



Rahmenplan Höchst 2006

Städtebauliche Rahmenplanung;

Revitalisierung der Innenstadt

BAUSTEIN

1/06



Rahmenplan **Höchst 2006**

Städtebauliche Rahmenplanung; Revitalisierung der Innenstadt

BAUSTEIN 1/06







Inhalt

VORWORT

Stadtrat Edwin Schwarz	5
------------------------	---

AUFGABENSTELLUNG

6

DER STADTTEIL HÖCHST

- Stadtgeschichte	10
- Lage und Stellung von Höchst zur Kernstadt Frankfurts und in der Region	13
- Entwicklungsbereich Raum Höchst	14
- Verkehr – Gesamtraum	16
- Landschaftsraum – Vernetzung mit dem Siedlungsraum	18
- Bevölkerungsentwicklung, Beschäftigung u. Sozialstruktur	20

DIE INNENSTADT VON HÖCHST - DAS RAHMENPLANGEBIET

Städtebauliche Planungen

- Baustruktur – Bestand	26
- Städtebauliches Gesamtkonzept – Gesamtplan	28
- Entwicklungsbereiche Innenstadt	32
- Bedeutende Entwicklungspotentiale	
- „Neue Weststadt“ – Bereich vor Tor Ost/Industriepark	35
- VGF-Gelände – derzeitiger Omnibusbetriebshof	40
- „Neues Tor nach Höchst“ – SÜWAG/Kraftwerksgelände am Main	45
- „Trambahn“ an die Königsteiner Straße	48
- „Bahnparallele Nordpassage“	50
- Markthalle – Marktplatz	52

Der öffentliche Raum

- Stadträumliche Aufwertung insgesamt/fußgängerfreundlicher Straßenumbau	54
- Achse Dalbergplatz – Bahnhofsvorplatz – Leunaknoten	58
- Dalbergplatz mit Unterführung Königsteiner Straße	60
- Neugestaltung Andreasplatz	62

Verkehrliche Planungen

- Bestand/Randbedingungen	64
- Stadtteilverkehrsplan	65
- Ruhender Verkehr/Parken	67

Sonstige Planungen/Maßnahmen

- Einzelhandels- und Zentrenkonzept – gesamtstädtische Studie	68
- Denkmalschutz	
- Neugestaltung des Mainufers – Grünflächenamt	
- Markthalle und Wochenmarkt – Untersuchung Marktbetriebe	

RESUME UND AUSBLICK

70

QUELENNACHWEIS/IMPRESSUM

74

Vorwort

Die Innenstadt von Höchst stellt als Kern einer ehemals selbstständigen Stadt den eindrucksvollsten Stadtbaukörper auf Frankfurter Gebiet neben der Frankfurter City dar. Vom Main her betrachtet sieht man mit Stadtmauer, Schloss, Justinuskirche und Bolongaropalast das historische Ensemble einer nach wie vor eigenständigen Stadt.

Deren Vitalität und Funktionstüchtigkeit ist allerdings bedroht.

Bedingt durch den endgültigen Wegzug der Kreisverwaltung des Main-Taunus-Kreises sind der Stadt Höchst zentralörtliche Einrichtungen mit Publikumsverkehr verloren gegangen.

Das expandierende Main-Taunus-Zentrum stellt eine erdrückende Konkurrenz für den Höchster Einzelhandel und insbesondere für die Einkaufszone Königsteiner Straße dar.

Schließlich haben die Umstrukturierungen im gewerblich-industriellen Sektor mit einem stetigen Abbau von mehreren tausend gewerblichen Arbeitsplätzen auch wirtschaftliche Folgen für die Betroffenen und damit auch für Höchst als Einkaufsstadt.

Mit der vorliegenden Rahmenplanung sollen vor allem die Chancen zur Stadtentwicklung aufgezeigt werden, mit dem Ziel einer Neubelebung der Höchster Innenstadt.

Am Anfang stehen umfassende Neuordnungsmaßnahmen des fließenden und ruhenden Verkehrs, die aus sich heraus bereits Anstoßwirkung für private Initiativen haben können.

Parallel kann mit der Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt mehr Raum für Fußgänger, für die Aufenthaltsqualität gewonnen werden. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes, von Plätzen und Straßen bildet einen weiteren Schwerpunkt dieser Rahmenplanung. Hierdurch kann das Erscheinungsbild von Höchst an zentralen Stellen verbessert und Anreize für private, wirtschaftliche Initiativen im Bereich Handel, Gastronomie und Beherbergungsgewerbe sowie Kultur und Tourismus geschaffen werden.

Als dritter Schwerpunkt werden für größere, umzustrukturierende Flächenareale städtebauliche Entwicklungskonzepte ausgearbeitet, die für die Höchster Innenstadt beachtliche Impulse versprechen. Besonders hoffnungsvoll stimmt die Tatsache, dass die Eigentümer jener Flächen das Entwicklungsinteresse teilen und sich z.T. schon in konkreten Planungen hierfür befinden.

Quasi in Ergänzung zu diesem Rahmenplan hat die Stadt ein Förderprogramm von 21 Mio € für die Modernisierung von Wohnbausubstanz aufgelegt, dessen Geltungsbereich sich weitgehend mit dem Rahmenplangebiet deckt und von dem ich hoffe, dass hiervon reichlich Gebrauch gemacht wird.

Rahmenplan und Förderprogramm wurden im Sept. 2006 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Der Anfang ist gemacht.



Stadtrat
Edwin Schwarz

Aufgabenstellung

Was ist ein städtebaulicher Rahmenplan?

Der Rahmenplan zeigt die langfristig angestrebte Entwicklungsrichtung für die städtebauliche und damit auch die wirtschaftliche Entwicklung des Stadtteils Höchst.

Planerische Ansätze und Maßnahmen unterschiedlicher Themenfelder werden zusammengeführt zu einem integrierten städtebaulichen Gesamtkonzept. Sie sind räumlich und inhaltlich miteinander verknüpft und bedingen sich gegenseitig. Daher ist es entscheidend, die einzelnen Fachbelange frühzeitig



Luftbild gesamt Höchst

im Verlauf der Planung im Hinblick auf die Gesamtentwicklung des Stadtteils, zu gewichten und miteinander abzuwägen.

Ein Rahmenplan ist nicht als starrer Plan zu verstehen, sondern als flexibles planerisches Leitkonzept. Auf der Ebene der kommunalen Planungen steht er zwischen Flächennutzungsplan und Bebauungsplan. Ein Flächennutzungsplan dient zur Steuerung gesamtstädtischer Entwicklungsziele.

Ein Bebauungsplan gibt für einzelne Baugebiete planungsrechtlich verbindliche Bebauungsmöglichkeiten vor, mit konkreten Festsetzungen zur baulichen Nutzung von Grundstücken.

Ein städtebaulicher Rahmenplan hat dagegen keine rechtliche Verbindlichkeit. Er stellt jedoch für Politik und Verwaltung eine Eigenbindung zur Fortführung der sich aus ihm ergebenden Aufgaben dar und ist gleichzeitig ergänzender Beurteilungsmaßstab für bauliche Einzelprojekte. Als konzeptionelle Grundlage kann er Anlass sein für nachfolgende formelle

städtebauliche Planungen, wie z.B. für Bebauungspläne, Änderungen des Flächennutzungsplans, Planfeststellungsverfahren etc. Vor allem soll er auch Grundlage für die öffentliche Diskussion sein.

Zur Aufgabe

Mit der Rahmenplanung sollen, ausgehend von Strukturuntersuchungen des Stadtteils,

- die Bindungen,
- die Mängel und
- die Chancen

von Höchst herausgearbeitet werden.

Das engere Planungsgebiet umfasst die Höchster Innenstadt und wird begrenzt von:

- der Bahntrasse im Norden in Hochlage und dem Main im Süden sowie
- dem Werksgelände des Industrieparks im Westen und der Stadtteilgrenze zu Nied im Osten.

Die Innenstadt gliedert sich in die historische Altstadt, mit Schloss und Justinuskirche, die östlich gelegene Stadterweiterung „Höchster Neustadt“ mit dem Bolongaropalast, sowie das in nachfolgenden Entwicklungsphasen zusammengewachsene Stadtgefüge südlich der Bahn bis zum „Höchster Westend“ aus der späten Gründerzeit.

Aus dem Jahre 1991 liegt eine vom Magistrat herausgegebene Rahmenplanung für den Stadtteil Frankfurt Höchst vor. Dieses vor ca. 15 Jahren erarbeitete städtebauliche Rahmenkonzept konnte in einzelnen Aspekten auch weiterhin als Grundlage herangezogen werden.

Jedoch führten veränderte Rahmenbedingungen in Höchst in den letzten Jahren, insbesondere im wirtschaftlichen Sektor, zu entsprechend veränderten Sachlagen.

Die heutige Situation im Stadtteil ist von diversen Fehlentwicklungen gekennzeichnet, die sich auffallend im Bereich der Innenstadt zeigen. Beispielhafter Ausdruck der problematischen Situation des Geschäftszentrums Königsteiner Straße ist die Schließung des Kaufhauses Hertie und der andauernde Leerstand des Gebäudes.



links: Höchster Schloss
rechts: Bolongaropalast

Mehrere unterschiedliche Faktoren zeigen die gegenwärtige Problemlage der Stadt:

- ein Abwärtstrend im Geschäfts- und Versorgungszentrum, insbesondere um die Königsteiner Straße - dies gilt gleichermaßen für die Gastronomie,
- minder genutzte, brach fallende Teilzonen im Stadtgebiet oder einzelne Gebäude, mit atypischer Zwischennutzung und schlechtem Erhaltungszustand,
- strukturelle Mängel in der Verkehrsabwicklung der Innenstadt einschließlich der ungeordneten Parkplatzsituation,
- mangelnde Gestaltqualität des öffentlichen Stadtraumes,
- die anhaltende Umstrukturierung im gewerblich-industriellen Sektor, mit deutlichem Rückgang an gewerblichen Arbeitsplätzen am traditionellen Industriestandort Höchst
- und nicht zuletzt die daraus resultierenden weiteren nachteiligen Folgen für die Entwicklung des Stadtteils, wie für die Sozialstruktur bzw. die soziale Segregation in einzelnen Quartieren, die Qualität der innerstädtischen Wohnlagen einschließlich der Wohnungsstandards.

Die Beziehung zwischen dem Industriepark Höchst und dem Stadtteil hat sich in verschiedener Hinsicht geändert. Die Beschäftigtenzahl im Industriepark ist insgesamt wieder angestiegen und inzwischen höher als im Jahr 1999, d.h. vor der Auflösung der Hoechst AG. Allerdings sind die „neuen“ Beschäftigten überwiegend höher qualifizierte Angestellte, die bisher kaum in Richtung Höchst orientiert sind – weder als Bewohner noch als Besucher bzw. Kunden – im Unterschied zu den „Rotfabrikern“, die sich traditionell in Höchst versorgten. Zusätzlich wird die Verbindung des Industrieparks zu Höchst geschwächt durch den Ausbau der Werkerschließung „Tor-Süd“ (vom Schwanheimer Knoten) zu einer leistungsfähigen Hauptzufahrt.

Neben den derzeitigen Mängeln in Höchst sollen die vorhandenen Positiva der Stadt als gewachsenem Geschäfts- und Wohnstandort und ihre Entwicklungschancen aufgezeigt werden. Es gilt die Alleinstellungsmerkmale von Höchst, seine Unverwechselbarkeit, als Fundament der künftigen Entwicklung herauszustellen:

- die Lage der Stadt am Main und an der Niddamündung, privilegiert über dem Fluss gelegen, mit Blick über die Ebene und auf den Vordertaunus,
- ihre jahrhundertlang eigenständige Stadtgeschichte, die das gesamte Stadtbild bis heute prägt,
- die historische Altstadt mit ihrer hohen bau- und kunstgeschichtlichen Wertigkeit – einzigartig innerhalb des Frankfurter Stadtgefüges – mit dem mittelalterlichen Stadtschloss und seinem Park sowie der Justinuskirche als älteste Kirche Frankfurts, einer im Kern karolingischen Basilika,
- der Bolongaropalast als Sinnbild der Stadterweiterung „Höchster Neustadt“ aus der Zeit des Merkantilismus,
- die gewachsene, kleinteilige Stadtstruktur mit ihren vielfältigen Funktions- und Nutzungsmöglichkeiten und mit unverwechselbaren, ursprünglichen Erlebnisräumen wie z.B. der Altstadt – die räumliche Verflechtung von Wohnen, Einkaufen, Kultur und Gastronomie ist ein Potential urbaner Qualitäten, das vielerorts in den neu gebauten Ortslagen vermisst wird,
- die großzügige, breite Uferzone am Main, als Entwicklungsmöglichkeit zu einem naturnahen Freizeit- und Erholungsbereich in direkter Verbindung zur Innenstadt Höchst.



Höchster Schlossplatz

DER STADTTEIL HÖCHST



Stadtgeschichte

Höchst hat als Siedlungsraum entscheidende Standortmerkmale, die bereits seit vorrömischer Zeit eine kontinuierliche Entwicklung begründet haben. Entscheidend war die Lage am Fluss mit der angrenzenden hochwasserfreien Terrasse - der Bereich des alten Schlosses und der Justinuskirche - und eine Furt in direktem Bezug zur Stadt (heutige Fähre). Mit dieser Lagegunst hat sich Höchst über die Jahrhunderte zu einem Verkehrs- und Handelsknotenpunkt aus Wasserwegen, Fernstraßen und Schienenwegen entwickelt.



Höchst um 1650;
© Institut für Stadtgeschichte
Frankfurt am Main



Höchst mit vollendetem
Bolongaropalast um 1775;
© Institut für Stadtgeschichte
Frankfurt am Main

Im späten Mittelalter verlieh der Kaiser dem Dorf Höchst die Stadtrechte. Damit verbunden waren Zollrechte, sodass in der Folge die Stadtbefestigung mit einer umlaufenden Stadtmauer und befestigten Zollstellen ausgebaut wurde (Altstadt).

Zum Ende des 18. Jahrhunderts wurde - getragen von den Ideen des Merkantilismus - die Gründung der Höchster Neustadt (östlich der Altstadt) als kommunale Planung eingeleitet. Zur wirtschaftlichen Entwicklung förderte man die Neuansiedlung von Gewerbe mit entsprechenden Privilegien, noch heute erkennbar am Beispiel der Handelsherren Bolongaro bzw. dem Bolongaropalast. Trotz Stagnation der Entwicklung mit entsprechenden mehrfachen Änderungen der Planung bestimmte das städtebauliche Rahmenkonzept der Neustadt die weitere Ausdehnung von Höchst bis zum Ende des 19. Jahrhunderts.

Die Gründung der Farbwerke Höchst 1863 und die parallel aufblühende Industrie kennzeichnen eine Wachstumsperiode, die die Entwicklung zur Industriestadt Höchst begründete. Die zunehmende wirtschaftliche Bedeutung und zentrale Rolle von Höchst in der gesamten Region fand ihren Höhepunkt in den Höchster Eingemeindungen der Nachbargemeinden Sindlingen, Zeilsheim und Unterliederbach im Jahr 1917.

Die beiden Lagepläne der Stadt von 1850/1864 und 1897/1898 zeigen den enormen Wachstumsschub der städtebaulichen Entwicklung von Höchst in der Zeit der Industrialisierung - in einem Zeitraum von nur 40 Jahren.

Wenige Jahre später, mit der Übernahme der Farbwerke in den Konzern IG Farben, wurde der Hauptsitz des Unternehmens nach Frankfurt verlagert. Nachdem Höchst kein selbständiger Standort der chemischen Großindustrie mehr war, folgte 1928 die Eingemeindung von Höchst zur Stadt Frankfurt.

Die 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts ist für Höchst gekennzeichnet von Stagnation und Rückgang.

- Generelle wirtschaftsstrukturelle Veränderungen im gewerblich-industriellen Sektor führten auch am Industriestandort Höchst zu einschneidendem Abbau von gewerblichen Arbeitsplätzen. Die Fusion der Hoechst AG mit einem französischen Unternehmen mit dem Verlust des Firmensitzes sowie die zuletzt erfolgte Übernahme in einen französischen Pharmakonzern kennzeichnen diese Veränderungen.
- Der Wegzug der Kreisverwaltung des Main-Taunus-Kreises von Höchst in den Kreis selbst - in den späten 80-er Jahren (wobei Höchst bereits seit den 20-er Jahren zu Frankfurt gehörte) hatte einen deutlichen Besucherrückgang auch für das Höchster Geschäftszentrum zur Folge.
- Das periphere Main-Taunus-Zentrum, direkt außerhalb der Stadtgrenze an der Verlängerung der Königsteiner Straße zum Vordertaunus gelegen, belässt für den Höchster Einzelhandel nur noch eine untergeordnete Versorgungsfunktion.

Insgesamt kennzeichnen diese Entwicklungen für Höchst den Verlust seiner zentralen Rolle in der Region, die der Stadt Höchst in der Vergangenheit aus stadtgeschichtlicher Eigenständigkeit und aufgrund ihrer wirtschaftlichen Vorrangstellung in der gesamten Main-Taunusregion über Jahrhunderte zukam.



Stadtplan der Stadt Höchst 1864;
© Verein für Geschichte und Altertumskunde e.V. Ffm-Höchst



Stadtplan der Stadt Höchst 1897/98;
© Verein für Geschichte und Altertumskunde e.V. Ffm-Höchst

Zeittafel der Entwicklungsgeschichte von Höchst am Main

- | | |
|--|--|
| <p>790 Erste urkundliche Erwähnung einer Ansiedlung im Bereich Höchst</p> <p>830 Bau der Justinuskirche und Beginn einer planmäßigen Besiedlung</p> <p>1090 Errichtung des Klosters St. Alban</p> <p>1157 Erste urkundliche Erwähnung einer Burg</p> <p>1355 Verleihung der Stadtrechte an Höchst</p> <p>1396 Errichtung einer ersten Umwehrung der Stadt Höchst</p> <p>1409 Aufgabe des Klosters St. Alban</p> <p>1432 2. Stadterweiterung und Errichtung einer massiven Stadtmauer</p> <p>1441 Gründung des Antoniter-Klosters</p> <p>Ende 15. Jh 3. Stadterweiterung und Erweiterung der Umfassungsmauer</p> <p>1587 Großer Stadtbrand in Höchst</p> <p>1746 Gründung der Höchster Porzellanmanufaktur</p> <p>1768 Gründung der Höchster Neustadt durch Kurfürst Emmerich-Josef von Breidbach-Bürresheim</p> | <p>1772 Vorlage des idealstädtischen Rahmenkonzeptes der Neustadt</p> <p>1778 2. großer Stadtbrand in der Höchster Altstadt</p> <p>1780-1790 Bau des Bolongaropalastes und des Hauses Pfeiffer in der Höchster Neustadt</p> <p>1809 Neuauflage einer verkleinerten Planungsvariante der Neustadt</p> <p>1816-1817 Endgültige Aufgabe der Umwehrungsmauer</p> <p>1814-1818 Bau der Großen Taunusstraße, der heutigen Königsteiner Straße</p> <p>1830 Ausbau der Bolongarostraße in ihrem heutigen Verlauf</p> <p>1839 Anschluss von Höchst an die Taunus Eisenbahn (Frankfurt - Wiesbaden), mit Anlage des 1. Bahnhofes Nähe Königsteiner Str.</p> <p>1844 Bau der Kleinen Taunusstraße, der heutigen Emmerich-Josef-Straße</p> <p>1850 Beginn der allmählichen Besiedlung des Areals östlich der Königsteiner Straße</p> <p>1863 Gründung der Farbwerke Meister, Lucius & Co.</p> |
|--|--|



Höchster Porzellanmanufaktur

- | | | | |
|------------------|---|-------------|--|
| 1869-1874 | Umsiedlung der Farbwerke aus dem Stadtgebiet an d. heutigen Standort | 1917 | Eingemeindung von Sindlingen, Zeilsheim und Unterliederbach |
| 1874 | Beginn der Errichtung von Werkswohnungen durch die Farbwerke | 1924 | Alternativplanungen für die Verlegung des Marktes aus der Altstadt, u.a. an den heutigen Platz |
| 1874 | Einführung der Straßenbeleuchtung | 1925 | Übernahme der Farbwerke in die IG Farben mit Firmensitz in Frankfurt |
| 1875 | Allmähliche Besiedlung des Areals zwischen Altstadt und Bahnlinie | 1928 | Eingemeindung von Höchst nach Frankfurt am Main |
| 1875 | Bau des Höchster Krankenhauses | 1951 | Neugründung der Farbwerke Hoechst mit Sitz in Höchst |
| 1880 | Bau der 2. Höchster Bahnstation | 1962 | Bau des Main-Taunus-Zentrums |
| 1882- | Bau der evangelischen Kirche | 1965 | Wiederbegründung der heutigen Höchster Porzellanmanufaktur auf der Grundlage von Vorgängerfirmen |
| 1883- | Bau der Kasinoschule | 1985 | Umsiedlung der Kreisverwaltung des Main-Taunus-Kreises nach Hofheim |
| 1890 | Bau des Höchster Gymnasiums, Anlage des Stadtgartens (Höchster Schwimmbad) und des Marktplatzes | 1999 | Fusion von Hoechst AG und Rhone-Poulanc zu Aventis S.A. mit Firmensitz in Straßburg/Frankreich |
| 1899 | Überplanung des Höchster Oberfelds bis nach Unterliederbach; parallel laufen Überlegungen zur Umstrukturierung der Altstadt | 2001 | Umstrukturierung des Main-Taunus-Zentrums auf ca. doppelte Verkaufsfläche |
| 1902- | Anlage und Ausbau des | 2004 | Übernahme der Aventis S.A. in den französischen Pharmakonzern sanofi mit Sitz in Paris. |
| 1908 | Stadtparks Höchst | | |
| 1910 | Beginn der Bebauung des Areals nördlich der Bahnlinie | | |
| 1910- | Neubau des heutigen Bahnhofes | | |
| 1914 | Höchst | | |



Höchst um 1928, Blick von Norden;
© Archiv Glockenspielhaus Höchst

Lage und Stellung von Höchst zur Kernstadt Frankfurts und in der Region

Höchst ist der bedeutendste der westlichen Stadtteile von Frankfurt am Main und liegt ca. 10 km westlich der Frankfurter Innenstadt, am nördlichen Mainufer. Aufgrund seiner eigenen geschichtlichen Entwicklung stellte die Stadt Höchst in der Vergangenheit neben Frankfurt über Jahrhunderte einen zweiten Kristallisationspunkt für die umliegenden Gemeinden und die Region dar, nicht zuletzt aufgrund der bis ins 20. Jahrhundert existierenden politischen Grenzen zur Stadt Frankfurt.

Höchst gehörte über Jahrhunderte zum Erzbistum Mainz. Durch seine hervorragende verkehrliche Lage entwickelte sich die Stadt schon früh als eigenständiges, wohlhabendes Handelszentrum und später als bedeutender Industriestandort vor den Toren der Stadt Frankfurt.

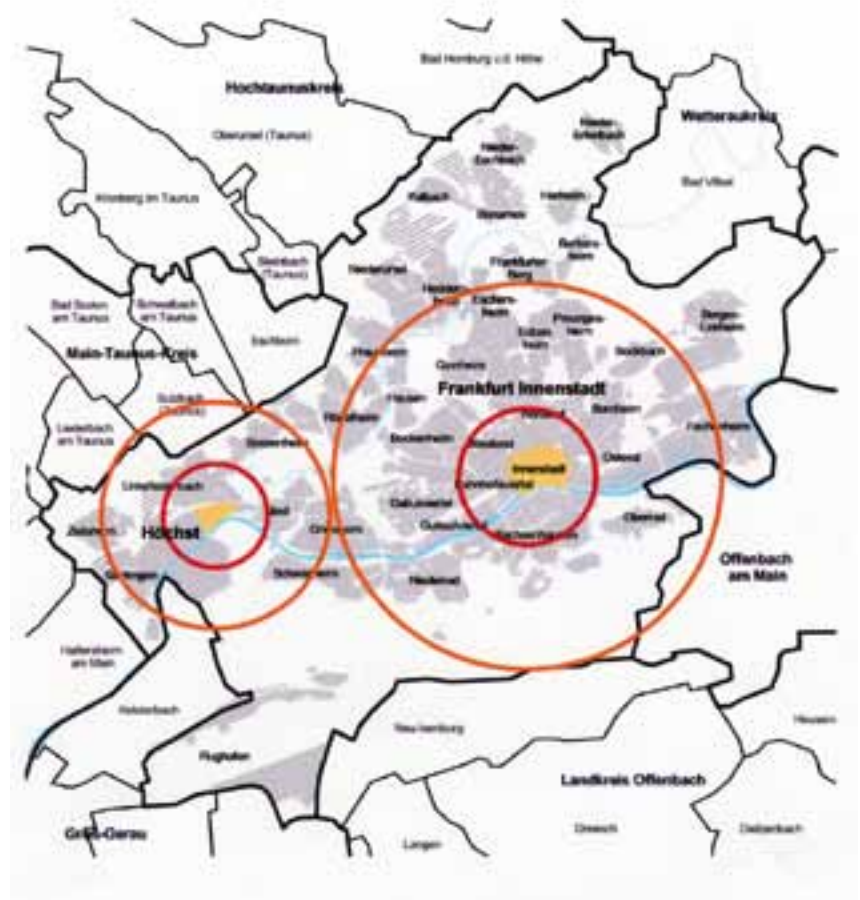
Erst 1928 wurde Höchst als Frankfurter Stadtteil eingemeindet, zusammen mit seinen direkten Nachbargemeinden. Der Stadtteil Höchst blieb jedoch bis 1987 Sitz der Kreisverwaltung des bereits seit 1928 benachbarten Landkreises, also bis ca. 60 Jahre nach seiner Zugehörigkeit zu Frankfurt.

Im Bereich des Oberzentrums Frankfurt erfüllt Höchst eine Funktion vergleichbar mit einem Mittelzentrum in der Region. Im westlichen Stadtgebiet Frankfurts bildet Höchst für die benachbarten Stadtteile den zentralen Versorgungsschwerpunkt öffentlicher und privater Infrastruktur. Im Bereich Einzelhandel wird Höchst in seiner regionalen Bedeutung jedoch zunehmend gefährdet durch das Main-Taunus-Zentrum.

Dennoch bleibt der eigenständige Charakter des Stadtteils mit überörtlicher Bedeutung bis heute spürbar, zum einen bedingt durch die räumliche Entfernung zur Kernstadt Frankfurt und ebenso durch das lebendige Geschichtsbewusstsein in Höchst und Umgebung.

Lage und Stellung von Höchst zur Kernstadt Frankfurts und in der Region

- Stadtkern
- zentrumsnahe Quartiere
- Stadtteile im Einzugsbereich



Entwicklungsbereich Raum Höchst

Wohnraumvorsorge sowie Stärkung von Wirtschaftskraft und Arbeitsmarkt sind zentrale Aufgaben der Stadtentwicklung.

Im gesamten Südwesten Frankfurts, d.h. in Höchst und den umliegenden Ortsteilen, zeigen die letzten Jahre für den Wohnungsbau maßgebende planerische Entwicklungen.

