Offener Planungsprozess „Innenstadtkonzept Frankfurt am Main 2010“

Textfassung

Herausgeber:

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

Postanschrift

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

Redaktion:

Stadtplanungsamt Frankfurt
Nils Schalk (Gesamtredaktion)
Büro Stein+Schultz, Prof. Dr. Ursula Stein
(Kapitel: „Offener Planungsprozess“)
Büro raumwerk, Sonja Moers (übrige Kapitel)

Frankfurt am Main, September 2010

Offener Planungsprozess und neue Beteiligungsformen

Das Innenstadtkonzept ist darauf angelegt, in einem offenen Planungsprozess fortgeschrieben und ergänzt zu werden. Es soll mit möglichst vielen Beteiligten und Interessierten diskutiert und weiterentwickelt werden. Seit Anfang 2010 wurden zahlreiche öffentliche Informations- und Werkstattveranstaltungen durchgeführt. Der Planungsprozess wurde aktiv von der Öffentlichkeit begleitet.

Wie wurden die Bürgerinnen und Bürger über die Veranstaltungen informiert und zur Teilnahme bewogen? Das Büro Stein+Schultz hatte ein neuartiges Beteiligungskonzept entworfen und es ging auf: Mehr als 200 Bürgerinnen und Bürger konnten über den Zeitraum von einem halben Jahr für das Thema Innenstadtentwicklung begeistert werden. Das Beteiligungskonzept bestand aus mehreren Elementen:

1. Werbung, die auffällt: Info-Screen der U-Bahnstation

Der Info-Screen in den U-Bahnen ist eine willkommene Abwechslung beim Warten. Werbespots in den U-Bahnstationen, Flyer und Pressemeldungen machten auf den Beteiligungsprozess aufmerksam. Und im Online-Netzwerk Facebook entstand durch die Initiative einer Bürgerin eine Gruppe „Innenstadtkonzept Frankfurt“ mit mittlerweile 200 Mitgliedern. Hier wurden Veranstaltungen angekündigt und kommentiert.

2. Neugierig machen: Vorträge zu Innenstadtentwicklung anderer europäischer Städte

Der Beteiligungsprozess begann im Februar 2010 mit zwei Fachvorträgen zur Innenstadtentwicklung in Rotterdam und Zürich. Der Umgang mit Sockelzonen von Hochhäusern in Rotterdam war für die Frankfurter ebenso spannend wie der Umgang mit der 50er-Jahre-Architektur in Zürich. Hierzu die Direktorin der Stadtentwicklung Zürich Frau Wehrli-Schindler: „In Frankfurt dürfen Sie die 50er Jahre nicht abreißen. Die Kleinmarkthalle wäre in Zürich Kult!“ Das von der Stadtplanerin Frau Matthiessen aus Rotterdam vorgestellte Konzept für den Außenraum mit Plätzen für unterschiedliche Nutzergruppen wurde von den Zuhörer/innen interessiert aufgenommen. Das Thema Plätze und öffentlicher Raum wurde zum Dauerbrenner während des gesamten Beteiligungsprozesses. Inspiriert vom Begriff „Rotterdam Stil“ und dem Hinweis auf die unverwechselbare Lage Zürichs am Zürichsee begannen die Teilnehmer darüber nachzudenken, was für Frankfurt typisch ist.

3. Die Innenstadt entdecken: Themenwerkstätten mit Rundgängen

Das Innenstadtteam aus Vertretern der Stadtverwaltung, den Büros Stein+Schultz und raumwerk wählte vier Themen aus, die in der Frankfurter Innenstadt eine besondere Bedeutung haben: Einzelhandel und Gastronomie, Kultur/Touristik/Hotels, Wohnen und Büros. Diese Themen sollten mit den Frankfurter/innen im Rahmen von Themenwerkstätten näher beleuchtet werden. Die jeweils vierstündigen Treffen waren kurzweilig: Rundgänge, Vorträge, Diskussionen und Werkstattarbeit eröffneten unterschiedliche Zugänge zu dem jeweiligen Thema. So führte Thomas Klüber die Teilnehmer/innen des Rundgangs zum Thema Einzelhandel und Gastronomie durch sein Café-Restaurant Walden und Gaby Fürstenberger zeigte ihre Chocolaterie Bitter&Zart. Die Entdeckungsreise führte immer wieder zu Orten, die viele bisher nicht kannten. „Hier war ich noch nie und ich dachte, ich kenne die Innenstadt“ war ein Satz, den man auf den Rundgängen regelmäßig hören konnte.

Anschließend hatte jeweils ein Experte das Wort, beispielsweise der ehemalige Geografie-Professor Rolf Monheim aus Bayreuth, der die Innenstädte von Regensburg und Nürnberg untersucht hatte. Das Nürnberger Konzept zur Bespielung von Plätzen überzeugt einige Teilnehmer und wurde in den weiteren Werkstätten wieder aufgegriffen. Auch der Hinweis auf die Sperrung von Altstadtbereichen für den Autoverkehr machte nachdenklich. Wollen wir das in Frankfurt? Nein, eher nicht so radikal. Aber Frankfurter Besonderheiten sind wichtig, also „lieber Café Wacker als Starbucks“.

In der anschließenden Werkstattarbeit wurde dann gemeinsam anhand von fünf Fragekomplexen, die in allen Werkstätten wiederkehrten, diskutiert. Was bietet Frankfurt beim Thema Einzelhandel und Gastronomie Einzigartiges? Die Antwort schien leicht: natürlich Apfelwein und die Kleinmarkthalle. Aber auch Buchläden, Cafés und Wochenmärkte. Wo gibt es heute schon gute Ansätze? Hier musste die Zeil hinter den kleinen Geschäften in den Nebenlagen in den Hintergrund treten. Sie erscheinen vielen als interessanter, weil individueller. Die Töngesgasse und die Weißadlergasse sind solche Orte, an denen man Besonderes findet. Die Architektin Sonja Moers, raumwerk, hat diese Orte direkt in einen Plan eingezeichnet, so dass das Ergebnis für alle anschaulich wurde. Was sind wichtige Rahmenbedingungen? Wie zu erwarten, wurden Öffnungszeiten und Erreichbarkeit genannt, aber auch Kreativität, eine ideenreiche Stadtpolitik und qualitätvolle Räume. Schließlich gab es noch die Möglichkeit, über den Frankfurter Tellerrand zu schauen: Wo gibt es gute Beispiele in anderen Orten? Hier wurde deutlich, wie wichtig der öffentliche Raum für den Einzelhandel und die Gastronomie ist. Die Frankfurter könnten sich dabei etwas von Barcelona, Paris oder Wien abschauen, so die Meinung der Teilnehmer/innen.

4. Der Raum – wie soll die Innenstadt gestaltet werden?

In der „Werkstatt Innenstadt-konzept“ stand der Raum im Vordergrund. Das Frankfurter Architekturbüro raumwerk hatte die Erkenntnisse aus den vier Themenwerkstätten zusammengefasst und Vorschläge für räumliche Entwicklungen einzelner Bereiche gemacht. Diese Varianten wurden intensiv diskutiert.

Die Anregungen aus den inhaltlichen Diskussionen der Themenwerkstätten flossen in das Innenstadt-konzept ein. Dieses räumliche Konzept wurde zum ersten Mal präsentiert und im Rahmen von fünf thematischen Arbeitsgruppen kommentiert:

- Vernetzte Wegestruktur in der Innenstadt; abwechslungsreiche Raumstrukturen setzen sich aus Wegen und Plätzen als Endpunkte zusammen, die attraktiv gestaltet sein müssen,
- Entwicklung der östlichen Innenstadt; hier sehen die Teilnehmer/innen eine gezielte Steuerung der Entwicklung als notwendig an
- Innenstadteingänge in den Wallanlagen und am Main; problematisch ist der Eingang am Eschenheimer Tor
- Umgang mit der 50er Jahre Wohnbebauung; in dieser Gruppe wurde emotional diskutiert. Die Bewertung reicht von „langweilig“ bis „lebendige Nachbarschaft“. Das Konzept sollte differenziert sein und interessante Teile hervorheben.
- Charakter der Quartiere; der Vorschlag von raumwerk zur Einteilung von Quartieren innerhalb der Innenstadt findet Zustimmung. In den Quartieren sollten historische Relikte erhalten werden.

5. Zugabe: weitere Werkstätten zu den Themen Verkehr, Freiraum und öffentlichem Raum

Das Innenstadt-konzept hatte das Interesse verschiedener Dezernate geweckt. Weitere Themen sollten genauer untersucht werden. Es wurden nochmals drei Werkstätten nach dem Prinzip der Themenwerkstätten veranstaltet. Und das Interesse der Bürger/innen war immer noch groß! Einige Teilnehmer trafen sich mittlerweile wie alte Bekannte – sie hatten schon vier bis sieben Veranstaltungen besucht. Der Unterschied zu den bisherigen Werkstätten: Die drei Dezernate Umwelt, Verkehr und Sicherheit wurden bei der Konzeption der Veranstaltungen einbezogen und wählten die Referenten aus. Und auch die Fragestellungen der Werkstattarbeit waren auf die jeweiligen Themen stärker zugespielt. Zwischenstände der Planung wurden im Juni und im August 2010 dem Städtebaubeirat der Stadt Frankfurt am Main vorgestellt und mit seinen Mitgliedern diskutiert.

