



Stadtumbau in Hessen
**Städtebauliches Entwicklungskonzept
„Bahnhofsviertel“**

BAUSTEIN

1/07



Stadtumbau in Hessen
Städtebauliches Entwicklungskonzept
„Bahnhofsviertel“

BAUSTEIN 1/07





Inhalt

Stadtumbau im Bahnhofsviertel	4
EIN ORT MIT BESONDERER LAGE	
Lage im Stadtraum	5
EIN ORT MIT BESONDERER GESCHICHTE	
Abgrenzung Stadtumbaugebiet	6
Geschichte des Viertels bis heute	7
EIN ORT MIT URBANITÄT	
Wohnen und Leerstand	14
Entwicklung der Wohnqualitäten	
- 1980	15
- 2005	16
- Zukünftige Wohnqualitäten	17
Bebauungspläne	18
Stadtgestaltung	19
Denkmalschutz	20
Freiraum	21
- Öffentliches Grün	22
- Private Freiräume	24
Verkehr	25
- Ruhender Verkehr	27
Soziale und kulturelle Einrichtungen	28
Raum für Kultur und Kunst	29
Kernaussagen	31
EIN ORT MIT VISIONEN	
Visionen zum Rahmenplan	37
- Wohnmodelle	38
- Wohnumfeldmodelle	42
Projektableau	47
Wie geht es weiter?	53
Quellen	54
Impressum	55
Maßnahmenplan	56

Stadtumbau im Bahnhofsviertel

Im November 2005 ist Frankfurt mit dem Bahnhofsviertel in das Bund-Länder-Programm „Stadtumbau Hessen“ aufgenommen worden.

Das Bahnhofsviertel mit seiner gründerzeitlichen Bausubstanz ist für Frankfurt von großer Bedeutung. Es ist nicht nur Eingangstor zur Stadt sondern hat auch als Standort zahlreicher, internationaler kultureller Begegnungsstätten regionale und überregionale Bedeutung. Mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Bewohnern und Gewerbetreibenden mit Migrationshintergrund hat das Bahnhofsviertel ferner eine über die Stadtgrenze hinausgehende Funktion für die Integration von Zuwanderern. Von hier aus gehen wichtige Impulse für die angrenzenden Innenstadtbereiche aus.

Das Bahnhofsviertel verzeichnet seit mehreren Jahren einen kontinuierlichen Rückgang der Wohnbevölkerung. Es war ursprünglich für 11.000 Bewohner geplant. Allein in den 90er Jahren ist die Bevölkerung um fast um die Hälfte zurückgegangen von 5.000 auf heute 2.400 Einwohner. Damit einhergehend ist der Leerstand von Büroräumen und Wohnungen sowie der Verfall der wertvollen Bausubstanz in Teilen des Bahnhofsviertels zu beobachten. Die zum Teil problematische Gemengelage verschiedener Nutzungen und Milieus und die schwierigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben das ohnehin ambivalente Image des Quartiers tendenziell verschlechtert.

Die Stadt Frankfurt am Main hat aus diesem Grunde 2004 beschlossen, mit einem städtischen Förderprogramm die Stabilisierung und Erneuerung des Stadtteils einzuleiten und das Wohnen zu stärken. Während die Mittel aus dem städtischen Programm allein für wohnungswirtschaftliche Maßnahmen eingesetzt werden können, stehen mit der Aufnahme in das Programm „Stadtumbau Hessen“ nun Mittel zur Verfügung, mit denen ergänzende Maßnahmen im Sinne eines integrativen Ansatzes ergriffen werden können.

In der Innenstadt zu wohnen und zu leben wird zunehmend nachgefragt, nicht nur in Folge von Zuwanderung, sondern auch durch Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt und in den Lebensweisen. Der vorhandene Leerstand von Büro- und Wohngebäuden bietet ein beachtliches Entwicklungspotential und kann als Chance für das Bahnhofsviertel aufgefasst werden.

2005 hat die Stadt ein Rahmenplankonzept „Wohnen im Bahnhofsviertel“ erarbeitet. Dabei wurde in drei Phasen vorgegangen. In der ersten Phase wurden Visionen zum Wohnen, zum Freiraum, zum sozialen Leben und zur Stadtkultur entwickelt. In der zweiten Phase wurden diese Visionen im Ideenlabor in der Moselstraße 6a mit Bewohnern, Eigentümern, Planern und Akteuren diskutiert und modifiziert. In der dritten Phase wurden die Ergebnisse aus der Diskussionsphase in einen Rahmenplan umgesetzt. Bereits hier hat sich gezeigt, dass nur ein ganzheitlicher Ansatz zu einer Stärkung der Wohnfunktion und somit zu einer Stabilisierung des Viertels führen kann. Das nun vorliegende Entwicklungskonzept mit ersten Maßnahmenvorschlägen dient als Rahmen für den künftigen Stadtumbauprozess, es ist im Zuge der Stadterneuerungsmaßnahme weiter fortzuschreiben und zu präzisieren.

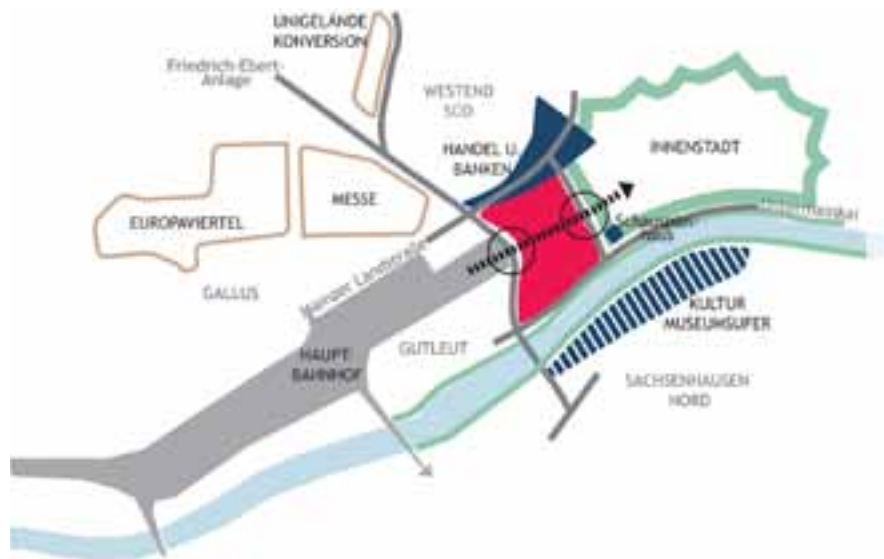
Lage im Stadtraum

Das Bahnhofsviertel liegt zentral zwischen Hauptbahnhof, Messe, Innenstadt, den Wohngebieten Westend im Norden und Sachsenhausen im Süden und dem Gutleut- sowie Gallusviertel im Westen. Es wird begrenzt durch die Mainzer Landstraße im Norden, die Düsseldorfer Straße, Am Hauptbahnhof und Baseler Straße im Westen, den Untermainkai im Süden und die Taunusanlage sowie Gallusanlage im Osten (siehe Abgrenzung Stadtbaugebiet, Seite 6).

Zu Fuß erreicht man die bedeutenden Kultureinrichtungen Schauspielhaus und Alte Oper sowie über den Holbeinsteg das Museumsufer, das in Grünräume eingebettet ist.

Das nahegelegene nördliche Mainufer, Nizza genannt, bietet einen langen schmalen Streifen attraktiver Parkanlagen.

Das Bahnhofsviertel ist als Kerngebiet hervorragend sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr erschlossen. Damit sind die Voraussetzungen für die konzentrierte Ansiedlung von Großunternehmen der Banken, des Handels und der Verwaltung gegeben, die seit Jahrzehnten das Bild des Viertels bestimmen. Trotz der Kerngebietslage spielte aber auch das Wohnen schon immer eine wichtige Rolle im Bahnhofsviertel.



Erreichbarkeit kultureller Einrichtungen

Abgrenzung Stadtumbaugebiet



Geschichte des Viertels bis heute

Vom Galgenfeld zum Wohngebiet – Eine Kurzgeschichte des Frankfurter Bahnhofsviertels von den Anfängen bis heute

Funktionswandel im Spätbarock und Klassizismus

Bevor die Fläche vor den Wallanlagen zwischen Mainzer Landstraße und Mainufer ein bevorzugter Standort für Zweitwohnsitze wurde, befand sich dort das sogenannte Galgenfeld zwischen Galgentor und Galgenwarte (heute Galluswarte). Seit dem 17. Jahrhundert entstanden dort - in bevorzugter Lage parallel zum Mainufer - palastähnliche Gartenhäuser wohlhabender Frankfurter Bürger. Diese Entwicklung setzte sich bis ins 19. Jahrhundert fort. Um die „weitgehend ungeordnete Urbanisierung von vorstädtischem Gartengelände“ seit Beginn des 19. Jahrhunderts planbar zu machen, wurden damals die ersten Bauvorschriften in Form von Fluchtlinienplänen, Höhenbeschränkungen und Musterblättern zur Farbgestaltung erlassen. Bis 1870 – also 18 Jahre vor der Errichtung des Hauptbahnhofs – gab es auf dem sogenannten „Galgenfeld“ 67 Villen und 54 Mietshäuser, die bevorzugt von Bankiers, Kaufleuten, Rentnern und Witwen bewohnt wurden.

Das Bahnhofsviertel entsteht – Neuer Hauptbahnhof und städtebauliche Entwicklung zwischen 1873 und 1913

Schon in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts wurden auf den drei nebeneinander liegenden Westbahnhöfen privater Bahnlinien, die sich auf Höhe der Taunusanlage befanden, pro Jahr mehr als 1,3 Millionen Passagiere abgefertigt, sodaß die Idee eines Hauptbahnhof-Neubaus entwickelt und in den 80er Jahren umgesetzt wurde.

Nach fünfjähriger Bauzeit wurde der Hauptbahnhof, der aus 59 eingereichten Entwürfen eines Architektenwettbewerbs ausgewählt wurde, 1888 fertiggestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt waren Teilbereiche zwischen Gutleutstraße und Mainufer im Süden sowie ein zusammenhängender Bereich entlang der Mainzer Landstraße in aufgelockerter Weise bebaut. Der Kernbereich des heutigen Bahnhofsviertels mit der Kaiserstraße als Prachtstraßen-Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innen-

stadt ließ jedoch noch bis zur Jahrhundertwende auf sich warten und wurden nach und nach bis zum Ausbruch des 1. Weltkriegs fertiggestellt.

Das Bahnhofsviertel soll Geschäftsviertel werden

Die Nutzungsmischung zwischen Wohnen und Gewerbe im Bahnhofsviertel hat eine lange Geschichte; sie beginnt Ende des 19. Jahrhunderts, als der damalige Oberbürgermeister Franz Adickes den Willen des Magistrats propagierte, dass hier ein Geschäftsviertel entstehen soll. Durch die Errichtung des Hauptbahnhofs wurde um die Jahrhundertwende ein Bauboom ausgelöst. Die aufgelockerte Bauweise wich nun der städtischen Dichte historischer Blockrandbebauung. „Um schachtartige Höfe“ wurde die Grundstücksfläche dicht bebaut, was nicht selten zu Nutzungsunverträglichkeiten führte. Nach Protesten der Leidtragenden wurde daraufhin 1891 das erste Baugesetz innerhalb des Reiches erlassen, das in den Außenbereichen eine Funktionstrennung (Zoneneinteilung) in Wohn-, Fabrik- und Mischgebiete vorsah. Um jedoch kein Investitionshemmnis aufzustellen, wurde die Anwendung dieses Gesetzes durch die Frankfurter Bauverwaltung dadurch umgangen, dass man den zentralen Bereich des Bahnhofsviertels kurzerhand der Innenstadt zuordnete.



Haus Kessler-Schmidt, Weserstr. 43; Aquarelle von C. Morgenstern um 1875



Eisenbahnknotenpunkt Frankfurt vor dem Bau des Hauptbahnhofs

Bahnhöfe:

1. Taunusbahnhof
2. Main-Neckar-Bahnhof
3. Main-Weser-Bahnhof
4. (Alter) Ostbahnhof = Hanauer Bahnhof
5. (Alt) Sachsenhausen = Lokalbahnhof
6. (Neu) Sachsenhausen = Südbahnhof
7. Fahrter



1883



1893



1903



1914

Baufortschritt im Zehnjahresrhythmus auf der Grundlage des parzellenscharfen Stadtplans von 1914. Deutlich wird die starke Verdichtung des Gründerzeitviertels in Kontrast zu den Villengebieten im Norden und Süden.

Querschraffierte Gebäude: vor 1873 vorhanden
Gebäude im Umriss: bis dahin unbebaut
Gebäude in Schwarz: bis dahin vorhanden

**Der besondere Charakter des Bahnhofsviertels:
Ein „Mischgebiet“ aus Geschäftshäusern,
Hotellerie, Gastronomie, Amusement und vor
allem WOHNEN**

Zwischen 1870 und 1914 wurden 740 Privatbauten errichtet, von denen entgegen den hohen Erwartungen der Stadtväter nur etwa 20 % typische Geschäftshäuser waren und dem Charakter eines Geschäftsviertels gerecht wurden; die überwiegende Mehrzahl der Gebäude - ca. 70% - waren Wohnbauten mit der üblichen Ladenzone im Erdgeschoss oder seltener in Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe. Die übrigen 6% waren Hotels von überwiegend hoher architektonischer Qualität. Es folgten Cafés, Restaurants und einfachere Kneipen. Bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges waren es 112; für damalige Verhältnisse eine ungewöhnlich hohe Dichte. Unterhaltung bot der Circus Schumann gegenüber dem Hauptbahnhof, der 5000 Zuschauern ein vielfältiges Programm präsentierte, das von Artistik und Dressur bis zu Revue und Variététheater reichte. Daneben gab es eine Reihe kleinerer Vergnügungsstätten (Tanzpalast, Centraltheater, Panoptikum u.a.). 1914 galt die bauliche Entwicklung des Bahnhofsviertels als abgeschlossen.

**Der Einbruch der Moderne ins Bahnhofsviertel –
die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen
1918 – 1933**

Mit der Grundsteinlegung des Gewerkschaftshauses im Juni 1930 brach die moderne Bauauffassung ganz konkret ins Bahnhofsviertel ein. Auf dem Grundstück des Bauunternehmers Philipp Holzmann, dem sogenannten Loenschen Garten, wurde inmitten der 1a-Lage entlang der Mainlinie, die bis dahin wohlhabenden Eigentümern vorbehalten war, ein neugeschossiges Gewerkschaftshaus errichtet. Die aus städtebaulicher Sicht nicht ganz unberechtigten Proteste der benachbarten Villenbesitzer blieben erfolglos angesichts der politischen Bedeutung und ideologischen Symbolkraft des Planungsschrittes.

