

Planwerk



Stadtplanungsamt
Frankfurt am Main

25



**STADT
PLANUNGS
AMT**

FRANKFURT AM MAIN

Planwerk

Stadtplanungsamt
Frankfurt am Main

25



Inhalt

VORWORT

4 **Marcus Gwechenberger**

EDITORIAL

6 **Martin Hunscher**

10 **Stadtentwicklung**

14 **Städtebau**

72 **Öffentlicher Raum**



30

Gutleutviertel-West
Quartier der
produktiven Mischung





64

Wohngebiet nördlich
Frankfurter Berg – Hilgenfeld

132 Einblicke

140 Ausblicke

150 Statistik

154 Impressum

156 Karte
Projektdokumentation

94 Stadterneuerung

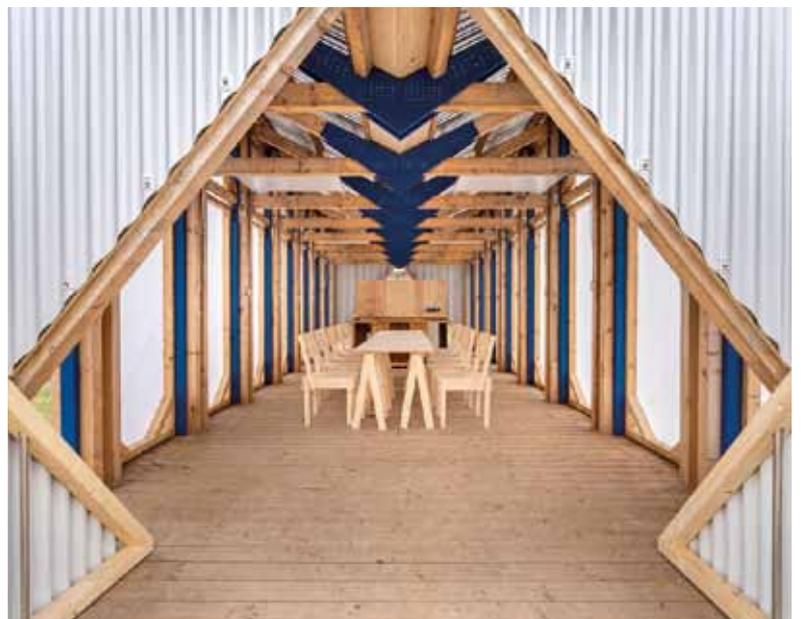
118 Wohnungsbauförderung

NACHGEFRAGT

126 Sechs Fragen an
Mitarbeitende des
Stadtplanungsamtes

106

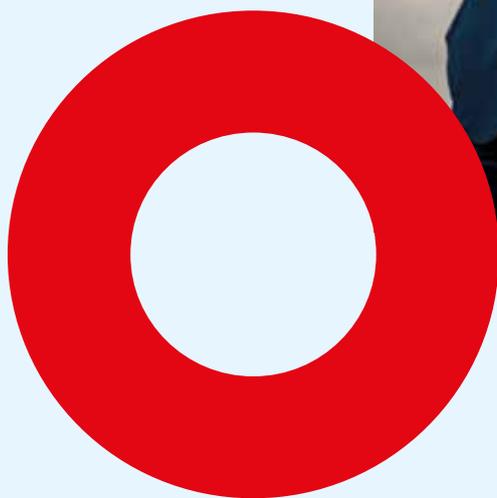
Nachbarschaftspavillon
„Haus am See“
Förderprogramm
„Sozialer Zusammenhalt
Ben-Gurion-Ring“



© Florian Lugert



© Peter Jülich



Vorwort

Marcus Gwechenberger Dezernent für Planen und Wohnen

In den vergangenen zwei Jahren hat sich Frankfurt eindrucksvoll weiterentwickelt. Wir haben zentrale planerische Weichen gestellt, die es uns ermöglichen, unsere Stadt gerecht, produktiv und resilient zu gestalten. Diese Publikation gibt Ihnen einen umfassenden Einblick in die vielfältigen Leistungen und Projekte des Stadtplanungsamtes, die den Weg für eine lebenswerte Metropole bereiten.

