



**1 / ENTWICKLUNGS-
KONZEPT**



**2 / HOCHHAUS-
STECKBRIEFE**



**3 / VORPLANUNGS-
PROZESS**



**A / STANDORT-
BETRACHTUNG**



**B / DAS HOCHHAUS
UND DIE STADT**



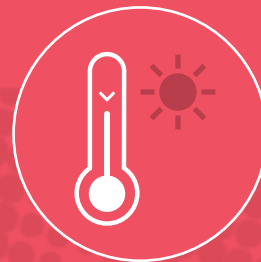
C / LOKALES UMFELD



D / NACHHALTIGKEIT



E / MOBILITÄT



F / STADTKLIMA

E / MOBILITÄT

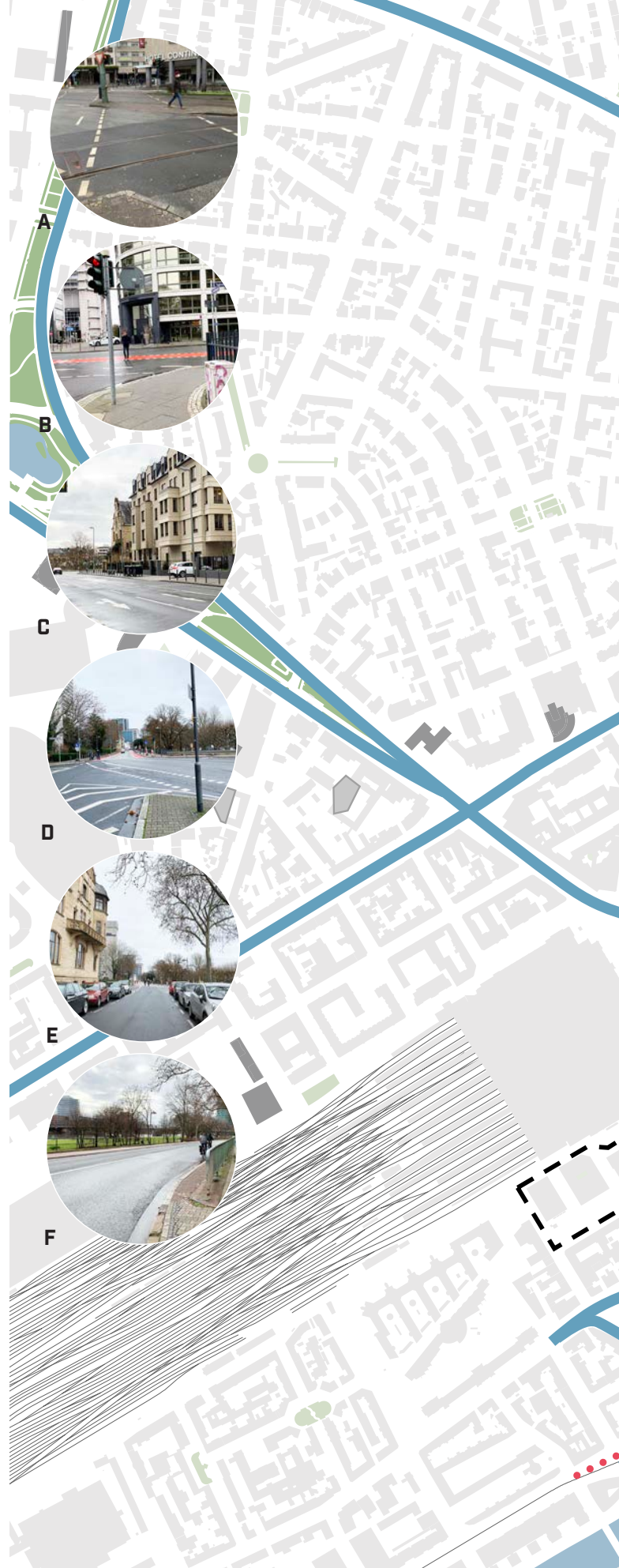
Hochhäuser sind gestapelte Stadtquartiere. Eingebettet in ein engmaschiges, multimodales Verkehrsnetz verbinden sie eine extrem verdichtete Stadtstruktur mit hervorragendem Anschluss an nachhaltige Mobilitätsformen. Die Verortung neuer Standorte an Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs, aber auch die nahmobile Stärkung bestehender Quartiere ist ein wesentlicher Aspekt nachhaltiger Hochhausentwicklung. Die im Folgenden beschriebenen Anforderungen an eine angepasste und weiterentwickelte Verkehrsanbindung der Betrachtungsgebiete, mögen zwar auf den ersten Blick nur indirekten Einfluss auf die Türme der Frankfurter Skyline haben, stellen jedoch eine zentrale Vorbedingung für den Stadtbaustein Hochhaus als nachhaltigen und vernetzten Bestandteil der Stadtentwicklung dar.

BANKENVIERTEL – WESTLICHES MAINUFER

MIKROMOBILITÄT

Durch das Bankenviertel zieht sich der Anlagenring zwischen Alter und Neuer Oper als attraktives Grünband, das von Fußgänger*innen und Radfahrenden sehr stark frequentiert wird. Der Anlagenring bietet außerdem wichtige attraktive Wege zu den zahlreichen umliegenden ÖPNV-Stationen. In Ost-West-Richtung ist der Anlagenring aber nur unzureichend vernetzt. Die stark befahrenen Verkehrsachsen Taunusanlage, Gallusanlage und Neue Mainzer Straße wirken als Barrieren, weil Querungsstellen fehlen, wo Passanten laufen. Auch die geschlossene Bauweise entlang der Neuen Mainzer Straße bietet wenig Möglichkeiten für Ost-West-Verbindungen. In Richtung Main ist der Untermainkai ein Hindernis – die Situation nördlich der Untermainbrücke ist für den Fuß- und Radverkehr gleichermaßen unbefriedigend. Dem schnellen Radverkehr fehlen entlang des Anlagenrings Radwege.

Im Bahnhofsviertel sind der verkehrsreiche Baseler Platz und die Baseler Straße im Bereich südlich des Hauptbahnhofs äußerst unattraktive und teilweise gefährliche Orte für Fußgänger*innen und Radfahrende. Mehrere stark befahrene Ost-West-Verbindungen wirken als zusätzliche Barrieren. Des Weiteren fehlen in diesem Bereich vor allem attraktive Nord-Süd-Verbindungen zwischen dem Bahnhofsviertel bzw. dem Hauptbahnhof und dem Main, die abseits der Verkehrsachsen verlaufen. Entlang des Untermainkais ist die im Osten der Stadt bereits realisierte schnelle Radwegeverbindung nicht weitergeführt.





LEGENDE

- bestehende Radwegeverbindung
- ... Empfehlung zu ergänzender Radwege
- ⚓ fehlende Fußwegquerung
- X Verortung Foto



ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

„FRANKFURT AM MAIN SETZT AUF DEN AUSBAU DER ÖPNV-INFRASTRUKTUR UND DES ANGEBOTES. MIT DER OPTIMIERUNG BESTEHENDER INFRASTRUKTUREN UND DER TAKTVERDICHTUNG IM ÖPNV WERDEN ZUSÄTZLICHE KAPAZITÄTEN GESCHAFFEN.“

Auszug aus: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030+

S-BAHN

Das Bankenviertel ist insbesondere über die Haltestelle Taunusanlage sowie die Knotenpunkte Hauptwache und Hauptbahnhof an das überregionale S-Bahn-Netz angebunden. Durch den ca. 6 km langen City-Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof verkehren 8 der 9 S-Bahnlinien Frankfurts – Takt und Angebot sind hervorragend. Der City-Tunnel ist jedoch so stark ausgelastet, dass nur noch minimale Möglichkeiten weiterer Kapazitätssteigerungen (S4) bestehen.



U-BAHN

Verschiedene U-Bahn-Strecken um und durch das Bahnhofs- und Bankenviertel binden die Teilbereiche 1A und 1B an den Stadtverkehr an. Zentrale Anlaufstelle für das Bankenviertel ist der U-Bahn-Knoten Willy-Brandt-Platz. Von hier aus verkehren 6 Linien in alle Richtungen, insbesondere in den Frankfurter Norden und nach Sachsenhausen. Das U-Bahn-Netz verfügt über umfassende freie Kapazitäten auch in der Spitzenstunde – weitere Kapazitätssteigerungen sind prinzipiell möglich.

