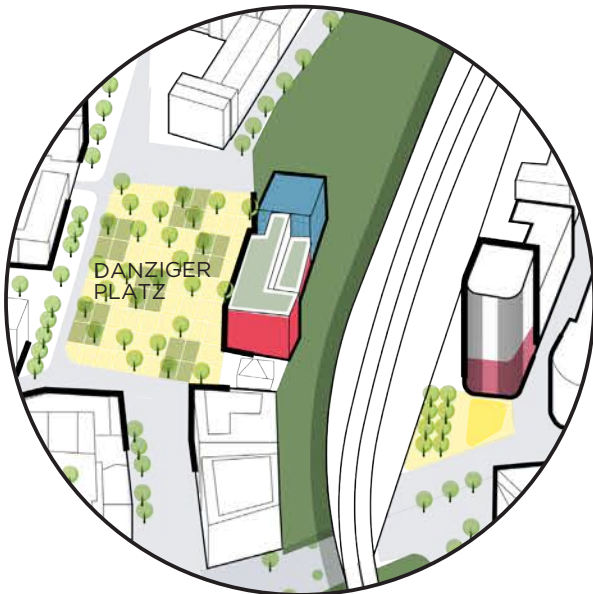
OSTHAFFEN

Highline Frankfurt

HAFENPARK

VI

Main



ZOOM-IN

DANZIGER PLATZ

- > Steigerung der Aufenthaltsqualität
- > neuer ÖPNV-Knoten im Frankfurter Osten
- > Bündelung der Verkehrswege

Der Danziger Platz birgt in seiner Bedeutung als Verkehrsknoten und Quartiersplatz ein enormes Entwicklungspotenzial. Durch den Bau der Nordmainischen S-Bahn nimmt die Mobilitätsfunktion weiter zu und bindet die Region an das Frankfurter Ostend an. Der Ausbau einer Radverbindung entlang der Nordmainischen Fernbahntrasse zwischen Hafenpark und Ostpark trägt darüber hinaus zur Aktivierung nachhaltiger Mobilitätsformen, insbesondere des Radverkehrs, im Quartier bei. Eine Aufwertung des Danziger Platzes ist dabei jedoch nicht an die Verortung neuer Hochhausstandorte gebunden. Die im Rahmen des HEP2024 dargestellte Neugestaltung dient als konzeptionelles Schaubild einer Aktivierung, welche im Kontext einer separaten Studie weiter detailliert werden sollte.

EZB

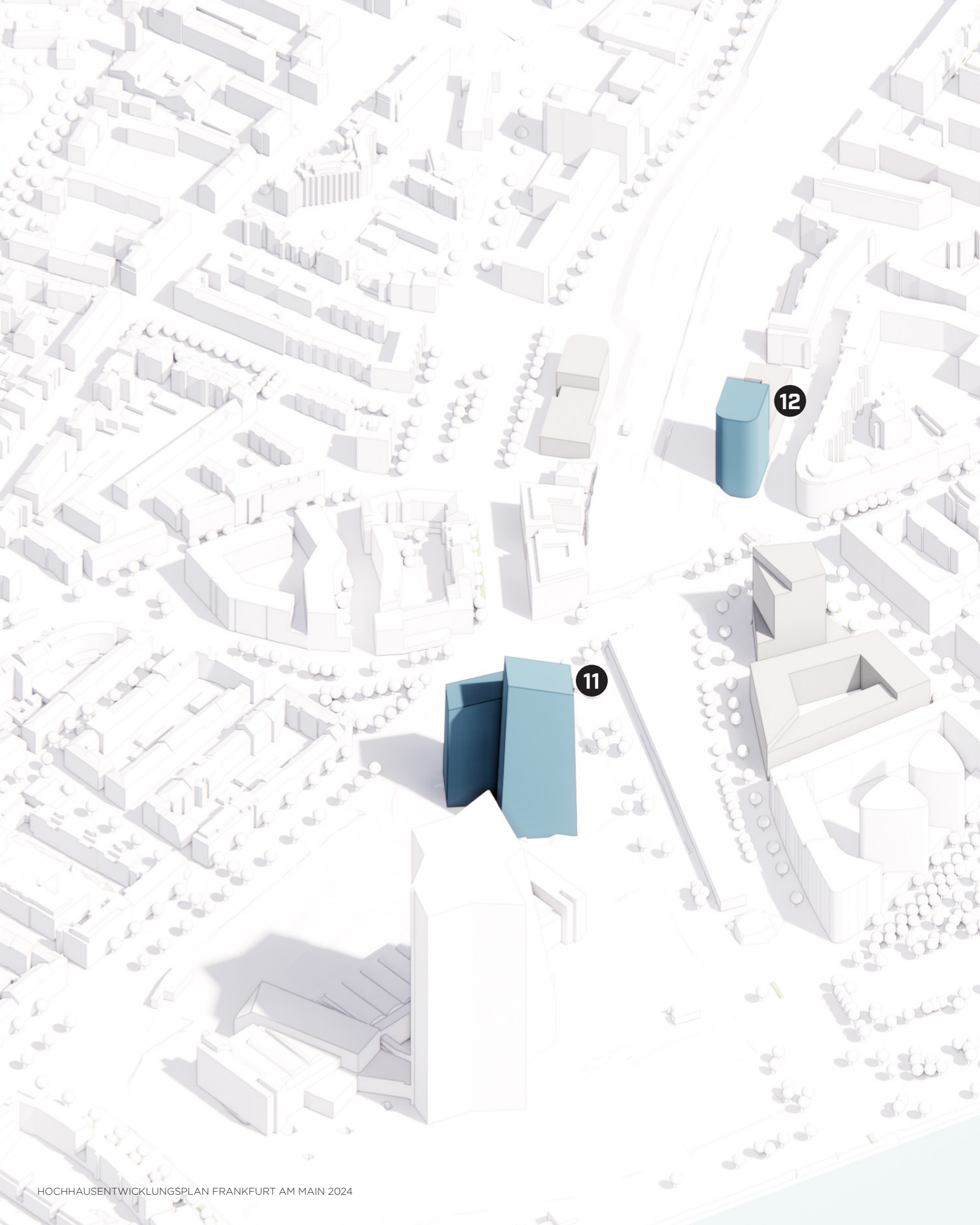
- > Ergänzung des EZB-Hochhauses
- > räumliche Ergänzung der Sonnemannstraße
- > zusätzliche Nutzfläche für die Europäische Zentralbank

Durch den Bau neuer Hochhäuser auf dem Gelände der EZB wird deren Bedeutung für Frankfurt am Main und das Ostend weiter gestärkt. Mit der Annäherung an die Sonnemannstraße bzw. Hanauer Landstraße werden darüber hinaus wichtige Stadträume besser gefasst und durch einen städtebaulichen Hochpunkt akzentuiert. Die Nähe zum neu geschaffenen Radweg in Richtung Ostpark ermöglicht außerdem auch für die EZB einen nachhaltigen und nahmobilen Anknüpfungspunkt in andere Stadtteile sowie das Frankfurter Umland.