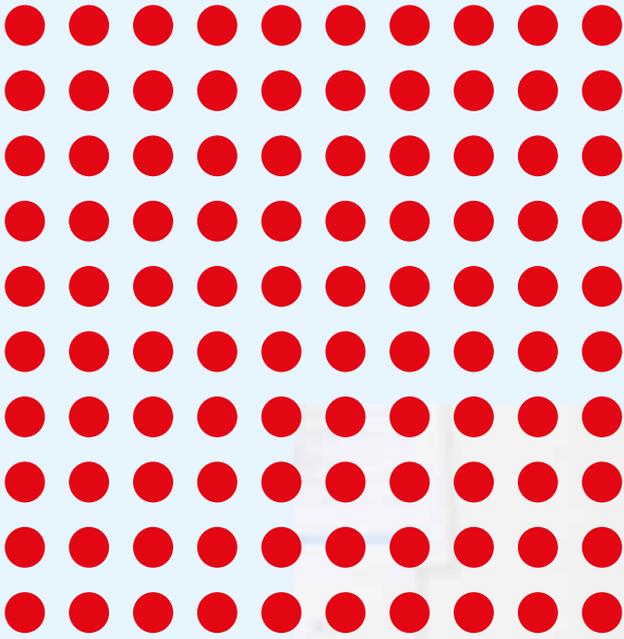
Stadtentwicklung bedeutet für uns, einen Rahmen zu schaffen, in dem wirtschaftliche Dynamik, soziale Gerechtigkeit und ökologische Verantwortung miteinander in Einklang stehen. Wir haben diesen Rahmen gemeinsam mit vielen engagierten Partnerinnen und Partnern in Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft weiterentwickelt. Drei Projekte stehen exemplarisch für diesen Weg, Frankfurt gemeinsam strukturiert und systematisch weiterzuentwickeln.

Mit dem Hochhausentwicklungsplan 2024 führen wir ein zentrales Planungsinstrument in die Zukunft. Insgesamt 14 neue Standorte, darunter vier Aufstockungen bestehender Hochhäuser, schaffen bis zu 475.000 Quadratmeter neue Fläche im Zentrum. Der Fokus liegt auf Nachhaltigkeit, Nutzungsmischung und der Verzahnung mit dem öffentlichen Raum – etwa durch die geplante „Hochhauspromenade“ entlang der Wallanlagen.

Im Gutleuthafen entsteht auf 32 Hektar ein lebendiges, nutzungsgemischtes Stadtquartier – zum Wohnen, Arbeiten, Forschen und Feiern. Diese Transformation eröffnet neue Perspektiven für eine gemeinwohlorientierte und produktive Stadtentwicklung mitten in Frankfurt.

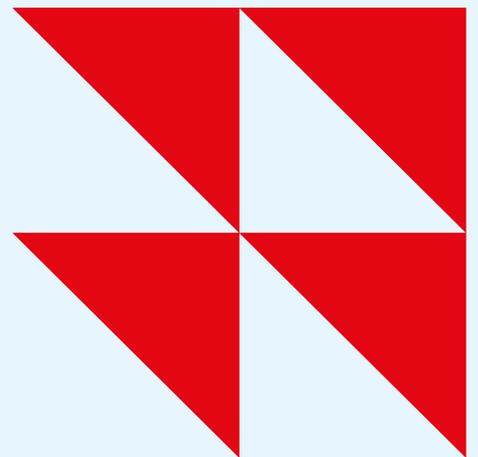
Mit dem Stadtteil der Quartiere im Nordwesten schaffen wir Raum für rund 6.800 Wohnungen und bis zu 5.000 Arbeitsplätze. Das neue Viertel ist klimagerecht geplant, verkehrlich gut angebunden und leistet einen wichtigen Beitrag für mehr bezahlbaren Wohnraum in unserer wachsenden Stadt.

Ich danke allen, die diese Entwicklung mitgestalten – besonders dem Stadtplanungsamt. Gemeinsam gestalten wir Frankfurts Zukunft: sozial, verantwortungsvoll und im Dialog.