*Albert-Schumann-Theater
Am Hauptbahnhof 16 im
Luftbild um 1930*

Das Bahnhofsviertel erhielt damit „einen von den Brüdern Taut entworfenen Architektursolitär von hoher Qualität“ – jedoch am falschen Platz. Es folgten weitere Zweckbauten (Reichspostgebäude, Industriehaus Taunus u.a.). Trotz moderner „Eingriffe“ in die überwiegend historistische geschlossene und hochwertige Bausubstanz galt das Bahnhofsviertel bis zum Ausbruch des 2. Weltkriegs als besonders attraktiv: Um den Bahnhof hat sich ein neuzeitliches Großstadtviertel entwickelt, das mit seiner großzügig angelegten Pracht- und Geschäftsstraße und seinen monumentalen Gebäuden seinesgleichen sucht (Deutsche Bauzeitung, 1925).

**Wiederaufbau und „Wirtschaftswunder“
Die Nachkriegszeit bis 1960**

Kaum eines der vor dem Krieg gezählten 857 Gebäude hat den 2. Weltkrieg unversehrt überstanden, 26% der Gebäude waren vollständig zerstört.

Wie in anderen größeren Städten gab es damals auch im Bahnhofsviertel einen durch die amerikanischen Besatzungssoldaten mit „Luxuswaren“ belieferten Schwarzmarkt, den man gemeinsam mit Begleiterscheinungen von Kleinkriminalität und Prostitution als bescheidenes Wiederaufleben des Geschäfts- und Nachtlebens deuten konnte. Bis Ende der 50er Jahre wurde ein Großteil der Lücken mit schlichtem Wohnungsbau aus Trümmergestein geschlossen und es entstanden einige bemerkenswerte Einzelbauwerke, u.a. die Weißfrauenkirche in der Gutleutstraße.



*Wilhelm-Leuschner-Strasse 75
um 1931*





Luftbild des zerstörten Bahnhofsviertels im März 1945



Luftbild des Bahnhofsviertels um 2000

„Boomtown“ im Bahnhofsviertel – Stadtzerstörung im Namen wirtschaftlichen Wachstums zwischen 1960 und 1980

Die meisten baulichen Maßnahmen, die man heute als Urheber der sogenannten „Unwirtlichkeit der Städte“ bezeichnet, sind Folge des Wirtschaftsbooms der 70er Jahre. In diesen Zeitabschnitt fiel der Bau des Autotunnels Gutleutstraße (1973). Die Zugreisenden wurden durch den Bau der B-Ebene zwischen Bahnhof und Kaiserstraße in den Untergrund gezwungen, weil der Bahnhofsvorplatz aufgrund des Verkehrsaufkommens den Fußgängern nicht mehr zuzumuten war (1978). Entlang der Wallanlagen am Nord-Ostrand entstand ein Bankenareal – ohne Rücksicht auf die besondere Bedeutung der Sockelgeschosse für das vitale Leben im Stadtzentrum. Noch heute ist der Nordosten des Bahnhofsviertels in den Abendstunden toter Raum, der durch Kameras bewacht werden muss, weil öffentliche Kontrolle fehlt. Durch den enormen Expansionsdruck gewerblicher Gebäude reduzierte sich die Einwohnerzahl seit den 60er Jahren beständig. Damit wurde die Bevölkerungsanzahl vom Jahr 1913 auf ein Viertel reduziert. Bemerkenswert ist darüber hinaus die Tatsache, dass in der Nachkriegszeit mehr Häuser abgebrochen (235) als im Krieg zerstört wurden (215).

Städtebauliche Dichte, sozialräumliche Verflechtung, kulturelle Vielfalt

Dem Zusammenwirken von wirtschaftlicher Wachstumskrise, dem Druck massiver Proteste der Stadtbevölkerung gegen den Verlust von Lebensqualität sowie den kritischen Stimmen vieler Stadtplaner ist es zu verdanken, dass seit Anfang der 80er Jahre in der Stadtentwicklungspolitik eine Neuorientierung einsetzte, die bis heute anhält. Es wurden neue Schlüsselbegriffe geprägt: Integration statt Funktionstrennung, städtebauliche Verdichtung, aber in Verflechtung mit Nutzungsmischung und unter Berücksichtigung gestalterischer Aufwertungen und ökologischer Nachhaltigkeit. Wohnen in der Innenstadt wurde zu einem Hauptanliegen der Stadtplanung. Seit Anfang der 80er wurden flächendeckend Bebauungspläne im Bahnhofsviertel entwickelt, die einen zwingenden Wohnanteil festsetzen. Ziel dieser Festsetzungen ist es, die vorhandene Wohnnutzung zu sichern und die weitere Umwandlung von Wohnungen zu verhindern. Außerdem werden so weitere Wohnungen zur Stützung der Wohnfunktion und Nutzungsvielfalt ermöglicht. Insbesondere entlang der Wilhelm-Leuschner-Straße entstanden in den letzten beiden Jahrzehnten mehrere Büroprojekte mit einem Wohnanteil (IG-Metall-Projekt, Neuordnung Baseler Platz, Wohnvorhaben Wilhelm-Leuschner-Str./Windmühlstr.) Im Zusammenhang mit dem Bau des Skypers entstand neben Büro- auch Wohnraum an der Ecke Weser-/Taunusstraße. Hierbei handelt es sich durchweg um attraktive und hochwertige Wohnungen. Mit der in der Umsetzung befindlichen Umgestaltung des Kaisersacks werden darüber hinaus Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums ergriffen. Heute leben im Bahnhofsviertel ca. 2.400 Menschen.

Die zukünftige Entwicklung

Das gebremste Wirtschaftswachstum, der Strukturwandel sozialer Systeme, Veränderungen der Alterspyramide und des Bevölkerungswachstums werden zukünftig die Entwicklung der Innenstädte wesentlich beeinflussen. Nachdem jahrzehntelang Wohnen durch Büronutzung verdrängt wurde, bietet sich nun die Chance, durch (Um)Nutzung leerstehender Gebäude das Bahnhofsviertel mit Wohnen wieder aufzuwerten und das Negativeimage abzubauen. Die gegenwärtigen Bedingungen sind günstig: Wohnen in zentraler Lage wird zunehmend nachgefragt. Die gründerzeitlichen Gebäude aber auch teilweise die Bürogebäude aus den 60er und 70er Jahren eignen sich für verschiedene moderne und individuelle Wohnformen. Der Rotlichtbereich wurde wesentlich verringert und beschränkt sich nun auf die beiden Wohnblöcke zwischen Mosel-, Weser-, Taunus- und Niddastraße, das integrierte Drogenhilfeprogramm OSSIP (Offensive Sozialarbeit, Sicherheit, Intervention, Prävention) erzielte erste Erfolge mit seiner Strategie „Härte & Hilfe“. Der Leerstand gibt somit in Verbindung mit der Vergabe von Fördermitteln für Sanierung und Umnutzung Raum für die Rückkehr der Wohnbevölkerung.



Ein Ort mit Urbanität

„Eine zeitgemäße Urbanität muß (...) als kulturelle Qualität zwischen Globalisierung und Eigenart vermitteln. Urbanität als Qualität in diesem Sinne ist verbunden mit sinnlichem und motorischem Vergnügen, mit Toleranz, Weltoffenheit, Neugier und – besonders wichtig – mit der Fähigkeit zur Abgrenzung und Öffnung gleichermaßen“
Thomas Sieverts, *Mythos der alten Stadt*

Wohnen und Leerstand

Die Karte zeigt die heutige Verteilung der Wohnnutzung mit Schwerpunkt Münchener Straße und weiterer, im Viertel verteilter „Wohninseln“. Heute wohnen hier ca. 2.400 Menschen, davon sind etwa 70% Ausländer. Die Wohnqualität reicht im Altbaubestand von preiswerten unsanierten Gründerzeitwohnungen (z.B. im Westabschnitt der Münchener Straße) bis zu hochwertig sanierten Großwohnungen (z.B. Obergeschosse in der Kaiserstraße). Entsprechend aufgefächert sind – das läßt sich aus den Erfahrungen des Beteiligungsprozesses schließen – auch die Bewohnergruppen: Familien, Alleinerziehende, Singles unterschiedlicher Einkommensschichten und studentische Wohngemeinschaften.

ten. Im Westabschnitt der Wilhelm-Leuschner-Straße befinden sich gut vermietete Appartements der gehobenen Qualität. Um die Attraktivität des Viertels für Wohnen zu erhöhen, sollten:

- gestalterische Aufwertungen des Wohnumfeldes erfolgen und das Qualitätsgefälle in Teilbereichen verringert werden,
- Stellplatzdefizite für Bewohner verringert werden (siehe auch unter Ruhender Verkehr, Seite 27) und
- fehlende Freizeitangebote für Jugendliche durch geeignete Einrichtungen ergänzt werden.



Stand 18.08.2005

Entwicklung der Wohnqualität

Es ist abzusehen, daß das Bahnhofsviertel als Wohnstandort für individuelle Lebensstile zukünftig verstärkt nachgefragt wird. Der vorhandene Leerstand bietet die Chance, Wohnen nachfragegerecht zu entwickeln und die Innenstadt mit einem differenzierten Angebot zu stärken und zu vitalisieren. Zur Entwicklung des Wohnens bieten sich an:

- Umwandlung leerstehender oder schwer vermietbarer Gewerbeobjekte, auch Hochhäuser (siehe Visionen 18),
- Ausbau oder Aufstockung von Dachgeschossen, sowie Aufwertungen durch Dachbegrünungsmaßnahmen,
- Sanierung leerstehender oder schwer vermietbarer Gründerzeithäuser und
- Nachverdichtungen bestehender Baulücken oder Restflächen (siehe Visionen 1).

1980

Damals ging man noch von einer größeren Toleranzzone des Rotlichtmilieus aus; das Wohnen wurde nördlich der Kaiserstraße vollständig aufgegeben und südlich der Kaiserstraße konzentriert. Der Streifen entlang dem Mainufer sollte – in Verbindung mit einer Verkehrsberuhigung der Uferstraße – dem Wohnen vorbehalten bleiben. Der Moselstraße als Nord-Süd-Verbindung kam noch keine Bedeutung zu.



Stadtentwicklungsplan 1980

Wohnungsneubau im Bahnhofsviertel, Wilhelm-Leuschner-Straße
(Büro Scheffler und Partner, Frankfurt)



Fotos: Christoph Lison

2005

Heute zeigt sich, dass Banken und Verwaltung den größten Raum einnehmen und sich das Wohnen, einschließlich der sozialen Einrichtungen im Bereich der Münchener Straße behaupten konnte. Der Rotlicht-Bezirk ist dagegen wesentlich kleiner geworden und beschränkt sich nun auf Abschnitte der Moselstraße, Elbestraße und Weserstraße.

Das Mainufer konnte sich aufgrund der starken Verkehrsbelastung nicht als Wohnbereich etablieren. Auch zukünftig wird sich der Schwerpunkt des Wohnens um die Münchener Straße entwickeln. Es sollen sich Wohninseln im gesamten Bahnhofsviertel erhalten und entwickeln können (siehe zukünftige Nutzungsstruktur, S. 17).



Nutzungsverteilung 2005

Zukünftige Wohnqualitäten

Der Plan zeigt die räumliche Verteilung unterschiedlicher Wohnqualitäten unter Berücksichtigung der Verträglichkeit einander angrenzender Nutzungen. Wohnlagen nördlich der Kaiserstraße sind aufgrund der Nähe zum Rotlicht-Milieu und des monofunktionalen Bankenviertels mehr für robustere Bewohnergruppen geeignet (siehe Visionen 20), während der Bereich zwischen Kaiserstraße und Main trotz des hohen Durchgangsverkehrs sich für "normales" Wohnen eher eignet. Folgende Wohnqualitätsbereiche lassen sich unterscheiden:

WIKG: ein ganz normaler Gründerzeit-Wohnbereich mit Schwerpunkt Wohnen, kleinteiliger Erdgeschoss-Nutzung und vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten, in Nachbarschaft von Schulen und Kindergarten - deshalb auch für Familienwohnen geeignet (siehe Visionen 2 und 24).

KW: Qualitativ hochwertiges Wohnen am "Boulevard" in der Kaiserstraße - der Nutzungsschwerpunkt liegt jedoch auf der hochwertigen Geschäftsnutzung (siehe Visionen 5, 13 und 15).

WM: Wohnen am Main ist besonders attraktiv - wenn es zusätzlich gelingt, den stark befahrenen Untermainkai zu entlasten (siehe Visionen 4).

AW: Wohnen für robustere Bewohnergruppen innerhalb einzelner "Wohninseln"-vorzugsweise für milieu-orientierte (Kultur)Schaffende und Studenten. Arbeiten und Wohnen können integriert werden. Angrenzende problematische Nutzungen stören nicht, sondern "inspirieren" (siehe Visionen 1, 3 und 12).

WK und KMK: Im gesamten Kerngebiet kann - wie das Beispiel S.16 zeigt - auch hochwertig gewohnt werden, obwohl die Kerngebietsfunktionen Vorrang genießen. Wohnen wird sich hier in der Regel auf einzelne Etagen beschränken. Die Konversion von Büroflächen zu vielfältigen Wohnformen für unterschiedliche Lebensstile wird angestrebt und unterstützt (siehe Visionen 6, 7, 8, 10, 11 und 14).



Zukünftige Nutzungsverteilung

Bebauungspläne

Als Kerngebiet in zentraler Lage war und ist das Bahnhofsviertel in erster Linie Standort für Arbeitsplätze des Tertiären Sektors und aufgrund seiner Zentralität auch ein geeigneter Standort für Vergnügungsstätten mit hoher Besucherzahl. Durch Expansion kommerzieller Nutzungen wurde die Wohnbevölkerung immer mehr verdrängt und es bestand die Gefahr des Verlustes lebendiger Vielfalt und sozialer Kontrolle. Um dem entgegenzuwirken, wurden 1980 ein Stadtentwicklungsplan und in den 1990er Jahren flächendeckend Bebauungspläne für das Bahnhofsviertel aufgestellt, die die Erhaltung bestehender Lebens- und Wohnzusammenhänge sowie die Erhaltung historischer Bausubstanz sicherstellen sollen. Die Abbildung zeigt die Bereiche, in denen für das Wohnen ein zu erhaltender Mindestanteil festgesetzt wurde. Der Schwerpunkt der Wohnentwicklung befindet sich im VVB (= besonderes Wohngebiet) mit überwiegend kleinteiliger gründerzeitlicher Bebauung

mit Ladenzone im Erdgeschoss sowie in den Mischgebietszonen des Bebauungsplans „Wiesenhüttenstraße“ von 1979 für das Gebiet zwischen Wiesenhüttenplatz und Main. Bemerkenswert ist, daß sich, obwohl in diesem B-Plan keine Mindestanteile für Wohnflächen festgesetzt wurden, neues Wohnen entwickelt hat (siehe Plan S.14). In Bereichen, in denen das Wohnen stärkeren Belastungen durch kerngebietstypische Nutzungen ausgesetzt ist, wurden Mindestwohnanteile festgesetzt, um die Vitalität des Viertels zu erhalten und ein Mindestmaß an sozialer Kontrolle zu gewährleisten. Hier befinden sich die Wohnstandorte für die sogenannte „robustere Klientel“. Darüber hinaus ist Wohnen im gesamten Kerngebiet möglich und zulässig.



