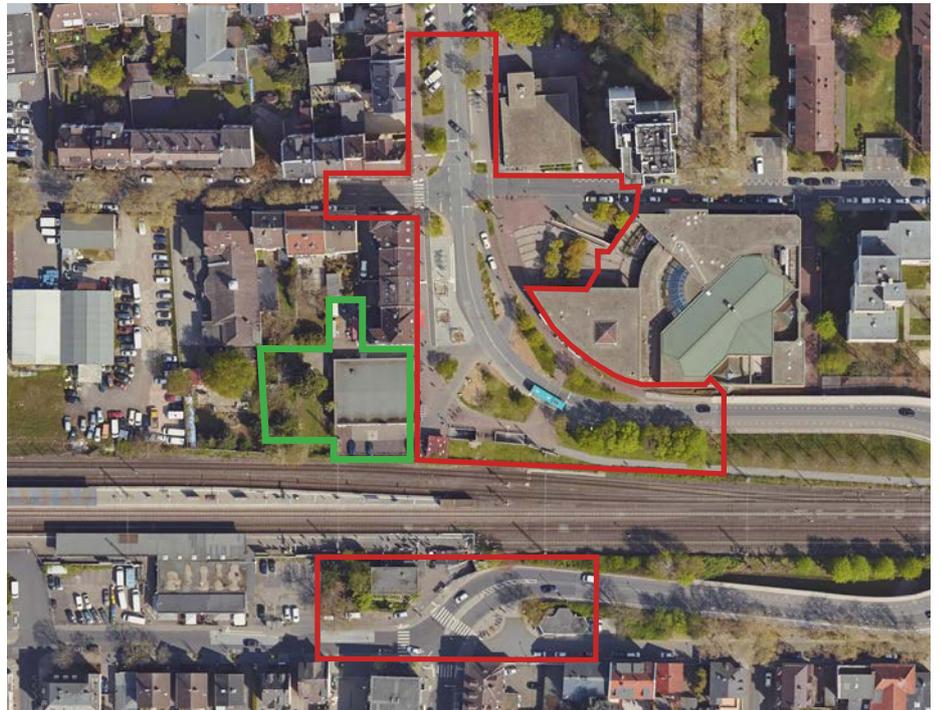


>> AUSLOBUNG

**OFFENER EINPHASIGER FREIRAUM- UND
VERKEHRSPLANERISCHER REALISIERUNGSWETTBEWERB
MIT STÄDTEBAULICHEM IDEENTEIL**



**„NEUE MITTE RUND UM DEN BAHNHOF GRIESHEIM“
FRANKFURT AM MAIN**

ALLGEMEIN

AUSLOBER

BETREUUNG, VORPRÜFUNG, REDAKTION

Unterstützt durch die Landesinitiative
Baukultur in Hessen



stadt.bau.plan.

Bei der Durchführung dieses Wettbewerbs gelten die Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens RPW 2013 in der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS am 31.01.2013 herausgegebenen und mit dem Erlass des Landes Hessen vom 01.03.2013 eingeführten Fassung, soweit in einzelnen Punkten dieser Auslobung nichts anderes bestimmt ist.

Auslober, Teilnehmer sowie alle am Verfahren Beteiligten erkennen den Inhalt der Auslobung als verbindlich an.

Die Auslobung wurde mit dem Landeswettbewerbsausschuss der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen sowie dem Landeswettbewerbsausschuss der Ingenieurkammer Hessen abgestimmt. Bei der Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen wurde der Wettbewerb unter der Nummer 27/2020 RPW 2013 registriert.

Die Auslobung wurde ordnungsgemäß bekannt gemacht (RPW 2013 § 3 Abs. 1).

Stadt Frankfurt am Main
Stadtplanungsamt
Kurt-Schumacher-Str. 10
60311 Frankfurt am Main

vertreten durch:
Herrn Martin Hunscher

Ansprechpartner:
Frau Isabell Richter
Telefon 069 – 212 – 44300
E-Mail:
isabell.richter@stadt-frankfurt.de

Stadtbauplan GmbH
Rheinstraße 40 - 42
64283 Darmstadt

vertreten durch:
Eva Baumgarten-Weng

Telefon: 06151 - 99 57 0
Fax: 06151 - 99 57 30
E-Mail:
FFM-Bahnhofsumfeld-Griesheim@stadt-
bauplan.de

Bearbeitung:
Nadine Wagner
Alexandra Vey-Lanzrath

Stand: November 2020

Vorbemerkung zum Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die gleichzeitige Verwendung geschlechterspezifischer Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für alle Geschlechter.

>> TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

Anlass und Ziel des Wettbewerbs	5
Gegenstand des Wettbewerbs	6
Wettbewerbsart, Verfahrensform	6
Zulassungsbereich, Wettbewerbssprache	6
Wettbewerbsteilnehmende	7
Preisgericht	9
Wettbewerbsunterlagen	10
Wettbewerbsleistungen	11
Kennzeichnung der Wettbewerbsarbeiten	12
Bindende Vorgaben	13
Beurteilungskriterien	13
Termine	13
Rückfragen und Kolloquium	14
Abgabetermin	14
Eigentum und Rücksendung	15
Haftung für die eingegangenen Arbeiten	15
Preise	15
Abschluss des Wettbewerbs	16
Beteiligung der Öffentlichkeit	16
Weitere Beauftragung	17
Urheberrecht	20
Einverständnis und Vertraulichkeit von Informationen	20

>> TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

Die Stadt Frankfurt am Main	22
Integriertes Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030+	24
Der Stadtteil Frankfurt-Griesheim	25
Entstehungsgeschichte	26
Stadtumbau Hessen, Griesheim-Mitte	27
Das Wettbewerbsgebiet	30
Abgrenzung	30
Fotodokumentation Süd	32
Fotodokumentation Nord	34
Fotodokumentation Ideenteil	36
Städtebau und Nutzungsstruktur	37
Verkehr und Mobilität	38
Grün- und Freiflächen	40
Nutzergruppen / Besitzverhältnisse	41

Planungen Dritter / Verbindliche Bauleitplanung	42
Analyse im Überblick	44
Beteiligung der Öffentlichkeit	46

>> TEIL C AUFGABENSTELLUNG

Herausforderungen, Übergeordnete Zielsetzungen	50
Kurzbeschreibung der Aufgabe	51
Grün- und Freiflächen / Nutzung	53
Mobilität und Verkehr	54
Sonstiges	56
Ideenteil	57

ANLASS UND ZIEL DES WETTBEWERBS

Das Gebiet Griesheim-Mitte wurde im Jahr 2016 in das Städtebauförderungsprogramm Wachstum und nachhaltige Entwicklung (vormals: Stadtumbau Hessen) aufgenommen. Im Rahmen des Förderprogramms wurde gemeinsam mit den Einwohnern ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. Das Konzept stellt ca. 70 Projekte dar, die perspektivisch das Quartier städtebaulich aufwerten sollen.

Der Wettbewerb dient zur Planung und Realisierung eines der wichtigsten Projekte des Stadtumbaus Griesheim-Mitte und hat eine hohe Bedeutung für das gesamte Quartier.

Die Neugestaltung der Flächen rund um den S-Bahnhof ist aufgrund der zentralen Lage und des Mangels an Treffpunkten in Griesheim-Mitte eines der Schlüsselprojekte in der nachhaltigen Entwicklung vor Ort. Die Flächen haben die wichtigen Funktionen eines Treffpunkts, die verbindende Unterführung dient als Entrée in das Quartier. Heute wirkt der gesamte Bereich städtebaulich und verkehrlich unstrukturiert, wenig ansprechend und weist mangelhafte Aufenthaltsqualitäten auf.

Im Rahmen des Wettbewerbs sind qualitätsvolle Aufenthaltsflächen für die Griesheimer Einwohnerschaft zu schaffen, dabei steht insbesondere die Schaffung eines identitätsstiftenden Quartiersplatzes im Norden im Vordergrund. Aber auch die spärlichen öffentlichen Flächen im Süden sollen für die gesamte Einwohnerschaft Griesheims nutzbar gemacht werden.

Die Gestaltung des Bahnhofsumfelds soll dabei auch der Errichtung eines repräsentativen Eingangs in den Stadtteil Griesheim-Mitte sowohl im Norden als auch aus Richtung Süden kommandieren. Die Verkehrsströme sind insgesamt zu optimieren und zu entflechten, verbunden mit einer attraktiven barrierefreien Gestaltung der öffentlichen Räume und Verkehrsflächen.

Neben einer Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofumfeldes besteht die Chance, die angrenzenden im Ideenteil aufgenommen Flächen zu entwickeln, neu zu strukturieren und zu gestalten.

Der Wettbewerb wird unter intensivem Einbezug der Einwohnerschaft durchgeführt, um die Möglichkeit der Mitgestaltung zu eröffnen und die Akzeptanz der neu entstehenden Flächen vor Ort zu gewährleisten.

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

GEGENSTAND DES WETTBEWERBS

§ 1 ABS. 1 RPW

WETTBEWERBSART, VERFAHRENSFORM

§ 3 RPW

ZULASSUNGSBEREICH, WETTBEWERBSSPRACHE

§ 4 RPW

Gegenstand des Wettbewerbs ist die Objektplanung Freianlagen und Verkehrsanlagen für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Frankfurt-Griesheim.

Der Wettbewerb wird als EU-weiter, offener, einphasiger freiraum- und verkehrsplanerischer Realisierungswettbewerb mit städtebaulichem Ideenteil gemäß §3 Abs. 1 und 2 RPW 2013, Fassung vom 31.01.2013 ausgelobt.

Der Zulassungsbereich umfasst sämtliche EWR-Mitgliedsstaaten sowie Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA.

Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

Im Anschluss wird der Auslober gemäß §14 Abs. 4 Ziff. 8 VgV ein Verhandlungsverfahren mit den Preisträgern durchführen.

Das Verfahren ist anonym (§1 Abs. 4 RPW).

Die Bekanntmachung erfolgte am 20.11.2020 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union sowie bei der Hessischen Ausschreibungsdatenbank (HAD) unter der Nummer 2916/670.

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

WETTBEWERBSTEILNEHMENDE

§ 4 RPW

TEILNAHMEBERECHTIGT SIND:

Landschaftsarchitekten in bindender Zusammenarbeit mit Verkehrsplanern.

Zugelassen sind Einzelbewerber und Bewerbergemeinschaften.

Die Teilnahmeberechtigung gilt für natürliche und juristische Personen, die die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen.

Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Heimatstaates berechtigt sind, am Tage der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung Landschaftsarchitekt bzw. Dipl.-Ing. / M.Sc. / M.Eng. der Fachrichtung Bau-, Verkehrsingenieurwesen oder vergleichbar zu führen.

Ist die Berufsbezeichnung im jeweiligen Heimatstaat gesetzlich nicht geregelt, so erfüllt die oben genannten fachlichen Anforderungen, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung nach der Richtlinie 2005/36/EG und den Vorgaben des Rates vom 07. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. EU Nr. L 255 S. 22) entspricht.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemäßen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der bevollmächtigte Vertreter der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllen,

die an die natürlichen Personen gestellt werden.

Bewerbergemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind ebenfalls teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied dieser Bewerbergemeinschaft teilnahmeberechtigt ist.

Die Zusammenarbeit mit einem Stadtplaner wird empfohlen.

Sachverständige Berater und Fachplaner unterliegen nicht den Teilnahmebedingungen.

NACHWEIS DER TEILNAHMEBERECHTIGUNG

Folgende Nachweise sind zu erbringen:

- Nachweis der Berechtigung zur Führung der Berufsbezeichnung durch beigefügte Kopie der Eintragungsurkunde in die Architektenkammer (Landschaftsarchitekt) bzw. durch Kopie der Diplomurkunde/Masterurkunde Fachrichtung Bau-, Verkehrsingenieurwesen oder vergleichbar;
- bei jurist. Personen ein aktueller Handelsregisterauszug. In Ermangelung eines solchen eine gleichwertige Bescheinigung einer Gerichts- o. Verwaltungsbehörde des Ursprungs- o. Herkunftslandes (von jedem Mitglied einer Bewerbergemeinschaft)
- Eigenerklärung zu den Ausschlussgründen nach §79 Abs. 2

sowie in einem separaten verschlossenen Umschlag pro Wettbewerbsarbeit:

- Verfassererklärung gemäß § 5 Abs. 3 RPW 2013

Jeder hat seine Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen!

Die Unterlagen für den Nachweis der Teilnahmeberechtigung werden nur von den Preisträgern am Ende des Wettbewerbsverfahrens angefordert.

Unbenommen hiervon ist von allen Teilnehmern am Wettbewerb die Verfassererklärung (zur Wahrung der Anonymität in einem separaten verschlossenen Umschlag) zusammen mit dem Wettbewerbsbeitrag abzugeben.

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

WETTBEWERBSTEILNEHMENDE

§ 4 RPW

ZULASSUNG ZUM WETTBEWERB

Pro Teilnehmer darf nur eine Wettbewerbsarbeit zum Verfahren eingereicht werden.

Nur vollständig eingereichte Wettbewerbsarbeiten werden vom Preisgericht zugelassen. Die Vollständigkeit wird anhand der Erfüllung folgender Kriterien festgestellt:

- fristgerechte Zusendung der vollständig ausgefüllten Verfassererklärung gemäß § 5 Abs.3 RPW 2013
- fristgerechte Abgabe des beurteilungsfähigen Wettbewerbsbeitrags mit allen im Auslobungstext beschriebenen Leistungsbestandteilen
- Einhaltung aller Vorgaben zur Wahrung der Anonymität sowie aller weiteren Verfahrensbestandteile des Wettbewerbs

Hinweis:

Auf die nachzuweisende Mindesteignung als Voraussetzung zur Zulassung zu dem sich anschließenden Verhandlungsverfahren wird ausdrücklich hingewiesen. Details hierzu siehe Seite 17 ff. „Weitere Beauftragung“.

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

PREISGERICHT

§ 6 ABS. 1 RPW

PREISRICHTER

(in alphabetischer Reihenfolge)

Fachpreisrichter

1. Martin Hunscher,
Amtsleiter Stadtplanungsamt
Frankfurt am Main
2. Prof. Ulrike Kirchner,
Landschaftsarchitektin, Koblenz
3. Prof. Dr. Petra K. Schäfer,
Bauingenieurin, Frankfurt am Main
4. Jan Schulz,
Architekt und Stadtplaner,
Frankfurt am Main
5. Gisela Stete,
Bauingenieurin, Darmstadt
6. Thomas Wirth,
Landschaftsarchitekt und Stadtplaner,
Kitzingen

Fachpreisrichter-Vertreter

7. Ursula Brünner,
Abteilungsleiterin, Stadtplanungsamt
Frankfurt am Main
8. Prof. Dr. Jan Dieterle,
Landschaftsarchitekt, Karlsruhe
9. Prof. Dr. Wolfgang Haller,
Bauingenieur, Hannover
10. Prof. Antje Stokmann,
Landschaftsarchitektin, Hamburg

Sachpreisrichter

1. Frank Junker,
ABG Holding GmbH,
Frankfurt am Main
2. Ursula Kunzler,
Lokale Partnerschaft Griesheim-
Mitte, Frankfurt am Main
3. Doris Michel-Himstedt,
Ortsbeirat 6, Frankfurt am Main
4. Kolja Müller
Referent, Dezernat für Planen und
Wohnen, Frankfurt am Main
5. Klaus Oesterling,
Stadtrat, Dezernent für Verkehr,
Frankfurt am Main

Sachpreisrichter-Vertreter

6. Beate Huf,
Büroleiterin, Dezernat für Planen und
Wohnen, Frankfurt am Main
7. Michaela Kraft,
Amtsleiterin Amt für Straßenbau und
Erschließung, Frankfurt am Main
8. Dr. Andrea Lehr,
ABG Holding GmbH,
Frankfurt am Main
9. Ursula Schmidt,
Lokale Partnerschaft Griesheim-
Mitte, Frankfurt am Main
10. Markus Wagner,
Ortsbeirat 6, Frankfurt am Main

SACHVERSTÄNDIGE

(in alphabetischer Reihenfolge;
ohne Stimmrecht)

1. Gerhard Böhm,
Grundstückseigentümer,
Frankfurt am Main
2. Dirk Schneider,
Grünflächenamt, Frankfurt am Main
3. Isabell Richter,
Stadtplanungsamt,
Frankfurt am Main
4. Jörg Stellmacher-Hein,
Stadtplanungsamt,
Frankfurt am Main
5. Peter Wöste,
Deutsche Bahn AG,
Frankfurt am Main

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

VORPRÜFUNG

§ 6 ABS. 1 RPW

WETTBEWERBSUNTERLAGEN

§ 5 ABS. 1 RPW

VORPRÜFUNG

Stadtbauplan GmbH
Rheinstraße 40 - 42
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 - 99 57 0
Fax: 06151 - 99 57 30

vertreten durch:

Eva Baumgarten-Weng

Die Preisrichtervorbesprechung fand am 02. November 2020 statt. Die Anregungen wurden in die Auslobung übernommen.

Zur Bearbeitung werden allen Teilnehmern die folgenden Unterlagen kostenlos zur Verfügung gestellt:

Auslobungstext (pdf-Format)

Teil A: Auslobungsbedingungen

Teil B: Rahmenbedingungen

Teil C: Wettbewerbsaufgabe

sowie

1. Luftbild des Wettbewerbsgebietes (jpg)
2. CAD-Bearbeitungsgrundlage
Katasterausschnitt, Wettbewerbsgebietsgrenze, Höhenlinien, Planung DB AG (dwg)
3. Planunterlagen DB AG (dwg, pdf)
4. Gutachten Schnurbaum (pdf)
5. Kataster Bestandsbäume (pdf, dwg)
6. Frankfurt 2030+ Fachbeitrag Grün- und Freiraum (pdf)
7. Schulwegeplan Georg-August-Zinn-Schule (pdf)
8. Planung privates Bauvorhaben (pdf)
9. Bestandsanalyse fließender KfZ-Verkehr, ÖPNV, Fuß-/Radverkehr (DRC)
10. Mängelanalyse gesamt / Knotenpunkt Waldschulstraße – Schwarzerlenweg/ Eichenstraße (DRC)
11. Leitungsinfrastruktur (Abwasser, Wasser, Gas, Strom, Fernwärme) (pdf, dwg)
12. Standortanalyse Sauberkeit (pdf)
13. Grundrisse, Ansichten, 3D Daten Saalbau (pdf, dxf)
14. Stellplatzsatzung Stadt Frankfurt am Main (pdf)
15. Arbeitsplan Barrierefreiheit (pdf)
16. Auszug Handbuch Standard Öffentlicher Raum (pdf)

17. Ausschnitte Vertiefungsbereiche, Lage Querschnitte, Blickrichtung Perspektiven (pdf)
18. Formular zur Flächenermittlung und -berechnung (xls)
19. Leistungskatalog (pdf)
20. Formular Erklärung zur Nutzung digitaler Daten (pdf)
21. Formular Verfassererklärung, Erklärung DSGVO (pdf)
22. Ergebnis Beteiligung (pdf)

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

WETTBEWERBSLEISTUNGEN

§ 5 ABS. 1 RPW

Jeder Teilnehmer darf nur eine Arbeit einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig. Nicht verlangte Leistungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen. Planoriginale dürfen nur eingereicht werden, wenn der Teilnehmer sich Kopien als Versicherung gegen Verlust gefertigt hat.