Editorial

Martin Hunscher
Leiter des
Stadtplanungsamtes



Warum Frankfurt nicht aus Pappe sein darf

Resilienz in der

Stadtplanung

Stellen wir uns Frankfurt am Main einmal als ein großes Kartenhaus vor. Ein bisschen Wind – sagen wir ein wirtschaftlicher Abschwung, eine Klimakrise oder eine Pandemie – und schon wackelt das ganze Gebilde. Klingt dramatisch? Vielleicht. Aber genau deshalb reden Stadtplaner:innen derzeit intensiv über ein magisches Zauberwort: Resilienz.

Resilienz beschreibt die Fähigkeit eines Systems, Krisen und Veränderungen nicht nur zu überstehen, sondern gestärkt aus ihnen hervorzugehen. Für die Stadtplanung bedeutet dies, nicht erst bei akuten Herausforderungen zu reagieren, sondern langfristige Strategien zu entwickeln, um klimafreundlich, wirtschaftlich stabil, sozial gerecht und technologisch zukunftssicher zu bleiben. Resilienz ist also das, was Städte davon abhält, beim ersten Sturm umzufallen. Sie ist so etwas wie das Immunsystem der Stadt, eine Art urbaner Stoßdämpfer, der Frankfurt nicht nur wetterfest, sondern auch wirtschaftlich stabil und sozial gerecht halten soll. Klingt gut, aber was bedeutet das konkret für die Mainmetropole?

FRANKFURTS BAUSTELLEN: WELCHE PROBLEMFELDER STEHEN IM VORDERGRUND?

Resiliente Stadtplanung bedeutet, sich nicht nur auf Schönwetter-Szenarien zu verlassen. Der Klimawandel ist eine der größten Bedrohungen für Städte weltweit – und Frankfurt ist keine Ausnahme. Steigende Temperaturen, häufigere Extremwetterereignisse und zunehmende Hitzeinseln stellen eine Gefahr für Mensch und Umwelt dar. Resilienz ist also keine Frage der Wahl, sondern eine Notwendigkeit. Die Frankfurt am Main hat das erkannt und versucht, mit cleveren Konzepten und Plänen gegen zukünftige Krisen gewappnet zu sein.

Klimawandel und Hitzewellen

Frankfurt zeichnet sich durch seine Skyline aus. Aber zu viel Beton sorgt für Hitzeinseln, in denen man im Sommer schneller schmilzt als ein Eis am Römerberg. Deshalb setzt die Stadt auf grüne Dächer, Parks und mehr Bäume. Der „GrünGürtel Frankfurt“ ist eines der besten Beispiele dafür, wie eine Stadt mit der Natur zusammenarbeiten kann, anstatt sie zu verdrängen.

Wirtschaftliche Einseitigkeit

Frankfurt ist ein großer Player im europäischen Finanzwesen. Aber was passiert, wenn es in dieser Branche kriselt? Die Stadt könnte wirtschaftlich ins Straucheln geraten. Deshalb arbeiten wir daran, die wirtschaftliche Basis zu diversifizieren. Mit Planungskonzepten für produktive Quartiere, zur Sicherung der Pharma- und Technologiestandorte, zur Steuerung der Data-Branche. Wer nur auf eine Karte setzt, spielt mit hohem Risiko.

Wohnraumangel und soziale Ungleichheit

Eine bezahlbare Wohnung in Frankfurt zu finden ist heute anspruchsvoller als die Suche nach einem ruhigen Platz auf der Zeil an einem Samstagvormittag. Resilienz aber bedeutet Stadtviertel so zu entwickeln, dass sie für alle lebenswert werden oder bleiben – nicht nur für diejenigen mit gut gepolstertem Bankkonto. Bezahlbarer Wohnraum, soziale Quartiersentwicklung und Einbindung der Stadtgesellschaft sind in diesem Sinne entscheidende Zutaten für eine resiliente Stadt.

WIE GENAU SEHEN DIE PLANUNGSSTRATEGIEN AUS, UM FRANKFURT ZUKUNFTSSICHER ZU MACHEN?

Schwammstadt-Prinzip

Klingt nach einer nassen Angelegenheit – und das ist es auch. Frankfurt arbeitet daran, sich besser gegen Starkregen und Überschwemmungen zu schüt-

zen, indem Wasser nicht einfach abfließt, sondern gespeichert und sinnvoll genutzt wird. Statt Betonflächen, die das Wasser nicht aufnehmen können, braucht es urbane Wasserreservoirs, durchlässige Böden und begrünte Dächer.