OSTHAFEN-PLATZ

- > Auftakt-Situation für das Osthafen-Quartier
- > neue attraktive Stadtplätze im Zusammenspiel mit dem Main

Der Frankfurter Osthafen ist insbesondere durch seine gewerbliche Nutzung geprägt. Um diese zu erhalten ist eine sehr behutsame Integration neuer Hochpunkte erforderlich, welche die Hafennutzung widerspiegelt und lokale Gewerbe nicht verdrängt. Der Osthafenplatz bildet hierzu sowohl Auftakt als auch Gelenkpunkt zu umgebenden Freiräumen. Das bestehende, niedrige Hochhaus am Osthafenplatz wird dabei nach Süden um zwei Hochpunkte an der Hafenkante ergänzt. Diese definieren gleichzeitig den Endpunkt der Osthafen-Promenade vom Osthafenpark und leiten von dort aus nach Norden ins Ostend. Eine gewerbliche Nutzung der Hochhäuser könnte hier wertvolle Impulse zur Integration des Osthafens und dem Erhalt der Nutzungen bieten.

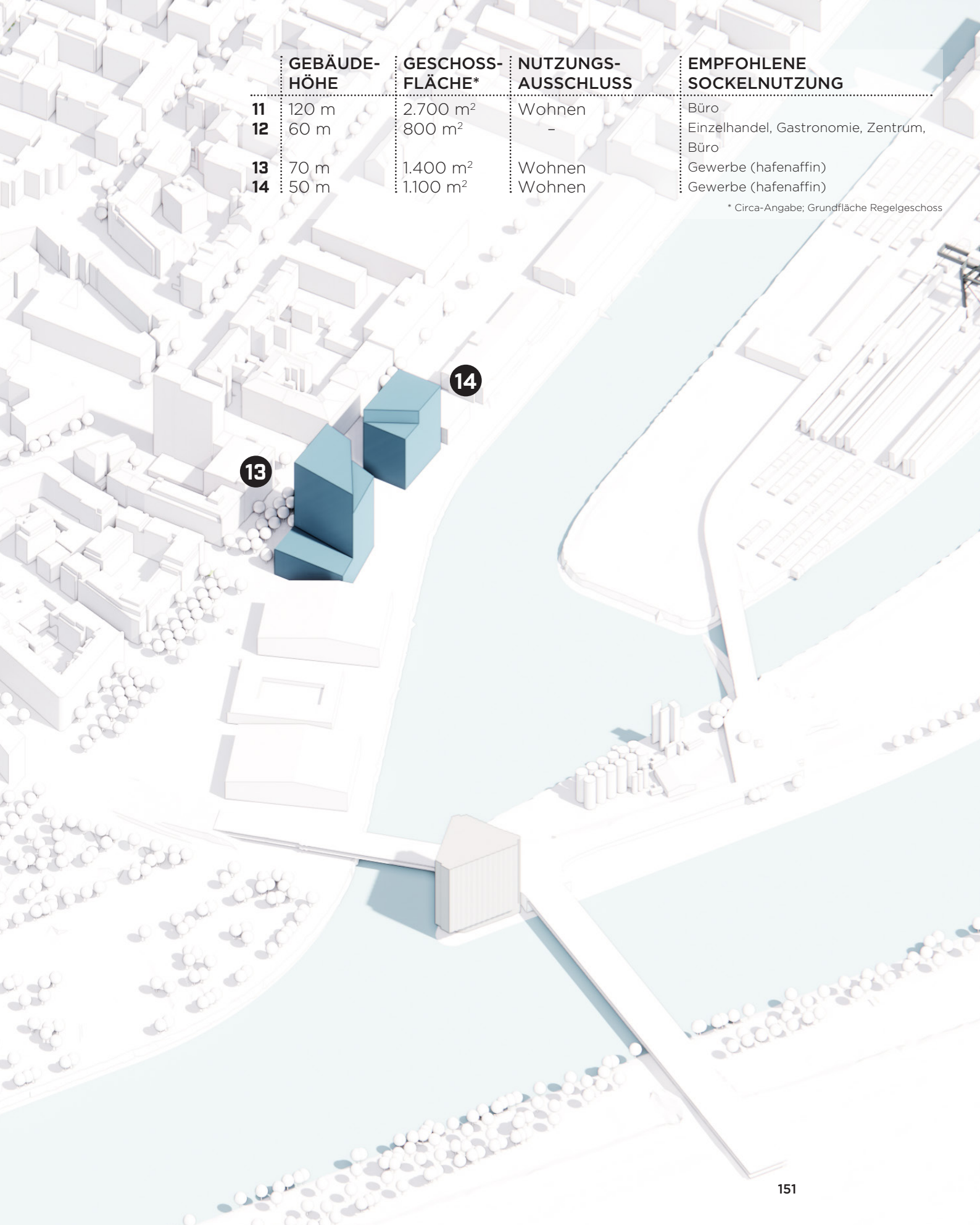


12

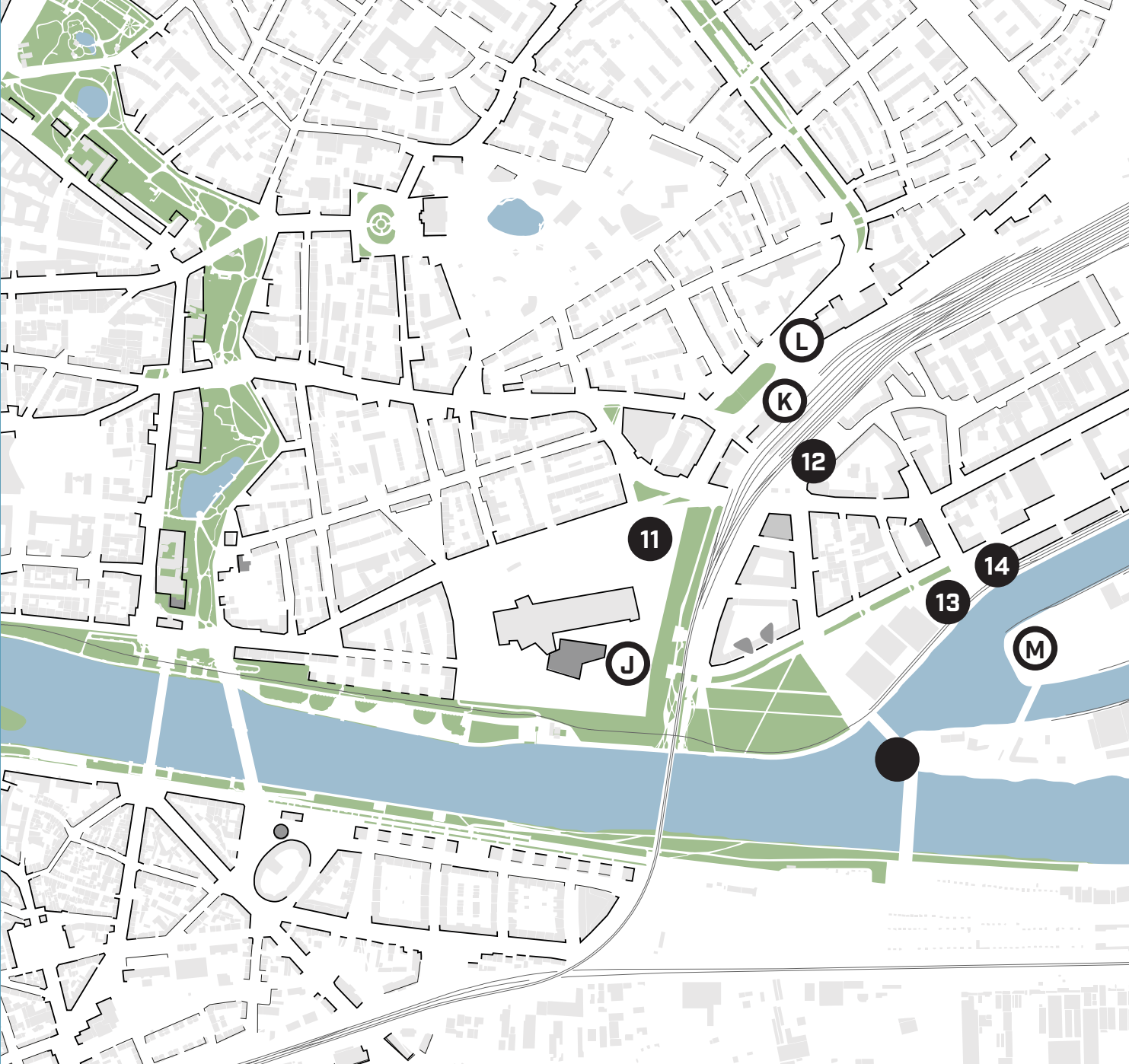
11

	GEBÄUDE- HÖHE	GESCHOSS- FLÄCHE*	NUTZUNG- AUSSCHLUSS	EMPFOHLENE SOCKELNUTZUNG
11	120 m	2.700 m ²	Wohnen	Büro
12	60 m	800 m ²	-	Einzelhandel, Gastronomie, Zentrum, Büro
13	70 m	1.400 m ²	Wohnen	Gewerbe (hafenaffin)
14	50 m	1.100 m ²	Wohnen	Gewerbe (hafenaffin)

