



Nahmobilitäts- und Parkraumstudie
Frankfurt, Innenstadt Höchst

1. Bürger:innen-Veranstaltung

10.11.2022

Dokumentation

Einleitung

In der dicht bebauten und belebten Innenstadt von Höchst treffen viele verkehrliche Ansprüche und Interessen aufeinander. Vor allem der ruhende Verkehr, der insgesamt eine hohe Nachfrage erfährt, führt immer wieder zu Konfliktsituationen mit dem Radverkehr, mit zu Fuß Gehenden, aber auch mit dem Busverkehr. Gleichzeitig wünschen sich viele Menschen eine gute Erreichbarkeit des Stadtquartiers und seiner Angebote und zugleich eine Verbesserung der Situation für den Fußverkehr, für den Radverkehr und für die Aufenthaltsqualität. Vor dem Hintergrund dieser anspruchsvollen verkehrlichen Gemengelage wird aktuell eine integrierte Nahmobilitäts- und Parkraumstudie erarbeitet. Das beauftragte Gutachterbüro, die Planersocietät aus Dortmund, entwickelt in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt und dem Stadtteilmanagement Lösungsvorschläge für Verbesserungen im Gebiet. Dabei werden die Bürger:innen anhand von unterschiedlichen Formaten in die Planungen miteinbezogen. Vor diesem Hintergrund hat am 10. November 2022 die erste Bürger:innen-Veranstaltung zur integrierten Nahmobilitäts- und Parkraumstudie im BiKuZ in Höchst stattgefunden.

Ablauf

Zeit	Programmpunkt
19.00	Begrüßung Ursula Brünner, Stadtplanungsamt Frankfurt
19.05	Der Prozess und bisherige Arbeitsschritte: Bestandsanalyse und erste Ziele David Madden, Julia Herzog, Planersocietät
19.35	Diskussion über Ziele und mögliche Handlungsansätze anhand von vier Fokusräumen in vier Diskussionsgruppen moderiert durch Planersocietät und Stadt Frankfurt
20.50	Zusammenfassung, Ausblick und Verabschiedung Planersocietät und Ursula Brünner
21.00	Ende

Begrüßung und Einführung

Frau Ursula Brünner, Leiterin der Abteilung Stadterneuerung und Wohnungsbau im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt, begrüßt alle Anwesenden. Ebenfalls heißt David Madden von der Planersocietät die etwa 70 Teilnehmenden willkommen und stellt das Büro und das Team vor, das zusammen mit der Stadt Frankfurt und dem Stadtteilmanagement die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie bearbeitet. Einleitend wird dargestellt, worum es in der Studie geht – im Kern betrifft es die Aufwertung der Höchster Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität und zugleich die bessere Steuerung des ruhenden Verkehrs, also des Parkens im öffentlichen Raum. Hier bestehen viele Konflikte, was auch unmittelbar von den Teilnehmenden zurückgemeldet wird.

Der Prozess und bisherige Arbeitsschritte: Bestandsanalyse und erste Ziele

Julia Herzog von der Planersocietät stellt anschließend erste Ergebnisse aus der Analyse der bestehenden Verkehrssituation in der Höchster Innenstadt vor. Dazu ist unter anderem eine Befragung der Passant:innen vor Ort sowie eine Parkraumerhebung durchgeführt worden. Die Befragung konnte im Nachgang auch online oder im Höchster Stadtteilbüro noch beantwortet werden. Viele Bürger:innen melden sich anschließend direkt zu Wort, um insbesondere auf fehlende Kontrollen des ruhenden Verkehrs hinzuweisen. Das wilde und falsche Parken werde zu selten und zu inkonsequent kontrolliert.