Nachhaltige Mobilität

Ein resilientes Frankfurt kann sich keine totale Abhängigkeit vom Auto leisten. Der Ausbau des Radwege- und öffentlichen Verkehrsnetzes sowie von fußgängerfreundlichen Zonen ist keine Laune grüner Stadtplaner:innen, sondern eine handfeste Maßnahme gegen Verkehrschaos und Umweltbelastung.

Smart City

Digitalisierung verändert die Art und Weise, wie Städte funktionieren. Frankfurt setzt verstärkt auf smarte Technologien, um die Stadt effizienter und widerstandsfähiger zu machen. Smarte Verkehrssteuerung, resiliente Energieversorgung und der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die öffentlichen Infrastrukturen effizienter, stabiler und letztlich klimaresistenter machen.

Kreislaufwirtschaft

Frankfurt hat verstanden, dass Ressourcen nicht unendlich sind. Deswegen setzt die Stadt zunehmend auf eine nachhaltige Quartiersentwicklung, die Stadtteile so plant, dass sie energieautark funktionieren und Ressourcen effizient nutzen. Dazu gehören auch nachhaltige Bauweisen und der Einsatz wiederverwendbarer Materialien. Warum immer alles neu machen, wenn Bestehendes sinnvoll weitergenutzt werden kann. Das gilt auch für die Reaktivierung nicht mehr benötigter Gebäude.

Partizipation

Eine widerstandsfähige Stadt entsteht nicht allein durch technische Lösungen, sondern auch durch eine aktive Beteiligung der Bevölkerung an der Stadtentwicklung. Eine resiliente Stadt ist keine, die ihre Bürger:innen nur informiert – sondern eine, die sie einbindet. Denn wer weiß besser, was ein Viertel braucht, als die Menschen, die dort leben? Frankfurt setzt daher auf Bürger:innenbeteiligung in der Stadtplanung. Ob es um neue Quartiere, Stadterneuerungs- oder Transformationsgebiete oder die Umgestaltung von Stadtplätzen geht. Wir verstehen die Einwohner:innen nicht als Zuschauer:innen, sondern als Mitgestaltende. Genau diese Vielfalt an Perspektiven macht eine Stadt letztlich widerstandsfähiger. Eine Stadt, die nur von oben herab betrachtet wird, verpasst oft die wahren Probleme der Menschen vor Ort.

Governance-Strukturen

Krisen erfordern schnelles Handeln. Eine resiliente Stadt benötigt daher Verwaltungsstrukturen, die flexibel auf unvorhersehbare Ereignisse reagieren können. Das gilt nicht nur für den Krisen- oder Katastrophenfall, sondern auch für die hieraus resultierenden Planungsaufgaben. Wir erproben daher neue Projektstrukturen und arbeiten mit Forschungseinrichtungen und Unternehmen zusammen, um innovative Lösungen für die Stadt der Zukunft zu entwickeln.

FRANKFURT AUF DEM PRÜFSTAND: IST DIE STADT RESILIENT GENUG?

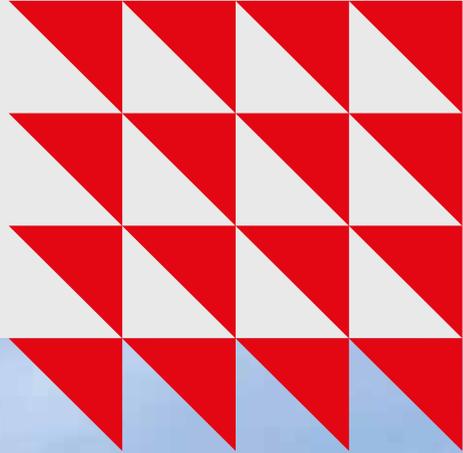
Ehrliche Antwort? Frankfurt ist auf einem guten Weg – aber noch lange nicht am Ziel. Die Stadt wählt zunehmend innovative Planungsansätze, sie investiert in Klimaanpassung, in wirtschaftliche Diversifizierung und in soziale Projekte. Aber die großen Herausforderungen sind damit nicht erledigt. Der Wohnungsmarkt bleibt angespannt, und trotz aller Bemühungen fehlt es an ausreichend bezahlbarem Wohnraum. Der klimagerechte Umbau von Straßen und Plätzen hat gerade erst begonnen und der Weg zu einer fußgänger- und fußgängerfreundlichen Stadt ist noch weit.