* Circa-Angabe; Grundfläche Regelgeschoss



STANDORTBETRACHTUNG OST



01 Hochhausstandort

● Hochhausstandort aus HEP2008 übernommen

A Hochhausstandort geprüft und entfallen

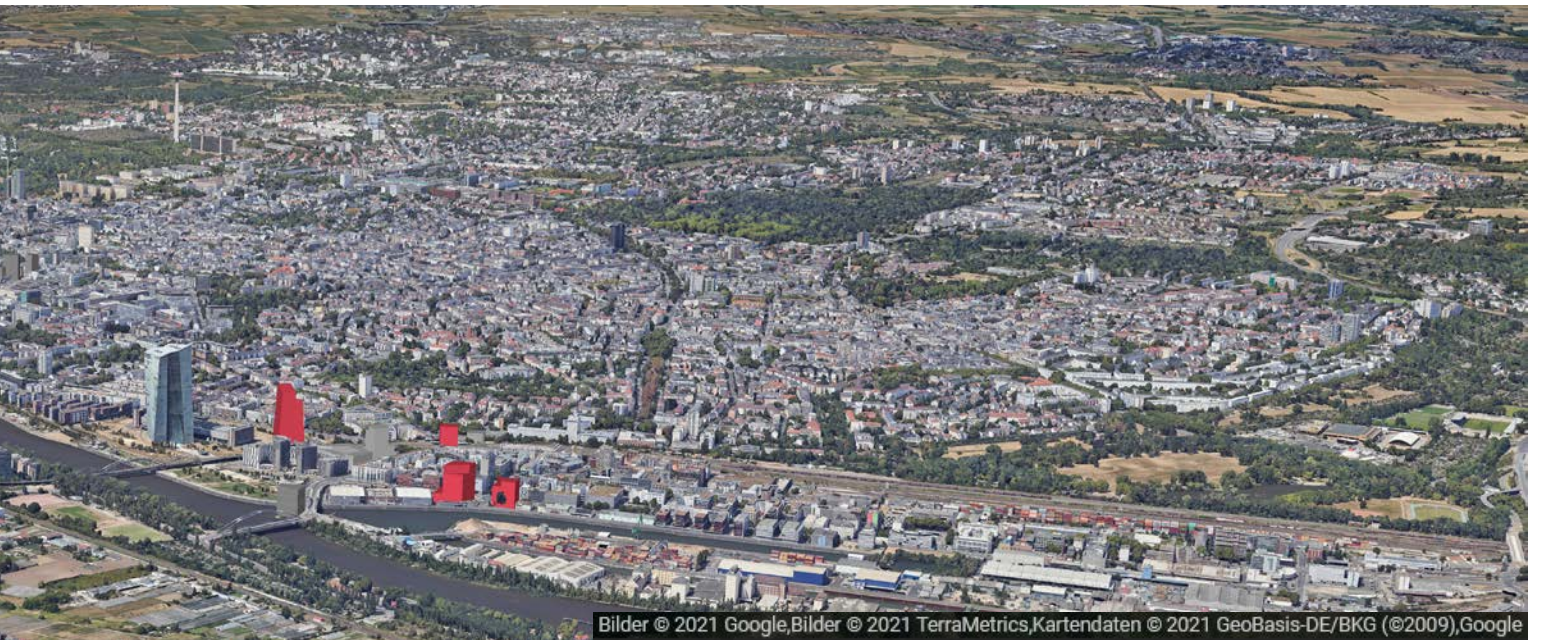
STANDORT	STATUS	MAX. HÖHE	BEGRÜNDUNG
J	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > Konkurrenzstellung zu ‚EZB-Tower‘ > starker Eingriff in Raumgefüge des Osthafenparks > schlechte Erschließung von Sonnemannstraße
11	empfohlene Realisierung	120 m	<ul style="list-style-type: none"> > Ergänzung des EZB-Areals als Hochhausgruppe > Stärkung der südlichen Raumkante der Sonnemannstraße > Erhöhung der vorgegebenen Höhe
K	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > räumliche Fassung des Danziger Platzes > optimale Erschließung durch ÖPNV-Knoten > Gestaltung des Danziger Platzes in separatem Verfahren > Optimierung der Platzsituation nicht zwingend durch Hochhausneubau zu organisieren
L	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > räumliche Fassung des Danziger Platzes > optimale Erschließung durch ÖPNV-Knoten > Gestaltung des Danziger Platzes in separatem Verfahren > Optimierung der Platzsituation nicht zwingend durch Hochhausneubau zu organisieren
12	empfohlene Realisierung	60 m	<ul style="list-style-type: none"> > städtebauliche Fassung des südlichen Ausgangs Ostbahnhof > optimale Erschließung durch ÖPNV-Knoten > Verschattung hauptsächlich auf Bahnhofsgelände