Im Hinblick auf die Ziele, die mit der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie verfolgt werden sollen, stellt Herr Madden einige grundlegende Herausforderungen und Trends für die aktuelle und zukünftige Mobilitätsentwicklung vor, welche bei allen Planungen berücksichtigt werden müssen. Diese reichen von der Notwendigkeit des Klimaschutzes über eine gerechtere Flächenaufteilung bis dahin, die Innenstädte zukunftsfähig und attraktiv gestalten zu müssen. Unter anderem diese Aspekte sollen mit den drei Oberzielen berücksichtigt werden, welche im Entwurf wie folgt vorgestellt wurden:

- Steuerung und Ordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs – für den Kfz-Verkehr und den Radverkehr
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs und des Radverkehrs im Straßenraum – mehr Platz, besseres Netz, mehr Qualität
- Partizipative Weiterentwicklung lokaler öffentlicher Räume – Aufenthaltsqualität, Klimaresilienz, Inklusion

Präsentation Bestandsanalyse



Bildquelle: Planersocietät

Erste Diskussion im Plenum



Bildquelle: Planersocietät

Diskussion über Ziele und mögliche Handlungsansätze anhand von vier Fokusräumen

In der Kleingruppenphase wird, anschließend an den plenaren Input, ein aktives Mitwirken der Teilnehmenden ermöglicht. Anhand von verschiedenfarbigen kleinen Schokoladen teilen sich die Anwesenden in vier Kleingruppen auf. Diese thematisieren vier unterschiedliche Lupenräume in Höchst, die jeweils repräsentativ für Problematiken stehen, die im gesamten Untersuchungsgebiet auftreten. Die Teilnehmenden haben dabei die Möglichkeit, zunächst zu den Zielen Stellung zu beziehen und anschließend Probleme im jeweiligen Lupenraum zu verorten und erste Handlungsansätze zu entwickeln. Folgende Fragen sind dabei Ausgangspunkt der Gruppendiskussion:

- Stimmen Sie den Zielen zu?
- Welche Konflikte können auftreten und wie kann man diesen begegnen?
- Wie können die Ziele im Lupenraum bzw. in Höchst konkretisiert werden?

Ergebnisse Lupenraum Dalbergkreisel

Der Lupenraum Dalbergkreisel umfasst im Wesentlichen den Bereich zwischen Dalbergstraße, Justinuskirchstraße, Emmerich-Josef-Straße und Königsteiner Straße. In diesem Gebiet werden folgende Probleme als zentral angesehen:

- Falschparken im Bereich des Dalbergkreisels aber auch in den Kreuzungsbereichen, bspw. von Hostatostraße und Albanusstraße, führt zu einer Einengung des Seitenraumes und zu Problemen für den ÖPNV.
- Mangelnde Kontrolle wird als zentrales Problem gesehen, das die Vielzahl an Verkehrsverstößen erst ermöglicht.

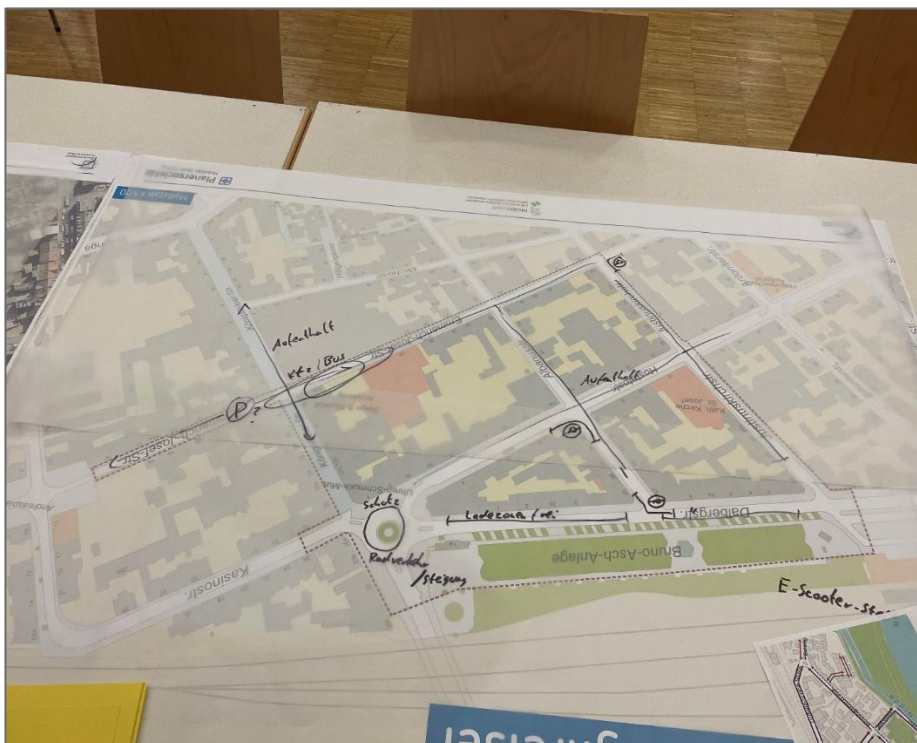
Nahmobilitätskonzept Frankfurt Höchst – 1. Bürger:innen-Veranstaltung

