



**1 / ENTWICKLUNGS-
KONZEPT**



**2 / HOCHHAUS-
STECKBRIEFE**



**3 / VORPLANUNGS-
PROZESS**



**A / STANDORT-
BETRACHTUNG**



**B / DAS HOCHHAUS
UND DIE STADT**



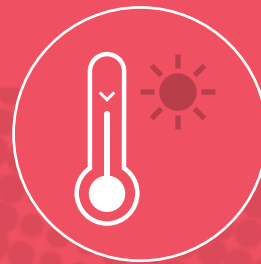
C / LOKALES UMFELD



D / NACHHALTIGKEIT



E / MOBILITÄT



F / STADTKLIMA



B /

DAS HOCHHAUS UND DIE STADT

Für die Erarbeitung eines ganzheitlichen Hochhauskonzeptes ist der Blick auf die gesamtstädtische Entwicklung Frankfurts von großer Bedeutung. Die Skyline ist auf allen Ebenen mit der sie umgebenden Stadt verzahnt und sollte daher auch die künftige Entwicklung der Stadt als Finanz- und Wirtschaftsstandort, aber auch als Lebensraum berücksichtigen.

Das nachfolgende Kapitel gibt einen Überblick über die aktuellen Trends in der Entwicklung Frankfurts. Neben der Bevölkerungsentwicklung und der Betrachtung des aktuellen Stadtentwicklungskonzeptes, stehen hier unter anderem die Lage der Teilbereiche im Stadtgebiet sowie die Fernwirkung der Stadtsilhouette im Fokus. Des Weiteren sollen durch den Vergleich mit anderen Hochhaus-Städten im internationalen Kontext Erkenntnisse für die Frankfurter Skyline abgeleitet werden.

POTENZIALE UND TRENDS

Frankfurt am Main ist mit aktuell ca. 767.500 Einwohner*innen (06/23) die größte Stadt Hessens und die fünftgrößte Stadt bundesweit. Sie bildet das Zentrum des Ballungsraumes Frankfurt / Rhein-Main mit ca. 2,4 Millionen sowie der Metropolregion FrankfurtRheinMain mit ca. 5,8 Millionen Einwohner*innen.

Seit 2010/11 nimmt die **Bevölkerungszahl** im Stadtgebiet stark zu und lag erstmals 2019 über 750.000. Anhand verschiedener Prognosen wird dieser Trend auch in den nächsten Jahrzehnten anhalten. Gleichzeitig ist die Bevölkerungszusammensetzung extrem vielschichtig. Über 30 % der Einwohner*innen haben keine deutsche Staatsangehörigkeit, was die internationale Bedeutung der Stadt verdeutlicht. Durch den Zuzug von überwiegend jungen Menschen und Familien sinkt das Durchschnittsalter in Frankfurt am Main deutschlandweit am schnellsten und liegt aktuell bei 40,6 Jahren.

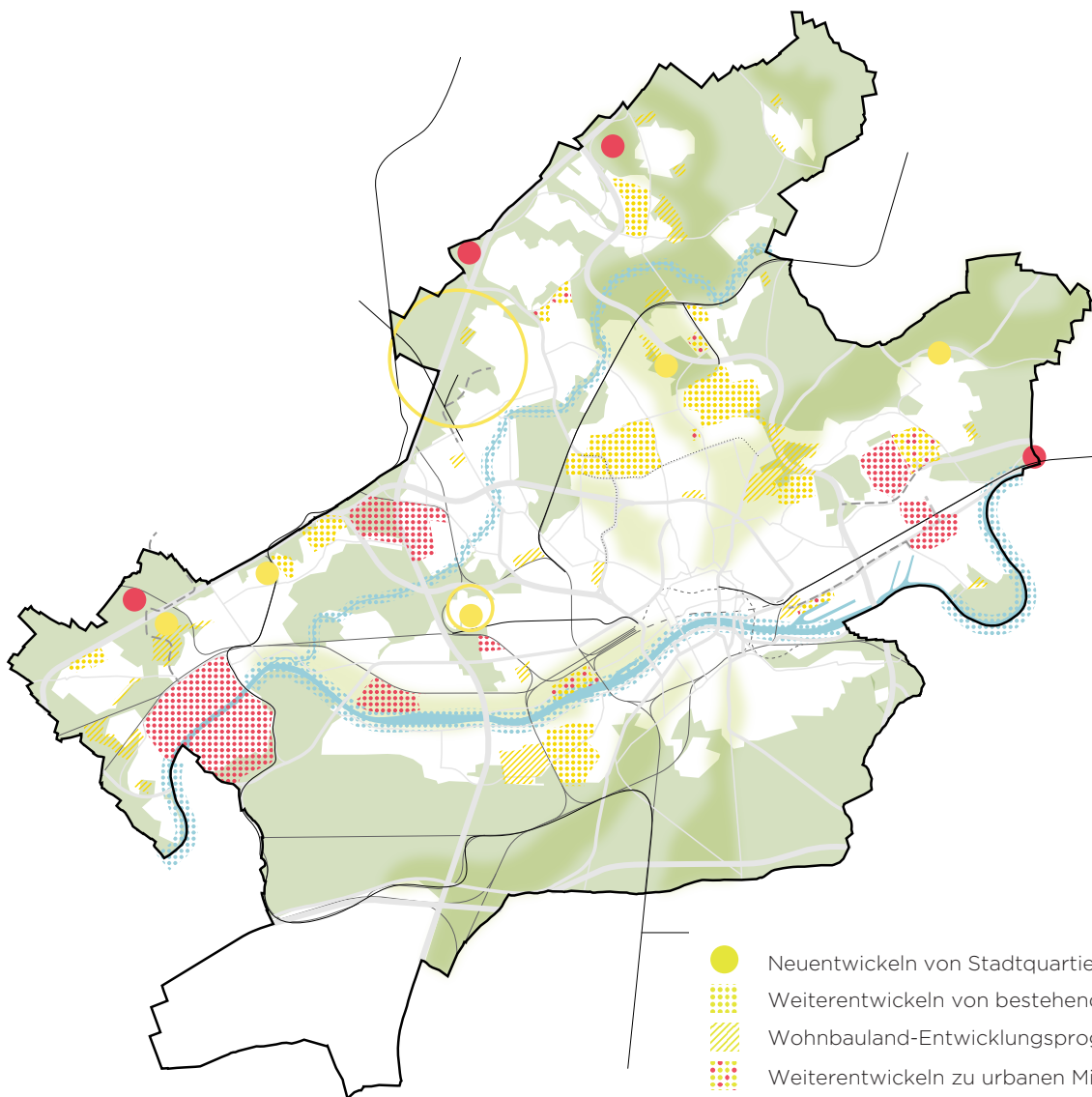
Die größte internationale Bedeutung besitzt Frankfurt am Main als **Finanzzentrum**. Neben zahlreichen Finanzinstituten und Banken befindet sich hier der Sitz der Europäischen Zentralbank (EZB), der deutschen Bundesbank, der Frankfurter Wertpapierbörse sowie der Finanzaufsichtsbehörden BaFin und EIOPA.

Zudem profitiert der Finanzstandort Frankfurt am Main vom Ausscheiden Großbritanniens aus der Europäischen Union. Neben Dublin, Paris, Luxemburg und Amsterdam wird hier das größte Wachstum des Finanzdienstleistungssektors erwartet.