Es sind einzureichen:

- max. 3 farbige Pläne DIN A0 Hochformat (gerollt als Präsentationspläne)
- die Verkleinerung der Präsentationspläne auf DIN A3
- Verzeichnis eingereichter Unterlagen
- Erläuterungsbericht
- Verfassererklärung inkl. Einwilligungserklärung DSGVO
- Erklärung zur Nutzung digitaler Daten

zusätzlich digital:

- Präsentationspläne in Originalgröße und die Verkleinerung auf DIN A3 (pdf)
- Einzelleistungen (Nr. 1 - 5; ca. 8 Seiten) als farbige, gut lesbare **Präsentationsdatei** im Format **DIN A3 quer** als pdf-Datei (Zoom-fähig)
Hintergrund: die Präsentation wird der Preisgerichtssitzung Corona-bedingt ausschließlich digital erfolgen.
- Perspektiven (jpg-Datei, Querformat, DIN A4 300dpi),
- Prüfpläne, insb. mit Abgrenzung der Grün- und befestigten Flächen zur Flächenermittlung als geschlossene Polygone (dwg/dxf und pdf-Format),
- Erläuterungsbericht als gesonderte DIN A4 pdf-Datei (Auflösung 300dpi),
- Flächenermittlungen/-berechnungen auf DVD/CD-ROM oder USB-Stick

Von den Teilnehmern werden folgende Wettbewerbsleistungen (Realisierungs- und Ideenteil) verlangt:

1. Übergeordnete Leitidee M 2:000

Darstellung der Einbindung des Plangebietes in das gesamtstädtische Gefüge (städtebaulich, freiraum- und verkehrsplanerisch)

2. Gesamtkonzept, Lageplan M 1:500

Aufzeigen der gestalterischen und funktionalen Maßnahmen im Gesamtzusammenhang unter Verwendung der vom Auslober gelieferten digitalen Grundlage mit Darstellung der Dachaufsicht aller Baukörper, Geschossigkeiten, Höhenangaben über N.N., Nutzungs- und Gestaltungskonzept der Grün- und Freiflächen, Verkehrskonzept (MIV, ÖPNV/Radverkehr, Fußgänger) mit Darstellung der Erschließung der Gebäude, Straßen-/Wegenetz, Querschnittsgestaltung, Parkierungsflächen privat und öffentlich und Nachweis der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur (Bushaltestellen, Wartezonen, Fahrradstellplätze, Taxen) sowie Bebauungskonzept/ Neuordnung des Ideenteils

3. Vertiefung, Lageplan M 1:200

Darstellung der wesentlichen Gestaltungsprinzipien (Materialität/Beläge, Begrünung/Vegetation, weitere Gestaltungselemente, Mobiliar, Spielgeräte, Beleuchtung, Werbeanlagen, techn. Aufbauten, Überdachung etc.) mit Höhenangaben über N.N. der Platz- und Freiflächengestaltung für zwei Ausschnitte (siehe Anlage 17).

4. Straßen-/Geländequerschnitte M 1:200

Es ist ein Straßenquerschnitt der Waldschulstraße mit Aussagen über die Verkehrsflächenaufteilung, Dimensionen und zulässige Geschwindigkeiten im MIV / ÖV sowie Höhenangaben über N.N. darzustellen; die Position der Schnittlinie ist frei wählbar, sollte jedoch von Gebäudekante zu Gebäudekante verlaufen. Des Weiteren ist ein Geländeschnitt gemäß vorgegebener Schnittlinie A (Anlage 17) darzustellen mit Höhenangaben über N.N.; Beide Schnitte sollen den ursprünglich vorhandenen sowie den geplanten Verlauf der Geländeoberkante zeigen.

5. Perspektiven

Darstellung von drei Perspektiven in freier Darstellungsart entsprechend Format DIN A3 aus vorgegebener Blickrichtung in Augenhöhe (siehe Anlage 17) zur Darstellung der Entwurfsidee

6. Flächenermittlung und -berechnung

Berechnung der planerischen Kennwerte unter Verwendung der vorgegebenen Excel-Tabelle (siehe Anlage 18).

WETTBEWERBSLEISTUNGEN KENNZEICHNUNG DER WETTBEWERBSARBEITEN

§ 5 ABS. 1 RPW

ANLAGE 5 RPW

7. Erläuterungsbericht

max. 2 DIN A4 Seiten auf den Plänen und als separater Ausdruck.

Der Erläuterungsbericht soll nach folgenden Einzelpunkten gegliedert werden:

- Leitidee
- Freiraumkonzept
- Verkehrskonzept (verkehrsmittelübergreifend)
- Nutzung Grün- und Freiflächen
- gestalterische Qualität (Gestaltung öffentlicher Raum)
- Ideenteil

8. Verfassererklärung und Einwilligungserklärung nach DSGVO

Die Teilnehmer haben in einem verschlossenen, undurchsichtigen, äußerlich nur durch die Kennzahl gekennzeichneten Umschlag die beigefügte, schriftliche Verfassererklärung sowie ggf. die Einwilligungserklärung nach art. 6 abs. 1 DSGVO abzugeben (Anlage 21).

9. Erklärung zur Nutzung digitaler Daten

Die Erklärung ist unterschrieben mit dem Wettbewerbsbeitrag abzugeben (siehe Anlage 20)

Die Kennzeichnung der Arbeiten hat auf allen eingereichten Teilen in der rechten oberen Ecke durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern, die nicht höher als 1 cm und nicht länger als 6 cm sein darf, zu erfolgen.

Als Kennzahl dürfen nicht gewählt werden:

- Datum der Wettbewerbsabgabe
- Zahlenreihe
- sechs gleiche Ziffern
- Geburtsdatum des Verfassers

Die Unterlagen der Wettbewerbsarbeit und ihre Verpackung dürfen keinerlei Hinweise auf den Namen oder sonstige Identifikationsmerkmale des Verfassers tragen.

Anonymität der digitalen Daten

Bei Einreichung der Daten auf DVD/CD-ROM oder USB-Stick ist die Anonymität sicherzustellen.

Dieses bezieht sich u.a. auf die Datei- und Layernamen, aber auch auf versteckte Informationen zur Datei, in der beispielsweise der Autor der Datei genannt wird. Entsprechende Hinweise sind vor dem Abspeichern zu löschen. Dazu muss für das Dokument in der Befehlsleiste ‚Datei‘/‚Eigenschaften‘ aufgerufen werden. Dort ist in der Rubrik ‚Datei-Info‘ der dortige Inhalt zu löschen. Ebenso ist unter ‚Extras‘/‚Optionen‘/‚Benutzerinfo‘ zu verfahren. Es wird sicherheitshalber empfohlen, das Dokument zu kopieren und anschließend zu überprüfen, ob keine Benutzerhinweise mehr zu finden sind.

Es wird gewährleistet, dass alle von Teilnehmern eingereichten Dateien ausschließlich zum Zweck der Vorprüfung verwendet, vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergereicht werden. Die Dateien werden solange wie nötig unter Verschluss gehalten und anschließend gelöscht. Dieses bezieht sich bei CAD Dateien insbesondere auch auf integrierte Dateibestandteile wie z.B. Bibliotheken.

Leistungen, die über die geforderten Leistungen hinausgehen, werden von der Vorprüfung abgedeckt bzw. abgehängt.

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

BINDENDE VORGABEN

Die Wettbewerbsaufgabe enthält keine bindenden Vorgaben im Sinne der RPW 2013. Abweichungen zur Aufgabenstellung werden vom Preisgericht bewertet.

BEURTEILUNGSKRITERIEN

§ 5 ABS. 1 RPW

Die im Folgenden aufgeführten Kriterien für die Prüfung bzw. Preisrichterbeurteilung werden sein:

- Qualität des Entwurfs zur Schaffung einer „Neuen Mitte rund um den Bahnhof“ (Identitätsbildung)
- Gestaltung und Qualität des öffentlichen Raums, auch im Hinblick auf stadtklimatische Aspekte
- Nutzungsangebot und Funktionalität, auch im Hinblick auf die unterschiedlichen Nutzergruppen
- Organisation der Verkehrsströme
- Verknüpfung mit umliegenden Bereichen
- städtebauliche Qualität
- Barrierefreiheit
- Wirtschaftlichkeit

Die Reihenfolge der aufgeführten Beurteilungskriterien stellt grundsätzlich keine Gewichtung dar.

TERMINE

VORAUSSICHTLICH

Preisrichtervorbesprechung
02. November 2020

Downloadmöglichkeit der Wettbewerbsunterlagen
20. November 2020 bis 07. Februar 2021

Fristende Rückfragen
08. Dezember 2020

digitales Kolloquium
10. Dezember 2020

Abgabetermin Pläne
08. Februar 2021

Preisgerichtssitzung
15. März 2021

Ausstellung der Arbeiten
Mitte/Ende März 2021

Beteiligung der Bevölkerung mit den Preisträgern
Ende März 2021

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

RÜCKFRAGEN UND KOLLOQUIUM

§ 5 ABS. 1 RPW

ABGABETERMIN

ANLAGE 2 RPW

Am 10. Dezember 2020 findet ein digitales Kolloquium über die Plattform WebEx statt, zu dem Preisrichter, Wettbewerbsteilnehmer und Vorprüfer eingeladen sind.

Rückfragen zur Aufgabenstellung sind unverzüglich, spätestens jedoch bis zum 08.12.2020, 10:00 Uhr, über die Vergabeplattform oder per E-Mail zu richten an:

FFM-Bahnhofsumfeld-Griesheim@stadtbauplan.de

Die Beantwortung der Rückfragen erfolgt im Kolloquium. Die schriftliche Zusammenfassung der Rückfragenbeantwortung wird im Anschluss zeitnah über die Vergabeplattform allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt.

Die Antworten gelten als Bestandteil der Auslobung.

Aus organisatorischen Gründen (u.a. Zusendung Login-Daten/Zugangscode) wird um eine Anmeldung zum Kolloquium nach Möglichkeit bis zum 08. Dezember 2020 an die o.g. Projektemailadresse gebeten.

Abgabetermin ist der

08. Februar 2021

bei Ablieferung beim Wettbewerbsbetreuer bis spätestens 15.00 Uhr.

Abzuliefern ist die Wettbewerbsarbeit unter Wahrung der Anonymität des Teilnehmers mit einem Verzeichnis der eingereichten Unterlagen bei:

Stadtbauplan
Rheinstraße 40 - 42, 7. OG
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 - 99 57 0
Fax: 06151 - 99 57 30

Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt im Falle der Einlieferung bei der Post oder einem anderen Kurierdienst das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit, bei Ablieferung beim Wettbewerbsbetreuer die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitangabe. Zur Wahrung der Anonymität ist bei Zusendung durch Post oder einem anderen Kurierdienst als Absender die Anschrift des Wettbewerbsbetreuers zu verwenden.

Der Teilnehmer hat dafür zu sorgen, dass er den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen kann.

Da der Tagesstempel auf dem Versandgut ein späteres Datum aufweisen kann, ist der Einlieferungsschein maßgebend.

Das Original des Einlieferungsbeleges ist daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen. Eine Kopie des Einlieferungsbescheids mit Angabe der Kennzahl ist in einem separaten, verschlossenen Umschlag der Wettbewerbsarbeit umgehend nachzusenden. Kann ein Verfasser, dessen Arbeit prämiert werden soll, diesen Nachweis nicht erbringen, so wird er von der Prämierung ausgeschlossen.

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

EIGENTUM UND RÜCKSENDUNG

§ 8 ABS. 3 RPW

HAFTUNG FÜR DIE EINGEGANGENEN ARBEITEN

PREISE

§ 7 ABS. 2 RPW

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum des Auslobers.

Im Anschluss an die Ausstellung werden nicht prämierte Arbeiten vom Auslober auf Anforderung der Teilnehmer, die innerhalb von 4 Wochen nach der Preisgerichtssitzung eingegangen sein muss, zurückgesandt.

Um Beschädigungen durch den Transport zu vermeiden, können die Arbeiten auch persönlich in Abstimmung mit dem Auslober abgeholt werden. Dies muss ebenfalls innerhalb der o.g. Frist vom Verfasser angekündigt werden.

Erfolgt keine Aufforderung oder Ankündigung oder werden die Arbeiten nicht im vereinbarten Zeitraum abgeholt, erklärt der Teilnehmer, auf sein Eigentum an der Wettbewerbsarbeit zu verzichten.

Im Falle von Beschädigung oder Verlust einer Wettbewerbsarbeit nach Eingang haftet der Auslober.

Für den Wettbewerb nach RPW 2013 stellt der Auslober nach Abschluss der Bearbeitung eine Wettbewerbssumme von **85.000 Euro** (netto, zzgl. der aktuell gültigen MwSt.) zur Verfügung.

Es werden folgende Preise und Anerkennungen ausgelobt:

1. Preis: 34.000 Euro
2. Preis: 21.000 Euro
3. Preis: 13.000 Euro

sowie insgesamt für Anerkennungen: 17.000 Euro

Das Preisgericht ist berechtigt, durch einstimmigen Beschluss, die Aufteilung der Preis- und Anerkennungssummen sowie die Anzahl der Preise und Anerkennungen zu ändern.

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

ABSCHLUSS DES WETTBEWERBS

§ 8 ABS. 1 RPW

Der Auslober informiert die Teilnehmer unverzüglich über das Ergebnis durch Versendung des Protokolls der Preisgerichtssitzung.

Der Auslober stellt spätestens einen Monat nach der Entscheidung des Preisgerichts alle eingereichten Wettbewerbsarbeiten mit Namensangaben der Verfasser unter Auslegung des Protokolls öffentlich aus.

Soweit ein Preisträger wegen mangelnder Teilnahmeberechtigung oder Verstoßes gegen Wettbewerbsregeln nicht berücksichtigt werden kann, rücken die übrigen Preisträger sowie sonstige Teilnehmer in der Rangfolge des Preisgerichts nach, soweit das Preisgericht ausweislich seines Protokolls nichts anderes bestimmt hat.

BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT AUFWANDSENTSCHÄDIGUNG

Im Nachgang zum Wettbewerbsverfahren ist geplant die intensive Beteiligung der Öffentlichkeit fortzuführen. Neben der üblichen Ausstellung aller Beiträge ist eine Beteiligung der Bevölkerung geplant. Das Format wird entsprechend der dann gültigen Corona-Verordnungen gewählt. Hierbei hat die Einwohnerschaft die Möglichkeit zu den prämierten Arbeiten ein Feedback sowie Anregungen für den weiteren Prozess zu geben.

Die Arbeiten sind ggf. (abhängig von der Pandemie-Lage) im Rahmen der Beteiligung durch die Verfasser (Freianlagenplanung/Verkehrsplanung) vorzustellen. In diesem Fall ist die Teilnahme an der o.g. Veranstaltung für die prämierten Planungsbüros/Teams verbindlich und wird wie folgt vergütet:

Für die Teilnahme wird je Fachdisziplin (Freianlagenplanung- bzw. Verkehrsplanung) ein Tagessatz zur Verfügung gestellt. Der Satz beträgt 900,- € zzgl. aktuell gültiger MwSt.

Fahrtkosten und Übernachtungskosten für diese Veranstaltungen werden auf Nachweis wie folgt erstattet:

- Bahn (2. Klasse), ÖPNV, Taxi nach tatsächlicher Höhe
- Flugtickets (Economy) bitten wir unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten so früh wie möglich zu buchen
- Kfz mit 0,30 €/km Benutzung eigener PKW zzgl. MwSt.
- Nebenkosten z.B. Parkierung, Sitzplatzreservierung
- Übernachtungskosten i.H.v. 120,- € pro Person und Nacht

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

WEITERE BEAUFTRAGUNG

§ 8 ABS. 2 RPW

Der Auslober wird unter Berücksichtigung der Empfehlung des Preisgerichtes einen der Preisträger mit den folgenden Planungsleistungen beauftragen, sofern kein wichtiger Grund der Beauftragung entgegensteht:

- Leistungen der Objektplanung Freianlagen gem. § 39 HOAI, LPH 1-3 und 5-6
- Leistungen der Objektplanung Verkehrsanlagen gem. § 47 HOAI, LPH 1-6

inkl. jeweils besondere Leistungen, mindestens jedoch bis einschließlich LPH 5 (bei Freianlagen ohne LPH 4) (siehe Anlage 19).

Die Überdachung der Treppenabgänge zu der Personenunterführung wird bis einschließlich LPH 3 beauftragt. Im Anschluss wird die Deutsche Bahn AG ggf. die Lph 5ff. oder aber wenigstens eine „künstlerische“ Begleitung beauftragen. Ggf. ist eine nachträgliche Anpassung der Planung in Abstimmung mit der DB AG hierzu notwendig.

Die Beauftragung erfolgt stufenweise.

Der Auftraggeber schätzt die Planungsanforderungen wie folgt ein:

- Objektplanung Freianlagen, § 40 HOAI, Zone IV von Satz
- Objektplanung Verkehrsanlagen, § 48 HOAI, Zone IV von Satz

Nach Abschluss des Wettbewerbs wird hierzu der Auftraggeber gemäß § 14 Abs. 4 Ziff. 8 VgV ein Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb mit den Preisträgern durchführen.

Der Auftraggeber behält sich vor, im Rahmen des Verhandlungsverfahrens eine Überarbeitung der Wettbewerbsentwürfe anzufordern. Diese werden gemäß § 77 VgV angemessen vergütet.

Es ist vorgesehen, einen Vertreter des Fach-Preisgerichtes beratend zum Verhandlungsverfahren hinzuzuziehen.

Die Bewertung der Angebote erfolgt auf Grundlage des fachlichen Angebotes und dessen Erläuterung in dem Vergabegespräch sowie des Honorarangebotes anhand der nachfolgenden Zuschlagskriterien:

Insgesamt	100 %
A) Wettbewerbsplatzierung	50 %
B) Projektteam/Projektorganisation	15 %
C) Projektanalyse/Herangehensw.	25 %
D) Honorar	10 %

Die Bewertung erfolgt in den einzelnen Unterkriterien über einen Wertungsfaktor, der multipliziert mit der jeweiligen Gewichtung die zu erreichende Punktzahl (insgesamt max. 500) ergibt:

Faktor 5 = sehr hoher Projekterfolg
Faktor 4 = hoher Projekterfolg
Faktor 3 = befriedigender Projekterfolg
Faktor 2 = ausreichender Projekterfolg
Faktor 1 = ungenügender Projekterfolg
Faktor 0 = Projekterfolg nicht zu erwarten.

A) Wettbewerbsplatzierung 250 P

Platzierung im Wettbewerb

1. Preis - Faktor 5
2. Preis - Faktor 4
3. Preis - Faktor 3

B) Projektteam/Projektorganisation 75 P

- Struktur und Zusammensetzung des Projektteams, projektbezogener Personaleinsatz/Zuständigkeiten, interne Organisation, Präsenz vor Ort (10 P)
- Abstimmung/Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber und weiteren Planungsbeteiligten (5 P)

C) Projektanalyse/Herangehensw. 125 P

- Herangehensweise/Umgang mit Anpassungs-/Änderungsanforderungen zu Defiziten/Mängeln des eigenen WBW-Beitrages aus dem Preisgerichtsprotokoll und seitens des Auftraggebers/Politik/Öffentlichkeit (15 P)
- Herangehensweise und erste Ansätze zur Umsetzung des/der eigenen WBW-Beitrages/Qualitäten mit Darstellung der konkreten Maßnahmen zur Einhaltung der Termine und Kosten (10 P)

D) Honorar 50 P

Honorarangebot inkl. besonderer Leistungen, Nebenkostenpauschale sowie Stundensätze

WEITERE BEAUFTRAGUNG

§ 8 ABS. 2 RPW

Die Wettbewerbsteilnehmenden verpflichten sich im Falle einer Beauftragung durch den Auslober, die weitere Bearbeitung zu übernehmen und durchzuführen. Im Falle einer weiteren Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

MINDESTEIGNUNG

Bevor die Ausloberin den Auftrag im beschriebenen Umfang erteilt, ist nach § 42 (1) und § 80 (1) VgV zu prüfen, ob die Preisträger die Gewähr für einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistungen erwarten lassen. Von den Preisträgern sind daher zum Verhandlungsverfahren zudem nachfolgende Nachweise ihrer Eignung gemäß § 45 und 75 i.V.m. § 46 VgV zu erbringen:

Hinweis:

Zum Nachweis der Eignung können kleinere Büroorganisationen oder Berufsanfänger eine Bewerbergemeinschaft bilden (bereits zum Wettbewerbsverfahren) oder sich der sog. Eignungsleihe (siehe § 47 VgV) bedienen.