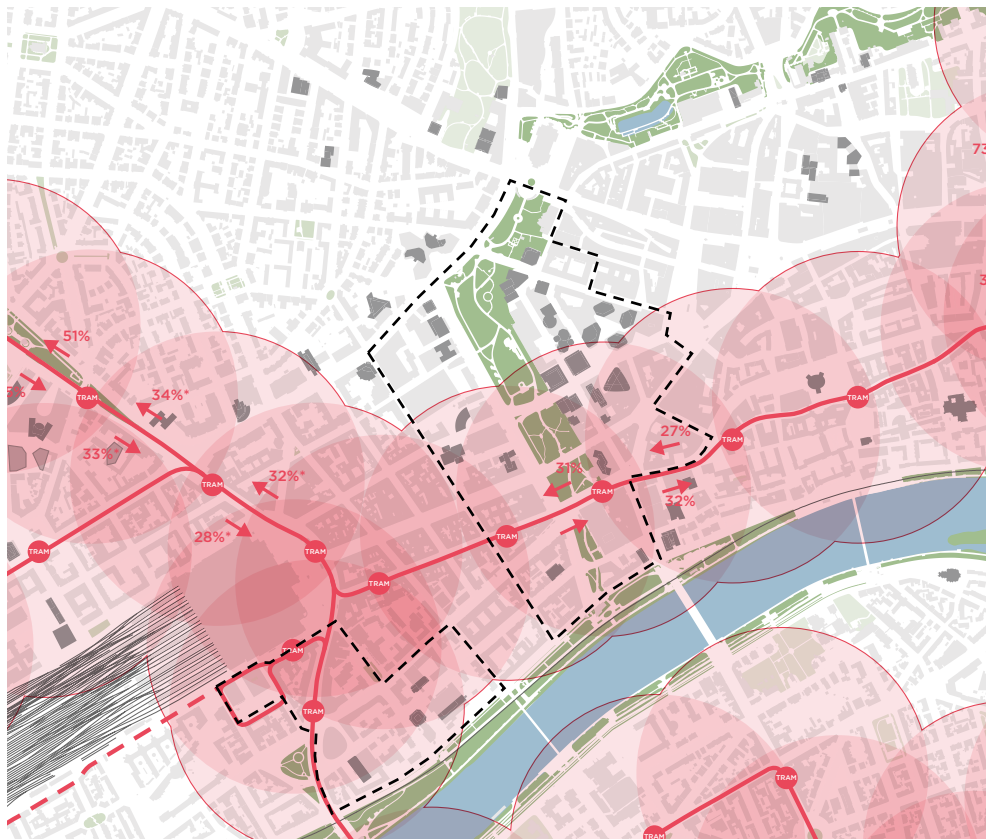
Auslastung U-Bahn Bestand
Datenbasis: Kontinuierliche Haltestellenzählungen an ausgewählten Messstellen der Jahre 2018 und 2019
Quelle: traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH



STRASSENBAHN

Zwei Straßenbahnverbindungen, eine in Nord-Süd-Richtung entlang des Hauptbahnhofs und eine in Ost-West-Richtung durch das Bahnhofsviertel erschließen die Teilbereiche mit dichten Haltestellenabständen. Auf den beiden Achsen verkehren drei bzw. vier Linien im 3-Minuten-Takt. Auch im Straßenbahnnetz gibt es noch freie Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit. Weitere Kapazitätssteigerungen sind prinzipiell durch den Einsatz von 40-Meter-Wagen und perspektivisch 2,65-Meter breiten Straßenbahnen möglich.

Auslastung Straßenbahn Bestand
Datenbasis: Kontinuierliche Haltestellenzählungen an ausgewählten Messstellen der Jahre 2018 und 2019
Quelle: traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH



ÖPNV EINZUGSRADIEN

DAS UNMITTELBARE UMFELD DES HAUPTBAHNHOFES LIEGT IM EINZUGSRADIUS ALLER SCHIENENGEBUNDENER ÖPNV-ANGEBOTE. ABER AUCH DIE STANDORTE IM BANKENVIERTEL LIEGEN IM EINZUGSRADIUS MINDESTENS EINES SCHIENENGEBUNDENEN VERKEHRSMITTELS.

EINZUGSRADIEN BÜRO



EINZUGSRADIEN BÜRO

Die von der Stadt Frankfurt am Main vorgegebenen Einzugsradien für Bürostandorte stellen, mit 350 m rund um eine U-Bahn- oder S-Bahn-Haltestelle, relativ hohe Anforderungen. Sämtliche Standorte erfüllen diese jedoch für mindestens ein Verkehrsmittel. Am Hauptbahnhof (Standort 01) sind alle schienengebundenen Verkehrsmittel im Einzugsradius verfügbar. Das südliche Bankenviertel (Standorte 02 – 04, 07 und 08) hat Zugang zur U-Bahn, der mittlere Bereich (Standorte 05 und 06) ist vor allem über die S-Bahn-Station Taunusanlage erschlossen, ebenso wie der nördliche Bereich (Standorte 09 und 10), der außerdem über die U-Bahn-Haltestelle Alte Oper erreichbar ist.

EINZUGSRADIEN WOHNEN

Für die Nutzung Wohnen sind die städtischen Vorgaben mit 500 m rund um eine U-Bahn- oder S-Bahn-Haltestelle weniger hoch. Außerdem gilt hier auch der 400 m Bereich um eine Straßenbahnhaltestelle als erschlossen. Sämtliche Standorte erfüllen diese Anforderungen über mindestens zwei Verkehrsmittel. Auch hier ist der Standort 01 am Hauptbahnhof über alle schienengebundenen Verkehrsmittel im Einzugsradius verfügbar, auch wenn hier zur Vermeidung von Verdrängungstendenzen (Gentrifizierung) eine Wohnnutzung ausgeschlossen werden muss.