Doch genau das macht eine resiliente Stadt aus: Sie ist nie fertig. Sie entwickelt sich ständig weiter, lernt aus Krisen und passt sich an. Resilienz ist kein Endzustand, sondern ein kontinuierlicher Prozess. Es liegt an uns, unsere Städte so zu gestalten, dass sie nicht nur auf Krisen reagieren, sondern aktiv eine lebenswerte, zukunftssichere Umwelt für kommende Generationen schaffen. Genau das ist es, was Resilienz ausmacht. Frankfurt ist also keine Stadt aus Pappe – aber es gibt noch viel zu tun.

Was genau zu tun ist in Frankfurt und wie zentrale Projekte und Aufgaben aussehen, die in den beiden letzten Jahren 2023 und 2024 bearbeitet wurden, finden Sie in den Beiträgen vom PLAN.WERK 25. Machen Sie sich ein Bild, mit welchen Werkzeugen Frankfurter Stadtplanung an der Herausforderung Resilienz arbeitet.

Stadt- entwicklung





Nahversorgung in Frankfurt-Bockenheim

Gewerbeflächenkataster



Ausschnitt aus dem Gewerbeflächenkataster

Frankfurts Wirtschaft wächst und generiert weiterhin eine hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen für Erweiterungen und Neuansiedlungen. Mit der Aktualisierung des Gewerbeflächenkatasters stehen dem Stadtplanungsamt Frankfurt am Main aktuelle Informationen zu Haupt- und Nebennutzungen, mindergenutzten sowie ungenutzten Gewerbeflächen zur Verfügung. Das Kataster umfasst die Flächenkulisse aller gewerblichen Bauflächen des Regionalen Flächennutzungsplans innerhalb des Stadtgebiets. Entwicklungstrends können aufgezeigt, Fehlentwicklungen abgeleitet sowie planungsrechtliche Sicherungs- und Entwicklungsmaßnahmen dokumentiert werden. Das Gewerbeflächenkataster bildet die Grundlage für Zielaussagen zukünftiger städtebaulicher Entwicklungskonzepte, die sich mit der Gewerbeflächenentwicklung befassen.

STADTTEIL Gesamtstadt
PROJEKTDAUER 2023 – 2025
PROJEKTLÉITUNG Thomas Hickmann

Leitlinien für Bau und Einrichtung neuer Rechenzentren



Beispiel für ein begrüntes Rechenzentrum

Frankfurt am Main ist die Rechenzentrums-Hauptstadt Deutschlands. Mit dem Wachstum dieser Branche entstehen auch Herausforderungen für die Stadt. Unter Federführung des Klimareferates erarbeitet eine Projektgruppe bestehend aus Klimareferat, Stabsstelle Digitalisierung, Stadtplanungsamt und Wirtschaftsförderung Leitlinien für Bau und Einrichtung neuer Rechenzentren in Frankfurt am Main. Hierbei sollen Empfehlungen für Bauleitplanverfahren, Bauberatungen und das allgemeine Handeln der Stadtverwaltung formuliert werden, um Rechenzentren stadtraum- und klimaverträglich zu integrieren. Neben gestalterischen und städtebaulichen Anforderungen zur Flächeninanspruchnahme oder Nutzungsmischung sollen die Leitlinien auch Ansprüche an die Begrünung von Grundstücksflächen und Gebäuden sowie an die Ressourceneffizienz und die Abwärmenutzung behandeln.