Zur Nachweis der Eignung werden seitens des Auftraggebers Formblätter zur Verfügung gestellt, die entsprechend zu verwenden sind.

1. vollständig ausgefüllter und ordnungsgemäß in Textform nach § 126b BGB erstellter Nachweis der Mindesteignung mit Anlagen (Formblatt);
2. bei Bewerbergemeinschaften (BG) (sind schon zum Wettbewerbsverfahren zu benennen) eine von sämtlichen Mitgliedern in Reinschrift ausgefüllte ‚Bewerbergemeinschaftserklärung‘ mit der Benennung eines bevollmächtigten Vertreters (die Bewerbergemeinschaft besteht im Falle der Aufforderung zur Angebotsabgabe als Bietergemeinschaft fort)

3. bei dem Einsatz von Nachunternehmern zum Nachweis der Leistungsfähigkeit und Fachkunde das in Reinschrift ausgefüllte Formblatt ‚Nachunternehmerverpflichtungserklärung‘ (§ 47 Abs. 1 VgV). Die vom Nachunternehmer (NU) zu erbringenden Leistungen sind nach Art und Umfang im Formblatt zu benennen;
4. ggfs. Angaben zur wirtschaftlichen Verknüpfung mit Dritten (bei Bewerbergemeinschaft von jedem Mitglied und der Nachunternehmer);
5. Eigenerklärung zu den Ausschlussgründen nach VgV §§ 42 Abs. 1 und nach GWB §§ 123, 124;
6. Verpflichtungserklärung nach dem Hessischen Vergabe- und Tariftreugesetz (HVTG) zur Tariftreue (§ 4 Abs. 1 bis 3 HVTG), Mindestentgelt (§ 6 HVTG) und Nach- und Verleihunternehmen (§ 8 Abs. 2 HVTG);
7. Nachweis einer bestehenden Berufshaftpflichtversicherung von allen Mitgliedern einer Bewerbergemeinschaft - im Falle einer Beauftragung ist eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von 3.0 Mio. EUR für Personenschäden und 2.5 Mio. EUR für sonstige Schäden nachzuweisen (die Erklärung zum Abschluss einer Versicherung in geforderter Höhe bei erfolgter Beauftragung wird durch die Unterschrift des bevollmächtigten Vertreters im Formblatt geleistet). Der Nachweis einer bestehenden Versicherung ist als Kopie beizulegen.

WEITERE BEAUFTRAGUNG

§ 8 ABS. 2 RPW

Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit:

Mind. 0,2 Mio. € netto durchschnittlicher Umsatz der letzten 3 Jahre für vergleichbare Leistungen der Objektplanung Freianlagen (LPH 1-6 gemäß § 39 HOAI) sowie mind. 0,2 Mio. € netto durchschnittlicher Umsatz der letzten 3 Jahre für vergleichbare Leistungen der Objektplanung Verkehrsanlagen (LPH 1-6 gemäß § 47 HOAI). Der Umsatz von Arge-Partnern und der Umsatz von Nachunternehmern für deren jeweiligen Auftragsanteil wird addiert.

Technische Leistungsfähigkeit:

1. Objektplanung Freianlagen

Referenzprojekte der letzten 7 Jahre (Abschluss der Leistungen (LPH 5) nicht vor Oktober 2013) mit Leistungen der Objektplanung Freianlagen gemäß § 39 ff. HOAI mit mind. LPH 2, 3 und 5 für

- ein vergleichbares Projekt „Platzgestaltung im städtischen Raum“ mit mind. HZ IV.

Mindesteignung: 1 wertbare Referenz

- ein vergleichbares Projekt „Zusammenarbeit mit einem Verkehrsplaner“

Mindesteignung: 1 wertbare Referenz

2. Objektplanung Verkehrsanlagen

Referenzprojekte der letzten 7 Jahre (Abschluss der Leistungen (LPH 5) nicht vor Oktober 2013) mit Leistungen der Objektplanung Verkehrsanlagen gemäß § 47 ff. HOAI mit mind. LPH 2, 3 und 5 für

- ein vergleichbares Projekt „Planung von Verknüpfungspunkten mit mind. den 3 Bereichen ÖPNV, MIV und Radverkehr“ mit mind. HZ IV netto.

Mindesteignung: 1 wertbare Referenz

- ein vergleichbares Projekt „Zusammenarbeit mit einem Freianlagenplaner“

Mindesteignung: 1 wertbare Referenz

Hinweis

Referenzen aus früheren Tätigkeiten in anderen Büros werden zugelassen, soweit eine Bescheinigung des AG oder des früheren Arbeitgebers vorliegt, dass diese Referenzen in leitender Position bearbeitet wurden.

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

URHEBERRECHT

§ 8 ABS. 3 RPW

Eigentum, Nutzung und Recht der Veröffentlichung bestimmt § 8 Abs. 3 RPW 2013.

Das Urheberrecht nach § 2 und § 5 des Urheberrechtsgesetzes vom 09.09.1965 und das Recht der Veröffentlichung der Entwürfe verbleiben bei den Verfassern.

Der Auslober ist jedoch berechtigt, die Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und auch über Dritte zu veröffentlichen, wobei die Namen der Verfasser genannt werden.

EINVERSTÄNDNIS UND VERTRAULICHKEIT VON INFORMATIONEN

Jeder Teilnehmer, Preisrichter, Sachverständige, Vorprüfer und Gast erklärt sich durch seine Beteiligung bzw. Mitwirkung am Verfahren mit den vorliegenden Teilnahmebedingungen und der Anwendung der RPW 2013 einverstanden.

Verlautbarungen jeder Art über Inhalt und Ablauf vor und während der Laufzeit des Wettbewerbsverfahrens, einschließlich der Veröffentlichung der Wettbewerbsergebnisse, dürfen nur über den Auslober oder in Abstimmung mit diesem durch das wettbewerbsbetreuende Büro abgegeben werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass sämtliche zur Verfügung gestellten Unterlagen vertraulich zu behandeln sind und ausschließlich für die Zwecke dieses Verfahrens verwendet werden dürfen, soweit sie nicht öffentlich zugänglich oder bekannt sind oder ohne Mitwirkung der Verfahrensbeteiligten bekannt werden.

Eine Weitergabe der zur Verfügung gestellten Unterlagen an Dritte ohne ausdrückliche Zustimmung des Auslobers ist nicht erlaubt.

DIE STADT FRANKFURT AM MAIN

Frankfurt am Main ist mit einer Flächen-
größe von 248 km² und rd. 758.000
Einwohnern (Stand 31.12.2019) die
größte Stadt Hessens sowie kulturelles
und wirtschaftliches Zentrum der Rhein-
Main-
Region.

Die Branchenstruktur ist stark interna-
tional ausgerichtet, ihre wirtschaftliche
Leistungsfähigkeit wird insbesondere
vom Handels- und Dienstleistungssektor
(Banken, Versicherungen, Börsenstand-
ort), der Messe, den Forschungsein-
richtungen/Universität aber auch vom
produzierenden Gewerbe sowie dem
Flughafen Frankfurt/Main getragen.

Die positiven wirtschaftlichen Rahmen-
bedingungen sind deutliche pull-Faktoren
der räumlichen Bevölkerungsentwicklung
und führen zu einem Wanderungsüber-
schuss, der wiederum für das anhaltende
Bevölkerungswachstum maßgeblich ist.
Nach allen bekannten Prognosen wird
der positive Wanderungssaldo anhalten.

Frankfurt ist als Wirtschafts- und Innova-
tionsmotor Bestandteil der Metropolregi-
on RheinMain. Die Bedeutung der Stadt
Frankfurt am Main ist daher nicht nur
anhand der engen städtischen Grenzen
zu bemessen, vielmehr ist auch wegen
umfangreicher gegenseitiger Verflech-
tungen die regionale Entwicklung im
Blick zu behalten. Auf der Fläche der
Metropolregion leben auf rd. 14.000 km²
rd. 5,8 Mio. Personen, den Kern der po-
lyzentrischen Metropolregion bildet der
Ballungsraum Regionalverband Frankfurt
RheinMain (Stadt Frankfurt a. M. und 74
weitere Kommunen, insg. rd. 2,3 Mio.
Einwohner (Regionales Monitoring 2018).



Frankfurter Skyline (Quelle: wikipedia.de)

Das heutige Stadtbild Frankfurts ist ein
Ergebnis einer Vielzahl von raumbedeu-
tsamen Entwicklungsschüben:

Innenstadt

- Gründung der heutigen Innenstadt,
1333 als „Stadterweiterung“ zusätz-
lich zur „Altstadt“ als Neustadt,
- Schleifung der barocken Stadtbefesti-
gung und Anlage der Wallanlagen als
ringförmiger Park nördlich des Mains,
- Ende des 19. Jh Entwicklung der
Hauptwache zum aktiven, wirtschaft-
lichen Mittelpunkt der Stadt,
- nahezu vollständige Vernichtung der
Altstadt durch Bombenschäden des
Krieges und der darauf folgende Wie-
deraufbau in den 1950er Jahren im
Stil der Nachkriegsmoderne und dem
Leitbild der „autogerechten Stadt“,
- prägende Elemente des innerstä-
dtischen Stadtbildes heute: Einzel-

handel, Dom-Römer-Areal, CBD mit
dem Hochhaus-Cluster und auch die
wieder aufgebaute Altstadt.

Gründerzeitliche Bezirke

- Phase der „Gründerzeitlichen Stadt-
erweiterungen“ mit den Stadtteilen
Westend, Nordend und Ostend (Be-
bauungsmuster orientiert sich an den
großzügigen Ausfallstraßen wie der
Eschersheimer Landstraße),
- um 1890 Eingemeindung / Integration
in den Stadtkörper von Stadtteilen
wie etwa Bockenheim und Bornheim
unter Bewahrung ihres eigenen
Charakters,
- Verbesserung der Erschließung der
gründerzeitlichen Stadterweiterung
Anfang des 20. Jh. durch den Bau
eines zweiten Rings mit der Miquelal-
lee, der Adickes- und Nibelungenallee
sowie der Rothschildallee.

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DIE STADT FRANKFURT AM MAIN

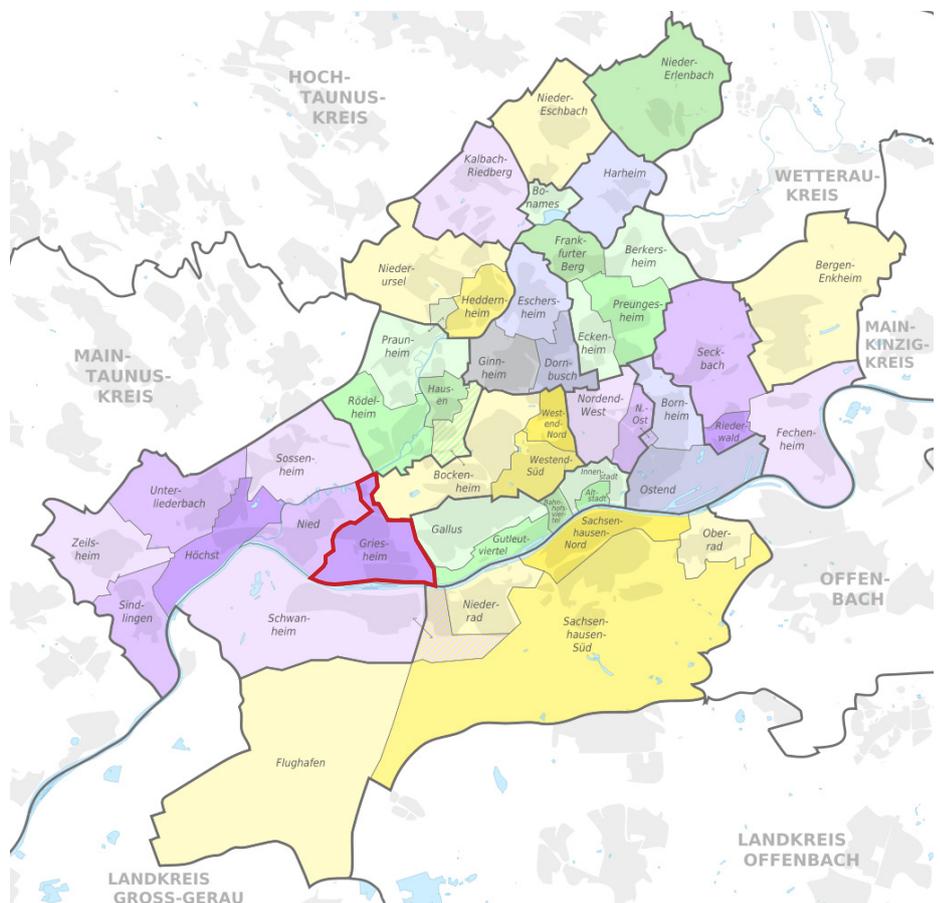
Äußere Stadtteile

- ab Beginn des 20. Jh. bis 1977 Eingemeindung in mehreren Schritten der jenseits des Alleenringes gelegenen, vormals eigenständigen Siedlungen mit zum Teil dörflichem Charakter als neue Stadtteile,
- in den 1920er Jahren folgten nach den Planungen von Stadtbaurat Ernst May große Wohnsiedlungen im Bauhaus-Stil, wie z.B. die Römerstadt im Norden,
- seit 1945 der Bau neuer Wohnquartiere als wichtiges Element des Stadtwachstums (z.B. Bizonale Siedlung/ Frankfurter Berg der 50er Jahre, Nordweststadt der 60er Jahre, Siedlung „Ben-Gurion-Ring“/ Kalbach der 70er Jahre und aktuell der neue Stadtteil „Riedberg“).

Heute besteht die Stadt Frankfurt am Main aus insgesamt 46 Stadtteilen.

Der Stadtteil Griesheim befindet sich nördlich des Mains und westlich der Innenstadt.

Der Stadtteil Griesheim ist gemeinsam mit dem angrenzenden Stadtteil Nied im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030+ als einer von acht Schwerpunkträumen definiert und wird damit von gesamtstädtischer Bedeutung für die Stadtentwicklung gesehen.



Griesheim, 19. Stadtteil von Frankfurt am Main (Quelle: wikipedia.de)

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT FRANKFURT 2030+

Frankfurt am Main entwickelt sich rasant – die Zahl der Einwohner und der Beschäftigten in der Stadt wächst, die Stadtgesellschaft wird vielfältiger und vernetzter. Mit der zeitlichen Perspektive 2030+ geht es für Frankfurt darum, das Wachstum nachhaltig zu gestalten und die urbanen Qualitäten auszubauen. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept hat hierzu sechs Zielvorstellungen und Entwicklungsstrategien definiert:

1. Frankfurt für Alle
2. Dynamische Wirtschaftsmetropole
3. Mehr Frankfurt
4. Umwelt- und klimagerechtes Frankfurt
5. Die Region ist die Stadt
6. Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe

Diese sechs Zielvorstellungen wurden in weitere Einzelziele aufgefächert und zur Umsetzung mit konkreten Handlungsanweisungen und Leitprojekten versehen. Ein Strategieplan zeigt die räumlich darstellbaren Inhalte der Zielvorstellungen. Dargestellt werden Perspektiven für urbane Stadtquartiere sowie für Gewerbe- und Industriestandorte mit Potenzialgebieten zur Neuentwicklung und Weiterentwicklung. Die Strategiekarte zeigt ebenso Flächen zur Sicherung, Entwicklung und Vernetzung von Grünräumen und geplante Projekte zur Weiterentwicklung der Mobilität.

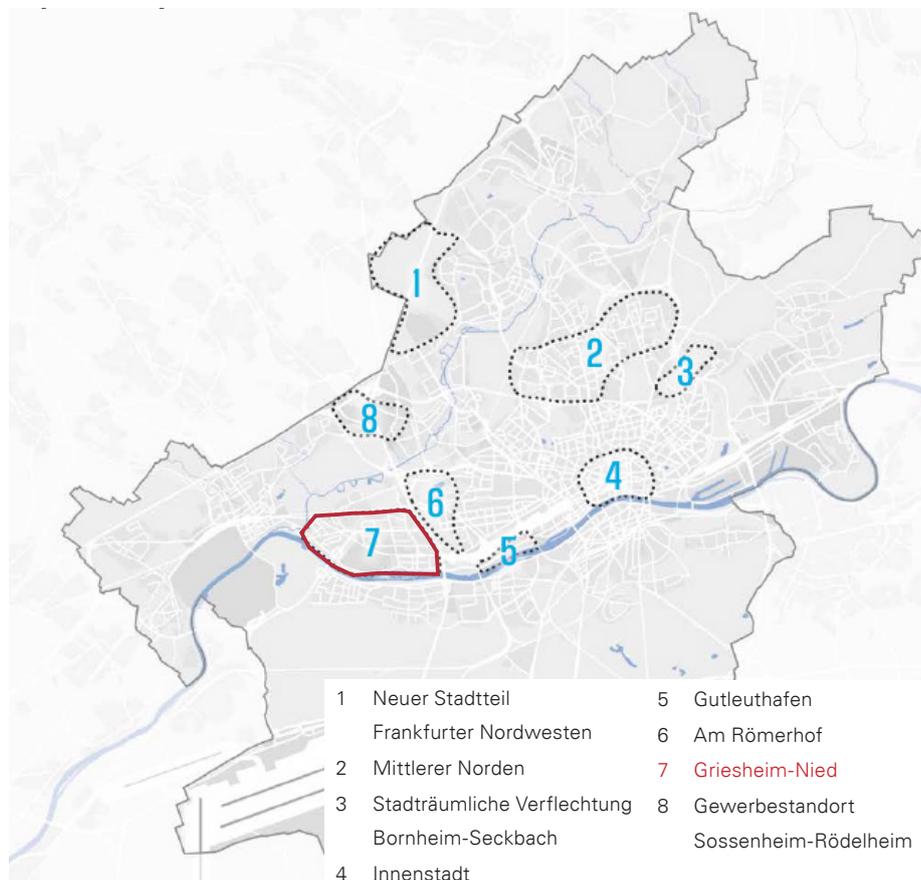
Acht Schwerpunkträume (siehe Karte „Schwerpunkträume“) werden von gesamtstädtischer Bedeutung für die Stadtentwicklung gesehen.

Aufgrund der komplexen Problemlagen besteht dort ein erhöhter Koordinationsbedarf zwischen öffentlichen und privaten Akteuren, um die Zielvorstellungen der Stadt Frankfurt realisieren zu können.

Für den im Leitbild genannten Schwerpunktraum 7 „Griesheim-Nied“ werden folgende Zielvorstellungen festgehalten:

- Konkretisierung der Zielvorstellungen im Zuge der Erarbeitung des integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes für das Stadtumbaugebiet Griesheim-Mitte

- Verbesserung der städtebaulichen Situation am Bahnhof Griesheim
- Verbesserung der Freiraumvernetzung
- Zugang zum Mainufer in Nord-Süd-Richtung schaffen
- Stärkung des Nahversorgungsstandortes Alt-Nied
- Städtebauliche Ordnung des Einzelhandels-Ergänzungsstandortes Mainzer Landstraße
- Standortdialog mit dem Industriepark Griesheim



Schwerpunkträume, Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept / ISEK Frankfurt, 2019

DER STADTTEIL FRANKFURT-GRIESHEIM

Der im Westen Frankfurts liegende Stadtteil Griesheim ist seit dem 1. April 1928 ein Stadtteil von Frankfurt am Main nördlich des Mains. Die Einwohnerzahl beträgt 23.825 (Stand Dez. 2019).

Griesheim ist aufgrund der umgebenen Verkehrstrassen durch eine insulare Lage und die Wasserlage am Main geprägt. Räumlich wird der Stadtteil durch die Mainzer Landstraße und die S-Bahntrasse (Frankfurt Hauptbahnhof / Wiesbaden) in einen nördlichen, mittleren und südlichen Bereich gegliedert.