Die zusätzlichen Erweiterungsflächen für Wohnungsbau liegen im Einzugsbereich des Versorgungszentrums Höchst. Auf den ehemaligen Kasernenflächen entstand in den letzten Jahren ein neues Wohngebiet mit Familienwohnungen, das Lindenviertel, das inzwischen nahezu vollständig bewohnt ist. Für das Neubaugebiet am Ortsrand von Nied sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen längst abgeschlossen (B-Plan Ortsrand Alt Nied). Die planerische Entwicklung weiterer neuer Wohnbauflächen im Bereich um Höchst-Unterliederbach sind weit fortgeschritten (Offenlage Silogebiet 2004), erfordern jedoch ein aufwendiges und zeitraubendes Planungsverfahren gemäß dem Baugesetzbuch).

Es ist davon auszugehen, dass für die Stadtmitte von Höchst mit den Neubewohnern dieser Wohngebiete ein Zuwachs an Wirtschafts- und Kaufkraft verbunden sein wird.

Derzeit mindergenutzte Gewerbeflächen im Höchster Stadtgebiet selbst bieten durch städtebauliche Umstrukturierung die Chance zur Entwicklung hochwertiger Gewerbestandorte. Diese bisher gewerblich-industriell genutzten Areale haben ihre Bedeutung verloren und werden nicht mehr standortgerecht genutzt. Im räumlichen Zusammenhang zur Innenstadt gelegen sind sie verkehrlich bereits gut erschlossen. Hier könnte sich zukunftsorientiertes Gewerbe ansiedeln und neue qualifizierte Arbeitsplätze entstehen.

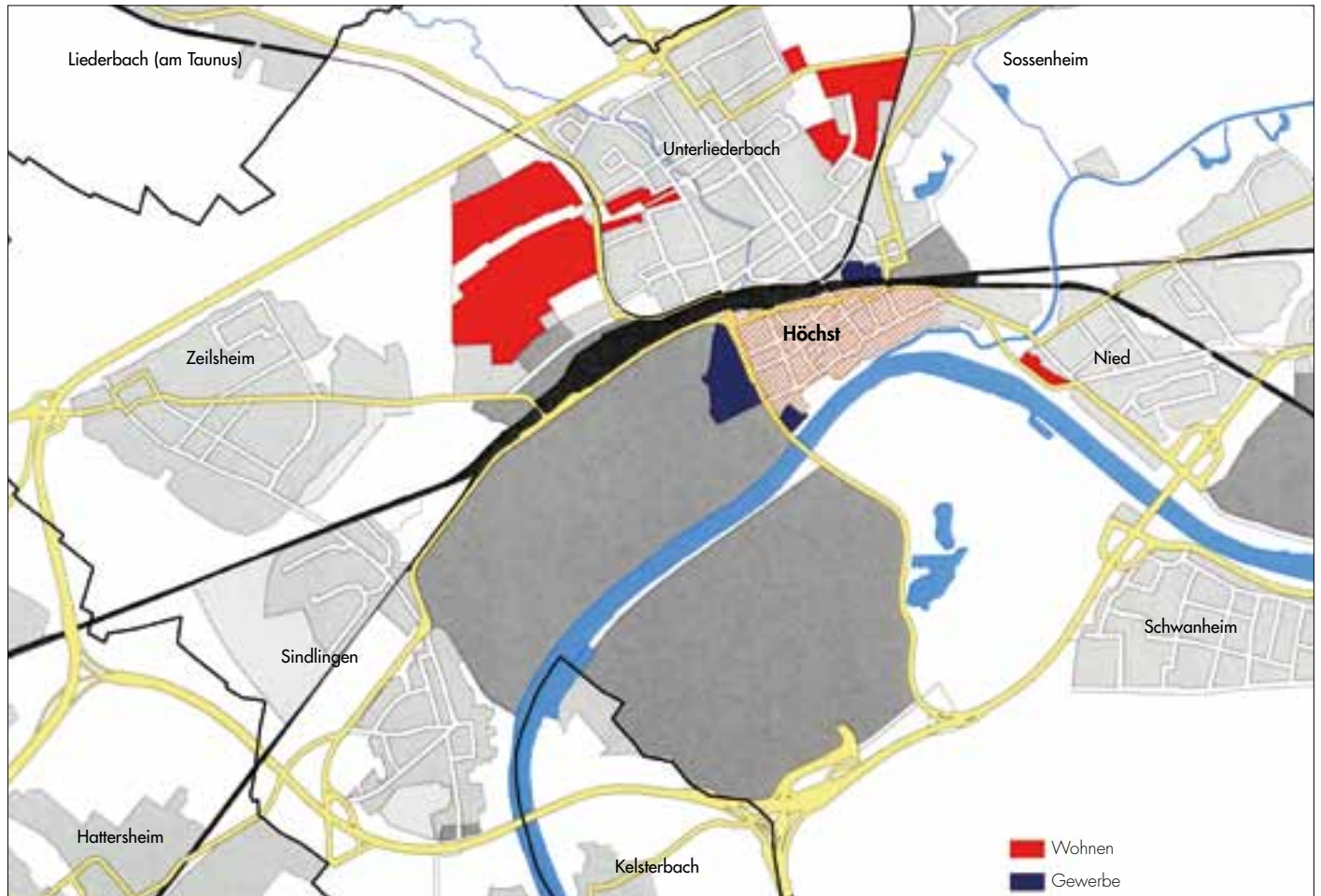
Denkbar ist eine wohnverträgliche, vielfältige Gewerbestruktur für die heute Bedarf an Bauflächen besteht, wie Bürodienstleister, Technik-, Forschungs- und Innovationsunternehmen o.ä.



Neubau Lindenviertel



Baupotenziale Wohnen und Gewerbe im Bereich Raum Höchst



Beginn der Parkstadt
Unterliederbach

Verkehr – Gesamttraum

Übergeordnetes Straßennetz

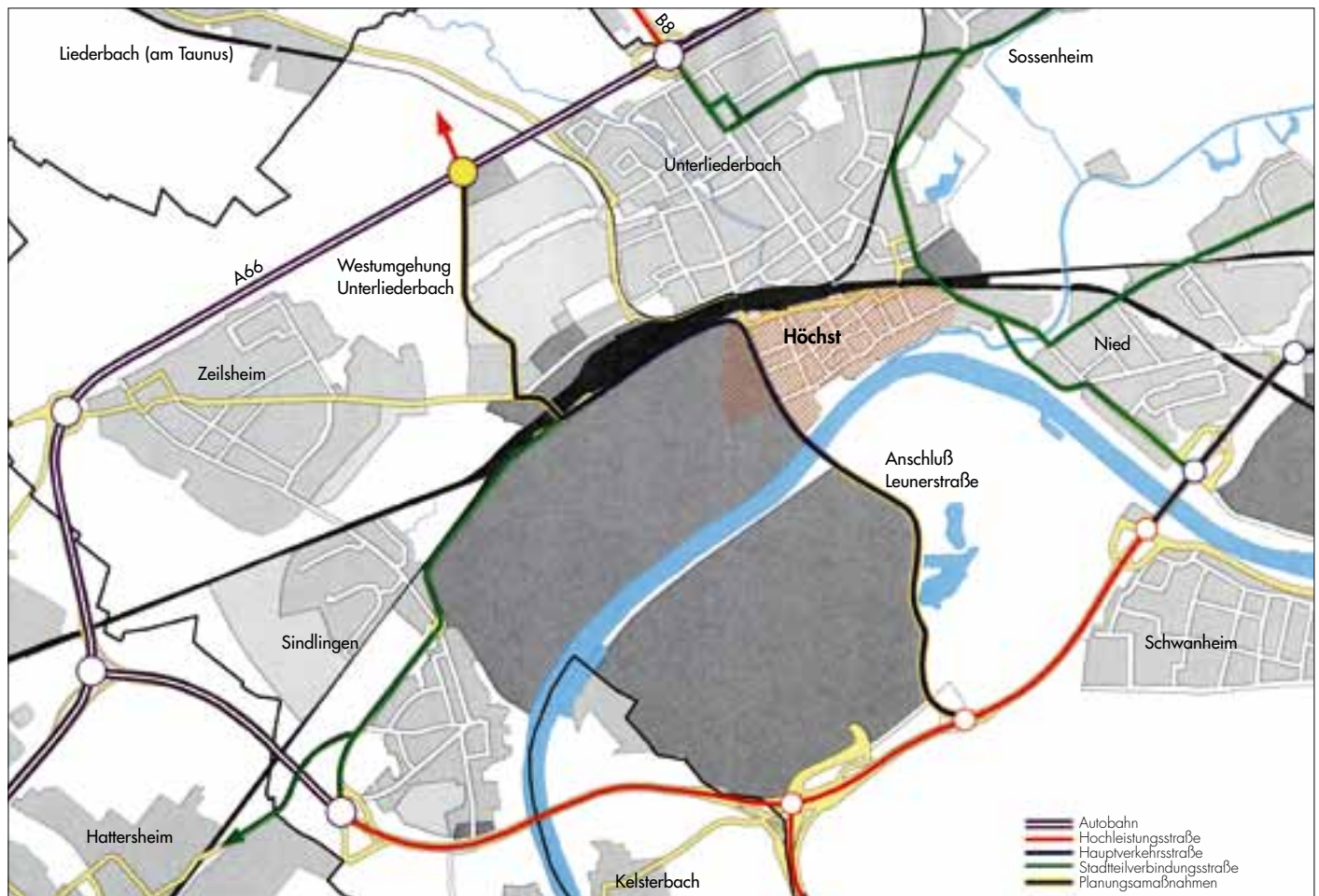
Höchst ist im Norden über die Autobahn A 66 und die Bundesstraße B8 aus dem Vordertaunus direkt an das überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden.

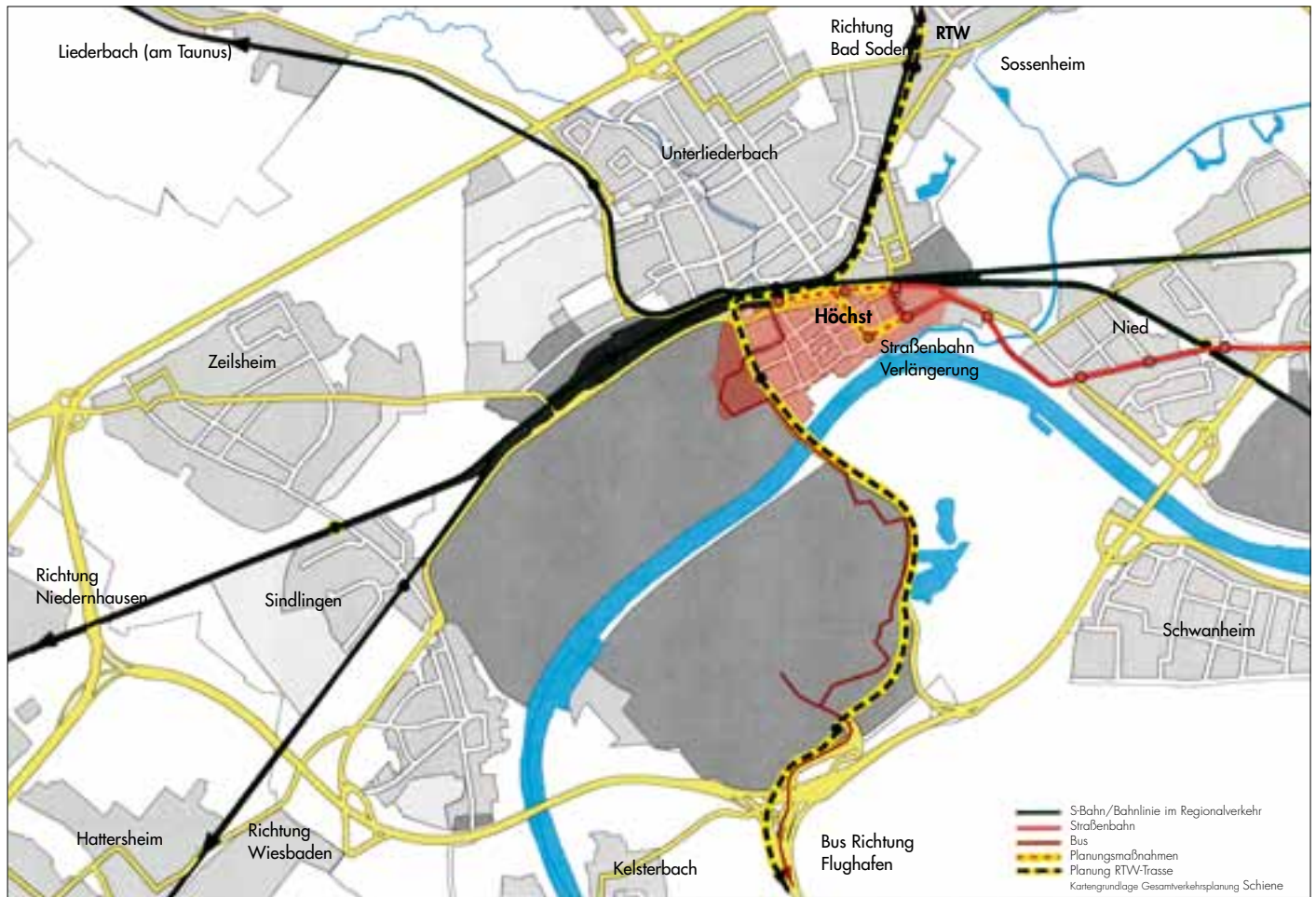
Mit dem Anschluss der Leunabrücke (geplante Fertigstellung Ende 2007) wird eine südliche Umfahrung des Stadtgebietes ermöglicht und eine weitere überörtliche Anbindung des Stadtteils an die Bundesstraße B 43 hergestellt.

Diese Umfahrung bildet die Voraussetzung für Entlastungen vom innerörtlichen Durchgangsverkehr der Höchster Innenstadt und ist Grundlage für die im Rahmenplan vorgestellten verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen.

Als künftige verkehrliche Entwicklungsmaßnahme für die westlichen Stadtteile ist mittelfristig eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung aus Richtung A 66 bzw. Vordertaunus vorgesehen, die Westumfahrung Unterliederbach. Sie dient zur Entlastung der Bundesstraße B8 (Achse Königsteiner Straße) und damit auch der Verringerung des Durchgangsverkehrs für die Stadtteile Höchst und Unterliederbach.

Übergeordnetes Straßennetz um Höchst





Übergeordnetes Netz des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs

Der Bahnhof Höchst ist bedeutendster Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs im Frankfurter Westen, für Frankfurt wie auch für die gesamte Region. Bereits Ende der 30-er Jahre des 19. Jahrhunderts wurde der 1. Höchster Bahnhof erbaut, als wichtiger Haltepunkt der Taunusbahn (Frankfurt - Wiesbaden), der ersten Eisenbahnlinie um Frankfurt. Die beiden ebenfalls in den Anfangsjahren entwickelten Taunusstrecken, die ehemalige Sodener Privatbahn und die Königsteiner Kleinbahn führen bis heute zum Bahnhof Höchst, dem Verknüpfungspunkt mit den Frankfurter RMV-Linien und den Strecken der DB.

Eine ähnlich zentrale Funktion hat Höchst auch für den Sektor des nicht schienenengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs. Hauptverknüpfungspunkt von Schiene und Busverkehr für den Westen der Gesamtstadt Frankfurt ist der Bahnhof Höchst. Die Entwicklung eines neuen, zeitgemäßen Busbahnhofs am Bahnhof Höchst ist zentraler Bestandteil der verkehrlichen/städtebaulichen Planungen für Höchst.

Als überörtliche verkehrliche Verbesserung im ÖPNV-Netz Straße konnte Anfang 2004 eine Busverbindung zum Flughafen eingerichtet werden (s. Plandarstellung). Die Buslinie führt vom Bahnhof Höchst weiter über die Leunabrücke zum Tor Süd des Industrieparks (Schwanheim) und von da direkt zum Flughafen.

Entsprechend dem Gesamtverkehrsplan Frankfurt (GVP) wurde Ende 2005 durch die Stadtverordnetenversammlung die Fortführung der Straßenbahn aus Richtung Nied/Griesheim bis zum Bahnhof Höchst beschlossen. Alternativ sollen Varianten geprüft werden mit einer Streckenführung zur, bzw. durch die Königsteiner Straße. Die Trassenführung dieser Planungsvarianten ist hier nachrichtlich dargestellt.

Auch die Streckenführung der Regionaltangente West (RTW) im Stadtgebiet Frankfurt wurde durch Stadtverordnetenbeschluss im Dezember 2005 in den Gesamtverkehrsplan Frankfurt aufgenommen und soll in dieser Fassung weiterverfolgt werden, die Trassenführung im Bereich Höchst/Leunastraße ist hier nachrichtlich dargestellt und in die Rahmenplanung übernommen.

Landschaftsraum – Vernetzung mit dem Siedlungsraum



An der Nidda



Zwischen Main und Nidda

Höchst ist durch seine Lage an Main und Niddamündung landschaftlich eindeutig geprägt. Mit dem zusammenhängenden Grünraum nahe der Altstadt, mit Brüningpark und Mainuferzone sowie der parkähnlichen Flussaue der Niddamündung besitzt die Stadt ein landschaftsräumliches Juwel.

Vom Taunus her führen offene Talräume keilförmig an das Siedlungsgebiet Höchst – Unterliederbach heran, die überwiegend landwirtschaftlich genutzt sind. Von Osten begrenzt das Sossenseimer Unterfeld den Siedlungsraum weiträumig. Hier schließt in Richtung Sossenseim der eher abseits gelegene Höchster Stadtpark an. Im Süden, auf der gegenüberliegenden Mainseite, erstreckt sich das Schwanseimer Unterfeld mit dem Naturschutzgebiet „Schwanseimer Düne“.

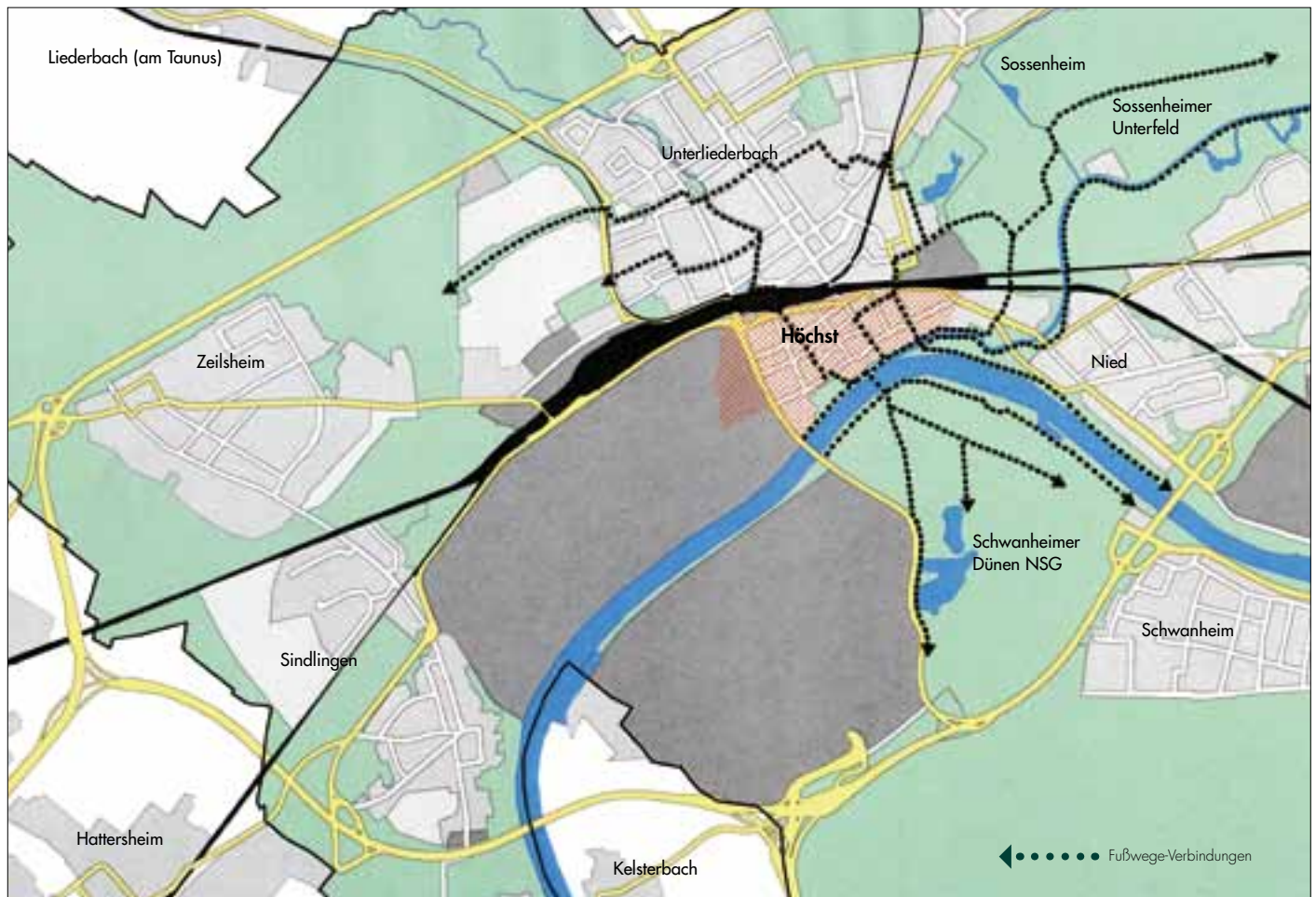
Das im Plan hervorgehobene Wegenetz aus den freien Landschaftsräumen um Höchst ist aus dem Freiflächenplan und der Grüngürtel-Freizeitkarte entnommen und entspricht den Zielsetzungen des Landschaftsplanes.

Unterbrochen wird die überregionale Wegeverbindung auf beiden Seiten des Mains im Bereich des Werksgeländes des Industrieparks Höchst.

Ziel ist es, Stadtraum und umliegende Landschaftsräume besser miteinander zu vernetzen, um so eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Stadtbewohner zu gewinnen.

Der Mündungsbereich der Nidda wurde in den letzten Jahren als naturnaher Erholungsraum bereits neu gestaltet. Dies war Teil einer Freiraumkonzeption für die gesamte Niddaaue. Dabei sind alle am

Landschaftsraum um Höchst mit Wegenetz





Niddamündung



Auf der Mainfähre vom Südufer des Mains



Umgeben von Main und Nidda

Niddatal gelegenen Frankfurter Stadtteile durch ein am Flusslauf orientiertes Wegenetz miteinander verbunden.

Der Liederbach wird seit dem Jahr 2000 im Rahmen der Gewässerunterhaltung schrittweise in einen naturnäheren Zustand versetzt, sodass die Lebensbedingungen für Flora und Fauna im Gewässer und entlang den Uferzonen ökologisch optimiert werden.

Weitere naturräumliche Potentiale können mit dem Siedlungsraum deutlicher erlebbar vernetzt werden, um so die Nutzungsmöglichkeiten für die Stadtbewohner zu verbessern:

- Die Aufwertung der Mainuferzone unterhalb der Stadt.
Die Neuplanung wird derzeit federführend vom Grünflächenamt betrieben. Ziel ist die Gestaltung des innenstadtnahen naturnahen Freiraumes entsprechend den gewachsenen Bedürfnissen nach Erholung, Sport- und Freizeitmöglichkeiten.
Die Fährverbindung über den Main für Fußgänger und Radfahrer, mit der Anlegestelle unterhalb des Höchstes Schlosses, gewährleistet die Vernetzung mit dem Naturraum Schwanheimer Unterfeld auf besondere Weise.
- Die grünbezogenen Wegeverbindungen aus dem Stadtraum in die offenen Landschaftsräume bzw. ihre Verknüpfung sollen entwickelt werden.

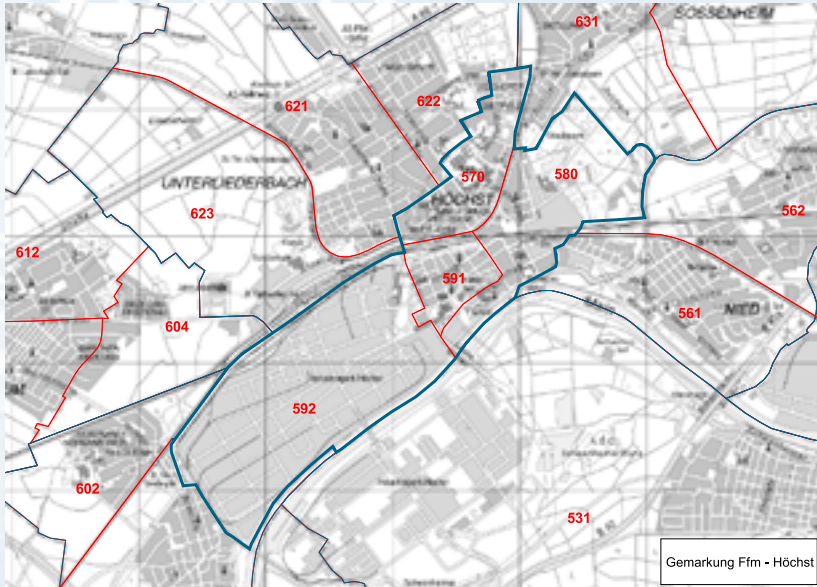
Durch entsprechende Maßnahmen und gezielte Wegführung sollen diese Verbindungen aus den innerstädtischen Wohnbereichen gestalterisch betont werden als „Freizeitverbindung“ zu den umliegenden Grünräumen. Dieser Aspekt von Wegebeziehungen hin zu den offenen Landschaftsräumen ist insbesondere bei den verkehrlichen Planungen der Stadtstraßen angemessen zu berücksichtigen.

- Ein durchgängiger öffentlicher Mainuferweg im Bereich des Industrieparks bleibt, wenn auch derzeit wegen interner Betriebsabläufe im Industriepark nicht umsetzbar, ein gesamtstädtisches Planungsziel. Mit der Fortführung des Konzeptes Stadtraum Main soll auch hier das Ufer ohne Unterbrechung, bzw. weiträumige Umwegführung durchgängig erlebbar sein. Dieser Ansatz ist ebenso zentraler Bestandteil des Regionalparksystems und des Grünbandes Rhein-Main.



Erste Ansätze

Bevölkerungsentwicklung, Beschäftigung und Sozialstruktur

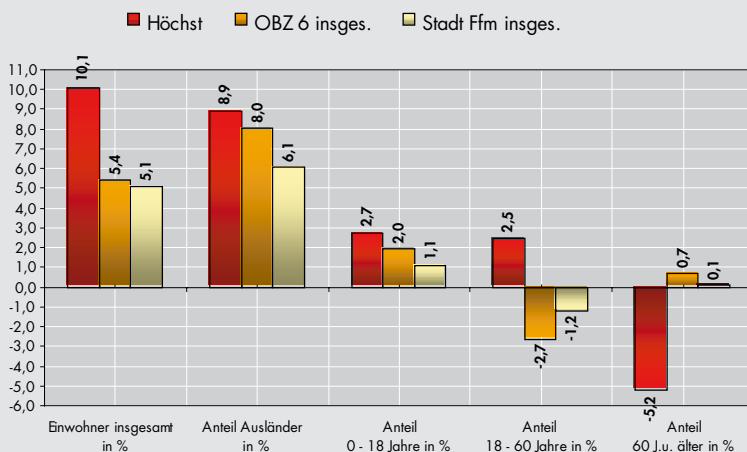


Höchst mit seinen Stadtbezirken

Bevölkerungsstruktur

Die Veränderung von Bevölkerungsstruktur und Beschäftigung für Höchst zwischen 1987 und 2002 (derzeitige Strukturdaten) und die Unterschiede zur Gesamtstadt Frankfurt geben Anlass zu einer differenzierten Betrachtung der Entwicklung. Dabei ist für die Höchster Daten von 2002 die Sondersituation durch die Neubevölkerung des Neubaugebietes Lindenviertel zu beachten, da sich die vorliegenden statistischen Erhebungsdaten auf den Stadtteil Höchst insgesamt beziehen (die Strukturdaten von 1987 waren dem Rahmenplan Höchst 1991 zugrunde gelegt).