Steuerung von Rechenzentren
STADTTEIL Gesamtstadt
PROJEKTDAUER 2023 – 2025
PROJEKTLÉITUNG Thomas Hickmann

Monitoring Milieuschutzsatzungen



Altbauten in innenstadtnaher Lage von Frankfurt am Main

Gegenwärtig gibt es im Stadtgebiet von Frankfurt am Main 15 rechtsverbindliche Milieuschutzsatzungen bzw. -gebiete, die zum Teil bereits in den 1990er Jahren erlassen wurden. Die Stadtverordnetenversammlung hat daher beschlossen, alle Milieuschutzsatzungen hinsichtlich ihres weiterhin bestehenden Satzungszwecks überprüfen zu lassen. Dazu soll das bestehende Gentrifizierungsmonitoring aktualisiert und Grundlagendaten in den Satzungsgebieten erhoben werden. Unter Gentrifizierung wird die Aufwertung von Stadtteilen und Wohnquartieren bei gleichzeitiger Verdrängung der ansässigen Bevölkerung durch steigende Mieten verstanden. Nach bereits abgeschlossener Ausschreibung und Vergabe erfolgt die Überprüfung im Laufe des Jahres 2025.

Aktualisierung des Gentrifizierungsmonitorings und Überprüfung der Anwendungsvoraussetzungen der Milieuschutzgebiete in Frankfurt am Main

STADTTEIL Gesamtstadt
PROJEKTDAUER 2024 – 2026
PROJEKTL EITUNG Lars Schröder

Monitoring zur Einzelhandelsentwicklung



Herausforderungen für die Zeil: Angebotsqualität, Internet und Leerstand

Der Einzelhandel ändert sich und mit ihm die Zentren. Für eine aktive Begleitung dieser Transformation bedarf es eine konsequente, verlässliche und rechtssichere Einzelhandelssteuerung innerhalb des Stadtgebietes. Hierzu soll das Einzelhandels- und Zentrenkonzept aktualisiert und angepasst werden. Mit Hilfe einer vollständigen und gesamtstädtischen Datenerhebung sollen gutachterliche Empfehlungen zur Zentrenentwicklung, erläuternde Leitlinien und Grundsätze zur Steuerung von Einzelhandelsvorhaben entwickelt werden. Besonders die aktuellen Entwicklungsprozesse im Bereich der Nahversorgung und auch andere Trends wie Lebensmittellieferungen, der weiterhin stark zunehmende Online-Handel und Fragen zur Multifunktionalität von zentralen Orten sollen untersucht werden.

STADTTEIL Gesamtstadt
PROJEKTDAUER 2024 – 2026
PROJEKTL EITUNG Jacqueline Botur

Städtebau





Büro- und Geschäftsgebäude Goetheplatz 1; Architekt und Visualisierung © ACME London

Adam-Riese-Straße



Auszug aus dem planAS des Stadtplanungsamtes

- 1** Der Bebauungsplan Nr. 912 - Adam-Riese-Straße - trat am 20. August 2024 in Kraft. Er bildet die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bestandssicherung in den Kerngebieten (MK) sowie der Neuausweisung Urbaner Gebiete (MU-1 und MU-2). Zusätzlich wird die Errichtung eines 140 Meter hohen Hochhauses, ergänzt durch ein Gebäude mit 8 Vollgeschossen, ermöglicht. Die Wiedernutzbarmachung von Flächen stellt eine Innenentwicklung dar und entspricht den Grundsätzen des schonenden Umgangs mit Grund und Boden. Durch die teilweise Neustrukturierung und Durchmischung des Gebiets und der Etablierung von Wohnnutzungen – auch geförderter Wohnraum – sowie der Neugestaltung des Adam-Riese-Platzes mit der Fuß- und Radwegeverbindung über die Hafentunnel-einfahrt erfährt das Quartier und sein Ortsbild eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung.

Bebauungsplan Nr. 912

STADTTEIL Gallus
PROJEKTDAUER 2017 – 2024
PROJEKTLÉITUNG Annette Mank, Kirsten Bandi

Fischerfeldstraße/Lange Straße



Luftbild mit Geltungsbereich

- 3** Die Stadtentwicklung in der südöstlichen Innenstadt erfolgt mit dem Ziel einer nachhaltigen Innenentwicklung, klimagerechten Quartiersentwicklung und sozialgerechten Wohnraumversorgung. Der am 17. September 2024 in Kraft getretene Bebauungsplan sichert Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, stadtverträglicher Mobilität und trägt den Bedarfen an sozialer Infrastruktur Rechnung. Der vorhandene Wohnraum wird durch Nutzungsanpassung erhalten und weiterentwickelt, unterstützt durch eine flächendeckende Quote (30 Prozent) zur sozialen Wohnraumversorgung. Ein vielfältiges Wohnangebot gewährleistet, dass die Innenstadt für viele Bevölkerungsgruppen attraktiv bleibt. Die Quartiersbegrünung mildert langfristig ökologische und freiraumplanerische Mängel, die aus der vorhandenen Dichte resultieren. Im öffentlichen Raum stärken neue Baumstandorte, Plätze, Arkaden, Wege und Durchgänge das Stadtbild.