Das Stadtquartier Griesheim-Mitte, dass auf ca. 128 ha rd. 8.300 gemeldete Personen aufweist, liegt zwischen dem durch eine Wohnbebauung aus den 1960er Jahren geprägten Quartier Griesheim-Nord und dem historischen Ortskern Griesheim-Süd. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Industriepark Griesheim. Griesheim-Süd grenzt direkt an das Mainufer an, das auch für die Bewohnerinnen und Bewohner von Griesheim-Mitte fußläufig zu erreichen ist.



Quelle: <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan>; Eigene Darstellung

- Stadtteil Griesheim
- Wettbewerbsgebiet

DER STADTTEIL FRANKFURT-GRIESHEIM ENTSTEHUNGSGESCHICHTE

Griesheim wurde erstmals um 850 unter dem Namen ‚Groezesheim‘ erwähnt. An der von Nied kommenden Mainuferstraße siedelten sich im Mittelalter Handwerker und Fischer an. Die Verbindungsstraße nach Frankfurt war Keimzelle der anschließenden dörflichen Entwicklung Griesheims. Erst die beginnende Industrialisierung verwandelte das bis dahin kleine Fischer- und Bauerndorf im 19. Jh. in eine Arbeitersiedlung. Prägend für diese Phase waren ca. 48 Wohnhäuser im heutigen Griesheim-Süd.

Die weitere städtebauliche Entwicklung konzentrierte sich auf den Bereich zwischen der im Jahr 1838 geschaffenen Taunusbahn und dem Main. Im Jahr 1856 wurde am westlichen Rand des damaligen Siedlungsgebietes die chemische Fabrik Griesheim gegründet. Das Werk mit zeitweilig 2.500 Beschäftigten erlangte weltweite Bekanntheit. Mit der Industrialisierung und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Aufschwung gingen ein massiver Zuzug und ein rasantes Bevölkerungswachstum einher. Mit rund 13.000 Einwohnern war Griesheim 1915 die größte Landgemeinde der Provinz Hessen-Nassau.

Im Jahr 1907 wurde die Schwanheimer Brücke über den Main fertiggestellt. Bis zur Eingemeindung im Jahr 1928 wurden im südlichen Teil weitere Wohnungen geschaffen und die Infrastruktur weiterentwickelt. Im Zweiten Weltkrieg wurden bis zu 30 % aller Gebäude in Griesheim durch Spreng- und Brandbomben zerstört.



„Die Dörfer Nied und Griesheim“ - Karte von 1583 (Quelle: wikipedia.de)

In den 1950 / 60er Jahren wurden neue Wohnsiedlungen, u.a. die Eberhard-Wildermuth-Siedlung in Griesheim-Nord sowie eine Wohnsiedlung für Bundesbahnbedienstete, genannt ‚Känguru-Siedlung‘, östlich der Waldschulstraße in Griesheim-Mitte erbaut, sodass die Wohnbevölkerung Griesheims auf 25.000 Einwohner anstieg. Damit lebten Ende der 1950er Jahren doppelt so viele Menschen in Griesheim wie vor dem Krieg.

In den 1960 / 70er Jahren konzentrierten sich die Entwicklungsaktivitäten auf den Bereich westlich der Waldschulstraße in Griesheim-Mitte, wo ein Mischquartier entstand. Die damals vorherrschende, in landwirtschaftlicher Nutzung begründete, langgestreckte kleinteilige Parzellenstruk-

tur prägt Griesheim-Mitte bis heute. In den 1970er Jahren entstanden in der Ahornstraße Zeilenbausiedlungen, in der damals bis 130 sog. ‚Problemfamilien‘, die andernorts als sozial auffällig galten, untergebracht wurden. In der Folge entstand einer der medial auffälligsten sozialen Brennpunkte der Stadt Frankfurt, der durch eine schlechte soziale Durchmischung, eine hohe Arbeitslosenquote und Bandenkriminalität geprägt war. Ein Synonym für das damalige Image war die Bezeichnung ‚Frankfurter Bronx‘.

Drei Jahrzehnte später hat sich die Lage deutlich verbessert, wozu auch Maßnahmen des kommunalen Programms ‚Aktive Nachbarschaft‘ entscheidend beigetragen haben.

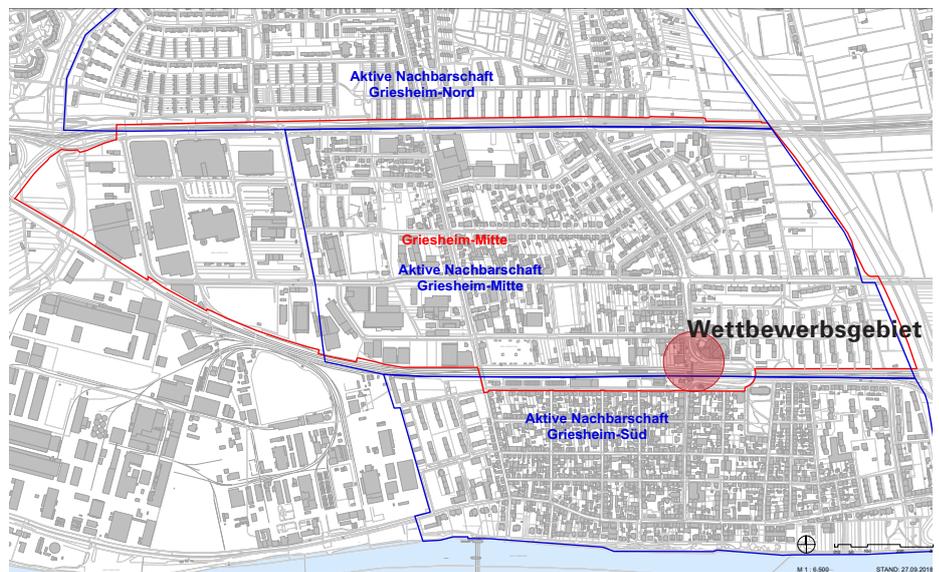
DER STADTTEIL FRANKFURT-GRIESHEIM

STADTUMBAU HESSEN, GRIESHEIM-MITTE

Auszug aus „Stadtumbau Hessen, Griesheim-Mitte, Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept, Stadt Frankfurt a. M., Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit Freischlad + Holz Planung und Architektur (August 2019):

Vor der Aufnahme in das Bund-Länder-Programm ‚Stadtumbau in Hessen‘ wurde Griesheim-Mitte im Jahr 2014 mit dem Ziel, die Wohn- und Lebenssituation nachhaltig zu verbessern und den sozialen Zusammenhalt zu stärken, in das Frankfurter Programm ‚Aktive Nachbarschaft‘ aufgenommen. Damit folgte Griesheim-Mitte den angrenzenden Quartieren Griesheim-Nord und Griesheim-Süd, die bereits seit 2005 und 2010 unterstützt werden. Im Auftrag des Dezernats Soziales, Senioren, Jugend und Recht übernimmt der Internationale Bund seit dieser Zeit die Rolle des Quartiersmanagements und stellt den Betrieb eines Stadtteilbüros vor Ort sicher.

Griesheim-Mitte wurde im Jahr 2016 in das Förderprogramm Stadtumbau in Hessen aufgenommen. Ziel ist insbesondere, das Programmgebiet besser als bislang mit seiner Umgebung zu vernetzen, die störende Gemengelage von Wohnen und Gewerbe zu entflechten, neue Perspektiven für gewerbliche wie wohnbauliche Entwicklungen zu eröffnen, öffentliche Räume aufzuwerten und die klimatische Situation zu verbessern. Mit dem Aufnahmeantrag wurden 14 Mio. EUR für Maßnahmen und Projekte angemeldet.



Quelle: ISEK Griesheim Mitte, Stadt Frankfurt a. M. in Zusammenarbeit mit Freischlad + Holz, eigene Darstellung; Plangrundlage Stadtvermessungsamt Stadt Frankfurt a. M., 2018

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK)

Zur Sicherstellung einer effektiven Programmumsetzung wurde unter Berücksichtigung der Anregungen von Verwaltung, Bewohnerschaft, Gewerbetreibenden und wichtigen lokalen Akteuren ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) als planerisch fundiertes, umsetzungsorientiertes, ganzheitliches Planungs- und Steuerungsinstrument für die weitere Gebietsentwicklung erarbeitet.

Im ISEK werden Ziele für die Entwicklung des Programmgebietes unter Berücksichtigung gesamtstädtischer Zusammenhänge dargestellt.

Es enthält Aussagen zu geplanten Maßnahmen und Projekten, zu ihrer Bündelung und Verzahnung, zu Projekt- und Maßnahmenträgern sowie zu Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten einschließlich zeitlicher Priorisierung und Umsetzung.

Das ISEK kann unter dem nachfolgenden Link heruntergeladen werden:
https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/stadtumbau_griesheim_mitte_17000.html

Das Programmgebiet wird im ISEK wie folgt beschrieben und analysiert:

DER STADTTEIL FRANKFURT-GRIESHEIM

STADTUMBAU HESSEN, GRIESHEIM-MITTE

Bevölkerungs- und Sozialstruktur / Demographie

Der Stadtteil Griesheim gehörte im Jahr 2015 zu den am stärksten benachteiligten Stadtbezirken in Frankfurt am Main. Eine hohe Konzentration von Ausländerinnen und Ausländern, Personen mit Migrationshintergrund, Empfängerinnen und Empfängern von staatlichen Transferleistungen waren neben dem geringen Ausbildungsniveau der vergleichsweise jungen Bevölkerung Indikatoren für eine sozialräumliche Unausgewogenheit.

Städtebau und Nutzungsstruktur

Griesheim-Mitte weist sowohl baulich als auch nutzungsstrukturell ein heterogenes Gesamterscheinungsbild auf. Charakteristisch hierfür sind typologisch unterschiedliche Quartiere, die von Zeilenbauten mit reiner Wohnnutzung im Osten, über Einfamilienhausstrukturen mit eingestreuten Gewerbenutzungen im mittleren Bereich bis zu großformatigen Gewerbebauten im Westen reichen. Stadtbildprägend wirkt die Blockrandbebauung entlang der Waldschulstraße, die als Quartiersachse zu sehen ist. Die heterogene Bebauungsstruktur spiegelt die von Osten nach Westen zunehmende, gewerbliche Nutzung wider. In der Mitte des Gebietes prägen viele zulässige, historisch gewachsene, aber der Lagegunst der Grundstücke nicht entsprechende Nutzungen (Parkierung/temporärer Gebrauchtwagenhandel) sowie kleinteilige Gewerbebetriebe, die betrieblich kaum Expansionsmöglichkeiten haben, das Bild. Umgekehrt befinden sich einzelne Wohngebäude in Gewerbegebieten.

Bei Überlagerung der Bebauungspläne mit den realen Nutzungen fällt auf, dass diese in Teilen unzulässig und nach Planungsrecht nicht genehmigungsfähig sind. In vielen Teilbereichen sind Nutzungskonflikte aufgrund unklarer Nutzungsabgrenzungen festzustellen.

Wohnen und Wohnumfeld

Das Wohnraumangebot bildet sich sehr differenziert ab. Im Programmgebiet sind Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser, Wohnhochhäuser und Geschosswohnungsbau aus unterschiedlichen Gebäudeepochen zu finden. Die Wohnqualität ist nahezu im gesamten Gebiet durch Lärmemissionen der umgebenden Verkehrsstrassen negativ beeinflusst. Die Grünstruktur in Griesheim-Mitte wird wesentlich durch vier, über das Gebiet verteilte, öffentliche Grünflächen bestimmt. In der Zusammenschau ist die Versorgung mit öffentlichen Grünflächen unausgewogen. Die Wohnsiedlungen östlich der Waldschulstraße sind großzügig von öffentlichem und privatem Grün durchzogen, während westlich der Waldschulstraße ein Defizit zu verzeichnen ist. Griesheim-Mitte weist zwei Sportplätze und zwei öffentliche Bolzplätze auf. Darüber hinaus sind vier öffentliche Spielplätze sowie 23 halböffentliche Spielanlagen vorhanden. Da viele der Spielflächen sich ungepflegt und altersbedingt nicht mehr zeitgemäß ausgestattet präsentieren und oft auch schlecht beleuchtet sind, werden sie kaum angenommen. Der Anteil an gebäudezugeordneten Grün- und Freiflächen ist entsprechend der unterschiedlichen Gebäude- und Nutzungstypologien unterschiedlich hoch.

Es wird vielfach die unzureichende Sauberkeit im Stadtteil beklagt. Vor allem Straßenräume, aber auch öffentliche Grün- und Spielflächen sind verschmutzt. Der Stadtteil wirkt insgesamt ungepflegt. Er ist insbesondere im Westen durch abgemeldete Fahrzeuge, entsorgte Autoreifen, Sperrmüll und Bauschutt geprägt.

Kriminalität und Sicherheit

Das subjektive Sicherheitsempfinden im Stadtteil ist durch unzureichend beleuchtete Wege und Grünflächen sowie mit unsittlichem Verhalten einhergehenden Alkohol- und Drogenkonsum im öffentlichen Raum beeinträchtigt. Auch Verschmutzungen durch Graffiti, Sperrmüll, brachliegende Grundstücke und verkehrlose Pkws, nahezu im gesamten Stadtteil, führen zu Unsicherheiten in der Bewohnerschaft. Die raumbezogene Kriminalitätsrate weist im Vergleich zu anderen Stadtteilen jedoch keine Auffälligkeiten auf.

Gewerbe und Einzelhandel / Wirtschaftsstruktur

Branchenbezogen bilden sich überwiegend Einzelhandelsbetriebe, Betriebe im Bereich vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallation und sonstige Ausbaugewerbe, Großhandelsbetriebe und Kfz-Handels- oder Reparaturbetriebe ab. Der Wunsch der Bewohnerschaft, Gebrauchtwagenhändler von provisorisch genutzten Flächen zu verlagern, ist hoch, da die Wohnqualität und das Erscheinungsbild des Stadtteils durch diese stark beeinträchtigt werden. In der Standortverteilung der Einzelhandelsbetriebe bilden sich zwei räumliche

DER STADTTEIL FRANKFURT-GRIESHEIM

STADTUMBAU HESSEN, GRIESHEIM-MITTE

Schwerpunkte – eine Fachmarkttagglomeration an der Mainzer Landstraße und der zentrale Versorgungsbereich Griesheim an der Waldschulstraße – ab. Die Mehrheit der Geschäfte bedient ein Sortiment für den kurzfristigen Bedarf, darunter vorwiegend Nahrungs- und Genussmittel. Trotz der in Teilen wohnsiedlungsräumlich nicht integrierten Lage der Märkte treten keine räumlichen Versorgungslücken auf, d. h. alle Wohnlagen befinden sich in fußläufiger Entfernung von rund 600 bis 700 m zu einem Lebensmittelmarkt.

Soziale und kulturelle Infrastruktur

Griesheim-Mitte ist Einzugsbereich der Grundschule Berthold-Otto-Schule, die bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich die integrierte Gesamtschule Georg-August-Zinn-Schule. Auch die Kinderbetreuung im Bereich U3 und Ü3 sowie das Angebot für Jugendliche bildet sich defizitär ab. Für bürgerschaftliche und nachbarschaftliche Nutzungen fehlen Räumlichkeiten. Neben diversen religiösen Einrichtungen sind im Gebiet vereinzelt Sportvereine ansässig. Kulturelle Angebote werden im Saalbau Griesheim angeboten. Seit der Aufnahme in das Frankfurter Programm ‚Aktive Nachbarschaft‘ im Jahr 2014 ist ein Quartiersmanagement mit Stadtteilbüro in der Waldschulstraße etabliert.

Verkehr und Mobilität

Über die Bundesautobahn A 5, die Bundesstraße B 40 und die überörtlich bedeutende Mainzer Landstraße ist Griesheim-Mitte für den motorisierten

Individualverkehr (MIV) sehr gut angebunden. Trotz vergleichsweise geringer Pkw-Dichte werden im gesamten Quartier die Möglichkeiten zur Parkierung bemängelt, da abgemeldete Pkws vielfach Stellplätze in Anspruch nehmen. Auch die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist sehr gut. Für die fußläufige Erreichbarkeit bedeutet dies, dass im gesamten Gebiet innerhalb von 300 m eine Bus- / Straßenbahnhaltestelle oder innerhalb von 400 m die S-Bahnhaltestelle zu erreichen sind. Für Fußgänger und Radfahrer ist der öffentliche Raum in Teilen allerdings nur eingeschränkt nutzbar, da die Erschließung des Gebiets vorrangig auf den MIV ausgerichtet ist. Darüber hinaus fehlen Verbindungen, insbesondere in Nord-Süd-Richtung. Insgesamt ist der öffentliche Straßenraum sehr funktional geprägt und wenig aufenthaltsaffin. In Teilen ist die Barrierefreiheit nicht gegeben.

Umwelt, Klima und Gesundheit

Griesheim-Mitte ist in der Zusammenschau der Umweltfaktoren Lärm- und Luftbelastung, nicht gerecht verteilte Grünversorgung, thermische Belastung sowie soziale Problemlagen mehrfach belastet. Verkehrsbedingter Lärm, lufthygienische und bioklimatische Belastungen (Wärmebelastungen bei geringer Luftbewegung) bergen erhöhte Gesundheitsrisiken, die im Gebiet nur in Teilen durch Grün- und Freiflächen für Erholung und Bewegung kompensiert werden können. Im Klimaplanatlas wird für Griesheim-Mitte eine vorwiegend moderate bis teilweise starke Überwärmung festgestellt. Wesentliche nutzungsunver-

trägliche Lärmimmissionen (Straßenlärm) treten vor allem im Osten des Gebietes auf. Von Bewohnerinnen und Bewohnern wird die Lärmbelastung in der Nähe der Bundesautobahn sowie in der Elektronstraße, der Froschhäuser Straße, der Eichenstraße, der Lärchenstraße, der Espenstraße und der Waldschulstraße bemängelt.

LEITBILD, ZIELE, STRATEGIEN

Das Leitbild „65933 - Griesheim Mitte - ein kontrastreiches Quartier“ spiegelt das Profil des Gebietes wider und rückt seine Potenziale ins Bewußtsein. Die Umsetzungsstrategie der Stadtentwicklungsziele folgt einem 8-Punkte-Programm, dem Projekte und Maßnahmen zugeordnet sind. Punkt 3 des Programms „Entwicklung des S-Bahnhofs zum Quartiersmittelpunkt - Griesheim-Mitte entwickelt (s) eine Mitte“ bildet den Ausgangspunkt für diesen Wettbewerb.