Zusätzlich zur Bedeutung als Finanzmetropole kommt der Stadt Frankfurt am Main eine wichtige Funktion als **zentraler Knotenpunkt von Straßen-, Schienen-, Luft- und Datenverkehr** zu. Der Flughafen Frankfurt am Main FRA ist, gemessen am Fluggastaufkommen, der größte in Deutschland und der sechstgrößte in Europa. Zudem ist er der größte Frachtflughafen Europas und liegt weltweit auf Platz 13. Darüber befindet sich mit dem DE-CIX einer der weltweit größten Internet-Knoten in Frankfurt am Main.

Um das prognostizierte **Bevölkerungswachstum** zu bewältigen und gleichzeitig die Qualitäten der bestehenden Stadt zu erhalten, wurde im Juni 2019 das integrierte Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030+ veröffentlicht. Nachhaltige Verdichtung, bezahlbarer Wohnungsraum, Schutz von gewachsenen Stadtquartieren und essenziellen Grünräumen sowie die Weiterentwicklung verschiedener Infrastrukturen sind dabei die wichtigsten Kernziele. Gleichzeitig spielen jedoch auch die Vernetzung mit der umgebenden Region und die stärkere Einbeziehung der Bürger*innenschaft eine zentrale Rolle.

Dem Hochhausentwicklungsplan kommt dabei die wichtige Aufgabe zu, durch neue Formen der Nutzungsmischung und Steigerung der Öffentlichkeit, die bestehenden Hochhauscluster nachhaltig und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln.



Frankfurt 2030+ Strategiekarte
Auszug aus dem Integrierten Stadtentwick-
lungskonzept Frankfurt 2030+
Quelle: Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

850.000
800.000
750.000
700.000
650.000

1995 2000 2005 2010 2015 2020 2025 2030 2035 2040

Koordinierte Bevölkerungs-
Vorausberechnung 2010

Prognose: Stadtverwaltung 2015

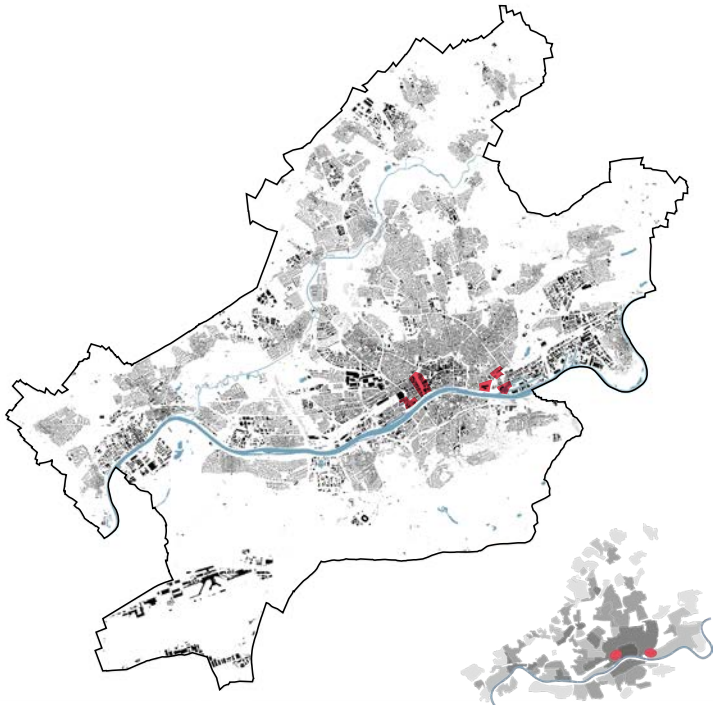
Prognose: Bertelsmann-Stiftung 2015

Koordinierte Bevölkerungs-
Vorausberechnung 2016

Prognose: Postbank 2016

Einwohnerentwicklung der Stadt Frankfurt am Main
Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Einwohnerentwicklung_von_Frankfurt_am_Main

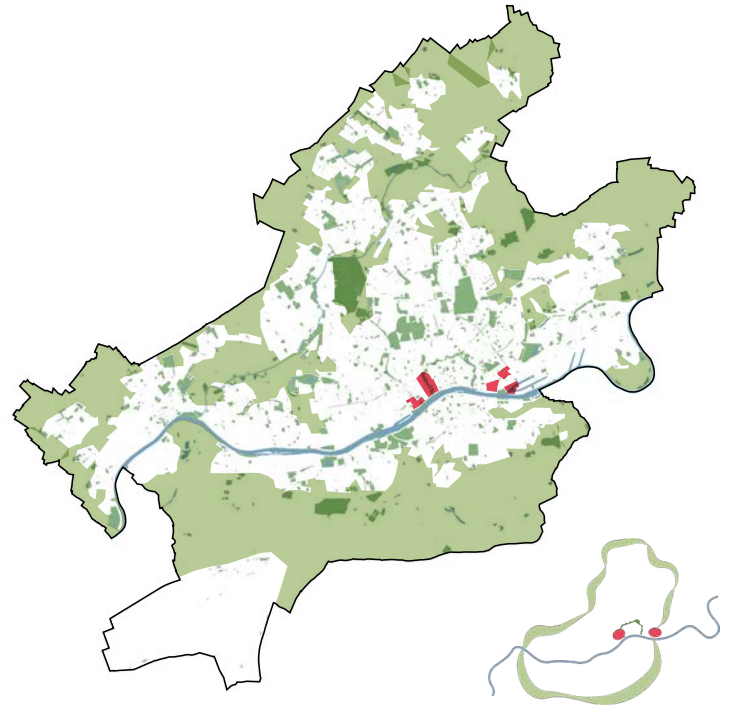
GESAMTSTÄDTISCHE ANALYSE



BEBAUUNG

Das Stadtgebiet Frankfurts ist vergleichsweise dicht und kompakt bebaut. Große Teile der zentrumsnahen Quartiere sind durch eine gründerzeitliche Baustruktur geprägt. Abseits der Innenstadt, am nördlichen Mainufer, orientiert sich ein Großteil des Stadtkörpers in Richtung Norden dem Taunus zu. Südlich des Mains bilden die Stadtteile Sachsenhausen sowie Ober- und Niederrad den Abschluss der Stadt. Die südwestliche Grenze des Stadtgebietes bildet der Frankfurter Flughafen.

Der zentraler Hochhausstandort ist das Bankenviertel, welches westlich der Innenstadt und direkt am Main liegt.