Einwohner mit Hauptwohnsitz - Veränderung 1987 zu 2002



Einwohner mit Hauptwohnsitz - Veränderung 1987-2002
Quelle: Volkszählung 1987, Melderegister, eigene Berechnungen

Bei den Einwohnerzahlen zeigen die Zahlen für den Stadtteil Höchst mit 10,1% einen deutlichen Anstieg im Vergleich zu 1987. Dieser auffällige Zuwachs resultiert aus den bis 2002 zugezogenen Neubewohnern des Lindenviertels (Höchster Anteil). Entsprechend den Bevölkerungszugängen im Neubaugebiet relativiert sich der Bevölkerungszuwachs für den gewachsenen Stadtteil auf ca. + 5,5 % und entspricht somit annähernd dem Zuwachs der Gesamtstadt Frankfurt (5,1 %).

Die Daten für Höchst weisen am Anteil nichtdeutscher Bewohner einen überdurchschnittlichen Anstieg aus (Höchst + 8,9 % zur Gesamtstadt + 6,1%). Mit einem Zuwachs auf 40,0 % ist dies ein signifikant hoher Bevölkerungsanteil in Höchst, im Vergleich zur Gesamtstadt Frankfurt mit 26,4 % nichtdeutscher Einwohner.

Dagegen hat der Anteil der Höchster Bevölkerung über 60 Jahre in diesem Zeitraum mit -5,2 % sehr stark abgenommen im Verhältnis zur Gesamtstadt mit -0,1 %. Dies korreliert mit dem deutlichen prozentualen Zuwachs an Kindern und Jugendlichen in Höchst auf 19,4 % (Gesamtstadt Frankfurt 15,5 %), wobei auch hier die jungen Familien mit Kindern des Lindenviertels wesentlich beitragen.

Bei gewachsener, stabiler Bebauungsstruktur im Rahmenplangebiet bedeutet dies entsprechende innere Verschiebungen, d.h. mehr Haushalte (überwiegend ausländische) mit Kindern in engeren Wohnverhältnissen. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Veränderungen im überalterten Wohnungsbestand der Kernstadt vollzogen haben. Bei Begehung ist dies am deutlichsten zu erkennen im Bereich östlich der Königsteiner Straße, insbesondere um den Andreasplatz.

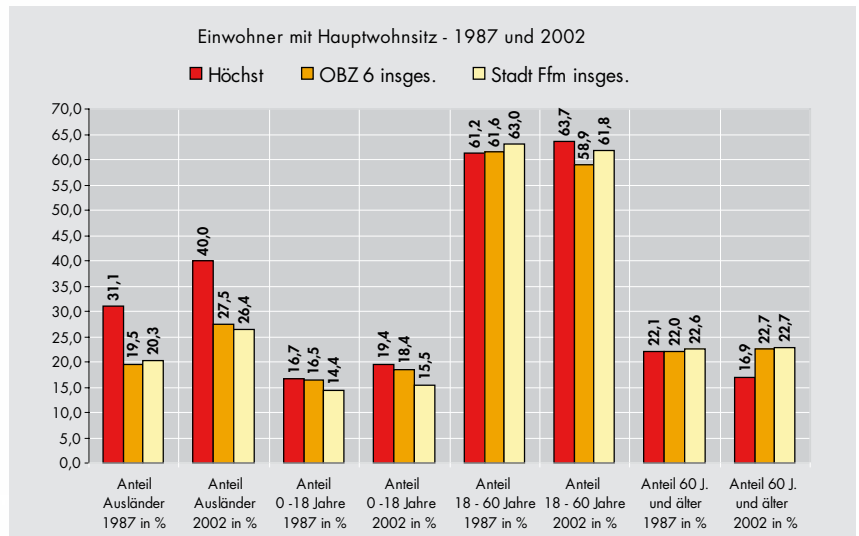
Derartige Verschlechterungen der Wohnlagen gehen häufig einher mit einer Verdichtung sozialer Problemlagen und der Segregation von deutschen Bewohnern und Bewohnern mit Migrationshintergrund.

Im Hinblick auf diese Tendenzen muss die Umstrukturierung einzelner Quartiere in Höchst künftig weiter beobachtet werden; ggf. ist dann auch aus städtebaulicher Sicht entsprechender Handlungsbedarf zur Stabilisierung zu konkretisieren.

Beschäftigungssituation der Bevölkerung und Sozialstruktur

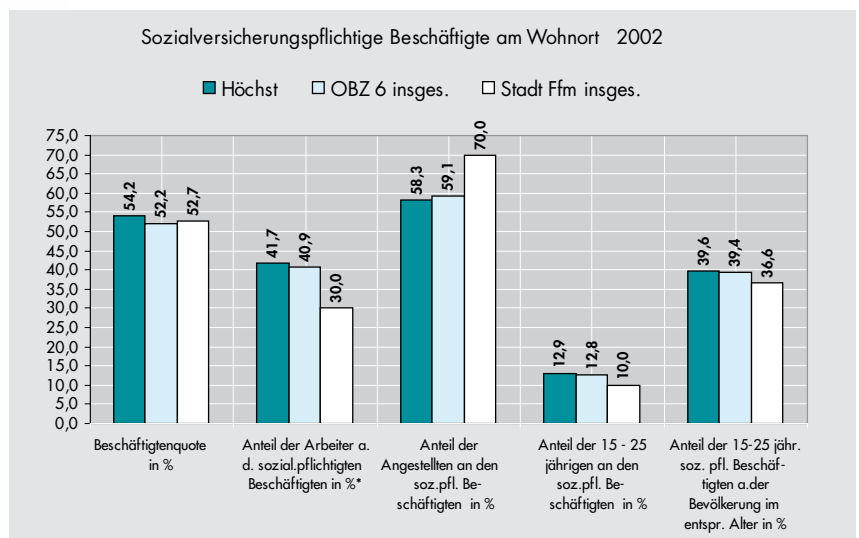
Betrachtet wird hier der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Bevölkerung des Ortsteils Höchst im Alter von 15 - 65 Jahren – entsprechend der vorliegenden statistischen Daten. D.h. Beamte, Selbständige und Nichterwerbstätige (wie Hausfrauen, Studenten u.a.) sind nicht berücksichtigt.

Gemessen an der Gesamtstadt mit 52,7 % hat Höchst mit 54,2 % im Jahre 2002 einen etwas höheren Beschäftigungsquotienten, d.h. die Höchster



Einwohner mit Hauptsitz 1987 - 2002

Quelle: Volkszählung 1987, Melderegister, eigene Berechnungen



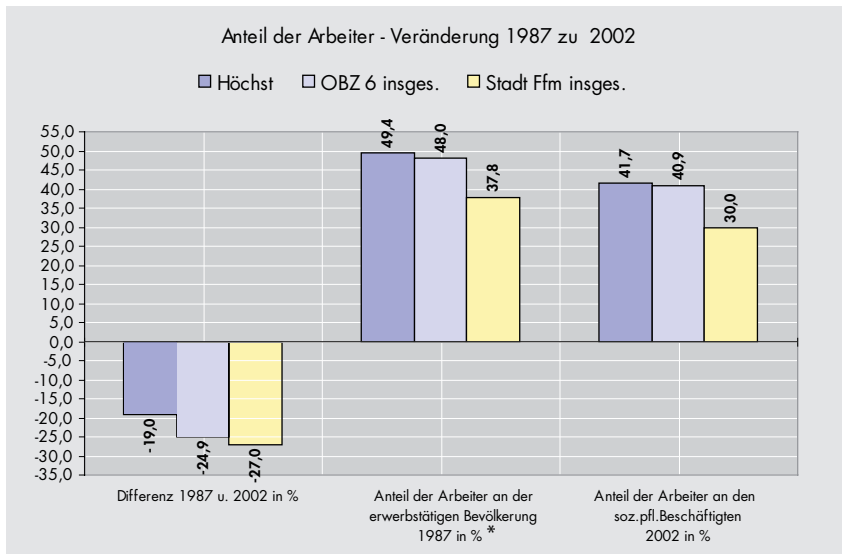
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort 2002

*Anteil der zuordenbaren sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Bevölkerung mit Hauptwohnung im Alter von 15 bis 65 Jahren

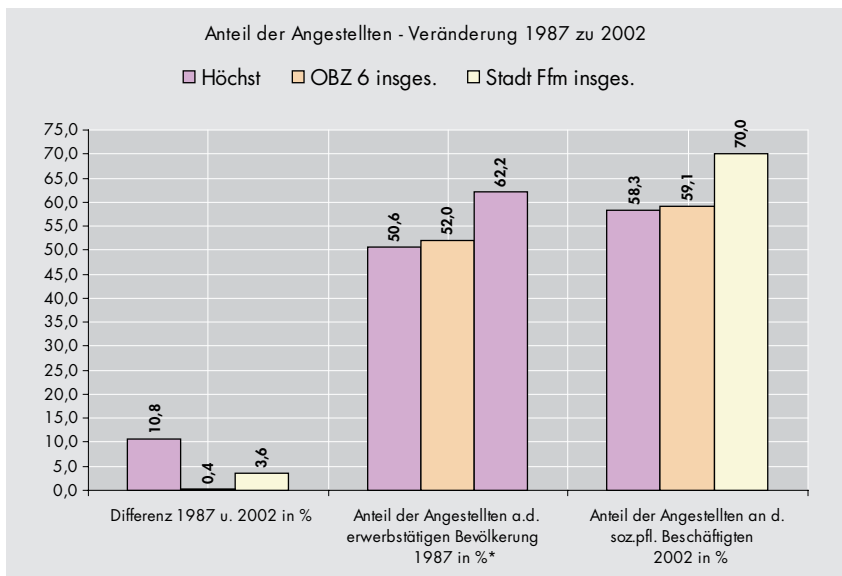
Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, eigene Berechnungen

Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter geht im Durchschnitt eher einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nach als die der Gesamtstadt Frankfurt – wobei auch hier das Lindenviertel sicher einen entsprechenden Anteil hat.

Von den Höchster sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt der Anteil der Arbeiter an der Beschäftigtenquote mit 41,7 % weit über dem der Gesamtstadt (30,0 %), während der Anteil der Angestellten mit 58,3 % (zu 70 % Gesamtstadt) ent-



Anteil der Arbeiter an den Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1987 und 2002
 *erwerbstätige Bevölkerung ohne Selbständige, mithelfende Familienangehörige und Beamte, Richter, Soldaten usw.
 Quelle: VZ 1987, eigene Berechnung, Bundesagentur für Arbeit



Anteil der Angestellten an den Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1987 und 2002
 *erwerbstätige Bevölkerung ohne Selbständige, mithelfende Familienangehörige und Beamte, Richter, Soldaten usw.
 Quelle: VZ 1987, eigene Berechnung, Bundesagentur für Arbeit

sprechend niedriger liegt. Dies erklärt sich durch den traditionell hohen Anteil an gewerblichen Arbeitsplätzen im gesamten Frankfurter Westen, im Unterschied zur Gesamtstadt.

Der Arbeiteranteil an der beschäftigten Bevölkerung 2002 hat in Höchst gegenüber 1987 um 19 % (456 Personen) abgenommen, wobei der Anteil der Angestellten im gleichen Zeitraum um 10 % (266 Personen) zugenommen hat.

Im Vergleich zur Gesamtstadt Frankfurt mit -27 % ist diese Abnahme des Arbeiteranteils in Höchst eher gering und die Zunahme des Anteils der Angestellten mit 10 % eher hoch – auch hier einschließlich der Neubewohner Lindenviertel – (Gesamtstadt +3,6 % und im Ortsbezirk 6 insgesamt + 0,4 %). Dabei ist zu beachten, dass gerade mit dem Umstrukturierungsprozess der ehemaligen Höchst AG, als lokalem Hauptarbeitgeber, im letzten Jahrzehnt der Anteil der gewerblichen Arbeitsplätze im Industriepark stark zurückgegangen ist.

Generell ist auch künftig für den gewerblich-industriellen Sektor zu erwarten, dass durch anhaltende strukturelle Veränderungen der Anteil der gewerblichen Arbeitsplätze weiter rückläufig sein wird.

Ziel ist insbesondere die Entwicklung der vorhandenen, derzeit mindergenutzten Gewerbeflächen im Stadtgebiet hin zu einem vielfältigen zeitgemäßen Dienstleistungs- und Gewerbemix. Damit könnte in Höchst ein breiteres Spektrum neuer Arbeitsplätze mit unterschiedlichen Qualifikationsanforderungen entstehen.

Die Zusammensetzung der Bevölkerung und die Beschäftigungssituation ist auch für die Entwicklungsfähigkeit weiterer Bereiche der Stadt ein wichtiger Indikator – wie auch für die Entwicklung von Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und Tourismus etc. Die neu hinzukommenden Wohnbaupotentiale wie das überwiegend fertig gestellte und bezogene Lindenviertel, und das derzeit in Planung befindliche Silogebiet liegen im räumlichen Bezug zu Höchst.

Mit den neuen Wohnbaugebieten ist für Höchst die Chance neuer Impulse für die Entwicklung des Geschäftszentrums verbunden. Durch entsprechende Attraktivität des innerstädtischen Versorgungszentrums – auch im kulturellen und gastronomischen Bereich – sollte Höchst für die künftigen Neubewohner seine verbindende und zentrale Funktion für die westlichen Stadtteile wieder aktivieren.



DIE INNENSTADT VON HÖCHST – DAS RAHMENPLANGEBIET

Städtebauliche Planungen

Baustruktur – Bestand

Die Baustruktur der Innenstadt von Höchst unterscheidet sich in einzelnen Teilbereichen deutlich entsprechend ihrer jeweiligen Entstehungszeit und der prägenden Nutzung.



Altstadt Höchst



Altstadtsträßchen

- Die historische Altstadt, mit den mittelalterlichen engen unregelmäßigen Baublöcken, verwinkelten Gassen und einer axialen Hauptstraße, der Bolongarostraße. Das mittelalterliche Höchst mit einer ehemals umlaufenden Befestigung lässt sich noch heute an seiner städtebaulichen Struktur ablesen.
- Die Erweiterungsgebiete des späten 18. (östlich der Königsteiner Straße) und 19. Jahrhunderts (um die Königsteiner Straße und Richtung Bahnhof) sind gekennzeichnet durch regelmäßige größere Baublöcke, in III- bis V-geschossiger dichter Blockrandbebauung. Die Erdgeschosse waren und sind auch heute noch durch Einzelhandel und Gewerbe genutzt, die oberen Geschosse sind dem Wohnen vorbehalten.
- Das Höchster Westend als großzügigeres Wohngebiet mit Einzel- und Doppelhäusern so wie anspruchsvoller Blockrandbebauung entstand erst Ende des 19./Anfang des 20. Jahrhunderts. Die Baublöcke sind rasterförmig angelegt, in lockerer, im Mittel III-geschossiger Bebauung mit rückwärtigen, durchgrünten Freibereichen.
- Industrielle Produktion mit ihren betrieblich bedingten eher großräumigen Baustrukturen entstand außerhalb des gewachsenen Stadtgefüges, bevorzugt in direkter Lage am Fluss wie z.B. die Höchster Farbwerke an Liederbach und Main. Im Osten der Höchster Innenstadt haben derartige Nutzungen seit mehreren Jahrzehnten keinen Bestand mehr (u.a. der Bereich mit dem heutigen Hotel Lindner). Im Westen erinnern hieran noch Teile der Kraftwerksanlagen am Main (u.a. ein Ladekran), deren Tur-

binengebäude inzwischen abgebrochen wurden. Der Industriepark wandelt sich als industrielle Großstruktur in Richtung neue Technologie, bzw. Spezialchemie. Das Werksgebiet bildet ein eigenständiges Areal neben dem Stadtgefüge von Höchst, in dem mit dem Umstrukturierungsprozess gerade im Bereich zur Stadt künftig Flächenpotentiale zur Neuentwicklung anstehen.

In der Innenstadt kennzeichnen an vielen Stellen mangelhafte Erhaltung und Pflege der Gebäudesubstanz, sowie Störungen der Baustruktur die wirtschaftlichen Probleme und den Bedeutungsverlust von Höchst als Zentrum und Versorgungsschwerpunkt.

Einzelne Areale entsprechen zunehmend nicht mehr den heutigen Vorstellungen einer urbanen lebendigen Stadt. Sie sind gekennzeichnet von seit Jahren schlecht erhaltener, und teilweise aufgelassener Bausubstanz, die durch nicht mehr standortgerechte Nutzung ihre stadträumlich-funktionale Verknüpfung zu ihrer Umgebung verlieren. Mit deutlichen Trading-down-Tendenzen drängen in diese mindergenutzten Zonen Zwischennutzungen (wie wechselnde „Ramsch“-Angebote, Lagerverkäufe, auch Gebrauchthandel mit Autoreparatur), die zunehmend die Stadtstruktur und das Stadtbild bestimmen.

Ziel

Die baugeschichtliche Vielfalt mit den ablesbaren verschiedenen Entwicklungsphasen von Höchst soll auch bei der künftigen Entwicklung im Grundsatz erhalten bleiben. Städtebauliches Ziel ist eine lebendige Verbindung von historisch gewachsenem Stadtbild und zeitgemäßem Bauen und Gestalten. Bei den erforderlichen baulichen Veränderungen der Gebäude für heutige Verwendungsmöglichkeiten ist ein behutsamer Umgang mit dem baulichen Erbe gefragt; dies gilt gleichermaßen für Neubauten im gewachsenen baulichen Umfeld.

*Glockenspielhaus
Hostatostraße*



*Ecke Königsteiner-/
Bolongarostraße*



Höchster Westend



Höchster Westend

Stadträumliche Mängel bei der baulichen Entwicklung sollen behoben werden durch:

- Aufnahme der prägenden stadträumlichen Merkmale bei städtebaulichen Neuplanungen, insbesondere bei Umstrukturierungen von Gewerbearealen,
- bauliche Neuformulierung der Blockränder mit Aufwertung der Wohnlagen gerade in den Blockinnenbereichen bei Neubebauung im Stadtgefüge,
- Sanierung und Modernisierung von Gebäuden und Liegenschaften, des Wohnungsbestandes der Innenstadt ebenso wie der Geschäftslokale und der raumbildenden Hausfassaden.
- Neudefinition bedeutsamer Plätze und Bereiche des öffentlichen Raumes einschließlich der gestalterischen Aufwertung vorhandener Fußweg-

achsen zwischen den verschiedenen Stadtquartieren.

In der Frage des Erhaltungszustandes von Gebäuden sind vor allem Immobilienbesitzer, private Eigentümer, sowie Inhaber von Läden und Gastronomiebetrieben u.ä. selbst gefordert. Denn auch der eigenverantwortliche Umgang mit den Liegenschaften – einschließlich der Nutzungsentscheidungen und Vermietungen – trägt wesentlich dazu bei, Qualitätsstandards und Erscheinungsbild und damit die Attraktivität von Höchst insgesamt zu verbessern. Positive Einzelbeispiele hierfür gibt es, u.a. zahlreiche denkmalgerecht erneuerte Gebäude im Altstadtbereich. Zur Förderung und Unterstützung der Eigentümer und Geschäftsinhaber bei Modernisierung und Instandsetzung legt deshalb der Magistrat parallel zum Rahmenplan ein Investitionsprogramm für Höchst auf.

Städtebauliche Strukturen -
Innenstadt





Höchster Schloss vom Main
gesehen



Höchster Schloss vom
Schlossplatz gesehen



Bolongaropalast von der
Nidda aus gesehen

Städtebauliche Planungen

Städtebauliches Rahmenkonzept – Gesamtplan

Mit dem planerischen Gesamtkonzept sollen Möglichkeiten für die künftige Entwicklung von Höchst im stadträumlichen Zusammenhang aufgezeigt werden. Wirtschaftliche und soziale Rahmenbedingungen verändern sich ständig und in der Folge verändern sich in der Stadtentwicklung die Nutzungsprofile. Diesen Veränderungsprozessen müssen die Planungsansätze einer Stadt Rechnung tragen, d.h. auch zuvor entwickelte Planungskonzepte sind auf ihre gegenwärtige Gültigkeit kritisch zu überprüfen.

Die Innenstadt Höchst stagniert zunehmend in ihrer Entwicklung, einschließlich des für den gesamten Frankfurter Westen zentralen Versorgungszentrums um die Königsteiner Straße. Dies gilt in erster Linie für den Handel und das Gastgewerbe (s. Einzelhandelsuntersuchung der Stadt Frankfurt 2003), aber auch die Sektoren Dienstleistung und Wohnen lassen in Ausstattung und Standard Stillstand erkennen. Einzelne Quartiere, wie um den Andreasplatz, verlieren die Anziehungskraft für investitionsbereite Eigentümer bzw. Nutzer von Wohn- und Gewerbeeinheiten.

In innenstadtnahen Randbereichen zeichnen sich durch Umstrukturierungen suboptimal genutzte industrielle Gewerbeareale ab. Hier bietet sich mittelfristig eine große Chance zur Weiterentwicklung von Höchst. Genannt seien das Kraftwerksgelände am Main, die große Parkplatzfläche vor dem Tor Ost des Industrieparks oder der Omnibusbetriebshof nördlich der Bahnanlagen hinter dem Parkhaus Gleisdreieck. Ziel ist die Entwicklung dieser Areale für ein wohnverträgliches, zukunftsfähiges Gewerbespektrum. Das Konzept der städtebaulichen Planung soll die Zugehörigkeit dieser Bereiche zum

Stadtgefüge betonen - im Unterschied zu den aufgrund ihrer bisherigen Nutzung der Stadt eher abgewandten Gewerbeinseln.

Die Urbanität der gewachsenen Innenstadt mit dem Geschäftszentrum und der Altstadt machen den städtischen Charakter von Höchst aus - im Gegensatz zu den monostrukturierten Einkaufs-Großkomplexen auf der grünen Wiese.

Ziel ist es, das städtebauliche Potential von Höchst - das gewachsene Stadtgefüge mit seinem kleinteiligen vielfältigen Nutzungsspektrum einschließlich der überwiegenden Wohnnutzungen, die baugeschichtlichen Besonderheiten und die Lage am Fluss - herauszustellen und zu stärken, sowie den vorhandenen Mängeln entgegenzuwirken.

Dies gilt für die öffentlichen Bereiche der Stadt (z.B. den Problemen bei Verkehr und Parken sowie der mangelnden Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum) gleichermaßen wie für den privaten Sektor, z.B. dem Erhaltungszustand von Wohnungen und Gebäuden sowie ihrem Außenauftritt hin zu Straßen und Plätzen.

Bereits abgestimmte oder laufende Planungen für Höchst (z.B. Dalbergplatz Parkhauszufahrt) oder genehmigte Einzelbauvorhaben gehen auf die hier vorliegende Rahmenplanung zurück. Sie sind in das städtebauliche Gesamtkonzept des Rahmenplanes aufgenommen, ergänzt durch weitere Vorschläge für bauliche Entwicklungen im Stadtgefüge.

Planerische Neuordnungsvorschläge für die Umstrukturierungsareale in Randlage fügen sich als Einzelbausteine (s.u.) in das Gesamtkonzept ein und



Idyllische Stadtansicht
von der Nidda her



Altstadt



Schlossplatz



Altstadt

bieten damit die Chance zur stadträumlichen Reintegration dieser Bereiche. Sie sollen eine verbindende Funktion innerhalb des Stadtgefüges übernehmen, sodass eine Vernetzung mit der gewachsenen Stadt erreicht wird.

Im weiteren Siedlungsgebiet Höchst/Unterliederbach nördlich der Bahnanlagen entstanden in den letzten Jahren neue Wohnbaugebiete (weiteres dazu Seite 14 - Entwicklungsbereich Raum Höchst). Aufgrund unterschiedlicher struktureller Veränderungen, wie z.B. die Aufgabe der US-Kasernen, konnten zusätzliche größere zusammenhängende Flächen für die Entwicklung neuer Wohngebiete gewonnen werden. Diese Neubaupotentiale zur städtebaulichen „Innenentwicklung“ zeitgemäßer Wohngebiete für Familienwohnungen ergänzen gewissermaßen die vorhandenen Wohnungsangebote im Bestand des gewachsenen Innenstadtbereichs, wie z.B. das Lindenviertel mit Geschosswohnungsbau für Familien, die Umwandlung des ehemaligen McNair Kasernenkomplexes zu Wohnungen und zu diversen Infrastruktureinrichtungen sowie die geplante Neubebauung im Bereich Victor-Gollantz-Heim.

Diese neuen Wohnbaugebiete sind großteils bereits gebaut und von jungen Familien mit Kindern bewohnt.