Stadtgestalt

Das Bahnhofsviertel ist geprägt vom Kontrast zwischen historistischer Architektur der Jahrhundertwende (19./20.Jhdt.) und modernen Bankgebäuden, die die jüngste Architekturentwicklung seit den 70er Jahren widerspiegeln. Seine Einzigartigkeit erhält das Viertel durch die bis vor dem 1. Weltkrieg fertiggestellten historischen Straßenzüge Kaiserstraße, Münchener Straße und Taunusstraße mit Blickachsen auf das Bahnhofsgebäude.

Von besonderer stadtgestalterischer Bedeutung – auch hinsichtlich beabsichtigter Sanierungsmaßnahmen im historischen Gebäudebestand sind folgende stadträumliche Elemente:

- das Gebäudeensemble gegenüber dem Hauptbahnhof zwischen Niddasack und Gutleutstraße
- die Eckgebäude innerhalb der historischen Blockrandbebauung mit typischer sich wiederholender Aufweitung des Straßenraums durch Beschneiden der Blockrandecken; diese Eckfassaden sind überwiegend durch besondere Schmuckelemente und z.T. dekorative Dachaufbauten hervorgehoben.

Durch Ausweisung von denkmalgeschützten Häusern und Zonen (siehe Denkmalschutz S. 20) und der Gestaltungssatzung von 1981 kann dieser hochwertige Gebäudebestand auch zukünftig bewahrt werden.

Ebenfalls typisch für die historistische Blockrandbebauung mit ihrer kleinteiligen Parzellierung ist die durchgängige Geschäftsnutzung (Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie) in den Erdgeschossen, die z.T. ins 1. Obergeschoß erweitert wurde. Sie gewährleistet die Nutzungsvielfalt und Lebendigkeit des Viertels. Die Erhaltung und Erweiterung der kleinteiligen Geschäftsnutzung im gesamten Viertel ist deshalb ein vorrangiges Entwicklungsziel:

- Beachtung der Sockelzonen als gestalterisches Entwicklungspotential mit Vorrang für öffentlich zugängliche Nutzungen
- Erhalten der Kleinteiligkeit und damit der vorgegebenen Parzellierung zur Vermeidung liegender architektonischer Großformen
- Beachtung der umgebenden Maßstäblichkeit bei der Durchführung von Umbaumaßnahmen und Erweiterungen (Balkone, Dachaufbauten etc.).



Alt und Neu



Blickachse zum Hauptbahnhof



Typisches Eckgebäude



Detail

Schwarzplan um 1914



Schwarzplan heute



Denkmalschutz



Die stattlichen Gebäude des Hauptbahnhofs und seiner Umgebung zeugen von der einstigen Pracht des Bahnhofsviertels. Trotz massiver Kriegszerstörungen und städtebaulicher Eingriffe gehört das Viertel zu den schönsten in Frankfurt. Nahezu der gesamte Gründerzeitbereich steht deshalb unter Denkmalschutz. Größtenteils handelt es sich dabei um den Schutz der Fassaden, um die Ensemblewirkung im Straßenraum zu erhalten. Bei der Vergabe von Fördermitteln im Bahnhofsviertel findet der Denkmalschutz besondere Berücksichtigung. Durch Gewährung von Steuervergünstigungen soll ein durch Denkmalschutzauflagen bedingter Mehraufwand kompensiert werden.

Bei Dachausbauten und -begrünungen sind Vorschriften des Denkmalschutzes und der Gestaltungsatzung zu berücksichtigen.

Eines der wenigen denkmalgeschützten modernen Gebäude der Nachkriegszeit ist die Weißfrauenkirche mit ihrem städtebaulich dominanten und straßenraumprägenden Turm. Ein Abbruch des sanierungsbedürftigen Turms, der über eine Galerie mit dem Hauptgebäude verbunden ist, wäre ein Verlust sowohl für das Bauwerk, als auch für die städtebauliche Prägnanz des öffentlichen Straßenraums.



Freiraum

Das Bahnhofsviertel wurde als Prachtstraßen-System mit Repräsentationsanspruch angelegt. Es gab drei unterschiedliche Breiten entsprechend der jeweiligen Bedeutung im Straßennetz: 30 m, 20 m und 17,5 m. Die Straßenkreuzungen des historischen Stadtgrundrisses wurden durch Beschneidung der Blockrandecken erweitert, um so die Nutzfläche zu vergrößern und die Bedeutung des öffentlichen Raumes zu steigern. Als zentrale Achse teilt die Kaiserstraße das Viertel in den Nord- und Südteil; durch ihre breiten Bürgersteige und die angrenzenden mischgenutzten Gebäude ist sie Flanierstraße vom Hauptbahnhof zur Innenstadt. Gemeinsam mit den parallel verlaufenden Straßen Münchener,

Taunus- und der querenden Moselstraße bildet sie den vitalen Innenbereich des Viertels, in dem sich eine internationale Vielfalt von Einrichtungen angesiedelt hat. Neben diesen Straßenräumen prägen das Viertel folgende Plätze und Straßenaufweitungen:

- Bahnhof mit Kaisersack und umliegenden Plätzen (Wettbewerbsgebiet)
Ehemals repräsentatives Entree zur Stadt, heute nur noch reiner Verkehrsplatz, der z.Zt. auf Umgestaltungen hin untersucht wird.



- Platz-Dreieck Niddastraße

Das Plätzchen dient mit seinen Bäumen den angrenzenden gastronomischen Betrieben als Fläche für Außenbewirtschaftung und ist gemeinsam mit dem Niddasack zu gestalten.

- Wiesenhüttenplatz

Mit seinem schönen Baumbestand ist er eine seltene Grüninsel im öffentlichen Straßenraum und zugleich Kulisse für die angrenzende Hotellerie. Die Anbindung des Platzes an die Grünfläche des Mainufers würde die Hotellerie-Umgebung aufwerten und die ökologischen Rahmenbedingungen verbessern. Nach Verlagerung des ungenutzten Spielplatzes auf das Schulgelände ist die Fläche frei für einen Sommergarten, da der angrenzende Hotelbetrieb genügend soziale Kontrolle bietet.

- Jürgen-Ponto-Platz und Blittersdorffplatz/

Francois-Mitterrand-Platz:

Die beiden Banken-Vorplätze haben Entree-Funktionen; ihre Gestaltung folgt den Sicherheits- und Repräsentationsanforderungen der anliegenden Großbanken. Der Blittersdorffplatz wird zur Zeit umgestaltet.

Von Bedeutung sind die Stadteingänge zum Bahnhofsviertel:

Die fünf Eingänge vom Bahnhofsgelände aus sind Gegenstand einer vertiefenden Untersuchung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Wettbewerbsbereich).

Für den Eingang östliche Gutleutstraße wurde ein Vorschlag erarbeitet (siehe Maßnahmenplan). Vorgeschlagen wird eine Verkürzung der Tunnelzufahrt,

um die PKW-Umfahrt weiter in die Gutleutstraße zu verschieben und so die gewonnene Fläche als platzartige Erweiterung nutzen zu können. Die Machbarkeit ist verkehrstechnisch zu prüfen.

Zur Hervorhebung der beiden Haupterschließungsachsen Kaiserstraße und Moselstraße sollte ein Beleuchtungskonzept erstellt werden.

Für die Grüngestaltung der Taunusstraße besteht ein städtebaulicher Vertrag. Vorgesehen ist die beidseitige Begrünung mit Bäumen.

Eine Besonderheit bildet das Potenzial möglicher Dachterrassen auf Flachdächern. Sie bieten Gelegenheit, die Stadt vom Dach aus zu erleben. Bevorzugte Standorte sind die Blickachsen Richtung Main und der Blick auf das Bahnhofsgebäude (siehe Plan S.21).

Öffentliches Grün

Das Bahnhofsviertel besteht aus etwa 95% versiegelter Flächen. Auf nur ca. 5% der Flächen konnten sich kleine Grüninseln entwickeln. Grund dafür sind die hohe Überbauung und die Nutzungsintensitäten im Bereich öffentlicher Straßenräume und privater Innenhöfe. Der Flächenverbrauch durch Erschließungs- und ruhenden Verkehr sowie Besucherparken ist enorm hoch. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßenräume dienen als Schneisen für die Frischluft, die vom Main her zufließt. Begrünungsmaßnahmen in diesen Straßenräumen müssen daher genügend Luftdurchlässigkeit gewährleisten.



Verkehrsbelasteter Bahnhofsvorplatz



Platz-Dreieck mit Trafo-Station



Potenzial Wiesenhüttenplatz nicht genutzt



Ungenutzte Freiflächenpotenziale:
Schulhof Karmeliter Schule

Dennoch sind Begrünungsmaßnahmen möglich:

- Herstellen einer Grünachse vom Wiesenhüttenplatz bis zum Untermainkai.
- Straßenbegleitende Baumpflanzungen zur Abgrenzung der Fußgängerbereiche gegen den Fahrverkehr in besonders verkehrsbelasteten Einbahnstraßen und zum Gliedern von Stellflächen:
 - Gutleutstraße
 - Taunusstraße
- Grüngestaltung als Aufwertungsmaßnahme des Tunneleingangs Gutleutstraße (z.B. horizontale und vertikale Rankgerüste).
- Baumpflanzungen zur Grüngestaltung des Niddasack/der Niddastraße in Verbindung mit der Gestaltung des Platz-Dreiecks (Niddastraße - Ecke Moselstraße).
- Aufstellen hochwertig gestalteter Pflanzbehälter als Ersatz für Baumpflanzungen (Leitungsproblem) in Verbindung mit temporären Erweiterungen des Bürgersteigs.
- Temporäre artifiziell gestaltete Grüninseln zur Inszenierung von ungestalteten Restflächen und als Gliederungsflächen zwischen Stellplätzen (siehe auf den Maßnahmenplan S. 57).





Viele Innenhöfe werden zu Pkw-Stellflächen und Müllstandorten hier hat nur vertikales Grün eine Chance



Pflanzwände Patrick Blanc



Viele der vorhandenen Dächer eignen sich für Begrünung



Beispiel einer Dachterrasse

Private Freiräume

Der hohe Nutzungsgrad, die dichte Bebauung und der Flächenverbrauch für PKW-Stellplätze setzen den Spielräumen für Aufenthalt und Grünflächen enge Grenzen.

Zur Entwicklung von Grünflächen für Wohnfunktionen gehören neben der üblichen Grüngestaltung von Hofflächen:

- Begrünung von Dachflächen in Verbindung mit Ranksystemen als Ersatz für begrünte Hofflächen, wenn diese zu klein sind oder anderweitig genutzt werden (z.B. als Stellplätze). Die Dachter-

rassen können sowohl Gemeinschaftsflächen, als auch private Nutzflächen sein (siehe Visionen 10).

- Hofseitiger Anbau von Balkonen und Wintergärten sowie erdgeschossiger Terrassenflächen als Puffer zwischen innen und Außen (siehe Visionen 15 und 16).
- Fassadenbegrünung und Setzen von Einzelbäumen in Innenhöfen, wo die Verhältnisse es erlauben.
- Vertikale, platzsparende Wandkonstruktion als vorgestellte Elemente mit Bewässerungssystem.

Verkehr

Das Bahnhofsviertel lebt als Kerngebiet von der zentralen Lage und der damit verbundenen Erreichbarkeit. Es ist inselartig von hochfrequentierten Verkehrsstraßen begrenzt und Immissionsbelastungen von den Rändern her ausgesetzt. Zusätzlich wird das Gebiet südlich der Kaiserstraße durch drei parallel zum Main verlaufende, stark befahrene Straßen mit Durchgangsverkehr belastet. Am problematischsten ist die Situation in der vierspurigen Einbahnstraße Gutleutstraße. Durch die Nutzung der beiden Außenspuren für Abbieger gewinnt sie den Charakter einer "Schnellstraße", die zu hohen Geschwindigkeiten führt. Auch der Taunusstraße, teilweise als dreispurige Einbahnstraße geführt und ohne Baum und Strauch, mangelt es an Aufenthaltsqualität.

Die Erschließungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger ist so unterschiedlich wie die Ausbildung der Straßenquerschnitte. Die Kaiserstraße mit ihren ausladenden Bürgersteigen bietet optimale Entfaltungsmöglichkeiten zum Flanieren und Aufenthalt. Weitaus gedrängter geht es in den Nord-Süd verlaufenden Straßen zu, wo sich Passanten in Teilabschnitten zwischen den Auslagen der Gemüsehändler und schräg aufgestellten PKW aneinander vorbeidrücken, was bisweilen jedoch auch den diskreten Charme des Viertels mitprägt.

Für Radfahrer ist die Durchquerung des Viertels unproblematisch. In Ost-West-Richtung kann man zwischen Kaiserstraße und Niddastraße wählen, die beide als "Sackgassen" enden und deshalb gering-



gere Verkehrsbelastungen aufweisen. In Nord-Süd-Richtung verbindet die Moselstraße das Westend über den Holbeinsteg mit Sachsenhausen. Dafür liegt eine beschlossene fahrradfreundliche Verkehrsplanung vor.

Schließlich hat das Bahnhofsviertel über den ÖPNV und den Fernbahnhof eine sehr gute Anbindung an den gesamten Stadtraum und die Region.

Der Stadtteilverkehrsplan ist dahingehend zu überprüfen, ob eine Entlastung im Innern des Bahnhofsviertels möglich ist. Eine Fortschreibung des Stadtteilverkehrsplans ist in Vorbereitung.

Bei der Umsetzung von einzelnen Maßnahmen im Straßenraum ist die einheitliche Gestaltung für das Stadtbild von Bedeutung. Hierzu hat der Arbeitskreis "Programm schöneres Frankfurt" Gestaltungsrichtlinien im "Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen" entwickelt.