13	empfohlene Realisierung	70 m	<ul style="list-style-type: none"> > räumliche Fassung des Osthafenplatzes > Stärkung urban-gewerblicher Nutzungen im Osthafen-Areal
14	empfohlene Realisierung	50 m	<ul style="list-style-type: none"> > räumliche Fassung des Osthafenplatzes > Stärkung urban-gewerblicher Nutzungen im Osthafen-Areal > Verschattung nur auf Gewerbe- und Serviceflächen
M	entfallen		<ul style="list-style-type: none"> > weiteres Vordringen nicht Hafenaaffiner Nutzungen gefährdet Funktion des Osthafens

FERNWIRKUNG

DIE FRANKFURTER SKYLINE ENTFALTET IHRE GRÖSSTE WIRKUNG AUS DER FERNE. VERSCHIEDENE BLICKPUNKTE ERMÖGLICHEN EINEN AUSBLICK AUF DIE HOCHHÄUSER FRANKFURTS AUS BIS ZU 20 KILOMETERN ENTFERNUNG. DIE WIRKUNG DER NEUEN HOCHHAUSSTANDORTE, VON EINIGEN DIESER BLICKPUNKTE, WERDEN AUF DEN FOLGENDEN SEITEN DARGESTELLT.



SKYLINE VON SÜDOSTEN
(ANFLUG FLUGHAFEN FRA)



Bilder © 2021 Google, Bilder © 2021 TerraMetrics, Kartendaten © 2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google



SKYLINE VON OSTEN
(FELDER OBERRAD)



SKYLINE VON SÜDEN
(GOETHETURM)



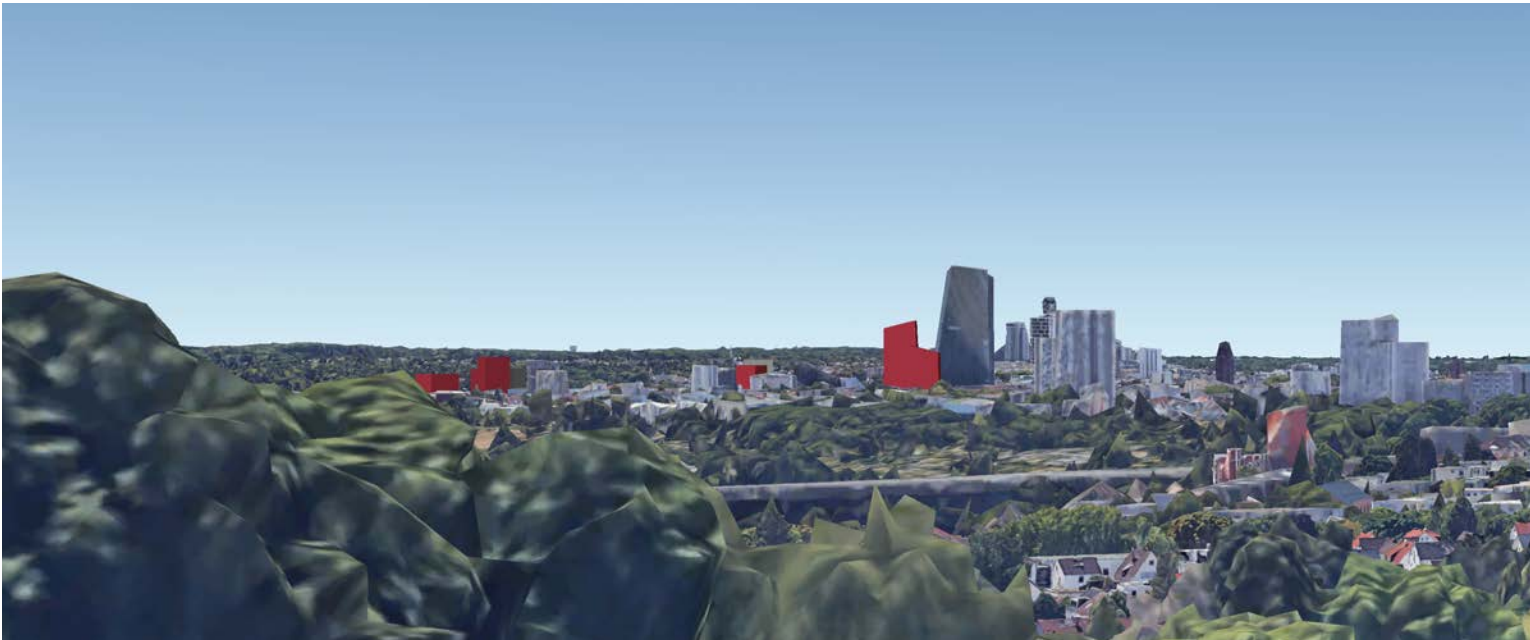
Bilder © 2021 Google, Bilder © 2021 TerraMetrics, Kartendaten © 2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google