EINZUGSRADIEN WOHNEN



BANKENVIERTEL – WESTLICHES MAINUFER

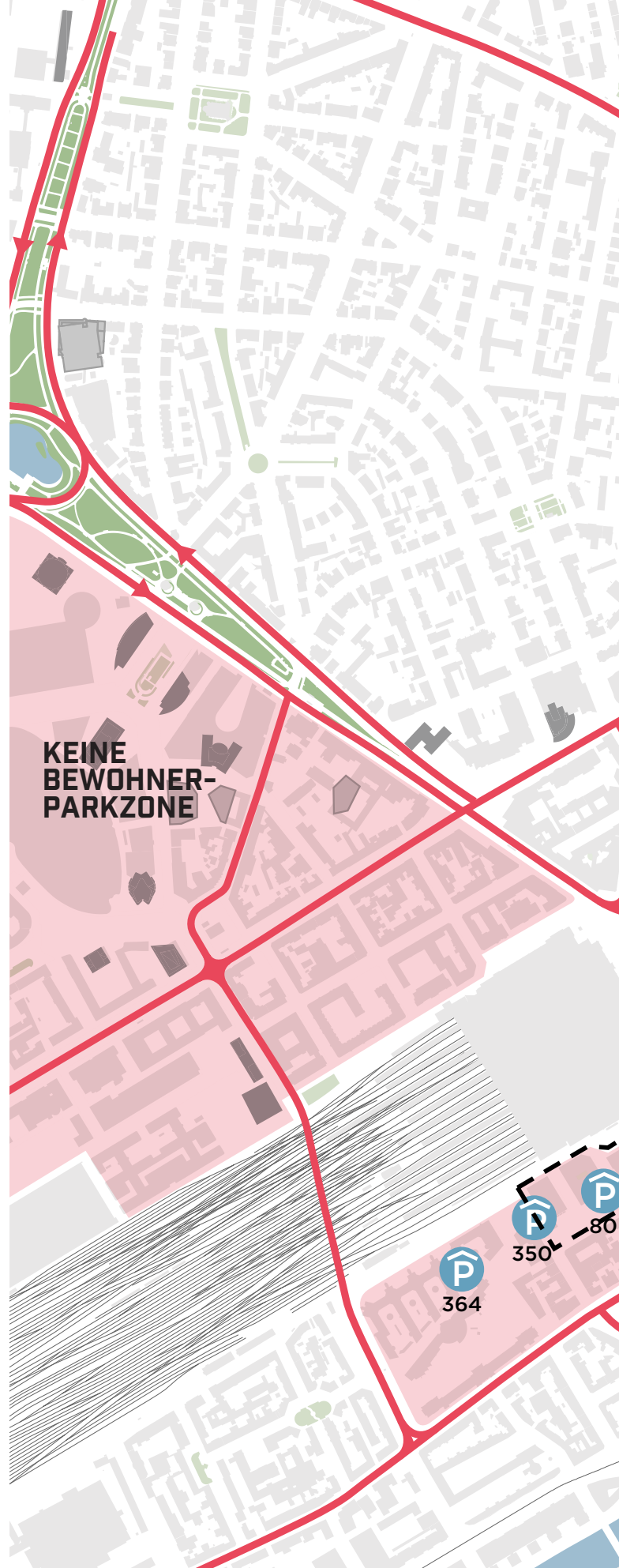
MIV + PARKANGEBOT

Frankfurt am Main ist nicht nur eine wachsende Stadt, auch die Nutzungsansprüche an den begrenzten Straßenraum wachsen, durch:

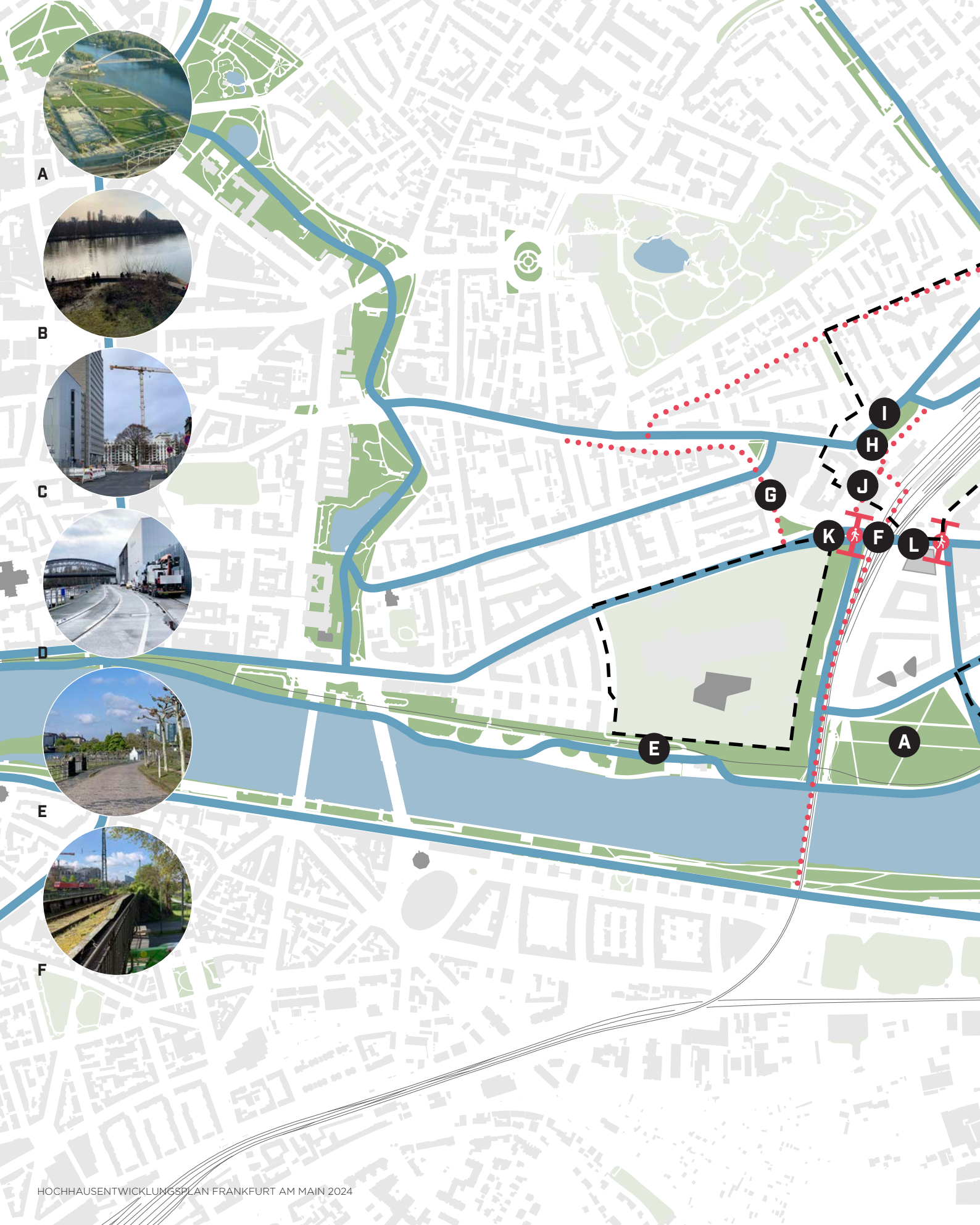
- > Ausbau der Radwege
- > Be- & Entladevorgänge auf der Fahrbahn
- > haltende Paketdienste
- > Baustelleneinrichtungen auf Fahrspuren.

Das Straßennetz ist dabei bereits heute schon hoch belastet. Kapazitätsengpässe werden weiter zunehmen. Dies darf einer weiteren Entwicklung der Frankfurter Innenstadt nicht im Wege stehen. Es ist daher wichtig, zusätzlichen motorisierten Verkehr in der Innenstadt zu vermeiden und den notwendigen Verkehr durch einen geeigneten Nutzungsmix zeitlich zu entzerren.

Im Umfeld der Neuen Mainzer Straße stehen ca. 3.800 öffentliche Stellplätze zur Verfügung, im westlichen Bahnhofsviertel ca. 1.700. Diese sind werktags nicht annähernd ausgelastet. Durch den Wandel der Innenstadt und Homeoffice ist davon auszugehen, dass zukünftig weniger Stellplätze benötigt werden. Der Bau neuer Stellplätze sollte daher nicht nur vor diesem Hintergrund, sondern auch zum Zwecke der Verkehrsvermeidung auf ein absolutes Minimum beschränkt werden.