6. Fazit: Die Besonderheiten im Überblick

Typisch für den maßgeschneiderten Prozess zur Innenstadtentwicklung war:

- Die thematischen Rundgänge und die Begegnungen mit Gastronomen, Theatermachern und Hoteliers eröffneten den Teilnehmer/innen einen neuen Blick auf ihre Innenstadt: „Hier war ich ja noch nie!“
- Die Diskussionen und Veranstaltungshinweise in der Facebook-Gruppe „Für eine lebenswerte Stadt - Innenstadt-konzept Frankfurt“ lockten viele jüngere Teilnehmer/innen zu den Veranstaltungen. Der Teilnehmerkreis war immer sehr bunt gemischt. Einzelne haben bis zu zehn Veranstaltungen besucht!
- Der „offene Planungsprozess“ erwies sich als flexibel. Spontan konnten drei weitere Werkstätten durchgeführt werden, die ebenfalls gut besucht waren!
- Das Stadtplanungsamt hat zu Beginn keinen Entwurf eines Konzepts präsentiert. Der Leiter des Stadtplanungsamtes Dieter von Lüpke freut sich über neue Erkenntnisse aus der offenen Diskussion, z.B. wie stark die Kurt-Schumacher Straße als Barriere wahrgenommen wird. Dies wird im neuen Konzept berücksichtigt!

Die Ergebnisse der Veranstaltungen wurden zusammengeführt und dienen der Überarbeitung und Weiterentwicklung des Innenstadtkonzepts. Am 25. August 2010 wurde der Entwurf des Innenstadtkonzeptes öffentlich vorgestellt. Im Folgenden wird dieser Planungsstand erläutert.

7. Wie geht es weiter?

Das Innenstadtkonzept ist noch nicht fertig! Im Herbst 2010 werden die Zwischenergebnisse ausgestellt und mit einem Modell veranschaulicht. Anschließend sind die Bürger/innen wieder gefragt: Über ein Online-Forum kann das Konzept kommentiert und diskutiert werden. Außerdem können sich Gruppen mit mindestens 20 Personen beim Stadtplanungsamt melden, um das Innenstadtkonzept erläutern zu bekommen und weitere Anregungen zu geben. Die überarbeitete Fassung soll dem Magistrat im Frühjahr 2011 vorgelegt werden.

Erläuterungen zum Innenstadtkonzept

„Nicht Kontinuität hat (das Bild von Frankfurt) geprägt, sondern Lebenswille und die Bereitschaft, sich stets auf Neues einzulassen.“ Hans Adrian

Was ist ein städtebauliches Innenstadtkonzept?

Das Stadtplanungsamt stellt seinen Entwurf des städtebaulichen Innenstadtkonzepts vor. Er basiert auf Vorarbeiten des Stadtplanungsamts, Erkenntnissen und Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung von Februar bis Juni 2010 im Rahmen der Themenwerkstätten zur Innenstadt und der anschließenden Überarbeitung durch das Stadtplanungsamt gemeinsam mit dem Büro raumwerk.

Das vorliegende Planungswerk dient als Handlungsleitlinie für die Aufgabenbereiche des Stadtplanungsamtes und erhebt nicht den Anspruch, umfassend Antwort - im Sinne eines integrierten Handlungskonzeptes - auf alle innenstadtrelevanten Themenfelder geben zu können. Vielmehr liegt der Schwerpunkt dieses Werks in der Darstellung eines stadträumlichen Leitbildes im Sinne eines Rahmenplanes mit dem Ziel, die Innenstadt Frankfurts in ihrer Stadtgestalt und in ihrer Qualität der öffentlichen Räume weiter aufzuwerten.

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

Die Schwierigkeit eines Innenstadtkonzeptes liegt in der richtigen Balance zwischen Abstraktion und Konkretisierung: Abstraktion ist notwendig, um sich nicht in Einzeldetails zu verlieren, die noch nicht Inhalt eines übergeordneten Konzeptes sein können und dürfen. Konkretisierung tut Not, um eine Anschaulichkeit und Lesbarkeit zu erreichen, die das vorliegende Innenstadtkonzept für alle interessierten Bürger unserer Stadt verständlich macht. Hierbei werden über- und untergeordnete Zielaussagen getroffen, die bezüglich ihrer direkten Umsetzbarkeit und dem zeitlichen Zielhorizont sehr unterschiedlich zu bewerten sind. Diese dienen zum Teil als Entscheidungsgrundlage für städtische Investitionen, werden zum Teil in Bebauungsplänen verankert oder stellen Angebote an private Eigentümer dar. Nicht zuletzt sollen die vorgeschlagenen Handlungsleitlinien und Ziele zu einer konstruktiven und intensiven Beschäftigung mit den weiteren Entwicklungsmöglichkeiten unserer Frankfurter Innenstadt anregen.

Warum ein städtebauliches Innenstadtkonzept?

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

Hier setzt das Innenstadtkonzept an, da gerade die Innenstadt in besonderem Maße stellvertretend für Gesamtstadt und Region als Ganzes wahrgenommen wird. Ziel des städtebaulichen Innenstadtkonzeptes ist es, die Innenstadt Frankfurt in ihrer Stadtgestalt und in ihrer Qualität der öffentlichen Räume weiter aufzuwerten. Dabei soll die Innenstadt innerhalb der Wallanlagen als Einheit gestärkt werden. Aktuelle Veränderungen im Altstadtkern, wie das Dom-Römer-Areal, das Degussa-Areal und der ehemalige Rechnungshof gilt es im Gesamtkontext der Innenstadt zu betrachten.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes Innenstadt

Die Innenstadtbereiche Frankfurts sind in einer hierarchischen Ringstruktur gegliedert: Der innerste Bereich umschließt den Kern der Innenstadt innerhalb der Wallanlagen und des Mainufers. In direkter Beziehung hierzu steht Alt-Sachsenhausen als südmainische Ergänzung der historischen Altstadt. Die weitere Innenstadt umschließt die gründerzeitlichen Stadterweiterungen Bahnhofsviertel, Westend, Nordend, Bornheim, Ostend und Sachsenhausen Nord mit ihren jeweils eigenständigen Stadtteilzentren. Diese werden wiederum vom äußeren Ring der Alleenstraßen erschlossen.

Das städtebauliche Innenstadtkonzept beschäftigt sich mit dem Stadtkern, der durch die Wallanlagen und den Main eindeutig begrenzt wird und als eigenständige Einheit wahrgenommen wird. Dieses Gebiet spielt bei der Identifikation mit der Geschichte und in der Außenwahrnehmung der Frankfurter Innenstadt eine starke Rolle. Das Innenstadtkonzept konzentriert sich deshalb auf diesen Bereich. Weitere innenstadtrelevante und sich ergänzende Projekte sind der Ausbau und die Aufwertung des Stadtraums Main, das Projekt Umbau West für das Bahnhofsviertel und das Sanierungsgebiet Alt-Sachsenhausen.

Analyse der Ausgangslage

Qualitäten und Besonderheiten der Innenstadt Frankfurt im Vergleich Frankfurt am Main ist eine internationale Metropole in „Taschenformat“. Dies spiegelt sich in der Kompaktheit ihrer Innenstadt wider, die bei geringer Flächenausbreitung eine hohe

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

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

Die Gatewayfunktion des Frankfurter Flughafens und des Hauptbahnhofs sowie die direkte Nachbarschaft wichtiger Autobahnknotenpunkte gewährleisten eine optimale Erreichbarkeit für den Fernverkehr. Ein Vorteil, der unter anderem für den zunehmenden Städtetourismus von Bedeutung ist. Die Innenstadt selbst ist sehr gut durch den öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierten Individualverkehr erschlossen. Die kompakte Stadtstruktur und die ebene Topographie bieten beste Voraussetzungen für Fußgänger und Radfahrer. Die Einrichtung und Ausweisung von Fahrradwegen befindet sich in der Umsetzung (Siehe Zielkonzept Radfahren in den Wallanlagen)

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

Defizite der Innenstadt Frankfurt im Vergleich

Das größte Defizit der Frankfurter Innenstadt liegt in der hohen Verkehrsbelastung und der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im öffentlichen Raum. Dies ist unter anderem auf das im nationalen Vergleich sehr hohe Pendleraufkommen zurückzuführen. Die Suburbanisierungstendenzen haben zu einer weiteren Verschärfung dieser Situation geführt. (Bericht zur Stadtentwicklung Frankfurt am Main 2003). Das Leitbild der autogerechten Stadt, das bis Ende der 60er seine Gültigkeit besaß, prägt noch heute in Teilen das Bild der Frankfurter Innenstadt. Folge hiervon ist die Benachteiligung des Fußgängers im Straßenraum und die teilweise geringe Aufenthaltsqualität von Plätzen und Straßenzügen abseits der zwei Hauptachsen Freßgass/Zeil und Neue Kräme/Römer. Durch die Barrierewirkung der Hauptverkehrsachsen Berliner Straße, Mainkai und Kurt-Schumacher-Straße zerfällt die Innenstadt in Teilbereiche und wird nicht als Einheit wahrgenommen. Die östliche Innenstadt ist vom attraktiveren und belebteren westlichen Teil abgetrennt. Durch die schlechte fußläufige Vernetzung der Innenstadt fehlen wichtige Verbindungswege in Nord-Südrichtung zwischen Mainufer, Zeil und Wallanlagen. Die Orientierung wird für Besucher und Nutzer der Innenstadt erschwert. Die Nutzung des Fahrrades ist im Vergleich zu anderen deutschen Städten unterrepräsentiert.