Bebauungsplan Nr. 897

STADTTEIL Innenstadt
PROJEKTDAUER 2014 – 2024
PROJEKTLÉITUNG Irmgard Huber

Nördlich Lorsche Straße



Der geplante Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 899

7

An der Lorsche Straße in Rödelheim wird in Zusammenarbeit mit der ABG FRANKFURT HOLDING GmbH ein neuer Busbetriebshof für die In-der-City-Bus GmbH geplant. Der Busbetriebshof soll von seinem aktuellen Standort am Römerhof verlegt werden, um die Störanfälligkeit im Betriebsablauf zu beheben und dort ein neues Wohnquartier zu ermöglichen. Der Busbetriebshof wird nach dem neuesten Stand der Technik geplant. Es sollen Wasserstoff- und Elektrobusse geparkt und gewartet werden können. Die Stellplätze werden großflächig überdacht, und die Dächer werden für Begrünung und Photovoltaik genutzt. Durch abgestimmte An- und Abfahrtsrouten ist sichergestellt, dass der Rödelheimer Ortskern verkehrlich nicht weiter belastet wird. Die Veröffentlichung des Bebauungsplanentwurfs soll im Jahr 2025 erfolgen.

Bebauungsplan Nr. 899

STADTTEIL Rödelheim
PROJEKTDAUER 2021 – 2026
PROJEKTLÉITUNG Alexander Thäter

Nordöstlich der Anne-Frank-Siedlung



Überarbeitetes städtebauliches Konzept der Büros tobestadt und WGF Nürnberg aus der Vogelperspektive

8

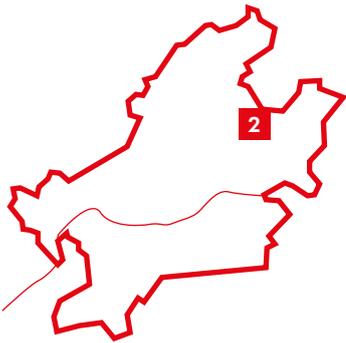
Das Plangebiet Nordöstlich der Anne-Frank-Siedlung soll unter Anwendung des Frankfurter Bauandbeschlusses zu einem Stadtquartier mit attraktivem Wohnraum und Freiräumen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen entwickelt werden. Im Jahr 2024 wurden erweiterte Planungsziele durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen und das Umlenungsverfahren eingeleitet. Neben der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum sollen mit dem Bebauungsplan die Voraussetzungen für die Realisierung von zwei Kitas, einer vierzügigen Grundschule und eines kleinen Quartierszentrums mit Nahversorgungseinrichtungen geschaffen werden. Im nächsten Schritt wird der Bebauungsplanentwurf für die Veröffentlichung und die Erarbeitung eines Entwurfes für die Neuordnung der Grundstücke vorbereitet.

Bebauungsplan Nr. 902

STADTTEIL Eschersheim
PROJEKTDAUER 2014 – 2026
PROJEKTLÉITUNG Gunter Stoll

Teilprojekt der vorbereitenden Untersuchung
zum „Ernst-May-Viertel“ (SEM3)

Einhausung der A 661



STADTTEIL
Bornheim/Seckbach

PROJEKTDAUER
2025

PROJEKTLEITUNG
Sabine Guttman,
Peter Habermann

Die Einhausung der Autobahn 661 ist das Kernelement des geplanten „Ernst-May-Viertels“ (städtebauliche Entwicklungsmaßnahme SEM 3) im Nordosten Frankfurts. Im Dezember 2019 wurde sowohl für die Entwurfsplanung wie auch für eine Kostenschätzung des Vorhabens eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Land Hessen über die Beauftragung der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH (DEGES) geschlossen. Diese Arbeitsphase ist nun mit dem Abschlußbericht der DEGES beendet. Damit liegen die Voraussetzungen zur Entscheidung der politischen Gremien über die Realisierung der Einhausung vor.