A

B

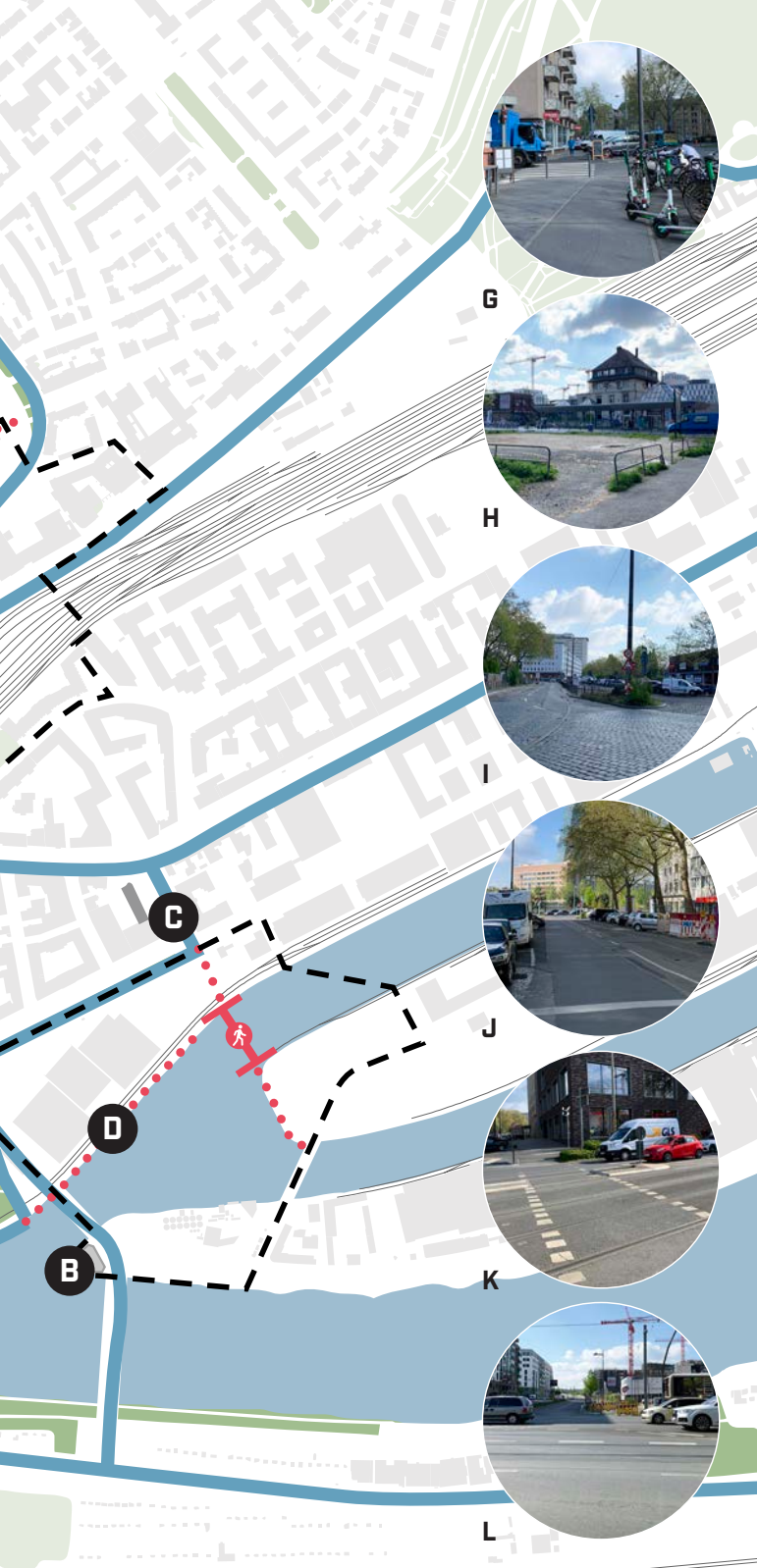
C

D

E

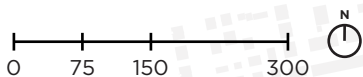
F





LEGENDE

- bestehende Radwegeverbindung
- ... Empfehlung zu ergänzender Radwege
- fehlende Fußwegquerung
- X Verortung Foto



DANZIGER PLATZ - OSTHAFFEN - EZB MIKROMOBILITÄT

Das östliche Untersuchungsgebiet ist über zwei Radverkehrsachsen gut an die Innenstadt angebunden: entlang der Sonnemannstraße und über die neuen Radwege entlang der Schönen Aussicht sind Radfahrende schnell und sicher unterwegs. Am Mainufer bietet sich eine attraktive Route für den langsameren Radverkehr.

Zwischen Anlagenring und Ostbahnhof wird eine Radverkehrsverbindung entlang der Hanauer Landstraße derzeit umgesetzt.

In Richtung Osten werden diese Achsen entlang der Hanauer Landstraße und zukünftig auf der Route der Raddirektverbindung Frankfurt am Main – Hanau fortgeführt.

Die Radverkehrsverbindungen in Nord-Süd-Richtung und zum Main sind dagegen lückenhaft und durch Barrieren gekennzeichnet. Der Umbau des Danziger Platzes im Zuge des S-Bahn-Baus wird eine bedeutende Lücke (auch in der Raddirektverbindung) schließen.

Die Hanauer Landstraße bleibt jedoch eine Barriere im Lückenschluss zwischen Raddirektverbindung und Mainuferradweg.

Für Passanten bietet das Grünband entlang des Mains attraktive Wege mit hoher Aufenthaltsqualität. Eine Entwicklung des Raab-Karcher-Areals würde zukünftig die Chance bieten, das Grünband bis zum Schwedlersee fortzuführen. Die Zugänglichkeit dieses Stadtraumes am Fluss wird jedoch durch die Barrierewirkung der Hanauer Landstraße beeinträchtigt.

Eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung zwischen Ostpark und Main kann durch einen Neubau der Schwedlerbrücke geschaffen werden.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

DER FRANKFURTER OSTEN UM DEN DANZIGER PLATZ GEWINNT DURCH DEN BAU DER NORDMAINISCHEN S-BAHN DIREKTEN ANSCHLUSS AN DIE PENDLERREGION HANAU / MAIN-KINZIG-KREIS IM OSTEN UND DEN HAUPTBAHNHOF IM WESTEN.

S-BAHN

Der Ostbahnhof ist heute mit 3 Regionalexpress-Linien und einer Regionalbahn-Linie Richtung Hanau bzw. Südbahnhof angebunden. Durch den Bau der Nordmainischen S-Bahn zwischen dem S-Bahn-Tunnel und Hanau ist der Bereich um den Ostbahnhof mittelfristig noch besser erschlossen. Der Bereich des Osthafens bleibt jedoch auch nach Bau der Nordmainischen S-Bahn unerschlossen. Die Station Ostendstraße mit 8 S-Bahn Linien erschließt über den südlichen Ausgang den Haupteingang der EZB.



U-BAHN

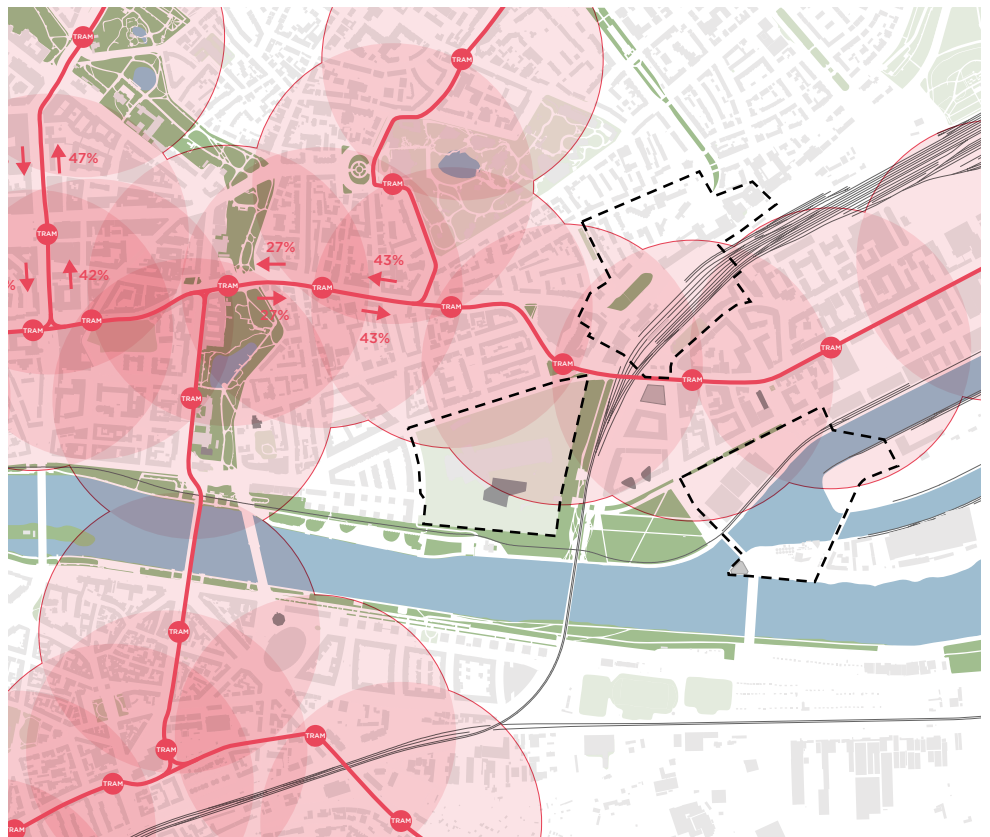
Am Ostbahnhof endet die Linie U6 in Richtung Hausen. Sie verbindet im 7,5-min-Takt das Untersuchungsgebiet mit der Innenstadt und den S-Bahnhöfen Hauptwache und Konstabler Wache. In diesem Abschnitt der Linie U6 sind noch freie Kapazitäten vorhanden. Der Osthafen ist nicht (bzw. nur mit Bussen) erschlossen.