Bilder © 2021 Google, Bilder © 2021 TerraMetrics, Kartendaten © 2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google



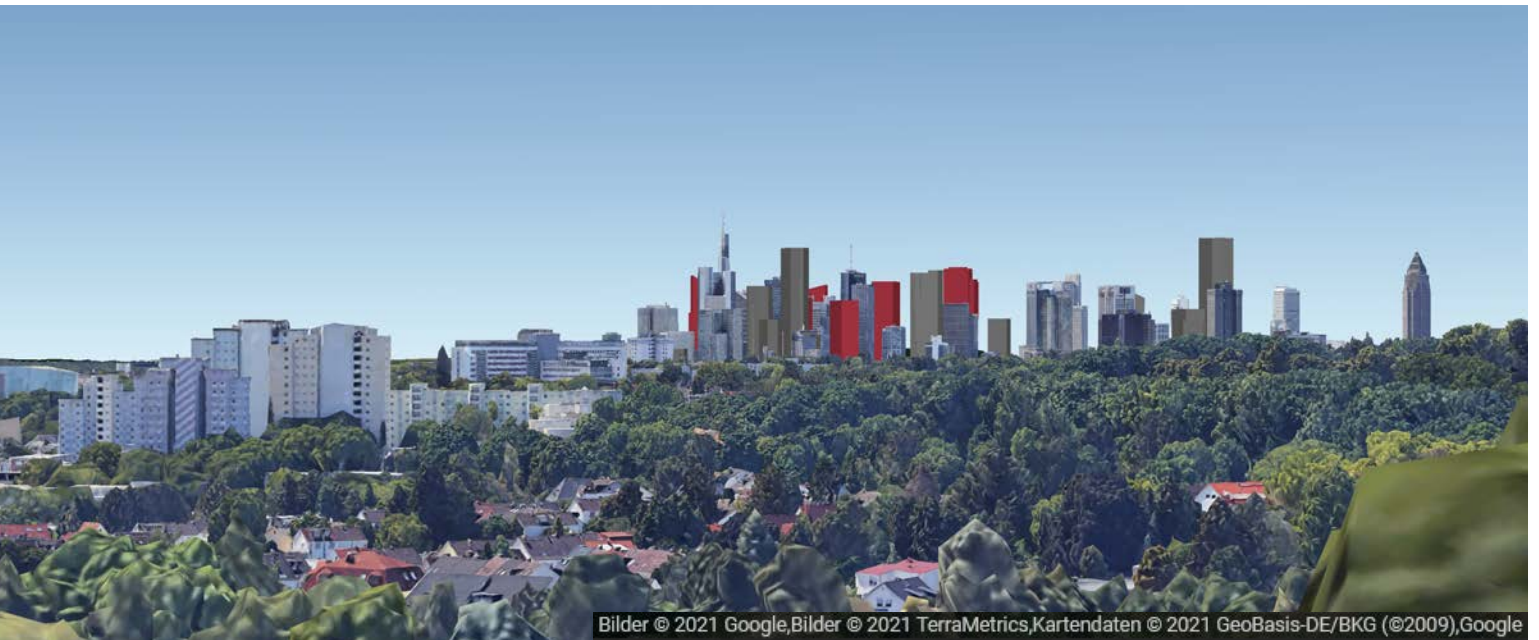
SKYLINE VON OSTEN
(HOHE STRASSE)



SKYLINE VON NORDOSTEN
(LOHRBERG)



Bilder © 2021 Google, Bilder © 2021 TerraMetrics, Kartendaten © 2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google



Bilder © 2021 Google, Bilder © 2021 TerraMetrics, Kartendaten © 2021 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

