



Öffentliche Abschlussveranstaltung zur Nahmobilitäts- und Parkraumstu- die Innenstadt Höchst am 05. Novem- ber 2024

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 wurde eine integrierte Nahmobilitäts- und Parkraumstudie erarbeitet. Das beauftragte Gutachterbüro, die Planersocietät aus Dortmund, entwickelte in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt und weiteren Fachämtern der Stadt Frankfurt sowie dem Stadtteilmanagement Lösungsvorschläge für Verbesserungen im Gebiet. Dabei wurden die Bürger:innen anhand von unterschiedlichen Formaten in die Planungen miteinbezogen. Die Ergebnisse wurden nun am 05. November 2024 in der Stadtteilbücherei im BiKuZ in Höchst vorgestellt. Die Plakate mit den Ergebnissen der Studie wurden weiter bis zum 23. November in der Stadtteilbücherei ausgestellt. Die Anmerkungen der Bürger:innen sind dieser Dokumentation angehängt.

Ablauf

Zeit	Programmpunkt
19:00 Uhr	Begrüßung: Herr Kreisl, Abteilungsleitung Stadtentwicklung, Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung der Stadt Frankfurt am Main
19:05 Uhr	Begrüßung, Einführung und Rückblick: Planersocietät
19:20 Uhr	Aufteilung in drei Gruppen (Milky Way, Mars, Twix): Vorstellung der Ergebnisse anhand der Plakate und Möglichkeit für Rückfragen/Anmerkungen; jede Gruppe startet an einer anderen Stelle; zeitlich abgepasster Wechsel/Rundgang ca. alle 30 Minuten
20:50 Uhr	Abschluss, Resümee und Ausblick, Hinweis auf die Ausstellung
21:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Begrüßung und Einführung

Herr Kreisl, Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt, begrüßte alle Anwesenden. Er skizzierte kurz den durchgeführten Prozess und die Ziele der heutigen Veranstaltung. Ebenfalls hieß Herr David Madden von der Planersocietät die etwa 45 Teilnehmenden willkommen und stellt das Büro und das Team vor, das zusammen mit der Stadt Frankfurt und dem Stadtteilmanagement die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie erarbeitet hat. Einleitend stellte er dar, worum es in der Studie geht – im Kern betrifft es die Aufwertung der Höchster Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr sowie für die Aufenthaltsqualität und zugleich die bessere Steuerung des ruhenden Verkehrs, also des Parkens im öffentlichen Raum. Anschließend stellt Herr Madden den Projektablauf mit seinen unterschiedlichen Bearbeitungsphasen vor. Auf die Analyse der Gesamtsituation folgte die Erarbeitung von Leitlinien und Handlungsfeldern, die wiederum die Grundlage für die Maßnahmenkonzeption darstellen. Anschließend erfolgt die Dokumentation.

Abbildung 1: Projektablauf



Beteiligung

- Ämter der Stadt Frankfurt
- Stadtteilbüro
- Planungsbeirat
- Anwohner:innen, Beschäftigte, Besucher:innen von Höchst



Vorstellung der Ergebnisse der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie Höchst

Herr Madden stellte den weiteren Ablauf der Veranstaltung vor. In drei Kleingruppen, die jeweils von Herrn Madden, Frau Julia Herzog und Herrn Pascal Wolff (alle Planersocietät) moderiert wurden, konnten die Teilnehmenden sich an drei Informationsständen über die Ergebnisse, mit Fokus auf die entwickelten Maßnahmen, informieren, Rückfragen stellen und Anmerkungen beitragen. Von Seiten der Stadt Frankfurt und des Stadtteilmanagements wurden diese Anmerkungen notiert. Die Zuteilung zu Gruppen erfolgt dabei zufällig.

Themenstand Fußverkehr und Sicherheit

Am Themenstand Fußverkehr und Sicherheit wurde die Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr, die Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr sowie das sichere Queren an Kreuzungen und die Einrichtung eines Leitsystems für zu Fuß Gehende vorgestellt.