Auslastung U-Bahn Bestand
Datenbasis: Kontinuierliche Haltestellenzählungen an ausgewählten Messstellen der Jahre 2018 und 2019
Quelle: traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

STRASSENBAHN

Die Straßenbahnlinie 11 in der Hanauer Landstraße verbindet den nördlichen Teil des Osthafens mit der Innenstadt. Diese Verbindung ist jedoch, trotz 7,5-min-Takt, schon heute sehr stark ausgelastet. Leichte Kapazitätssteigerungen (um ca. 50 Personen / Zug) können ab etwa 2024 durch den Einsatz der neuen T-Wagen erreicht werden. Beschleunigungsmaßnahmen zur Verkürzung der Fahrzeit sind in Planung. Die Molen des Osthafens sind durch die Linie 11 nicht erschlossen, weil Fußgängerbrücken über die Hafenbecken fehlen.

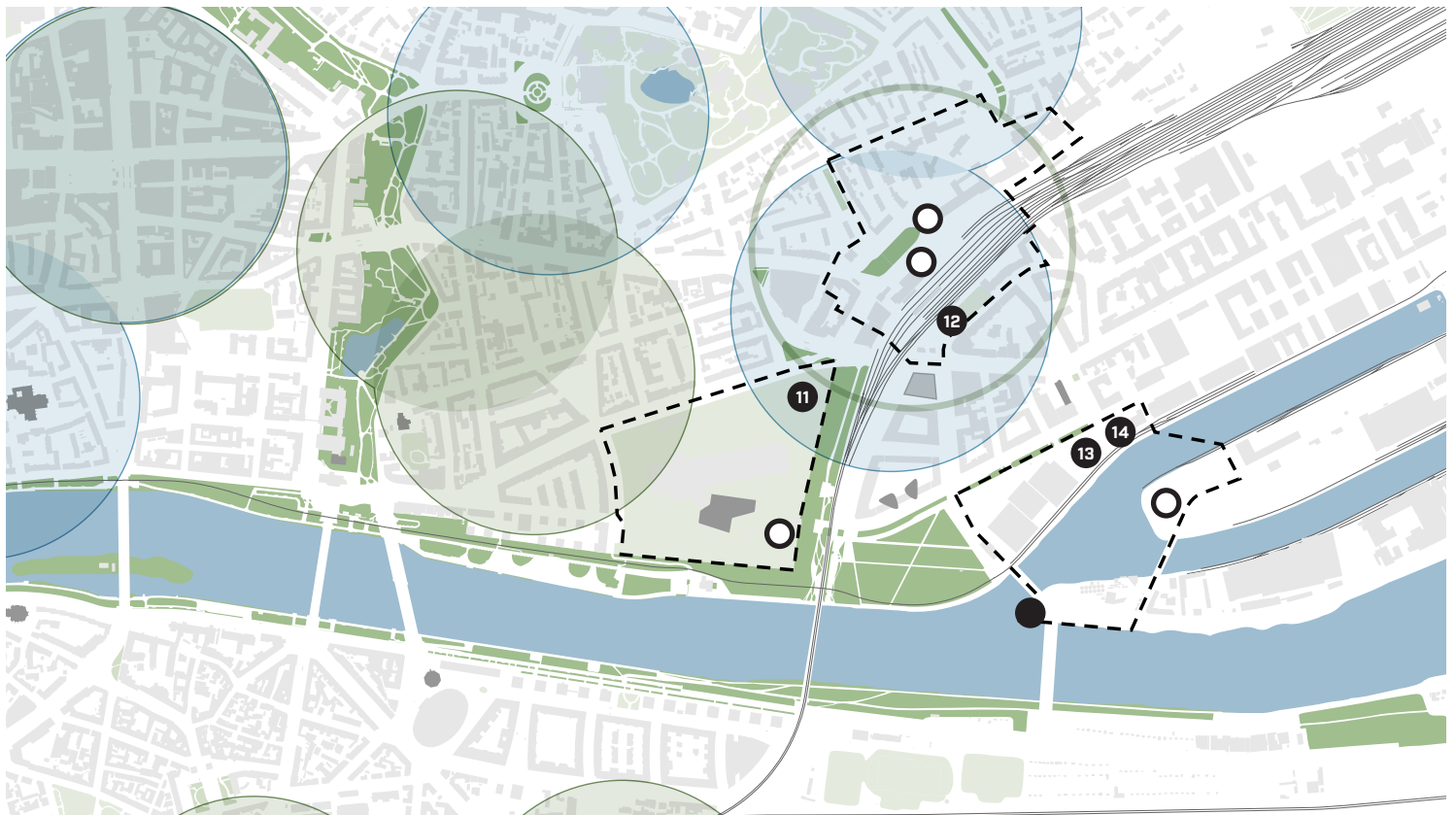


Auslastung Straßenbahn Bestand
Datenbasis: Kontinuierliche Haltestellenzählungen an ausgewählten Messstellen der Jahre 2018 und 2019
Quelle: traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

ÖPNV EINZUGSRADIEN

DIE STANDORTE IM FRANKFURTER OSTEN SIND NUR ZUM TEIL ÜBER DIE U-BAHN-STATION OSTBAHNHOF ERSCHLOSSEN. AUCH NACH DEM AUSBAU DER NORDMAINISCHEN S-BAHN BLEIBT DAS GEBIET DES OSTHAFENS UNERSCHLOSSEN.