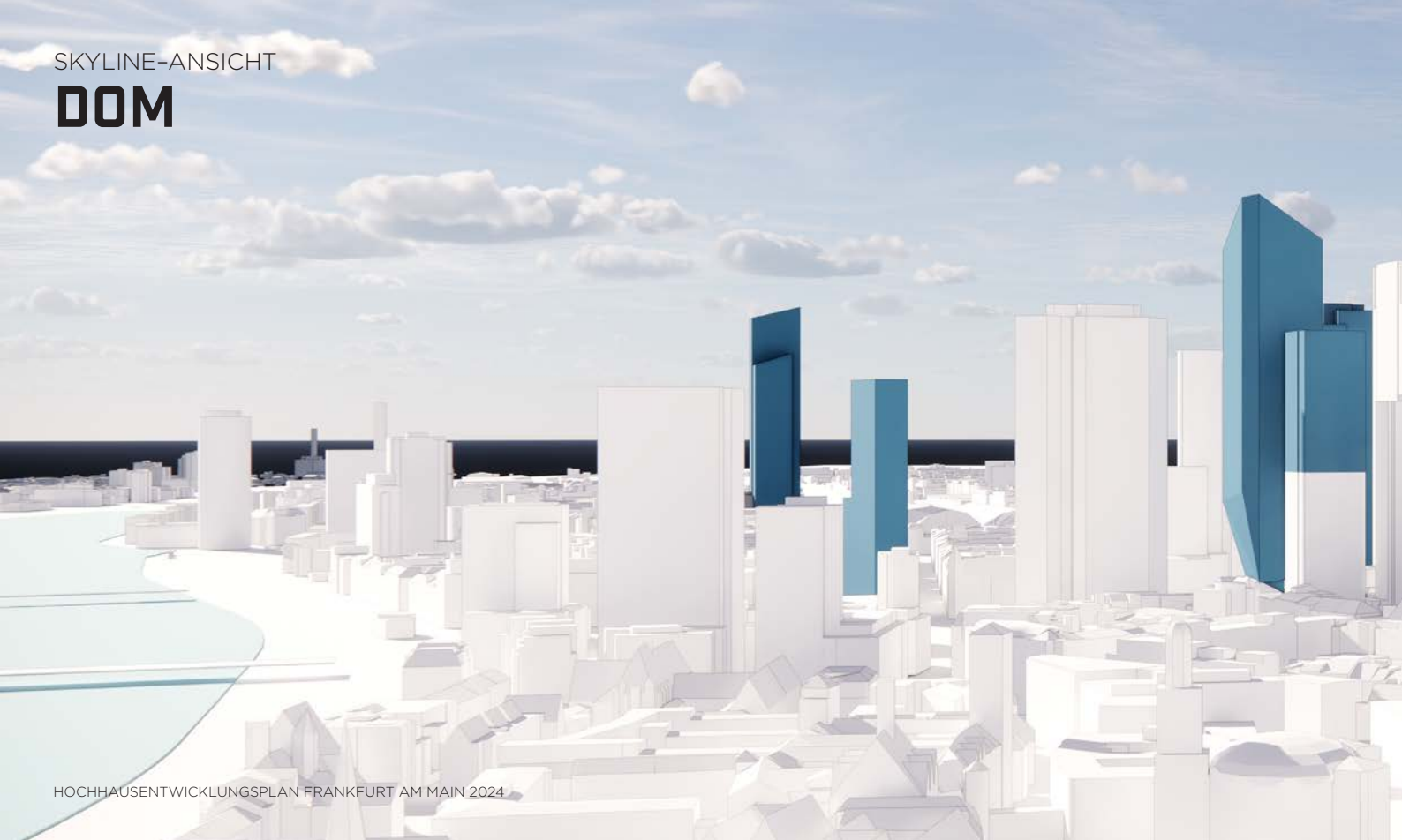
SKYLINE-ANSICHT

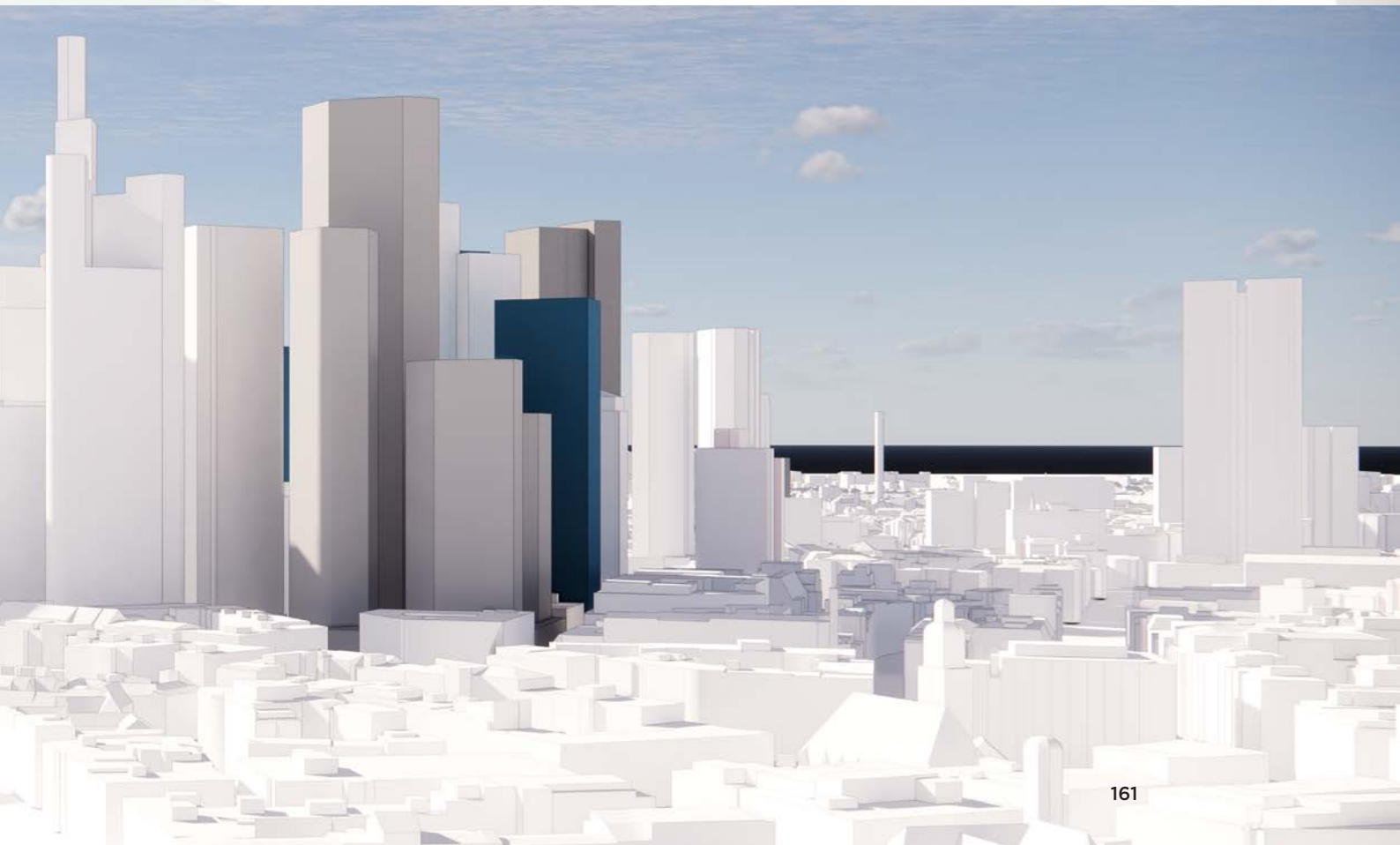