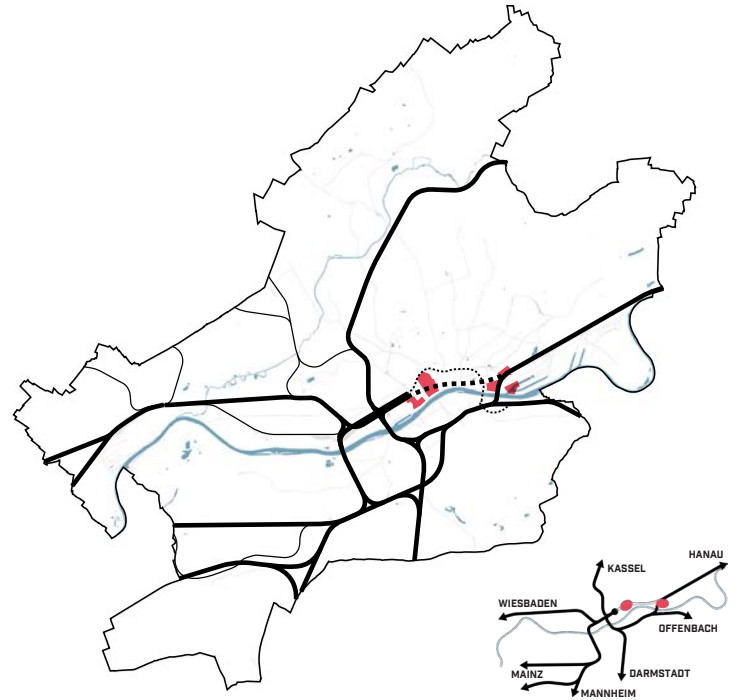
GRÜNFLÄCHEN

Frankfurt am Main profitiert von ausgedehnten Grünflächen, sowohl innerhalb der Stadt als auch am Stadtrand. Der Grüngürtel umschließt das Stadtgebiet und bietet attraktive Landschafts- und Erholungsräume. Gleichzeitig bilden Grünräume, wie der Stadtwald im Süden und die Flussräume von Main und Nidda, wertvolle Belüftungskorridore in der Stadt. Innerhalb des Grüngürtels bieten verschiedene Parkanlagen sowie der Anlagenring um die Innenstadt zusätzliche Naherholungsräume. Die Hochhausbetrachtungsgebiete am Anlagenring und am Grüngürtel wirken damit direkt auf das Grünflächensystem ein.



STRASSENHIERARCHIE

Das Straßensystem Frankfurts ist durch drei Stadtringe sowie verbindende Radialstraßen geprägt. Entlang des Anlagenringes um die Innenstadt verteilt der Innere Ring den motorisierten Individualverkehr auf die umliegenden Stadtteile. Der mittlere Ring folgt den großen Alleen der Gründerzeitviertel. Der äußere Ring bindet als Autobahnring das Umland und die Autobahnen A3, A5, A66, A648 und A661 an. Seit 2008 bildet der Autobahnring gleichzeitig die Grenze der stadtweiten Umweltzone. Darüber hinaus liegen die Bundesstraßen B3, B8, B40, B43, B44 und B521 im Stadtgebiet Frankfurts.



SCHIENENNETZ

Als Bahnverkehrsknoten nimmt Frankfurt am Main, sowohl deutschlandweit als auch im europäischen Kontext, eine zentrale Rolle ein. Der Hauptbahnhof Frankfurt am Main ist nach Fahrgastzahlen, zusammen mit den Hauptbahnhöfen Hamburg und München, deutschlandweit der wichtigste und, zusammen mit den Hauptbahnhöfen Leipzig und Zürich, europaweit der flächenmäßig größte. Zusätzlich bildet der Flughafen-Fernbahnhof einen wichtigen Knoten des Hochgeschwindigkeitsnetzes und entlastet den Hauptbahnhof in Spitzenzeiten. Der geplante Fernbahntunnel zwischen Hauptbahnhof und dem Osten der Stadt soll darüber hinaus eine zusätzliche Kapazitätssteigerung ermöglichen.

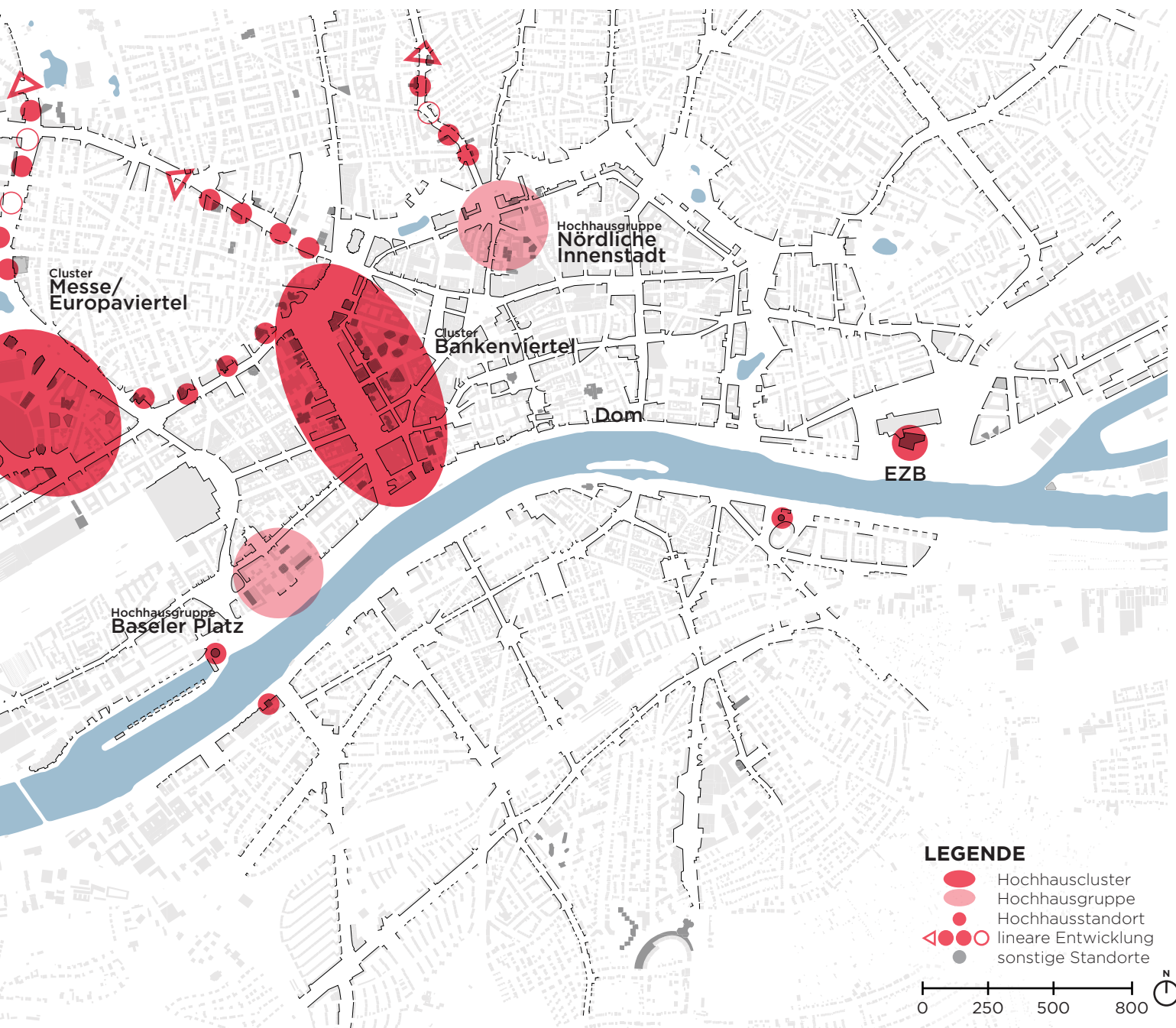
HOCHHAUSCLUSTER

Die Entwicklung der heutigen Hochhaussilhouette vollzog sich seit den 1950er Jahren und ist bis heute ein Abbild der Hochhausentwicklungspläne der vergangenen Jahrzehnte. Das Zentrum des Hochhauspulk im Westteil der Stadt bildet das Bankenviertel. Hier finden sich die höchsten Hochhäuser Frankfurts („Commerzbank Tower“, „Main Tower“ etc.) in hoher baulicher Dichte zueinander. Im Zuge der Erweiterung des Bankenviertel-Clusters, insbesondere durch den Finger-Plan von 1967, bilden die Hochhaus-Ketten entlang der Mainzer und Bockenheimer Landstraße wichtige Verbindungen nach Norden und Westen.