EINZUGSRADIEN BÜRO



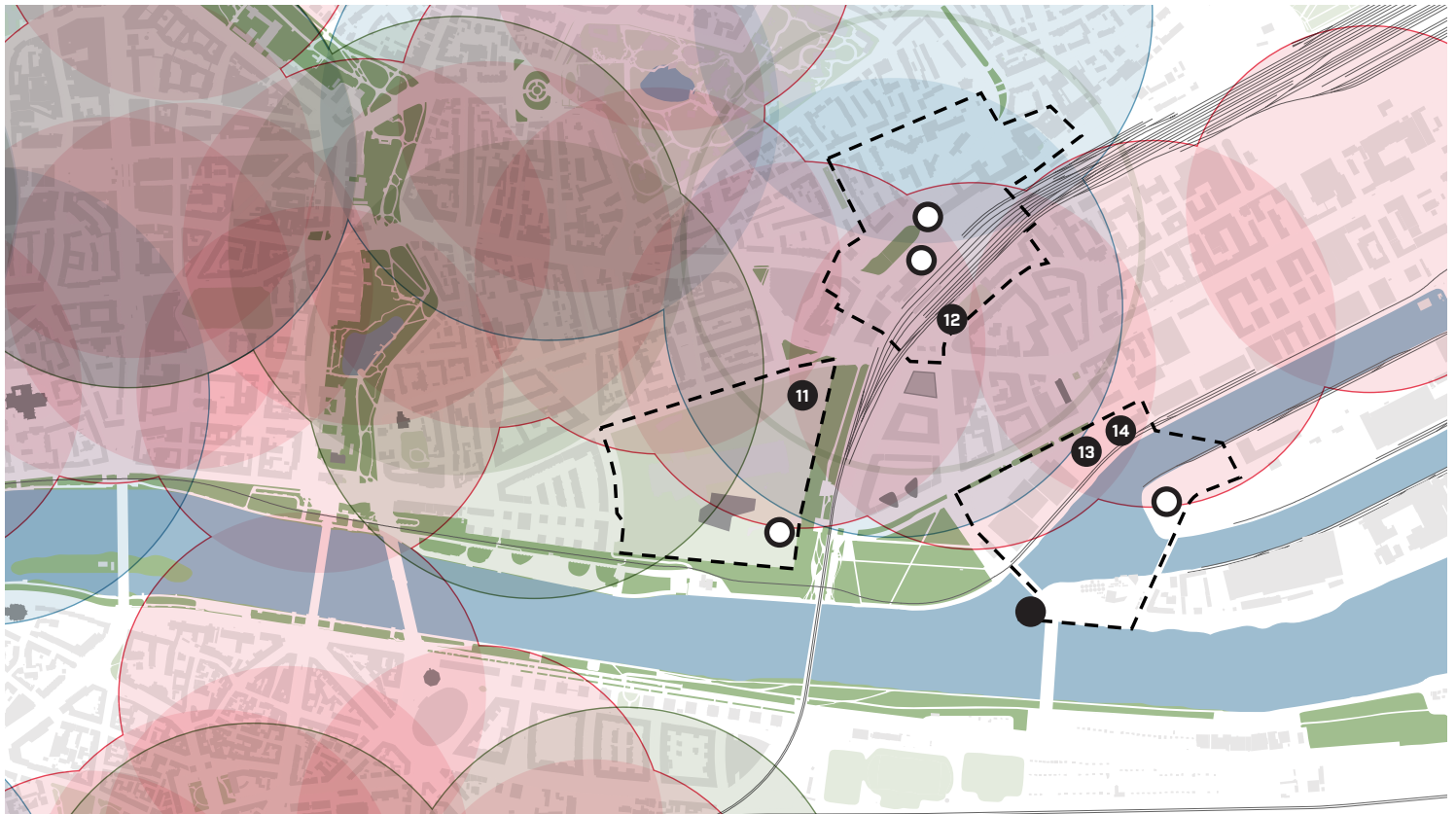
EINZUGSRADIEN BÜRO

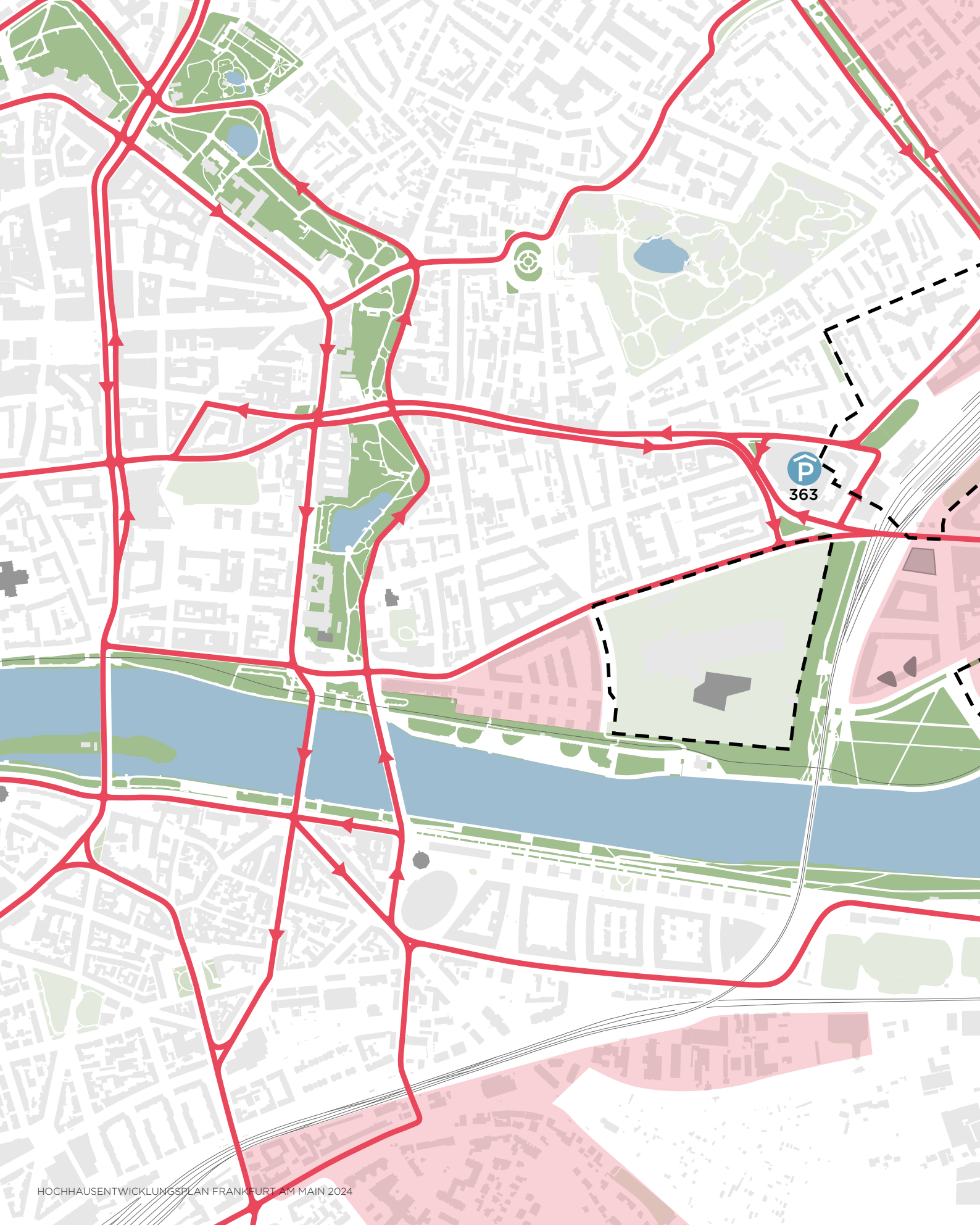
Die von der Stadt Frankfurt am Main vorgegebenen Einzugsradien für Bürostandorte stellen mit 350 m rund um eine U-Bahn- oder S-Bahn-Haltestelle relativ hohe Anforderungen. Diese werden einzig von Standort 12 erfüllt. Der neue Standort der EZB (11) wäre ebenfalls erschlossen, wenn hier ein neuer, zweiter Zugang auf das Gelände geschaffen würde. Die Standorte im Osthafen gelten für Büronutzung als nicht erschlossen, auch nach Fertigstellung der Nordmainischen S-Bahn. Eine Verlängerung der U-Bahn-Linie 6 auf die Mole wäre daher eine dringende Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Osthafens.