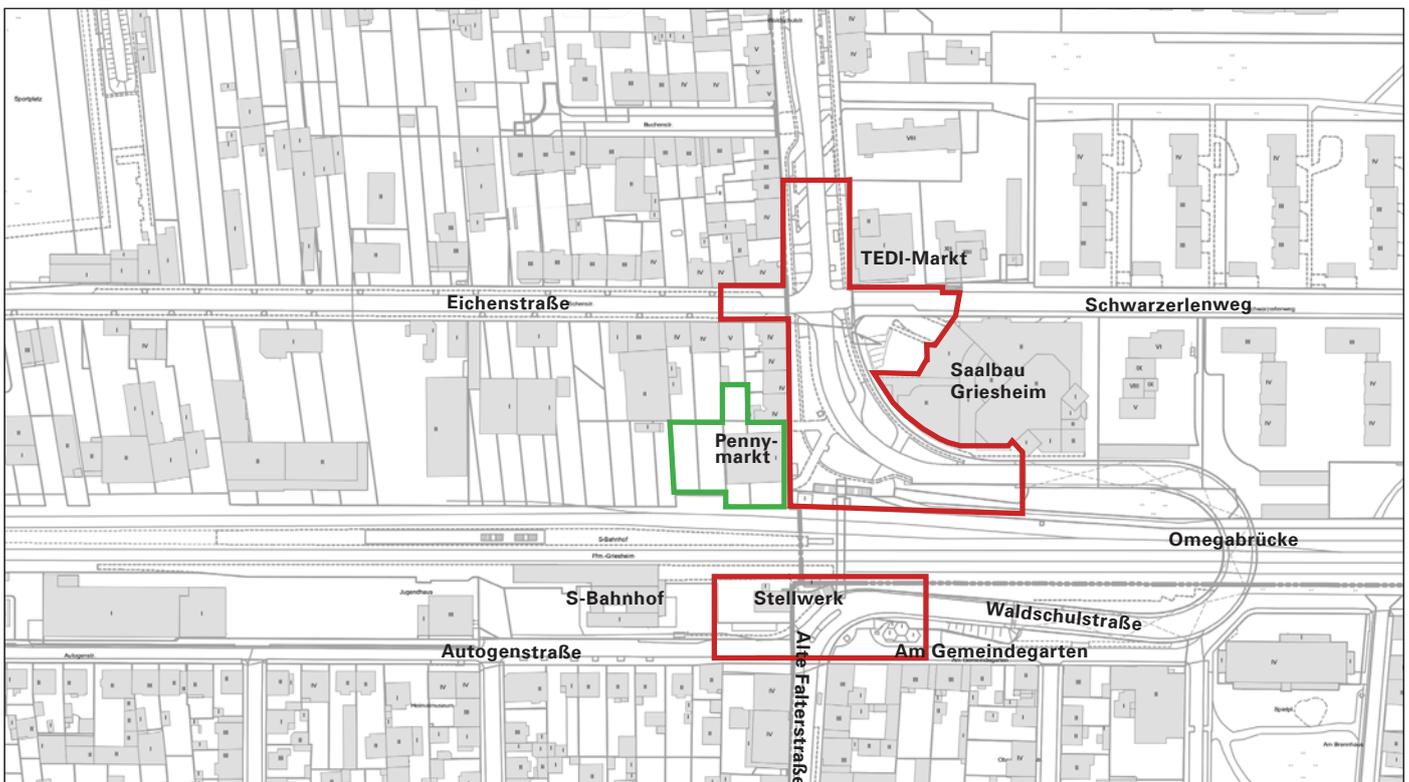
Als Schlüsselprojekte werden

- die Schaffung eines Quartiersplatzes nördlich des S-Bahnhofs,
 - die Aufwertung der Unterführung S-Bahnhof sowie
 - die Aufwertung des südlichen Bahnhofsvorfelds / südlichen Quartierseingangs
- beschrieben.

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET

ABGRENZUNG



Quelle: eigene Darstellung, Kataster: Stadtvermessungsamt, Stadt Frankfurt a. M.

— Realisierungsteil
— Ideenteil

Der insgesamt ca. 10.400 m² große Realisierungsteil unterteilt sich in zwei Teile nördlich und südlich der S-Bahngleise am Bahnhof in Griesheim.

Der nördliche Teil mit einer Fläche von ca. 7.600 m² umfasst den Straßen-/Freiraum (bis zur Gebäudekante bzw. zum Gleiskörper) der Waldschulstraße inkl. dem Kreuzungsbereich Waldschulstraße/ Eichenstraße sowie dem Vorplatz des Saalbaus.

Nach Südosten hin endet der Planbereich mit Beginn des Brückenbauwerks über den Gleiskörper.

Der südliche Teil mit einer Fläche von ca. 2.800 m² wird begrenzt durch den Gleiskörper im Norden sowie die Gebäudekante der Autogenstraße bzw. Am Gemeindegarten im Süden. Im Westen endet das Plangebiet auf Höhe des Stellwerks inkl. Freiraum; im Osten auf der Höhe des Kiosks „Blechtrommel“.

Nicht Bestandteil sind die Zugänge (Treppenanlage/Aufzüge) der Personenunterführung (die Überdachung/Einhausung der Treppenabgänge zur Personenunterführung und die Rampe im Süden ausgenommen), da diese durch die Deutsche Bahn planfestgestellt sind (siehe Anlage 3 bzw. Seite 42/55 der Auslobung).

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET

ABGRENZUNG



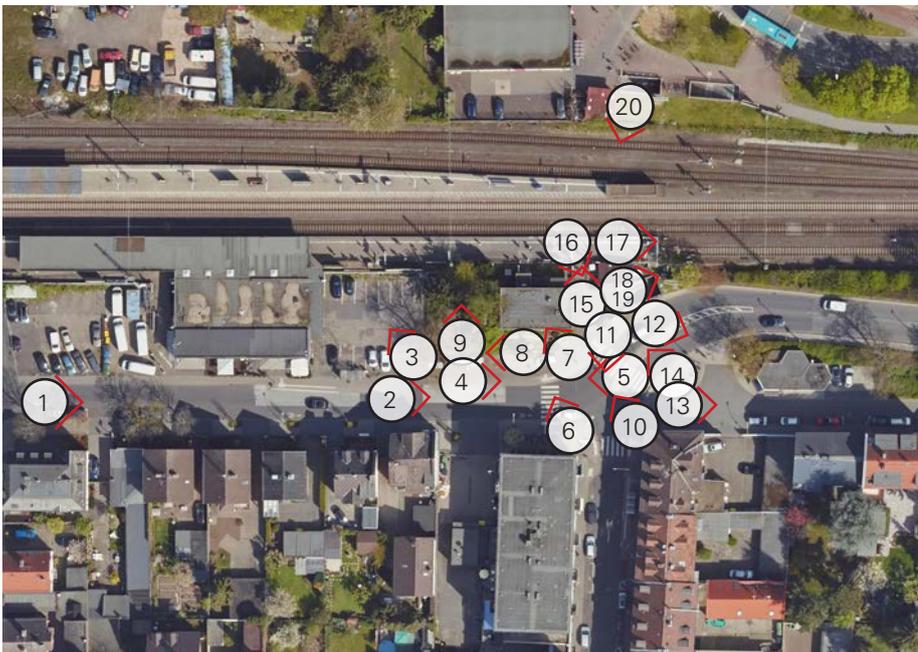
Quelle: eigene Darstellung, Luftbild: Stadtvermessungsamt, Stadt Frankfurt a. M.

— Realisierungsteil
— Ideenteil

Der Ideenteil mit ca. 1.690 m² schließt unmittelbar westlich an den nördlichen Realisierungsteil entlang der Gleise an und beinhaltet das Grundstück eines Penny-Marktes sowie anschließende Grundstücke (Flurstücknummern: 1167/156, 1395/158, 158/2, 158/4 und Teile von 159/2).

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET FOTODOKUMENTATION SÜD



Quelle: Luftbild: Stadtvermessungsamt, Stadt Frankfurt a. M.;

Fotos Nr. 3, 5, 7 - 10, 18, 19 © Stadtberatung Dr.Sven Fries, übrige Fotos © Stadtbauplan GmbH



Blick von Autogenstraße in Richtung Bahnhof



Bushaltestelle am Bahnhof



Parkplatz östlich der Bahnhofsgebäude



Blick von Bushaltestelle



Blick von der Kreuzung auf die Bushaltestelle



Bahnhofsgärtchen, Schnurbaum und Öltank



Zugang Griesheimer Bahnhofsgärtchen



Bahnhofsgärtchen, Blick entlang der Südfassade

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET FOTODOKUMENTATION SÜD



Bahnhofsgärtchen, Blick nach Norden



Blick von Alte Falterstraße



Blick auf die Alte Falterstraße



Blick auf die Waldschulstraße



Am Gemeindegarten mit Kiosk „Blechtrommel“



Blick auf den Bahnhofseingang von Südosten



Zugang zu den Gleisen



Blick vom Bahnsteig in Richtung Stadt



Blick entlang der Gleise



Kiosk am Eingang zur Personenunterführung



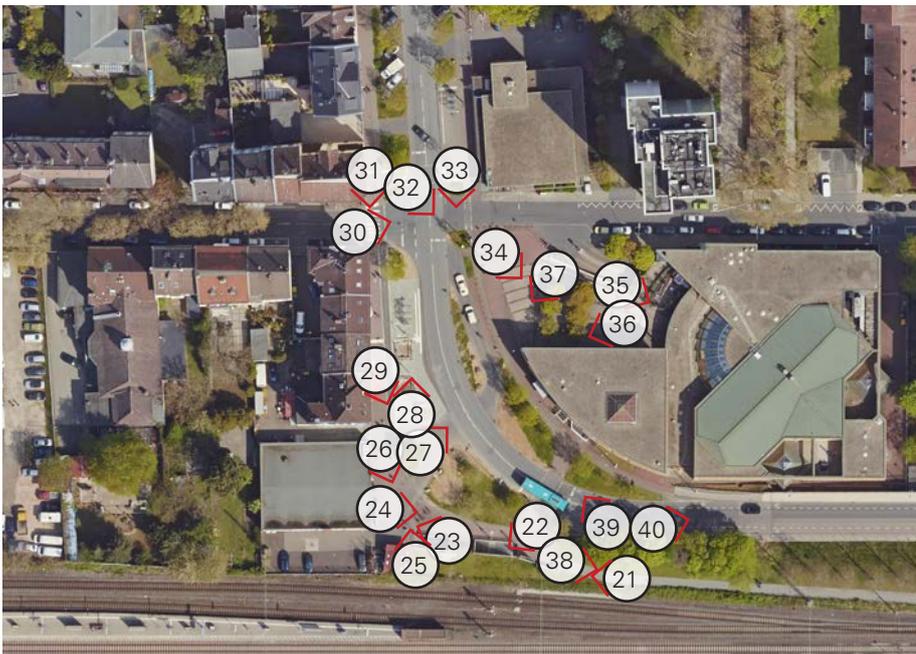
Treppe zur Personenunterführung



Stellwerk von Norden

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET FOTODOKUMENTATION NORD



Quelle: Luftbild: Stadtvermessungsamt, Stadt Frankfurt a. M.; Fotos Nr. 21, 23, 24, 28, 29, 31, 33 - 37, 39, 40 © Stadtberatung Dr.Sven Fries, übrige Fotos © Stadtbauplan GmbH



Griesheimer Bahnhof - nördlicher Eingang



Blick von Alte Falterstraße



Supermarkt am nördlichen Eingang



Griesheimer Bahnhof - Fahrradabstellplatz



Zufahrt Parkplatz Penny Markt



Zufahrt Parkplatz Penny Markt



Zufahrt Penny Markt - Blick auf Saalbau



Zustand des Bürgersteigs

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET FOTODOKUMENTATION NORD



Waldschulstraße - Blick auf Unterführung



Waldschulstraße / Eichenstraße - Blick auf Tedi



Kreuzung Waldschulstraße und Eichenstraße



Waldschulstraße - Blick auf Saalbau



Waldschulstraße - Blick nach dem Bahnhof



Eingangsbereich der Stadtbücherei



Eingangsbereich Saalbau Griesheim



Eingangsbereich der Stadtbücherei



Saalbau - Blick von Vorplatz auf Taxistand



Schwarzer Weg



Stadtbücherei - Waldschulstraße



Stadtbücherei - entlang der Waldschulstraße

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET FOTODOKUMENTATION IDEENTEIL



Parkplatz Penny Markt



Parkplatz Penny Markt

Quelle: Luftbild: Stadtvermessungsamt, Stadt Frankfurt a. M.;
Fotos Nr. 41,- 43 © Stadtbauplan GmbH; übrige Fotos © Stadtplanungsamt Frankfurt am Main



Blick auf Gärten hinter Penny Markt



Innenhof Penny Markt - Blick nach Osten



Innenhof Penny Markt - Blick nach Norden

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET STÄDTEBAU UND NUTZUNGSSTRUKTUR

Das Wettbewerbsgebiet weist sowohl baulich als auch nutzungsstrukturell ein heterogenes Gesamterscheinungsbild auf.

An der Ecke Waldschulstraße/Schwarzerlenweg liegt der Saalbau Griesheim, das Bürgerhaus des Stadtteils mit Stadtbibliothek. Im Saalbau finden mehrmals wöchentlich größere Veranstaltungen mit teilweise mehreren hundert Besuchern statt. Das Saalbau-Gebäude verfügt durch seine unmittelbare Nähe zum Bahnhof Griesheim über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung.

Gegenüber dem Saalbau im Norden befindet sich ein eingeschossiger Flachbau mit Einzelhandelsnutzung (TEDI-Markt). Nordöstlich der Waldschulstraße schließt sich dann eine mit Grünflächen durchzogene Wohnsiedlung mit überwiegend 3-4 geschossigen Zeilenbauten und einzelnen Wohnhochhäusern an.

Nordwestlich der Waldschulstraße unmittelbar an den Gleisen befindet sich ein Discounter (Pennymarkt, 1-geschossig, Flachdach) mit entsprechenden Pkw-Stellplätzen, der aufgrund seiner Lage am Stadteingang stark frequentiert ist (Ideenteil). Das Gebiet ist im Weiteren geprägt durch eine 4-geschossige Blockrandbebauung mit Wohnnutzung mit vereinzelter Nutzung der EG-Zone durch Einzelhandel/Gastronomie entlang der Waldschulstraße. Nach Westen entlang der Gleise folgt dann ein Bereich gewerblicher Nutzung und den entsprechenden baulichen Strukturen, in dem u. a. verschiedene Moschee-Vereine mit

Einzugsbereich über den Stadtteil hinaus sowie Gebrauchtwagenhändler angesiedelt sind.

Südwestlich zwischen den Gleisen und der Autogenstraße befindet sich der S-Bahnhof Griesheim mit dem Gebäude des Stellwerks, einem Kiosk sowie westlich daran anschließend der Jugendclub Griesheim des Internationalen Bundes, ein weiterer Discounter und eine Reihenhaussiedlung.

Südlich der Autogenstraße wird die Wohnbebauung kleinteiliger; 3-geschossig und giebelständig entlang der Autogenstraße, 3 bis 4-geschossig mit gewerblichen Nutzungen der EG-Zone und traufständig bzw. mit Flachdach in der Alten Falterstraße. An der Ecke Waldschulstraße und Am Gemeindegarten befindet sich ein weiterer Kiosk (Blechtrommel). Über das gesamte Wettbewerbsgebiet verteilt befinden sich neben der klassischen Stadtmöblierung verschiedenste weitere Objekte, wie z.B. Werbeanlagen, Altkleidercontainer sowie technische Aufbauten (Tank, Verteilerkästen etc.).



Quelle: ISEK Griesheim Mitte, Stadt Frankfurt a. M. in Zusammenarbeit mit Freischlad + Holz, Plangrundlage Stadtvermessungsamt Stadt Frankfurt a. M., 2018

 Wohnen	 Gewerbe / Industrie / Büro / Handel	 Versorgung
 Mischnutzung (Wohnen mit EG-Nutzung)	 untergenutzte Fläche / Leerstand	
 Gemeinbedarf / öffentliche Gebäude	 Öffentliche Grünfläche / Sportfläche / Garten	

DAS WETTBEWERBSGEBIET

VERKEHR UND MOBILITÄT

Allgemeine Beschreibung und verkehrliche Funktion

Das Plangebiet gliedert sich in zwei Teilflächen nördlich und südlich des Bahnhofs Griesheim. Die platzartige Fläche auf der nördlichen Seite erfüllt zahlreiche verkehrliche Funktionen: Durchgangsverkehr sämtlicher Verkehrsmittel, Quell- und Zielverkehr, Fuß- und Radverkehr zu Bahnhof und angrenzenden Nutzungen, Umsteigebeziehungen zwischen Linienbussen und S-Bahn sowie Taxis. Die Fläche wird durch die aus Norden kommende Waldschulstraße über den Knotenpunkt Waldschulstraße / Schwarzerlenweg / Eichenstraße gequert, die in Richtung Süden über die Omegabrücke als Alte Falterstraße durch Griesheim Süd weitergeführt wird.

Die Querschnittsbelastung der Waldschulstraße im Bereich der Platzfläche beträgt ca. 7.500 Kfz / 24 h, davon 640 Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde (Knotenpunktbelastung Waldschulstraße / Eichenstraße / Schwarzerlenweg s. Anlage 9).

Der Abschnitt der Waldschulstraße südlich der Mainzer Landstraße erfüllt neben der verkehrlichen Funktion die einer Quartiersachse für den Bereich Griesheim Mitte. Die gesamte Waldschulstraße / Alte Falterstraße stellt eine übergeordnete Radverkehrsverbindung dar. Im Plangebiet südlich des Bahnhofs befindet sich von Griesheim Süd der Zugang zum Bahnhofs-Hauptgebäude, dem Hausbahnsteig sowie zum Mittelbahnsteig über die Unterführung. Auf der Autogenstraße südlich des Bahnhofsgebäudes befinden sich zwei Bushaltestellen (außerhalb des Plangebiets).

Anschlusspunkte

Die im Jahr 2015 sanierte Omegabrücke stellt die einzige planfreie Verbindung zwischen Griesheim Mitte und Griesheim Süd dar. Im Anschluss an die statischen Sanierungsarbeiten wurde die Brücke mit Schutzstreifen versehen. An der nördlichen Seite des Platzbereichs befindet sich ein vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt (Waldschulstraße - Eichenstraße / Schwarzerlenweg) mit einer signalisierten Querung für Fußgänger. Parallel zu den Gleisen auf nördlicher Seite schließt der Schwarze Weg als Fußgänger- und Radfahrverbindung in Richtung Osten / Innenstadt an. Im Südlichen Teilgebiet befindet sich südlich des Treppenabgangs der Knotenpunkt Omegabrücke / Alte Falterstraße / Autogenstraße, der auf allen Armen durch Linienbusse befahren wird. Die Fußgängerquerungen wurden im Jahr 2015 optimiert.

Nutzungen im Platzbereich (Quell- und Zielverkehr)

Die nördliche Platzfläche wird neben Wohngebäuden vom Saalbau auf der östlichen Seite und einem Supermarkt im Südwestlichen Teil eingefasst. Die Zufahrt zur Tiefgarage des Saalbaus (50 Stellplätze) erfolgt über den Schwarzerlenweg. Die Anlieferung des Supermarkts auf der nördlichen Grundstücksseite und die Zufahrt zu den Stellplätzen (südliche Grundstücksseite) erfolgt über die Platzfläche. Im EG eines Wohngebäudes auf der westlichen Platzseite befindet sich ein Bäcker / Café, der über keine eigene Andienungsfläche verfügt.

Über den nördlichen Platzbereich wird der Bahnhof Griesheim für Fußgänger und Umsteiger (Bus) aus nördlicher Richtung erschlossen.

Im südlichen Planungsbereich verfügt der Bahnhof über einen Zugang zum Hausbahnsteig und der Unterführung, die von Fußgängern und Umsteigern aus / in die Linienbusse genutzt wird.

Rad- und Fußverkehr

Die platzartige Fläche im nördlichen Bereich wird von Radverkehrsanlagen in unterschiedlicher Führungsform gekreuzt. Von der Omegabrücke in Richtung Norden werden Schutzstreifen in Mischverkehr überführt, zusätzlich verläuft entlang der Fassade des Saalbaus ein nicht benutzungspflichtiger Radweg. Aus Richtung des Knotenpunkts Waldschulstraße / Schwarzerlenweg / Eichenstraße existiert ein schmaler, nicht benutzungspflichtiger Radweg über die Platzfläche. Die Waldschulstraße ist für Radfahrer im Mischverkehr freigegeben.

Im Bereich der nördlichen Platzfläche befinden sich einige Abstellanlagen in Form von Radbügeln sowie ein im südöstlichen Bereich kürzlich errichteter überdachter Doppelstockparker. Die Fußgängerquerung der Waldschulstraße zwischen Saalbau und Bahnhofszugang erfolgt über einen signalisierten Fußgängerüberweg.