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

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

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

Historische Entwicklung der heutigen Innenstadt

„In unseren sich rasch verändernden Großstädten muss (...) die gesamte Ästhetik des Stadtbildes stärker als Prozess denn als endgültig „gute Form“ angesehen werden.“
Hans Reiner Müller-Raemisch

Wichtige Ereignisse, die in der Innenstadt Frankfurts verortet sind:

- Ende des 1. Jahrhunderts wurde am Domhügel eine römische Siedlung und Militärstation errichtet, die später zum fränkischen Königshof und zur Kaiserpfalz ausgebaut wurde.
- Mitte des 12. Jahrhunderts wird die Frankfurter Messe im Umfeld des Doms erstmals schriftlich erwähnt. Frankfurt entwickelt sich zu einem der bedeutendsten Handelsplätze Deutschlands.
- Frankfurt am Main wird zur Wahlstadt der deutschen Könige bestimmt. In der Goldenen Bulle von 1356, dem Reichsgrundgesetz, wird dies festgesetzt und im Kaiserdom insgesamt zehn deutsche Kaiser gekrönt (1152 – 1792). 1372 erhält Frankfurt den Titel der „Freien Reichsstadt“ und ist als selbstverwaltender Stadtstaat nur noch dem Kaiser zur Gefolgschaft verpflichtet.
- Frankfurt etabliert sich zu einem Zentrum des Buchdrucks und Buchhandels in Europa, dessen Ursprung in der Buchgasse zu finden ist.
- 1462 Gründung des Frankfurter Ghettos an der Judengasse. 1711 Brand des Judenghettos. 1811 Aufhebung aller Beschränkungen für jüdische Mitbürger. 1938-1942 Brand der jüdischen Synagoge am Börneplatz und Zerstörung des alten jüdischen Friedhofs.
- 1585 wird mit der Börse ein erster behördlich kontrollierter Geldwechsel in Frankfurt eingerichtet. 1840 erhält sie mit der „Alten Börse“ in direkter Nachbarschaft zur Paulskirche ein eigenständiges repräsentatives Gebäude. 1879 wurde diese durch die „Neue Börse“ am Börsenplatz ersetzt.

- Auf Beschluss des Rats wird 1805 mit der Schleifung der Befestigungen begonnen. Die Wallanlagen werden in einen Park umgewandelt.
- Nach Gründung des Deutschen Bundes 1815 wird Frankfurt zum Sitz des Bundestags. Zwischen 1815 und 1866 tagt die Bundesversammlung einmal wöchentlich im Palais Thurn und Taxis. Die Deutsche Nationalversammlung tagt 1848 in der Frankfurter Paulskirche und verabschiedet 1849 die erste Deutsche Verfassung.
- 1943/44 werden Innenstadt und Altstadt Frankfurts durch Luftangriffe fast vollständig zerstört. Amerikanische Truppen besetzen die Stadt. 1947 wird Frankfurt zum Sitz des vereinigten Wirtschaftsgebiets der amerikanischen, britischen und französischen Zone.
- Der Wirtschaftsboom setzt in Frankfurt früh ein. Mit der Ansiedlung vieler Geldinstitute aus dem In- und Ausland wird Frankfurt zu einem führenden Finanzplatz in Europa. Im Eurotower nimmt 1995 das Europäische Währungsinstitut, Vorläufer der heutigen Europäischen Zentralbank, seine Arbeit auf. 2002 kommt es zur Einführung des Euros als Bargeld.
- 1973 Probesperrung der Zeil für den motorisierten Verkehr, Ausbau des U- und S-Bahnnetzes der Innenstadt. Ost-West-Ausdehnung des Fußgängerbereiches entlang Freßgass und Zeil.

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

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

Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgt der Durchbruch der Braubachstraße im Zuge der Altstadtsanierung zur Verbesserung der hygienisch unerträglichen Verhältnisse. Die Sanierung des gotischen Altstadtviertels wird in den 40er Jahren als Symbol einer „Stadt des deutschen Handwerks“ abgeschlossen.

Die Innenstadt innerhalb des Anlagenrings ist nach Kriegsende fast vollständig zerstört. Der Wiederaufbau erfolgt nach den Kriterien der autogerechten Stadt und dem Leitbild der aufgelockerten und gegliederten Stadt. Neue Schneisen werden als Haupteinfahrungsstraßen in den Stadtkörper gebrochen. Dies sind die Verbreiterung von Zeil, Biebergasse und Freßgass auf 34 m, der Durchbruch der Berliner Straße im Verlauf der ehemaligen Schnurgasse auf 28 m und die 30 m breite Konrad-Adenauer- und Kurt-Schumacher-Straße. Im Kreuzungspunkt der Achsen wird die Konstablerwache zum Platz aufgeweitet, mit dem Ziel, diesen zukünftig als Busbahnhof zu nutzen. Diese Achsen sollen das rasant anwachsende Verkehrsaufkommen aufnehmen. Verkehrsknotenpunkte werden entsprechend den Anforderungen des motorisierten Verkehrs optimiert.

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

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

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

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

Handlungsleitlinien des Innenstadtkonzeptes

Fokussierung des Innenstadtkonzeptes in Form von Leitlinien

Die Innenstadtstruktur ist komplex und vielschichtig. Zwischen den verschiedenen Themenfeldern gibt es Wechselwirkungen und Abhängigkeiten, die eine Orientierung erschweren. Deshalb ist eine Fokussierung in Form von Leitlinien sinnvoll. Ziel ist die Bündelung der Kräfte und eine koordinierte Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Akteuren. Hierbei werden über- und untergeordnete Zielaussagen getroffen, die bezüglich ihrer direkten Umsetzbarkeit und dem zeitlichen Zielhorizont unterschiedlich bewertet werden. Das Innenstadtkonzept verfolgt das Ziel, die Innenstadt in ihrer Stadtgestalt und Qualität der öffentlichen Freiräume weiter aufzuwerten. Hierfür ist es notwendig, Grundaussagen zu wichtigen Querschnittsthemen wie Nutzung und Verkehr zu treffen: Folgende Handlungsleitlinien sind Kerninhalt des Innenstadtkonzeptes:

Handlungsleitlinien zur Nutzung: Der besondere Reiz der Innenstadt liegt in den vielfältigen Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen und den damit verbundenen Erlebnismöglichkeiten. Das Innenstadtkonzept verfolgt deshalb das Ziel, Nutzungsvielfalt zu bewahren und weiter zu entwickeln. Dabei sollen ganz unterschiedliche Funktionsbereiche, sofern sie untereinander verträglich sind, möglichst eng verknüpft werden. Diese urbane Komplexität macht die besondere Atmosphäre einer Innenstadt aus. Im Sinne einer Nutzungsvielfalt und Durchmischung auf Grundlage des Leitbildes der „europäischen Stadt“ werden folgende Handlungsleitlinien verfolgt:

- Wohnen in der Innenstadt stärken
- Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt fördern
- Arbeitsort Innenstadt entwickeln
- Kulturangebot herausstellen

Handlungsleitlinie zum Verkehr: Fußgänger sind die wichtigsten Verkehrsteilnehmer, die maßgeblich zur Urbanität der Innenstadt beitragen, da sie mehr als alle anderen, zufällige Begegnungen im öffentlichen Raum ermöglichen. Deshalb muss die Innenstadt weiter für Fußgänger- und Radverkehr erschlossen werden unter Berücksichtigung der notwendigen Erschließung für motorisierten Verkehr. Zur Stärkung der Innenstadt als Einheit wird folgende Handlungsleitlinie verfolgt:

Vernetzung der Innenstadt vorantreiben

Gestaltungsleitlinien für den Bereich der Innenstadt: Es ist das Zusammenspiel der gebauten Stadt mit seinen umgebenden und durchdringenden Freiräumen, das Wechselspiel zwischen Inszenierung und Beruhigung, welches über die Attraktivität eines Stadtbildes entscheiden. Im Sinne einer Stadtreparatur und kritischen Rekonstruktion bei gleichzeitiger Wahrung Frankfurt typischer Kontraste werden folgende Gestaltungsleitlinien verfolgt:

- Stadtgestalt ausbauen und stärken
- Freiraum ausbauen und stärken

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

- Identitäten und Qualitäten der Quartiere herausstellen

Wohnen in der Innenstadt stärken

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

Das vorhandene Wohnungsangebot der Innenstadt erfüllt jedoch bisher nicht die Voraussetzungen, breite Bevölkerungsschichten in die Innenstadt zurückzuholen. Die hohe Altersstruktur der Bewohner der Innenstadt im Vergleich zur Gesamtstadt ist hierfür kennzeichnend.