Westlich des Bankenviertels schließt sich auf dem Gelände im Umfeld der Frankfurter Messe der zweite große Hochhauscluster an. Dominiert durch den „Messesturm“ und das Hochhauspaar „Kastor“ und „Pollux“ entstand hier in den 1990er Jahren ein wichtiger Hochhausstandort. Insbesondere durch die Entwicklung des Europaviertels und den Bau der Skyline-Plaza wird hier seit 2010 ein Großteil der Hochhausneubauten in Frankfurt am Main realisiert.

Als funktionales und städtebauliches Gegenstück zu den Bankentürmen des Frankfurter Westens steht seit 2014 der Neubau der Europäischen Zentralbank dem bestehenden Pulk entgegen. Das solitär wirkende Hochhaus im Frankfurter Ostend stellt sich bewusst als Kontrapunkt der Skyline entgegen und bildet gleichzeitig ein städtebauliches Objekt, das in erheblichem Maß zur baulichen Aufwertung des Stadtquartiers beiträgt.





DIE STADT AUS DER FERNE



DIE WIRKUNG DER FRANKFURTER SKYLINE ENTFALTET SICH AM STÄRKSTEN AUS DER FERNE. VON VERSCHIEDENEN PUNKTEN IM STADTGEBIET – BERGEN, TÜRME UND GROSSEN EINFALLSSTRASSEN – ZEIGT SICH DER HOCHHAUSPULK IN VOLLER GRÖSSE IN DER STADTSILHOUETTE.

HIER LIEGT AUCH DER GRÖSSTE EINFLUSS, DEN NEUE HOCHHÄUSER AUF DAS STADTBILD FRANKFURTS HABEN. AUS DIESEM GRUND MUSS DEREN MÖGLICHE WIRKUNG ZUNÄCHST ANALYSIERT UND SPÄTER PRÄZISE ABGEWOGEN WERDEN.

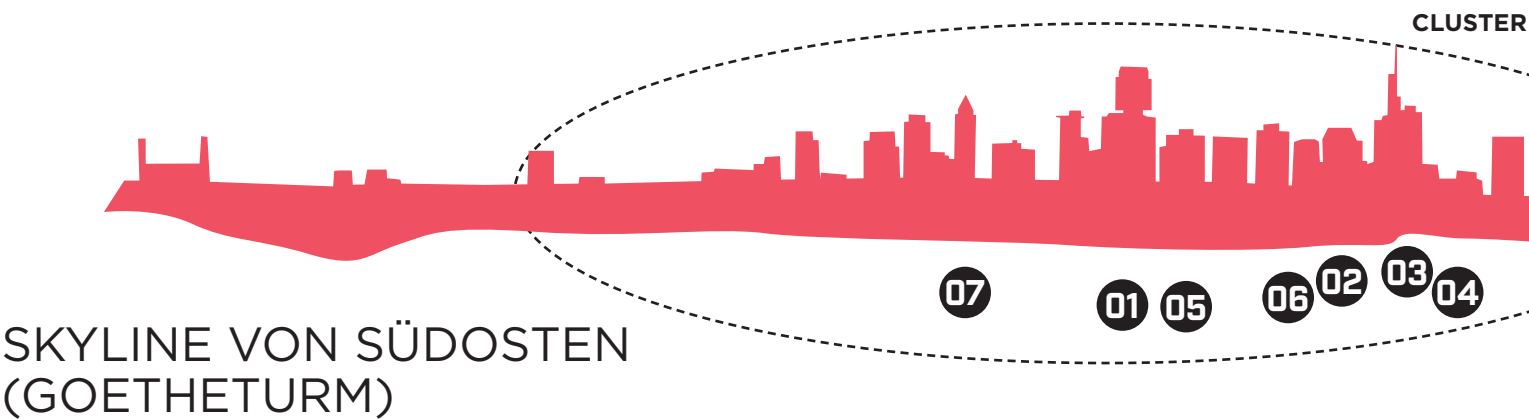
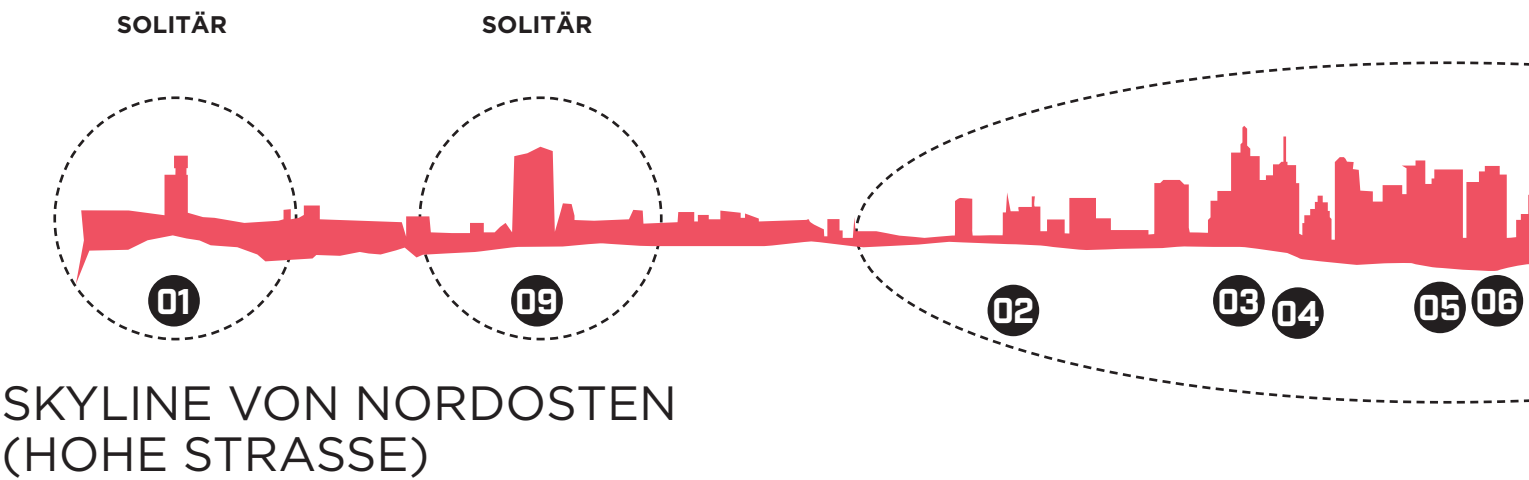
IM FOLGENDEN WIRD DIE FRANKFURTER SKYLINE AUS VERSCHIEDENEN RICHTUNGEN BETRACHTET UND DIE CLUSTER-WIRKUNG DES HOCHHAUSPULKS ANALYSIERT.