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET VERKEHR UND MOBILITÄT

ÖPNV

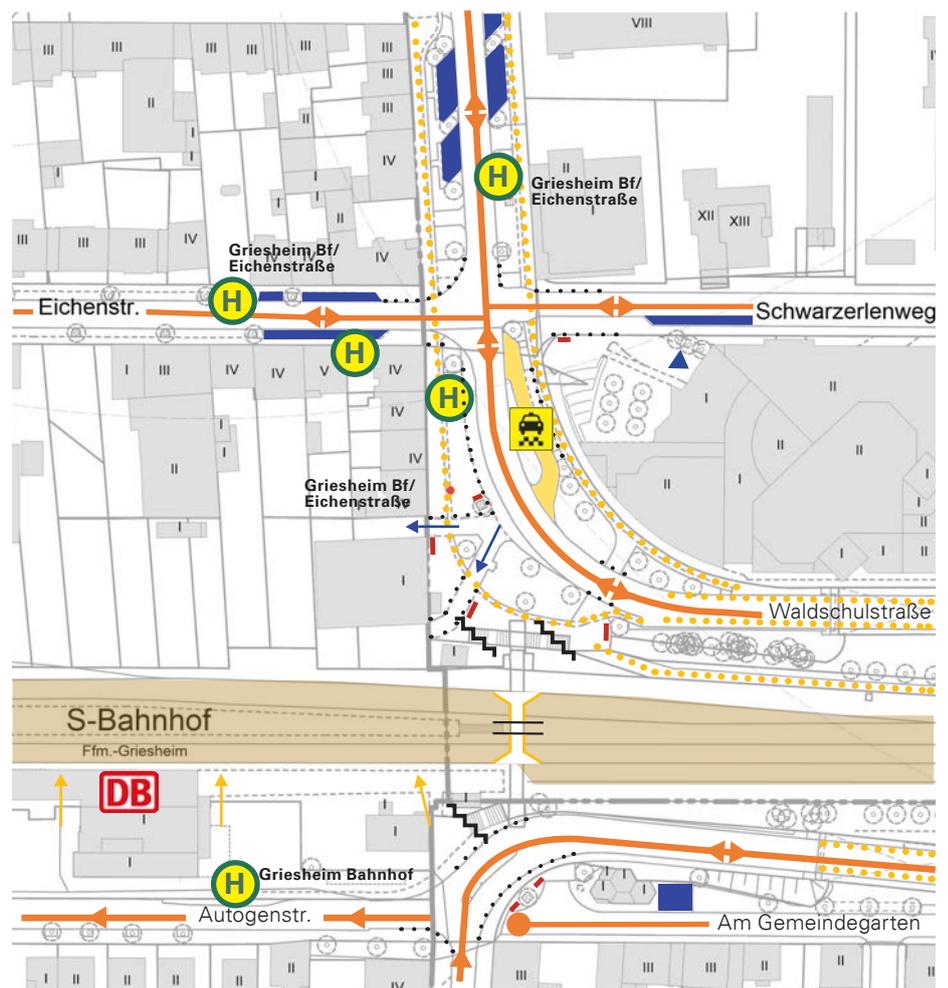
Auf der nördlichen Seite des Plangebiets befindet sich der einzige Zugang zu den Bahnsteigen des Bahnhofs Griesheim aus Richtung Griesheim Mitte in Form eines Treppenabgangs zu einer schmalen Unterführung.

An den drei Haltestellen Griesheim Bahnhof / Eichenstraße (Nordseite) finden Umsteigebeziehungen zwischen den Buslinien 52 und 59 und den S-Bahn-Linien 1 und 2 statt; auf der südlichen Seite des Bahnhofs (außerhalb des Plangebiets) zwischen den Buslinien 54 und 59 und der S-Bahn.

Am Bahnhof Griesheim steigen werktags 11.800 Fahrgäste in die S-Bahn zu. (07-08 Uhr: 1.200, 08-09 Uhr: 1.400, 16-17 Uhr 1.200 Personen. Erhebung in den Zügen, keine Differenzierung zwischen nördlichem und südlichem Zugang möglich, Erhebung RMV 2015). Die Bushaltestelle der Linie 59 in südliche Fahrtrichtung wurde im Jahr 2019 barrierefrei umgebaut sowie der angrenzende Belag erneuert und Baumstandorte und Straßenmöblierung ergänzt.

Vor dem Saalbau-Gebäude befindet sich ein Taxistand, der sowohl für Fahrten ab Griesheim Bahnhof sowie für Funkverbindungsaufträge genutzt wird.

Für den Bahnhof liegen planfestgestellte Planungen der Deutschen Bahn zu einem barrierefreien Umbau vor, welche voraussichtlich ab 2022 umgesetzt werden (Anlage 3 bzw. Seite 40 der Auslobung).



Quelle: eigene Darstellung, Kataster: Stadtvermessungsamt, Stadt Frankfurt a. M.

- | | | | |
|--|--------------------------------------|--|---------------------------------------|
| | Sammelstraße
Zweirichtungsverkehr | | Treppe/Übergang nicht
barrierefrei |
| | Sammelstraße
Einrichtungsverkehr | | Poller / keine Durchfahrt
möglich |
| | Anliegerstraße | | Einfahrt Tiefgarage |
| | Radweg | | Fahrradabstellanlagen |
| | Haltestelle Bus | | Parkplätze |
| | Fußgängerunterführung | | Zufahrt |
| | | | Zugang |

DAS WETTBEWERBSGEBIET GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Das Plangebiet ist insgesamt geprägt durch sehr wenige Grünelemente, welche strukturell von untergeordneter Bedeutung sind. Eine innerstädtische Biotopverbundfunktion wird nicht erfüllt.

Straßenbegleitgrün

Die Waldschulstraße ist im nördlichen Teil des Plangebiets beidseitig durch breite Grasstreifen mit kleinen Straßenbäumen eingefasst. Bei den Bäumen handelt es sich vorrangig um Feld-Ahorn und Stadt-Linden mit geringem Kronendurchmesser. Die Flächen sind inselartige, artenarme Flächen und werden durch Parkplätze, Zufahrten und Bushaltestellen unterbrochen.

Auf dem Platz vor dem Penny-Supermarkt befinden sich zwei Nelken-Kirschen (Nr. 1) mit Kronendurchmessern bis zu 5 m und auf dem Vorplatz zum Saalbau befinden sich sechs eingefasste Einzelbäume.

Im südlichen Plangebiet gibt es drei größere Einzelbäume. Ein Spitz-Ahorn (Nr. 2) und eine Ulme (Nr. 3) mit jeweils etwa 4 m Kronendurchmesser stehen zwischen Waldschulstraße und Gleisanlage. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich eine markante Rot-Eiche (Nr. 4) mit etwa 8 m Kronendurchmesser.

Zwischen dem Zugang zur Unterführung im Norden und der Gleisanlage liegt eine ungenutzte und ungepflegte Grasfläche ohne Funktion.

Zwischen Omegabrücke (Waldschulstraße) und Schwarzer Weg befindet sich eine teils hochstämmige Baumreihe.

Es handelt sich hierbei um Linden und Feld-Ahorne mit Kronendurchmesser bis zu 8 m (Nr. 5).

Die Entwicklungschancen und Zukunftsfähigkeit der vorhandenen Bäume können zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht explizit und für jeden einzelnen Baum bzw. Baumstandort bewertet werden. Südwestlich des Stellwerks an der Autogenstraße steht ein ca. 19 m hoher japanischer Schnurbaum (Nr. 6). Der Altbaum unterliegt regelmäßigen Kontrollen und ist weiterhin erhaltenswert (siehe Anlage 4).

Details sind dem Baumkataster aus Anlage 5 zu entnehmen.

Bahnhofsgärtchen

Im südlichen Teil des Plangebiets, westlich des DB Stellwerkes an der Autogenstraße, liegt ein urbanes Gärtchen, welches sich auf Initiative des Quartiersmanagements als Urban Gardening Projekt entwickelt hat. Aktuell ist der Bereich ungepflegt und in seiner ursprünglichen Funktion nicht mehr genutzt.



Quelle: ISEK Griesheim Mitte, Stadt Frankfurt a. M. in Zusammenarbeit mit Freischlad + Holz, Eigene Darstellung; Plangrundlage Stadtvermessungsamt Stadt Frankfurt a. M., 2018

 Öffentliche Freifläche	 Private Grünfläche
 Öffentliche Grünfläche	1 Baumstandorte, Zuordnung Text
 Bahnhofsgärtchen	 Verkehrsfläche / versiegelt

DAS WETTBEWERBSGEBIET

NUTZERGRUPPEN / BESITZVERHÄLTNISSE

NUTZERGRUPPEN

Anwohnerschaft

Die Anwohnerschaft von Griesheim Mitte aus verschiedensten sozialen Milieus (u.a. auch junge Familien mit Kindern) nutzt aktuell das Bahnhofsumfeld eher als Durchgangsort. Es fehlt im Alltag ein geselliger und frei zugänglicher Treffpunkt in der Öffentlichkeit mit attraktiven Sitzgelegenheiten, an dem man sich mit Freunden oder der Familie immer wieder gerne trifft oder auch alleine sich aufhält und z.B. das Stadtgeschehen beobachten kann.

Neben dem gesamten Spektrum der Griesheimer Anwohnerschaft wird das Bahnhofsumfeld von weiteren Nutzergruppen geprägt. Zu nennen sind hier insbesondere:

Berufspendler

Er kennt sich am Bahnhof und in der Umgebung aus, kommt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus und legt Wert auf möglichst kurze Wege zwischen den Umstiegen. Beim Ankommen oder bei Verspätungen / verpassten Anschlüssen besorgt er sich schnell noch einen Kaffee/Snack oder eine Zeitung. Ihm fehlen Sitzmöglichkeiten. Insgesamt hält er sich eher kurz hier auf.

Schüler

Für die Schüler dient das Bahnhofsumfeld für zwei Dinge: Umstieg und Treffpunkt für Freunde. Im Supermarkt versorgen sie sich hierfür mit Getränken/Snacks. Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad und/oder ein schneller/sicherer Umstieg zwischen Bus und Bahn sind

hier in Zukunft genauso wichtig, wie eine Möglichkeit vor/nach der Schule mit den Freunden „abzuhängen“.

Senioren

Mobile Rentner sehen sich einer nicht barrierefreien Gestaltung gegenüber, die ihnen oftmals ein problemloses Vorankommen erschwert. Auf dem Weg zum Bahnhof fehlt es an Sitzmöglichkeiten zum Ausruhen im Schatten. Trotz all der vielen jungen Schüler morgens und mittags möchten sie den Bahnsteig sicher betreten können.

Mobilitätseingeschränkte Personen

Mobilitätseingeschränkte Personen finden sich in allen Nutzergruppen. Eine nicht barrierefreie Gestaltung macht ihnen den Aufenthalt und die Nutzung des Bahnhofsumfeldes schwer möglich.

Konsumenten

Diese verbringen den Großteil des Tages im Umfeld des Bahnhofs, der ihnen als Treffpunkt dient. Mit Gleichgesinnten halten sie sich tagsüber gerne, oftmals mit einer Flasche Bier, im Vorbereich der Treppenzugänge zur Personenunterführung auf, sitzen auf den wenigen Sitzmöglichkeiten und beobachten die Passanten. Bei Regen dient ihnen die Unterführung als Witterungsschutz. Gerne versorgen sie sich an dem Supermarkt/Kiosk.

BESITZVERHÄLTNISSE

Die Grundstücke des Wettbewerbgebietes befinden sich in unterschiedlichen Besitzverhältnissen.



Quelle: eigene Darstellung, Kataster: Stadtvermessungsamt, Stadt Frankfurt a. M.

	Stadt Frankfurt am Main
	ABG Holding AG
	Private Eigentümer
	Deutsche Bahn AG

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET

PLANUNGEN DRITTER / VERBINDLICHE BAULEITPLANUNG

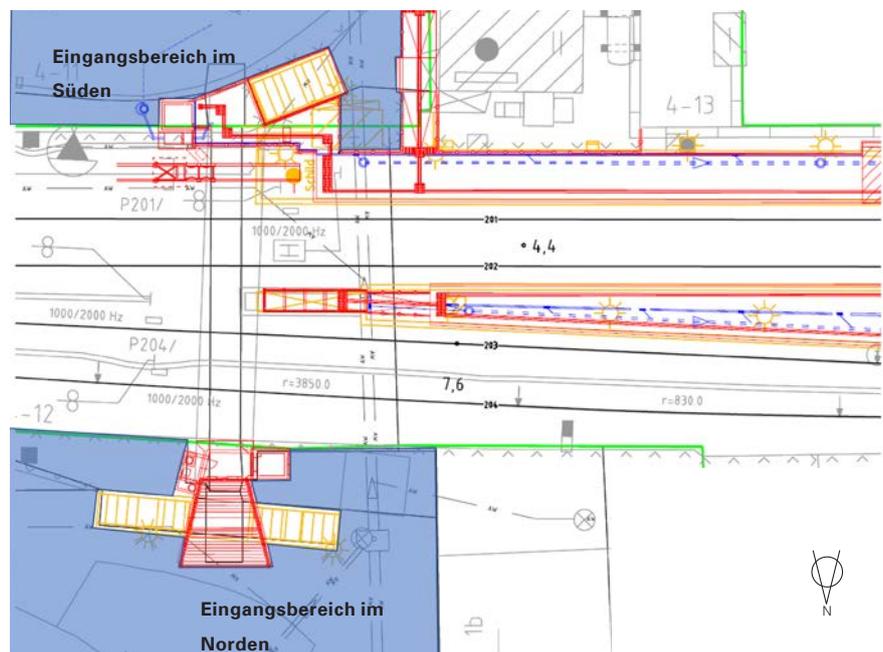
PLANUNG DER DEUTSCHEN BAHN

Die Planungen der Deutschen Bahn sehen insbesondere eine barrierefreie Gestaltung der Zugänge zu den Gleisen vor. Unter anderem ist eine Anhebung der Bahnsteighöhe von 76 cm auf 96 cm sowie je ein Aufzug an den Zugängen der Personenunterführung geplant.

Die in dem Schnitt dargestellten Treppeinhausungen sind nur schematisch/ beispielhaft.

Der nördliche Zugang zur Personenunterführung wird verändert und in Laufrichtung trichterförmig aufgeweitet. Des Weiteren ist eine künstlerische Gestaltung der Wandflächen der Personenunterführung in einem anderen Verfahren geplant.

In einer separaten Planung werden Lärmschutzwände vorgesehen. Die Planungen befinden sich in der Abstimmung zwischen der DB AG und der Stadt Frankfurt in Vorbereitung auf eine erforderliche Planfeststellung. Im Bereich des Wettbewerbsgebietes sind keine Lärmschutzwände vorgesehen.

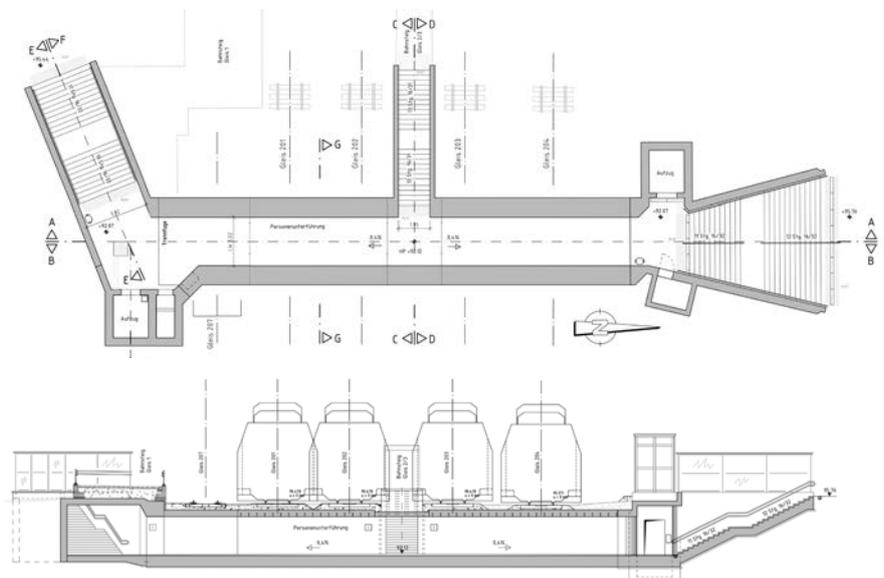


Quelle: DB Station&Service AG, Plandarstellung nach Süden ausgerichtet

— Rückbau

— Neuplanung

■ nicht mehr Bestandteil der Planfeststellung



Grundriss und Schnitt A-A (nicht maßstabsgerecht); Quelle: DB Station&Service AG

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET

PLANUNGEN DRITTER / VERBINDLICHE BAULEITPLANUNG

NEUPLANUNG AN DER AUTOGENSTRASSE

Aktuell gibt es Planungen eines privaten Investors zur Umgestaltung der Flächen, die sich unmittelbar westlich an den südlichen Realisierungsteil entlang der Autogenstraße anschließen (siehe Anlage 8).

Der Bereich (Schnittmenge), der Bestandteil des Wettbewerbsgebiets ist, ist derzeit in den Plänen noch mit einer Fahrradstation und Bäumen durch den privaten Bauherren versehen.



Quelle: PRESSEL & MÜLLER ARCHITEKTEN AKH, Frankfurt am Main

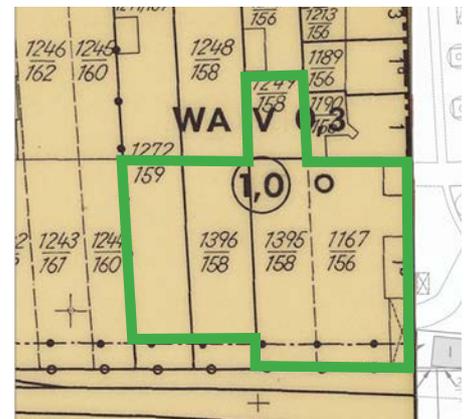
VERBINDLICHE BAULEITPLANUNG

Die Grundstücke des Ideenteils liegen im Bereich des Bebauungsplanes SW 24d Nr. 1.

Folgende Festsetzungen sind hierbei getroffen:

- allgemeines Wohngebiet (WA)
- Geschossflächenzahl 1,0
- Zahl Vollgeschosse als Höchstgrenze IV
- Grundflächenzahl 0,3
- offene Bauweise

Im Süden entlang der Gleise befindet sich ein schmaler Streifen „Erweiterungsfläche Bahnanlagen“.



Quelle: planAS Stadt Frankfurt am Main;
Eigene Darstellung

DAS WETTBEWERBSGEBIET

ANALYSE IM ÜBERBLICK

ÖFFENTLICHER RAUM / GRÜN- UND FREI-FLÄCHEN

Der öffentliche Raum und die Freiflächen im Bereich des Bahnhofsumfelds in Griesheim sind stark frequentiert durch das gesamte Spektrum der Anwohnerschaft Griesheims sowie durch eine Vielzahl von Nutzergruppen mit differenzierten Ansprüchen an die Ausgestaltung und das Angebot der Flächen. Hieraus entstehen immer wieder Konflikte.

Öffentliche Grünflächen sind im weiteren Umkreis nur spärlich, größere Parkanlagen gar nicht vorhanden. Das Defizit an Grün für die Erholung bzw. mit einem merklichen Effekt für das Stadtklima ist markant. Die Klimaprojektionen, die dem städtischen Klimaplanatlas zu Grunde liegen, weisen für das Gebiet rund um den Bahnhof Griesheim eine deutlich zunehmende Überwärmung auf.

Aufgrund der starken Trennwirkung der vorhandenen Straßen (insb. Waldschulstraße) sowie der Bahntrasse gibt es nur wenige zusammenhängende öffentlich nutzbare Freiflächen und wenig hochwertige Vegetation / Grünelemente.

Die vorhandenen Flächen sind insgesamt durch ein hohes Ausstattungs-, Pflege- und Gestaltungsdefizit geprägt. Nicht nur die Straßenräume, sondern vor allem auch die öffentlichen Grün- und Freiflächen sind verschmutzt. Von der Bevölkerung wird die unzureichende Sauberkeit durch diversen Müll oder durch wildes Urinieren beklagt.