- Parksuchverkehre erzeugen aus Sicht der Teilnehmenden erhebliche Mehrverkehre im Quartier und fördern somit die Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und den weiteren Verkehrsteilnehmenden.
- Fahrradwege werden als zu eng angesehen und der Radverkehr allgemein als zu wenig im Straßenraum berücksichtigt.

Neben der Benennung von Problemen werden auch Ziele und Lösungsvorschläge genannt, die die Situation im Lupenraum Dalbergkreisel verbessern könnten:

- Mehr Kontrollen werden als zentrales Anliegen benannt, welches essenziell ist, um die Konflikte zu reduzieren und mögliche Maßnahmen und veränderte Raumaufteilungen auch praktisch zu kontrollieren und umsetzen zu können.
- Neben der Bruno-Asch-Anlage wird auch in den Straßenräumen mehr Platz für Aufenthalt und Begrünung gewünscht. Die Straßen bieten aus Sicht der Teilnehmenden nahezu keine Aufenthaltsqualitäten.
- Der ÖPNV könnte in Randbereiche verlagert werden, um die Konflikte im Quartier zu verringern. So könnte aus Sicht der Teilnehmenden bspw. die Hostatostraße nicht befahren werden, um die Konflikte dort zu reduzieren.
- Zur Verlagerung auf eine emissionsärmere E-Mobilität wird eine Förderung im ÖPNV, aber auch durch öffentliche Ladeinfrastruktur gefordert.
- Es wird gewünscht, mehr sichere Radabstellanlagen zu schaffen, um auch höherwertige Fahrräder im öffentlichen Raum abstellen zu können.
- Ein Leitsystem hin zu Parkmöglichkeiten sowie auch ein Konzept für prioritäre Achsen des fließenden Verkehrs in den Randbereichen wird als zielführend angesehen, um Kfz-Verkehre in Höchst gezielt zu lenken.

Diskussionsplakat Dalbergkreisel



Bildquelle: Planersocietät

Ergebnisse Lupenraum Mainberg

Der Lupenraum Mainberg umfasst den Platzbereich in der Einmündung des Mainbergs in die Bolongarostraße, die Straße Mainberg selbst sowie das anschließende Mainufer. Folgende zentrale Probleme werden in diesem Bereich benannt:

- Die Beziehung zwischen Fußgängerzone und Mainufer bestehe nur unzureichend durch Barrieren und fehlende Verbindungsachsen sowie Orientierungsmöglichkeiten.
- Der Mainberg sowie der Platz an der Bolongarostraße seien nur unzureichend gestaltet und lüden nicht zum Aufenthalt ein. Unter anderem stellt sich den Teilnehmenden die Frage, ob die dort befindlichen Altglascontainer verlagert werden könnten.
- Für den Fuß- und Radverkehr werden im Untersuchungsraum ausbaufähige Infrastrukturen angeboten.