STADTBILD AUS DER FERNE

Die Frankfurter Skyline ist ein beeindruckendes Ensemble aus Hochhäusern, das sowohl durch seine Geschlossenheit als auch durch markante Solitärbauten besticht. Diese einzigartige Beziehung zwischen dem Bankenviertel- und Messe-Clustern und den solitären Türmen prägt das Bild der Stadt und lässt sich am besten anhand der Betrachtung aus zwei Perspektiven

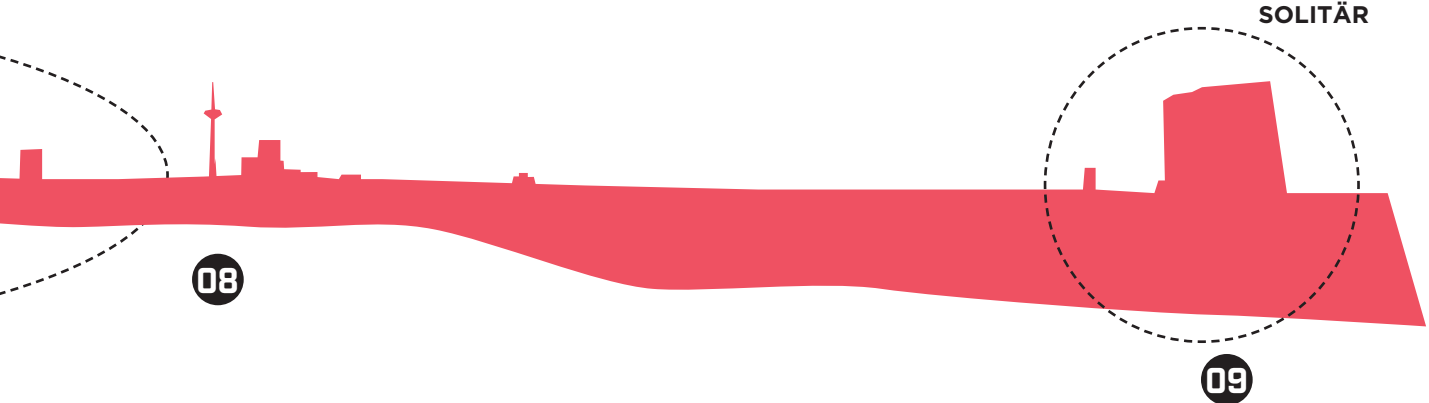
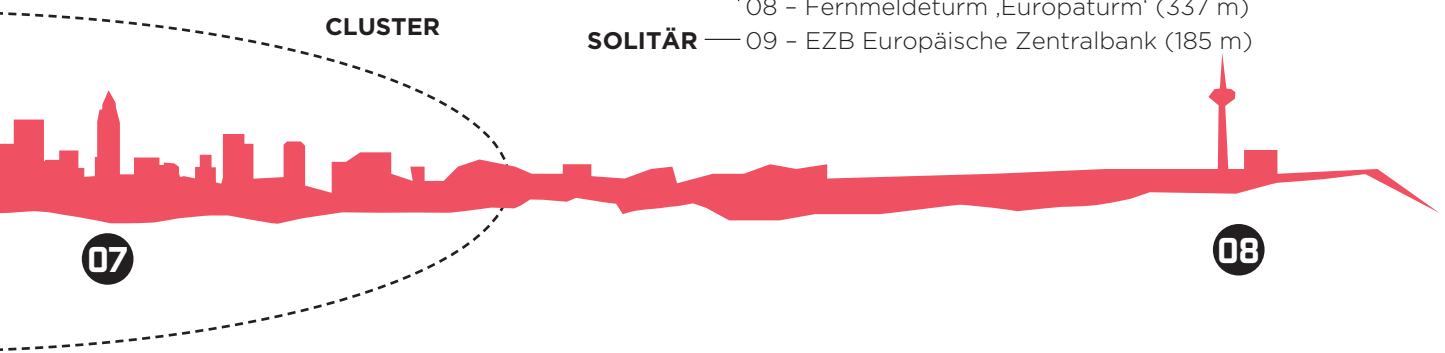
verdeutlichen. Wenn man die Skyline von Nordosten betrachtet, fungieren zwei Türme als Solitär, der Henninger Turm und die EZB. Beim Betrachten der Skyline von Südosten aus wird die EZB als Cluster+1 agieren.



CLUSTER

- 01 - ‚Henninger Turm‘ (120 m)
- 02 - Frankfurter Dom (95 m)
- 03 - ‚Commerzbank Tower‘ (259 m)
- 04 - ‚Main Tower‘ (200 m)
- 05 - ‚Deutsche Bank Tower‘ (155 m)
- 06 - ‚Trianon Tower‘ (186 m)
- 07 - ‚MesseTurm‘ (257 m)
- 08 - Fernmeldeturm ‚Europaturm‘ (337 m)
- 09 - EZB Europäische Zentralbank (185 m)

SOLITÄR



DIE FRANKFURTER SKYLINE IM INTERNATIONALEN VERGLEICH

NEBEN DER ANALYSE DER LOKALEN GEGEBENHEITEN IN FRANKFURT AM MAIN KANN AUCH DER BLICK AUF DIE HOCHHAUSSTRUKTUREN ANDERER STÄDTE WERTVOLLE ERKENNTNISSE FÜR KÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN LIEFERN. INSBESONDERE DIE SKYLINES EUROPÄISCHER UND NORDAMERIKANISCHER METROPOLLEN SIND FÜR DIESE ART DES VERGLEICHS GEEIGNET, DA DIESE EINE ÄHNLICHE HISTORISCHE ENTWICKLUNG UND BAUSTRUKTUR AUFWEISEN.

FÜR DEN INTERNATIONALEN VERGLEICH WURDEN DAHER DIE HOCHHAUSCLUSTER VON NEW YORK, BOSTON, PARIS UND LONDON AUSGEWÄHLT. DIESE WERDEN IM FOLGENDEN HINSICHTLICH IHRER GLIEDERUNG, DER HÖHE DER HOCHHÄUSER SOWIE DER DURCHSCHNITTlichen STRASSEN-BREITEN UND STADTRAUMFORMATE ANALYSIERT UND BEWERTET.

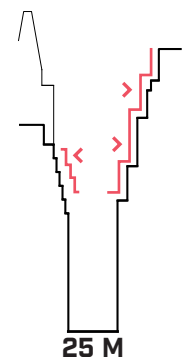
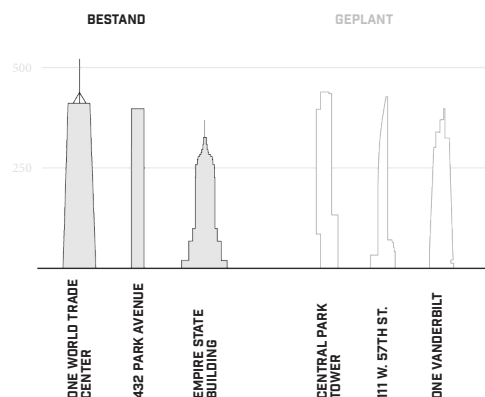
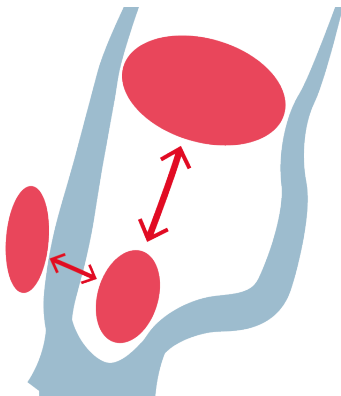
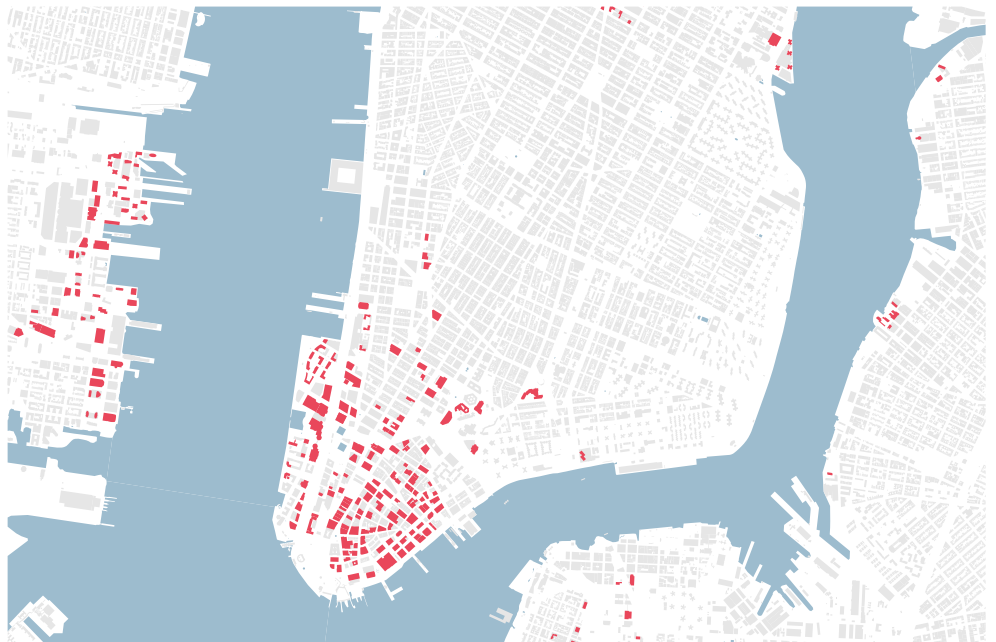