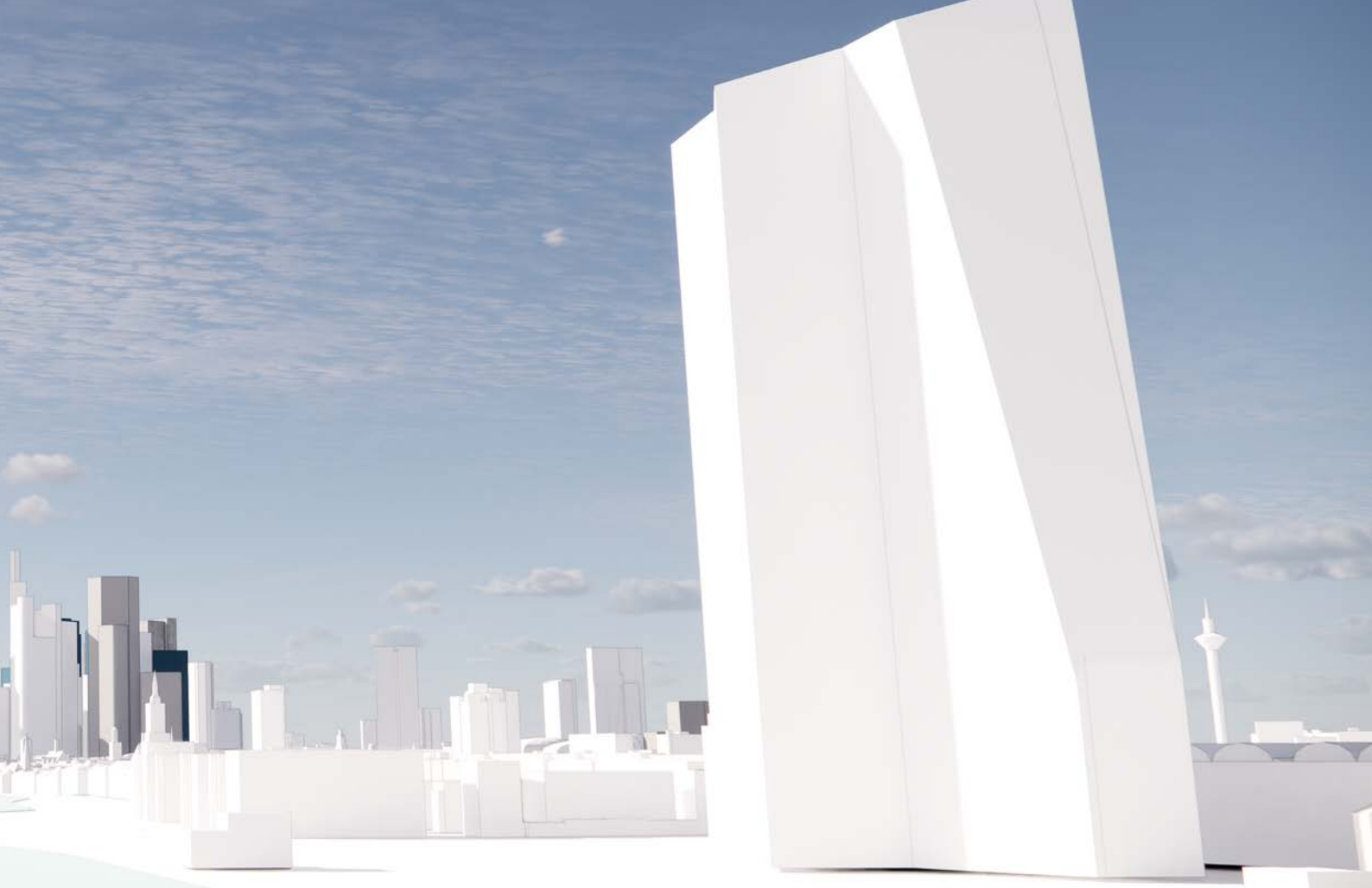
DEUTSCHHERRNBRÜCKE