Aus den benannten Problemen ergeben sich folgende Zielsetzungen:

- Zentrales Anliegen seitens der Teilnehmenden ist die Stärkung der Verbindung zwischen Fußgängerzone und Mainufer und damit auch die Querung der Bolongarostraße als wesentlicher Barriere.
- Eine verbesserte Wegweisung wird seitens der Teilnehmenden als wichtiger Faktor angesehen, um die Verbindung zwischen wichtigen Zielen zu stärken, so bspw. auch in Richtung Mainufer.
- Entlang des Mainbergs sowie in der Platzstruktur an der Einmündung der Straße Mainberg in die Bolongarostraße wird Potenzial zur Aufwertung und Steigerung der Aufenthaltsqualität gesehen. Begrünung und weitere gastronomische Angebote könnten den Platzcharakter stärken.
- Entlang der Straße Mainberg wird eine Aufwertung der westlich gelegenen Grünflächen gewünscht.
- Grundsätzlich wird mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr gewünscht, sowohl am Mainberg als auch im Bereich der Bolongarostraße. Dies könne auch mit einer allgemeinen Verkehrsberuhigung einhergehen.
- Insgesamt soll eine Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffen erfolgen.

Diskussionsplakat Mainberg



Bildquelle: Planersocietät

Ergebnisse Lupenraum Altstadt

Der Lupenraum Altstadt umfasst sowohl die nördlich als auch die südlich gelegenen Bereiche der Altstadt und bezieht sich im Norden auf den Bereich bis südlich des Marktes und der Melchiorstraße. Im Osten reicht er bis zur Storchgasse und im Westen bis zur Antoniterstraße. Im Süden werden der Höchster Schloßplatz und der Justinusplatz noch hinzugerechnet. Folgende wesentliche Probleme werden benannt:

- Die Altstadt mit ihren schmalen Gassen werde zu viel und vielfach auch von zu großen Fahrzeugen befahren. Anderen Verkehrsteilnehmenden stehe damit nicht mehr hinreichend Platz zur Verfügung.
- Fahrzeuge in der Altstadt seien häufig zu schnell unterwegs, bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen und Regelungen (z.B. Spielstraße Storchgasse) würden nicht eingehalten.
- Parksuchverkehr schränke die Aufenthaltsqualitäten ein und finde sich sogar am Justinusplatz und Schloßplatz.
- Falschparken in den engen Gassen schränke die Wegequalität im Fußverkehr ein, fehlende Kontrollen begünstigen aus Sicht der Teilnehmenden das Falschparken. Soweit vorhanden (z.B. Bolongarostraße, Wed) werden die Gehwege als zu schmal empfunden, sie seien zudem ebenfalls zugeparkt.
- Die Parkplätze entlang der Bolongarostraße stünden nachts oft leer, würden also nicht von Anwohner:innen benötigt.

Nahmobilitätskonzept Frankfurt Höchst – 1. Bürger:innen-Veranstaltung

- Insbesondere auf der Bolongarostraße herrsche tagsüber zu viel Durchgangsverkehr.

Neben der Benennung von Problemen werden auch Ziele und Lösungsvorschläge formuliert:

- Die Mobilität für Alle solle sichergestellt werden, auch für Mobilitätseingeschränkte.
- Durchgangsverkehr solle nach Möglichkeit aus der gesamten Altstadt und auch der Bolongarostraße herausgehalten werden, zudem sollte die Geschwindigkeit verstärkt kontrolliert werden.
- Eine einheitliche und klare Parkregelung unter Konzentration auf das Anwohnerparken könne aus Sicht der Teilnehmenden den ruhenden Verkehr ordnen.
- Um den Parkverkehr in die Parkhäuser und andere zentrale Parkplätze zu lenken, solle das Parken im Seitenraum der Straßen durch eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung teurer werden. Ein Parkleitsystem könne darüber hinaus zur verstärkten Nutzung der Parkhäuser beitragen.
- Eine Vereinfachung der Verkehrsregelung solle angestrebt, der „Schilderwald“ reduziert werden.
- Der Radverkehr solle in seiner Wegeinfrastruktur gestärkt werden, insbesondere solle die Möglichkeit zum Fahren entgegen der Einbahnstraßenrichtung z.B. in der Bolongarostraße geschaffen werden.
- Begrünung und Aufenthaltsqualität sollten durch die vermehrte Pflanzung von Bäumen gestärkt werden.