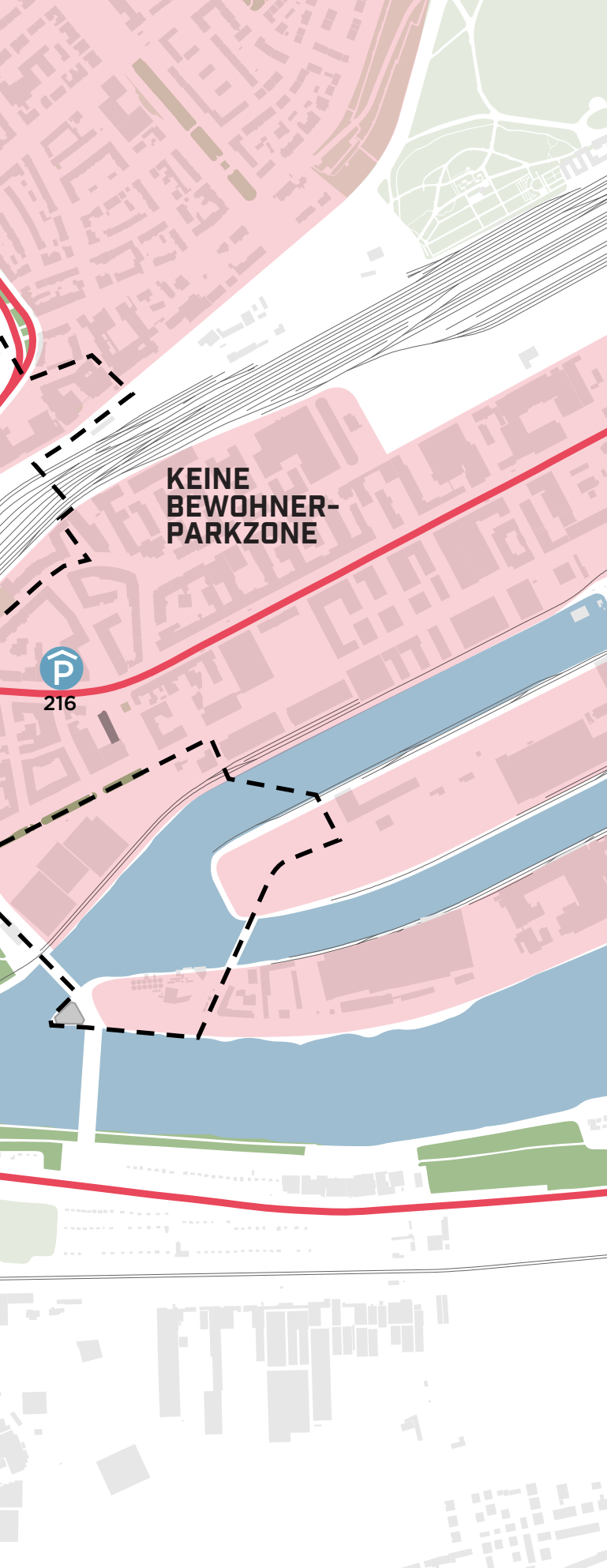
EINZUGSRADIEN WOHNEN

Für die Nutzung Wohnen sind die städtischen Vorgaben mit 500 m rund um eine U-Bahn- oder S-Bahn-Haltestelle weniger hoch. Die Erschließung der Mittelmole durch die Straßenbahn setzt den Bau einer Fußgängerbrücke über das Hafenbecken voraus. Aufgrund des Nutzungsausschlusses für Wohnen im Gebiet des Osthafens ist dies derzeit jedoch als nicht realistisch anzusehen.

EINZUGSRADIEN WOHNEN







DANZIGER PLATZ - OSTHAFEN - EZB

MIV

Das östliche Untersuchungsgebiet ist von der A661 kommend über die Hanauer Landstraße erreichbar. Das hohe Verkehrsaufkommen, die Straßenbahn in Mittellage und die Erschließungsfunktion für immer mehr anliegende Nutzungen führen hier oft zu Verkehrsbehinderungen. Zukünftig wird durch den Bau des Riederwaldtunnels die Lücke zur A66 geschlossen und das Gebiet hervorragend an den Main-Kinzig-Kreis (mit ca. 32.000 Einpendler*innen nach Frankfurt am Main) angebunden sein.

Im unmittelbaren Umfeld sind zwei öffentliche Parkhäuser mit insgesamt rund 500 Stellplätzen vorhanden.

Das heutige Bewohnerparkgebiet nördlich der EZB und westlich des Danziger Platzes wurde 2021 in eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftungszone umgewandelt.

Östlich und nördlich der Bahnlinie gibt es derzeit keine Bewohnerparkgebiete. Das Ausweichen in den öffentlichen Straßenraum bei zu wenigen oder zu teuren projektbezogenen Stellplätzen ist daher zu befürchten.

MASSNAHMENVORSCHLÄGE – WEST

DIE KAPAZITÄTSENGPÄSSE DES INNERSTÄDTISCHEN STRASSENNETZES DÜRFEN WEITEREN ENTWICKLUNGEN NICHT IM WEGE STEHEN. DIE HERVORRAGENDE ÖPNV-ERSCHLIESSUNG UND IDEALE BEDINGUNGEN FÜR DIE NAHMOBILITÄT IN DER STADT DER KURZEN WEGE SIND EINE CHANCE, HIER HOCHVERDICHTET ZU BAUEN OHNE ZUSÄTZLICHEN VERKEHR ZU ERZEUGEN.

MIKROMOBILITÄT

- > Das Radwegenetz sollte durch Markierung straßenbegleitender Radwege, Anknüpfung nahmobiler Ziele und Neugestaltung von Knotenpunkten weiter gestärkt werden.
- > Fußwegeverbindungen sollten durch zusätzliche Querungen ergänzt werden, um Straßen mit Barrierewirkung überwinden zu können.

EINE AUFLISTUNG VORGESCHLAGENER MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER MIKROMOBILITÄT VOR ORT IST AUF DEN FOLGENDEN ZWEI DOPPELSEITEN AUFGEFÜHRT.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

- > Frankfurt am Main als Pendlerstadt muss auch regional gut vernetzt sein, um innerstädtisch nennenswertes Wachstum zu ermöglichen.
- > Der geplante Fernbahntunnel böte durch neue Möglichkeiten regionaler Tangentialverbindungen (Regionaltangenten Süd und Ost) die Chance, die S-Bahn-Stammstrecke zu entlasten und sollte daher auch im regionalen Interesse weiterverfolgt werden.

OPTIONAL

- > Der Baseler Platz sollte zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität und sichereren Nutzung für den Fuß- und Radverkehr umgestaltet werden.
- > Die Etablierung von Folgeeinrichtungen der Mikromobilität (z. B. Radreparatur-Service) stärkt die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsformen.

- > Im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsraumes besteht derzeit kein akuter Handlungsbedarf, um die Leistungsfähigkeit des lokalen ÖPNV zu erhöhen. Grundsätzlich wäre dies im U-Bahn-Verkehr aber durch Einsatz von 4-Wagen-Zügen auf weiteren Linien sowie durch Taktverdichtungen möglich. Voraussetzung ist die Einführung eines neuen digitalen Zugsicherungssystems.

PARKEN

- > Das Ziel einer attraktiven Innenstadt heißt auch maximale Beschränkung neuer Stellplätze. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung sollten vorhandene Stellplätze in der Innenstadt durch flexible Kooperationen möglichst optimal genutzt werden.
- > Zusätzliche Mobilitätsangebote, wie Bikesharing, E-Scooter oder Paketstationen in den Parkhäusern, machen das Parken durch den erleichterten Wechsel auf andere Mobilitätsformen attraktiver.
- > Auf personalisierte Stellplätze sollte generell verzichtet werden.
- > Die Stellplatzsatzung sollte bei sehr guter ÖV-Erschließung angepasst werden

OPTIONAL

- > Der Bewohnerparkbereich 4 am Bahnhof sollte das gesamte Gebiet südlich des Hauptbahnhofes einschließen und nicht nur einzelne Blocks.
- > Das Ausweichen auf Stellplätze im öffentlichen Raum sollte durch die zügige Umsetzung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung verhindert werden.
- > Das Parken in öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen statt im eigenen Gebäude sollte durch Kooperationen zwischen Parkhausbetriebsgesellschaft (öffentliche Parkhäuser) und Projektentwicklern gefördert werden.
- > Eine Einschränkung auf 15 % der Herstellungspflicht bei Hotelnutzungen mit sehr guter ÖV-Erschließung (Zone IV) sollte eingeführt werden.