Keine durchgehenden Strukturen sowie eine Vielzahl an Bodenbelägen tragen zur Unübersichtlichkeit bei. Es gibt einige funktionslose Flächen, deren Potentiale nicht ausgeschöpft sind.

Des Weiteren herrscht ein eingeschränktes, subjektives Sicherheitsempfinden vor, das u. a. durch eine empfunden unzureichende Beleuchtung sowie offenen Drogen- und Alkoholkonsum verursacht wird.

Trotz zentralem Standort im Quartier ist kaum eine soziale Kontrolle vorhanden. Dies wird auch durch die Verschachtelung der Flächen beeinflusst (Werbetafeln, Fahrradabstellanlage, Vegetation oder Informationstafeln).

Der öffentliche Raum ist nicht barrierefrei gestaltet.

Die Unattraktivität der Flächen im Bereich des S-Bahnhofs, der als Stadteingang Griesheim-Mitte nach Norden und von Süden kommend dient, unterstreichen die derzeit empfundene Unattraktivität des Stadtteils selbst.

Es mangelt an Treffpunkten mit Aufenthaltsqualität. Insgesamt fehlen in Griesheim-Mitte identitätsstiftende Orte, zur Stärkung des Zusammenhalts auch für Veranstaltungen im Stadtteil (Stadtteilstube o. ä.).

DAS WETTBEWERBSGEBIET

ANALYSE IM ÜBERBLICK

VERKEHR UND MOBILITÄT

Allgemeine Beschreibung der verkehrlichen Probleme

Die beschriebenen, zahlreichen verkehrlichen Anforderungen, die der nördliche Planbereich zu erfüllen hat, bergen im Hinblick auf den Verkehrsablauf, Komfort, Sicherheit und die Aufenthaltsqualität Verbesserungspotential.

Anschlusspunkte

Der vierarmige Knotenpunkt Waldschulstraße / Schwarzerlenweg-Eichenstraße verfügt über eine FSA (Fußgängerschutzanlage) im nördlichen Arm, einen Fußgängerüberweg im westlichen und eine Gehwegüberfahrt im östlichen Arm. Auf der südlichen Seite existiert keine Fußgängerquerung, wodurch Komforteinbußen für Fußgänger entstehen. Der Verkehrsablauf wird zeitweise durch Rückstau in den Knotenpunkt, durch die Abfolge von Stoppschild und FSA für Linksabbieger aus Richtung Eichenstraße behindert. Die Begreifbarkeit ist verbesserungsfähig. In der Unfallhäufigkeit weist der Knotenpunkt keine besonderen Auffälligkeiten auf.

Der Querschnitt der Omegabrücke ist zu schmal, um die Anforderungen an alle Verkehrsmittel optimal zu erfüllen. Die Umplanung der Brücke ist aufgrund der im Jahr 2015 abgeschlossenen Sanierung und der nicht vorhandenen Fläche nicht Bestandteil des Wettbewerbs. Durch die vorhandene Radverkehrsführung auf der nördlichen Seite und den Gehweg auf der äußeren Brückenseite sind die Übergänge im Hinblick auf Sicherheit und Komfort verbesserungsfähig.

Der Knotenpunkt im südlichen Teilbereich (Omegabrücke / Alte Falterstraße / Autogenstraße) wurde durch Optimierung, wie der Verbesserung der Fußgängerquerungen im Jahr 2015 sowie des Abhängens der Straße am Gemeindegarten (1999), im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten optimiert. Durch die Befahrung durch Linienbusse auf allen drei Armen, sind die geometrischen Gestaltungsmöglichkeiten des Knotenpunkts ausgeschöpft. Teilweise wird diese Stelle durch Autofahrer als unübersichtlich empfunden.

Nutzungen im Platzbereich (Quell- und Zielverkehr)

Die separaten Zufahrten für den ruhenden Verkehr und die Andienung zum Penny-Supermarkt auf der nördlichen Fläche zerschneiden die Platzfläche durch die Überfahrt von Kfz und LKW. Optisch und gestalterisch wird diese Situation durch Belagswechsel und Absperrlemente und durch die Zerschneidung der Grünflächen verstärkt.

ÖPNV

Die Umsteigebeziehungen von den Buslinien 52 und 59 (Haltestellen Griesheim Bahnhof/Eichenstraße auf der nördlichen Seite des Plangebiets) erfolgen sicher und ohne Querung von Fahrspuren, sind aber aufgrund des optischen Eindrucks des Platzes und der schlechten Erkennbarkeit des Bahnhofszugangs nicht optimal.

Die verstreute Lage der Haltestellen Bahnhof Griesheim/Eichenstraße ergeben sich u. a. durch das Liniennetz bzw. die Anfahrbarkeit.

Der Taxistand vor dem Saalbau-Gebäude ist aus beiden Richtungen anfahrbar, kann aber nur in nördliche Richtung verlassen werden. Durch die nicht nutzbare Grünfläche zwischen Fahrbahn und Taxibucht ist der Flächenverbrauch groß.

Rad- und Fußverkehr

Die platzartige Fläche im nördlichen Bereich wird von Radverkehrsanlagen in unterschiedlicher Führungsform gekreuzt, welche in Bezug auf Sicherheit, Komfort und Erkennbarkeit verbesserungsfähig sind. Aus nördlicher Richtung stehen dem Radfahrer ein nicht benutzungspflichtiger Radweg sowie die Weiterfahrt im Mischverkehr als Optionen zur Verfügung, wodurch eine eindeutige, leicht begreifbare Führung nicht gegeben ist. Aus / in Richtung Norden stehen dem Radfahrer auf Höhe des Knotenpunkts Schwarzerlenweg / Eichenstraße ebenfalls zwei Optionen zur Verfügung (Mischverkehr / nicht benutzungspflichtiger Radweg).

Über den Platzbereich wird der Bahnhof Griesheim über eine wenig attraktive Treppenanlage und einen Tunnel erreicht. Der Bahnhofszugang ist schlecht erkennbar und die Unterführung stellt einen Angstrraum dar.

DAS WETTBEWERBSGEBIET BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

KONZEPTION

Die Partizipation der Öffentlichkeit stellt eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Stadtentwicklung dar. Durch diese Teilhabe erhöht sich in der Regel die Akzeptanz und Mitverantwortung für die Planungen. Lokales Wissen und Erfahrungen bedeuten zudem oft qualitativ bessere Ergebnisse in den Planungsprozessen. Das vorliegende Beteiligungsverfahren mit unterschiedlichen Formaten gliedert sich in zwei Phasen und hat das Ziel, die Erfahrungen der Nutzerinnen und Nutzer vor Ort in die Aufgabenstellung mit einfließen zu lassen und im Nachgang mit den Wettbewerbsergebnissen zu verzahnen.

Zentrale Bausteine sind eine umfassende aufsuchende Beteiligung vor der Auslobung und einen Bürgerdialog im Anschluss an den Wettbewerb; beides ermöglicht einen direkten Austausch mit der Bürgerschaft. Befragungen, online und analog, sowie je ein Expertenworkshop mit Vertreterinnen und Vertretern der Lokalen Partnerschaften (LoPa), des Quartiersmanagements und des Stadtumbaumanagements ergänzen dies. Die lokale Partnerschaft ist ein dauerhaftes Gremium aus der Einwohnerschaft sowie Mitgliedern von Institutionen im Stadtteil, z. B. soziale Einrichtungen, Gewerbe und Vereine. Im Beteiligungsverfahren zur „Neuen Mitte Griesheim“ nehmen außer der LoPa weitere Engagierte aus Ortsbeirat, Quartiersmanagement sowie Ehrenamtliche teil, die sich im Rahmen des Stadtumbaus Griesheim-Mitte bereits engagiert haben.

Vor der Auslobung

Ideen und Wünsche aus der Bevölkerung sammeln und Transparenz für den Prozess schaffen – das waren die Ziele für die Beteiligung vor dem Auslobungsverfahren. Mit einer aufsuchenden Beteiligung als Umfrage zu beiden Seiten des Bahnhofs und einem analogen und digitalen Fragebogen wurde dies erreicht. Ausgeweitet und vertieft wurden die Anregungen durch einen Expertenworkshop mit Rundgang durchs Planungsgebiet. Die Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase sind in die Ausschreibung eingeflossen.

Nach Abschluss des Wettbewerbs

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens ist ein Bürgerdialog vorgesehen. Er dient der öffentlichen Präsentation und Erläuterung der Ergebnisse und kann aus Onlinepräsentation – ggf. z.B. mit erklärenden Videos der Planungsteams, kurzer Befragung und öffentlicher Ausstellung mit Infoveranstaltung bestehen. Die interessierte Bürgerschaft bekommt die Möglichkeit, Fragen zu den Wettbewerbsbeiträgen zu stellen und weitere Hinweise für die Bearbeitenden für das sich an den Wettbewerb anschließende Verhandlungsverfahren zu geben. Das Format des analogen öffentlichen Bürgerdialogs wird von der dann aktuellen Pandemielage abhängen.

Vorbehaltlich der aktuellen Corona-Verordnungen werden die Formate im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren ggf. angepasst.



DAS WETTBEWERBSGEBIET BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Aufgrund der aktuellen Pandemielage und der damit verbundenen Herausforderungen fand der Dialog mit der Öffentlichkeit vor der Auslobung in Form von drei unterschiedlichen Formaten statt:

- aufsuchende Beteiligung rund um den Bahnhof am 28.9.2020, anschließend Fragebogenaktion im Nachbarschaftsbüro Griesheim bis zum 23.10.2020
- Online- Umfrage vom 5.-23.10.2020
- digitaler Workshop mit aktiven Multiplikatorinnen und Multiplikatoren aus Griesheim am 27.10.2020

Insgesamt konnten etwa 440 Personen per Befragung erreicht werden. Neben den zumeist erwachsenen Befragten bei aufsuchender Beteiligung und Online-Beteiligung konnten auch 79 Schülerinnen und Schüler der Georg-August-Zinn-Schule als jugendliche Teilnehmende gewonnen werden.

Hinzu kommen die Ergebnisse aus dem Workshop mit etwa 23 Teilnehmenden aus der Lokalen Partnerschaft. Im Rahmen des Workshops wurden neben der unten gezeigten Pinnwand zu „unangenehmen Orten“ insgesamt vier Pinnwände mit Hinweisen für die Planungsteams erarbeitet.

Die vier bearbeiteten Themen waren:

1. Fußwegeverbindungen, Radwege und ÖPNV (Bushaltestellen, Taxi-stand, Bike-Sharing)
2. Motorisierter Verkehr mit Kreuzungen und Parkplätzen
3. Stadträumliche Gestaltung mit Sicherheit, Beleuchtung, Orientierung, Barrierefreiheit und Versorgung (Ideenteil Penny, Café?)
4. Freiraum und Aufenthaltsqualität (Stadtklima, Begrünung, Sitzgelegenheiten, Kinderspiel)



Pinnwand 1 aus dem LoPa-Workshop: Als besonders problematisch identifizierte Orte bzw. Themen

TEIL B RAHMENBEDINGUNGEN

DAS WETTBEWERBSGEBIET

BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Aus der Fragebogenaktion sind an dieser Stelle die wichtigsten Ergebnisse dargestellt:

Aus der Liste zum Ankreuzen mit der Frage „Welche der folgenden Dinge sind Ihnen rund um den Griesheimer Bahnhof wichtig? Ergebnis siehe Grafik unten.

Nach den Ankreuzfragen gab es in der Umfrage die Möglichkeit, eigenen Text in Freitextfelder einzutragen. Die Frage lautete: „Planungsbüros werden Entwürfe für die Neue Mitte Griesheim anfertigen. Worauf müssen sie dabei besonders achten?“

A) Auf der Südseite (rund um die Bahnhofsgebäude)? (Häufigste Nennungen)

- Verbesserung des Sicherheitsgefühls
- Wege und Zugang zu den Gleisen verbreitern
- Barrierefreiheit
- bessere Beleuchtung
- freundliche Gestaltung
- Aufenthaltsqualität erhöhen, Verschiebung des Nutzerklientels
- Fahrradständer, wie auf der Nordseite
- Radwege
- Kiosk an anderer Stelle, in diesem Bereich überdachten Bereich für Wartende
- (Robert-Edelmann-Platz in Gedenken an Verstorbenen an dieser Stelle)

B) Auf der Nordseite (zwischen Penny und Saalbau)? (häufigste Nennungen)

- mehr Grün, auch horizontal (Schallschutzwand)
- Barrierefreiheit
- bessere Beleuchtung,
- Aufenthaltsqualität erhöhen, ansprechend für neue Zielgruppen
- freundliche Gestaltung
- Verbesserung des Sicherheitsgefühls
- unklare Radwegführung von der Omegabrücke kommend verbessern
- bessere Trennung von Fuß- und Radverkehr
- attraktive Sitzgelegenheiten
- breiterer Zugang zur Unterführung zur Verminderung von Konflikten mit den in dem Bereich stehenden Personen

Wichtige Maßnahmen



Antworten auf die Ankreuzfrage „Welche der folgenden Dinge sind Ihnen rund um den Griesheimer Bahnhof wichtig?“

Der ausführliche Bericht mit Auswertung der Umfrageergebnisse und allen digitalen Pinnwänden können der Anlage 22 entnommen werden.

HERAUSFORDERUNGEN, ÜBERGEORDNETE ZIELSETZUNGEN

Die Flächen nördlich und südlich des S-Bahnhofs in Griesheim müssen einer Vielzahl von Nutzungsanforderungen gerecht werden.

Die unterschiedlichen den Bereich aktuell vorwiegend prägenden verkehrlichen Nutzungsanforderungen (MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) und die sich daraus ergebenden bindenden Vorgaben auch technischer Art (z.B. Straßenquerschnitte, Stellplatzsatzung, Barrierefreiheit, Sicherheit) stehen zum Teil in einem Spannungsfeld mit dem Wunsch bzw. der Notwendigkeit von qualitätvollen Aufenthaltsflächen/Treffpunkten für die Bewohnerschaft Griesheims mit entsprechendem Anteil an „Grün“.

Ziele der zukünftigen Entwicklung der Flächen rund um dem S-Bahnhof in Griesheim-Mitte sind:

- Schaffung von qualitätvollen Aufenthaltsflächen und öffentlichen Treffpunkten für das gesamte Spektrum der Griesheimer Anwohnerschaft und weitere Nutzergruppen, wie z.B. Berufspendler, Schüler, Senioren oder mobilitätseingeschränkte Personen),
- Optimierung und Entflechtung der Verkehrsströme (Bus-, Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr) – verbunden mit einer attraktiven barrierefreien Gestaltung der öffentlichen Räume und Verkehrsflächen. Dabei soll der Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr und ÖPNV) bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV gestärkt werden,
- Schaffung einer repräsentativen Eingangssituation in den Stadtteil Griesheim-Mitte sowohl im Norden als auch aus Richtung Süden kommend (Zugang Personenunterführung),
- Verknüpfung der Stadtbereiche nördlich und südlich der Bahntrasse sowie
- Entwicklung einer qualitätvollen Grün- und Freiflächenplanung, dabei Berücksichtigung von Begrünungselementen zur Regulierung des städtischen Kleinklimas.

KURZBESCHREIBUNG DER AUFGABE

Der nördliche Bereich soll als Raum mit Aufenthaltsqualitäten wahrgenommen werden können und gleichzeitig die verkehrlichen Funktionen weiterhin gewährleisten.

Elemente der Grünflächenversorgung sollten hierbei eine prägende Rolle einnehmen.

Im Rahmen des ISEK's wurde die Fläche westlich und östlich der Waldschulstraße als zukünftiger Quartiersplatz beschrieben: „Schaffung einer identitätsstiftenden Quartiersmitte nördlich der Bahn (östl./westl. Waldschulstraße) durch einen urbanen Platz im Vorfeld des Saalbaus“.

Der Vorplatz des Saalbaus ist in das Gesamtkonzept zu integrieren. Dabei darf der Saalbau in seiner Funktion nicht gestört werden, alle erforderlichen Zugänge und Zufahrten müssen erhalten bleiben. Die Veränderung der Fläche ist unter Beachtung der vorliegenden Pläne zum Gebäude (siehe Anlage 13) zu planen.

Im südlichen Bereich ist es Ziel, eine klar strukturierte Fläche zu schaffen, die je nach Funktion/Nutzung in verschiedene Bereiche zониert ist und eine klare Orientierung bietet.

Von besonderer Bedeutung ist es, dem geringen Anteil an öffentlichen Flächen in diesem Bereich Aufenthaltsqualität und Funktionalität für die Bewohnerschaft Griesheims zu verleihen.

Das Gelände rund um das Stellwerk (inkl. der privaten Fläche im Süden) ist in die Planungen einzubeziehen und soll einer öffentlichen Nutzung für die Allgemeinheit zugeführt werden. Ob das Grundstück mittels eines Höhenversatzes zum Bahnsteig abgegrenzt bleibt oder durch angleichende Maßnahmen (Stufen, Rampe, etc.) einen weiteren Zugang zum Hausbahnsteig darstellt, ist dabei frei gestellt. Voraussetzung ist, dass der Betrieb des Stellwerks nicht gefährdet wird (z.B. zu starke Bildung von Oberflächenwasser in Richtung des Stellwerks, Erreichbarkeit durch die Feuerwehr, etc.). Die Fläche zwischen Stellwerksgebäude und dem Bahnsteig selbst ist so zu gestalten, dass Vermüllung o.ä. vermieden wird.

Die Planung des Privaten Investors für die im Westen an das Wettbewerbsgebiet angrenzenden Flächen ist bei der Konzeption zu berücksichtigen (siehe Anlage 8 bzw. Seite 43). Die dort innerhalb des Wettbewerbsgebiets geplante Fahrradstation, wie auch die Bäume haben keinen Bestand. Das Teilgrundstück ist Teil des Wettbewerbsgebiets und ist frei zu beplanen.

GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM

GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM

Für den öffentlichen Raum soll ein räumliches Konzept entwickelt werden, in dem für die einzelnen Teilräume jeweils ein der Nutzung angemessener, spezifischer Charakter herausgearbeitet werden soll. Das Gestaltungskonzept soll nicht durch Materialwahl, Möblierung oder Besonderheit der Ausstattungselemente getragen werden, sondern durch eine räumliche Ausdifferenzierung entsprechend der unterschiedlichen Funktionen und Bedeutung der Teilräume. Die aufgeführten Standards der Stadt Frankfurt sollen - im Sinne einer kontinuierlichen Stadtgestaltung mit durchgängig wiedererkennbaren Elementen - nach Möglichkeit eingehalten werden (s. Anlage 16).

Abweichungen und identitätsstiftende Sonderlösungen sind möglich, sofern diese durch das stadträumliche Konzept gut begründet und wirtschaftlich vertretbar sind.

Ausstattung

Im Zuge der Standardisierung von Ausstattungselementen im öffentlichen Raum verwendet die Stadt Frankfurt eine bewusst klein gehaltene Auswahl an Bänken, Baumschutzeinrichtungen, Fahrradständern, Mülleimern, Pollern und Beleuchtungselementen. Dies dient einerseits dazu dem öffentlichen Raum ein ruhiges und geordnetes Erscheinungsbild zu verleihen – andererseits aber auch Kosten für Unterhalt und Wartung im vertretbaren Rahmen zu halten.

Entsprechend sollen die Ausstattungselemente für die Wettbewerbsbereiche der Anlage dieser Auslobung entnommen werden (s. Anlage 16). Sonderelemente, die als integrativer konzeptioneller Bestandteil aus der Gesamtgestaltung heraus entwickelt wurden und nicht als einfacher alternativer Möblierungsvorschlag zu beurteilen sind, sind denkbar, wenn sie einen deutlichen Mehrwert an Aufenthalts- und Gestaltqualität gegenüber dem Standard erzeugen. Grundsätzlich sollte der Genius loci weniger über seine Materialität als vielmehr über eine übergeordnete, räumlich verbindende Gestaltung herausgearbeitet werden.