Grundsätzlich überwog bei den Teilnehmenden die Zustimmung zu den vorgestellten Maßnahmen. Vereinzelt wurden Rückfragen bzgl. der Umsetzbarkeit gestellt. Insbesondere bei der Maßnahme zur Freihaltung der Königsteiner Straße wurde angemerkt, dass ein Freihalten des Kreuzungsbereichs vom fließenden Kfz-Verkehr bereits eine große Verbesserung erzielen könne. Dies müsse allerdings auch regelmäßig und konsequent kontrolliert werden. Es wurde vermutet, dass sich anfangs viele Menschen nicht an die neuen Regelungen halten würden. Die Abbindung wurde hingegen insofern teilweise kritisch bewertet, als dass sich der Verkehr auf die Bolongarostraße verlagern würde, bei der ebenfalls eine bereits hohe Belastung wahrgenommen werde. Außerdem bestand die Befürchtung, dass sich der ruhende Verkehr verstärkt auf die umliegenden Straßen verlagert, wenn im Zuge dieser Maßnahme Parkstände in der Emmerich-Josef-Straße wegfallen. Ebenso sollten die Gewerbetreibenden vor Ort in die Maßnahme eingebunden werden.

Die Entwicklung von Flanierachsen und eines attraktiven Leitsystems wurde begrüßt. Allerdings müsste dafür die Infosteile entlang der Achse Antoniterstraße neu platziert werden. Als besonders wichtig wurde die Schaffung sicherer Kreuzungsbereiche angesehen, da diese aktuell oftmals beparkt würden und somit einerseits Sichtbeziehungen gestört würden und zu Fuß Gehenden kein Raum zum Queren bliebe und andererseits auch der fließende Kfz- und Radverkehr gestört würde. Darüber hinaus war es den Teilnehmenden wichtig, eine flächendeckende Barrierefreiheit zu erzielen. Ebenso wurde die Schaffung von konsumfreien Sitzmöglichkeiten gewünscht.



Quelle: Stadt Frankfurt

Themenstand Radverkehr und öffentlicher Raum

Zahlreiche Teilnehmende sahen den Radverkehr vor allem im Zentrum von Höchst als benachteiligt an. Insofern wurde erheblicher Bedarf zur Verbesserung gesehen. Zu den Maßnahmen überwog die Zustimmung mit kleineren Ergänzungsvorschlägen. So wurde beispielsweise angemerkt, dass die Unterführung an der Leunastraße als sehr problematisch wahrgenommen wird, da der Radverkehr hier eine Treppe nutzen müsse. Dies sollte im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls Berücksichtigung finden (z. B. durch Rotmarkierung). Hinsichtlich des Angebots an Radabstellanlagen wurde die Einschätzung des weiteren Bedarfs an hochwertigen Abstellanlagen geteilt. Es wurde allerdings darauf verwiesen, dass die Anlage am Markt Probleme in der Nutzung (obere Abstellung für schwere Fahrräder kaum nutzbar) und Sicherheit (Hindernisse auf Kopfhöhe) aufweise. Dies sollte bei der Einrichtung weiterer vergleichbarer Anlagen berücksichtigt werden.

Auch die Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume wurden von den Teilnehmenden begrüßt. Dabei gelte es jedoch, die Wirksamkeit der Maßnahmen zum Klimaschutz zu prüfen und abzuwägen. So biete eine Baumpflanzung wesentlich mehr Klimaeffekt als ein kleines Pflanzbeet, während die Umnutzung eines Parkplatzes als Außengastronomie zwar die Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhöhe, in erster Konsequenz aber keine Klimaanpassungsmaßnahme darstelle. Auch wurde das verstärkte Sammeln von Regenwasser auf Dachflächen als wichtige Maßnahme zur Klimaanpassung genannt.



Quelle: Stadt Frankfurt

Themenstand Ruhender Verkehr und Intermodalität

Die Teilnehmenden sahen einen starken Handlungsbedarf im Bereich des ruhenden Verkehrs, da die Präsenz von Autos und vor allem falsch parkenden Autos als großes Problem für alle Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen wird. Insbesondere der Parkraumkontrolle komme dabei, zusammen mit der baulichen Einschränkung von Falschparken, eine bedeutsame Aufgabe zu. Vor diesem Hintergrund wurden Schwerpunktkontrollen als wichtige erste Maßnahme angesehen. Anwohner:innen sollten zudem auch zukünftig Parkplätze im Straßenraum vorbehalten sein. Es bestand der Wunsch der stärkeren Nutzung der Parkhäuser, weshalb diese auch attraktiver werden müssten. Die Erhebung von Parkgebühren im Straßenraum wurde mehrheitlich begrüßt. Auch sollen weitere bauliche Maßnahmen das Falschparken unterbinden, dazu eignen sich diverse Maßnahmen aus den anderen Handlungsfeldern.