Hauptverkehrsachse Mainzer Landstraße



Vier- bis fünfspurige Einbahnstraße Gutleutstraße



Einbahnstraße: Wilhelm-Leuschner-Straße



Hochbelastete Verkehrsschneise: Am Hauptbahnhof



Trennung des Bahnhofsviertels vom Grünbereich „Nizza“: Untermainkai



Dreispurige Einbahnstraße: Taunusstraße



Eine Möglichkeit, mit dem Platzmangel im öffentlichen Raum umzugehen

Ruhender Verkehr

Im Bahnhofsviertel gilt die Stellplatzeinschränkung. Im für das Bahnhofsviertel gültigen Einschränkungsbereich 1 wird die Herstellung der nach Stellplatzsatzung notwendigen Stellplätze auf 10% eingeschränkt. Diese Einschränkung gilt allerdings nicht für PKW-Stellplätze für Wohnhäuser und Hotels. Ziel dieser Einschränkung ist, in so hoch verdichteten und gut erschlossenen Gebieten wie dem Bahnhofsviertel den Individualverkehr zu reduzieren und den ÖPNV zu stärken. Trotz der guten ÖPNV-Erschließung gibt es im Bahnhofsviertel einen enormen Parkdruck. Insbesondere die Anwohner und Besucher sowie der Wirtschaftsverkehr konkurrieren um Kurzzeitparkplätze. Eine Erhöhung der Anzahl der Kurzzeitparkplätze ist aber nicht mehr möglich, bereits heute mindert die dichte Be- parkung der öffentlichen Straßenflächen die Aufenthaltsqualität und verhindert die Unterbringung von Auslagen, Außengastronomie und Grün. Eine Bewohnerparkregelung wie in Höchst, wo Anwohner kostenfrei auf ansonsten kostenpflichtigen Kurzzeitparkplätzen stehen können, kommt deshalb für das Bahnhofsviertel nicht in Frage.

Es ist ein Kompromiss zu suchen zwischen den Ansprüchen der Bewohner, der Besucher und des Wirtschaftsverkehrs auf verfügbare Stellflächen und der Erhaltung und Verbesserung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraums.

Über subventioniertes Anwohnerparken werden den Anwohnern bereits subventionierte Tiefgaragenstellplätze in öffentlichen Parkhäusern angeboten (Parkhaus Am Gericht, Parkhaus Römer, Parkhaus Konstabler, Parkhaus Hauptbahnhof Süd, Parkplatz Am Theater, Parkhaus Baseler Platz und Parkhaus Konrad-Adenauer-Straße).

Dieses Angebot wird aber häufig aufgrund der Kosten von 60,- €/Stp. trotz Subvention nicht in Anspruch genommen. Die Möglichkeiten, den Konflikt, insbesondere in dem Bereich der Münchener Straße, zu entschärfen sind sehr begrenzt:

- Schaffung zusätzlicher Stellplätze, z.B. durch Reduzieren der Spuren in der Wilhelm-Leuschner-Straße und in Teilabschnitten der Taunusstraße zugunsten von Stellflächen.
- Erweiterung der gebührenfreien Parkzeit für Bewohner.

Trotz des hohen Parkdrucks sollte überlegt werden, als kurzfristig umsetzbare Maßnahme, während der Sommerzeit einen kleinen Teil der Stellplätze für Aufenthalts- und Präsentationszwecke, Kunst im Stadtraum oder artifiziertes Grün mit einfachen Holzpaletten umzugestalten (z.B. Moselstraße, Münchener Straße, Gutleutstraße).

Soziale und kulturelle Einrichtungen

Es gibt im Bahnhofsviertel eine große Anzahl sozialer, kultureller und religiöser Einrichtungen von lokaler, kommunaler und regionaler Bedeutung sowie Schulen und Kindergärten, die das Stadtgebiet um den Hauptbahnhof versorgen. Diese Einrichtungen sind auch Kommunikationszentren für unterschiedliche Kulturen und Glaubensrichtungen mit regionalem Einzugsgebiet. Auch Alternativkultur (z.B. Wesersteig, siehe Foto S.33) und Hochkultur sind im Viertel vorhanden. Diese Vielfalt und stadträumliche

Dichte ist einzigartig und bietet aufgrund räumlicher Nähe Chancen des interkulturellen Dialogs, der angesichts der geopolitischen Problemlagen und Konflikte fundamentale Bedeutung für den sozialen Frieden haben wird. Als Ort gewachsener gegenseitiger Toleranz bietet das Bahnhofsviertel die Rahmenbedingungen für Verständigungsprozesse zwischen eigener und fremder Kultur.

Folgende Einrichtungen befinden sich im Bahnhofsviertel:

1. Internationales Kinderhaus Wiesenhüttenstraße
 2. Familienberatungsstelle
 3. Drogenhilfseinrichtungen
 4. Grund- und Hauptschule
 5. Frauencafé
 6. Heinrich-Böll-Stiftung Hessen e.V.
 7. PakDaruk Islam - Islamische Gemeinde e.V.
 8. Konsumraum, Ärztliche Betreuung
 9. Türkisch-islamische Union der Anstalt für Religion e.V. Merkez Moschee
 10. WESER5 Diakoniezentrum
 11. Beratungsstelle für ältere Migranten/Innen
 12. Evang. Kindergarten
 13. Evang. methodistische Kirche
 14. Weissfrauenschule (Förderschule)
 15. Städtische KITA/Grundschule
 16. Karmeliter Schule
 17. Ev. Verein für Jugendsozialarbeit/Intern. KH
 18. Treff Werkstatt Bahnhofsviertel
 19. Englisches Theater
 20. Galerie Gutleut
 21. Freimaurer „Loge zur Einigkeit“
 22. „Raum für Kultur“ Dresdner Bank
 23. KDG Kronenhof e.V.
- sowie Kleinkunst, Varietè uvm.



- Soziale Einrichtung
- Kulturelle Einrichtung

Raum für Kultur und Kunst



Wie kein anderes vermittelt das Bahnhofsviertel das Bild eines „Gesamtkunstwerk Stadt“ sowohl hinsichtlich seiner Vielfalt an historischer und moderner Baukunst, als auch seiner Komplexität und Dichte interkultureller Zeichenvielfalt. Das Viertel enthält zahlreiche Potentiale, aus denen geschöpft werden kann:

- An seinen Rändern das Spannungsfeld zwischen Schauspielhaus, Stadel und Hauptbahnhofsgebäude mit Ausstellungsmöglichkeiten sowie das English Theatre am Eingang der Kaiserstraße.
- die Konzentration von privatem Sponsoring und Mäzenatentum durch Förderung kultureller Aktivitäten der ansässigen Banken entlang der Taunus- und Gallusanlage.
- soziale und kulturelle Einrichtungen, die Veranstaltungsangebote machen (z.B. Weser 5), aber

auch die Schulen und deren Freiflächen, die sich für ästhetische Aktionen und kulturelle Veranstaltungsorte anbieten.

- öffentliche Plätze, überdimensionierte Straßenzüge (Gutleutstraße) und Restflächen im Bereich von Neubauten, die ästhetischen Aktionen und der Unterbringung von Objekten offen stehen.

Erwünscht ist die Koexistenz sogenannter „etablierter Hochkultur“ und subkultureller Aktivitäten „nicht-etablierter Einsteiger“. Dafür hat das Bahnhofsviertel den geeigneten urbanen Background. Der nur schwer vermarktbare Leerstand kann dazu den geeigneten Wohn- und Arbeitsstandort liefern (siehe Visionen 1 und 20).





Kernaussagen

Kernaussagen

1. Wohnen

Das Bahnhofsviertel soll als Wohnstandort erhalten und weiter entwickelt werden unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wohnlagen und Wohnbedürfnisse

Die Besonderheit des Bahnhofsviertels besteht in der Vielfalt der Bewohnergruppen, die sich durch unterschiedliche Lebensstile und Wohnformen äußert. Auch zukünftig ist dem durch ein differenziertes Wohnraumangebot Rechnung zu tragen. Die Gründerzeitgebäude haben dafür mit ihren großzügigen Wohnungszuschnitten und dem damit einhergehendem breiten Spektrum an Nutzungsmöglichkeiten sehr gute Voraussetzungen. Auch leerstehende Bürogebäude aus den 60er und 70er Jahren bieten Raum für innovative Wohnprojekte. Bei der Weiterentwicklung des Wohnens müssen die Unverträglichkeiten von bestimmten Nutzungen berücksichtigt werden. Die Wohnlagen nördlich der Kaiserstraße eignen sich vor allem für die "robusteren" Zielgruppen (Künstler, urbane "Pioniere", Studenten). Hier spielt die Gestaltung der halb-öffentlichen Bereiche sowie die Nutzungsvielfalt im öffentlichen Raum eine besondere Bedeutung. „Sensiblere“ Zielgruppen werden die ruhigeren Wohnlagen südlich der Kaiserstraße bevorzugen. Obwohl das Bahnhofsviertel nur bedingt ein geeigneter Standort für Kinder und Jugendliche ist, gibt es Familien, die u.a. aufgrund des preiswerten Wohnraums im Bahnhofsviertel leben. Um auch Familien eine langfristige Perspektive bieten zu können und die Wohnqualitäten für diese Zielgruppe zu stabilisieren, ist die Bestandssicherung der vorhandenen sozialen Infrastruktur und die Erhaltung preiswerten Wohnraums Voraussetzung. Rechtskräftige Bebauungspläne sichern flächendeckend die Wohnfunktion im Bahnhofsviertel (Ausnahme B-Plan Wiesenhüttenstraße) durch festgesetzte Mindestwohnanteile.

Handlungsansatz:

- Ersatzwohnraumpool
- Förderung innovativer Wohnprojekte/genossenschaftliches Wohnen
- Leuchtturmprojekt (siehe Visionen In 1)
- Schaffen von Angeboten für Jugendliche
- Fortführen des Förderprogramm Wohnungsmodernisierung und Umwandlung
- Imagekampagne (kontinuierliche Auseinandersetzung mit dem Thema Wohnen durch, Ausstellungen, Diskussionsrunden, Wettbewerbe)

2. Städtebau

Die städtebauliche Einzigartigkeit und Vielfalt des Bahnhofsviertels ist zu erhalten und neue Nutzungskonzepte sind für leerstehende Gebäude zu entwickeln.

Das Bahnhofsviertel mit seiner Gründerzeitarchitektur ist als Ensemble in dieser Größe einzigartig in Frankfurt. Durch den Kontrast zu den umgebenden Hochhäusern wird die Attraktivität der Gründerzeitgebäude noch gesteigert. Dem Bahnhofsgelände und den darauf ausgerichteten Achsen Kaiserstraße, Taunusstraße und Münchener Straße kommt städtebaulich eine besondere Bedeutung zu. Die Erhaltung und Weiterentwicklung des gründerzeitlichen Stadtraums als Ensemble in seinen Details und mit seiner kleinteiligen Nutzungsmischung bilden die Voraussetzung für eine vitale Urbanität und einen attraktiven Wohnstandort. Die Nutzungen sind entsprechend der Karte auf Seite 17, zukünftige Wohnqualitäten, zu ordnen, um ihre Verträglichkeit zu verbessern (siehe auch Maßnahmenplan, Skizze unten links)

Zunehmend problematisch ist der Leerstand an gewerblichen und an schwer vermarktbaren Wohngebäuden. Betroffen vom Leerstand sind sowohl gründerzeitliche Wohn- und Bürogebäude als auch Bü-





rogebäude der 60er und 70er Jahre. Dieser Leerstand bietet jedoch auch Chancen für zukünftige Entwicklungen. Leerstehender Büroraum kann in Wohnraum umgewandelt werden. Besonders nachgefragt sind Einheiten, die Raum für Wohnen und Arbeiten bieten. Im Zusammenhang mit der Umwandlung sind hier innovative Projekte zur Förderung neuer Wohn- und Arbeitsweisen denkbar

Handlungsansatz:

- Fortführen Förderprogramm Wohnungsmodernisierung und Umwandlung (unter besonderer Berücksichtigung des Denkmalschutzes)
- Förderung von Zwischennutzung
- Wettbewerbe (100 unentdeckte Orte, Umgang mit 70er Jahre Gebäuden)
- Gebotsverfahren bei leerstehenden Liegenschaften in bedeutender städtebaulicher Lage

3. Kultur und Freizeit

Das Bahnhofsviertel als Kulturraum für die Region ist zu erhalten und zu stärken

Das Bahnhofsviertel ist der Inbegriff kultureller, sozialer und religiöser Vielfalt, die sowohl das tolerierende Nebeneinander, als auch akzeptierende Miteinander umfasst. Mit der über Jahrzehnte gewachsenen Nachbarschaft unterschiedlicher religiöser Gruppen verbinden sich auch Hoffnungen und Chancen für die Integration Angehöriger fremder Kulturen im Kontext europäischer Denk- und Lebensweisen. Mit seinen Einrichtungen für unterschiedliche Ethnien und Soziokulturen hat das Viertel überregionale Bedeutung. Die Erhaltung und Entwicklung dieser Einrichtungen als Orte öffentlicher Kommunikation und Stadtkultur ist auch zukünftig ein besonderes Ziel der Entwicklungsplanung. Kultur und Kunst im Bahnhofsviertel sollten auch die Kontraste des Viertels und die Vielfalt der Lebenszusammenhänge darstellen und repräsentieren. Erwünscht ist deshalb die Koexistenz sogenannter "etablierter Hochkultur" und subkultureller Aktivitäten "nichtetablierter Einsteiger", für die das Bahnhofsviertel den geeigneten urbanen Background liefert. Die kulturelle Vielfalt ist durch Vernetzung zu unterstützen und weiter zu entwickeln.

Handlungsansatz:

- Nutzung des Stadtteilbüros als Ort der Kommunikation und des Austausches, für Veranstaltungen und Ausstellungen
- Stadtführungen unter verschiedenen Aspekten (Ladenkultur, Alltagsästhetik, Architektur, unentdeckte Orte)
- Förderung von Stadtteilkultur
- Vernetzung von Kulturschaffenden
- Öffnung von Moscheen für einzelne Veranstaltungen

4. Arbeiten

Die vielfältige Gewerbestruktur ist zu erhalten und dem Funktionsverlust von Läden ist vorzubeugen

Neben einer hochwertigen und hochverdichteten Büronutzung an dem nördlichen, westlichen und östlichen Rand weist das Bahnhofsviertel eine sehr lebendige, multikulturelle und kleinteilige Gewerbestruktur auf. Trotzdem ist insbesondere in der Münchener Straße ein Funktionsverlust von Läden und ein Überhand Nehmen von Imbissbuden und Wettbüros zu beobachten. Zwischennutzungen für leerstehende Ladenlokale und kulturelle Angebote sind zu unterstützen und Netzwerke zu fördern, um so die noch vorhandene Vielfalt zu stärken. Die begonnene Aufwertung der Kaiserstraße im östlichen Teil ist bis zum Kaisersack fortzusetzen. Der Büroleerstand muss abgebaut werden. Möglichkeiten ergeben sich durch Umwandlung von Büros in Wohnungen und eine Nutzung für Wohnen und Arbeiten (bspw. für freie Berufe). Eine Aufwertung des Images ist für den Erhalt der vielfältigen Gewerbestruktur sowie die Ansiedlung von neuen Gewerbetreibenden unabdingbar (siehe auch Kernaussage 9 zum Image).