Betrachtet man die Verteilung des vorhandenen Wohnangebotes in der Innenstadt, so fällt auf, dass dieses sich in den östlichen und südlichen Bereichen der Innenstadt konzentriert. Die Wohnungen befinden sich überwiegend in Gebäuden der Nachkriegszeit. In der Altstadt

sind vermehrt Wohnquartiere der Wohnungsbaugesellschaften aus der Zeit des Wiederaufbaus vorzufinden. Diese stellen mit ihren ruhigen begrünten Wohnhöfen eine besondere Qualität dar, die es zu wahren gilt. Die Wohnungen wurden gemäß den damaligen Förderrichtlinien für sozialen Wohnungsbau errichtet. Folge hiervon ist das sehr einheitliche Angebot an kleineren Mietwohnungen. Die zum Teil reine Wohnnutzung bis in die Erdgeschosse entspricht nicht der innerstädtischen urbanen Lage. Im Westen und Norden sind bisher nur wenige Wohnnutzungen vorzufinden. Besonders das Bankenviertel ist weitgehend unbewohnt.

Die Innenstadt bietet Möglichkeiten, zusätzliche und höherwertige Wohnflächen zu schaffen. Mit einer maßvollen und städtebaulich gewünschten Verdichtung kann neuer Wohnraum geschaffen und die Chance eröffnet werden, im Sinne einer Stadtreparatur neue urbane Stadträume zu bilden und die stadträumlichen Defizite der Nachkriegsstruktur behutsam zu korrigieren. Hierzu werden verschiedene Maßnahmen zur Stärkung des Wohnens vorgeschlagen:

Um das Wohnen in der Innenstadt zu stärken, sollen die vorhandenen Wohnquartiere durch Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung in ihrer städtebaulichen Qualität aufgewertet werden. Dazu gehören die Verbesserung des öffentlichen Raumes und die benutzerfreundliche Gestaltung der Höfe und Freiflächen.

Die Belastungen durch den Straßenverkehr sollen wo möglich durch verkehrsberuhigende Maßnahmen und durch baulichen Schallschutz vermindert werden.

Potentiale für neue Bauflächen in der Innenstadt sollen bevorzugt für Projekte mit einem überwiegenden Wohnanteil genutzt werden.

Dem heute vorhandenen einseitigen Wohnungsangebot aus der Nachkriegszeit soll durch die Schaffung neuer, attraktiver und unterschiedlicher Wohnformen entgegengewirkt werden. Dabei sind gezielt vielfältige Wohn- und Eigentumsformen zu suchen.

Bei Umbau- und Neubaumaßnahmen soll die vorkriegstypische Mischung aus Wohnen in den Obergeschossen und gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss realisiert werden.

Offene Zeilenstrukturen der Nachkriegszeit sollen in Form von Blockrandschließungen nachverdichtet und hierdurch eine klare Trennung von öffentlichen und privaten Freiflächen erzielt werden.

Auf vergleichsweise niedrigen Nachkriegsbebauungen soll durch maßvolle Nachverdichtung in Form von zusätzlichen Dachgeschossausbauten und Aufstockungen weiterer Wohnraum geschaffen werden. In den bisher einseitig gewerblich genutzten Quartieren soll bei Umstrukturierungen und Neubauten ein erhöhter Wohnanteil gesichert werden, der soweit wie möglich im Innenstadtbereich realisiert wird. Soziale Infrastruktureinrichtungen wie Kindergärten, Horte und Schulen sind Voraussetzung für familiengerechtes Wohnen. Diese gilt es zu sichern und entsprechend der Bedarfe auszubauen.

In den letzten Jahren sind bereits einige Projekte mit einem entsprechenden, gemischten Angebot realisiert worden. Beispiele sind das Skylight-Projekt an der Stephanstraße und die neue Bebauung zwischen Großer Eschenheimer Straße und Schillerstraße. Der Magistrat wird die geeigneten planungsrechtlichen Maßnahmen ergreifen, um dies durchzusetzen. Die in vielen Teilen der Innenstadt vorhandenen Bebauungspläne sollen so geändert werden, dass die in diesen Gebieten noch zahlreich vorhandenen Wohnungen planungsrechtlich gesichert werden.

Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt fördern

Die Innenstadt steht als Standort für den Einzelhandel in direkter Konkurrenz zu Einkaufszentren und Fachmärkten vor der Stadt. Hierbei gewinnt der „Erlebniseinkauf“, der Konsum als Freizeitbeschäftigung, zunehmend an Bedeutung. (Siehe auch „Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Frankfurt am Main 2003“). Um in diesem Wettbewerb

bestehen zu können, muss die Innenstadt attraktiv bleiben. Eine besondere Rolle spielt dabei die Aufenthaltsqualität und damit die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie die Stadtgestalt und Qualität der privaten Bauten. Die Frankfurter Innenstadt als Einkaufsort nachhaltig zu sichern und auszubauen, kann nur in Zusammenarbeit zwischen der Stadt, den Einzelhändlern, Investoren und Eigentümern gelingen. Hier sind Stadt und Investoren bzw. Eigentümer besonders gefordert.

Betrachtet man die Verteilung des vorhandenen Einzelhandelsangebotes, so ergibt sich eine klare Zonierung: Großflächige Einzelhandelsbetriebe haben ihren Schwerpunkt in der Haupteinkaufsachse Zeil mit Goetheplatz, Roßmarkt und Hauptwache als Auftakt im Westen und Konstablerwache als Endpunkt im Osten. Dem hohen Mietpreisniveau entsprechend ist der Filialisierungsgrad in diesen „1A-Lagen“ hoch. Freßgass und östliche Zeil als westliche und östliche Verlängerungen dieser Achse sind wieder durch kleinteiligen Einzelhandel geprägt. Die Qualität der Einzelhandelslage Zeil bricht östlich der Konstablerwache ab. Insgesamt ist ein West-Ost-Gefälle zu erkennen, das sich auch in der Gestaltqualität der öffentlichen Räume widerspiegelt.

Die Haupteinkaufsachse wird durch verschiedene Nebenlagen ergänzt, die in der Regel einen höheren Anteil an lokalen Einzelhändlern vorweisen und insgesamt zur Ausgewogenheit des Branchenmix beitragen. Angebote im gehobenen Bereich finden sich im Umfeld der Goethestraße. Für die westliche Innenstadt ist zudem die Kaiserstraße von Bedeutung. Wichtige weitere Einzelhandelslagen befinden sich in der Altstadt entlang Liebfrauenstraße/Neue Kräme und Kleiner Hirschgraben/Bleidenstraße/Töngesgasse. Im Nordwesten der Innenstadt sind es die Schillerstraße und im Norden Schäfergasse und Große Friedberger Straße/Alte Gasse, die einen besonderen Mix an Einzelhandel und Gastronomie bieten. In der östlichen Innenstadt ist neben der Zeil lediglich die Allerheiligenstraße als weitere Einzelhandelslage zu finden.

Die Frankfurter Einkaufszone wird als lineare Einkaufsmeile in West-Ost-Richtung erlebt. Hierbei bildet die Zeil das „Rückgrat“, von dem wenige Einzelhandelslagen als Stiche (Schillerstraße, Freßgass, Kaiserstraße und Liebfrauenstraße Goethestraße und Liebfrauenstraße) abgehen. Weitere vorhandene Einkaufslagen sind nicht oder nur schlecht an dieses Wegesystem angebunden. Das Fehlen eines flächigen Netzsystems mit attraktiven Rundwegen ist ein großer Standortnachteil der Frankfurter Einkaufsstadt. Die Geschäftsstraße Berliner Straße ist stark durch Emissionen des Verkehrs belastet. Die Einkaufszone Frankfurts ist nur über Fahrtorplatz und Opernplatz an die attraktiven Freiräume des Mainufers und der Wallanlagen angebunden. Weitere frequentierte und mit Einzelhandel und Gastronomie belebte Nord-Süd-Verbindungen zum Main fehlen. Das gastronomische Angebot entlang Mainufer und Wallanlagen ist als gering einzustufen.