Im Bereich Carsharing und Sharing-Mobility allgemein wurde darauf verwiesen, dass es bereits einige Angebote gebe, ein weiterer Ausbau aber als sinnvoll erachtet würde. Auch die Einrichtung eines Netzes an Mobilstationen wurde grundsätzlich positiv aufgenommen, um intermodale Wegekette(n) (mit mehreren Verkehrsmitteln) zu fördern.

In Bezug auf die Anpassung der Busführung wurde zu bedenken gegeben, dass teilweise Mehrverkehre auf bereits stark belasteten Achsen entstünden. Grundsätzlich sei die Anpassung aber vertretbar.

Die Perspektive zur langfristigen Neuordnung der Verkehrsführung mittels Erschließungsschleifen wurde als interessanter Ansatz wahrgenommen, der bei einer allgemeinen Reduktion der

Abhängigkeit vom Kfz und einer Stärkung von Alternativen in Zukunft weitergedacht werden könne. Einzelne Fragestellungen betrafen unter anderem die Busverkehrsführung in Zukunft und der Umgang mit dem Markt als Parkplatz. Es wurde deutlich gemacht, dass dieser planerische Ansatz noch viele weitere Prüfungen und Untersuchungen nach sich ziehen würde.



Quelle: Stadt Frankfurt

Abschluss und Ausblick

Herr Kreisl bedankte sich abschließend bei den Teilnehmenden für ihr Interesse und ihre Anmerkungen. Er wies zudem darauf hin, dass die vorgestellten Maßnahmen noch bis zum 23. November im Büchersaal der Bücherei ausgestellt bleiben sollen und alle Interessierten die Möglichkeit haben, sich dort noch einmal in Ruhe zu informieren und ihre Anmerkungen in eine aufgestellte Box zu werfen. In der Umsetzung liege nun zunächst der Fokus auf den vorgestellten Quick-Wins, die kurzfristig innerhalb der kommenden Jahre realisiert werden sollen.

Nahmobilitätskonzept Frankfurt Höchst – Abschlussveranstaltung



Quelle: Stadt Frankfurt

Ansprechpartner:innen und Impressum

Planersocietät

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

David Madden, Julia Herzog, Pascal Wolff

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

Tel.: 0231 99 99 70 0

madden@planersocietaet.de



Stadt Frankfurt

Der Magistrat - Stadtplanungsamt

61.33 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



Nahmobilitäts- und Parkraumstudie Höchst

Rückmeldungen von Bürger:innen aus der Informationsveranstaltung am 05.11.2024
und der anschließenden Ausstellung im Bibliothekszentrum Höchst

I.1 Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr

- Hinweis Wie will man sicherstellen, dass niemand durch/über die gesperrte Königsteiner Straße fährt? (Vermutung, dass "die Höchster" sich nicht daran halten)
- Hinweis Vermutung, dass durch den Wegfall von Parkplätzen in der Emmerich-Josef-Straße mehr in der Konrad-Glatt-Straße geparkt wird
- Hinweis Befürchtung, dass durch die veränderte Wegeföhrung mehr Verkehr auf der Bolongarostraße entsteht und diese dadurch überlastet wird
- Hinweis Vor eine Konkretisierung sollten die Gewerbetreibenden in der Emmerich-Josef-Straße befragt bzw. eingebunden werden.

I.2 Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr

- Hinweis Die Antoniterstraße wurde vor einigen Jahren umgestaltet, evtl. gibt es da noch Zweckbindungsfristen.
- Frage Wie viele Parkplätze fallen insgesamt weg?
- Vorschlag Schaffen von konsumfreien Sitz- und Liegemöglichkeiten
- Hinweis Der Markt ist als Fußverkehrsvorrangbereich im Plan gekennzeichnet, ist aber außerhalb der Marktzeiten zugparkt. Passt die Kennzeichnung?
- Hinweis In der Anoniterstraße steht die Informationsstele in der vorgeschlagenen Flanierachse.