Ergebnisse Diskussionsgruppe Altstadt



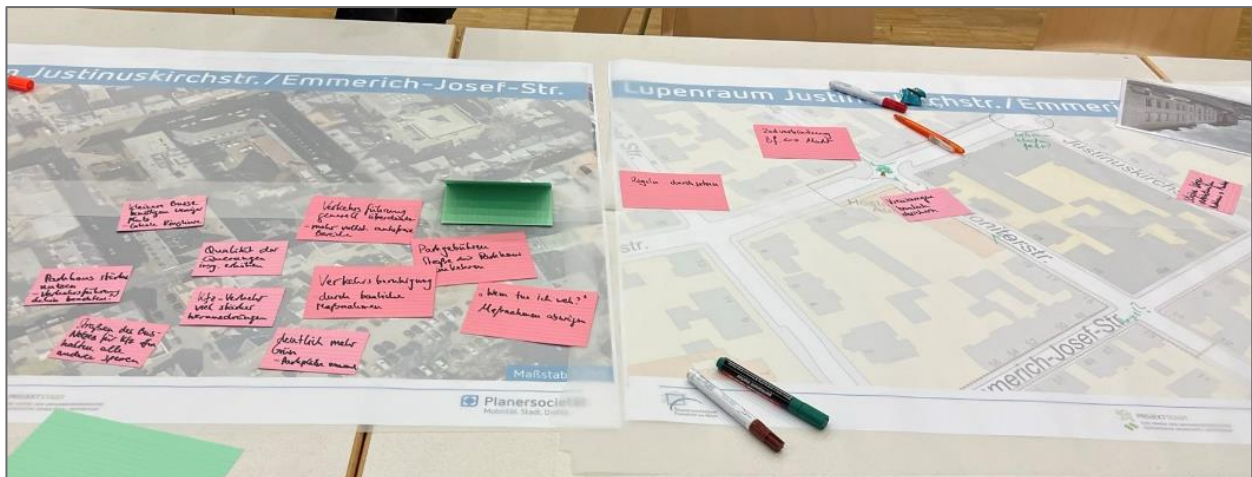
Quelle: Planersocietät

Ergebnisse Lupenraum Justinuskirchstraße / Emmerich-Josef-Straße

Der Lupenraum Justinuskirchstraße / Emmerich-Josef-Straße umfasst einen zentralen Bereich von Höchst, der insbesondere durch enge, unübersichtliche Kreuzungssituationen und schmale Straßenräume gekennzeichnet ist. Folgende wesentliche Diskussionspunkte werden benannt:

- Die grundsätzliche Verkehrsführung sollte einmal überdacht werden, mit dem Ziel, vor allem den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herauszuhalten und den Kfz-Verkehr allgemein zu reduzieren. Als Lösungsansätze wurden unter anderem Durchfahrt- und Abbiegeverbote, Sackgassen und auch autofreie Bereiche genannt.
- An den Kreuzungen fehlt es häufig an sicheren und barrierefreien Querungsmöglichkeiten. Wenn vorhanden, werden sie oft zugeparkt. Vorgeschlagen werden bauliche Absicherungen der Kreuzungsbereiche, anders seien die Autos dort nicht fernzuhalten. Auch die Qualität der Querungen sollte insgesamt erhöht werden, genannt werden beispielsweise Zebrastreifen (Fußgängerüberwege).
- Es wird sich deutlich mehr Grün im Straßenraum gewünscht, hier wird die Notwendigkeit zum Handeln vor dem Hintergrund der Klimakrise betont. Viele können sich mehr Grün anstelle von Parkplätzen im Straßenraum vorstellen.
- Auch der Busverkehr wird rege diskutiert. Im Ergebnis sind die Teilnehmenden der Meinung, dass eine kleine Linie zur Feinerschließung ausreiche und die meisten Buslinien, insbesondere die langlaufenden Linien, z. B. zum Flughafen, um die Innenstadt herumführen und am Busbahnhof starten/enden sollen. Die höhere Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit werden von den Teilnehmenden wichtiger bewertet als die direkte Erschließung im Höchster Zentrum.