Die Innenstadt Frankfurts bietet die Möglichkeit, die Einkaufszone zu einem attraktiven Wegenetz auszubauen, das bisher verstecktere Einzelhandelslagen in der Innenstadt mit einbezieht und die Anbindung an Mainufer und Wallanlagen stärkt. Insgesamt gilt es, die Aufenthaltsqualität des Straßenraums von Einkaufslagen „in zweiter Reihe“ zu erhöhen. Verkehrsberuhigende Maßnahmen unter Berücksichtigung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs sind hierfür Voraussetzung. (Siehe Handlungsleitlinie Vernetzung der Innenstadt vorantreiben)

Bei der Ausbildung eines solchen Wegenetzes kann die Berliner Straße eine wichtige Funktion übernehmen, indem sie auf „halben Wege“ zwischen Zeil und Main, die Einkaufszone der Innenstadt stärker mit der Altstadt verknüpft. Die vorhandene Verteilung des großflächigen und kleinteiligen Einzelhandels wird fortgeführt und ausgebaut. Hierzu werden verschiedene Maßnahmen zur Förderung von Einzelhandel und Gastronomie vorgeschlagen:

Die großflächigen 1A-Einzelhandelslagen entlang der Zeil sollen durch Arrondierung und Erweiterung entlastet werden. Eine Neugestaltung der Konstablerwache inklusive des Übergangs Kurt-Schuhmacher-Straße soll zur Aufwertung dieses Bereichs beitragen. Neue Entwicklungsmöglichkeiten für großflächigen Einzelhandel sind insbesondere südlich und östlich der Konstablerwache gegeben. Die Öffnung der Blöcke durch Hof- und Passagensysteme im Bereich der erdgeschossig flächendeckenden Einzelhandelslagen soll weiter ausgebaut werden.

Der Straßenraum der östlichen Zeil soll aufgewertet werden. Ermöglicht durch verkehrsberuhigende Maßnahmen soll die Berliner Straße zum Einkaufsboulevard und zu einer übergeordneten West-Ost-Verbindung zwischen Zeil und Mainufer ausgebaut werden. (Siehe Handlungsleitlinie: Vernetzung der Innenstadt vorantreiben) Der Straßenraum von Hirschgraben/Bleidenstraße/Töngesgasse soll aufgewertet werden. Der bereits neu gestaltete und attraktive Straßenraum der „Kulturmeile“ Braubachstraße soll durch ergänzenden Einzelhandel und Gastronomie stärker belebt werden.

Im Zuge einer Neuordnung des Bereiches südlich der Konstablerwache soll eine direkte Anbindung der Allerheiligenstraße an die Töngesgasse ermöglicht werden. Der Straßenraum der Allerheiligenstraße soll aufgewertet werden. Die Erdgeschosszone der Fahrgasse soll durchgehend mit Gastronomie und Einzelhandel belebt werden. Der Straßenraum soll aufgewertet werden. Der Straßenraum der Großen Friedberger Straße und Schäfergasse soll aufgewertet werden. Die Randbereiche von Mainufer und Wallanlagen sollen durch Gastronomie im Erdgeschoss der angrenzenden Innenstadtbauung belebt werden. Die Grünflächen werden von gastronomischer Besetzung freigehalten.

Es soll ein vielfältiges gastronomisches Angebot in der Innenstadt für alle Altersgruppen bereitgestellt werden. Dabei ist eine anspruchsvolle Gestaltung und Pflege der Außengastronomie entscheidend. Die Sicherheit im öffentlichen Raum wird durch die Belebung der Innenstadt auch in den Abendstunden erhöht. Die Eigeninitiative von Einzelhändler und Hauseigentümer soll aktiviert und quartiersbezogene Kooperationen gefördert werden, um vorhandene Profilierungen zu stärken. (Siehe Handlungsleitlinie: Identitäten und Qualitäten der Quartiere herausstellen) Bei Problemlagen soll durch Leerstandsmanagement und durch günstige Bereitstellung städtischer Mietflächen gezielt interveniert werden und temporäre Nutzungen durch die Kreativwirtschaft ermöglicht werden. Im Zuge der beabsichtigten Stärkung des Wohnens in der Innenstadt soll ein besonderer Wert auf die Nahversorgung der Bewohner gelegt werden. Wichtig ist eine ausreichende Zahl von Einzelhandelsbetrieben für den täglichen Bedarf. Besonders in der südlichen Innenstadt bzw. dem Stadtteil „Altstadt“ soll die Nahversorgung verbessert werden.

Das Einkaufszentrum „My Zeil“ und die Umgestaltungen der Zeil sowie die Realisierung der Zeilhöfe zwischen Schäfergasse und Große Friedberger Straße sind aktuelle Beispiele für die Aufwertung des Einzelhandels in der Innenstadt.

Arbeitsort Innenstadt entwickeln

Die Innenstadt ist wichtiger Standort der Frankfurter Finanz- und Dienstleistungssektors. Als sogenannte „footloose industries“ sind diese Wirtschaftsbereiche weitgehend flexibel in ihrer Ortswahl. So steht Frankfurt als Finanz- und Dienstleistungsstandort im Wettbewerb mit weiteren europäischen Zentren aber auch mit dem direkten regionalen Umland. Der Suburbanisierungstrend der vergangenen Jahre, der sich nicht nur auf die Wahl des Wohnortes beschränkt, sondern auch die Wahl des Arbeitsstandortes mit einschließt, ist hierfür Beleg (Siehe Bericht zur Stadtentwicklung Frankfurt am Main 2003).

Frankfurt leidet unter dem Image einer „Geschäftsstadt“ mit vergleichsweise geringer „Wohlfühl- und Lebensqualität“ (Siehe Image-Analyse des „Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Frankfurt am Main 2003“). Eine lebendige und attraktive

Innenstadt mit hoher Nutzungsvielfalt und kurzen Wegen wirkt dieser Wahrnehmung entgegen und ist wichtiger Standortvorteil.

Der Schwerpunkt der Büronutzung liegt im westlichen Innenstadtbereich. Hier hat vor allem das Bankenviertel als wichtiger Finanz- und Dienstleistungsstandort besondere Bedeutung, welches bis über das engere Innenstadtgebiet hinausreicht. Vorhandene Monostrukturen bis in die Erdgeschosszone stehen einer Belebung des Viertels, vor allem in den Abendstunden entgegen. Das Problem der fehlenden Nutzungsdurchmischung findet sich auch in der östlichen Innenstadt wieder. Hier sind es öffentliche Verwaltungseinrichtungen wie das Justizzentrum im Nordosten und städtische Verwaltungseinrichtungen im Fischerfeldviertel, deren monostrukturierte Gebäudekomplexe einer Urbanität entgegenstehen.

Im Zuge notwendiger Modernisierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen besteht die Möglichkeit, die weitere Entwicklung positiv zu beeinflussen. Hierzu werden verschiedene Maßnahmen zur Entwicklung der Innenstadt als Arbeitsort vorgeschlagen:

Das Angebot an Büro- und Dienstleistungsflächen soll in der Innenstadt stabilisiert und ausgebaut werden. Dies wird durch Nachverdichtung vorhandener Standorte wie etwa dem Bankenviertel oder durch Umstrukturierung von Standorten ermöglicht. Bei Neustrukturierungen soll eine ausgewogene Mischung aus Büronutzungen, Einzelhandel, Gastronomie und Wohnen realisiert werden. Neue Flächen sollen bevorzugt für moderne Büroformen und Dienstleistungen zur Verfügung stehen, um das vorhandene Gewerbeflächenangebot zu ergänzen und eine Diversifizierung der Unternehmensstruktur in der Innenstadt zu unterstützen.

Öffentlichen Verwaltungen mit Publikumsverkehr sollen in der Innenstadt gehalten und publikumsintensive Dienstleistungen bevorzugt angesiedelt werden. Bei Umbau- und Sanierungsmaßnahmen von Verwaltungsgebäuden soll eine Belebung der Sockelzone durch geeignete Nutzungen erfolgen.

Das realisierte Palais-Quartier, Neuplanungen des Degussa-Areals und umgesetzten oder geplante Maßnahmen innerhalb des Bankenviertels entsprechen in ihrer ausgewogenen Nutzungsmischung diesen Handlungsleitlinien. Der Umbau des Bienenkorbhauses etabliert moderne Büroformen in der City.

Kulturangebot herausstellen

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

Die Innenstadt Frankfurts verfügt über ein hervorragendes Kulturangebot, welches durch das in fußläufiger Nachbarschaft liegende Museumsufer ergänzt wird. Historische Zeugnisse und Kultureinrichtungen, Museen mit internationalem Renommee sowie Theater, Oper und Konzerträume ergeben ein reichhaltiges Angebot der „Hochkultur“. Dieses wird ergänzt durch freie Kunst- und Kultureinrichtungen, Galerien, sowie temporären Kulturveranstaltungen.

Bisher besteht eine räumliche Trennung der belebteren Geschäftszone Frankfurts von den Standorten wichtiger Kultureinrichtungen, die u.a. einen Schwerpunkt im Bereich der Altstadt bilden. Wichtige historische Zeugnisse wie Karmeliterkloster, Leonhardskirche, Staufeuermauer und Peterskirche sind wenig vernetzt und im öffentlichen Raum kaum präsent.

Durch die starke Überformung der Innenstadt als Folge von Kriegszerstörung und Wiederaufbau ist die historische Bedeutung der Frankfurter Innenstadt nur eingeschränkt erlebbar. Insgesamt ist die Orientierung für kulturell interessierte Besucher in der Innenstadt erschwert.