Gründerzeitarchitektur



Gründerzeitarchitektur

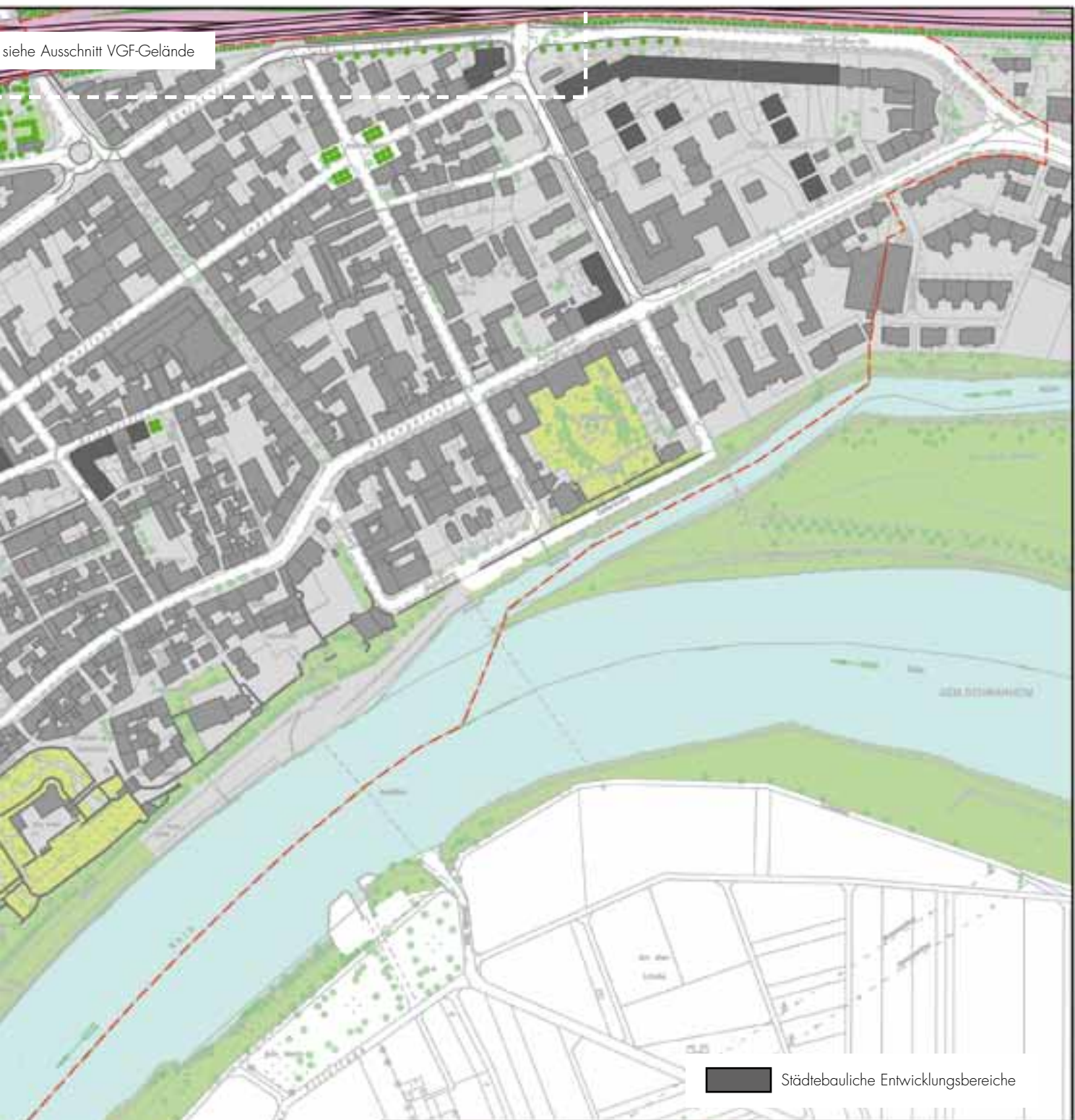


Bolongaropalast vom Fluss her



Rahmenkonzept - Gesamtplan

siehe Ausschnitt VGF-Gelände



Ausschnitt VGF-Gelände

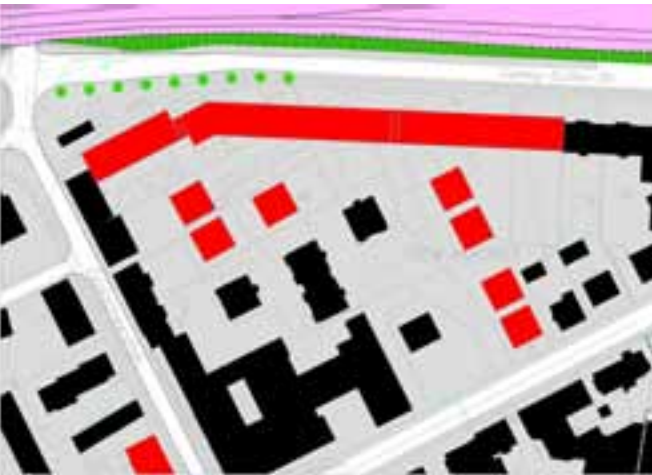


Städtebauliche Planungen

Entwicklungsbereiche Innenstadt

Die Innenstadt von Höchst bezieht ihre überörtliche Anziehungskraft vor allem aus ihrer Funktionsmischung als Geschäftszentrum mit Einzelhandel und Dienstleistungen, Hotels und Gaststätten sowie kulturellen Angeboten. Dazu gehört ebenso die Wohnnutzung in den Obergeschossen der Wohn- und Geschäftshäuser in einem über Jahrhunderte gewachsenen, lebendigen Stadtgefüge. Besonderheiten wie die historische Altstadt sowie diverse einzelne bauliche Zeugnisse der Höchster Geschichte prägen Stadtgrundriss und städtebauliches Erscheinungsbild.

Planungskonzept Block Ludwig-Scriba-/Bolongarostraße



Im Rahmenplan wird für die Innenstadt eine Stadtreparatur entsprechend der vorhandenen Baustruktur

vorgeschlagen. Je nach Situation empfiehlt sich entweder der Ersatz durch Neubauten, die Schließung von Baulücken oder die Aufstockung und Sanierung erhaltenswerter Gebäude.

Im sog. „Schwarzplan“ lassen sich die Entwicklungspotentiale klar ablesen durch die rot dargestellten Neubaumöglichkeiten.

Entwicklungsbereich Block Ludwig-Scriba-/Bolongarostraße

Die städtebauliche Neuordnung dieses Blocks, mit ehemals überwiegend gewerblich-industrieller Nutzung, war bereits Thema im Städtebaulichen Rahmenplan 1989. Parallel wurde ein Bebauungsplanentwurf erarbeitet und 1990 der Öffentlichkeit in Höchst vorgestellt. Diesem Planungsansatz entsprechend sind seither wesentliche Bereiche neu bebaut, wie der den östlichen Stadteingang prägende große Büro- und Geschäftskomplex Ecke Bolongaro- und Ludwig-Scriba Straße und das Hotel Lindner im Bereich Bolongaro-/Zuckschwerdtstraße.

Noch zu entwickeln bleibt das Areal entlang der westlichen Ludwig-Scriba-Straße. Denkbar ist hier eine geschlossene Blockrandbebauung, mit IV bis V Geschossen zur Ecke hin und überwiegender Geschäftsnutzung. Zu beachten ist dabei der bauliche und gestalterische Anschluss an den erhaltenswerten Backsteinbau im Eckbereich, ein prägendes ehemaliges Brauereigebäude.

Der ruhigere Innenbereich dieses Baublockes soll dem Wohnen vorbehalten bleiben, mit mehreren mehrgeschossigen, jedoch in der Höhe zurückgenommenen, Stadthäusern. Dem entspricht die bereits in dieser Weise realisierte Bebauung als Teil der Hotelanlage.

Die Entwicklung dieses gesamten Bereiches ist im Zusammenhang mit der Reduzierung des Durchgangsverkehrs nach Verlagerung auf die Südumgebung Höchst zu sehen.



Ideenskizze Gesamtsituation Ecke Emmerich-Josef-Str./Zuckschwerdtstr. - nach Straßendurchbruch; Harald Neu, Architekt BDA



Neuplanung Eckbereich Emmerich-Josef-Straße sowie Zuckschwerdt-/Ludwig-Scriba Straße

Eckbereich Emmerich-Josef-Straße sowie Zuckschwerdt-/Ludwig-Scriba Straße

Mit dem Straßendurchbruch entlang der Bahntrasse zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt wird hier Bausubstanz aufgegeben werden müssen. Zugleich bietet sich die Chance einer städtebaulichen Neugestaltung der Ecke Emmerich-Josef-Straße, als östlicher Eingang zur Innenstadt und zugleich Hauptzugang aus Richtung Sossenheim (schräg gegenüber dem alten Backstein-Brauereigebäude). Die Neubebauung der Ecke sollte deutlich hervorgehoben sein, mit einem größeren Gebäudekomplex von V Geschossen. Zur Belebung der Gesamtsituation sind im Erdgeschoss Läden/Gastronomie vorgesehen. In den Obergeschossen sind Wohnen und Büros/Praxen denkbar.

Die Endhaltestelle selbst könnte als Platz mit Aufenthaltsfunktion ausgebildet werden. Der bestehende Haltestellenpavillon ließe sich gut integrieren als kleines Cafe.

Die städtebauliche Gesamtsituation der verschiedenen Neubebauungen soll in Proportion und Gestaltung zum Gesamtkonzept des Platzes hin aufeinander abgestimmt sein. Auch die erhaltenswerten vorhandenen Gebäude (ehemaliges Brauereigebäude aus Backstein und die gegenüberliegende denkmalgeschützte freistehende Villa) sind in die räumlichen Planungsüberlegungen mit einzubeziehen.

Künftige verkehrliche Erfordernisse im Platzbereich sind entsprechend der noch ausstehenden detaillierten Überprüfung der geplanten Verkehrsführung zu berücksichtigen.

Dies betrifft sowohl den Kreuzungsbereich Zuckschwerdtstraße in Verbindung mit dem geplanten Straßenbahndurchbruch Bahnparallelen sowie die aktuelle Entscheidung zur Straßenbahnverlängerung Richtung Bahnhof Höchst (Prüfauftrag der Stadtverordnetenversammlung Dez. 05 zur Machbarkeit).



Oben: Kreuzung Zuckschwerdtstraße - Anschluß geplanter Straßendurchstich
Links: Pavillon Endhaltestelle Ludwig-Scriba-Straße



Rechts: Ideenskizze neue Platzsituation Ludwig-Scriba-Straße/
Zuckschwerdtstraße anstatt Straßenbahn;
Harald Neu, Architekt BDA

Eckbebauung Bolongaro-/
Zuckschwerdtstraße



Ecke Bolongarostraße/Zuckschwerdtstraße

Dieses Eckgrundstück liegt direkt gegenüber dem Bolongaropalast, dem für Höchst auch heute noch bedeutsamen, denkmalgeschützten Gebäudekomplex. Dessen prägende und herausragende Bedeutung ist maßgebend für den gesamten umliegenden Bereich. Gebäudehöhe, Dachform und Gestaltung einer Neuplanung sollen sich dem Bolongaropalast unterordnen und sind insgesamt in Relation mit ihm zu bewerten. Beispielhaft zeigt dies der benachbarte Neubaukomplex des Lindner Hotels.



Eckbebauung Melchior-/
Albanusstraße

Ecke Melchior-/Albanusstraße

Am Rande der historischen Altstadt gelegen, soll sich eine Neubebauung zur Neufassung dieser stadträumlich prägenden Ecke in Höhe und Gliederung in die Umgebung einfügen. Das heißt hier max. III Geschosse, mit ausgebautem, geneigtem Dach. Im Erdgeschoss sollten Ladennutzung und Gastronomie, in den Obergeschossen Wohnnutzung überwiegen.

Baulückenschließung
Justinuskirchstraße



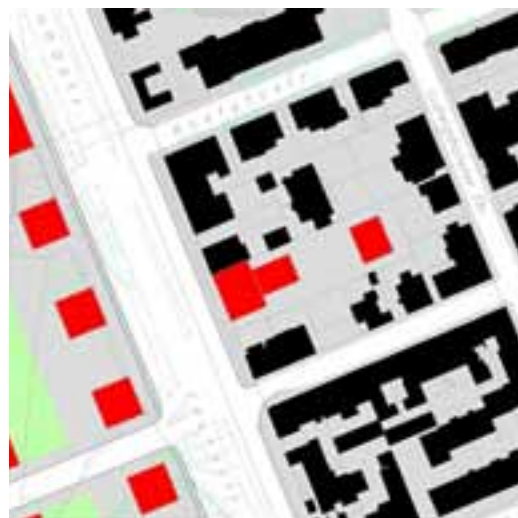
Baulückenschließung Justinuskirchstraße

Entlang der Justinuskirchstraße wird zur städtebaulichen Aufwertung und intensiveren Grundstücksnutzung eine Neubebauung vorgeschlagen. Eine straßenbegleitende Bebauung sollte in Gebäudehöhe und Dachform der baulichen Umgebung entsprechen. Im Erdgeschoss wären Einzelhandel und Gastronomie wünschenswert, ggf. Dienstleistung im 1. OG ergänzt durch Wohnen in den übrigen Geschossen. Rückwärtig ist ein Anschluss an den Bestand im Erdgeschoss denkbar, sodass eine entsprechend große Einheit für Einzelhandel, bzw. eine Verbindung mit der bestehenden Geschäftsnutzung machbar bleibt.

Baulückenschließung Leunastraße

Die Baulücke an der Leunastraße sollte mit einseitiger Grenzbebauung in Anpassung an die nördliche Brandwand geschlossen werden, ergänzend ist ein rückwärtiger Anbau denkbar. Aufgrund der Lage empfiehlt sich für EG und 1. OG Dienstleistungsnutzung, wie Praxen.

Im Blockinnenbereich wäre bei der großen Grundstückstiefe ein zweites Gebäude in ruhiger Wohnlage in untergeordneter Größe und Höhe möglich.



Baulückenschließung
Leunastraße

Bedeutende Entwicklungspotentiale

„Neue Weststadt“ – Bereich vor Tor Ost/Industriepark

Das Höchst- Stadtgebiet endet derzeit im Westen ziemlich unvermittelt in Form einer vielspurigen Straße, der Leunastraße. Sie hat derzeit eher den Charakter einer Überlandstrasse, da ihr ein räumliches Gegenüber fehlt. Westlich hiervon schließen sich weiträumig große Stellplatzflächen an, dem Werksgelände mit dem Hauptzugang Tor Ost vorgelagert.

Die Parkplatzanlage der ehem. Hoechst-AG folgt schiefwinklig der Parzellenstruktur der ehemaligen, ab ca. 1875 hier angelegten Arbeiter-Wohnsiedlung „Im Seeacker“.

Die ersten Häuser für die Arbeiter der Farbwerke errichtete man zunächst in einfachen Mehrfamilienhaustypen. Mit fortschreitender Entwicklung verbesserten sich die Siedlungsstandards, d.h. es entstanden hier auch für die Werksarbeiter Doppel- und Einzelhäuser, die von Gärten umgeben waren. Die Siedlung bestand bis nach dem 2. Weltkrieg und wurde erst in den 60-er Jahren vollständig abgebrochen.

Auch das heutige Höchst Westend entstand mit entscheidender Initiative und finanzieller Beihilfe der Farbwerke im ausgehenden 19. Jahrhundert. Werksnah an der Westseite der Stadt gelegen wurden hier in lockerer Bebauung und großzügigem, individuellem Charakter Häuser bzw. Wohnungen für leitende Chemiker und „Beamte“ des Werks errichtet. Bis zum 1. Weltkrieg entwickelte sich das repräsentative Wohngebiet zu einem Stadtviertel mit eigenen öffentlichen Einrichtungen wie Schule, Gymnasium und Höhere Töchterschule sowie dem Stadtgarten. Bis heute zählt das Höchst Westend zu den bevorzugten Wohnquartieren der Stadt.

Nach dem Abbruch der Arbeitersiedlung „Im Seeacker“ wurde das Gelände vor dem Werkstor als Stellplatzanlage angelegt. Sie wirkt stadträumlich als undefinierte Restfläche, beziehungslos gelegen zwischen Werksgelände und Leunastraße, bzw. dem Höchst Stadtgebiet.

Eine bauliche Entwicklung dieses Areals wäre erstrebenswert. Damit könnte auch die Verbindung des Werks zur Stadt wieder gestärkt werden. Nach Gesprächen des Magistrates mit Infraserv liegt eine solche Entwicklung auch im Interesse der Eigentümer, die hier die gleichen Ziele verfolgen.

Ehemalige Industrieanlagen sind niedergelegt und der Werkszaun ist zugunsten neuer Nutzungen durch Bürodienstleister deutlich zurückgenommen.

Luftbild Infraserv-Gelände

Der Magistrat strebt an den Bereich baulich hochwertig zu entwickeln, für Nutzungen die sowohl mit den industriellen Anlagen im Werksgelände als auch mit dem Wohngebiet Höchst Westend verträglich sind. Für die wegfallenden Stellplätze soll durch den Bau neuer Parkhäuser im Werksgelände sowie in Nähe des Tors Ost Ersatz geschaffen werden.

Der hier vorgestellte städtebauliche Vorentwurf wurde zusammen mit Infraserv erarbeitet. Er zeigt, wie ein solcher Stadtteil an Stelle des derzeitigen Parkplatzes künftig aussehen könnte.



Kernpunkte des Planungskonzeptes lassen sich wie folgt beschreiben:

- Das Straßensystem nimmt – so weit dies möglich ist – die Straßenachsen des benachbarten Höchst Westends auf. Auch wenn diese Straßen – bis auf die Bolongarostraße – keine Kreuzungen über die Leunastraße erhalten, werden doch die städtischen Strukturen aufgenommen. Die Weststadt erhält ein Gegenüber mit straßenbegleitender Bebauung.

Siedlung Seeacker um 1910;
© Institut für Stadtgeschichte
Frankfurt am Main



Links: Leunastraße mit
Höchst Westend
Rechts: Werks-
gelände
westl. Leunaknoten -
bereits freigeräumt



- Die Gebäudehöhe soll ca. VI - VII Geschosse umfassen und trägt damit dem sehr großzügigen Straßenquerschnitt Rechnung ohne das Höchst Stadtbild zu stören. Es wird also ein asymmetrischer Querschnitt mit einer maßvollen bestehenden Wohnbebauung östlich und einer büroartigen Bebauung im Westen entstehen.

- An prägnanten Punkten wie z.B. am Leunaknoten und an der Ecke Brüning-/Leunastraße sind Standorte für dominanter Solitärbaupörper vorgesehen.

- Die Brüningstraße wird, in Fortsetzung des kleinen Parks aus Richtung Stadt, durch eine breite Grünzone und straßenbegleitende Bebauung großzügiger gestaltet und soll so die stadträumliche Verbindung zwischen Industriepark und Höchst Kernstadt stärken und zum neuen Baugelände vor dem Tor Ost hinführen.

- Möglicherweise wird es mittelfristig möglich, den Werkszaun des Industrieparks so weit zurück zu verlagern, dass die „Neue Mitte“ mit ihren sehenswerten, denkmalgeschützten Bauten (Behrens-Bau und künftige „Neue Mitte“) für jeden frei betreten werden kann. Dann bekäme die stadträumliche Anbindung der westlichen Brüningstraße einen neuen Sinn.

- Die Liederbachau soll aufgewertet und besser zugänglich gestaltet werden und so künftig eine verbindende Funktion erhalten. Inzwischen erfolgt hier bereits die schrittweise Zurücknahme des Werkszauns hinter den Liederbach durch die Infraser.

- Das Planungskonzept ist gerade für ein solch großflächiges Areal als langfristiger Ansatz zu sehen.

Eine Realisierung in einzelnen Abschnitten ist möglich, sodass die Nutzung, wie z.B. die Wohnungen der in Teilzonen vorhandenen Be-

bauung weiter bestehen bleiben kann.

Auch wenn zunächst vom Fortbestand des einzelnen verbliebenen Wohnblocks an der Leunastraße auszugehen ist, ließe sich im Bereich Brüningstraße zur Aufwertung der Hinführung zur „Neuen Mitte“ des Industriepark die Neuplanung im Grundkonzept umsetzen.

In Bezug auf die Arten von Nutzungen, die in dieser Zwischenzone – verträglich mit Industrie- und Wohngebiet – angesiedelt werden könnten, gibt es bereits konkrete Anknüpfungspunkte für eine Entwicklung dieses Bereiches.

- An der Liederbachau, außerhalb des Werkszauns, liegt das Ausbildungszentrum PROVADIS, eine Bildungseinrichtung für betriebliche Aus- und Weiterbildung chemieorientierter und betriebswirtschaftlicher Berufe mit dem Status einer Fachhochschule. In Ergänzung dieser Ausbildungsstätte werden Wohnheime bzw. Boardinghäuser für mehrere Hundert Studierende benötigt.

- Ein markanter Büroneubau ist diesseits des zurückgenommenen Werkszaunes bereits entstanden, für zentrale Dienste der Industrieparkunternehmen, wie Post, Betriebskrankenkasse, Reisebüro u.ä.

- Denkbar wäre hier ein Hotel, Boardinghäuser oder auch Unterkünfte für Studenten und Lehrlinge, die zur Belebung der Höchst Innenstadt beitragen könnten. Mit Blick auf die Immissionsproblematik zum Industriepark ist die Verträglichkeit im weiteren Verlauf der Planung näher zu prüfen. Derzeit ist jedoch bereits die Verträglichkeit für das existierende reine Wohngebiet Höchst Westend zu gewährleisten, wobei diese Wohnnutzung höhere Schutzansprüche an den Industriepark stellt, als die angedachten neuen Nutzungen des Planungskonzepts.

- Der Name und Standort Höchst verbindet sich wie kaum ein anderer in Deutschland mit Chemie. Was läge daher näher als hier ein Chemie-Museum zu errichten. Nach dem Vorbild des Giessener Mathematik-Museums, das



Wohnanlagen
Höchst Westend



Wohnanlagen
Höchst Westend

mittlerweile bundesweite Bekanntheit erlangt hat, könnte hier unter Anwendung moderner Museumspädagogik die Entwicklung in Forschung und Anwendung dieser Wissenschaft Schülern und Erwachsenen anschaulich nahe gebracht werden. Ein solches Museum könnte dazu beitragen, dass der Name der Hoechst AG besser im Gedächtnis und mit der heutigen Entwicklung verbunden bleibt. Es könnte ungleich profitabler geführt werden als das Mathematik-Museum (das sich bereits selbst trägt), wenn man sich etwa vorstellt, dass es durchaus von Allgemeininteresse ist, zu erfahren, welche Firmen mit bestimmten Stoffen (Kunststoffen, Düngemitteln, Arzneimitteln, Pflanzenschutzmitteln etc.) auch in Deutschland historisch bahnbrechende Entwicklungen ermöglicht haben und damit als Sponsoren geworben werden könnten.

- Auch Sport- und Freizeitnutzungen, kleinere Läden und Cafes sind hier denkbar zur Stärkung der räumlichen Verbindung zur Stadt. Insbesondere in Ergänzung des vorhandenen Angebotes der Höchster Kernstadt, zur Bereicherung von Qualität und Vielfalt.
- Schließlich könnten sich hier Büros oder Unternehmen der Innovations- und Technologiebranche in unmittelbarer Nachbarschaft zur Höchster Innenstadt ansiedeln.
- Damit wird auch der Forderung des Ortsbeirates Rechnung getragen, in Höchst Gebiete für neue Arbeitsplätze zur Stärkung des Standortes zuzulassen. Der vom Ortsbeirat hierfür vorgeschlagene Block Bolongaro-/Zuckschwerdt-/Ludwig-Scriba-Straße könnte dagegen von einer solchen Verdichtung verschont und dem Wohnen vorbehalten bleiben.



Ideenskizze „Neue Weststadt“ vom Leunaknoten;
Harald Neu, Architekt BDA



Leunastraße –
Blick vom Brückenweg

Anbindung der „Neuen Weststadt“ an Höchst

Nun liegt diese Fläche aber jenseits der Leunastraße, die durch ihre Breite bereits jetzt eine Zäsur darstellt. Die Leunastraße wird mit der Anbindung im Süden künftig sogar noch mehr Verkehr aufnehmen als derzeit.

Dennoch kann die Trennwirkung einer solchen Straße und der derzeitige Überlandcharakter durch verschiedene Maßnahmen reduziert werden.

Räumliche Fassung:

Die räumliche Fassung durch straßenbegleitende Bebauung, die in der Höhenentwicklung dem Straßenquerschnitt Rechnung trägt, wird ihr den Charakter einer städtischen Straße geben.

Großzügige Gehsteige mit Grün:

Wenn die beidseitigen Gehsteige ebenfalls großzügig dimensioniert und von Bäumen begleitet werden, stört die Verkehrslast auf den Fahrspuren nur wenig. Dies zeigen die Beispiele aus größeren Städten mit großzügigen Straßenquerschnitten, die in Frankfurt meist fehlen, hier aber herstellbar wären.

Stadtbahn – RTW:

Der Verlauf einer Stadtbahn in Straßenmitte vermittelt einer solchen Straße ein großstädtisches Ambiente. Diese Möglichkeit könnte sich langfristig eröffnen durch die als regionale Schienenverbindung zum Flughafen projektierte Regionaltangente West (RTW), in deren Vorplanungen die z.Zt. wahrscheinlichste Trassenführung über die Leunastraße verlaufen wird.

Aufwertung des Fußgängertunnels:

Neben ebenerdigen Fußgängerüberwegen im Verlauf der Bolongarostraße ist es wichtig, die 2. Wegverbindung zur Stadt, die Unterführung, freundlicher zu gestalten.

Dies könnte etwa durch studentische Nutzungen oder Gewerbeeinheiten, kleinere publikumsintensive Nutzungen wie Cafés und Läden erfolgen, die am werksseitigen Ende direkte Zugänge bzw. Freisitze in der Minus-eins-Ebene haben. Derartige Einrichtungen hätten hier eine reale Chance, wenn sie etwa auf den Bedarf der in unmittelbarer Nähe Studierenden (PROVADIS) eingehen. Sie könnten eine gewisse soziale Kontrolle dadurch ausüben, dass man auch von der Stadt her kommend Sichtkontakt zu beleuchteten Ladenauslagen, Schaufenstern oder Freisitzen in dieser Ebene hat.

Die stadtseitige Aufgangsüberbauung, deren trister Massivbaukörper den unwirtlichen Tunnelleffekt betont, sollte erneuert werden als lichte, freundliche, gläserne Umbauung. Ein „Aufgang im Glashaus“ sowie die Reduzierung der Tunnellänge auf das unbedingt notwendige Maß mindert die Hemmschwelle und fördert so die Fußwegverbindung zum Geschäftszentrum Innenstadt. Ergänzend könnte durch eine Öffnung/Glaskuppel im Mittelbereich unter der Leunastraße Tageslicht einfallen.

Alternativ wäre hier ein niveaugleicher Übergang nach Höchst wünschenswert. Dies sollte im weiteren Verlauf mit den detaillierten Planungen zur Ver-



Unterführung Leunastraße –
in Richtung Stadt



Unterführung Leunastraße –
Stadtabgang



Ideenskizze Aufwertung
Tunnel-Wegeverbindung zur
Stadt – von Westen;
Harald Neu, Architekt BDA



*Fußgängerbrücke vom Bahnhof
über den Leunaknoten*

kehrsführung in der Leunastraße und der Trassenführung der Regionaltangente-West (RTW) geprüft werden.

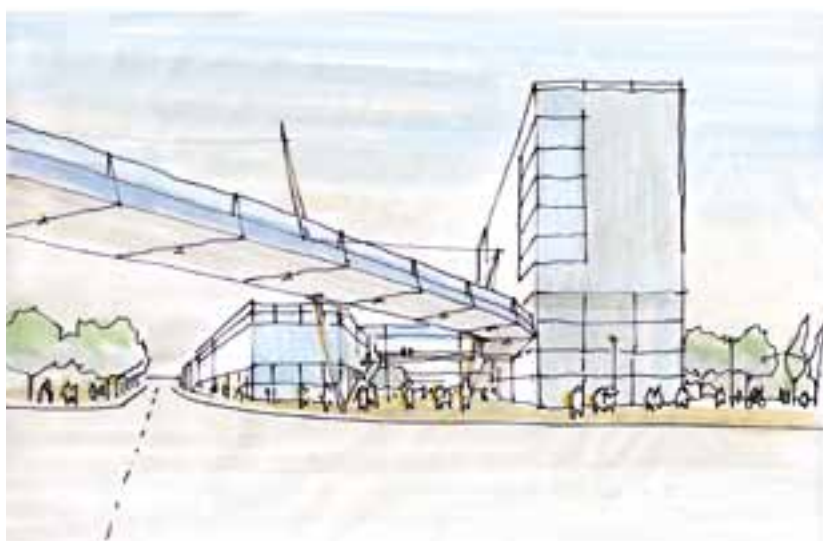
Aufwertung des Bereiches am Leunaknoten mit Fußgängerbrücke:

Dieser Bereich in seiner exponierten Lage an einem wichtigen Verkehrsknoten und in Blickachse vom Bahnhof soll städtebaulich hervorgehoben werden. Als Entree zur „Neuen Weststadt“ besteht hier die Chance einer besonderen baulichen Eckbetonung, mit großzügiger Platzöffnung zur Stadt hin.

Dabei sollte die bestehende Fußgängerbrücke über den Leunaknoten, als sinnvoller und künftig weiterhin notwendiger Verbindungsweg, in die planerische Konzeption integriert werden.

Derzeit ist dies ein langer, schlauchartiger Weg, der von der Null-Ebene vom Bahnhof her über lange Rampen in die +1-Ebene über den Leunaknoten und zurück in die Null-Ebene führt.