I.3 Schaffung sicherer Kreuzungen und Querungen

- Hinweis Die Zebrastreifenmarkierung Hostatostraße / Albanusstraße müsste dringend erneuert werden. Die Umsetzung des Quick-Win ist daher dringend.

I.4 Entwicklung eines Leitsystems für zu Fuß Gehende

- Frage Wurde Barrierefreiheit mit beachtet? Diese ist laut Fr. Herzog in allen Maßnahmen enthalten.
- Hinweis Parkschilder und Papierkörbe stehen auf dem Fußweg (Dalbergstraße zwischen Postkiosk und Justinuskirchstraße), stärker auf solche Verengungen achten
- Hinweis Skepsis, ob ein Leitsystem für zu Fuß Gehende wirklich benötigt wird, wichtiger sind sichere, attraktive und ausreichend dimensionierte Fußwegeverbindungen

II.1 Freigabe Einbahnstraßen in Gegenrichtung

- Hinweis Bei engen Straßen sollte auch ein Umbau bzw. eine Umsortierung des Straßenraums erfolgen.
- Hinweis Passt das zusammen?: Justinuskirchstraße als Radverkehrsverbindung (II.1) und gleichzeitig als Umfahrung für die Fußgängerzone (I.1?)
- Hinweis Passt das zusammen?: Königsteiner Straße als Radnebenverkehrsstraße, und gleichzeitig Fußgängerzone?

II.2 Weitere Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

Vorschlag Änderung des Fahrradweges im Tunnel in der Leunastraße. Aufgrund von Stufen und Beleuchtung sehr gefährlich. Kann nicht auf den Umbau mit der RTW warten.

II.3 Auswertung des Angebots an hochwertigen Abstellanlagen

Hinweis Kritik an Doppelstock-Fahrradabstellanlage am Markt (von mehreren Teilnehmenden wurde das nicht als gutes Beispiel angesehen, sind nicht für alle Fahrräder nutzbar und schwierig in der Handhabung)

Hinweis Statt Fahrradabstellanlage wie am Markt lieber normale Fahrradbügel mit einer Überdachung

Frage Fahrradabstellanlagen: Kann man bei der Schaffung von Abstellanlagen Flächen entsiegeln?

Vorschlag Bsp. Coburg: leerstehende Ladengeschäfte für Fahrradparken nutzen (mit platzsparenden Modellen zum Fahrräder abstellen)

Hinweis Die Anmietung eines leerstehenden Ladengeschäftes o.ä. für Fahrradparken könnte über eine private Initiative von Nutzungsinteressierten organisiert werden.

Hinweis Fahrradabstellanlagen am Schlossplatz sind wichtig

Vorschlag Bei überdachten Fahrradparkstationen sollten die Dächer weiß gefärbt oder besser begrünt werden, um Aufheizen zu vermeiden.

III.1 Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume

Vorschlag Nutzung von Dachflächen für Regenwassersammlung (z. B. Markthalle, Kirche, ...)

Hinweis Zur Einsortierung der Maßnahmen: Die Umnutzung eines Parkplatzes für Außengastronomie ist keine Klimaanpassungsmaßnahme.

III.1 Gemeinschaftliche Aktivitäten im öffentlichen Raum

Hinweis Entsprechende Initiativen sind schon seit langem aktiv (z.B. Stadtgärtner*innen, Höchster Sauber), solche Aktivitäten brauchen aber auch Unterstützung nach Ende des Förderprogramm Innenstadt Höchster

IV. 1/2/3 Parken

Hinweis Anwohnende sollen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum behalten (dieses zum Wegfall von Parkplätzen).

Hinweis Hinweis auf Falschparken am Main -> mehr Kontrollen gewünscht

Vorschlag Gastronomiebetriebe animieren, ihren Kunden vergünstigtes Parken in den Parkhäusern anzubieten

Hinweis Pendler, die ab Bahnhof Höchster fahren, parken nicht im Parkhaus, sondern in der Dalbergstraße

Vorschlag verschiedenfarbige Markierungen, je nachdem wie lange man dort parken darf (ist lt. Frau Herzog nicht in Deutschland möglich)

Hinweis Das Schild vor dem Gebäude Dalbergstraße 4, mit dem Hinweis, dass man an der Haltelinie halten soll, wird oft übersehen und Autos behindern den Busverkehr.