Handlungsansatz:

- Förderung von Zwischennutzung bei Leerstand
- Förderung von Zwischennutzung in EG-Zonen
- Umwandlung von leerstehendem Gewerbe in eine wohnverträgliche gewerbliche Nutzung und/oder in Wohnen



5. Drogenszene

Die Verträglichkeit der Drogenszene mit anderen Nutzungen ist zu verbessern

Während nach Aussage der Bewohner vom inzwischen organisatorisch und baulich geordneten Rotlichtmilieu kaum Beeinträchtigungen ausgehen, gibt das schwerer zu kontrollierende Drogenmilieu durch Präsenz im öffentlichen Straßenraum immer wieder Anlass zu Kritik und trägt wesentlich zum Negativimage des Bahnhofsviertels bei.

Das seit 2004 im Bahnhofsviertel operierende Programm OSSIP (Offensive Sozialarbeit, Sicherheit, Intervention, Prävention) bringt Drogenabhängige mit einem Mindestmaß an polizeilichen Eingriffen und einem Höchstmaß an therapeutischer und medizinischer Unterstützung, aus der Anonymität des Straßenraums in die soziale Einrichtung. Wie kein anderes ist das Bahnhofsviertel zwar geeignet, die durch die Drogenszene verursachten Belastungen zu verkraften. Dennoch sind zukünftige Kollisionen mit angrenzenden Nutzungen nur zu vermeiden, wenn das OSSIP-Programm langfristig weitergeführt wird. Bzgl. der Bahnhofsvorplätze ist hier eine Zusammenarbeit mit der Polizei der Bundesbahn wünschenswert.

Besonders problematisch ist das Café Fix in der Moselstraße, da es über keinen Druckraum verfügt und es dadurch zeitweise zu einer Szenebildung von Drogenabhängigen im öffentlichen Raum kommen kann. Eine Verlagerung des Café Fix in die bestehende Drogenhilfseinrichtung mit Druckraum in der Niddastraße ist daher anzustreben.

Darüber hinaus tragen das Wohnen und die damit einhergehende soziale Kontrolle sowie die Belebung des Viertels durch andere Nutzungen zur Stabilität des Viertels bei. Eine Mischung verträglicher Nutzungen und die Belebung des öffentlichen Raums zu verschiedenen Tageszeiten durch verschiedene Nutzer sind zu verfolgen.

Handlungsansatz:

- Fortführung des Programms OSSIP
- Verlagerung Café Fix
- Stabilisierung des schwierigen Umfeldes durch Anlagerung neuer Nutzungen (Leuchtturmprojekt mit positiver Ausstrahlung in die Nachbarschaft)

6. Verkehr

Die Verträglichkeit von Wohnen und Verkehr bezüglich des ruhenden Verkehrs und des Individualverkehrs innerhalb des Viertels ist zu verbessern

Das Bahnhofsviertel wird von vier Hauptverkehrsstraßen „gerahmt“, die zum Haupteerschließungsnetz des Frankfurter Stadtraums gehören. Soll Wohnen im Bahnhofsviertel gefördert werden, stellt sich die Frage nach den Möglichkeiten der Verringerung der Belastungen im Innern des Viertels. Problematisch sind die 3- bis 4-spurig geführten Einbahnstraßen Gutleutstraße, Wilhelm-Leuschner-Straße und Taunusstraße. Eine Reduzierung der Fahrspuren zugunsten von Fußwegen, Stellplätzen und Grün und/oder die Einrichtung von Gegenverkehr, könnten zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität beitragen und die Sicherheit für Fußgänger wesentlich erhöhen. Eine Entlastung vom Individualverkehr am Untermainkai würde das Wohnen am Main fördern. Eine Fortschreibung des Stadtteilverkehrsplanes in Verbindung mit dem Stadtteilverkehrsplan für die Innenstadt ist unter dem Aspekt, dass das Wohnen im Bahnhofsviertel gestärkt werden soll, unbedingt erforderlich.

Aufgrund der zentralen, extrem verdichteten Innensiedlung und der damit einhergehenden Nutzungsüberlagerungen ist auch der Stellplatzbedarf im Bahnhofsviertel sehr hoch. Anliegerverkehr, Besucherverkehr und Lieferverkehr konkurrieren um Kurz- und Langzeitstellplätze. Während einerseits vor al-



lem von den Anliegern mehr gut erreichbare Stellplätze gefordert werden, leidet andererseits schon heute die Aufenthaltsqualität öffentlicher Straßenräume unter der vorhandenen Stellplatzsituation.

Lösungsansätze sind nur als Kompromiss denkbar und sollten sich an der jeweiligen Nutzungspriorität des Teilbereichs orientieren. In Bereichen mit höherer Wohndichte sollte das Ausweiten der gebührenfreien Parkzeit Vorrang haben vor dem Wirtschaftsverkehr. Außerdem sollte in Erwägung gezogen werden, in beengten Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und attraktiven Gastronomiebetrieben und Dienstleistungen, zumindest temporär, einzelne Stellplätze für Aufenthalt und Präsentationszwecke zur Verfügung zu stellen.

Handlungsansatz:

- Fortschreibung des Stadtteilverkehrsplans mit dem Ziel der Reduzierung des fließenden Verkehrs im Stadtteil
- Untersuchung zu Stellplätzen (wo sind zusätzliche Stellplätze möglich, wo kann auf Stellplätze zugunsten von mehr Qualität im öffentlichen Raum verzichtet werden, wo kann die gebührenfreie Parkzeit für Anwohner ausgeweitet werden)
- Carsharing

7. Öffentlicher Freiraum

Öffentliche Freiräume sind punktuell aufzuwerten

Das Bahnhofsviertel ist geprägt durch das regelmäßige gründerzeitliche Straßenraster mit geschlossenem Blockrand, die wenigen platzartigen Aufweitungen sind unspektakulär. Die Umgestaltungen einiger wichtiger Plätze (Bahnhofsvorplätze, Platz-Dreieck Niddastraße, Blittersdorffplatz/zukünftig Francois-Mitterrand-Platz, Wiesenhüttenplatz) befinden sich bereits in Planung oder in der Umsetzung. Darüber hinaus bedarf es einzelner punktueller und gezielter Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum ggf. in Verbindung mit Maßnahmen einzelner Investoren. Als Eingang ins Bahnhofsviertel von der Oper aus hat die nordöstliche Gutleutstraße eine besondere Bedeutung und bedarf der

Aufwertung. Durch Umgestaltung des Gutleutunnels könnte dort eine platzähnliche Eingangssituation entstehen.

An wenigen noch auszuwählenden Stellen werden Pissoirs erforderlich sein, um das Urinieren im öffentlichen Raum und in Hauseingängen einzuschränken.

Handlungsansatz:

- Umgestaltung Bahnhofsvorplätze und Stadtteileingänge vom Bahnhof aus
- Aufwertung Niddasack im Zusammenhang mit dem Platz an der Niddastraße
- Aufwertung/Umgestaltung des Stadtteileingangs aus Richtung Innenstadt in der Gutleutstraße sowie dem Tunnelmund vor der Weißfrauenkirche
- Begrünung Taunusstraße
- Umgestaltung Wiesenhüttenplatz und Einrichtung eines Sommergartens
- Umgestaltung Francois-Mitterrand-Platz
- Punktuelle Aufwertung Münchener Straße
- Anbindung des Stadtteils zum Main verbessern
- Aufstellung von Pissoirs



8. Privater Freiraum und Grün

Die Qualität von privaten Freiräumen und öffentlichem Grünraum ist zu verbessern

Es gibt in Abhängigkeit zur jeweiligen Nutzung geschlossene, introvertierte und offene, animierende private Innenhöfe. Darüber hinaus bestehen offene und geschlossene Passagen. Diese vielfältigen Verbindungen zwischen öffentlichen und privaten Räumen spiegeln das Spektrum der Kommunikationszusammenhänge im Bahnhofsviertel. Sie sind wünschenswert und deshalb zu erhalten.

Aufgrund der dichten Grundstücksüberbauung, des hohen Stellplatzbedarfs und teilweiser Unterkellerung sind die privaten Innenhöfe selten begrünt. Andererseits gibt es schöne Beispiele „steinern“ gestalteter Innenhöfe. Um die ökologischen Rahmenbedingungen zu verbessern, sollten alle zur Verfügung stehenden Flächen für Begrünungszwecke in Betracht gezogen werden: Innenhofflächen, hofseitige Fassaden, Dachflächen.

Der Rückbau versiegelter Hofflächen, das Pflanzen von Einzelbäumen, das Anlegen von Grünstreifen, die Begrünung von Terrassen, begehbaren und unbegehbaren Dachflächen, sowie das Anbauen von Balkonen und Wintergärten sind zu fördern.

Handlungsansatz:

- Förderprogramm grüne Hinterhöfe und Dachbegrünung
- Begrünung Taunusstraße



9. Image

Das Image des Bahnhofsviertels ist zu verbessern

Das Bahnhofsviertel hat ein sehr schlechtes Image. Das Bild der Öffentlichkeit vom Bahnhofsviertel ist einseitig geprägt vom Rotlichtmilieu, der Drogenszene und dem zunehmenden Leerstand von Büro- und Wohngebäuden. Die Menschen, die im Bahnhofsviertel leben und arbeiten, nehmen „ihr“ Viertel hingegen nicht so negativ wahr.

Zur langfristigen Aufwertung des Bahnhofsviertels als Wohn- und Geschäftsstandort ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Neue Bewohner und Investoren lassen sich nur für das Viertel gewinnen, wenn das Bahnhofsviertel mit seiner kulturellen Vielfalt und Urbanität, mit seinen besonderen, interessanten und spannenden Orten sowie mit seiner städtebaulichen Einzigartigkeit wahrgenommen wird.

Handlungsansatz:

- Führungen durch das Bahnhofsviertel
- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit (Internetseite, Faltblätter)
- Einrichten und Betreiben des Stadtteilbüros

Visionen zum Rahmenplan

Ganz zu Beginn des Projektes stand die Entwicklung von Ideen zum Viertel, insbesondere zur Neuan siedlung und Verbesserung des Wohnens sowie zur Profilierung des Wohnumfeldes. Diese Ideen waren zum Teil ganz klein und einfach, wie der Ansatz, dass im Viertel Balkons zur Steigerung der Wohnqualität der Anbau von Balkons gefördert werden kann, zum Teil groß, wie der Vorschlag, im nördlichen Teil des Stadtteils ein Leuchtturmprojekt mit Wohnen („Kraftwerk“) zu initiieren. Die Ideen entstanden aus Beobachtungen im Viertel, aus Gesprächen, aus Zielen, oder aus Beispielen aus anderen Städten. Sie entstanden schnell und unkompliziert, und waren teilweise durchaus naiv und fragwürdig. Ziel der Ideen war es, dass sich alle Betrachter in der einen und der anderen wieder finden, und damit ihren persönlichen Handlungsansatz oder Kritikpunkt zum Bahnhofsviertel benennen können. Ziel war also, die Komplexität des Viertels und seine zukünftige Entwicklung auf eine Bandbreite konkreter Projekte zu konzentrieren, mit denen jeder umgehen kann, und die gleichzeitig für allgemeine Themen repräsentativ sind. Ziel war aber vor allem, die Chancen der Nachbarschaft darzustellen, und damit das „Schlechttreden“, den schlechten Ruf und die einseitige Sicht auf die Probleme des Viertels zurückzudrängen. Die ersten Ideen wurden dann einen Monat lang im „Ideenlabor“ ausgestellt und in dieser Zeit jeden Mittag bei Mittagessen sowie in 12 Abendveranstaltungen mit etwa 500-600 Akteuren, Bürgern, Eigentümern, Experten und Vertretern der Stadt diskutiert. In dieser Zeit fielen Ideen weg, andere wurden modifiziert, und einige kamen hinzu. Der überraschende Zuspruch, den das Labor gefunden hat und findet, zeigt auf, welche Chancen im Bahnhofsviertel, in denen, die jetzt dort wohnen und aktiv sind, sowie in denen, die am Viertel sehr interessiert sind, liegen.

Auf den folgenden Seiten sind die 34 Ideen dargestellt, mit denen sich die Besucher identifizieren konnten und zu denen es Diskussion und Anregungen gab. Ideen also, die für das Viertel relevant scheinen.

Im Anschluss daran sind in einem Projekttableau die konkreten Projekte aufgeführt, die im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtumbau in Hessen“ umgesetzt werden sollen.

Aus den Mitschriften der Diskussionsveranstaltungen, aus den vielfältigen Eingaben von Interessierten, sowie aus den Diskussionen am Rande war es möglich, gute Erkenntnisse sowohl zum Wohnen im Viertel, hier insbesondere zu denjenigen Gruppen, die hier wohnen und wohnen wollen, als auch zu den Ansprüchen und Möglichkeiten der Eigentümer, zu den Chancen der gewerblichen wie kulturellen Entwicklung des Gebietes sowie zu den Erwartungen an den öffentlichen Raum zu formulieren. Diese Erkenntnisse finden in dem hier vorliegenden Projekttableau Berücksichtigung. Das Projekttableau wird während der Programmlaufzeit fortgeschrieben und präzisiert.



Wohnmodelle



1. Kraftwerk

Der Begriff „Kraftwerk“ steht für eine große Intervention, ein großes Projekt, einen „Leuchtturm“ zum Thema Wohnen im Bahnhofsviertel. Vorbild ist „Kraftwerk 1“ in Zürich, ein von einer Großgenossenschaft initiiertes und finanziertes Projekt mit heute 500 Bewohnern, 350 Arbeitsplätzen, eigenem Restaurant, Café und Dachbar, Kulturinitiativen und -einrichtungen, Kinderbetreuung, Apartments für Behinderte etc. - eine eigenen Stadt in der Stadt.

3. studentisches Wohnen

Durch die Verlagerung und strukturelle Umwandlung der Frankfurter Uni dürfte der hohe Bedarf an bezahlbarem und in einer interessanten Nachbarschaft gelegenen studentischem Wohnraum auch in Zukunft weiter zunehmen. Er könnte idealerweise im Bahnhofsviertel Platz finden. Hier, an zentraler Stelle in der Stadt, bietet der spezielle Charakter des Viertels Raum für einen Teil des studentischen Lebens, das zwangsläufig aus Bockenheim wegziehen wird.