Er könnte deutlich funktional und gestalterisch aufgewertet werden, wenn die Fußgänger auf der Westseite bereits in der +1-Ebene auf einer großzügigen Plattform mit publikumsintensiven Nutzungen „empfangen“ würden. Eine kräftigere, höhere Baumasse mit einer entsprechend gestalteten Sockelzone und großzügiger Platzöffnung zur Stadt hin könnte dies leisten.



*Ideenskizze alte/neue Brückenverbindung über Leunaknoten;
Harald Neu, Architekt BDA*



*Ideenskizze „Glashaus“-Abgang –
Wegeverbindung von der Stadt aus;
Harald Neu, Architekt BDA*

Bedeutende Entwicklungspotentiale

VGF-Gelände – derzeitiger Omnibusbetriebshof

Eine Entwicklungschance besonderer Art bietet sich am „Kopfende“ der Einkaufsmeile Königsteiner Straße auf dem VGF-Gelände im Anschluss an das

Parkhaus Gleisdreieck.

Der gut 2 ha große Busbetriebshof der VGF (Verkehrsgesellschaft Frankfurt) wird auf mittlere Sicht nicht mehr in der vollen Größe benötigt. Nach Abschluss des Bieterverfahrens zum Betrieb der Frankfurter Buslinien hat sich herausgestellt, dass die VGF zwar einen großen Teil der Linien behält, ein Teil der Strecken aber von privaten Betreibern bedient wird. In Anbetracht der für Busse nicht optimalen Zufahrt über die

Königsteiner Straße und Konrad-Glatt-Straße ließen sich verkehrsgünstigere Standorte für einen solchen Betriebshof denken. Falls dieser Standort zugunsten einer höherwertigen Folgenutzung aufgegeben wird, bietet sich hier eine Chance für Höchst.

Mit dem Freiwerden des Geländes könnten mehrere Ideen synergetisch miteinander verknüpft werden. Zwei alternative Nutzungskonzepte sind hier denkbar:

A: ALTERNATIVE I : FACHMARKT

Einkaufsmagnet:

Das Gelände könnte durch einen „Magneten“ z.B. ein Einrichtungshaus oder einen Baumarkt Kunden an die Königsteiner Straße ziehen. Wichtig hierbei wäre, dass dieser Markt bereits in seiner Werbung den Standort Königsteiner Straße „promotet“ und damit ins Bewusstsein der Kunden bringt. Etwa „OBI an der Königsteiner“. Das Angebotssortiment darf nicht in Konkurrenz zu der vorhandenen Einzelhandelsausstattung der Höchstern Kernstadt um die Königsteiner Straße stehen, sondern soll diese ergänzen.

Neue Nutzungschancen für das Parkhaus Gleisdreieck:

Ein solcher Markt könnte die erforderlichen Stellplätze für seine Kunden im bestehenden Parkhaus bereitstellen. Er muss es aller Voraussicht nach sogar, da die rentierliche Mindestbetriebsgröße solcher Märkte die gesamte Fläche des Bus-Betriebshofes benötigt und somit kein Platz für den üblichen großen Parkplatz verbleibt. Durch eine entsprechende bauliche Gestaltung, mit Passagen als direkte interne und witterungsgeschützte Verbindung etwa, wäre man gegenüber den Märkten auf der grünen Wiese sogar im Vorteil.

Das Parkhaus könnte mit geringen Umbauten auch für Fußgänger mit Einkaufswagen zugänglich gemacht werden. Gleichzeitig könnte es mit geringem Aufwand von der unteren Parkebene für Fußgänger zur Königsteiner Straße großzügig geöffnet werden. Das Parkhaus Gleisdreieck würde so gleichzeitig zu einer überdachten Passage vom neuen großen Fachmarkt zur Einkaufsstraße Königsteiner Straße.

Snack-Bar/Biergarten an der Bruno-Asch-Anlage:

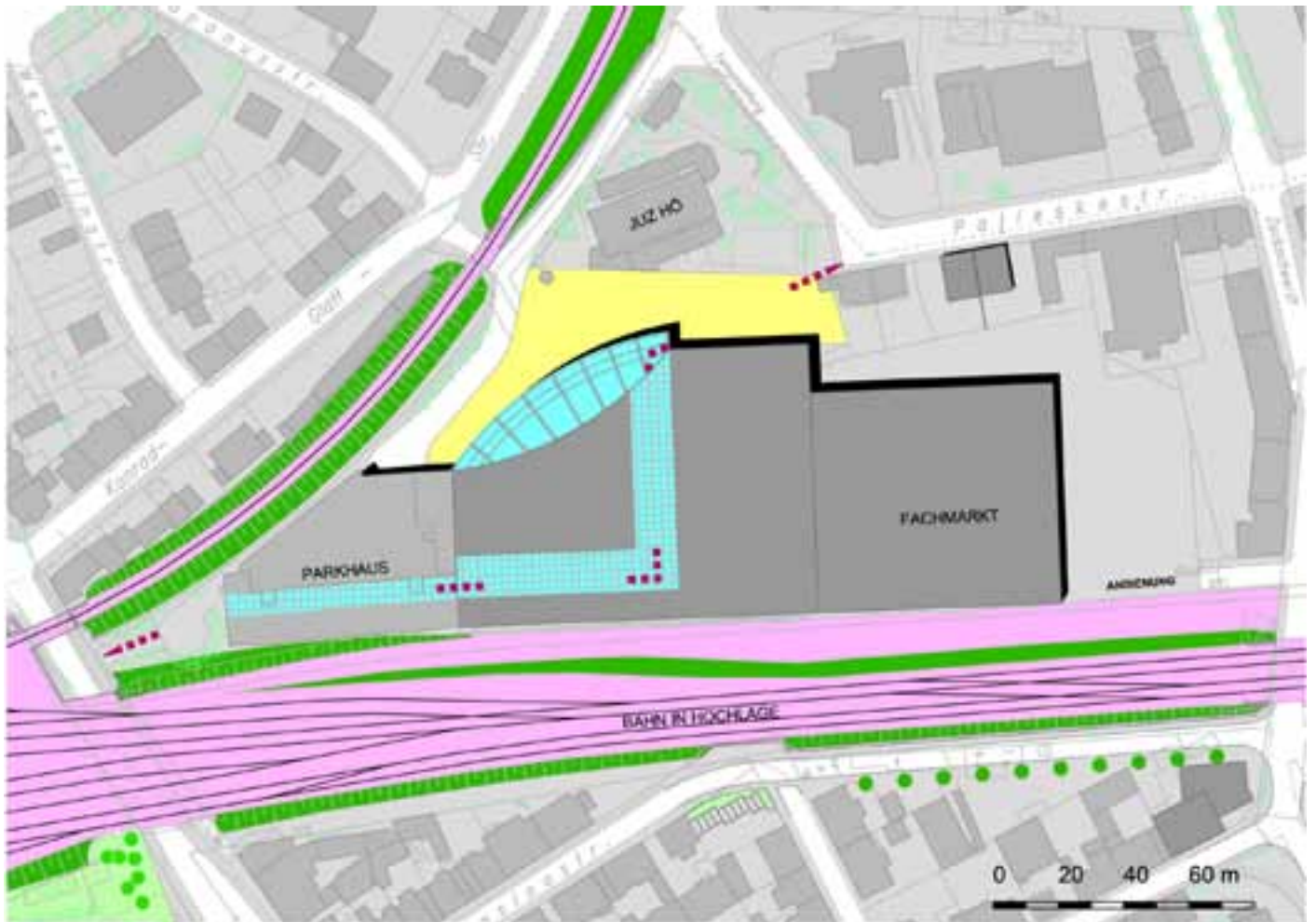
Der bei einem solchen Markt heutzutage unverzichtbare Snack-/Gastronomie-Bereich müsste an der Königsteiner Str. – am Nordzugang der Fußgängerzone Königsteinerstraße und mit Blick auf die Bruno-Asch-Anlage – unmittelbar nach dem südöstlichen Widerlager der Eisenbahnbrücke liegen. Denkbar wäre auch das benachbarte Gebäude, das ehemalige Bahnhofsrestaurant des früheren Höchstern Bahnhofs in der Achse der Bruno-Asch-Anlage. Das Gebäude ist Teil des Ensembles mit dem Dalbergplatz und der Bruno-Asch-Anlage. Eine Sanierung des gründerzeitlichen Gebäudes und die Wiedereinrichtung einer Gaststätte mit großzügigem Sommergarten zur Bruno-Asch-Anlage hin wäre für den gesamten Bereich eine Aufwertung.



Luftbild VGF-Gelände



Ideenskizze Parkhauszugang
von der Königsteiner Straße;
Harald Neu, Architekt BDA



Planungskonzept Alternative
Fachmarkt

Vom Parkhaus aus wären beide Gastronomiestandorte ohne Straßenquerung zu erreichen. Vorfläche für eine Sommergartennutzung wird mit der laufenden Planung Dalbergkreisel ausreichend zur Verfügung stehen.

Ein solcher Standort wäre nach getätigtem Einkauf im Fachmarkt vom westlichen Ausgang des Parkhauses zu sehen und mit wenigen Schritten von dort erreichbar. Über Kopplungskäufe – etwa den Gang zu Apotheke, Metzger, Bäcker, Zeitschriftenladen usw. könnten Kundenfrequenz und Umsatz an der Königsteiner Straße langsam wieder wachsen und auch neue Ladennutzungen hier wieder rentabler werden lassen.

Beleuchtete Eisenbahnunterführung:

Besonders in den dunklen Wintermonaten könnte das inzwischen umgesetzte Beleuchtungskonzept für die Unterführung Königsteiner Straße einen zusätzlichen Anreiz für einen solchen Gang darstellen. Mit einem offenen, freundlichen räumlichen Erscheinungsbild kann gerade auch für Fußgänger dem Wunsch nach Übersichtlichkeit und Sicherheit entsprochen werden. Die Barrierewirkung durch die Unterführung soll aufgehoben, der Anschluss an die Königsteiner Straße direkter werden.

Der Verbindung des Fachmarktes über den westlichen Parkhausausgang mit dem Nordende der



Verbindung Königsteiner –
Dalbergplatz – Parkhaus



Verbindung Königsteiner –
Dalbergplatz – Parkhaus

Fußgängerzone kommt eine zentrale Bedeutung zu. Der Fußgänger muss durch

- Informationen,
- Angebote,
- Blickbeziehungen und
- durch großzügige und hürdenfreie Wege

in die Königsteiner Straße, die Fußgängerzone, geleitet werden.

Shopping auf der „Höchster Kö“:

Auf der vergrößerten Platzfläche vor dem Parkhaus könnte etwa ein Info-Kiosk/eine Info-Vitrine zu Shopping in Höchst, „Shopping auf der Höchster Kö“ installiert werden.

Die mittlerweile realisierte Direktzufahrt von der Königsteiner Straße wäre entbehrlich, da für das Anfahren eines solchen Magneten auch kleinere Umwegfahrten in Kauf genommen werden. So könnte die derzeitige Zufahrt als großzügiger Fußwegzugang dienen. Als solcher wird sie - entgegen den Sicherheitstechnischen Überlegungen der Parkhaus Betriebs Gesellschaft - derzeit auch bereits genutzt. In Verbindung mit einem Fachmarkt auf dem VGF-Gelände wäre ergänzend zu überprüfen, ob der östliche Gehsteig unter der Unterführung Königsteiner Straße zur Schaffung einer attraktiveren Fußwegverbindung verbreitert werden könnte.

Die Idee einer ergänzenden Einzelhandelsnutzung wurde mit den beauftragten Gutachtern der gesamtstädtischen Einzelhandelsuntersuchung erörtert. Auch aus deren fachlicher Sicht wird ein nahe gelegener Fachmarkt als Magnet und geeignete Ergänzung des Grundversorgungsangebotes an der

Königsteiner Straße eingestuft und als Frequenzbringer befürwortet. Von Vorteil hierbei ist, dass am Konkurrenzstandort Main-Taunus-Zentrum, z.B. ein Möbelmarkt bzw. ein Baumarkt noch nicht existieren.

Angemerkt werden muss an dieser Stelle, dass sich auch in jüngster Zeit Investoren für einen Baumarkt an diesem Standort interessiert zeigten, denen die hier verfolgte spezielle Zielsetzung bekannt war.

Die Risiken eines solchen Fachmarktstandortes

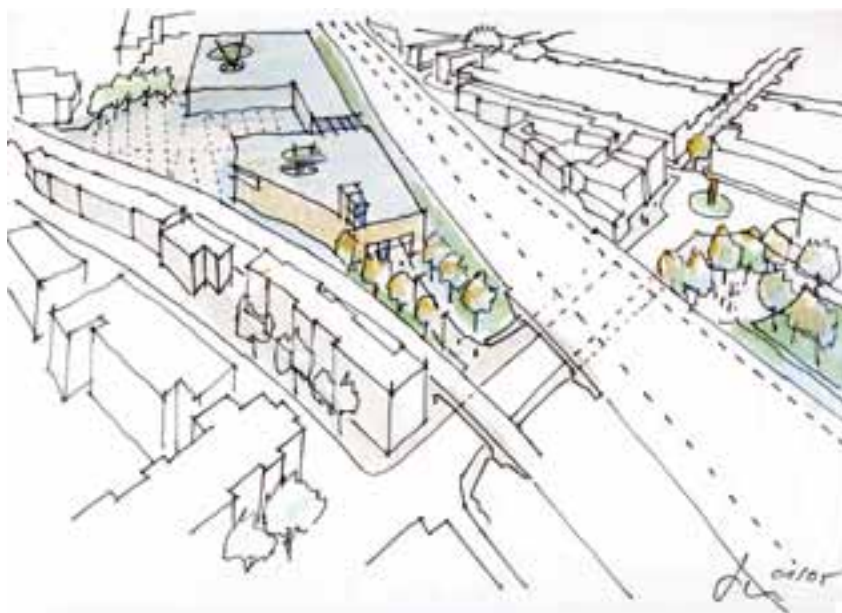
Die Entscheidung für die Ansiedlung eines solchen Marktes an dieser Stelle birgt jedoch auch Risiken! Sofern die Verbindung des Marktes über das Parkhaus zur Königsteiner Straße nicht gelingt oder aufgrund verschiedener Hürden von den Kunden nicht angenommen wird, könnte es passieren, dass nach erledigtem Einkauf im Markt die Kofferraumklappe geschlossen und der Heimweg angetreten wird. Im schlimmsten Fall wäre nicht auszuschließen, dass unter Inkaufnahme von erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Zufahrtsstraßen mit begleitender Wohnbebauung der Markt erfolgreich betrieben würde; dass er schleichend mit zentrenrelevanten Warensortimenten expandieren und die Königsteiner Straße weiter auslaugen würde.

Unabdingbare Auflagen an die Ansiedlung eines solchen Marktes

Im Vorfeld sind klare standortabhängige Vorgaben an einen Fachmarkt zu koppeln:

Durch Bebauungsplanfestsetzungen bzw. durch Auflagen in einem Vertrag ist das zulässige Warensortiment des Marktes gezielt auf jene Artikel zu begrenzen, die keine Konkurrenz zu vorhandenen Läden um die Fußgängerzone Königsteiner Straße

bzw. zum wünschenswert typischen Sortiment eines kleinteiligen integrierten Versorgungszentrums darstellen. Dabei kann man bereits auf ähnliche Erfahrungen anderer Städte zurückgreifen. Erfreulicherweise gibt es hierzu bereits Listen, wie z.B. die „Kölner Liste“, sowie höchsttrichterliche Entscheide, wo-



Ideenskizze Gesamtsituation
Fachmarkt mit Parkhaus und
Königsteiner;
Harald Neu, Architekt BDA



Planungskonzept Alternative
Wohnen/Boardinghaus

nach die Gemeinden in der Tat befugt sind, Gebiete, in denen großflächiger Einzelhandel zugelassen werden soll, entsprechend detailliert zu gliedern.

Der Betreiber müsste sich bereit erklären, das Parkhaus zu übernehmen, in oben beschriebener Weise zu öffnen und umzubauen. Insbesondere muss der Betreiber das Problem lösen, auch die oberen Parkebenen (im Falle eines Baumarktes) für Einkaufswagen zugänglich zu machen.

Die vorausgehende notwendige Untersuchung zur Verkehrsbelastung (Aufnahmefähigkeit) der vom Liefer- und Besucherverkehr betroffenen Straßen wäre ebenfalls von Investor bzw. vom Betreiber zu tätigen. Dabei sind alternative Andienungs- und Zufahrtsvarianten über Konrad-Glatt-Straße (Höhenbeschränkung der Bahnunterführung der Bad Sodener Bahn), Billtalstraße und Zuckschwerdtstraße zu prüfen.

B: ALTERNATIVE II : WOHNHEIM/BOARDING-HOUSE/HOTEL

Sofern sich dort ein Fachmarkt nicht realisieren lässt, wäre als Alternative auch ein Standort für Hotels der 2 – 3 Sterne Kategorie oder sonstige temporäre wohnartige Nutzungen (Boardinghäuser oder Wohnheime für Studenten und Lehrlinge) denkbar. Dies aus mehreren Überlegungen heraus:

- Das Areal zwischen zwei Bahnlinien, dem Parkhaus und rückwärtigen Bereichen von Wohngebäuden und anderen Nutzungen stellt stadträumlich eine Insellage dar, die zudem eine Lärmvorbelastung aufweist. Wohnnutzungen, wie im Rahmenplan 1991 vorgeschlagen, sind daher hier auch nicht entstanden, bzw. werden nicht nachgefragt. Für temporäres Wohnen ist die innerstädtische Lage durchaus geeignet, wenn man sich vorhandene Standorte entsprechender Hotels und Wohnheime bzw. Boardinghäuser betrachtet.

- 
- Der Standort ist nicht weit vom Höchster Bahnhof gelegen, mit sehr guten Anbindungen in die Innenstadt Frankfurt und die gesamte Rhein-Main-Region.
 - Ein Bedarf für solche Einrichtungen wurde von Infraserb mehrfach vorgetragen. Mit der Weiterentwicklung der Ausbildungseinrichtung PROVADIS am Tor Ost zu einer Fachhochschule entsteht die Notwendigkeit zur Schaffung von studentischen Wohneinrichtungen als auch von Wohnungen für Lehrpersonal und Teilnehmer betrieblicher Weiterbildungsseminare. Aus einer solchen durchaus verdichteten Nutzung in unmittelbarer Nähe zur Königsteiner Straße könnte sowohl der Einzelhandel als auch die Gastronomie Vorteile schöpfen.
 - Auch hier – wie bei einer Baumarktnutzung – könnte einem Investor das Angebot gemacht werden, über eine vertragliche Regelung das vorhandene Parkhaus ganz oder in Teilen als Stellplatznachweis zu benutzen. Auch eine Durchquerbarkeit des Parkhauses wäre hier wünschenswert, um eine bessere Verbindung des Standortes zur Königsteiner Straße zu erhalten.
 - Vorgeschlagen wird eine blockartige Baustruktur, die sich in Höhenentwicklung und Gebäudedekubatur der Umgebung in etwa anpasst. Dabei ist an diesem Standort eine gewisse Verdichtung durchaus vertretbar, was auch die Investitionsbereitschaft fördern könnte.
 - Durch diese städtebauliche Konzeption werden Billtalstraße, Konrad-Glatt-Straße, Zuckerschwerdstraße und Königsteiner Straße über teils vorhandene und neue Anbindungen miteinander verknüpft. Die absperrende Inselform wird dadurch aufgebrochen, auch für Fußgänger wird das Areal gut durchquerbar und von unterschiedlichen Richtungen erreichbar.
 - Mit einer solchen Nutzung und der vorgeschlagenen Bauweise besteht die Möglichkeit, die Neubebauung in mehreren Bauabschnitten zu realisieren.

Die Abbildung zeigt als Entwurfsidee, wie eine Bebauung für eine solche Nutzung dort angeordnet werden und auch in Bauabschnitten realisiert werden könnte.

Bedeutende Entwicklungspotentiale

„Neues Tor nach Höchst“ – SÜWAG/Kraftwerksgelände am Main

An der Südwestecke der Höchster Innenstadt, direkt am Main und neben der künftig leistungsstärksten Zufahrt nach Höchst – der Leunastraße, liegt das Gelände der SÜWAG – ehemals Mainkraftwerke.

Der Standort wird bereits seit einigen Jahren nicht mehr für die Stromproduktion genutzt und dient nur noch als Verteiler- und Umspannstation. Die SÜWAG will alle Anlagen des Kraftwerks abbauen (derzeit im Gange). Die freiwerdenden Flächen sollen großteils zur Erweiterung der eigenen Verwaltung genutzt werden, ergänzt durch Fremdnutzungen.

Der Standort zeichnet sich aus städtebaulicher Sicht durch besondere Faktoren aus:

- Unmittelbar an der Leunabrücke und am Main gelegen, bildet er den einzigen Zugang nach Höchst von Süden her, an der künftig bedeutendsten Zufahrt - der Leunastraße. Damit besitzt er eine außerordentlich günstige Erschließungssituation für den Individualverkehr.
- Am westlichen Ende der künftig neu gestalteten Mainuferpromenade gelegen und unmittelbar angrenzend an den Brüningpark handelt es sich um eine exponierte Lage von herausragender Bedeutung für das Erscheinungsbild der Stadt Höchst vom Main her und für das Entree von Süden und damit für die Stadtgestalt insgesamt.
- Der Standort kraftvoller Baustrukturen wird auch unter ökonomischen Gesichtspunkten interessant für künftige Investitionen sein.

- Die künftige Nutzung soll wohnverträglich sein, doch eignet sich der Standort kaum für qualifiziertes Wohnen sondern eher für den Dienstleistungssektor. Die Umspannstation im Ostteil des SÜWAG-Geländes (am Park) bleibt auch künftig zur Stromversorgung erforderlich. Westlich wird das Areal durch die Leunabrücke in Hochlage begrenzt und liegt in direkter Nachbarschaft zum Industriepark Höchst.

Im Austausch mit der Eigentümerin SÜWAG wurde das abgebildete Planungskonzept entwickelt. Es zeigt beispielhaft, wie eine künftige Bebauung auf dem Areal der ehemaligen Kraftwerksanlage aussehen könnte.

- Die Anordnung der Neubauten hebt die derzeitige vom Stadtgebiet abgewandte Inselsituation auf und stärkt den räumlichen Bezug zur Stadt. Dies wird betont durch Raum- bzw. Platzöffnungen und mit durchgängigen Fußwegverbindungen zur Innenstadt.
- An der Zufahrt nach Höchst von Süden über die Leunabrücke ist zur Betonung der Eingangssituation ein prägnanter, höherer Solitärbau vorgesehen.
- In Gebäudehöhe und architektonischer Gestaltung soll die Neubebauung die Stadtsicht von Süden/vom Main her – beginnend mit dem Bolongaropalast, der Justinuskirche, dem Höchster Schloss mit Stadtmauer im Westen – qualifiziert abschließen. Auch durch ihre Formensprache soll die Neubebauung signalisieren, dass sie – diesseits der Leunabrücke gelegen – zur Stadt Höchst gehört und somit eine Zäsur bildet zum Komplex des Industrieparks Höchst.



Luftbild SÜWAG



SÜWAG Gelände 2003 noch mit Kraftwerk



SÜWAG Gelände 2005, Abbruch

Mainpanorama und SÜWAG –
Gelände von der Leunabrücke
aus gesehen



- An der Ecke Bolongarostraße/Leverkuser Straße/Brüningpark soll die gestörte stadträumliche Verbindung vom Bahnhof Höchst über die Achse Leverkusener Straße zum Main wieder hergestellt werden. So könnte durch Teilabbruch eines hier direkt vor den Park geschobenen SÜWAG-Gebäudeteils (Verwaltung Brüning-/Anschluss Bolongarostr.) auch das Westend von Höchst über die Grünanlagen beiderseits der Bolongarostraße wieder stadträumlich mit der Mainpromenade verbunden werden.

Die Chancen für Höchst:

Mit der Entwicklung dieses Standortes verbindet sich die Chance hier mehrere hundert Arbeitsplätze neu anzusiedeln, die auch die Höchster Wirtschaft, einschließlich Gastronomie und Einzelhandel, beleben könnten.

Die verkehrstechnisch günstige Lage nahe zur Leunastraße vermeidet Erschließungsverkehr durch die Innenstadt. Gleichzeitig ist das Geschäftszentrum in unmittelbarer Nähe bequem zu Fuß zu erreichen.

Bereits der Wegfall der Schornsteine und der Kraftwerksanlagen wird die Stadtansicht von Süden her positiv beeinflussen und die Gestaltung des Mainufers unterstützen. Seit dem Bau der Leunabrücke ist

diese die eigentliche Zäsur zwischen der Stadt selbst und dem sich westlich der Brücke anschließenden gewerblich industriellen Gebiet – und nicht mehr wie bisher der Brüningpark. Mit dem Ersatz der industriellen Strukturen des Kraftwerkes östlich der Brücke z.B. durch anspruchsvolle Bürobauten wird dieser Bereich eindeutig Teil des Stadtraumes von Höchst.

Auch ehemals betrieblich genutzte Flächen unmittelbar am Mainkai sind durch die Aufgabe des Kraftwerks freigeworden. Sie können in die Ufergestaltung mit einbezogen werden bzw. zunächst auch ersatzweise als Stellplatzfläche genutzt werden, damit der Neugestaltung der Mainuferpromenade im östlichen Uferbereich zahlreiche Stellplätze entfallen müssen.

Schließlich wird einer Forderung des Ortsbeirates nach neuen Bauflächen Rechnung getragen. Er hatte sich für eine Forcierung der Ansiedlung von neuen Arbeitsplätzen ausgesprochen und wollte dafür durch blockweisen Abbruch auch im gewachsenen, gründerzeitlichen Innenstadtbereich neue höhere Bebauung ermöglicht sehen.



Ideenskizze SÜWAG-Gelände –
neue Stadtansicht von
der Leunabrücke;
Harald Neu, Architekt BDA



Planungskonzept Standortentwicklung SÜWAG – mit Wegeverknüpfungen zur Innenstadt



Ideenskizze SÜWAG-Gelände –
Gesamtansicht mit Brünigpark
und Batterie sowie Infraserppla-
nung im Hintergrund;
Harald Neu, Architekt BDA

Bedeutende Entwicklungspotentiale „Trambahn“ an die Königsteiner Straße

Die derzeitige Endhaltestelle an der Ludwig-Scriba-/Zuckschwerdtstraße führt Fahrgäste und Besucher von Höchst an einen tristen Ort, abseits vom städtischen Geschehen. Man findet sich an einem Bahndamm neben einer Trinkhalle auf einer verkehrsumfluteten Insel wieder, die wenig Qualitäten zum Verweilen bietet und von der aus man am besten sofort zur Weiterfahrt in den Bus umsteigt, um diesen unwirtlichen Ort wieder zu verlassen.

Will man zu Fuß von hier zur Königsteiner Straße gehen, muss man zunächst an einer Ampel warten, um dann auf engen Gehsteigen und unter Begleitung von PKW- und LKW-Verkehrsströmen – mit Querung des anhaltend belasteten Verkehrskreuzes Andreasplatz – in die Höchster Innenstadt zu gelangen.

Der aktuelle Stadtverordnetenbeschluss Ende 2005 zum Gesamtverkehrsplan (GVP) beinhaltet eine Verlängerung der Linie 11 zum Bahnhof Höchst entlang der Bahn, auf der Südseite des Bahndammes. Bei dieser Streckenführung der Straßenbahn handelt es sich um eine sehr aufwendige Baumaßnahme.