Diskussionsplakat Justinuskirchstraße / Emmerich-Josef-Straße



Bildquelle: Planersocietät

Priorisierung der zentralen Diskussionsergebnisse

Im Anschluss an die Diskussionsphase werden die wichtigsten Ziele, Lösungsansätze und Diskussionsaspekte zusammengefasst und durch die Teilnehmenden priorisiert. Jede*r Teilnehmende hat dabei die Möglichkeit bis zu drei Aspekte zu priorisieren.

In der Priorisierung zeigt sich ein breites Themenfeld, das für die Teilnehmenden von hoher Bedeutung ist; es zeichnen sich aber auch einige besonders wichtige Aspekte ab. Insbesondere die Forderung nach einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in den Kernbereichen Höchst wird dabei deutlich, gemeinsam mit einer Intensivierung der Kontrollen und einer verbesserten Regulierung des ruhenden Verkehrs in Höchst. Darüber hinaus werden auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Begrünung als zentrale Entwicklungsziele benannt und entsprechend bewertet. Zudem ist den Teilnehmenden auch die Förderung alternativer Antriebe und die Reduktion von Emissionen sowie die Förderung der Infrastruktur in der Nahmobilität, insbesondere im Radverkehr, wichtig.

Priorisierung der Ergebnisse (in Klammern: Anzahl Wertungen der Teilnehmenden)



Abschluss und Ausblick

Ursula Brünner und David Madden bedanken sich bei den Teilnehmenden für die intensive, konstruktive Mitarbeit, die angeregten Diskussionen und die zahlreichen Anregungen. Sie weisen darauf hin, dass die gewonnenen Erkenntnisse nun in den weiteren Prozess einfließen werden. In diesem werden nun die Ziele in Rückkopplung mit den Erkenntnissen aus der Bürger:innen-Veranstaltung auf eine Anpassung hin überprüft und anschließend die Phase der Entwicklung von konkreten Maßnahmen begonnen. Es gibt aber zu beachten, dass die Anregungen der Teilnehmenden auf eine Umsetzbarkeit hin zu überprüfen sind und nicht gewährleistet werden kann, dass alle Vorschläge 1:1 umgesetzt werden können. Im fortlaufenden Prozess soll zudem noch eine weitere Beteiligung der Bürger:innen erfolgen. Die Stadt Frankfurt und die Planersocietät betonen, dass sie sich in diesem Rahmen auch über eine weitere Beteiligung der Anwesenden freuen. Frau Brünner verabschiedet die Teilnehmenden und wünscht einen schönen Feierabend.

Ansprechpartner:innen und Impressum

Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner Stadt- und Verkehrsplaner

David Madden, Julia Herzog, Pascal Wolff

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

Tel.: 0231 99 99 70 0

madden@planersocietaet.de



Stadt Frankfurt

Der Magistrat - Stadtplanungsamt

61.S2 Stadterneuerung

Kurt-Schumacher-Straße 10

60311 Frankfurt am Main

Tel.: 069 212 34403

anne.lederer@stadt-frankfurt.de



Projektstadt

Eine Marke der Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt

Birgit Gröning, Dr. Jürgen Schmitt

Stadtteilbüro Höchst

Bolongarostraße 135

65929 Frankfurt-Höchst

Tel.: 069 212 40 802

birgit.groening@nh-projektstadt.de