Vorschlag Kleinlaster von Firmen sollten keinen Anwohnerparkausweis bekommen.

Hinweis In der Leverkusener Straße parken mehrere Fahrzeuge von einer Fahrschule (im öffentlichen Raum).

- Hinweis Gebühren wegen Falschparken sind zu niedrig
- Hinweis Gebühren für Nichtanwohnende wird begrüßt
- Vorschlag auf statisches Parkleitsystem konzentrieren, da bei einem dynamischen System die Kosten nicht im guten Verhältnis zum Nutzen stehen
- Hinweis Parkraumbewirtschaftung sowie Kontrollen sind wichtig, um das Parken im Parkhaus attraktiver zu machen. Denn Parkhäuser kosten Geld, Parken im öffentlichen Raum bisher nicht, Falschparken nur dann, wenn es auch eine Strafe gibt

- Hinweis Parkraumbewirtschaftung ergibt nur Sinn, wenn sie auch intensiv überwacht wird.

- Hinweis Parkhaus Königsteiner Straße müsste attraktiver werden, viele haben Angst, das Parkhaus zu nutzen.
- Vorschlag Parkkralle statt Abschleppen (ergibt allerdings nur da Sinn, wo das falschparkende Fahrzeug nicht anderen Verkehr behindert)
- Vorschlag Technische Methoden zur Überwachung des Parkraummanagements prüfen, wenn das Personal fehlt (z.B. Amsterdam, Gateway Gardens)
- Vorschlag Prüfen, ob der Pauliparkplatz städtischerseits erworben werden kann, um dort dauerhaft Parkmöglichkeiten außerhalb der Innenstadt anzubieten.
- Vorschlag Mehr bauliche Maßnahmen gegen Falschparken

V.1. Anpassung der Busverkehrsführung

- Vorschlag Busfahrer sollen Falschparker mit Kamera fotografieren (gibt es schon woanders, ggf. in Wiesbaden)
- Hinweis Die Teilnehmerin sieht bei den Maßnahmen keine Lösung für die Probleme des Busverkehrs
- Vorschlag Bei überdachten Bushaltestellen sollten die Dächer weiß gefärbt oder besser begrünt werden, um Aufheizen zu vermeiden.

V.2 Einführung von Carsharing in Höchst

- Hinweis Nicht von "Einführung" sprechen, weil es Carsharing bereits im Gebiet gibt (z.B. im Parkhaus); besser von Ausweitung sprechen
- Vorschlag Auch die vorgeschlagenen Standorte Bolongarostraße und Leunastraße schon als Quick-Win umsetzen.

VI. Perspektive zur Neuordnung der Verkehrsführung in Höchst

- Hinweis Umliegende Straßen müssen bei Mehraufnahme des Verkehrs ertüchtigt werden, Anpassungen des Busverkehrs werden notwendig
- Hinweis Konzept steht im Widerspruch mit der Lage des Parkhauses und des Marktplatzes als Parkplatz in der Mitte des Gebietes

weitere Hinweise

- Hinweis Falschfahren: Viele fahren einen "Loop" um das Bürgerbüro, von der Adolf-Haeuser-Straße rechts in die Antoniterstraße, rechts über den Parkplatz vom Bürgeramt und dann gegen die Einbahnstraße Leverkusener Straße Richtung Norden und links in die Adolf-Haeuser-Straße
- Hinweis Nahverkehr sollte kostenlos sein
- Hinweis Es fehlt eine Beschäftigung mit den E-Scootern (Ordnung schaffen bzgl. Abstellflächen und zulässigen Fahrwegen), diese behindern u.a. Fuß- und Radverkehr

- Vorschlag Altstadt für auswärtigen PKW-Verkehr sperren (siehe Praxis in Italien)
- Vorschlag Durchgehend in der Altstadt Tempo 30 plus Temposchwelle
- Hinweis Insgesamt mehr Mut bei Planungsvorschlägen
- Vorschlag Wir benötigen dringend mehr E-Ladestationen für KfZ