Andreasstraße aus Richtung
Endhaltestelle Zuckschwerdtstraße

Planungsvarianten Straßenbahnverlängerung



Daher hat die Stadtverordnetenversammlung zusätzlich zum o.g. Beschluss einen weiteren Prüfauftrag an den Magistrat gegeben, der als eine Art Interimslösung gewertet werden kann. Diese Streckenvariante – ebenso die Verlängerung der Linie 11 entlang der Bahn auf der Südseite des Bahndamms bis zur Königsteiner, dann in einer Schleife in die Fußgängerzone Königsteiner Straße und zurück durch die Bolongarostraße auf die bestehende Trasse der Linie 11 nach Nied – wird derzeit planerisch geprüft. Dieser Streckenverlauf der Straßenbahn bringt die Fahrgäste direkt in die Innenstadt, mit dem Geschäftszentrum Königsteiner Straße, der Höchster Altstadt und der Naherholungszone am Main.

Die Verlängerung der Straßenbahn zum Bahnhof Höchst soll dabei als langfristige Option erhalten bleiben. Mit der dann möglichen Koppelung mit dem Regionalverkehr verspricht man sich einen Gewinn an Fahrgästen. Die Ortsteile Griesheim und Nied wären dann mit dem Öffentlichen Personennahverkehr Schiene schneller von Westen her (aus Richtung Niedernhausen/Limburg sowie Wiesbaden/Mainz) erreichbar.



Königsteiner Straße

Städtebauliche Empfehlung: Ringbus (Minibus) im Innenstadtbereich

Die Naherschließung der Innenstadt Höchst mit öffentlichen Buslinien sollte mit Blick auf die Erreichbarkeit des Geschäftszentrums und die geplanten Neuordnungsmaßnahmen zur Verkehrsentslastung überprüft werden. Dabei ist für den Innenstadtbereich langfristig von untergeordneten Verkehrsbeziehungen auszugehen, mit weniger Autoverkehr und Tempo-30 Zonen. Kleinere, wendigere Busse entsprechen dem kleinteiligen innerstädtischen Straßennetz und könnten hier mehr Haltepunkte bedienen.

Solche Minibusse sind als Ergänzung des bestehenden, gesamtstädtischen Linienbusnetzes (über die Nordtangente Bahnparallelle zum Bahnhof) zu sehen. Auch der Ortsbeirat hat bereits mehrfach Forderungen in dieser Richtung erhoben.

Bedeutende Entwicklungspotentiale „Bahnparallele Nordpassage“

Eine ganz wesentliche Voraussetzung für eine Verbesserung der Verkehrssituation in Höchst ist die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt. Der verbleibende Ost-West-Verkehr wird in einem ersten Schritt auf die Nordtangente Kasinostraße/Leunaknoten verlagert, als langfristige Maßnahme soll auch der Verkehr in West-Ost-Richtung auf das tangentielle Hauptnetz Zuckschwerdtstraße/Kasinostraße und weiter über den Dalbergkreisel geführt werden. Dieser Verkehr wird in einem geplanten neuen Straßendurchstich (Bahnparallele „Nordpassage“) zwischen Zuckschwerdt- und Kasinostraße gebündelt entlang den Bahnanlagen geführt.

Mit dieser Verkehrs Bündelung ermöglicht ein neues Verkehrskonzept für Höchst die Entlastung mehrerer innerstädtischer Straßen vom Durchgangsverkehr. Insbesondere werden in folgenden Straßen deutliche Verkehrsreduzierungen eintreten:

- am Andreasplatz einschließlich der Quartiersstraßen,
- in der Emmerich-Josef-Straße,
- der Leverkusener Straße und
- der Bolongarostraße.

Der so frei werdende Straßenraum kann entweder den Fußgängerbereichen oder dem ruhenden Verkehr zugeschlagen werden. Von dieser nicht nur verkehrlichen sondern auch städtebaulichen Auf-

wertung sind insgesamt positive Rückwirkungen auf die Attraktivität der Geschäftslagen und die Qualität der Wohnlagen in Höchst zu erwarten.

Die abgebildete städtebauliche Vorplanung zeigt die Lage des Straßendurchstichs zwischen Zuckschwerdt- und Kasinostraße mit den Anschlüssen an das bestehende Straßennetz. Er verdeutlicht gleichzeitig, dass für eine solche Maßnahme auch Bausubstanz fallen muss. Ein Eingriff in bebaute Grundstücke ist teilweise unumgänglich.

Weitere verkehrliche Erfordernisse, insbesondere auch im Kreuzungsbereich Zuckschwerdtstraße, sind entsprechend der nachfolgenden detaillierten Planungen zu berücksichtigen.

Dies gilt ebenso für die aktuell beschlossene Verlängerung der Straßenbahn in diesem Bereich, die derzeit planerisch auf ihre Machbarkeit geprüft wird. Sie soll, gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Gesamtverkehrsplan (Dez. 2005), parallel zum Straßendurchbruch entlang der Bahngleise bis zum Bahnhof Höchst geführt werden.

Dazu wird nachfolgend ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt, das die rechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Maßnahmen schafft.



Kasinostraße mit Fußweg am Bahndamm – Anschluss geplanter Straßendurchstich



Fußweg Bahnparallele von Osten



Ideenskizze Gesamtsituation Ecke Emmerich-Josef-Str./Zuckschwerdtstr. – nach Straßendurchbruch; Harald Neu, Architekt BDA



Vorplanung Durchstich Nordpassage entlang der Bahntrasse

Kreuzung Zuckschwerdtstraße - Anschluss geplanter Straßendurchstich



Bedeutende Entwicklungspotentiale

Markthalle – Marktplatz

Dem Höchster Wochenmarkt – in der Markthalle und auf dem Marktplatz davor – wird eine hohe Akzeptanz bestätigt, wobei zur Weiterentwicklung Standort- und Objektqualität auch künftig zu beachten sind. Dies wurde auch 2003 in einer Untersuchung zum Höchster Marktbetrieb im Auftrag der Stadt Frankfurt bestätigt. Der Marktplatz ist demnach in seiner Doppelfunktion als Standplatz für den Wochenmarkt und temporärer Parkplatz im Grunde kaum zu beanstanden, wobei allerdings gerade zum Marktbetrieb Stellplatzengpässe bemängelt werden.

Dies ist indes ein verbreiteter Konflikt solcher doppelt genutzter Flächen und kein Spezifikum von Höchst. Nach den Ergebnissen der umfassenden Parkraumuntersuchung des Stadtplanungsamts für die Innenstadt (2003) ist dieses Problem in Höchst jedoch deutlich geringer als an anderen vergleichbaren Standorten. Diesem Mangel kann hier durch die Konzepte des Parkraummanagements (s.u.) mit mehr Kurzparkzonen incl. spezieller Parkraumregelungen an Markttagen im Wesentlichen begegnet werden. Ergänzend sollte die Ausschilderung für den Höchster Markt bzw. die alternativen Stellplatzangebote verbessert werden. Die verbleibende engere Parkraumsituation an Markttagen muss im Übrigen hingenommen werden zugunsten des in die Kernstadt integrierten Standorts des Wochenmarktes. Dagegen ist die Beeinträchtigung der Funktionstüchtigkeit zu vernachlässigen.

Damit sollte auch die Diskussion um eine Tiefgarage unter dem Höchster Marktplatz abgeschlossen werden. Sie wäre schon ohne das Problem des Hauptsammlers, der für eine solche Baumaßnahme verlegt werden müsste hinsichtlich der Kosten-Nutzenabwägung sehr fragwürdig. Zudem besteht die

Gefahr, dass eine nur temporär ausgelastete Tiefgarage, die erfahrungsgemäß nur bei völligem Fehlen einer oberirdischen Alternative angenommen wird, zu einer dunklen und stinkenden Höhle verkommt.

Nach der Gebäudesanierung 2005 ist die Markthalle insgesamt wieder akzeptabel hergestellt. Aus städtebaulicher Sicht und ebenso im Hinblick auf künftige Entwicklungschancen des Marktbetriebes wird eine Vergrößerung des Markthallengebäudes, eine Verlängerung bis an die nördliche Kante des Marktplatzes, vorgeschlagen.

Für den Wochenmarkt entstünde mehr Verkaufsfläche, für ein umfangreicheres, qualitativvolles Angebotsspektrum, ergänzt z.B. durch gastronomische Angebote.

Der Platz selbst erhält mit dem baulichen Abschluss eine Westfassade und gewinnt durch eine räumlich klare Fassung als eigenständiger Stadtraum an Aufenthaltsqualität. Zudem bietet der erweiterte Baukörper die Chance, die vorhandenen Besuchertoiletten und die bisher offene Abfallentsorgung baulich zu integrieren. Damit wird der Standort des Marktgeschehens, mit der Markthalle und den Marktständen auf dem Platz insgesamt attraktiver.

Die Ideenskizzen zeigen, wie eine solche stadträumliche Aufwertung am Marktplatz aussehen könnte.

Die Erweiterungen der Markthalle sollte in ihrer Architektur eher leicht und zurückhaltend bleiben gegenüber dem bestehenden Hallengebäude. Wichtig hierbei ist, dass die vorhandene Höhe der Markthalle nicht unterschritten wird.



Wochenmarkt 2006



sanierte Markthalle



Stände in der Markthalle 2006

Marktstände 2006



Durch eine platzseitige Arkade oder ein Vordach könnte das Marktgeschehen quasi fließend vom offenen Marktplatz in die Markthalle hinein fortgesetzt werden. Hier ließen sich gastronomische Marktstände für den Mittagstisch einrichten, mit einem der Vielfalt des Marktsortiments entsprechenden Angebot an Imbissen und Snacks.

In den letzten Jahren ist der Anteil der Angestellten gerade in den großen Höchster Unternehmen deutlich angestiegen. Entsprechend dem Bedarf von Berufstätigen böte sich so die Möglichkeit am Wochenmarkt Mittagspause und Einkauf miteinander zu verbinden. Der Erfolg eines solchen Konzeptes zeigt sich an anderen integrierten Standorten der Marktbetriebe, wie z.B. der Kleinmarkthalle in der Frankfurter Innenstadt.

Der Marktplatz ist gerade auch durch seine Nähe zum Geschäftszentrum bestens geeignet als Wochenmarktstandort, die Nutzung als Parkplatz im Stadtteil ist akzeptiert.

Wünschenswert wäre für den zentralen Platz in der Innenstadt, neben der temporären Nutzung als Wochenmarkt, eine Entwicklung zum urbanen Mittelpunkt des Stadtteils. Hier könnten Veranstaltungen ganz anderer Art stattfinden, wie Aktivitäten kultureller, sportlicher und allgemein geselliger Art aus dem Stadtteil heraus. Für identifikationsstärkende Aktionen sind dabei eher nicht kommerzielle Akteure vor Ort gefragt, z.B. Kultur- oder Sportinitiativen, Kirchen oder andere Stadtteil- und Bewohnergruppen.

Derzeit ist der Marktplatz in seiner Gestaltung als Platzfläche insgesamt funktionsfähig. Die Frage einer künftigen, differenzierteren Neugestaltung wird sich mit der Einleitung der vorgesehenen Freiraumplanung für den Marktplatz Höchst neu stellen. Er gehört zu den bereits beschlossenen, stadtweit zahlreichen Einzelprojekten im Rahmen des Ausbauprogramms „Schöneres Frankfurt“.



Erweiterung Markthalle – Marktplatz



Ideenskizze Markthalle mit Marktplatz; Harald Neu, Architekt BDA



Ideenskizze Markthalle; Harald Neu, Architekt BDA

Der öffentliche Raum

Stadträumliche Aufwertung insgesamt/ fußgängerfreundlicher Straßenumbau

Die Qualität des öffentlichen Raumes, der Straßen und Plätze soll in der Innenstadt insgesamt verbessert werden zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher. Die Entwicklungschancen der Kernstadt bzw. des gesamten Stadtteils hängen nicht zuletzt vom Erscheinungsbild und der Atmosphäre ab.

In einem integrierten Planungsansatz geht es um die gestalterische und funktionale Neuordnung des städtischen Raumes einschließlich des Verkehrs.

Der dicht bebaute Kernstadtbereich zeigt die gewachsenen, begrenzten, für heutige Maßstäbe z.T. sehr engen Straßenräume. Für diese künftigen Stadtstraßen gilt es, Lösungen zu erarbeiten, die zum einen mehr Raum für Fußgänger ermöglichen und den Fahrverkehr sowie die notwendigen Stellplätze gleichermaßen berücksichtigen.

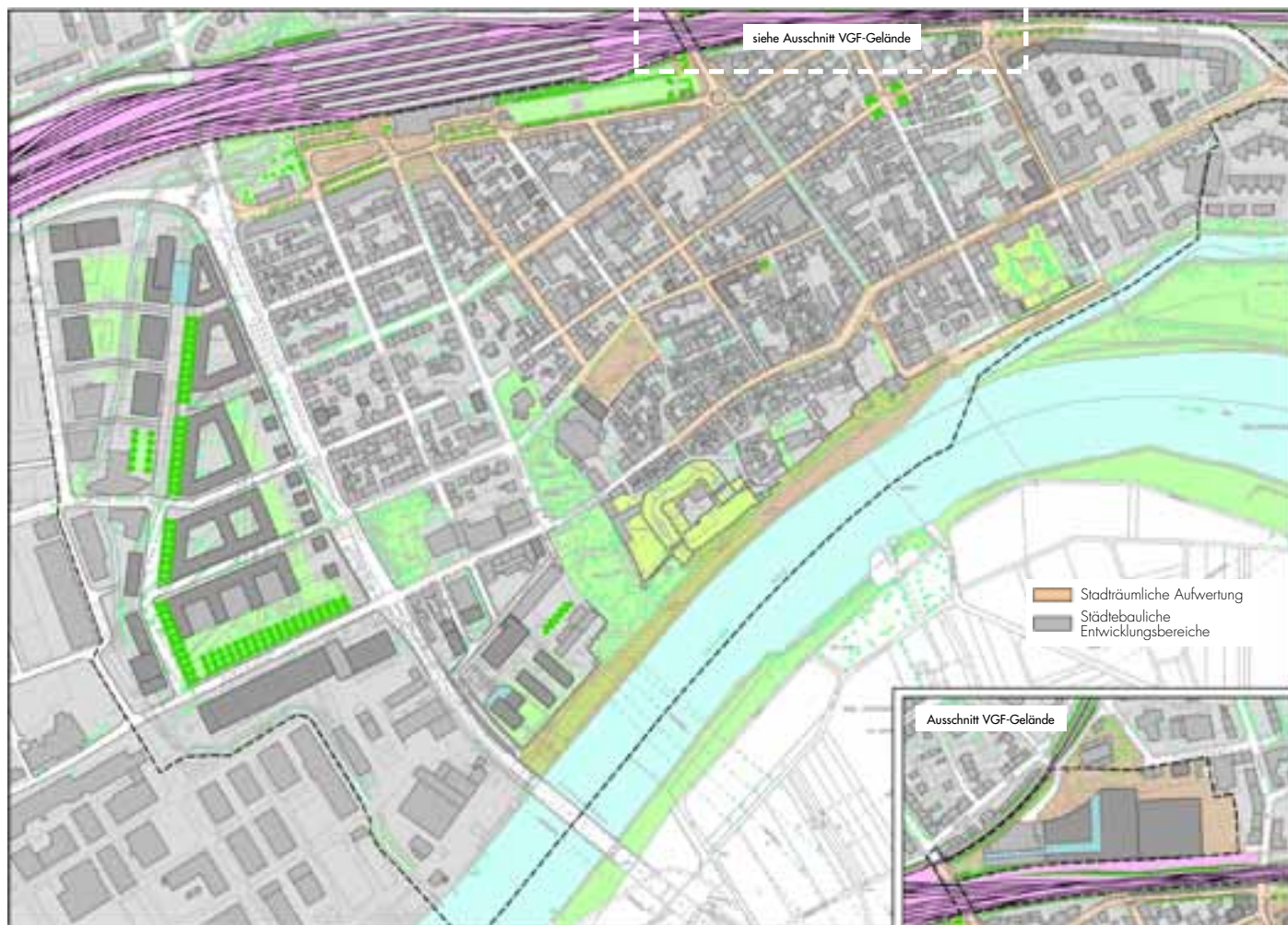
Neben den im Rahmenplan als Einzelthemen behandelten Teilbereichen (wie dem Andreasplatz oder der Straßenbahnverlängerung zur Königsteiner Straße) sollen weitere Straßenzüge fußgängerfreundlich ausgestaltet werden. Bei der Auswahl waren neben den stadtstrukturellen Kriterien gerade auch die verkehrlichen Belange maßgebend. Insbesondere die Verbindungsachsen zwischen den unterschiedlichen Quartieren sollen als ablesbare Struktur des Stadtgefüges gestalterisch aufgewertet und betont werden, sodass sich auch für ortsfremde Besucher interessante Abfolgen unterschiedlicher Stadtbereiche erschließen. Kulturelle, gastronomische sowie kommerzielle Angebote im Stadtteil können so für Fußgänger besser erlebbar räumlich miteinander verbunden werden und zum Verweilen und Kennenlernen der Stadt einladen.

Die im Plan farblich hervorgehobenen Bereiche zeigen, in Abstimmung mit dem Verkehrskonzept, ausgewählte Straßenzüge als fußgängerfreundliche Verbindungsachsen im Stadtgefüge – neben den diversen Einzelprojekten des Ausbauprogramms „Schöneres Frankfurt“.

Mit der Verkehrsentlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr verringert sich der Flächenbedarf für den Fahrverkehr in den Stadtstraßen, der dann für mehr Aufenthaltsqualität genutzt werden soll. Gehwege sollen großzügiger, sicherer und angenehmer für Fußgänger werden. Angestrebt ist u.a. auch mehr Bepflanzung im Straßenraum, bei ausgewählten Straßenzügen sind Mischverkehrsflächen denkbar, wie bereits in der Altstadt vorhanden.

Die Qualität des städtischen Raumes wird neben den Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum auch bestimmt durch die vorhandene Bebauung. Aufenthaltsqualität und Gesamteindruck werden ebenso geprägt durch bauliche Erneuerung, auch durch kleinere Maßnahmen zur Pflege des äußeren Erscheinungsbildes von Gebäuden bzw. Liegenschaften.

Die Nutzungsaufteilung der einzelnen Straßenzüge und die detaillierte funktionelle und gestalterische Ausarbeitung bleiben einer nachfolgenden Planungsstufe vorbehalten. Für die Gestaltung ist bei der Auswahl von Materialien weniger auf Vielfalt als auf Homogenität zu achten, um auch so den stadträumlichen Zusammenhang zu betonen. Durch die Stadtplanung wird derzeit ein Standardkatalog abgeschlossen der stadtweit Gültigkeit haben wird. Der dabei vorgegebene Rahmen zur Auswahl kann je nach der Bedeutung eines Teilbereichs entsprechend ausgeschöpft werden.

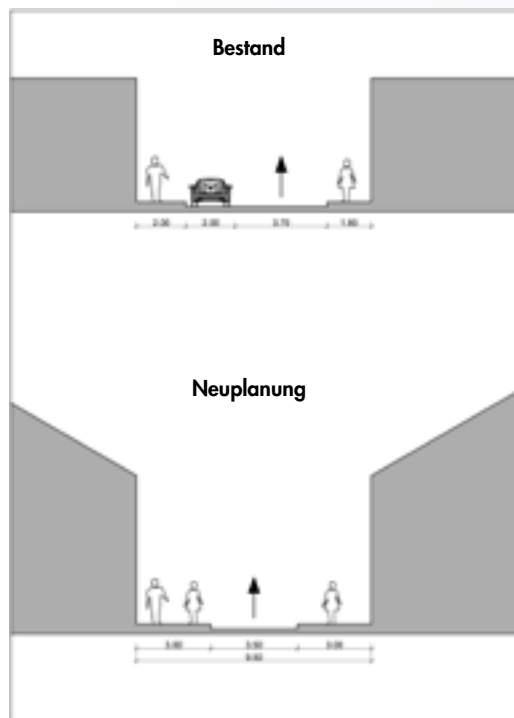


Bereiche Stadträumlicher Aufwertung



Ausschnitt Bolongarostraße –
Umgestaltung mit breiteren
Gehwegen

Straßenquerschnitt Bolongarostraße - Bestand und Neuplanung mit breiteren Gehwegen, Höhe Albanusstraße



Als Beispiel einer Neugestaltung mit zunächst funktioneller Aufteilung des Straßenraumes wird die Bolongarostraße in einem Teilabschnitt vorgestellt, für die – neben anderen Straßen – entsprechende Vorplanungen erarbeitet wurden.

Gerade hier, in einer der historischen und wichtigen innerstädtischen Verbindungsachsen von Höchst, ist die Situation für die Fußgänger dringend zu verbessern. Dies wird auch dem hier ansässigen Einzelhandel zugute kommen.

Nach Verlagerung des Durchgangsverkehrs über die Leunabrücke wird die Bolongarostraße zur Anliegerstraße, sodass die Fahrbahnbreite verringert werden kann. Dies gibt Raum für die dringend erforderliche Verbreiterung und Gestaltung der Gehwege von jetzt kaum nutzbaren Flächen (stellenweise schmäler als ein Meter) auf eine Breite von bis zu 3,0 m für Fußgänger oder auch für eine Außenutzung von Läden und Cafés.

Mainufer/Batterie

Das Mainufer in Höchst wurde 2006 durch das Grünflächenamt umgestaltet zu einem Erholungs- und Freizeitbereich, als Teil des gesamtstädtischen Entwicklungskonzeptes zum Stadtraum Main. Die rege Nutzung der Anlage nach Fertigstellung im letzten Sommer zeigt den Bedarf solcher stadtnahen Freiräume und die positive Akzeptanz durch die Bevölkerung.

Aus Zeiten in denen Flüsse entscheidende Transportachsen für den Güterverkehr waren, wurden Uferanlagen mit Lös- und Ladefunktion zu Lager- und Umschlagzonen, in bewusst räumlicher Abgrenzung zum Stadtraum, insbesondere den Wohnquartieren. In Höchst am Mainkai breitete sich nach der Unstrukturierung des bis vor wenigen Jahren regen Güterumschlags eine eher rückseitige Brachflächennutzung aus, mit ungeordneten Autoabstellflächen.

Die Neugestaltung der großzügigen Mainuferzone integriert Elemente der früheren Nutzung als Hafen und Umschlagplatz (wie Schiffsanleger oder Gleisanlagen) als Teil seiner Entwicklungsgeschichte. Die Gliederung in Grünzonen mit Spielbereichen und in befestigte Zonen berücksichtigt gleichermaßen die temporäre Nutzung für Veranstaltungen des Höchster Kulturlebens – wie die Höchster Stadtfeste. Die Parkierungszonen für Autos konnten in einem 1. Schritt eingeschränkt und neu geordnet

*Hafen Höchst mit Baustofflagerung, 1964;
© Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main*



*Hafen Höchst mit Holzlagerung, 1964;
© Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main*





Teilbereiche neugestaltete Batterie

werden. Inwieweit sich die eingerichtete Durchfahrt als Schleichweg zur Stadtfahrt mit der Nutzung als Erholungs- und Freizeitbereich für Groß und Klein vereinbaren lässt, wird die Praxis zeigen.

Aus städtebaulicher Sicht sollte die Uferpromenade künftig eindeutiger mit dem Stadtraum Höchst verbunden werden. Denn die Innenstadt, mit Altstadt und Höchster Geschäftszentrum, liegt nur wenige Schritte vom Mainufer entfernt. Die Verbindung zur Stadt könnte mit der Einrichtung eines gastronomischen Betriebes/eines Cafés in der ehemaligen Mainmühle, sozusagen auf halbem Wege, gestärkt werden. Das städtische Gebäude liegt in Verlängerung der Königsteiner Straße auf halber Höhe über dem Fluss, als freistehender, denkmalgeschützter Bau mit vorgelagerter Terrasse, mit einem weiten Panoramablick über Main und Niddamündung. Zunächst muss diese Entwicklungsidee jedoch als mittelfristiges Vorhaben betrachtet werden, da zuvor für die derzeitige Wohnnutzung der Mainmühle eine Alternative zu finden ist.



neugestaltete Uferpromenade

Verbindung Stadtwaage – Königsteiner Straße



Verbindung Stadtwaage – Mainberg



Der öffentliche Raum

Achse Dalbergplatz – Bahnhofsvorplatz – Leunaknoten

Das Stadtverkehrskonzept geht von einer Verkehrsverlagerung des Ost-West-Durchgangsverkehrs auf das tangentielle Hauptnetz, die Achse Ludwig-Scriba-Straße bis zum Leunaknoten aus (s. dort). Zeitphase 1 umfasst zunächst die verkehrliche Planung vom Dalbergplatz bis zum Leunaknoten.

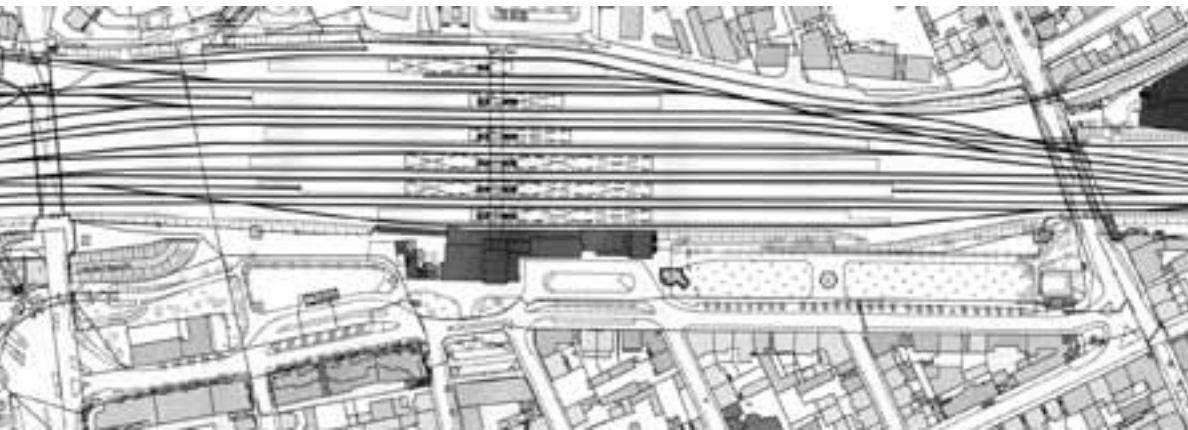
Die Umbauplanung des Dahlbergkreisels wird derzeit als vorgezogene Maßnahme mit hoher Priorität betrieben und soll noch vor der Eröffnung der südlichen Leunastraße realisiert werden.

Im Rahmen des Ausbauprogramms „Schöneres Frankfurt“ soll dieser gesamte Bereich gestaltet und ausgebaut werden, mit dem Dalbergplatz als erstem Abschnitt. Ziel ist die Aufwertung durch gestalterische Maßnahmen, entsprechend seinem Charakter als Stadteingang.

Gestaltung Bahnhofsvorplatz mit Freiraumachse

Entwürfe aus einem Gestaltungsworkshop zu öffentlichen Räumen in Frankfurt zeigen erste Gestaltungsideen zum Bahnhofsvorplatz Höchst (s. Veröffentlichung des Stadtplanungsamtes „Der öffentliche Raum“, zum 3. Internationalen Frankfurter Städtebau-Diskurs 1999).