SKYLINE-ANSICHT

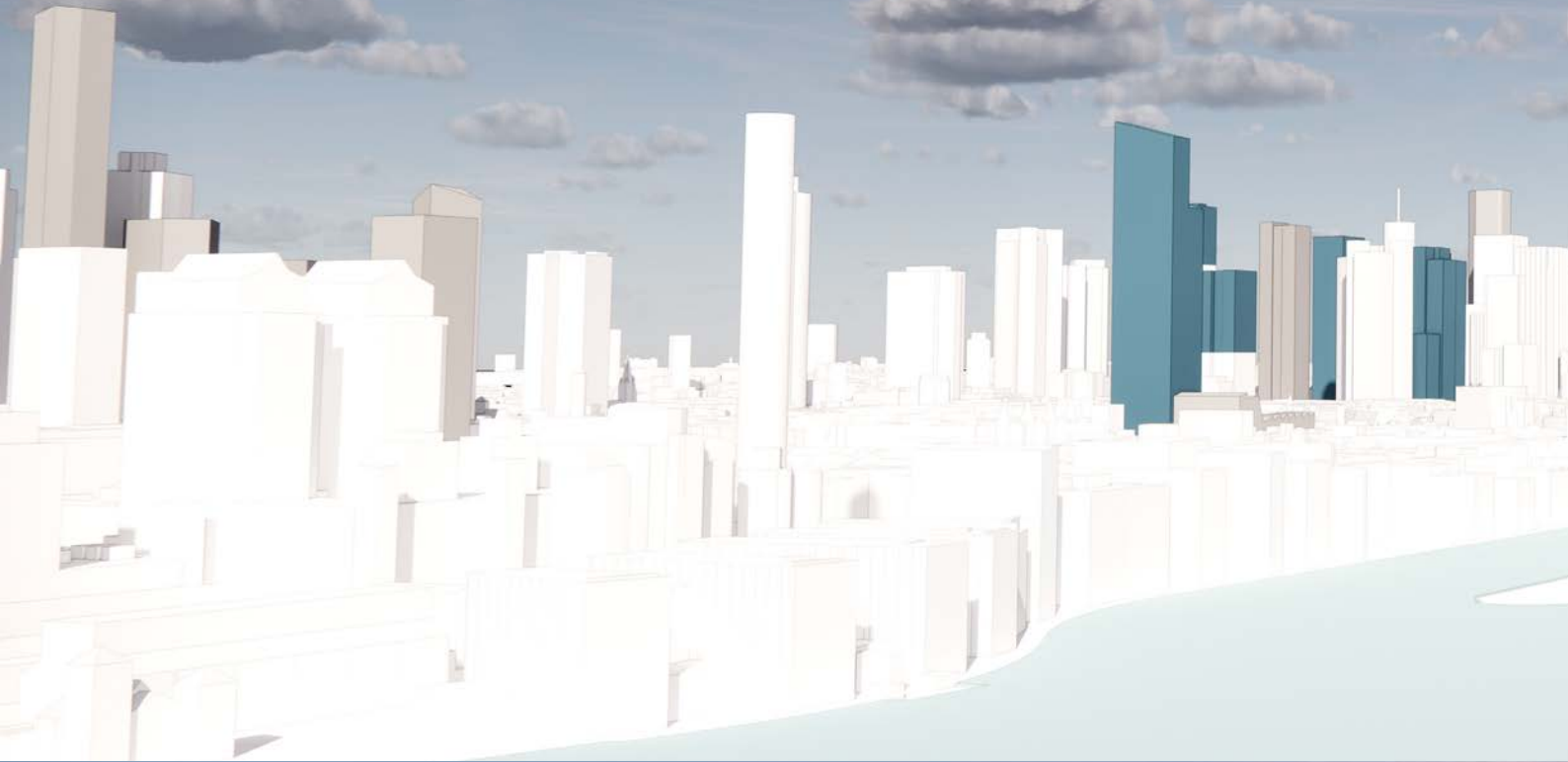
DOM





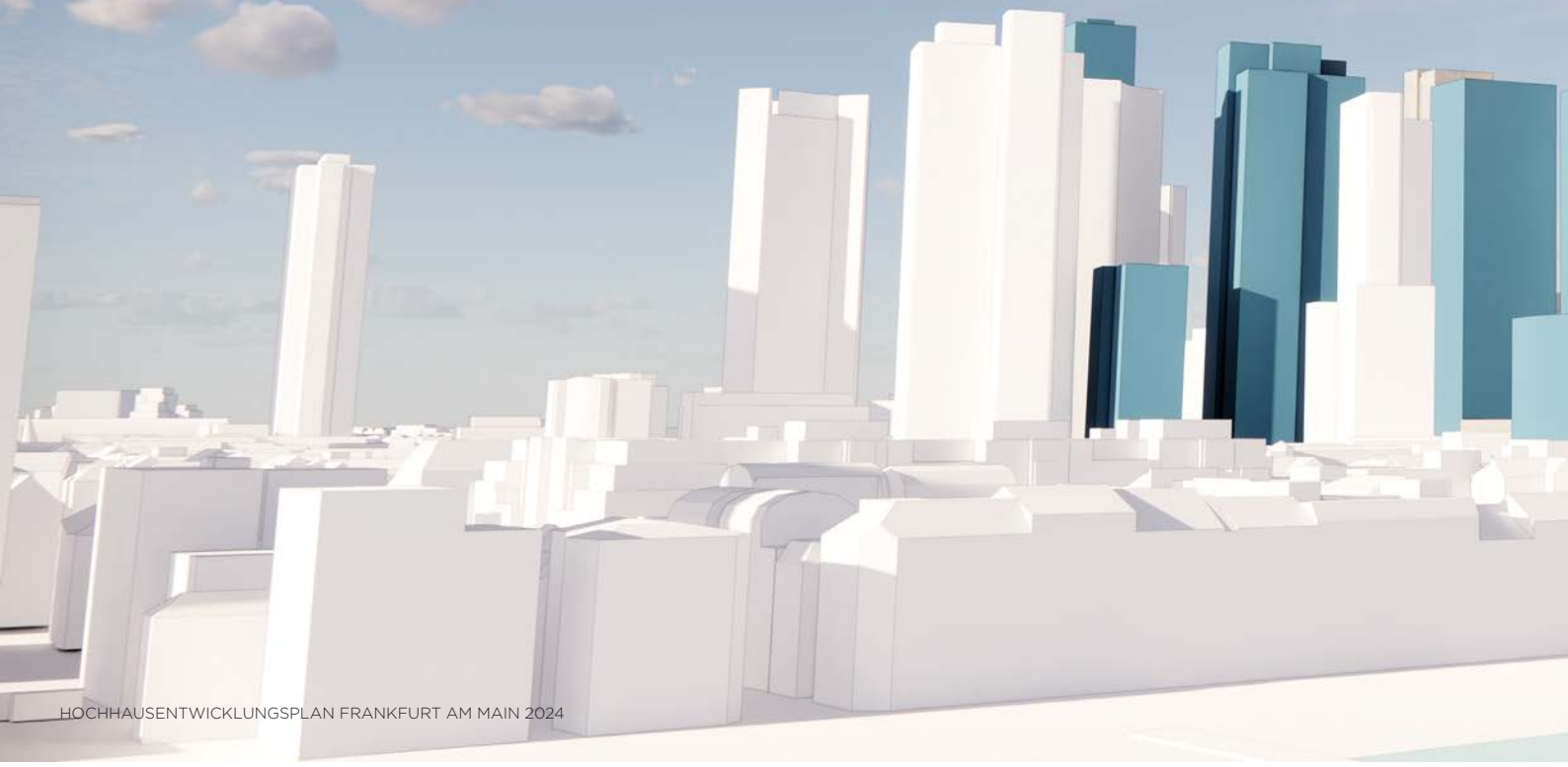
SKYLINE-ANSICHT

MAIN-NECKAR-BRÜCKE



SKYLINE-ANSICHT

HOLBEINSTEIG





SKYLINE-ANSICHT

EISERNER STEG



SKYLINE-ANSICHT

HAUPTBAHNHOF