Es gilt die vorhandene kulturelle Vielfalt zu sichern und auszubauen, und Angebote für alle Altersgruppen, alle Bürger Frankfurts sowie Besucher und Touristen gleichermaßen vorzuhalten. Um die Innenstadt als Ort der Wissensvermittlung, der Bildung und des kreativen Austausches zu stärken werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen: Die Innenstadt soll sowohl Platz für Einrichtungen der „Hochkultur“, als auch freier Kunst- und Kultureinrichtungen sein. Temporäre Nutzungen durch die Kreativwirtschaft z.B. bei Problemlagen sollen ermöglicht werden. Die Verknüpfung von Kultur, Freizeit, Gastronomie und Einkaufen soll weiter ausgebaut werden.

Die Stadtgeschichte soll im öffentlichen Raum stärker erlebbar werden. Hierfür müssen noch vorhandene Zeitzeugnisse herausgestellt und besser in den städtischen Raum eingebunden werden. Kritische Rekonstruktionen von wichtigen Gebäuden und Stadträumen können hierbei sinnvoll ergänzen. Es soll ein einheitliches Leitsystem zur besseren Orientierung und zur Etablierung von Kulturrouten eingerichtet werden. Das Haus am Dom und der Umbau der Peterskirche zur Jugendkirche sind aktuelle Beispiele für den weiteren Ausbau des Kulturangebotes in der Innenstadt.

Vernetzung der Innenstadt vorantreiben

Für eine attraktive und lebendige Innenstadt ist gute Erreichbarkeit entscheidend. Ein breites Angebot und bequemes Wechseln zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln sind hierfür Voraussetzung. Denn nur dann kann der Bürger oder Besucher das jeweils passende und stadtverträglichste Verkehrsmittel für seinen Aufenthalt in der Innenstadt Frankfurts wählen. Höchste Priorität haben daher alle Maßnahmen zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Fußgänger sind die wichtigsten Verkehrsteilnehmer, da sie – mehr als alle anderen – zufällige Begegnungen im öffentlichen Raum ermöglichen und damit zur Urbanität der Innenstadt beitragen. Es ist daher wichtig, – unter Berücksichtigung der notwendigen Erschließungsfunktionen für motorisierten Verkehr – die Innenstadt weiter für Fußgänger- und Radverkehr auszubauen. Durch die bedarfsgerechte Optimierung von Verkehrsflächen und durch stärkere Berücksichtigung konkurrierender Nutzungsansprüche können neue, großzügige öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer im „Shared Space“ ermöglicht die verkehrliche und gestalterische Beruhigung von innerstädtischen Erschließungsstraßen. Eine Reduzierung und Vereinheitlichung von Beschilderungen und Markierungen im Innenstadtbereich verbessert die Orientierung und wertet Straßenräume in ihrer Gestaltqualität entscheidend auf.

Folgende Ziele und Maßnahmen bezogen auf die jeweilige Verkehrsart sieht das Innenstadtkonzept vor:

Fußgänger

Der Ausbau eines attraktiven und flächendeckenden Wegenetzes in der Frankfurter Innenstadt ist ein Kernziel des Innenstadtkonzeptes. Hierbei werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ein die gesamte Innenstadt umspannendes Fußwegenetzes soll ausgebaut werden. Dieses lässt sich in drei Hierarchiestufen unterteilen und ermöglicht damit eine leichtere Orientierung im Stadtraum.
- Gestaltung eines ablesbaren Hauptwegesystems, welches seinen Ausgangs- und Endpunkt jeweils am Mainufer und in den Wallanlagen findet.
- Vernetzung durch Querstraßen zwischen den Hauptwegen.
- Kleinräumliche Vernetzung durch Ausbau des Passagen und Hofsystems bei Neubau und Umstrukturierungsmaßnahmen.
- Die Barrierewirkung innerstädtischer Durchgangsstraßen soll durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und – soweit möglich – durch Reduzierung der Fahrbahnbreiten aufgebrochen werden:
- Mainkai und Berliner Straße: Ausbau zum Boulevard durch Reduzierung auf zwei Fahrspuren,
- Konrad- Adenauer- und Kurt-Schumacher-Straße: Neugestaltung des Straßenquerschnitts und Ausbau neuer Querungsmöglichkeiten in West-Ost-Richtung
- Innerer Anlagenring: Ausbau neuer Querungsmöglichkeiten zwischen Innenstadt und Wallanlagen
- Der barrierefreie Ausbau des Wegenetzes soll weiter vorangetrieben werden

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Um die wirtschaftliche Entwicklung der Innenstadt auch in Zukunft zu gewährleisten, ist die notwendige Erreichbarkeit durch den MIV sicherzustellen. Dies gilt vor allem für Wirtschaftsverkehr, erzeugt durch KFZ-orientierte Kunden aus dem Umland und notwendigen Anlieferungsverkehr. Die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Straßennetzes gilt es im Innenstadtbereich unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zu angrenzenden Stadtteilen zu sichern und Verkehrsverlagerungen auszuschließen. Die Innenstadt soll von Parksuchverkehr entlastet werden, um eine Aufwertung der Straßenräume in ihrer Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Folgende Maßnahmen werden hierfür vorgeschlagen:

- Die bisher bis zu vierspurigen Fahrbahnbreiten von Mainkai und Berliner Straße sollen auf zwei Fahrspuren reduziert werden. Es wird die Ausbildung eines Einbahnstraßensystems vorgeschlagen, welches die bisherige Leistungskapazität erhält.
- Die Battonstraße soll zur Straße mit Zwei-Richtungs-Verkehr ausgebaut und damit die Allerheiligenstraße als wichtige Quartiersstraße vom Verkehr entlastet werden.
- Das vorhandene Stellplatzangebot der innerstädtischen Parkhäuser wird durch Sammelstraßen direkt erschlossen. Der ruhende Verkehr wird im öffentlichen Raum tagsüber auf notwendiges Kurzzeitparken reduziert, das weiterhin die Erreichbarkeit von Einzelhändlern auch in Seitenlagen sichert. Außerhalb der Geschäftszeiten sollen diese auch für Langzeitparken geöffnet werden, um damit zur Belebung in den Abendstunden beizutragen. Anwohnerparken wird berücksichtigt. Durch eine einheitliche Parkraumbewirtschaftung für die gesamte Innenstadt lassen sich eine Vielzahl der bisher notwendigen Verkehrszeichen im Straßenraum reduzieren.
- Die Citylogistik soll optimiert und eine einheitliche Gestaltung und Organisation der innerstädtischen Ladezonen vorangetrieben werden.
- Das Umsteigen von MIV auf den öffentlichen Nahverkehr soll durch die Etablierung von attraktiven Park-and-Ride Plätzen bereits außerhalb der Innenstadtzone gefördert werden.

Fahrradverkehr

Die Verlagerung des Verkehrs auf stadtverträgliche Verkehrsmittel wird durch die Erschließung der Innenstadt für Radfahrer gefördert. Beispiele aus anderen Städten haben

gezeigt, welches Potential in diesem Bereich geweckt werden kann. Die bereits realisierten oder beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Durchquerung der Innenstadt werden durch folgende Maßnahmen unterstützt:

- Ein einheitlich gestalteter und zusammenhängender Fuß- und Radweg als Rundweg innerhalb der Wallanlagen und entlang des Mainufers soll mit bequemen Querungsmöglichkeiten über vorhandene Verkehrsachsen ausgebaut werden.
- Das beschlossene Radwegenetz für die Innenstadt soll durch Fahrradspuren entlang Berliner Straße/Battonstraße und Konrad-Adenauer-Straße/Kurt-Schumacher-Straße weiter ergänzt werden.
- Fahrradabstellanlagen und Fahrradgaragen sowie Verleihstationen sollen im Innenstadtbereich ausgebaut und hierfür ein Standortkonzept entwickelt werden. Unter anderem sind die „B-Ebenen“ der U- und S-Bahnstationen im Zuge der anstehenden Umbaumaßnahmen geeignete Standorte.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Verkehrsarten erhöhen die Akzeptanz. Folgende Maßnahmen sollen den Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen weiter erhöhen:

- Die Straßenbahnlinie 11 soll von der Battonnstraße in die Allerheiligenstraße verlegt werden und damit zur Belebung der Quartiersstraße beitragen.
- An folgenden Orten werden in der Innenstadt neue Haltepunkte für Linie 11 und 12 vorgeschlagen: Die Station Hessendenkmal soll näher zur Innenstadt im Bereich des Friedberger Tors versetzt werden. Neue Haltestellen sollen am Einmündungspunkt Allerheiligenstraße/Kurt-Schumacher-Straße, am Museum für moderne Kunst und am ehemaligen Rechnungshof eingerichtet werden.
- Bestehende Haltestellen sowie die B-Ebenen als hochfrequentierte „Tore“ zur Innenstadt sollen durch Neugestaltung aufgewertet werden.
- Das Umsteigen von MIV auf den öffentlichen Nahverkehr soll durch die Etablierung von attraktiven Park-and-Ride Plätzen bereits außerhalb der Innenstadtzone gefördert werden.