In einem nächsten Schritt soll der Bereich vom Dalbergplatz bis zum Leunaknoten auf der Basis des hier gezeigten Ideenkonzeptes planerisch weiterentwickelt und ausgebaut werden, mit gestalterischer Betonung einer großzügigen Platzfläche in der Achse des Bahnhofsbauwerkes.



Planungsbereich stadträumliche Achse – Bahnhof

Der Achse Dalbergplatz – Bahnhofsvorplatz – Leunaknoten, verbunden durch die Bruno-Asch-Anlage, kommt stadträumlich eine Schlüsselrolle als Entree für Höchst zu.

entwickelt und ausgebaut werden, mit gestalterischer Betonung einer großzügigen Platzfläche in der Achse des Bahnhofsbauwerkes.



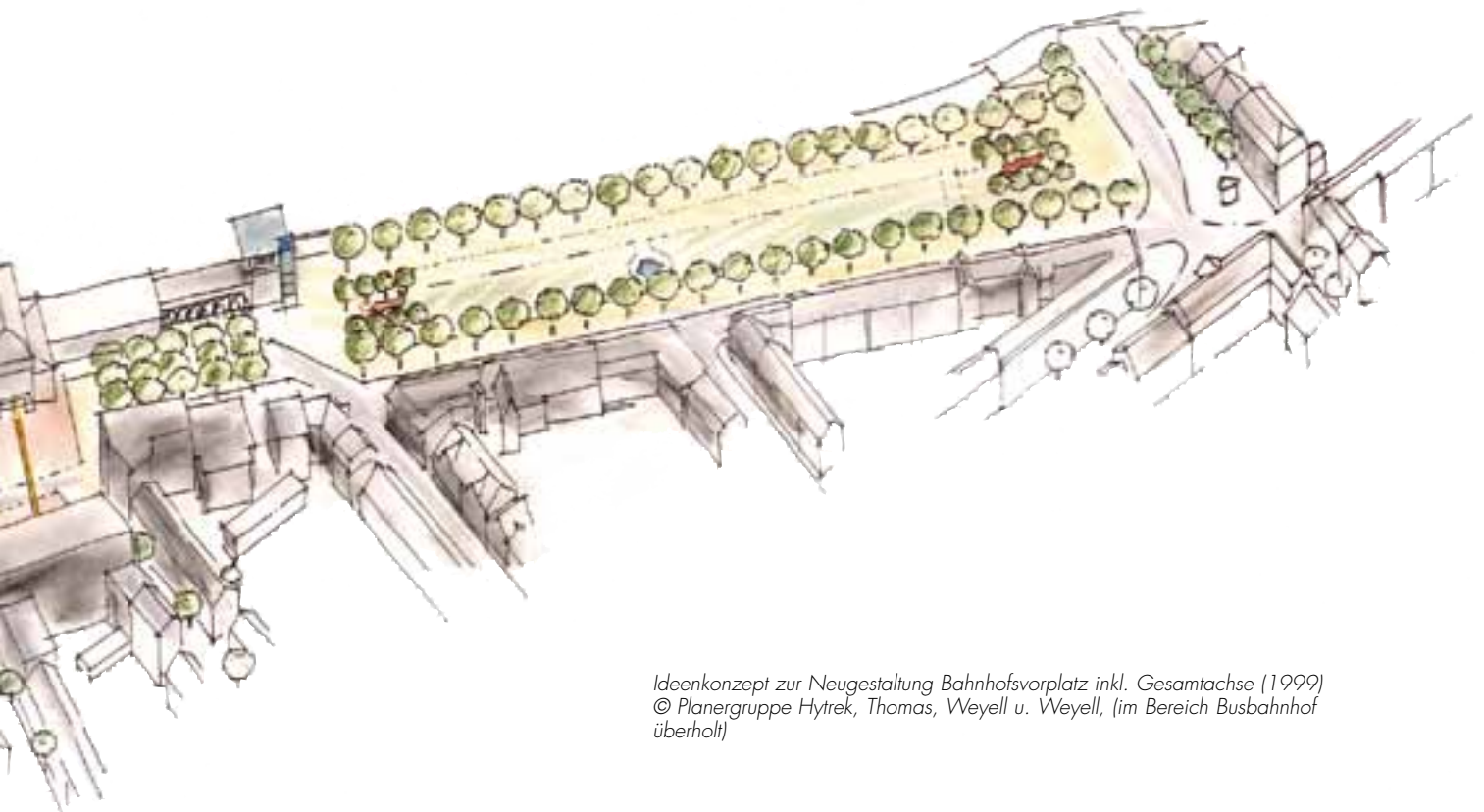
Die stadträumliche Einheit des Freiraumbandes mit der begleitenden Straßenachse soll durch gestalterische Verbindungselemente akzentuiert und insbesondere für Passanten komfortabler werden. Dabei sind verkehrstechnische Erfordernisse wie der zentrale Busbahnhof Bestandteil der nächsten Planungsstufe.

Schwerpunkt der Gestaltungsplanung wird die räumliche Aufwertung des Gesamtbereiches Bahnhofsvorplatz sein, mit dem Jugendstil-Bahnhofsgebäude als wichtigem, stadträumlichen Kreuzungspunkt in Höchst/Unterliederbach.

Die Unterführung in Nord-Süd-Richtung durch die Bahnstation verbindet das nördlich der Gleisanlage liegende Stadtgebiet mit der Höchster Altstadt in Richtung Main. Die Freiraumachse in Ost-West-Richtung über die Bruno-Asch-Anlage zum Dalbergplatz bildet das Verbindungselement zur Fußgängerzone Königsteiner Straße und zum Geschäftszentrum Höchst.



Bahnhofsgebäude Höchst



*Ideenkonzept zur Neugestaltung Bahnhofsvorplatz inkl. Gesamtachse (1999)
© Planergruppe Hytrek, Thomas, Weyell u. Weyell, (im Bereich Busbahnhof überholt)*

Der öffentliche Raum

Dalbergplatz mit Unterführung Königsteiner Straße



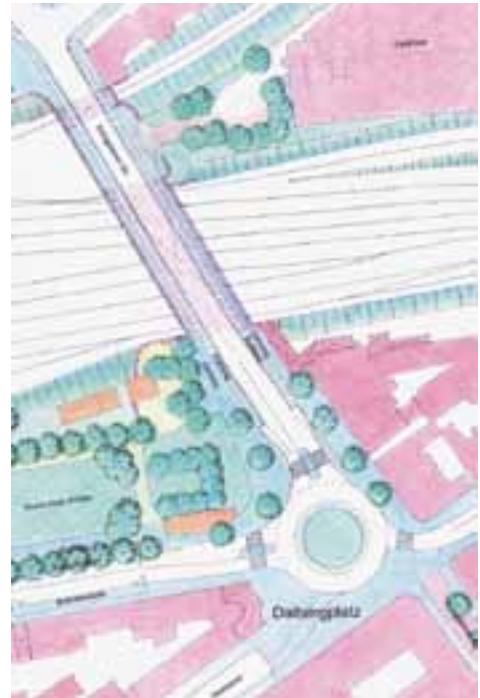
Entwurf Dalbergplatz

Dem Dalbergplatz kommt für Höchst als Entre zur Innenstadt eine wichtige Bedeutung zu. Mit dem Umbau zum Verkehrskreisel wird der Bereich auch stadtgestalterisch umfassend aufgewertet. Die räumlichen Übergänge zur Bruno-Asch-Anlage, zur Eisenbahnunterführung und zur Fußgängerzone Königsteiner Straße sind Bestandteil der Planung. Großzügigere Flächen für Fußgänger mit gestalterischer Neuordnung sollen diese Bereiche besser miteinander verbinden und die Aufenthaltsqualität steigern.

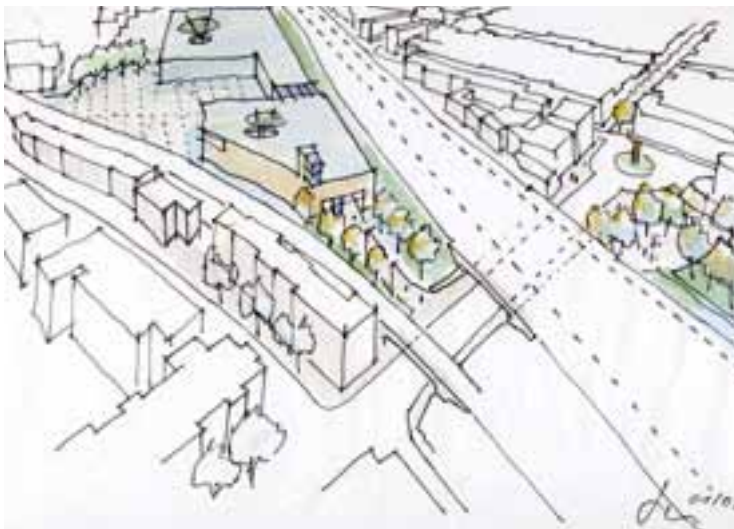
Die Bruno-Asch-Anlage im Übergang zum Dalbergplatz wird entsprechend den denkmalpflegerischen Zielen für die gesamte Grünanlage umgestaltet.

Östlich der Königsteiner Straße, gegenüber der Bruno-Asch-Anlage z.B. könnten Restaurants/Cafes entstehen, in zentraler Lage mit großzügigem Gehweg vor den Gebäuden für Sommergartenutzung; dies war auch Wunsch des Ortsbeirats. Baubeginn zum Umbau Dalbergplatz war im Mai 2006, die Fertigstellung ist für September 2007 geplant.

Die neue zusätzliche Zufahrt des Parkhauses Gleisdreieck aus der Königsteiner Straße wurde nach entsprechender Herstellung der Zufahrt im November 2004 eingerichtet. Sie ist bereits gebautes Ergebnis der hier vorliegenden Rahmenplanung. Notwendige Umbaumaßnahmen am Gebäude selbst erfolgten durch die Eigentümerin FAAG.



Ideenkonzept Dalbergplatz



Königsteiner Straße mit Parkhauszufahrt und Dalbergplatz im Hintergrund;
Harald Neu, Architekt BDA

Oben: Farbgestaltung Unterführung
Unten: Beleuchtung Unterführung



Farb- und Lichtkonzept Bahnunterführung Königsteiner Straße

Die Eisenbahnunterführung an der Königsteiner Straße soll durch gestalterische Betonung ihrer Torfunktion zur Innenstadt Höchst besser entsprechen; ihre Barrierewirkung soll damit aufgehoben werden. Mit einem freundlicheren, offeneren Erscheinungsbild kann gerade für Fußgänger die Übersichtlichkeit und das Sicherheitsempfinden verbessert werden.

Nach vorausgegangener Sanierung der Brücken-Stahlkonstruktion (errichtet um die Jahrhundertwende 1900) wurde Mitte 2003 mit farblich abgestimmtem Anstrich und Aufarbeitung der Brückenmaurelemente mehr Helligkeit und eine positive Hervorhebung des gesamten Ingenieurbauwerkes erreicht. Seit Sommer 2005 setzt eine Akzentbeleuchtung die Bahnanlage in neues Licht. Dabei kommt durch ein Farb- und Lichtkonzept gerade den Gehwegbereichen der Unterführung, bzw. der Verbesserung für die Fußgänger vorrangige Bedeutung zu.

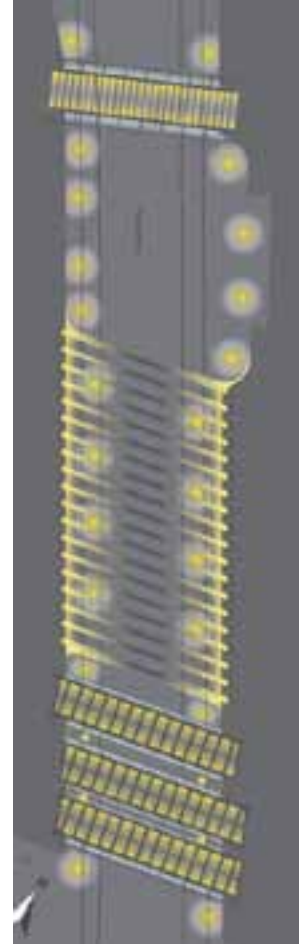


Das repräsentative Bahnhofsgebäude mit zentraler Empfangshalle wird stilistisch durch den Jugendstil geprägt, während die Bruno-Asch-Anlage als Grünanlage expressionistisch gestaltet ist.

Bruno-Asch-Anlage

Der stadtgeschichtlichen Bedeutung dieses gesamten Freiraumbereiches trägt auch die 2003 erfolgte Unterschutzstellung als denkmalgeschützte Gesamtanlage Rechnung, zusammen mit dem Bahnhof und dem Grünzug Bruno-Asch-Anlage einschließlich der beiden Brunnen.

Die Anlage ist in ihren gestalterischen Grundzügen bis heute erhalten. Sie soll anhand eines garten- und denkmalpflegerischen Gesamtkonzepts wiederhergestellt und besser zur Geltung gebracht werden. Diese Umgestaltungsmaßnahmen sind als Bestandteil der Gesamtachse Dalbergplatz-Bahnhof im Rahmen des Ausbauprogramms „Schöneres Frankfurt“ vorgesehen.



Beleuchtungskonzept
Unterführung



Historische Ansicht der
Bruno-Asch-Anlage (ca. 1930);
© Archiv Glockenspielhaus
Höchst

Der öffentliche Raum

Neugestaltung Andreasplatz

Der Andreasplatz in seiner heutigen Form entstand als geplanter Quartiersplatz ca. 1865. Der gesamte Bereich markiert im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts für die Höchster Stadtentwicklung die Abschlussphase der ursprünglich ca. 100 Jahre zuvor projektierten eigenständigen Neustadt von Höchst östlich der historischen Altstadt.



Bestandssituation Andreasplatz

Das bereits 1768 durch Kurfürst Emmerich Josef vorgelegte Konzept einer neuen Stadt sollte in einem zukunftsweisenden planerischen Ansatz die wirtschaftliche Entwicklung von Höchst deutlich befördern. Mit der Gründung einer neuen Handelsstadt sollten große Gewerbe- und Handelsunternehmen zur Ansiedlung in Höchst bewogen werden. Basis war eine großzügige, als Rechteckraster angeordnete städtebauliche Rahmenplanung, außerhalb der engen, gewachsenen Stadt. Dazu kamen diverse wirtschaftsfördernde Privilegien für die neu geworbenen Unternehmen. Die Entwicklung kam aufgrund wirtschaftlicher sowie politischer Veränderungen phasenweise nur schleppend voran. Im Laufe vieler Jahrzehnte wurde daher das Planungskonzept entsprechend angepasst und reduziert. Für die Neustadtplanung der Frühphase des 18. Jahrhunderts steht der Palast der Handelsherren Bolongaro als herausragendes Beispiel.

Der Andreasplatz kennzeichnet die Spätphase im ausgehenden 19. Jahrhundert und ist lediglich in seiner Grundidee eines zentralen Platzes noch aus der Ursprungsplanung der Neustadt abzuleiten. Die Anlage des Platzes markiert die diversen unterschiedlichen Bauphasen der frühen Höchster Stadterweiterung.

Die Ausrichtung des Platzes entspricht dem ursprünglichen orthogonalen Planungsraaster der Neustadt. Die Emmerich-Josef-Straße hingegen, im gradlinigen Verlauf aus Westen kommend (sie kreuzt die Königsteiner Straße hier rechtwinklig) mündet schräg in den Andreasplatz.

Derzeit stellt sich der Andreasplatz als trister und unwirtlicher Ort dar, der keinerlei Quartiersbezug aufweist. Der gesamte aus Osten kommende Durchgangsverkehr wird in verwinkelter Verkehrsführung über den Platzbereich geführt. Neben den zahlreichen Pkws muss sich auch der Bus- und Schwerlastverkehr über diesen Platz winden. Dazwischen hasten die Fußgänger und verkommen zu Freiwild im Straßenverkehr.

Mit den weiter vorne beschriebenen Neuordnungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, entscheidend ist dabei der Durchstich Bahnparallele, wird der Andreasplatz langfristig nur noch eine untergeordnete Verteilungsfunktion haben. Diese wird sich dann nur noch auf die Quartierserschließung, auf räumlich begrenzte Verkehrsbeziehungen im Rahmen der Tempo 30-Zone beschränken. Die derzeit von Osten her am stärksten frequentierte Fahrbeziehung Kasinostraße nach Norden wird dann als Stichstraße lediglich von Anliegern genutzt werden.



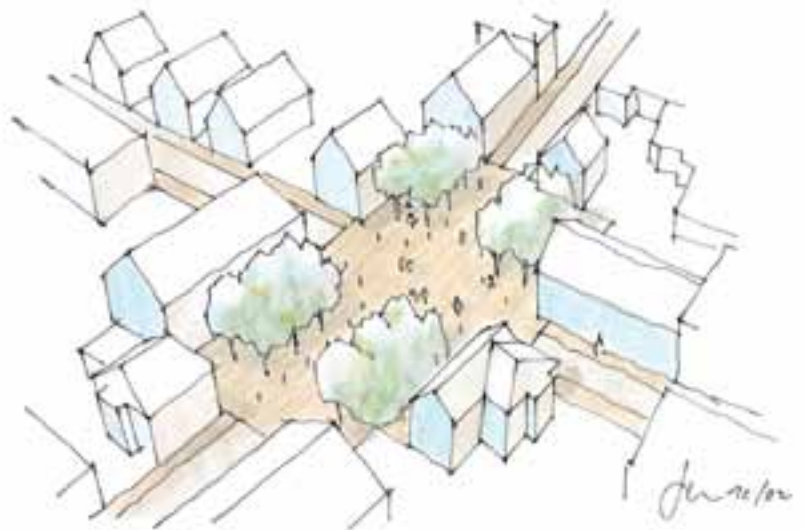
Andreasplatz heute

*Vorplanung zur Umgestaltung des
Andreasplatzes – (analog der
ursprünglichen Gestaltung als
Quartiersplatz)*

Der Planausschnitt zeigt erste Gestaltungsideen als Quartiersplatz. Eine detaillierte Gestaltungsplanung des Andreasplatzes sowie der tatsächliche Umbau werden im Rahmen des Ausbauprogramms „Schöneres Frankfurt“ bearbeitet – in zeitlicher Abstimmung mit der geänderten Verkehrsführung, d.h. dem Straßendurchbruch Bahnparallele.

Nur nach der grundlegend geänderten Verkehrsführung kann ein Rückbau des Andreasplatzes als Quartiersplatz erfolgen. Er soll wieder in seiner ursprünglichen Raumqualität erlebbar und begreifbar gemacht werden, mit entsprechender Aufenthaltsqualität. Der Platz könnte wieder zum Stadtteil-Treffpunkt für Bewohner und Passanten werden, mit Straßencafés u.ä. Daher sollen auch die Parkplätze wegfallen. Sie könnten in den unmittelbar angrenzenden, dann verkehrsberuhigten Straßen, ersetzt werden.

Die Gestaltung der Platzfläche soll die Eigenständigkeit und Geschlossenheit des Platzes betonen, der verbleibende Fahrverkehr soll sich dabei unterordnen. Analog zur ursprünglichen Grundidee werden Baumgruppen vorgeschlagen, zur Betonung der Einheit des Platzes. Ein solcher Quartiersplatz könnte die Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnquartier und so auch ihren Zusammenhalt stärken. Von dieser stadträumlichen Aufwertung könnten Impulse ausgehen zur Modernisierung von Gebäuden und Geschäften und damit zur städtebaulichen Entwicklung des gesamten Quartiers.



Ideenskizze Quartiersmitte Andreasplatz – von Osten; Harald Neu, Architekt BDA



Ideenskizze Quartiersmitte Andreasplatz – von Westen; Harald Neu, Architekt BDA

Verkehrliche Planungen

BESTAND/RANDBEDINGUNGEN

Die Innenstadt Höchst ist von den anschließenden nördlichen Siedlungsbereichen Höchst/Unterliederbach durch querende Bahntrassen in Hochlage abgetrennt, bzw. die räumliche Verbindung beschränkt sich auf die einzelnen Bahnunterführungen.

Dies hat starke Bündelungen der Verkehrsströme auf die beiden innerstädtischen Nord-Süd-Achsen Königsteiner Straße und Zuckschwerdtstraße in beiden Fahrtrichtungen zur Folge. Mit diesen übergeordneten verkehrlichen Vorgaben fließt der Durchgangsverkehr durch die gesamte Innenstadt.

Die erforderliche Voraussetzung zur Entlastung der Höchster Stadtstraßen wird mit der derzeit im Bau befindlichen Süd-Umgehung von Höchst, der südl. Anbindung der Leunabrücke geschaffen (Fertigstellung etwa Ende 2007). Parallel sind verkehrslenkende Maßnahmen auch in Nied einzuleiten, so dass spürbare Entlastungen vom Durchgangsverkehr für beide Stadtteile eintreten werden. Mittelfristig ist eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung von der A66 vorgesehen, die Westumfahrung Unterliederbach, die hier nachrichtlich dargestellt ist. Dies

wird für Höchst und Unterliederbach zu einer weiteren Verringerung des Durchgangsverkehrs führen.

Die Regionaltangente West (RTW) im Stadtgebiet Frankfurt wurde durch Stadtverordnetenbeschluss im Dezember 2005 in den Gesamtverkehrsplan Frankfurt aufgenommen und soll in dieser Fassung weiterverfolgt werden. Die Trassenführung im Bereich Höchst/Leunastraße wird im Rahmenplan nachrichtlich übernommen. Zu diesem insgesamt regionalen Projekt werden regionale übergeordnete Gremien entscheiden.

Zur Straßenbahnführung sieht der aktuelle Stadtverordnetenbeschluss des Gesamtverkehrsplans (Dez. 2005) die Verlängerung der Linie 11 zum Bahnhof Höchst, auf der Südseite entlang der Bahn vor. Parallel dazu ist der Magistrat durch einen weiteren Beschluss beauftragt, die Machbarkeit einer Planungsvariante zur Straßenbahn zu prüfen: ebenso Weiterführung auf der Südseite entlang des Bahndamms, dann in einer Schleife nach Süden durch die Fußgängerzone Königsteiner Straße und zurück durch die Bolongarostraße auf die bestehende Trasse nach Nied.



Verkehrssituation Innenstadt Bestand

Übersicht Verkehrsplanung
Gesamtraum Frankfurt –
Höchst 2003





Emmerich-Josef-Straße mit Überweg

Mängel im Stadtverkehr

Bei der bestehenden innerörtlichen Höchster Verkehrssituation haben sich im Laufe der Jahre diverse strukturelle Mängel der Verkehrsführung eingestellt, die sich insgesamt zunehmend hindernd auf das Geschäftsleben und die Wohnqualität auswirken.

- Die Verkehrsführung der Kernstadt erscheint unübersichtlich, Umwegfahrten (verstärkt durch Einrichtungsverkehr) führen zu Orientierungsproblemen der Autofahrer und zu erhöhtem Fahrverkehr. Das Stellplatzangebot ist unstrukturiert und wird von Kunden und Bewohnern als unzureichend wahrgenommen.
- Die Straßenbahn endet am Rande der Innenstadt (Ecke Zuckschwerdt/Ludwig-Scriba-Straße), d.h. weit vor dem Geschäftszentrum. Das Busnetz ist nur für Ortskundige überschaubar und eher auf Umsteigen und Weiterfahren ausgelegt, als auf das Höchster Zentrum selbst als Fahrziel.
- Der überwiegende Teil des Straßenraumes wird vom motorisierten Verkehr beansprucht, für Fahrbahnen und Autoabstellplätze. Den Fußgängern bzw. für Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum bleiben die Restflächen, die im Einzelfall übrig geblieben sind. Gerade im engen Straßennetz der gewachsenen Stadt werden zur Entwicklung von Aufenthaltsqualität Kompromisse erforderlich sein.

STADTEILVERKEHRSPLAN

Der bereits vorgelegte Stadtteilverkehrsplan Frankfurt - Höchst 2003 geht von einer grundlegenden Verkehrsentslastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr aus, die möglich wird durch die beiden vorgenannten überörtlichen Umfahrungsstraßen für Höchst und Unterliederbach. Die folgenden Prinzipskizzen zur Bündelung des übergeordneten Verkehrs in Randlage zur Innenstadt verdeutlichen dies anschaulich. Das Gesamtkonzept des Stadtteilverkehrsplanes ist mit den städtebaulichen Zielen des Rahmenplanes, als integrierter Bestandteil zur Verbesserung der Standortqualitäten für Höchst abgestimmt.

Die Optimierung des Verkehrswegenetzes und die damit mögliche Reduzierung der Fahrbahnen bietet mehr Raum für die Gestaltung von Fußwegen und Aufenthaltsbereichen sowie zur effektiven Umgruppierung des ruhenden Verkehrs.

Im Stadtteilverkehrsplan sind die verkehrsplanerischen Maßnahmen - gegliedert in Zeitphase I (kurzfristig) und Zeitphase II (langfristig) - detailliert dargestellt und im Einzelnen erläutert.

Zeitphase I – kurzfristige verkehrliche Maßnahmen

In Phase I der Verkehrsplanung (Anschluss Südumfahrung/Leunastraße) wird der in Höchst verbleibende Verkehr in Ost-West-Richtung auf das tangential Hauptnetz Kasinostraße/Dalbergstraße/Adolf-Haeuser-Straße verlagert. Dadurch kann die gesamte innerstädtische Verkehrsführung neu geordnet und vereinfacht werden.



oben und unten:
Verkehrssituationen in Höchst



Am Dalbergplatz bietet der Umbau zum Verkehrskreislauf Anlass zur gestalterischen Aufwertung des gesamten Bereiches einschließlich der neuen Zufahrt zum Parkhaus Gleisdreieck, zur Attraktivierung des Entrees zur Innenstadt Höchst mit dem Einkaufsbereich um die Königsteiner Straße.

Mit dem innerstädtischen Verkehrsberuhigungskonzept, nach der Herausnahme des Durchgangsverkehrs, wird die Entlastung der Uferzone am Main vom Autoverkehr möglich. Eine zusätzliche Verbindungsstraße über die Batterie ist zur Abwicklung des Stadtteilverkehrs verkehrstechnisch nicht erforderlich, sodass hier Raum bleibt zur Gestaltung des Mainufers als stadtnahem Grün- und Freizeitbereich.

Im Vorgriff auf die im Stadtteilverkehrsplan empfohlenen Handlungsschritte hat der Magistrat bereits Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Höchst eingeleitet.

Die Planungen zum Dalbergplatz werden derzeit mit Vorrang betrieben, sodass der Umbau bereits vor dem vorgesehen Anschluss der Südumgehung Höchst realisiert werden kann. Baubeginn war im Mai 2006, geplantes Bauende soll September 2007 sein.

Die neue zusätzliche Zufahrt zum Parkhaus Gleisdreieck von der Königsteiner Straße ist seit November 2004 fertig gestellt.

Zeitphase II – langfristige verkehrliche Maßnahmen

Für den Zeitraum nach 2010, Phase II der Verkehrsplanung, soll mit der geplanten Westumfahrung Unterliederbach der Durchgangsverkehr aus Richtung Norden in Höchst und Unterliederbach verringert werden.

Parallel soll der verbleibende Durchgangsverkehr auch in West-Ostrichtung auf das tangentielle Hauptnetz (Achse Adolf-Hauser-Straße/Dalberg-



Übersicht aus Stadtteilverkehrsplan
Frankfurt - Höchst 2003

- | | |
|--|-------------|
| Neue Bahnparallele/
Hauptverkehrsverbindung | Gebäude |
| Fußgängerfreundlich
umbauen | Grundstücke |
| Einzelmaßnahmen | Fußgänger |
| | Grünflächen |
| | Wasser |



Parkraummanagement
Innenstadt Höchst

straße/Kasinostraße) verlegt werden. Zur Zuckerschwerdtstraße wird der 2-Richtungsverkehr mit dem geplanten neuen Straßendurchstich direkt entlang der Bahnanlage weitergeführt (Bahnparallele „Nordpassage“).