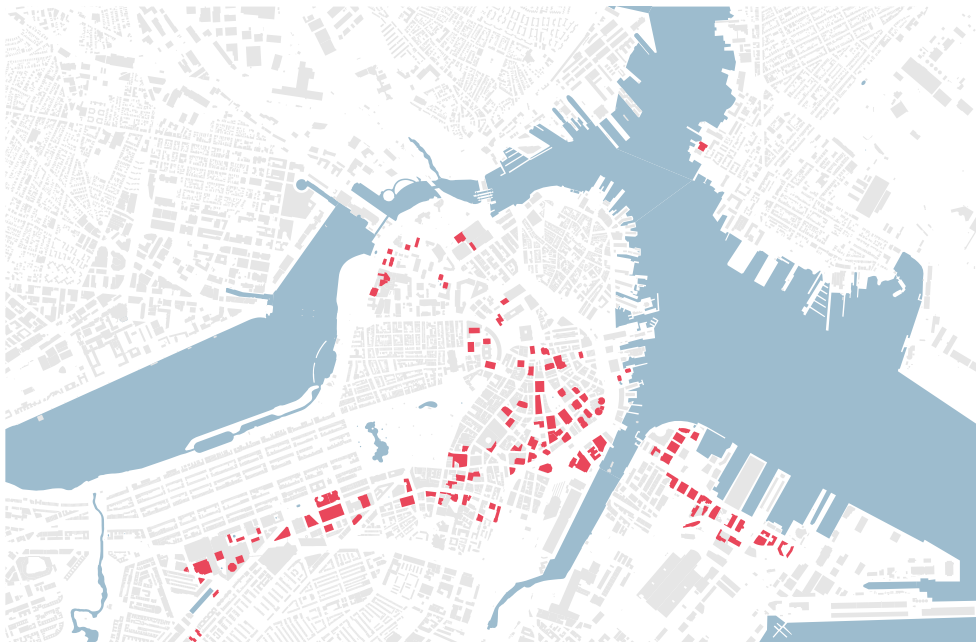
NEW YORK



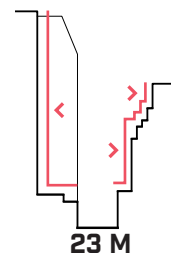
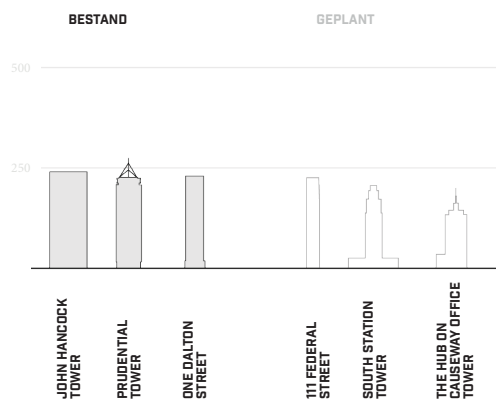
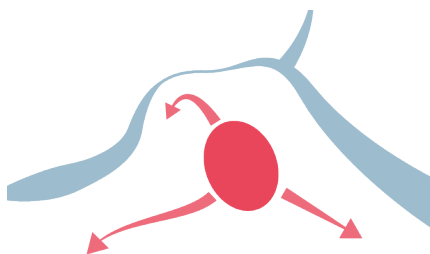
Auch wenn New York deutlich mehr Hochhäuser als Frankfurt am Main besitzt, findet sich dennoch auch hier die Gliederung in Hochhauspuls oder Cluster wieder. Auf der Südspitze Mannhattans wird eine ähnliche bauliche Dichte erreicht, wie in seinem Pendant am Main. Ein entscheidender Unterschied liegt jedoch im Belichtungskonzept der Zoning Resolution, wodurch in New York Hochhäuser seit 1916 mit Rücksprüngen in den Obergeschossen errichtet werden müssen. Hierdurch wird eine bessere Belichtung ermöglicht.



BOSTON



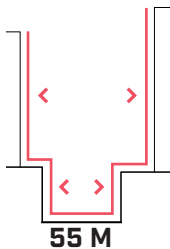
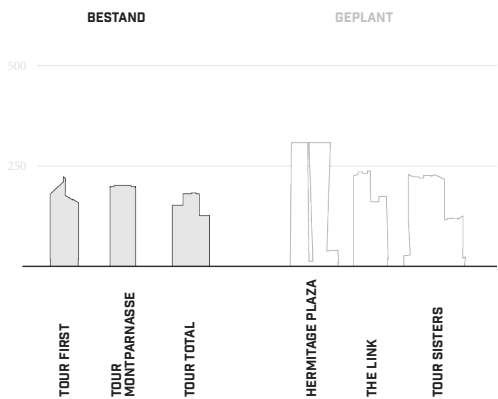
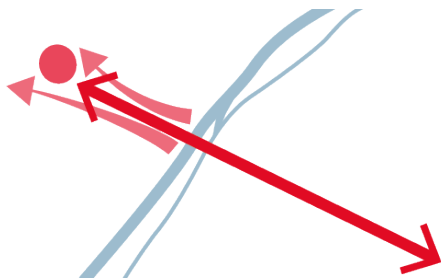
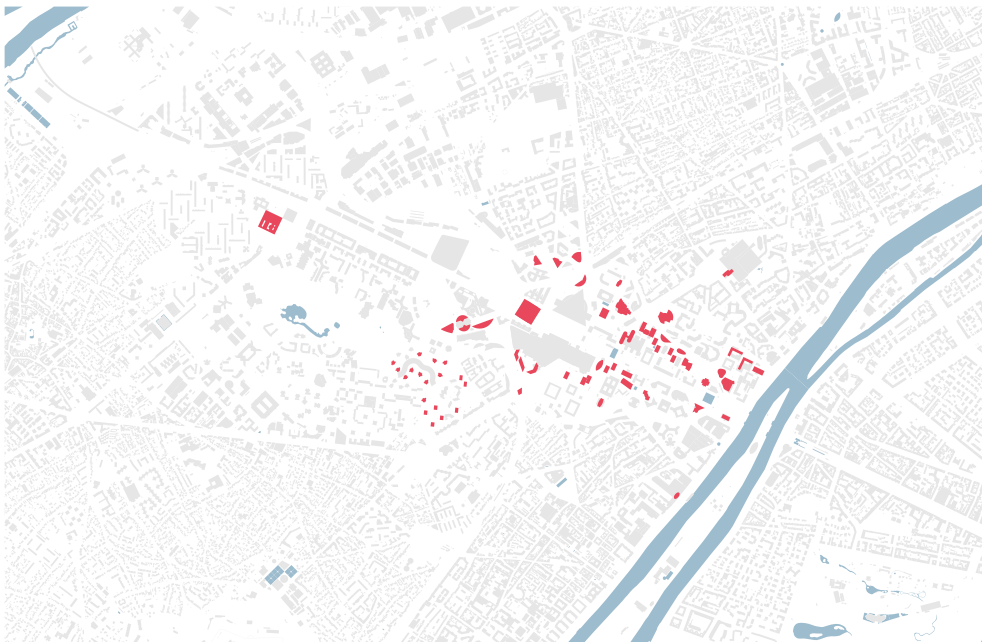
Boston weist in der Struktur des Hochhauspulk die größte Ähnlichkeit zu Frankfurt am Main auf. Die Hochhäuser liegen in einem dichten Cluster im Zentrum der Stadt und erstrecken sich von da aus in radialen Hochhausketten in die umliegenden Stadtteile. Ähnlich wie in New York bildet in Boston die umgebende Wasserfläche der Massachusetts Bay und des Charles River einen starken Kontrast zum dicht bebauten Hochhauspulk. Hier lassen sich Vergleiche zum Main ziehen, welcher das Bankenviertel in ähnlicher Weise inszeniert.