2. 500 Familienwohnungen

Auf den ersten Blick erscheint das Bahnhofsviertel für Kinder ungeeignet. „Zu wenig Grünraum, zu gefährlich, zu steinern,“ lauten die Argumente. Aus einem anderen Blickwinkel betrachtet bietet das Quartier viel Infrastruktur für Familien und Alleinerziehende mit Kindern: Zwei Schulen, drei Kindertagesstätten, interessante und teilweise grüne Hinterhöfe, teilweise nicht zu sehr durch Verkehr belastete Straßenräume mit spannenden Spielumgebungen; darüber hinaus: Belebung rund um die Uhr, gute Einkaufs- und Verkehrsinfrastruktur und nicht zuletzt einen Gebäudebestand mit - zumindest im Originalzustand - sehr großen und familientauglichen Wohnungen. Familienwohnen erfordert sicher die Schaffung zusätzlicher privater Freibereiche. Als begleitende und unterstützende Maßnahme könnte die Moselstraße in Teilbereichen in eine beruhigte Straße umgestaltet werden.

5. Kaiserstraßen – Wohnen

Die Kaiserstraße ist vielleicht die einzige urbane Prachtstraße Frankfurts, in der man auch eine spezielle Wohnbevölkerung erwartet. Das sind Bewohner, die sich mit der privilegierten Lage identifizieren und eine prominente Adresse suchen, die die Nähe zu eleganten Cafés und Einkaufsmöglichkeiten und die Verkehrsgunst der Straße schätzen, und die im Gegenzug die Vielfalt des Quartiers mit der Bildung einer entsprechenden „Szene“ bereichern.





4. Wasser – Wohnen

Beliebte aber auch teure Wohngebiete entstehen mehr und mehr nicht alleine in landschaftlich bevorzugter Situation, sondern gezielt am Wasser. Das Bahnhofsviertel verfügt als ein einzigartiges Lage-merkmal über eine lange Mainabwicklung, die allerdings nach wie vor durch eine Durchgangsstraße vom Wasser abgeriegelt und lärmbelastet ist. Mehr Wohnen an der Wasserkante und ein verbesserter Bezug des südlichen Quartiers zum Wasser sind ein zentraler Bestandteil der Stärkung der Wohnqualität des Viertels. Als besondere Wohnlage wäre auch die Rückseite des Hotel Interconti interessant (Boarding House?)

6. Estraden – Wohnen FFM

In Anlehnung an die von dem Architekten Popp entwickelten sog. „Estradenhäuser“ in Berlin meint dieses Konzept kleinere Interventionen in Parzellengröße, auch bei Bestandsgebäuden, bei denen die neuen und immer stärker nachgefragten Bilder, Lebensstile, Wohnformen und neuen Mischnutzungen in Form einer markanten Architektur in das Quartier gebracht werden. Sie sollen dort Zeichen setzen und auf die Umgebung ausstrahlen.



8. Hochhaus – Wohnen

Das Wohnen im Hochhaus ist eine Form des Wohnens, die zu Frankfurt passt. Das Hochhauswohnen, meistens mit Lobby und Doorman, ist im richtigen Manhattan beliebt, und es ist zu vermuten, dass sich auch viele Frankfurter darin wohl fühlen würden. Die Umnutzung von leerstehenden Hochhäusern in hochwertige Wohnungen mit besonderem Charakter würde sich besonders in der sehr zentralen Lage des Bahnhofsviertels anbieten.

7. Boarding House

Zwischen Hotel und Wohnung haben sich in den letzten Jahren verschiedene Modelle des temporären Zuhauses entwickelt, hier zusammenfassend ‚Boarding House‘ genannt. Im Bahnhofsviertel besteht die Chance, das Service-betonte Kurzzeitwohnen auf einem bezahlbaren Niveau und als ein städtisches Angebot zu entwickeln. Eine denkbare Zielgruppe sind Berufstätige, die für eine begrenzte Zeit in Frankfurt arbeiten und „aus dem Koffer leben“, die aber gleichzeitig eine gewisse Normalität durch die Einbindung in ein Wohnumfeld und die selbstverständliche Nutzung der lokalen Infrastruktur suchen.





9. Wohnstraße Moselstraße

Die Moselstraße bietet in ihrem Verlauf einen Querschnitt durch die verschiedenen möglichen (Wohn-) Qualitäten des Bahnhofsviertels. Überall fällt aber auf, dass erst die Beruhigung des Verkehrs und eine vorsichtige Reduzierung des Parkens eine „Wohnstraße Moselstraße“ möglich machen.

10. 500 Dachterrassen

Die Dachlandschaft des Bahnhofsviertels bietet vielfältige räumliche Qualitäten und Potenziale, die bisher weitgehend ungenutzt sind. Das Programm „100 Dachterrassen“ bezieht sich auf die drei vorherrschenden Typen Mansarddach, Satteldach und Flachdach und generiert entsprechende Entwürfe. Durch die Erschließung und den Umbau der Dächer können sowohl bestehende Wohnungen erweitert als auch neue Wohnungen geschaffen werden. Der Wohnwert kann durch neue private oder auch gemeinschaftlich genutzte Freiräume in den Dachzonen gesteigert werden.



11. 500 Großwohnungen

Es besteht eine Tendenz im Bahnhofsviertel, Großwohnungen in Einpersonen-Appartments zu unterteilen und damit eine wenig robuste Nutzergruppe zu begünstigen, die sich häufig im Viertel nicht wohl fühlt, und die ein Quartier wie das Bahnhofsviertel nur bis zu einem gewissen Ausmaß verträgt. Das Ziel hingegen sollte die Ansiedelung neuer interessanter und „robuster“ Nutzergruppen sein. Hierfür müssen bestehende Großwohnungen (100 qm und mehr) erhalten und neue geschaffen werden.

12. 100 aktive Höfe



Das Bahnhofsviertel ist einerseits geprägt durch straßenbegleitende, „harte“ Bebauungskanten, zum anderen aber durch eine überraschende Vielfalt von Innenräumen innerhalb der Blockränder. Die Hofzonen können der Nährboden für die Ansiedlung von Galerien, Ateliers, Kultur und Theatern sein sowie der Flanierraum für die Stadtbevölkerung oder aber auch gut gestaltete private Freiräume werden.

13. Luxus-Wohnen

Die erfolgreiche Ansiedlung und Entwicklung von Luxuswohnungen im Bahnhofsviertel erscheint zunächst überraschend. Bei genauer Betrachtung macht jedoch der Erfolg Sinn, vor allem angesichts der zentralen Lage des Quartiers zwischen Bahnhof, Main, Westend, Oper und Innenstadt. Als Schwerpunkt bietet sich zum Beispiel die Umnutzung hochwertigen Büroraums in ebenso hochwertigen Wohnraum an. Damit siedelt sich eine durchaus das Viertel bereichernde Schicht an, gleichzeitig kann dem Argument der höheren Rentabilität von Büroraum entgegnet werden.



14. (Büro-)konvertierung

Bürohäuser, besonders aus den 60er Jahren, stehen zur Renovierung und Umnutzung an. Ihre mittlere Größe und ihre Ausstattung entsprechen häufig nicht mehr den heutigen Anforderungen. Ein in gewisser Weise aggressives Verdrängen von Büronutzungen aus ehemaligen Wohnhäusern des Viertels erscheint dann sinnvoll, wenn die Arbeitsplätze an besseren, und nur für diese Nutzung geeigneten Orten, z.B. im neuen Westhafengelände, Platz finden können. Gleichzeitig bieten die Bürohäuser mit ihren einfachen Strukturen einen spannenden Ausgangspunkt für die Entwicklung zeitgemäßer Wohnformen wie Großwohnungen, Wohnateliers, Wohnen und Arbeiten, Lofts.



16. 1000 Balkone

Wohnungen ohne Balkon sind heute kaum noch zeitgemäß und wenig attraktiv. Im Bahnhofsviertel sind sie bisher noch die Regel. Die gezielte Förderung neuer Balkone auf den Hofseiten der Blocks, also durchaus unabhängig von der Himmelsrichtung, behebt dieses entscheidende Defizit an Wohnqualität. Die Vielfalt möglicher Balkone (französisch klein, mediterran umlaufend, holländisch verrückt, einfach nur groß, Wintergärten) kann Lebensstilen und (potenziellen) neuen Zielgruppen entgegen kommen. Die Nutzung der privaten Freiräume wird die Innenhöfe beleben. Der spezielle Charakter des Viertels allerdings ist stark geprägt durch die harten Straßenseiten. Hier sollten nach wie vor nur Zierbalkone an wenigen Stellen erlaubt sein.



15. Belvederchen-Strategie – 100 Türme

Eine charmante historische Fußnote des Bahnhofsviertels sind seine Belvederchen, Aussichtstürme hoch über der Stadt. In Ergänzung von Dachterrassen bietet sich hier oben die Chance zur Schaffung neuer Ausblicke, Erlebnisse und Wohnqualitäten für eine neue interessierte Klientel. Gleichzeitig sind die Belvederchen heute schon wiedererkennbare städtische Markierungen für das Viertel.



Wohnumfeld-Modelle

17. FFM Shop

Das Bahnhofsviertel als Eingang zur Stadt und intermodaler Knotenpunkt: Hier steigen täglich zehntausende Besucher zwischen Zug, S-Bahn und Flughafenzubringer um oder kommen in der Stadt an. Als wichtiges Portal zur Stadt sollte der Kaisersack stärker als bisher als Präsentationsfläche bespielt werden.



18. Synergie Wohnen

Die Heidelberger Diakonischen Hausgemeinschaften sind Gebäude, in denen Behinderte mit Nichtbehinderten zusammenwohnen und eine deutliche Form von Normalität in ihren Beziehungen leben. Mehr und mehr entwickeln sich diese Häuser aber auch zu kleinen Nachbarschaftszentren mit Café und Versammlungsraum.

19. Aufenthaltsraum für Prostituierte

Prostitution gehört zum Bahnhofsviertel wie der türkische Gemüsehändler. Anders als die Geschäftsleute haben die Prostituierten jedoch kaum eine Lobby, besitzen einen oft ungesicherten Status und keine privaten Rückzugsbereiche. Die Initiative „beautiful place“ hat im Jahr 2004 ein erfolgreiches Projekt für südamerikanische Prostituierte durchgeführt, dessen Weiterführung sehr sinnvoll wäre.



20. Urbane Pioniere



Urbane Pioniere sind Bewohner und kulturelle Akteure, die sich 'parasitär' in bisher scheinbar unbenutzbaren und unwirtlichen Situationen und (Groß-)nutzungen einnisten. Diese Bewohner mit Visionen ziehen in der Regel Szenen nach sich und bereiten das Terrain für die Umwandlung von monofunktionalen und brachgefallenen Gebäuden und Quartieren in belebte Wohnviertel.

21. Centro sportivo

Sportgruppen anderer Kulturen wie Capoeira, Salsa bzw. Mambo, Yoga oder Tai-Chi in Kombination mit Tanz- und Ballettprojekten spiegeln die verschiedenen ethnischen Gruppen und die kulturelle Vielfalt des Bahnhofsviertels wider. Sie könnten einen passenden Ort in einem neuen „Kulturzentrum“, dem centro sportivo finden.



22. Wohn- u. Forschungsprojekt



Gemeinschaftliches Wohn- & und Forschungsprojekt der Universitäten und Fachhochschulen in Rhein-Main. Die kulturelle Vielseitigkeit, die zentrale Lage und die hervorragende öffentliche Verkehrsbindung des Bahnhofsviertels bieten die Voraussetzungen für regionale Vernetzungen, zum Beispiel im Zusammenhang mit studentischen Aktivitäten. Eine Einrichtung wie ein Studienhaus Rhein-Main ergänzt die Umnutzung von Bürofläche zu Studentenwohnheimen. Das Haus bietet Seminar- und Arbeitsräume, Tagungsräume, Unterkunft und Gastronomie sowie Raum für Veranstaltungen und Ausstellungen, die sich mit dem Quartier auseinandersetzen.

23. Tanz & Theater-Marathon

Zwischen Hauptbahnhof und Oper gelegen ist das Bahnhofsviertel ein vorzüglicher Standort für Tanz, Musik und Theater. Frankfurt hat eine Tradition als Adresse für moderne Performanceveranstaltungen in TAT und Schauspiel, im Ballett Frankfurt und der daraus hervorgegangenen Forsythe-Company. Eine Vielzahl von Gruppen und Tanzprojekten aus dem Ballett-Umfeld befinden sich in Frankfurt und sind auf der Suche nach bespielbaren Flächen.



24. Münchner – Hauptstraße für das Wohnen



Das Wohnen im Bahnhofsviertel hat heute seinen Schwerpunkt rund um die Münchner Straße. Sie ist die Einkaufsstraße. Hier trifft man sich. Der Stärkung des Wohnens im Viertel geht daher die Pflege der Münchener Straße voraus. Hier ist vor allem die vorsichtige Gestaltung des Straßenraumes als Wohn-, Kultur- und Nahversorgungsmeile gemeint.

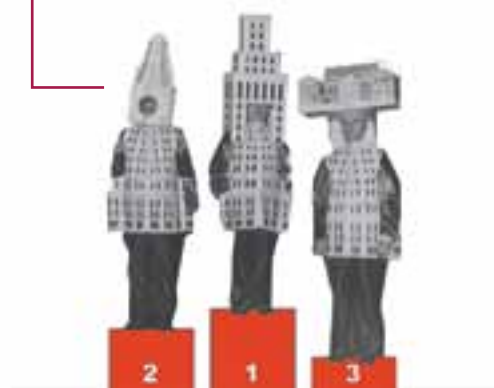


25. Fußballturnier-Kaisersack

Besonders im Zusammenhang mit der Fußball-WM 2006 und im selben Zeitraum gewinnt die Idee an Bedeutung, den Kaisersack in einen temporären Fußballplatz mit eigenem Turnier zu verwandeln. Die Stadt Zürich kann dafür als Vorbild gelten: Hier wird die große Bahnhofsvorhalle regelmäßig und mit großem Erfolg in Almwiesen, Campingplätze, orientalische Märkte und ähnliches verwandelt. Für den Kaisersack ist die Idee, eine fußballfeldgroße Fläche mit Kunstrasen zu belegen, temporäre Tribünen und Flutlicht aufzustellen und hier Freizeitmannschaften des Rhein-Main-Gebietes zu einem dotierten Turnier mit Rahmenprogramm einzuladen, ein spezielles und einzigartiges Frankfurter Willkommenszeichen zur WM.