Mit dieser Bündelung wird für die gesamten Innenstadtstraßen eine weitere Stufe der Verkehrsentslastung machbar, einschließlich der verbesserten Erreichbarkeit der Altstadt. Insbesondere das Quartier um den Andreasplatz wird damit vollständig vom Durchgangsverkehr entlastet, der Andreasplatz kann wieder zur Quartiersmitte für die Bewohner werden.

RUHENDER VERKEHR/PARKEN

Zur Verbesserung der Parkraumsituation in Höchst sind in einer umfassenden Untersuchung Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt, insbesondere für den Innenstadtbereich mit starkem Stellplatzdruck (Parkraumbewirtschaftungskonzept Höchst 2003). Die Untersuchung baut auf einer detaillierten Bestandsanalyse und einer differenzierten Betrachtung von Stellplatznachfrage und -angebot unterschiedlicher Nutzergruppen auf wie Bewohner, Geschäftskunden und Pendler. Eine zu erwartende gesteigerte Nachfrage für die nächsten Jahre wird als Prognose entsprechend berücksichtigt.

Ergebnis ist ein Konzept zum Parkraummanagement, das – gegliedert in mehrere Zonen – unterschiedlich lange Höchstparkzeiten vorsieht (von einer Stunde bis zu ganztags) mit entsprechend unterschiedlichen Parkgebühren. Die Privilegierung des Anwohnerparkens bleibt dennoch erhalten. So können in den Geschäftsbereichen durch Kurzparkzonen über den Tag mehr Kunden einen Stellplatz finden, während z.B. die Parkhäuser durch eine günstige Tagesgebühr für Ganztagsparker wie Beschäftigte attraktiver werden sollen.

Mit der Beschränkung auf kürzere Parkzeit und damit einer Mehrfachbelegung über den Tag, bietet die tatsächlich vorhandene Anzahl der Stellplätze im Straßenraum im Geschäftsbereich ein Mehrfaches an freien Stellplatzmöglichkeiten für die Kunden.

Es wird darauf verwiesen, dass das Parkhaus Gleisdreieck nicht mit einbezogen war bei dem in der Untersuchung zugrunde gelegten bestehenden Parkraumbewirtschaftungskonzept in Höchst. Dies bedeutet, dass entsprechend dem Ansatz der Parkraumuntersuchung das gesamte Stellplatzpotential dieses Parkhauses zusätzlich zur Verfügung steht.

In der bereits vorliegenden Untersuchung „Parkraumbewirtschaftungskonzept Höchst 2003“ sind die diversen vorgeschlagenen Maßnahmen im Einzelnen ausführlich erläutert und dargestellt und mit entsprechenden Grundlagendaten fachlich begründet.

Verbesserungen der stadträumlichen Qualität in Höchst werden – neben den vorgenannten verkehrlichen Maßnahmen – auch wesentlich bestimmt von der Umsetzung des Steuerungskonzeptes der Stellplatzbereitstellung. Ohne dies ist zu befürchten, dass sich nicht nur die Stellplatzsituation verschärft, sondern zugleich die übrigen Maßnahmen, angelegt als integrierter Planungsansatz zur Revitalisierung der Innenstadt, insgesamt konterkariert werden.

Dem Magistrat ist bewusst, dass die o.g. Ausweitung der Kurzparkzonen im Stadtteil selbst kontrovers diskutiert wird. Es lassen sich jedoch abgestufte Ausbaukonzepte denken, z.B. mit Parkscheiben und Parkscheinautomaten.

Sonstige Planungen/Maßnahmen

EINZELHANDELS- UND ZENTRENKONZEPT – GESAMTSTÄDTISCHE STUDIE

Seit 2003 liegt eine gesamtstädtische Einzelhandelsstudie für die Gesamtstadt Frankfurt vor. Thema der Studie war die künftige Entwicklung der Versorgungszentren in den einzelnen Stadtteilen, die Nahversorgung der Bevölkerung. Auch der Stadtteil Höchst, mit seiner historisch bedingten zentralen Versorgungsfunktion für die westlichen Stadtteile, wurde als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort untersucht.

Bereits während der Bearbeitung wurde den Gutachtern die Rahmenplanung Höchst vorgetragen. Im Hinblick auf die Verbesserung der Geschäftssituation wurden die diversen Planungsansätze, einschließlich der verkehrlichen und stadtgestalterischen Aspekte sowie die Aufwertung der Uferpromenade ausdrücklich begrüßt und als positive Voraussetzungen zur Entwicklung eines erlebnisorientierten Einkaufs gewertet.

Mit Blick auf die Sicherung des integrierten Versorgungsschwerpunktes Höchst empfiehlt die Untersuchung steuernd darauf hinzuwirken, dass keiner Dezentralisierung durch periphere Einzelhandels-Großprojekte Vorschub geleistet wird. Im Gegenteil ist dringend ein größerer innerstädtischer Vollsortimenter des Lebensmittelbereiches anzusiedeln - z.B. verbunden mit der Reaktivierung des ehemaligen Hertie-Kaufhauses – um damit eine Magnetwirkung für den umliegenden Fachhandel zu entfalten. Auch der Vorschlag eines größeren Fachmarktes, mit ergänzendem, d.h. nicht-zentrenrelevantem Warensortiment auf dem Gelände des Omnibusbetriebs-hofs wird positiv gewertet. Ein Baumarkt z.B., könnte in Koppelung mit der Königsteiner Straße als Frequenzbringer für das Höchster Geschäftszentrum wirken.

Als Ergebnis der Untersuchung wurde - wie in allen Ortsteilen - in Höchst im Oktober 2004 eine Ortsteilkonferenz durchgeführt. Konkrete Ergebnisse einer detaillierten Bestandsanalyse der Geschäftssituation des Höchster Einzelhandels (wie Bandbreite und Struktur der Einzelhandelsausstattung, Käuferverhalten etc.) wurden vorgestellt und mit den örtli-

chen Vertretern des Einzelhandels und Mitgliedern des Ortsbeirats erörtert, einschließlich der Vorschläge zur künftigen Weiterentwicklung in Höchst. Ziel war es für das Geschäftszentrum um die Königsteiner Straße Eckpunkte zum weiteren Vorgehen zu fixieren und Anstöße für konkrete Aktivitäten vor Ort zu geben, die dann in eigener Initiative weitergeführt werden können, wie z.B. das angestrebte IN-GE-Projekt (gem. dem neuen Hessischen Gesetz zur Stärkung innerstädtischer Geschäftsbereiche).

DENKMALSCHUTZ

Die historische Altstadt von Höchst, mit ihrer hohen bau- und kunstgeschichtlichen Wertigkeit, gilt aus denkmalfachlicher Sicht als einzigartig innerhalb des Frankfurter Stadtgebiets. Der über mehrere Jahre entstandene immense Sanierungstau führte gerade bei den alten Fachwerkhäusern der Altstadt zu einem besorgniserregenden Zustand.

Zur Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Aspekte bei den dringend erforderlichen Wiederherstellungsmaßnahmen hat der Magistrat den Einsatz von speziellen Zuschüssen entschieden. Seit 2002 werden deshalb jährlich eigens für die denkmalgeschützten Häuser der Altstadt in Höchst Sonderfördermittel durch die Stadt bereitgestellt. So konnte das Denkmalamt die fachgerechte Wiederherstellung von Kulturdenkmälern in den vergangenen 4 Jahren mit insgesamt ca. 450.000 € städtischen Zuschüssen fördern, allerdings war in den ersten Jahren die jährliche Summe dieser Fördermittel ungleich höher als z.Zt. Auch für 2007 sind weitere Sondermittel vorgesehen. Gerade der hohe Grad originaler Fachwerksubstanz erfordert einen immensen, das übliche Maß an Aufwendungen weit übersteigenden finanziellen Aufwand.

Die in den letzten Jahren wiederhergestellten Fachwerkhäuser der Altstadt haben Höchst bei vielen Bürgern als lebens- und liebenswerten Wohnort (wieder) attraktiv gemacht. Inzwischen ist eine steigende Nachfrage nach denkmalgeschützten Gebäuden in der Höchster Altstadt zu verzeichnen.

NEUGESTALTUNG DES MAINUFERS – GRÜNFLÄCHENAMT

Nach Jahren der Nutzung des Höchster Mainufers als ungeordneter, unbefestigter Parkplatz vom Fähranleger bis zur Leunabrücke wurde der Uferbereich in eine Grünanlage mit ufernaher Promenade, großzügigen Grünflächen und Anbindung an den Brünigpark verwandelt. Im Rahmen eines Festaktes am 06.05.2006 wurde das Höchster Mainufer durch Frau Oberbürgermeisterin Petra Roth an die Bevölkerung übergeben.

Ein Schwerpunkt ist die Neugestaltung des Fähranlegers mit einer, als Boot stilisierten Sitzfläche und einer dem Fähranleger zugewandten Sitzstufenanlage. Oberhalb der Sitzstufen ist es möglich unter den Flachschnittplatten den Schiffen auf dem Main zuzusehen.

Die beiden neuen Parkierungszonen unterhalb des Maintores wurden mit Baumgruppen eingefasst und aus dem vorhandenen Pflastermaterial neu gestaltet.

Den weithin sichtbaren Abschluss der Ufergestaltung bildet der, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Investoren sanierte alte Kran, dem eine Jugend-Spielfläche (Skate-Anlage) zugeordnet ist.

Im Rahmen der Neugestaltung wurden die vorhandenen Spielflächen neu geordnet und mit attraktiven Spielelementen umgestaltet.

Als zusätzliche Alternative der Ufergestaltung konnte in Zusammenarbeit mit einem ortsansässigen Gastronomen eine Sommerbewirtschaftung als Biergarten vor dem großen Parkplatz unterhalb der SÜWAG eingerichtet werden, der für die Besucher eine willkommene Bereicherung darstellt.

Planung: März 2003 bis Juli 2005

Bauausführung: Juli 2005 bis Mai 2006

Bausumme: 1.910.000,00 €

(incl. der Neugestaltung der Spielplätze)

Bearbeitungsfläche: ca. 25.000 m²

MARKTHALLE UND WOCHENMARKT – UNTERSUCHUNG MARKTBETRIEBE

Seit 2003 liegt ein Gutachten vor, zur Funktionsfähigkeit des Höchster Wochenmarktes auf dem Marktplatz in der Innenstadt. Die Untersuchung wurde im Auftrag der Marktbetriebe der Stadt Frankfurt von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) erarbeitet. Sie analysiert das Entwicklungspotential des Wochenmarktes und gibt Empfehlungen zur Steigerung seiner Anziehungskraft.

Der Markt findet an drei Vormittagen in der Woche statt, in der Markthalle und auf der Platzfläche. Die Untersuchung zeigt, dass er in seiner derzeitigen Struktur eine hohe Akzeptanz bei den Kunden findet.

Positiv hervorgehoben wird die stadträumliche Integration, die räumliche Nähe zu den innerstädtischen Geschäftslagen. Empfohlen wird jedoch, die Standort- und Objektqualität künftig aufzuwerten, u.a. durch Erweiterung des Angebotsspektrums und die Erschließung neuer Kundengruppen.

Von Händlern und Kunden werden Stellplatzengpässe bemängelt. Gerade während des Marktbetriebes entfallen die sonst vorhandenen Stellplätze auf dem Marktplatz. Es wird empfohlen, mehr Kurzzeitparkplätze im unmittelbaren Umfeld des Wochenmarktes in den benachbarten Straßen einzurichten.

Mit der 2004 erfolgten Gebäudesanierung der Markthalle kann ein Hauptmangel als technisch behoben angesehen werden.

RESUME UND AUSBLICK

Resümee

Die Rahmenplanung dient als langfristige städtebauliche Leitlinie für Höchst. Sie zeigt Perspektiven zur Entwicklung des Stadtteils auf und integriert verschiedene planerische Ansätze und Themenbereiche in ein städtebauliches Gesamtkonzept.

Es zeichnen sich verschiedene räumliche Schwerpunkte künftiger Entwicklung ab.

Größere, nahe der Innenstadt gelegene, minder genutzte Flächen – wie das Industrieparkareal an der Leunastraße, das SÜWAG-Gelände am Main und der Omnibus-Betriebshof hinter dem Parkhaus Gleisdreieck – bieten die Chance zu einer planerischen Neustrukturierung für zukunftsorientierte gewerbliche Nutzungen.

Innerhalb der gewachsenen Stadtstruktur der Innenstadt zeigt der Rahmenplan wünschenswerte bauliche Entwicklungsmöglichkeiten für einzelne Baugrundstücke.

Maßgebend für die städtebauliche Beurteilung künftiger Projekte ist die stadträumliche Einbindung eines Vorhabens in die vorhandene Umgebung sowie seine Bedeutung für die Gesamtentwicklung der Stadt. Dies kann im Einzelfall eines Bauvorhabens eine erhöhte Bebauungsdichte begründen – insbesondere bei engen Grundstücksverhältnissen und bei Eckgrundstücken.

Mit der Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr und der Optimierung der Verkehrsführung können in der gesamten Innenstadt Flächen für den Fahrverkehr zurückgenommen werden. Ergänzt durch eine effektivere Auslastung der Parkplätze wird so in Straßen und auf Plätzen mehr Raum für die Gestaltung von Fußwegeverbindungen und Aufenthaltsbereichen gewonnen.

Das Stellplatzangebot soll besser am Bedarf ausgerichtet werden durch eine Umgruppierung des ruhenden Verkehrs. Dazu gehört auch ein größeres Angebot für Kurzzeitparker im Geschäftsbereich. Denkbar sind dabei abgestufte Modelle wie Parkscheibe oder Parkuhr/Parkhaus, einschließlich einer Parkgebühr-Gutschrift durch den ansässigen Einzelhandel.

Voraussetzung für die Rückgewinnung des Andreasplatzes als Quartiersplatz und die damit verbundene Chance zur Quartiersverbesserung ist die Verlegung des Hauptverkehrs an den nördlichen Rand der Innenstadt (südlich der Bahn). Für den neu zu schaffenden Straßendurchbruch Bahnparallele wird wegen der erheblichen baulichen Veränderung ein Bebauungsplanverfahren erforderlich.

Was bereits begonnen ist

- Im **Programm „Schöneres Frankfurt“** steht Höchst mit mehreren Einzelprojekten in der städtischen Liste der beschlossenen Gestaltungsvorhaben für den öffentlichen Raum. Als vorgezogene Maßnahme wird derzeit der **Umbau des Dalbergplatzes** mit hoher Priorität betrieben. Der Bahnhofsvorplatz, einschließlich der Achse Bruno-Asch-Anlage – Leunaknoten, folgt als nächste Ausbauplanungen. Die Neugestaltung des Andreasplatzes ist nach der oben beschriebenen Verkehrsentslastung vorgesehen; langfristig ggf. auch die Neugestaltung des Höchster Marktplatzes.
- Die Stadtverordneten haben ein **Förderprogramm für die Innenstadt von Höchst** in Höhe von 21 Mio € beschlossen. Die Mittel sollen in den Haushalt 2007 eingestellt werden. Damit soll die Modernisierung und Instandsetzung von Wohnungen, die Schließung von Baulücken mit Wohngebäuden und die Gestaltung des privaten Wohnumfeldes gefördert werden. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Öffentlichen Raum aus diesem Programm gefördert.
- Die **Zufahrt zum Parkhaus Gleisdreieck** wurde als im Rahmenplan vorgeschlagene Maßnahme bereits umgesetzt, so dass man direkt von der Königsteiner Straße einfahren kann. Zwischenzeitlich wurde auch das gesamte Parkhaus saniert.
- Für die im Rahmenplan vorgeschlagenen Straßen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität erarbeitet die Stadt **Umgestaltungsvorschläge** für künftig verkehrsentslastete **Innenstadtstraßen**. Dies betrifft zunächst die Antoniterstraße, die Bolongarostraße und die Hostatostraße.

- Wegen der in 2007 vorgesehenen Grunderneuerung des **Andreasplatzes** wurde vorab ein Gestaltungsvorschlag erarbeitet. Auf Grundlage der beizubehaltenden Verkehrssituation wird der Platz neue Fahrbahndecken und Gehsteigbeläge erhalten. Parkbuchten sind künftig in 2 Quadranten gebündelt, so dass sich der Andreasplatz in absehbarer Zeit mit verbesserter Aufenthaltsqualität in einem neuen Kleid zeigen wird.
- Im Rahmenplan wird zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt auch auf die Notwendigkeit privater Initiativen aus der Höchster Geschäftswelt verwiesen. Mittlerweile sind die **Höchster Geschäftsleute** in Aktion getreten und streben die Schaffung eines sogenannten BID (**business improvement district**) an, nach dem neuen hessischen Gesetz INGE (Gesetz zur Stärkung innerstädtischer Geschäftsbereiche); d.h. die Gründung eines Innovationsbereiches für ein privates Finanzierungs- und Umsetzungskonzept der Grundstückseigentümer und Einzelhändler/Gewerbetreibenden zur Verbesserung des Einzelhandelsstandortes Höchster Innenstadt. Die Gründungsphase wird durch die Wirtschaftsförderung Frankfurt finanziell unterstützt.

Weitere Ideen

Weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Standortperspektiven – hier einige als Anregung – wären innovative Entwicklungen in den Bereichen Kultur, Touristik und Freizeit, wie z.B.:

- Mainschiffstouren mit Halt und Besuchsmöglichkeiten in Höchst, auch lokale Bootsverbindungen aus der Innenstadt Frankfurt, besonders wenn viele Besucher zu erwarten sind, wie bei Großveranstaltungen, Messen etc.,
- Musik- und Theaterveranstaltungen im Freien, neben dem Mainufer auch z.B. an der alten Stadtwage oder auf dem Marktplatz,
- Kooperationen mit Frankfurter Museen – z.B. zwischen dem Museum für Angewandte Kunst und dem Höchster Porzellanmuseum und ebenso der Höchster Porzellanmanufaktur,
- Entwicklung interessanter Standorte für kulturelle Aktionen, wie dem Behrensbau im Industriepark, dem Höchster Schloss, dem Bolongaropalast oder auch dem Bunker,
- Nutzung - auch temporär - von leerstehenden Räumlichkeiten wie Bahnhofsgebäude, Hertie-Kaufhaus, Gebäude der ehem. Biringer-Stahlbau u.a. für Darbietungen junger Künstler (Musik, Malerei, Lesung, Tanz etc.),
- Aktivierung alter, historischer Kellergewölbe, z.B. für Kleinkunst oder Live-Jazz.

Inzwischen sind von unterschiedlichen Akteuren aus dem Stadtteil bereits verschiedene Initiativen in dieser Richtung in Gang gesetzt. Gerade solche Aktivitäten vor Ort bringen Bewegung und Aufschwung und können neue Impulse setzen für die Höchster und für Höchst.

Weiteres Vorgehen

Der Rahmenplan Höchst wurde im September 2006 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Dieser Beschluss dient der Selbstbindung von städtischen Gremien und der Verwaltung im Hinblick auf künftige, weitere Planungen und Entscheidungen.

Städtebauliche Umstrukturierungsprozesse vorhandener Bereiche sind komplexe, langwierige Prozesse, die ein schrittweises und aufeinander abgestimmtes Vorgehen über einen langen Zeitraum erfordern. Dies setzt die Anpassungsfähigkeit der Planung an sich verändernde Sachlagen voraus. Auf der Ebene der Rahmenplanung wird deshalb bewusst auf detaillierte Vorgaben oder den Einsatz konkreter planerischer Steuerungsinstrumente verzichtet.

Mit dem Gesamtkonzept als Grundlage kann die Stadt in den weiteren Entwicklungsverlauf je nach Erfordernis mit dem jeweils geeigneten rechtlichen Planungsinstrument lenkend in den städtebaulichen Umwandlungsprozess eingreifen. Die Steuerung der baulichen Entwicklung soll ein konzeptionsloses Nebeneinander einzelner Bauvorhaben verhindern. Damit können auch für potentielle Investoren neue Anregungen entstehen.

Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Quartier um den Andreasplatz bzw. die Weiterführung entlang der Bahntrasse erfordert erhebliche bauliche Veränderungen. Für den geplanten **Durchbruch Bahnparallele**, der neben der Straße ggf. auch die Straßenbahntrasse aufnehmen soll, ist daher ein Bebauungsplanverfahren notwendig. Sobald über die konkrete verkehrliche Vorplanung entschieden ist, wird das **Bebauungsplanverfahren** eingeleitet werden.

Für die Neuordnung des **SÜWAG-Geländes** sollte als nächster Arbeitsschritt in Zusammenarbeit mit der Stadt ein vertieftes Bebauungskonzept auf der Grundlage konkreter Nutzungsabsichten erarbeitet werden. Dabei würde sich, wie auch vom Ortsbeirat gefordert, ein konkurrierendes Entwurfsverfahren anbieten. Dazu führt die Stadt derzeit Gespräche mit der SÜWAG AG.

Zu gegebener Zeit könnte dies auch für die Entwicklung der „**neuen Weststadt**“, des Industrieparkareals westlich der Leunastraße der geeignete Weg sein, um zu einem dann aktuellen Bebauungskonzept zu kommen.

Die Streckenführung der Verlängerung der **Straßenbahn Linie 11** wird in naher Zukunft entsprechend dem aktuellen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung untersucht. Die Trasse soll südlich entlang des Bahndamms bis zum Bahnhof geführt werden. Ziel ist es, die Realisierbarkeit dieser Linieneinführung in betrieblicher und städtebaulicher Hinsicht aufzuzeigen. Alternativ wird eine Streckenführung mit Abbiegung nach Süden durch die Fußgängerzone Königsteiner Straße und zurück auf die Bolongarostraße geprüft.

Zur Reaktivierung der Liegenschaft des ehemaligen **Hertie-Kaufhauses** unterstützt die Stadt bei Investorenverhandlungen diverse Nutzungsmodelle. Sie ist bemüht, städtebauliche Rahmenbedingungen für eine wirtschaftlich realistische Grundlage eines derart komplexen Bauvorhaben zu schaffen. Denn gerade bei der Entwicklung dieses zentralen Einzelhandelsstandorts der Innenstadt, steht die Förderung des notwendigen Impulses für das Höchster Geschäftszentrum im Vordergrund.

Zum **Bahnhof Höchst** fand nach langwierigen Verhandlungen im Frühjahr 2006 eine Bahnhofskonferenz mit Vertretern des Magistrats statt. Für das unbebaute Areal westlich des Bahnhofs wurde der städtebauliche Rahmen mit den Entwicklungsabsichten der Bahn abgestimmt, die in der nächsten Planungsphase zu konkretisieren sind.

Für die Stadt kann die Entwicklung des Bahnhofsbereiches - mit der beabsichtigten Neubebauung, der Modernisierung des Bahnhofsgebäudes einschließlich der Bahnstation und der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes - im Sinne eines schlüssigen Gesamtkonzeptes städtebaulich nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Dies ist auch künftig gegenüber der Bahn Grundsatz der Verhandlungen, da die Bahn die Finanzierung der Modernisierungs- und Umbauarbeiten in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Verwertung ihrer Flächen betrachtet.

Der **Bolongaropalast** mit seinen eindrucksvollen Repräsentationsräumen soll künftig stärker der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Neben der Nutzung als Rathaus mit u.a. Verwaltungsstelle Höchst, Bürgeramt, Ordnungsamt und Standesamt soll der Palast durch die Saalbau GmbH für Kulturveranstaltungen, Seminare, private Feiern etc. vermarktet werden. Auch eine museale Nutzung (Barockmuseum/Porzellanmuseum) ist vorgesehen. Die Modernisierungsarbeiten sollen im Zeitraum von 2008-2011 stattfinden.

Zur gestalterischen Betonung des **historischen Ensembles** von Höchst - entsprechend dem berühmten Merian-Stich, der Stadtansicht vom Main her - soll ein **Beleuchtungskonzept** erarbeitet werden. Dies ist auch Wunsch des Ortsbeirates. Vorgesehen ist eine einheitliche Konzeption der Illumination, mit einer maßvollen Hervorhebung wichtiger Architektur- und Gestaltungselemente der Silhouette von Höchst, analog des bereits realisierten Beleuchtungskonzeptes im Bereich der Uferpromenaden im Zentrum Frankfurts.

Schlussbemerkung

Kommunale städtebauliche Planung muss mittel- bis langfristige Perspektiven der Stadtentwicklung berücksichtigen, während Investoren eher aktuelle Vermarktungsinteressen verfolgen. Als städtebauliches Leitkonzept steht der Rahmenplan für die Verlässlichkeit einer langfristigen, geordneten Stadtentwicklung und bietet für die Höchster Bürger sowie für interessierte Grundstückseigentümer und Unternehmer Orientierung und Planungssicherheit hinsichtlich ihrer eigenen Entscheidungen.

Die Revitalisierung der Innenstadt Höchst ist nicht nur von den Beschlüssen der Stadtverordneten abhängig. Die Umsetzung von städtebaulichen Entwicklungsplanungen ist oft ein komplizierter, langwieriger Veränderungsprozess mit eher begrenzten Handlungsspielräumen für die Kommune. Entscheidend wird es auch auf tatkräftiges, bürgerschaftliches und unternehmerisches Engagement vor Ort ankommen. Denn die tatsächliche bauliche Entwicklung erfolgt durch private Initiative, durch Investoren und Hauseigentümer und ebenso durch die aktive Mitwirkung der Bürger.

Für nachfolgende Planungen und Maßnahmen des Magistrats sowie für Planungen anderer öffentlicher Stellen wird die Stadt Sorge tragen, dass solche Projekte in einem offenen Planungsprozess bzw. unter intensiver Beteiligung der Bürgerschaft entwickelt werden.

QUELLEN

Die städtebauliche Entwicklung von
Höchst am Main, von Wolfgang Metternich;
herausgegeben von der Stadt Frankfurt am Main/
Untere Denkmalschutzbehörde und dem Verein für
Geschichte und Alterskunde Frankfurt am Main-
Höchst; 1990

Einzelhandels und Zentrenkonzept der Stadt
Frankfurt am Main 2003;
herausgegeben vom Magistrat der Stadt Frankfurt
am Main/Stadtplanungsamt, in Zusammenarbeit
mit Einzelhandelsverband Frankfurt - Hochtaunus -
Maintaunus e.V., Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main (IHK) und der Wirtschaftsförde-
rung Frankfurt GmbH

Markthallenkonzept Frankfurt - Höchst 2003,
Analyse des Entwicklungspotentials;
herausgegeben vom Magistrat der Stadt
Frankfurt am Main/Marktbetriebe

Rahmenplanung Frankfurt – Höchst 1991;
herausgegeben vom Magistrat der Stadt
Frankfurt am Main/Stadtplanungsamt

Alle Abbildungen und Fotos ohne Quellenangabe
wurden vom Stadtplanungsamt erstellt.

IMPRESSUM

Herausgeber

Stadt Frankfurt am Main
Dezernat Planung und Sicherheit
Stadtplanungsamt

Beiträge/Redaktion

Katrine Heinrich

Technische Ausarbeitung der Pläne

Beate Keinert/Gisela Moschell

Gestaltung

Marion Voitalla

Frankfurt am Main, Dezember 2006