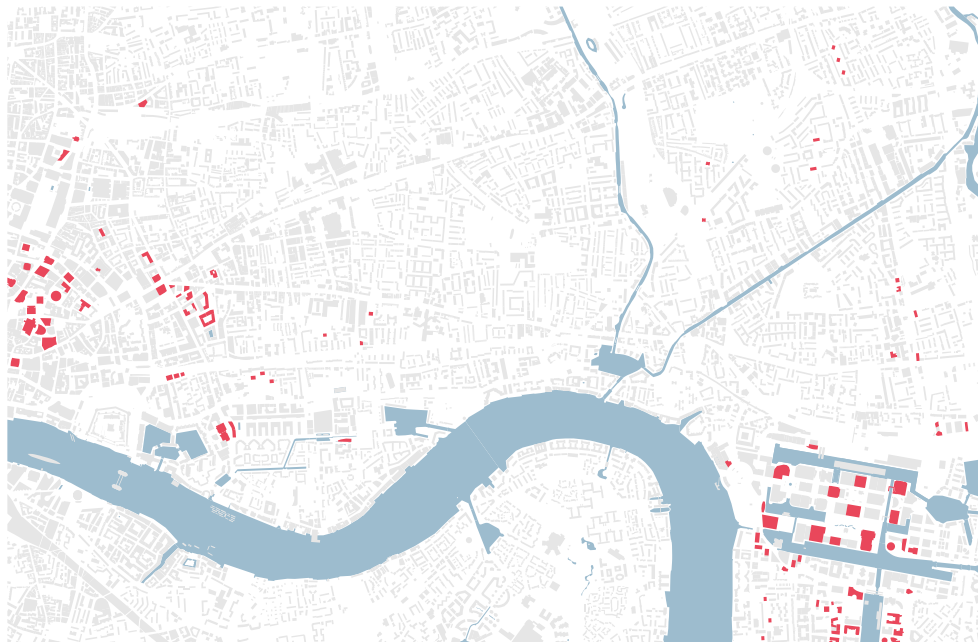
PARIS



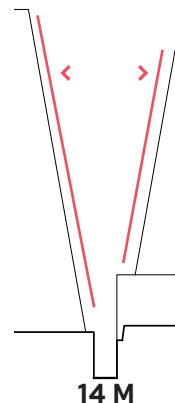
Das Hochhausquartier La Défense in Paris verfolgt in seiner Struktur eine andere Strategie als die vorherigen Vergleichsstädte. Hier bildet die axiale Ausrichtung auf das Stadtzentrum entlang der Esplanade du Général de Gaulle mit dem Triumphbogen Grande Arche das zentrale Gliederungselement. Gleichzeitig verknüpft die Esplanade, ähnlich der Taunusanlage in Frankfurt am Main, die umgebenden Hochhäuser und schafft eine Umgebung, in denen die Hochhäuser bestmöglich inszeniert werden.