Die Sperrung der Hauptwache zwischen Katharinenpforte und Biebergasse und der Umbau der Großen Eschenheimer Straße für einen Zwei-Richtungs-Verkehr sind aktuelle Beispiele für eine stadtverträgliche Umgestaltung von Straßenräumen in der Innenstadt. Weitere wichtige bereits in Planung befindliche Projekte sind die Sanierung und Neugestaltung der Alten Brücke, der Vorplatz am Literaturhaus, die Neuordnung der Verkehrsflächen rund um den ehemaligen Bundesrechnungshof und die Neugestaltung der Kurt-Schumacher-Straße von der Battonnstraße bis zur Alten Brücke.

Stadtgestalt ausbauen und stärken

Aufgabe einer verantwortungsvollen Stadtentwicklung ist es, die stadtgestalterischen Qualitäten zu erhalten und gleichzeitig eine zeitgemäße, gestalterisch anspruchsvolle Neuentwicklung zu ermöglichen. Es ist das Zusammenspiel der gebauten Stadt mit seinen umgebenden und durchdringenden Freiräumen, das Wechselspiel zwischen Inszenierung und Beruhigung, welches über die Attraktivität eines Stadtbildes entscheiden.

Die Gestalt der Innenstadt Frankfurt ist durch den Kontrast geprägt: Neben wichtigen historischen Gebäuden bestimmen qualitativ hochwertige Bebauungen der 50er und 60er Jahre vor allem im Bereich der Altstadt sowie Hochhäuser aus unterschiedlichen „Hochhausgenerationen“ das Bild der Stadt (siehe Historische Entwicklung der heutigen Innenstadt).

Ziel des Innenstadtkonzeptes ist es zum einen, das Stadtbild der Innenstadt im Sinne einer Stadtreparatur zu beruhigen und Fehlstellen zu beheben, auf der anderen Seite aber auch Frankfurt typische, spannungsreiche Kontraste zu erhalten und zu stärken. In der gesamten Innenstadt einschließlich der östlichen Quartiere ist hierbei auf qualitativ hochwertige Architektur zu achten. Eine qualitätsvolle Planungskultur ist Voraussetzung für bauliche Qualität. Durch Wettbewerbe, Gutachterverfahren und Planungsworkshops wird diese sichergestellt und zeitgenössische, anspruchsvolle Architektur gefördert. Denkmalpflegerische Vorgaben müssen hierbei frühzeitig Berücksichtigung finden.

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zeigt das Innenstadtkonzept Baupotenziale in der Innenstadt auf. Für diese Potenziale muss kein neues Bauland in Anspruch genommen und keine neue Erschließung hergestellt werden.

Folgende Handlungsleitlinien werden im Sinne einer Stadtreparatur und kritischen Rekonstruktion der historischen Stadtgestalt vorgeschlagen:

- Die innenstadttypische Blockstruktur soll gestärkt werden, in dem „Fehlstellen“ durch Nachverdichtungen in Form von Blockrandschließungen, Aufstockungen und Neuordnungen bestehender Baufelder beseitigt werden.
- Die Ausbildung klarer Raumkanten zu Platz- und Straßenräumen ist bei Neubau- und Umstrukturierungsmaßnahmen Vorgabe.
- Historische Stadträume sollen teilweise wiederhergestellt werden, wichtige historische Spuren wie der Verlauf ehemaliger Befestigungsmauern für den Besucher der Innenstadt erlebbar gemacht werden.
- Qualitativ hochwertige Gebäudeensembles der 50er- und 60er Jahre sollen als besonderes Erbe Frankfurts in ihrer stadtbildprägenden Gestalt gesichert werden. Eine maßvolle Nachverdichtung in Teilbereichen durch Aufstockung oder Blockrandergänzungen werden als verträglich beurteilt. Hierdurch werden die zum Teil sehr geringen Bebauungsdichten auf ein innenstadtgerechtes Maß angehoben.
- Durch den Ausbau von Passagen sollen Innenhofbereiche erschlossen und kleinräumliche Vernetzungen verbessert werden.
- In der Altstadt soll die für historische Innenstädte typische Kleinteiligkeit der Bebauung gefördert werden.

Folgende Handlungsleitlinien werden im Sinne einer Inszenierung Frankfurt typischer Kontraste vorgeschlagen:

- Wichtige historische Gebäude sollen im Stadtraum herausgestellt und in das fußläufige Wegenetz eingebunden werden.
- Innerstädtische Hochhäuser über 60m sind im Hochhausrahmenplan festgelegt. Über die dort definierten neuen Standorte hinaus werden keine weiteren Standorte vorgeschlagen.
- Neue Hochpunkte von bis zu 40m Höhe sollen als stadtbildprägende Akzente in der Innenstadt an hierfür geeigneten Orten ermöglicht werden. Das Angebot der Nachverdichtung in Form eines kleinen Hochhauses ist grundsätzlich kombiniert mit einem Zugewinn an öffentlicher Fläche in Form einer neuen Platz- oder Parkfläche.
- Markante Einzelgebäude der 50er- und 60er Jahre sollen als besonderes Erbe Frankfurts in ihrer stadtbildprägenden Gestalt gesichert werden. Nur eine behutsame Sanierung unter Wahrung gestaltgebender Details kann ihre Qualitäten erhalten.
- Öffentlich zugängliche Dachflächennutzungen und Besucherterrassen auf Hochhäusern sollen etabliert werden, um einen vielfältigen Blick auf die Stadt von oben zu ermöglichen.

Die Neuplanungen auf dem ehemaligen Degussa-Areal, die Rekonstruktion des Literaturhauses und die Sanierung der Braubachstraße sind aktuelle Beispiele zur Verbesserung der Stadtgestalt.

Freiraum ausbauen und stärken

Der öffentliche Raum ist die Bühne des urbanen Lebens. Das Angebot und die Qualität der Straßen- und Platzräume, der Parkflächen und Stadtgärten haben maßgeblichen Einfluss auf die Attraktivität der Innenstadt. Vielfältige, teilweise konkurrierende Anforderungen müssen hierbei Berücksichtigung finden: Öffentliche Räume sind Orte des sozialen Austausches und der Integration vielfältiger gesellschaftlicher Gruppen und dienen der Orientierung, der Repräsentanz und der Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt. Sie sind sowohl Erlebnisorte als auch wichtige Rückzugs- und Ruhebereiche und müssen darüber hinaus verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen entsprechen. Bedürfnisse verschiedener Alters- und Bevölkerungsgruppen sind hierbei zu beachten.

Im Zuge des Ausbauprogramms „Schöneres Frankfurt“ wird seit 2000 die Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Stadt aktiv vorangetrieben. Das Innenstadtkonzept schafft für den Bereich der Innenstadt den übergeordneten Rahmen und gibt Orientierung für die Bewertung von Einzelmaßnahmen im innerstädtischen Gesamtkontext.

Ziel des Innenstadtkonzeptes ist die sukzessive Aufwertung aller wichtigen öffentlichen Platzräume in der Innenstadt mit einer entsprechend ihrer Lage und Funktion im Stadtraum differenzierten Gestaltung, der Ausbau der Wallanlagen zum zusammenhängenden offenen Landschaftspark sowie die verstärkte räumliche Verknüpfung von Plätzen und öffentlichen Grünflächen. Insgesamt wird eine stärkere Begrünung der Innenstadt zur Verbesserung des Stadtklimas verfolgt. Folgende Handlungsleitlinien werden hierfür vorgeschlagen:

- Durch die Ausbildung klarer Raumkanten sollen eindeutig ablesbare innerstädtische Plätze entstehen. Neue Raumkanten werden bei „Fehlstellen“ oder zur Verbesserung der Platzproportionen vorgeschlagen.
- Es sollen qualitativ unterschiedliche Platzräume entstehen, die vom steinernen Platz, zum begrünten Platz mit Baumpflanzungen bis zu kleinen Stadtgärten reichen. Letztere sollen als „grüne Oasen“ eine neue Qualität der Stadtbegrünung etablieren.
- Es sollen qualitativ unterschiedliche Straßenräume entstehen, die von der steinernen Gasse, dem begrünten Straßenraum mit Baumpflanzungen bis zu „Boulevards“ mit Baumalleen reichen.
- Großbäume, die in der Innenstadt eine wichtige umwelt- und klima-ökologische Ausgleichswirkung besitzen, sollen als „grüne Linien“ in der Innenstadt übergeordnete Wegeverbindungen zwischen Mainufer und Wallanlagen markieren. Eine möglichst einheitliche Gestaltung der Straßenräume soll dieses Wegenetz weiter hervorheben. Neben der Zeil soll die Berliner Straße durch Alleebaumpflanzungen zur wichtigen Grünverbindung in West-Ost-Richtung ausgebaut werden. Die bestehenden Alleepflanzungen entlang Konrad-Adenauer-Straße und Kurt-Schumacher-Straße sollen ergänzt und erneuert werden.
- Bei Neubau- und Umstrukturierungsmaßnahmen sollen private Freiflächen klar vom öffentlichen Raum getrennt werden.
- Bestehende begrünte Innenhöfe sind „grüne Lungen“ der Innenstadt und sind vor Überbauung zu sichern. Die Entsiegelung und Begrünung von Innenhofbereichen ist voranzutreiben.
- Die Parkflächen der Wallanlagen sind bei Umbau- und Neubaumaßnahmen angrenzender Bebauungen möglichst zu erweitern. Die Durchlässigkeit der Bebauung ist zu erhöhen.
- Die Wallanlagen sollen durch ein einheitliches Gestaltungskonzept aufgewertet werden. Dieses umfasst Ausstattung und Beleuchtung. Damit soll die

Aufenthaltsqualität erhöht und ein unverwechselbares Erscheinungsbild auch während der Nachtstunden gesichert werden.