26. Wettbewerb

Das Stadtteilbüro organisiert Wettbewerbe. Der erste Wettbewerb wird nach Ideen für die „Kultur des Bahnhofsviertels“ suchen. Der zweite Wettbewerb wird ausgewählte Leerstände herausgreifen, für die phantasievolle und gleichzeitig umsetzbare Ansätze und räumliche Konzepte erarbeitet werden. Beide Auslobungen werden im Stadteilladen vorbereitet, diskutiert und koordiniert. Beide Ergebnisse werden hier juriiert und ausgestellt. Wichtig an der intensiven Einbindung ist es zum einen, den Aufbruchgeist des Viertels weiterzuführen und eine gute Presse zu erhalten, zum anderen, dass sich Aktive und Investoren angesprochen fühlen und konkrete Projekte anpacken.



27. Weserwerkstatt

Das Bahnhofsviertel ist Schmelztiegel für die verschiedensten Kulturen und Einkommensschichten, aber auch ein Ort mit Armut und Obdachlosigkeit. Eine grosse Zahl sozialer Einrichtungen und Interessenvereine versuchen hier zu helfen. Die Weserwerkstatt ist als Ergänzung diese bestehenden Angebote gedacht. Sie ist ein Fahrradverleih mit Werkstatt, wendet sich vor allem an Touristen aber auch an Bewohner als Kunden und stellt Obdachlosen Erwerbsmöglichkeiten zur Verfügung.

28. Chinatown

Das Bahnhofsviertel wird in besonderem Maße von seinen Bewohnern und ihrem kulturellen Umfeld geprägt. Die Be-spielung des Straßenraumes, die Gestaltung der Ge-schäftsauslagen und der Fassaden gibt vielfältige Hinwei-se auf die jeweils vorherrschende ethnische „Comunity“. Die deutsche Angst vor Ghettos und vor Desintegration ver-hindert vielerorten die Ausbildung interessanter, profilierter ethnischer Nachbarschaften, wie sie besonders aus den nordamerikanischen Großstädten bekannt sind. Das Bahn-hofsviertel ist die einzige internationale Nachbarschaft Frankfurts, die diese Identität besonders beherbergt und weiterentwickeln kann.





29. 100 Arbeitsgelegenheiten

Eine wichtiger Schritt zur Wohnumfeldverbesserung besteht in der Verbesserung der gemeinnützigen Betreuungsangebote an problematischen Orten im Bahnhofsviertel, insbesondere durch die Schaffung von Arbeitsgelegenheiten.

30. Dachfussball

Sport als Katalysator unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen kann im Quartier verschiedene Nutzergruppen ansprechen. Durch die Errichtung eines Streetsoccer-Feldes werden Sporttreibende ohne Etikette eine soziale Aufwertung des öffentlichen Raumes betreiben. Schwerzugängliche Orte werden belebt. Die Präsenz von Sporttreibenden gibt einen Impuls an die Sozialen Brennpunkte und kann für eine Verbesserung des Umfeldes sorgen. Die Errichtung von Lichnanlagen und die Belebung würden das Sicherheitsgefühl an unwirtlichen und gemiedenen Plätzen rund um die Uhr verbessern.



31. The city never sleeps

24h-



Das Bahnhofsviertel ist der urbanste Ort in Rhein-Main und täglich Anlaufstelle vieler tausend Menschen. „The City Never Sleeps“ ist die Idee für ein verbessertes Dienstleistungsangebot, die Ausweitung der Ladenöffnungszeiten und Abschaffung von Sperrstunden, die in vielen europäischen Metropolen als probates Mittel gelten, um zentrale Quartiere zu stärken, zu beleben und sicherer zu machen.

32. I-Broker

i-broker ist eine Schnittstelle zwischen Räumen und Ideen, ähnlich dem bzw. in Zusammenarbeit mit dem Frankfurter Verein „Raumpool“. Einem Archiv von potenziell verwertbaren Räumen und Flächen steht eine Kartei von Initiativen, Ideen und Akteuren gegenüber. Ein besonderer Vertrag für temporäre Nutzungen beruhigt die Ängste von Eigentümern. I-broker fördert vor allem die kurzfristige Entwicklung von städtischen Räumen und die Ansiedlung innovativer Nutzer. I-broker thematisiert aber auch den häufig vollkommen als Normalität betrachteten Leerstand attraktiver Räume und Flächen.



33. 100 Parkplätze in der Gutleutstraße

Die vierspurige Gutleutstraße ist untergenutzt und wird von lediglich einer Zubringerspur gespeist. Eine höchst einfache und mit minimalem Aufwand realisierbare Maßnahme ist die (evtl. auch probeweise) Schaffung von 100 Längs-Parkplätzen entlang zweier mittlerer Fahrspuren, welche idealerweise mit der Sperrung der Zufahrt Weserstraße und einer Aufwertung des Platzes vor der evangelischen Diakoniekirche einhergeht.



34. Kulturzentrum



Das Bahnhofsviertel stellt sich als Treffpunkt für die Bevölkerungsgruppen im Rhein-Main-Gebiet, z.B. für türkische Pensionäre und für Inder und Pakistani, heraus. Dies wird z.B. in der Ansiedelung von vier Moschee-Vereinen um die Münchner Straße deutlich. Gleichzeitig ist die Nachbarschaft Eingangspunkt für Touristen, Drehscheibe für Pendler, und sie kann aufgrund ihrer Nähe zu den großen kulturellen Einrichtungen der Stadt verstärkt zum kulturellen Anlaufpunkt der Region werden. Unter diesen Gesichtspunkten gewinnt die in einer Diskussion vorgebrachte Anregung für ein internationales Kulturzentrum im ehemaligen Englischen Theater an der Kaiserstraße mehrfache Bedeutung. Nicht zuletzt wurde eine solche Nutzung auch von den Eigentümern benachbarter Lokale begrüßt, deren Geschäft durch den Wegzug des Theaters gefährdet ist.

Projekttabelleau

Projekt	Initiatoren	Beteiligte	Kosten	Finanzierung	Realisierung	Synergien	Ziele	bsp. Orte der Umsetzung
1 Wohnen Ersatzwohnraumpool	Stadt Ffm	Investoren, Stadtplanungsamt, Bauaufsicht	Refinanzierung durch private Eigentümer	Investoren	2006-2008	1, 2	Erhöhung des Wohnanteils, private Investitionen erleichtern	Kaiserstraße 48 Wiesenhüttenplatz 37 Moselstraße 49 Taususstraße 19 Taususstraße 52 Münchner Straße 11
Leuchtturmprojekt	Investor	Investoren, Stadtplanungsamt, Bauaufsicht, Eigentümer	1 Mio €	Kommunale Mittel + Investoren		1, 3, 4, 5, 9	Verträgliche Nutzungsmischung	Niddastraße 27 Elbesstraße 50 Taususstraße 19+18
Förderung von Modernisierung und Umwandlung in Wohnen	Stadt Ffm	Eigentümer, Stadtplanungsamt, Bauaufsicht		Kommunale Mittel	fortlaufend	1, 2, 8	Stärkung der Wohnfunktion	Taususstraße 44+46 Moselstraße 46-48 Münchener Str. 38 Kaiserstraße 73
Förderung von innovativen Wohnprojekten/ge- nossenschaftlichem Wohnen		Eigentümer, Stadtplanungsamt, Bauaufsicht		Kommunale Mittel	fortlaufend	1, 2, 8	Stärkung der Wohnfunktion	Wiesenhüttenplatz 37 Taususstraße 19
2 Städtebau Neuordnung der künftigen Nutzungen	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt	keine	entfällt	fortlaufend	1, 2, 3, 4, 5	Verträglichkeit der Nutzungen verbessern	vgl. Karte S. 15 und Entwicklungsplan, Skizze unten links
Leerstandbeseiti- gung, Gebotsverfahren	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt, Rechtsamt, Eigentümer	keine	entfällt	fortlaufend		Beseitigung städtebaulicher Mängel	Kaiserstraße 75-77 (realisiert 2007) Untermainkai 34
Studentenwettbewerb 100 unent- deckte Orte	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt	5.000 €	Stadtumbau Hessen	2007	1, 2, 3, 4, 7	Verbesserung Wohnumfeld, verträgliche Nutzungsmischung	noch unentdeckt

Projekt	Initiatoren	Beteiligte	Kosten	Finanzierung	Realisierung	Synergien	Ziele	bsp. Orte der Umsetzung
3 Kultur + Freizeit Ausweitung Angebote für Jugendliche	Stadt Ffm; KEG	Stadtplanungsamt, Eigentümer, Bauaufsicht, ggf. Stadtschulamt		Stadtbauwesen Hessen		1, 7, 9	Stärkung der Wohnfunktion	Schulhof Karmeliterstraße, Sport auf Parkdeckdach in Moselstraße
Ausstellungen + Veranstaltungen	Stadt Ffm, Akteure	Stadtplanungsamt, Projektsteuerung, Akteure		Akteure	fortlaufend	1, 3, 9	Austausch + Vernetzung, Förderung Kultur, neue Zielgruppen ansprechen	Stadtbüro, basis e.V., Elbestraße 10 und Gutleutstraße 8-12
Stadtführungen	Stadt Ffm, Künstler	Stadtplanungsamt, Amt für Wissenschaft und Kunst	10.000 €	Stadtbauwesen Hessen, Amt für Wissenschaft und Kunst	fortlaufend	1, 2, 3, 9	neue Zielgruppen ansprechen	Ausgangssituation Stadtbüro
Vernetzung von Kulturschaffenden und Aktivitäten	Stadt Ffm, Künstler und Akteure	Stadtplanungsamt, ggf. Ordnungsamt, Künstler und Akteure			fortlaufend	1, 3, 9	Ausweitung Kulturangebot	
Förderung von Stadtkultur	Kulturschaffende	Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, Bauaufsicht, ggf. Amt für Wissenschaft und Kunst		Stadtbauwesen Hessen	fortlaufend	1, 2, 3, 9	Belebung des Viertels und EG-Nutzung, Imageaufwertung	basis e.V., Elbestraße 10 und Gutleutstraße 8-12 English Theatre Luminale
Öffnung einzelner Moscheen für Veranstaltungen			keine	entfällt	fortlaufend	3, 9	Kommunikation zw. Kulturen fördern	Moschee in der Münchener Str. 21

Projekt	Initiatoren	Beteiligte	Kosten	Finanzierung	Realisierung	Synergien	Ziele	bsp. Orte der Umsetzung
4 Arbeiten Förderung von Umwandlung in wohnverträgliches Gewerbe	Stadt Ffm	Eigentümer, Stadtplanungsamt, Bauaufsicht		Stadtumbau Hessen	fortlaufend	1, 2, 4	Beseitigung leerstand Infrastruktur- verbesserung	
Förderung von Zwischennutzung (z.B. durch Weitbe- werbe)	Stadt Ffm	Eigentümer, Stadtplanungsamt, Bauaufsicht,		Stadtumbau Hessen	fortlaufend	1, 2, 3, 4, 9	Verträgliche Nutzungsmischung	Parkdeckdach Niidastraße 60-62 leerstehende Liegenschaften
Förderung von Zwischennutzung in EG-Zone	Stadt Ffm	Eigentümer, Stadtplanungsamt, Bauaufsicht		Stadtumbau Hessen	fortlaufend	1, 2, 3, 4, 9	Verbesserung Infra- struktur und Stützung des Einzelhandels	leerstehende Ladenlokale ehemaliges English-Theatre
5 Drogen Verlagerung Cafe Fix	Stadt Ffm	Drogenreferat Ordnungsamt Liegenschaftsamt Stadtplanungsamt	470.000 €	Stadtumbau Hessen, Drogenreferat	2007	1, 5, 9	Verbesserung öffentlicher Raum	Niidastraße 49
Fortführung des OSSIP		Drogenreferat, Ordnungsamt, Polizeipräsidium, Drogenhilfe		Ordnungsamt und Polizeipräsidium	fortlaufend	1, 5, 9	Verbesserung öffentlicher Raum	
6 Verkehr Fortschreibung Stadtteilverkehrsplan	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt	keine	entfällt	2006-2008	1, 2, 4, 6, 7	Verkehrsberuhigung im Stadtteilinneren	
Untersuchung zu Stellplätzen	Stadt Ffm	Straßenverkehrs- behörde, Stadtplanungsamt, Ordnungsamt		Stadtumbau Hessen	fortlaufend	1, 2, 6, 7	Verbesserung der Parksituation	
Carsharing	Betreiber	Stadtplanungsamt, keine Carsharing- Betreiber	keine	entfällt	fortlaufend	1, 2, 6, 7	Verbesserung der Parkplatzsituation	Stadtteilbüro

Projekt	Initiatoren	Beteiligte	Kosten	Finanzierung	Realisierung	Synergien	Ziele	bsp. Orte der Umsetzung
7 öffentl. Raum Aufwertung Niddasack	Investoren, Stadt Ffm	Eigentümer, Investor, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Straßenverkehrs- behörde	20.000 €	Stadtumbau Hessen Investoren	2007	1, 2, 7	Verbesserung öffentlicher Raum	Niddasack
Aufwertung Tunnelmund Gutleutstraße	Stadt Ffm,	Eigentümer, Investoren, Stadtplanungsamt, Straßenverkehrs- behörde				2, 3, 7	Verbesserung öffentlicher Raum	Tunnelmund Gutleutstraße
Begrünung Taususstraße	Stadt Ffm	Investor, Stadtpla- nungsamt, Straßen- verkehrsbehörde	20.000 €	Investor	2006	1, 8	Verbesserung des Wohnumfeldes	Taususstraße
Umgestaltung Bahnhofsvorplätze und Stadteileingänge	Stadt Ffm, Bahn AG	Stadtplanungsamt, Straßenverkehrs- behörde, Ordnungsamt, Bahn AG		Bahn AG, Stadt (Mittel aus Verkehrsplanung)	2007-2010	2, 6, 7	Verbesserung der Verkehrsführung, Verbesserung fuß- läufige Verbindung Bahnhof - Stadteil	Bahnhofsvorplätze
Umgestaltung Wiesenhüttenplatz, Einrichtung Sommergarten	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, Jugend- und Sozi- alamt, Anlieger, Ordnungsamt		Grünflächenamt	2006	1, 2, 5, 7, 8	Belebung öffent- licher Raum, Erhöhung der sozialen Kontrolle	Wiesenhüttenplatz
Umgestaltung Fran- cois-Mitterand-Platz	Stadt Ffm Eigentümer	Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, Anlieger		Anlieger		1, 2, 7, 8	Aufwertung öffentlicher Raum	Francois-Mitterand-Platz
punkuelle Aufwertung Münchener Straße	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, Anlieger, Ordnungs- amt, Straßenver- kehrsbehörde	50.000 €	Stadtumbau Hessen		1, 2, 4, 7, 8	Aufwertung öffentlicher Raum, Vorbeugung Funkti- onsverlust der Läden	Münchener Straße
Anbindung Stadteil zum Main verbessern	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, Anlieger, Ordnungs- amt, Straßenver- kehrsbehörde		Stadtumbau Hessen		1, 2, 3, 7, 8	Nutzung des Mainufers durch Stadtteilbewohner	Wiesenhüttenstraße und - platz Untermainkai
Aufstellung von Pissoirs	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, ggf. Grünflächenamt	3.300 €/Monat	Stadtumbau Hessen	2008	1, 2, 7	Verbesserung öffentlicher Raum	Platz an Niddasack, Wie- senhüttenplatz, Kaisersack