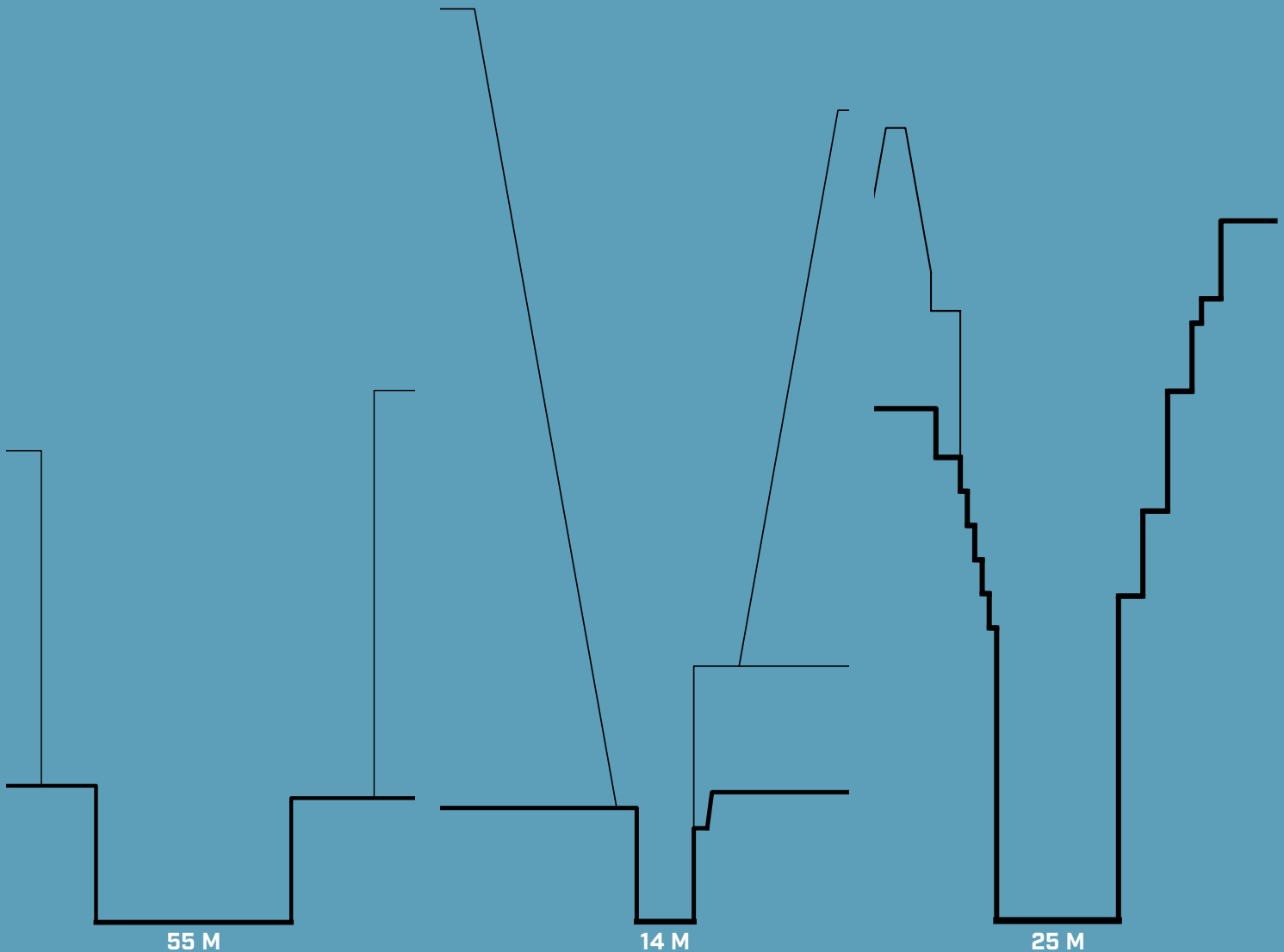
LONDON



Die Struktur der Hochhauscluster von London weist zahlreiche Parallelen zur Entwicklung der Frankfurter Skyline auf. Der ursprüngliche Hochhauspulk in der gewachsenen City of London ist strukturell mit dem Bankenviertel vergleichbar. Mit zunehmendem Platzmangel entstand ein zweites Cluster im ehemaligen Werftareal Canary Wharf, ähnlich der Entwicklung an der Frankfurter Messe um 1990 oder dem Frankfurter Ostend seit 2010. Ähnlich der Zoning Resolution in New York, rücken die Londoner Hochhäuser in den Obergeschossen von der Straße ab.



DIMENSIONEN STÄDTISCHER RÄUME IM VERGLEICH



PARIS

Z. B. ESPLANADE D. GEN. D. GAULLE

- > Breiter Boulevard
- > Hochhäuser in zweiter Reihe
- > Straßenraum als Fußgängerzone gestaltet

LONDON

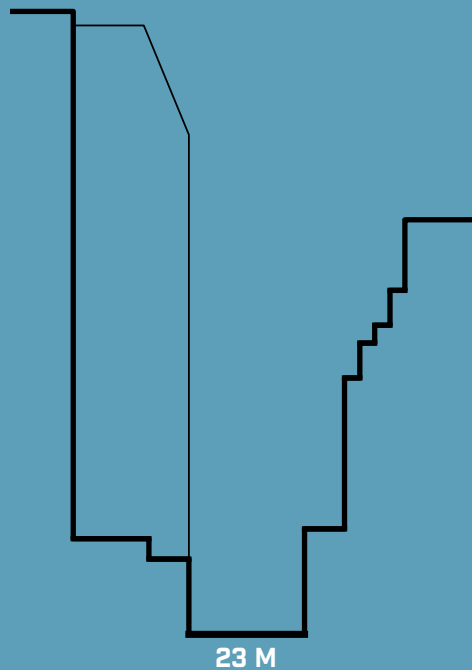
Z. B. LEADENHALL STREET

- > Schmales Gassensystem
- > Hochhäuser rücken mit schrägen Fassaden von der Straße ab, um eine bessere Belichtung zu ermöglichen

NEW YORK

Z. B. BROAD STREET

- > Hochhäuser rücken in den Obergeschossen treppenartig vom Straßenraum ab



BOSTON

Z. B. PEARL STREET

- > Sockelbau
- > Hochhäuser liegen in zweiter Reihe auf den Sockelbauten auf



FRANKFURT AM MAIN

Z. B. NEUE MAINZER STRASSE

- > tiefe Straßenschlucht
- > Hochhäuser direkt am Straßenraum

Im direkten Vergleich der Straßenschluchten wird die Sonderstellung der Neuen Mainzer Straße deutlich. Sowohl in der Straßenbreite als auch in der Höhe der unmittelbar angrenzenden Gebäude, bildet die Frankfurter Skyline ein Extrembeispiel im globalen Kontext.

Dies ist teilweise durch das Fehlen konkreter Planungsrichtlinien, wie in New York oder London, bedingt.

Neue Hochhausbauten müssen daher besonders sensibel in die Umgebung eingefügt werden, um eine zusätzliche Verschlechterung der klimatischen Bedingungen und eine weitere Verdichtung im städtebaulichen Sinne zu minimieren.

MASSNAHMENVORSCHLÄGE

DAS HOCHHAUS IST EIN WICHTIGER UND IDENTITÄTSSTIFTENDER BAUSTEIN IM FRANKFURTER STADTGEFÜGE. ALS SOLCHER IST ER IN DIE ENTWICKLUNG DER STADT EINZUBEZIEHEN UND TRÄGT ZUR LÖSUNG VERSCHIEDENER STÄDTISCHER HERAUSFORDERUNGEN BEI.

ENTWICKLUNGSTENDENZEN

- > Gewachsene Stadtquartiere sollten durch den Bau neuer Hochhäuser nicht in ihrem Charakter beeinträchtigt werden.

STADTRÄUMLICHE ENTWICKLUNG

- > Der Lage der Betrachtungsgebiete an wichtigen Gelenkpunkten des gesamtstädtischen Freiraumsystems sollte Rechnung getragen werden.
- > Die Weiterentwicklung der Nordmainischen S-Bahn-Trasse entlastet gesamtstädtisch das Verkehrsnetz und begünstigt die Hochhausentwicklung im Ostend.

OPTIONAL

- > Die günstige Lage an ÖPNV- und Freiraumsystemen sollte als wesentlicher Standortfaktor der Hochhausentwicklung gesehen und berücksichtigt werden.

HOCHHAUS-CLUSTER

- > Das bestehende Clustersystem in Frankfurt am Main sollte behutsam ergänzt und weiterentwickelt werden.
- > Der Fokus für neue Hochhausentwicklungen sollte innerhalb der wichtigsten Cluster (Bankenviertel, Messe etc.) verortet sein.
- > Die Wirkung der Europäischen Zentralbank (EZB) als solitäres Hochhaus sollte beibehalten werden („Cluster + Solitäre“-Prinzip).
- > Eine Ausbreitung der Hochhäuser abseits der Cluster bzw. der großen Magistralen sollte ausgeschlossen werden.

INTERNATIONALER VERGLEICH

- > Hochhausentwicklungen in Clustern und entlang großer Straßen sind im internationalen Vergleich vorherrschend und sollten auch in Frankfurt am Main weiter gestärkt werden.
- > Hochhauscluster wirken sich identitätsstiftend auf das Stadtbild aus. In der Entwicklung der Stadt sollte die Skyline als wichtiger Faktor berücksichtigt werden.

OPTIONAL

- > Eine Ergänzung des Hochhausstandortes im Ostend ist möglich, sofern die EZB als Raumdominante weiterhin wahrnehmbar ist.
- > Das Zusammenspiel von Hochhauspaaren als Torsituation sollte im gesamtstädtischen Kontext erhalten und wenn möglich ausgebaut werden.
- > Höhenrestriktionen entlang öffentlicher Räume, z. B. durch das stufenweise Abrücken des Hochhauses vom Straßenraum (gemäß „City-Lights-Plan“) sollte geprüft und wenn möglich rechtlich festgesetzt werden.