- Erschließungsstraßen, welche die Wallanlagen durchschneiden, sollen auf das zur Funktionsfähigkeit des Straßenverkehrs notwendige Maß reduziert werden. Hieraus resultierende Flächengewinne werden zur Verbesserung der Aufenthaltsbereiche von Fußgängern und Radfahrern genutzt sowie den Parkflächen der Wallanlage zugeschlagen.
- Die Eingänge zur Innenstadt sollen innerhalb der Wallanlagen durch beidseitige Baumreihen markiert werden. Petersstraße und östliche Zeil sollen sich zu kleinen Plätzen innerhalb der Wallanlagen aufweiten und damit den östlichen Parkflächen eine neue Aufenthaltsqualität geben, wie sie im Westen – wenn auch in größeren Dimensionen – an Willy-Brandt-Platz und Opernplatz bereits vorhanden ist. Im Süden soll der Fahrtorplatz als wichtiger Stadteingang Mainufer und Innenstadt miteinander verknüpfen.
- Die Sicherheit im öffentlichen Raum soll bei allen Neu- und Umgestaltungen Berücksichtigung finden. Wichtige Schlagworte sind hierbei „Übersichtlichkeit“, „klare Grenzen von öffentlichen und privaten Freiflächen“, „keine Plätze ohne Funktion“ und „Belebung auch in den Nachtstunden“.

Goetheplatz, Rathenauplatz und Carl-Theodor-Raiffenstein-Platz sind aktuelle Beispiele für Neugestaltungen von Plätzen in der Innenstadt. Mit der Illumination der Mainufer und Brücken ist ein wichtiger Beitrag zur Neugestaltung des für das Stadtbild bedeutenden öffentlichen Raumes geleistet worden. Die Realisierung der Obermainanlage ist ein erster Schritt zur Aufwertung der östlichen Wallanlagen.

Identitäten und Qualitäten der Quartiere herausstellen

Eine besondere Qualität der Innenstadt Frankfurts ist ihre bunte Mischung. Es sind Stadtquartiere mit unterschiedlichen Identitäten ablesbar, die gemeinsam das Bild einer abwechslungsreichen Innenstadt ergeben.

Diese eigenständigen Identitäten, basierend auf der individuellen Entwicklungsgeschichte der Quartiere, gilt es zu stärken. Vorhandene Profilierungen sollen erkannt und ausgebaut werden. Dies kann nur im engen Austausch mit Anwohnern, Eigentümern und Gewerbetreibenden gelingen. Durch Mitgestaltungsmöglichkeiten und Unterstützung von Eigeninitiativen soll die Bindung der Bewohner und Nutzer mit „ihrem Quartier“ gefördert werden.

Das Innenstadtkonzept schlägt eine Definition und Abgrenzung der Quartiere vor. Diese resultieren aus historischen, nutzungsbezogenen und städtebaulichen Gemeinsamkeiten. Folgende Handlungsleitlinien werden zur Stärkung der Quartiere vorgeschlagen:

- Neubau- und Umstrukturierungsmaßnahmen sollen vorhandene Stärken des Quartiers ausbauen und bestehenden Schwächen entgegenwirken.
- Identitätsstiftende Plätze und Straßenzüge sollen dem Charakter des Quartiers entsprechend gestaltet werden.
- Vorhandene wichtige Gebäude, die das Bild des Quartiers prägen, sollen im öffentlichen Raum herausgestellt werden. Bei Quartieren, die bisher kaum identitätsstiftende Gebäude aufweisen, soll die Entstehung neuer markanter Gebäude an hierfür geeigneten Standorten unterstützt werden.
- Die Eigeninitiative von Anwohnern, Händlern, und Eigentümern soll durch Kooperationen mit der Stadt gestärkt werden. Das Gesetz zur Stärkung von innerstädtischen Geschäftsquartieren (INGE) stellt unter anderem eine solche mögliche Kooperationsform dar.
- Öffentliche Plätze und Straßenzüge des Quartiers sollen Anwohnern, Händlern, und Eigentümern temporär für quartiersbezogene Aktionen freigegeben werden.

- Versteckte Nebenlagen können interessante „Experimentierräume“ zur Entstehung neuer Qualitäten sein und tragen damit zur Lebendigkeit einer Innenstadt bei. Diese Freiräume gilt es bei der Entwicklung der Innenstadt in ausreichendem Maße zu erhalten.

Die Innenstadt Frankfurt setzt sich aus folgenden Quartieren zusammen:

- Südliche Altstadt
- Nördliche Altstadt
- Bankenviertel
- Fressgass- und Börsenviertel
- Neustadt
- Gerichtsviertel
- Allerheiligenviertel
- Fischerfeldviertel

Innenstadt und weitere Themenfelder

Sicherheit im öffentlichen Raum erhöhen

Der öffentliche Raum als innerstädtischer Erlebnis- und Begegnungsbereich stellt hohe Anforderungen an die Aufenthaltsqualität. Er wird von den Bürgerinnen und Bürgern nur angenommen, wenn die Rahmenbedingungen eines gemeinsamen Miteinanders geachtet werden. Begleitend zu den Planungsvorschlägen wie Schaffung neuer Wegebeziehungen, Öffnung festgesetzter Blockinnenbereiche und Neugestaltung von öffentlichen Flächen müssen daher die Konzepte zur Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung hierzu fortgeschrieben und angepasst werden. Eine Großstadt lebt auf ihren Plätzen und das gilt insbesondere für die Innenstadt von Frankfurt. Neue Konzepte unter Einbindung von mehr kulturellen Angeboten und gastronomischen Einrichtungen sind förderlich für die soziale Kontrolle und das subjektive Sicherheitsgefühl. Auf der anderen Seite können aber z.B. durch vermehrten Lärm, Dreck und Vandalismus Wechselbeziehungen entstehen, die zu einem Zielkonflikt führen. Neue Nutzungs- und Gestaltungsstrukturen sind daher auf diese Wechselbeziehungen zu untersuchen und frühzeitig in einen Abstimmungsprozess einzubinden. Einkaufen, Wohnen, Freizeit und Mobilität im Innenstadtbereich stellen hohe Anforderungen an ein leistungsstarkes Informationssystem, nicht zuletzt um die Besucherströme zu lenken und den Passanten einen umfassenden Service zu bieten. Dieses System gilt es in Zusammenarbeit aller am Planungsprozess Beteiligten zu entwickeln und zu gewährleisten.

Stadtklima stärken

In das Innenstadtkonzept sollen ebenfalls lokale Strategien zum Anpassen an den Klimawandel Eingang finden. Hierbei sind insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung des Grünvolumens, der Verschattung, der Regenwasserrückhaltung und -verdunstung, aber auch zur Fassadengestaltung zu nennen. Ziel dieser Maßnahmen ist es, den als Folge des Klimawandels weiter fortschreitenden Überwärmungstendenzen zu begegnen. Mit dem Klimaplanatlas des Umweltamtes und der Klimafunktionskarte des Planungsverbandes liegen hierfür zwei wichtige Bestandsaufnahmen und Handlungsempfehlungen bereits vor.

Innenstadtkonzept und andere Themenfelder

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

Ausblick

Das Innenstadtkonzept ist eine informelle Planung, die

- zum Teil Angebote für private Grundeigentümer macht,
- zum Teil Ziele formuliert, die in nachfolgenden Bebauungsplänen verankert werden müssen und
- zum Teil Ziele für den öffentlichen Raum und damit für städtische Investitionen formuliert,

und daher in ihren verschiedenen Elementen unterschiedliche „Zeitschienen“ impliziert. Im weiteren Planungsverlauf werden den einzelnen Maßnahmen Instrumente der Umsetzung zugeordnet und Prioritäten der zeitlichen und finanziellen Abfolge gebildet. Möglicherweise werden einzelne Vorschläge in weiteren Planungen vertieft untersucht.

Das Innenstadtkonzept ist noch nicht fertig und kann weiterhin modifiziert werden. Die Ausstellung im Herbst 2010 präsentiert die in dieser Broschüre gezeigten Zwischenergebnisse und veranschaulicht sie mit einem Modell. Über ein Online-Forum haben Sie erneut die Gelegenheit, das Konzept zu kommentieren. Die überarbeitete Fassung soll dem Magistrat im Frühjahr 2011 vorgelegt werden.