Beleuchtung

Für den öffentlichen Raum sollen eine individuelle Raumwahrnehmung in der Nacht, Orientierung, Identitätsbildung, Ambiente und Atmosphäre gewährleistet und gleichzeitig die Aspekte der Vermeidung von Lichtverschmutzung, geringem Energieverbrauch und der Sicherheit berücksichtigt werden.

Die Entwicklung eines Beleuchtungskonzeptes für die Wettbewerbsbereiche ist Teil der Gesamtgestaltung. Die Beleuchtung sollte unschwellig und selbstverständlich sein.

Die Beleuchtung der Platz- und Straßenträume sollte mit niedriger Lichtpunkthöhe und in Randlage realisiert werden.

Bei der Auswahl der Beleuchtung soll grundsätzlich konzeptionell gearbeitet werden, da in Frankfurt ein abgeschlossener Leuchtenkatalog besteht. Von der Auswahl konkreter anderweitiger Leuchtentypen ist abzusehen.

Belebtheit und soziale Sicherheit

Auf die soziale Situation im Gebiet muss im Rahmen der Planung Rücksicht genommen werden. Dies betrifft insbesondere die verschiedenen Nutzergruppen des Bahnhofumfeldes wie auch die Gefahr von Vandalismus im Plangebiet. Es gilt zu beachten, dass Orte mit eingeschränkter Einsehbarkeit weitestgehend vermieden und abgebaut werden. Der Aspekt des Sicherheitsgefühls der Nutzer muss im Rahmen der Planung berücksichtigt werden.

Sauberkeit im Gebiet

Durch das Quartiersmanagement wurde eine vertiefende Standortanalyse zum Thema Sauberkeit für den nördlichen Bereich verfasst, diese ist durch die Planer zu beachten (siehe Anlage 12). Auf eine ausreichende Anzahl an Mülleimern ist bei der Konzeption zu achten.

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN / NUTZUNG

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Trotz aller technischen und verkehrspianerischen Erfordernisse, die im Zusammenhang einer Neugestaltung des Bahnhofsareals stehen, ist es erforderlich das Grün in der Planung nicht nur mitzudenken, sondern gleichberechtigt mit den anderen stadträumlichen Belangen zu berücksichtigen.

Einzelne Bäume können aus gestalterischen und konzeptionellen Gründen **entwurfsabhängig** zur Disposition gestellt werden, der Fokus der Planung sollte auf einem Erhalt vitaler Gehölze und Integration in die anstehende Planung bzw. sogar Förderung dieser durch geeignete Maßnahmen liegen. Eine Entsiegelung im Umkreis von 2-3 m rund um die Stämme wird empfohlen.

In Zeiten zunehmender Überhitzung und Trockenheit wird empfohlen, die Baumscheiben bzw. -gruben so groß wie möglich auszubilden. Ausbauten auch über die festgesetzten Mindestgrößen von 6 m² hinaus werden ausdrücklich begrüßt. Die Baumgruben sollen über ein Volumen von mindestens 12 m³ verfügen.

Bei der Auswahl der Baumarten sind klimasichere (nachhaltige) Arten zu verwenden. Der Schnurbaum auf dem DB Gelände westlich des Stellwerks soll in die Gestaltung integriert werden.

Ferner ist die Durchgrünung des Platzes zu erhöhen und dort wo es möglich ist, über zusätzliche Baumstandorte nachgedacht werden. Neue Gebäudeteile oder Bauwerke sollten sowohl eine Fassaden- als auch eine Dachbegrünung erhalten. Anfallendes Dach- und Oberflächenwasser ist vor Ort zu nutzen, indem es entweder direkt pflanzenverfügbar zur Versickerung gebracht oder durch geeignete technische Maßnahmen gespeichert wird.

Das Bahnhofsgärtchen im Westen/Süden des Stellwerks kann überplant werden (siehe auch Seite 40).

NUTZUNG

Die im Wettbewerbsgebiet vorhandenen Werbeanlagen, Altkleidercontainer und auch Fahrkartenautomaten sind neu zu organisieren und es sind Vorschläge für eine sinnvolle Verortung und Integration in das Gestaltungskonzept zu erarbeiten.

Das Gebäude des Stellwerks im Süden der Gleise muss erhalten werden. Die technischen Aufbauten (Tank, Verteilerkästen, etc.) auf dem Gelände der DB AG rund um das Stellwerk können überplant werden.

Der Kiosk im Süden direkt an den Gleisen bzw. am Eingang zur Personenunterführung kann ersatzlos entfallen. Das Kiosk „Blechtrommel“ in der Straße Am Gemeindegarten ist in die Konzeption zu integrieren.

VER- UND ENTSORGUNG

Die vorhandenen Leitungspläne sind bei der Konzeption zu berücksichtigen. Eine Veränderung der Trassen ist bei begründeter Notwendigkeit im Rahmen der Wirtschaftlichkeit möglich.

Allgemeine Ziele

Im Rahmen des Wettbewerbs soll neben der beschriebenen Gestaltung des öffentlichen Raums ein verkehrsmittelübergreifendes Konzept für sämtliche Verkehrsmittel entwickelt werden.

Im nördlichen Bereich soll eine Lösung für die Reduzierung der Trennwirkung der Waldschulstraße im Bereich der Platzfläche erarbeitet werden. Der fließende Verkehr soll verträglich abgewickelt und die Konflikte zu anderen Flächen (Aufenthalt, Fußgänger, Grünfläche), minimiert werden.

Eine Anpassung des Straßenverlaufs kann unter Berücksichtigung von unterirdischen Trassen und Baumstandorten in Erwägung gezogen werden. Im südlichen Teilbereich wird eine Verbesserung der Orientierbarkeit für Fußgänger im Bahnhofsbereich und eine weitere Reduzierung von Konflikten zwischen motorisiertem Verkehr und anderen Verkehrsteilnehmern im angrenzenden Knotenpunkt angestrebt.

Teilabschnitt Waldschulstraße im nördlichen Plangebiet

Bei der Gestaltung des Teilstücks der Waldschulstraße sind die Anforderungen an ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr, MIV, Taxi / Mobilitätsdienstleistung, Fußgängerquerung sowie die gestalterische Integration in das Gesamtkonzept von hoher Relevanz. Bei der Planung der Verkehrsanlagen sind die gängigen verkehrsplanerischen Regelwerke zu beachten. Für den Straßenabschnitt der Waldschulstraße sind anhand von Querschnitten Aussagen über die Verkehrsflächenaufteilung, Dimensionen und zulässige Ge-

schwindigkeiten im MIV / ÖV zu treffen. Im nördlichen Plangebiet sollen konkrete Aussagen über Fußgänger-Quermöglichkeiten getroffen werden.

Anschlusspunkte

Für den angrenzenden nördlichen Knotenpunkt (Waldschulstraße- Eichenstraße / Schwarzerlenweg) soll eine Lösung aufgezeigt werden, die Konflikte im Kreuzungsbereich minimiert sowie ÖPNV-, fußgänger- und fahrradgerecht ist.

Für die Querungen sind die Anforderungen an die Schulwege zu beachten (siehe Anlage 7). Dabei soll eine für alle Verkehrsteilnehmer intuitiv zu verstehende Lösung aufgezeigt werden.

Für den Radverkehr soll ein sicheres und komfortables Abbiegen in alle Richtungen ermöglicht werden.

(Die Möglichkeit zum Bau eines Kreisverkehrs wurde bereits untersucht.

Hier ergaben sich Konflikte zwischen dem erforderlichen Flächenbedarf und der Befahrbarkeit durch Gelenkbusse.

Diese Knotenpunktform wird zudem aus Fußgängersicht als suboptimal angesehen. Minikreisverkehre werden durch die Überfahrbarkeit der Mittelinsel durch PKW hier nicht als machbare Lösung angesehen). Im Bereich des Anschlusspunkts an die Omegabrücke soll aufgezeigt werden, wie die Übergänge zwischen Platzbereich und der Brücke für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden können. Die baulichen Gegebenheiten der kürzlich sanierten Omegabrücke sind zu beachten. Auf dem Brückenbauwerk müssen die Anforderungen an den Busverkehr (Begegnungsfall) erhalten bleiben.

Die Flächen im südlichen Teilbereich sollen insbesondere im Hinblick auf Verbesserung der Orientierung, Sicherheit und Komfort für Fußgänger verbessert werden. Hier soll aufgezeigt werden, wie Konflikte zwischen fließendem Verkehr und Fußgängerquerungen reduziert werden können und die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden kann. Im Konzept sollen die Routen der Buslinien beachtet werden; die Befahrbarkeit durch Gelenkbusse ist sicherzustellen. An der Straße Am Gemeindegarten ist die Wendemöglichkeit für ein 3-achsiges Müllfahrzeug sicherzustellen. Der Anschluss des Schwarzen Wegs an den Platzbereich/Waldschulstraße soll im Hinblick auf Erkennbarkeit und einer direkten Anbindung für Radfahrer und Fußgänger verbessert werden.

Rad- und Fußverkehr

Insbesondere für den Radverkehr sollen in den Übergangsbereichen (Omegabrücke bzw. Waldschulstraße) und im Bereich der nördlichen Platzfläche eindeutige und leicht verständliche Führungen aufgezeigt werden. Die Planung der Radverkehrsanlagen soll nicht zu Lasten von Fußgängern erfolgen. Im Abschnitt der Waldschulstraße zwischen Mainzer Landstraße und Eichenstraße / Schwarzerlenweg ist an Stelle des jetzigen, zu schmalen und nicht benutzungspflichtigen Radweges ein Radweg nach aktuellen Standards geplant.

Das qualitative und quantitative Defizit an Fahrrad-Abstellanlagen soll im Hinblick auf Pendlernutzung verbessert werden. Die Anforderungen an die Abstellanlagen sind Sicherheit gegen Diebstahl (z.B. Fahrradboxen), Komfort (Erreichbarkeit

MOBILITÄT UND VERKEHR

und Bahnhofsnähe) sowie Gestaltung (gestalterische Integration in Gesamtkonzept). In den Bereichen nördlich und südlich des Bahnhofs wird eine Anzahl von insgesamt 100 Stellplätzen für private Fahrräder in der Nähe der Bahnhofszugänge angestrebt. Die Anzahl soll auch im Hinblick auf mögliche Flächenkonkurrenzen geplant werden.

Ein modulares, erweiterbares System ist im Hinblick auf sich ändernde Anforderungen erwünscht. Bei der Planung von Abstellanlagen sind die Anforderungen an Ladeinfrastruktur für Pedelecs und Flächen für sharing-Angebote zu berücksichtigen. Maßnahmen für den Schutz gegen Diebstahl sind aufzuzeigen. Der Zugang zum Bahnhof Griesheim soll gestalterisch und funktional verbessert werden. Bei der Verbesserung der Situation für Fußgänger in Bezug auf Erkennbarkeit und Orientierung haben die Umsteigebeziehungen zu den Bussen und die Verknüpfung zum Radverkehr eine hohe Priorität.

ÖPNV

Für den öffentlichen Personennahverkehr werden im nördlichen Teilbereich barrierefreie und komfortable Haltepunkte angestrebt. Dabei steht insbesondere der Umsteigevorgang zwischen Linienbus und S-Bahn im Fokus.

Eine Veränderung der Haltestelle auf dem nördlichen Platzbereich ist möglich, aufgrund des kürzlich erfolgten Umbaus soll diese überzeugend begründet sein. Bei den übrigen beiden Haltestellen Griesheim Bahnhof / Eichenstraße ist die durch das Liniennetz gegebene Anfahrbarkeit zu beachten (siehe Anlage 9).

Die Barrierefreiheit (Buskapsteine) wird vorausgesetzt. Eine Fläche für Taxis oder zukünftige Mobilitätsdienstleister soll im Bereich des Platzes mit den heutigen Kapazitäten (6 Pkw) erhalten bleiben. Diese soll möglichst flächensparend und mit geringer Barrierewirkung in Bezug auf die Querung der Waldschulstraße gestaltet werden. Vorschläge zur flächensparenden Neuorganisation unter einer möglichen Einbeziehung der Fläche südlich des Bahnhofs und / oder mit reduzierter Wartefläche im Platzbereich und Abrufsystem sind erwünscht. Die Aufstellbereiche sollen aus beiden Richtungen an- und abfahrbar gestaltet werden. Kiss+Ride-Plätze sind wünschenswert, jedoch aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeiten eine Abwägungsfrage.

Umbau Bahnhof durch die DB

Die DB plant den barrierefreien Umbau des Bahnhofs Griesheim. Die Planfeststellung ist inzwischen abgeschlossen, der Beginn des Umbaus ist für das Jahr 2022 avisiert.

Die vorliegenden Pläne der DB sind maßgeblich relevant für die Planung des Wettbewerbsgebiets und sind als verbindlich anzusehen.

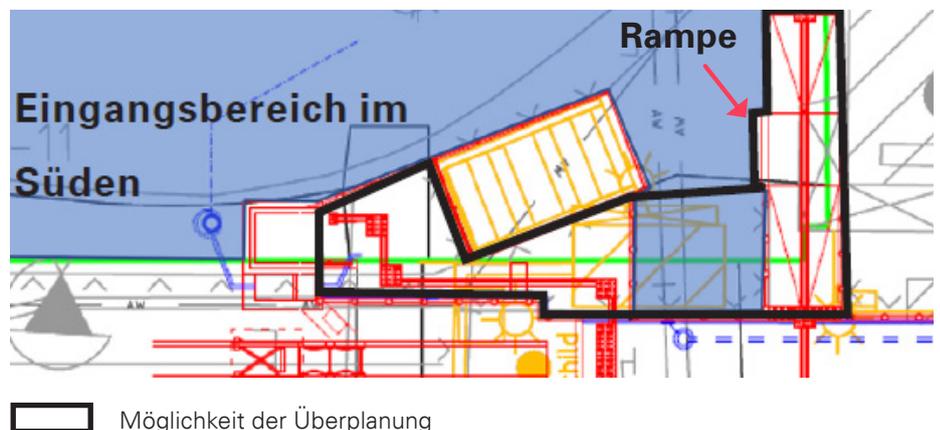
Die planfestgestellten Flächen sind nicht Bestandteil des Wettbewerbes, diese werden durch die DB AG geplant.

Eine Ausnahme bildet im Süden die Rampe zwischen Stellwerk und der Treppe zur Personenunterführung - diese kann überplant werden.

Vor allem hinsichtlich einer Einbindung des Geländes zwischen der Rampe und der Treppe der Personenunterführung sowie eines besseren Zugangs zum geplanten Aufzug.

Der barrierefreie Zugang zum Bahnsteig ist in jedem Fall sicherzustellen.

Auch das taktile Leitsystem an der Rampe neben dem Treppenabgang zur Personenunterführung im Süden ist im Rahmen der Gesamtkonzeption zu überdenken (siehe Anlage 3).



Quelle: Deutsche Bahn AG, Eigene Darstellung

Das eigentliche Leitsystem innerhalb des Bahnhofs und in der Personenunterführung wird durch die DB AG ausgeführt.

Besondere Bedeutung kommt einer attraktiven Verknüpfung der nördlichen und der südlichen Areale durch die Personenunterführung am Bahnhof zu. Während die Gestaltung der Unterführung selbst durch die DB AG im Rahmen eines getrennten Wettbewerbsverfahrens erfolgt, ist die Gestaltung der Überdachung der Abgänge zur Personenunterführung in der Alten Falterstraße und in der Waldschulstraße Bestandteil des Wettbewerbs. Die Überdachung der Treppe zum Mittelbahnsteig wird durch die DB AG geplant.

Direkt am Stellwerk muss die Möglichkeit bestehen, ein Fahrzeug für die Techniker der DB Netz AG abzustellen. Das muss kein eigener „Parkplatz“ sein, eine markierte oder ausgewiesene Fläche reicht aus. Ansonsten bleibt zu berücksichtigen, dass die Feuerwehr ungehindert Zugang zum Stellwerk haben muss.

BARRIEREFREIHEIT

Auf eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums ist besonderer Wert zu legen.

Als verbindliche Vorgabe dient der Arbeitsplan Barrierefreiheit der Stadt Frankfurt auf Grundlage der DIN 18040 Teil 3 (siehe Anlage 15).

Im Norden und Süden wird ein direkter, rollstuhlgerechter Zugang des Bahnhofs bzw. der Personenunterführung durch je einen Aufzug durch die Planung der Deutschen Bahn AG gewährleistet.

Ein barrierefreier Zugang von Süden auf den Bahnsteig im Bereich des Stellwerks in Form einer Rampe mit max. 6 % Steigung wird gewünscht.

KLIMAWANDEL

Den Folgen des Klimawandels und den damit in Verbindung stehenden Themen der Überhitzung von Stadträumen, Extremniederschlägen und fehlender Verschattungen ist im Rahmen der Planung (u.a. Materialwahl, Retentionsflächen, Anteil Grün) Sorge zu tragen.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Neben der Angemessenheit der Gestaltung im Kontext des Umfeldes wird von den Teilnehmern auch eine Angemessenheit der Kosten in Bezug auf die Aufgabe erwartet. Dabei sind nicht nur die Herstellungskosten, sondern auch die Folgekosten in Form von Unterhalts- und Instandhaltungskosten der Anlagen zu berücksichtigen.

IDEENTEIL

Neben einer Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofumfeldes besteht die Chance, die angrenzenden, im Ideenteil aufgenommen Flächen zu entwickeln, neu zu strukturieren und zu gestalten.

Die Flurstücke 1167/156, 1395/158, 158/2, 158/4 und Teile von 159/2 sind im privaten Eigentum. Das darauf befindliche Gebäude (aktuell Penny-Supermarkt) steht zur Disposition.

Für die Flächen soll ein städtebaulicher Entwurf mit Angaben zu Position, Volumen, Geschossigkeit und Nutzung einer oder mehrerer neuer Gebäude erarbeitet werden.

Städtebaulich ist dabei auf den davorliegenden Platz und die umgebende Bebauung zu reagieren. Als Nutzung sollen Verkaufsflächen von 700-800 m² ebenerdig vorgehalten werden. Eine Außenbewirtschaftung ist vorstellbar. Im Übrigen soll eine Überbauung der Sockelnutzung mit Wohnungsbau entstehen.

Von den Festsetzungen des für den Bereich vorliegenden Bebauungsplanes, insbesondere in Bezug auf das Maß der Nutzung (GRZ, GFZ) und die Bauweise, kann durch ein begründetes Konzept und bei Vorliegen städtebaulicher Vertretbarkeit und zum Wohl der Allgemeinheit befreit werden. Die städtische Stellplatzsetzung findet Anwendung. Die Abstandsflächen nach Hessischer Bauordnung sind einzuhalten.

Im Rahmen des Ideenteils für das Gebäude des heutigen Penny-Supermarkts soll auch ein Erschließungskonzept erarbeitet werden.

Anlieferung, Erschließung der erforderlichen Stellplätze sowie Brandschutz sollten so organisiert werden, dass die Platzfläche funktional und gestalterisch möglichst wenig beeinträchtigt wird. Die Unterbringung des notwendigen ruhenden Verkehrs kann in einer Tiefgarage erfolgen.

Die Anlieferung (großer Lkw 3-achsig) muss auf dem Grundstück (Tiefgarage) erfolgen. Entsprechende Schleppkurven sind zu berücksichtigen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Konzept der Frei- und Verkehrsanlagen für das nördliche Wettbewerbsgebiet unabhängig von einer Planung für den Ideenteil, d.h. im Bestand funktionieren muss.

— Ideenteil



Quelle: eigene Darstellung, Luftbild: Stadtvermessungsamt, Stadt Frankfurt a. M.

stadt.bau.plan.

Stadtbauplan GmbH
Rheinstraße 40-42, 64283 Darmstadt
Telefon 06151 9957-0, info@stadtbauplan.de
www.stadtbauplan.de