Projekt	Initiatoren	Beteiligte	Kosten	Finanzierung	Realisierung	Synergien	Ziele	bsp. Orte der Umsetzung
8 Freiraum + Grün Förderung von Hof- und Dachbegrünung	Stadt Ffm	Eigentümer, Stadtplanungsamt		Stadtumbau Hessen 2x10 Mio € Prog.	fortlaufend	1, 2, 8	Verbesserung des Wohnumfeldes	Private Freiflächen Münchener Straße 37 Wilhelm-Leuschner-Straße 21
Begrünung und Aufwertung Schulhof Karmelerschule	Stadt Ffm	Stadtschulamt, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt		Grünflächenamt	2007-2008	1, 7	Schaffung von Angeboten für Jugendliche	Karmelerschule
Begrünung und Aufwertung Umfeld Hotel Interconti	Stadt Ffm	Hotelbetreiber, Eigentümer, Stadtplanungsamt		Stadtumbau Hessen		1, 8	Aufwertung öffentlicher Raum	Wilhelm-Leuschner-Str. 43-45
9 Öffentlichkeitsarbeit Kommunikation + Image Einrichtung Stadteilbüro	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt, Projektsteuerung, Modernisierungsberater	2.000 €	Stadtumbau Hessen	2006	1, 3, 9	Schaffung niedrigschwelliges Angebot für Information + Beratung, Austausch + Vernetzung, Förderung Kultur	Moselsstraße 6a
Betreiben des Stadteilbüros	Stadt Ffm	s.o.	100.000 €/Jahr	Stadtumbau Hessen	2006-Ende Programmlaufzeit	1, 2, 3, 4, 9	s.o.	
Aufbau Internetseite	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt, Projektsteuerung	keine	entfällt	fortlaufend	1, 3, 4, 9	Information, Austausch	
Flyer	Stadt Ffm	Stadtplanungsamt, Projektsteuerung	5.000 €	Stadtumbau Hessen	fortlaufend	1, 3, 4, 9	Information, Werbung	
Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Wohnen (Wettbewerbe, Diskussionsrunden, Ausstellungen)	Stadt Ffm	Eigentümer, Akteure, Bewohner, Künstler, Stadtplanungsamt		Stadtumbau Hessen	fortlaufend	1, 2, 3, 9	Stärkung der Wohnfunktion	Stadteilbüro als Ort der Kommunikation

Wie geht es weiter?

Akquirieren von Fördermitteln

Mit der Aufnahme in das Programm „Stadtumbau Hessen“ stehen neben den städtischen Mitteln weitere Fördermittel für das Bahnhofsviertel zur Verfügung. Darüber hinaus muss versucht werden, weitere Fördermittel zu aktivieren und zu kumulieren und private Investoren für innovative Leitprojekte zu gewinnen.

Einsatz einer Projektsteuerung

Für das Bahnhofsviertel wird eine Projektsteuerung zur Unterstützung und Begleitung des Erneuerungsverfahrens eingesetzt. Aufgabe der Projektsteuerung wird neben der Öffentlichkeitsarbeit sein, das Handlungskonzept unter Einbindung der Ideen der lokalen Akteure fortzuschreiben sowie einzelne Initialprojekte anzustoßen und umzusetzen. Sie ist Moderator, Mediator und Berater vor Ort.

Kontinuierliche Auseinandersetzung mit dem Thema Wohnen im Bahnhofsviertel

Die Vielfalt des Wohnens im Bahnhofsviertel muss einer breiten Öffentlichkeit in Form von Ausstellungen und Diskussionsrunden näher gebracht werden. Experimentelle Wohnformen sollten gerade im Bahnhofsviertel Raum finden und unterstützt werden. Eine Börse, die aktiv Nutzer und Wohnraumsuchende mit Wohnraumanbietern zusammen bringt, kann zur Stärkung des Wohnens beitragen und ein genaueres Bild über Angebot und Nachfrage, insbesondere auch bezüglich der Qualitäten liefern.

Förderung der Kommunikation

Das Ideenlabors Moselstraße 6a wird als Ort der öffentlichen Kommunikation über die Zukunft des Bahnhofsviertels und als Ort der Begegnung weiter geführt. Über verschiedene Angebote (Veranstaltungen, Mittagstisch) kann der spontane, ungezwungene Austausch zwischen unterschiedlichen Nutzern aus unterschiedlichen Kulturen sowie das Entstehen von Projektideen und -gemeinschaften gefördert werden. Die Eigentümer müssen gezielt in die Diskussion über die Zukunft des Bahnhofsviertels einbezogen werden.

Interkommunaler Austausch

Es sollte ein interkommunale Austausch zum Thema „Bahnhofsviertel“ stattfinden. Insbesondere Hamburg und Zürich können als Vorbilder herangezogen werden.

Arbeit am Image

Die Bedeutung des Bahnhofsviertels für Frankfurt und Rhein-Main, die Chancen, die das Viertel für interkulturelle Kommunikation bietet, und der Zusammenhang zwischen überlieferter Baukultur und Nutzungsvielfalt sind noch zu wenig gedankliches Allgemeingut. Die begonnene Öffentlichkeitsarbeit ist konzeptionell und organisatorisch weiterzuentwickeln.



Stadteilbüro, Moselstraße 6a

Quellen

Stadt Frankfurt, Stadtplanungsamt

Texte

Grundlage Lageplan Bahnhofsviertel,

S. 6 und folgende

gültige Projektplanungen

Bebauungspläne S. 18

Angaben Plan S. 14

Denkmal Liste Stadt Frankfurt am Main, 1995

Denkmal Topographie Stadt Frankfurt a. Main,

Nachträge 2000

Stadtteilentwicklungsplan Bahnhofsviertel von 1980,

Grundlage für Plan S. 15

Angaben Plan S. 28

Stadtteil-Verkehrsplan, Stand 1987,

Grundl. für Plan S. 25

Pläne, Fotos: S. 29, S. 32, S. 33, S. 35, S. 36, S. 53

Projektableau S. 48 - 52

Heinz Schomann

„Das Frankfurter Bahnhofsviertel und die Kaiserstraße“, 1989

„Der Frankfurter Hauptbahnhof“, Ein Beitrag zur Architektur- und Eisenbahngeschichte der Frühzeit, 1983

Fotos und Pläne S. 7 oben rechts, S. 8, S. 9, S. 10 oben

Schwarzplan S. 19 links

Dr. Georg Speck

„Von Denis und Souhay bis Frankfurt 21 – Zum Verständnis der Eisenbahn in Frankfurt a. M., November 1996

Plan Eisenbahnknotenpunkt, S. 7

BSMF – Beratungsstelle für Stadterneuerung und Modernisierung mbH

Plan Nutzungsstruktur 2004 (Grundlage für Plan S. 14 sowie S. 16)

Hyttek, Thomas, Weyell und Weyell Architekten und Stadtplaner

Texte

Pläne, Fotos: S. 5, S. 12, S. 16, S. 17, S. 19

(alle außer Schwarzplan 1914),

S. 20, S. 21, S. 22, S. 23, S. 24 links,

S. 25, S. 26, S. 28, S. 37

bb22

Architekten und Stadtplaner

Texte (S. 37 bis S. 46) und Grafiken „Visionen zum Rahmenplan“ S. 38 bis S. 46, Foto Wesersteig

S. 33 links

Die kompakte Stadt, Hrsg. Martin Wentz

Die Zukunft des Städtischen – Frankfurter Beiträge

Bd. 11

Luftbild des Bahnhofsviertels um 2000, S. 10 unten

Zitat S. 13

www.blass-galabau.de

Bild Dachterrasse S. 24 unten rechts

www.worldchanging.com

Pflanzwände Patrick Blanc, S. 24 rechts oben und rechts Mitte

Herman Hertzberger

Vom Bauen – Vorlesungen über Architektur, 1995

Bild S. 27

Impressum

Herausgegeben von der
Stadt Frankfurt am Main

Stadtplanungsamt Frankfurt
Braubachstraße 15
60311 Frankfurt

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Stadtplanungsamt Frankfurt
Braubachstraße 15
60311 Frankfurt

Dierk Hausmann
Ursula Brünner
Carolyn von Monschaw
Andreas Hodum



Planergruppe
Hytek, Thomas, Weyell und Weyell
Architekten und Stadtplaner
Taunusstraße 62
65183 Wiesbaden
wi@htww.de



Adelgard Weyell
Siegfried Zimny
Milena Knap

bb22 architekten und stadtplaner
Taunusstraße 21
60329 Frankfurt
mail@bb22.net



Martin Wilhelm
Jan Schulz
Felix Nowak
Petra Lenschow
Melanie Bareuther
Eva Keller

Gestaltung:
Öffentlichkeitsarbeit, Marion Woitalla

Frankfurt am Main, März 2008

Ansprechpartner

Stadtteilbüro

Moselstraße 6a
60329 Frankfurt am Main
Tel. (069) 25667669

Öffnungszeiten: Mo, Di 14-17 Uhr
Mi 16-19 Uhr
Do 17-18 Uhr
Fr 16-17 Uhr

Stadtplanungsamt

Frau Brünner, Tel. (069) 212-36116
Frau Reinheimer, Tel. (069) 212-35585

Projektsteuerung

Arbeitsgemeinschaft:
BSMF, Herr Ehlers, Tel. (069) 405873-0
S.T.E.R.N., Frau Hannemann, Tel. (030) 443636-36

Beratender Architekt

Architekturbüro Herr Schön, Tel. (069) 611034



Städtebauliches Entwicklungskonzept „Wohnen + Leben im Bahnhofsviertel“



HOCHAUSS UND UMGEBUNG

Wohnen + Grün

Wohnungswettbewerb und Schließung der Baufälle
(z.B. Kraftwerk, seine Vorläufer etc.)
Sport: Projekt Begrünung Parkhausdach (Stark Wasser 133)
"Wohnplatz", Gestaltung des Hofraums
"Platz Direkt" für Außenbewirtschaftung
Dachgarten: Dachgarten-Hofraum der Cafe

BLITZKRAFTPLATZ

Planung vorhanden,
Ausführung hat begonnen

TAURUSSTRASSE

Aufwertung durch Begrünung
Langfristige Reduktion
der Fahrgeschwindigkeit
(Mischverkehrszustand vorderhand)

BEZUGNEHME BLOCKRANDE

Städtebau

Besonderheiten und Charakteristika der Kreuzungs-
bereiche stärken
Entstehende kleine "Platz" nutzen



PRACHTERASSE - KAISERSTRASSE

Städtebau

Prägnante Adresse
Erstreckungsfähige Kaiserstrasse durch engmaschiges
Straßennetzkonzept hervorheben

BAHNHOFVORPLATZ - KAISERSACK

Öffentliche Raum

Bahnsteigvorplatz und Kaiserstrasse entsprechend
ihre Entree Funktion umgestalten
Öffentliche / Private Dachterrassen (Cafes, Aus-
sichtspunkte, ...)
Temporäre Nutzung für WS 2006 (siehe Vision 133)



KARNEVALSCHULE

Premium + Grün

Ergänzende Begrünungsmaßnahmen
Gartengestaltung für Kinder und Jugendliche

WIENHUTENPLATZ

Öffentliche Raum

Gestaltung und Neuordnung
geplant als "Sonnenspiegel"
Verlegung des ungenutzten Spielplatzes
Grünfläche zum Untergrund

WITTEL INTERZENT

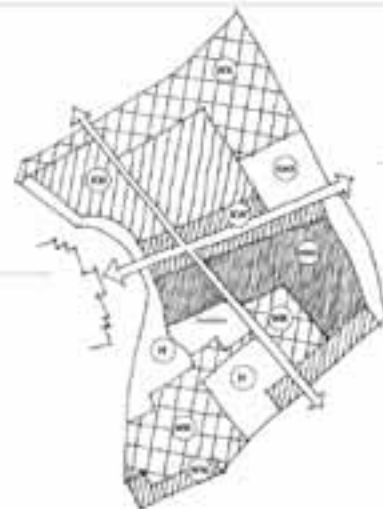
Premium + Grün

Ausrichtung und Begrünung
entsprechend wasserwirtschaftl.

NEUFREIGABUNG

Premium + Grün

Potenziale für Begrünung der
vorhandenen Höfe nutzen
(Bäume, Vertikales, Fassaden, vertikale Pflanzenwände)
Ruhelände für unterschiedliche Öffentlichkeitsbereiche schaffen
gerade hochfrequentiert öffentlich



- Wohnen + Dienstleistungen
- Wohnen in der Mitte
- Wohnen am Rand
- Wohnen im Zentrum
- Wohnen im Zentrum
- Wohnen im Zentrum
- Wohnen im Zentrum
- Wohnen im Zentrum



Städtebauliches Entwicklungskonzept

– Maßnahmenplan –

Bahnhofsviertel – Entwicklungspotentiale und Handlungsansätze



- Geltungsbereich Entwicklungskonzept
- Wohnen
- Problementwicklung "Wohnen und Arbeiten im Bahnhofsviertel" im Bereich innerstädtischer Gewerbe- und Wohnbauten unter Berücksichtigung der Visionen des Identifikations
- Während der Planungsphase Identifizierung, neue Projekte
- Wohnen
- Sozialer und kultureller Einrichtungen
- Haupterschließungspunkte 1. Fußgänger und Fahrradfahrer
- Platz / Freizeitanlage
- Bestand Grün
- Potenzielle Flächengrün
- Bestand Baum
- Planung Baum
- Potenzial für System "Bürgerhaus (Wohnen, Gewerbe, Grün)
- Grünstruktur zum Untergrund
- Potenziale für Hoffungsmaßnahmen
- Besondere attraktive Lage für Dachterrassen
- Passage / Hof
- Planung
- Benutzung
- Besondere Eingangsstruktur
- Bestand
- Denkmalschutz (Bauwerk)
- Typischer Bauelement
- Aktueller Sichtbezug
- Übergang mit Barrierefreiheit

MAßSTAB 1 : 2000

STADT FRANKFURT AM MAIN



Stadtplanungsamt Frankfurt
Braubachstraße 15
60311 Frankfurt



Erarbeitung
Planungsgruppe
Hytek, Thomas, Weyell und Weyell
Architekten und Stadtplaner
Taunusstraße 62
65183 Wiesbaden
E-Mail: wi@htww.de



bb22 architekten und stadtplaner
Brönnestraße 22
60313 Frankfurt
mail@bb22.net

Stand: März 2006