-

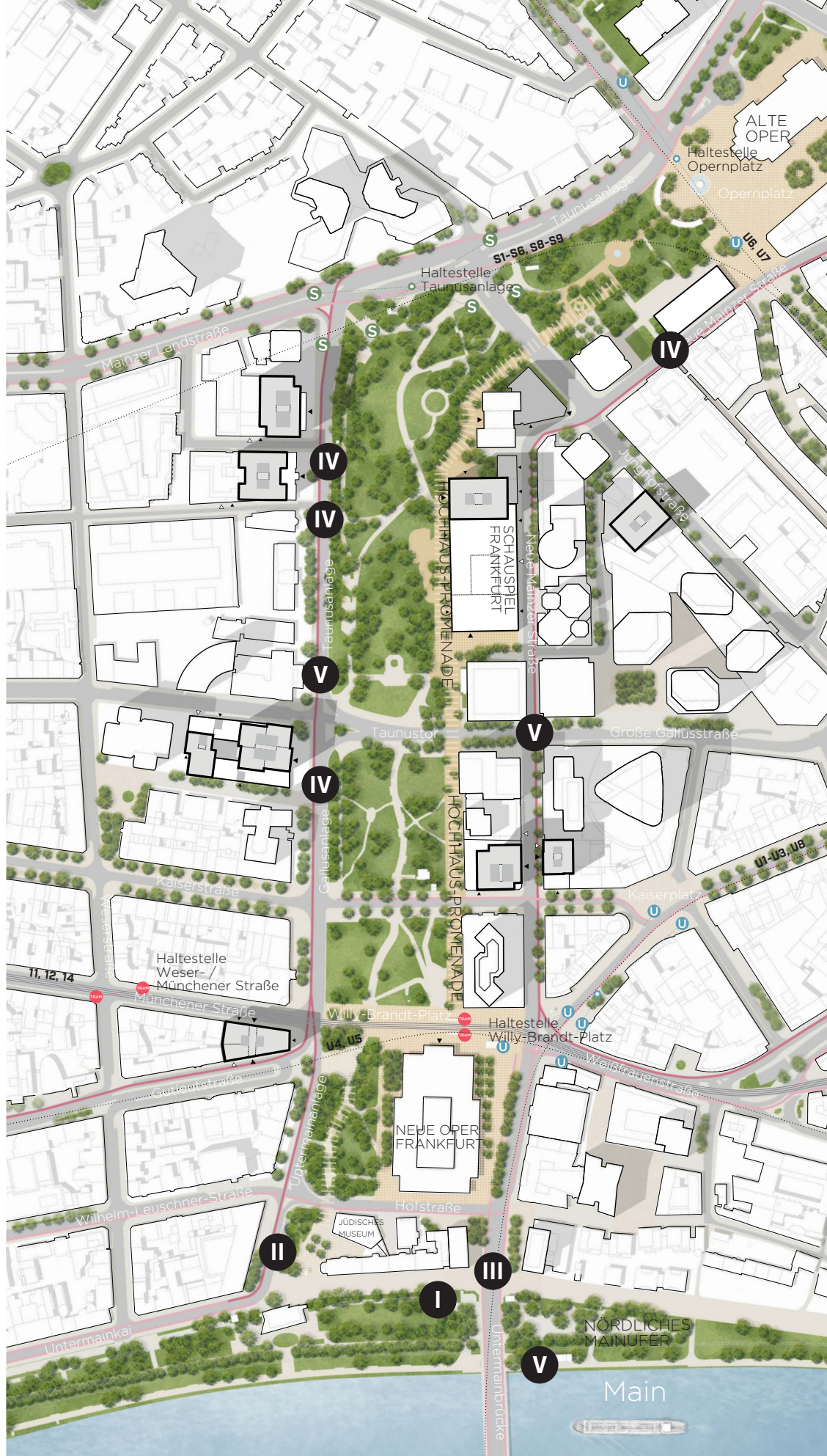


MASSNAHMENVORSCHLÄGE MIKROMOBILITÄT

- I** Umgestaltung des nördlichen Mainufers – bereits ab Untermainanlage – zu einer belebten Mischverkehrsfläche mit hoher Aufenthaltsqualität.
- II** Umleitung des Verkehrs aus Richtung Westen über die Untermainanlage und die Hofstraße (Chance eines geringeren Anteils, der in Richtung Sachsenhausen ausweicht).
- III** Einengung des Kreuzungsbereiches Untermainkai – Neue Mainzer Straße und Konzentration des Verkehrs auf eine Achse. „Gespiegelter“ Platz vor dem Hochhaus ‚Schweizer National‘, anstatt Verkehrsinsel mit schmalen Aufstellflächen für Fußgänger*innen und Radfahrende.
- IV** Schaffung von Querungsstellen im Anlagenring an frequentierten Stellen. Dadurch wird eine Minderung der Barrierewirkung dieser großen Straßenachsen und bessere Vernetzung in Ost-West-Richtung erreicht.

Bau neuer signalisierter Querungsmöglichkeiten in der Taunusanlage, Höhe Niddastraße und Marienstraße, und in der Neuen Mainzer Straße, Höhe Rothofstraße.
- V** Schnelle Radrouten an Hauptverkehrsstraßen anlegen. Realisierung einer durchgängigen und sicheren Radverkehrsinfrastruktur entlang der Straßen des Anlagenrings (Planungsauftrag ist in Bearbeitung).

Fortführung der Achse Untermainbrücke durch Sachsenhausen über die Schweizer Straße.



MASSNAHMENVORSCHLÄGE – OST

DER ENTWICKLUNG DES OSTHAFENS MUSS EINE SCHIENENGEKUNDENE ÖPNV-ERSCHLIESSUNG VORANGEHEN. DURCH NEUE BRÜCKENVERBINDUNGEN FÜR PASSANTEN UND RADFAHRENDE ENTSTEHT EIN URBANES, BELEBTES QUARTIER.

MIKROMOBILITÄT

- > Die Aufwertung des Danziger Platzes steigert dessen Aufenthaltsqualität und bindet ihn stärker in das lokale Fuß- und Radwegenetz ein.
- > Querverbindungen vom Ostpark über die Deutschherrnbrücke nach Süden verknüpfen zwei gesamtstädtische Freiräume und stärken Rad- und Fußwegeverbindungen.

EINE AUFLISTUNG VORGESCHLAGENER MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER MIKROMOBILITÄT VOR ORT IST AUF DEN FOLGENDEN ZWEI DOPPELSEITEN AUFGEFÜHRT.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

- > Die Straßenbahnlinie 11 nach Fechenheim ist heute schon stark ausgelastet, die Fahrzeiten nach Fechenheim sind mit 30 Minuten lang. Alternative Formen des ÖPNV begünstigen hier die Anbindung der Gebiete östlich der Betrachtungsgebiete und damit die nachhaltige Erschließung neuer Hochhausstandorte.
- > Die Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle näher an den Osthafenplatz würde zu einer verbesserten Erschließung beitragen.

OPTIONAL

- > Die Reaktivierung der Schwedlerbrücke schafft nahmobile Querverbindungen zum Ostpark und darüber hinaus (bereits in Planung).

- > Es sollte geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen eine Verlängerung der Linie U6 mit Halt auf der mittleren Hafenmole und Weiterführung nach Fechenheim möglich ist.

PARKEN

- > Das Untersuchungsgebiet rund um den Ostbahnhof hat schon heute eine gute ÖPNV-Erschließung und wird durch den Bau der Nordmainischen S-Bahn noch besser erschlossen sein. Das Gebiet rund um den Danziger Platz bis zur Nordseite des Osthafens sollte daher zukünftig als Zone III (gute ÖPNV-Erschließung) statt wie derzeit Zone I (einfache ÖPNV-Erschließung) eingestuft werden.
- > Dem Trend der Lastenräder und Fahrradanhänger sollte insbesondere im Wohnungsbau Rechnung getragen werden. In Anlehnung an die Fahrradstellplatzverordnung des Landes Hessen wird vorgeschlagen, einen Stellplatz für Sonderfahräder je 105 m² Wohnfläche vorzusehen.

OPTIONAL

- > Die Molen des Osthafens sollten nur dann entwickelt werden, wenn eine Erschließung mit dem ÖPNV gewährleistet ist.
- > Die derzeitige Einstufung in der Stellplatzsatzung als Gebiet ohne ÖPNV-Erschließung ist zwar fachlich korrekt, sollte aber keinesfalls zum umfangreichen Bau von Stellplätzen führen.
- > Eine Bewohnerparkzone muss auch nördlich und östlich des Ostbahnhofs eingeführt werden, um eine Verdrängung des Parkens in den öffentlichen Straßenraum zu verhindern.

MASSNAHMENVORSCHLÄGE MIKROMOBILITÄT

- I Verlängerung des Fuß- und Radwegs am Main entlang des Raab-Karcher-Areals
- II Realisierung der ‚Highline‘ für Radfahrende auf dem westlichen stillgelegten Gleis der Bahnbrücke über die Hanauer Landstraße und Anschluss an den Philipp-Holzmann-Weg
- III Umgestaltung und Verkehrsberuhigung des Danziger Platzes im Zuge des S-Bahn-Baus
- IV Vervollständigung der Radwege entlang der Grusonstraße zwischen Danziger Platz und Sonnemannstraße (in beide Richtungen)
- V Lückenschluss der Nahmobilitätsachse Schwedlerbrücke – Schwedlerstraße – Schwedlersee in Richtung Offenbach und Oberrad, durch Bau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke über das südliche Hafenbecken (Reaktivierung der Schwedlerbrücke bereits in Planung)