Lageplan Einhausung A 661 und Vernetzung der Parkflächen © HH-Vision

Die Vorhaben „Ernst-May-Viertel“ und „Einhausung A 661“ stehen in engem inhaltlichen Zusammenhang: Die Umsetzung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenplanung zum „Ernst May Viertel“ ist in ihrem Ansatz nur mit der geplanten Einhausung der Autobahn in vollem Umfang sinnvoll zu verwirklichen. Die Einhausung der A 661 in diesem Abschnitt ist Voraussetzung, um die Idee des entwickelten Rahmenplans zu realisieren. Die Realisierung der Einhausung A 661 ohne städtebauliche und landschaftsplanerische Maßnahmen bleibt hingegen hinter den Chancen einer Stadtentwicklung an dieser Stelle zurück.

Über die weitreichenden Planungschancen, die sich mit der Realisierung der angedachten Einhausung der A 661 für den Nordosten Frankfurts eröffnen, wurde bereits mehrfach berichtet (Planwerk 2018/2019).

Diese sind insbesondere:

- Überwindung der stadträumlichen und landschaftsplanerischen Zäsuren, die durch den Bau der A 661 hervorgerufen wurden,
- Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 661,
- Schaffung von neuen Wohnbaupotenzialen durch Ergänzung bestehender Quartiere,
- Schaffung einer großzügigen Grünvernetzung zwischen bestehenden Parks (Huthpark / Günthersburgpark),
- Verbesserung klimatologischer Bedingungen und Schaffung von dringend benötigten innerstädtischen Naherholungsflächen.

ERSTE ÜBERLEGUNGEN FÜR EINE EINHAUSUNG, 2008

Der seit Inbetriebnahme der A 661 entstandene Lärmeintrag in die bestehenden Quartiere sowie die städtebaulich und landschaftsplanerisch unbefriedigende Situation war Anlass, das Büro Krebs und Kiefer mit einer ersten Studie zur Einhausung zu betrauen. Die Studie sollte die generelle Machbarkeit des Vorhabens untersuchen und einen Ausblick auf zu erwartenden Kosten geben.



Visualisierung Einhausung © HH-Vision



Visualisierung Einhausung © HH-Vision

VERTIEFTE MACHBARKEITSSTUDIE DEGES, 2013

Nach vielversprechenden Erkenntnissen aus dieser ersten Studie haben das Land Hessen und die Stadt Frankfurt am Main im September 2013 in einer gemeinsamen Beauftragung die Deutsche Einheit Fernstraßenplanung- und bau GmbH (DEGES) mit einer weiterführenden vertieften Machbarkeitsstudie betraut. Vier Alternativen wurden auf Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Lärmschutzwirkung hin untersucht:

L 1: Länge der Einhausung von circa 1.300 Meter von der Brücke „Friedberger Landstraße“ inklusive Schließung der Galerie Seckbach.

L 2: Länge der Einhausung von circa 1.000 Meter von der Brücke „Friedberger Landstraße“ ohne Schließung der Galerie Seckbach.

L 3: Einhausung in mehreren Abschnitten über eine Länge von insgesamt circa 800 Meter.

L 4: Einhausung über eine Länge von circa 400 Meter mittig zwischen der Brücke „Friedberger Landstraße“ und Galerie Seckbach.

Nach Bewertung der Vor- und Nachteile der Varianten und unter Berücksichtigung der Kosten war die Variante „L 4“ die zunächst vorgeschlagene Lösung, bestätigt durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 1053 vom Februar 2017.

ERNEUTE BEAUFTRAGUNG DER DEGES ZUR ENTWURFSPLANUNG VARIANTE „L 2“, 2019

Nach intensiven Beratungen durch die Gremien der Stadt wurde festgelegt, die vorgeschlagene Variante „L 4“ zugunsten der (längeren) Variante „L 2“ aufzugeben. Maßgebliche Gründe für diese Entscheidung lagen darin, dass die Lösung „L 2“ erheblich mehr Möglichkeiten für die städtebauliche und landschaftsplanerische Rahmenplanung „Ernst-May-Viertel“ eröffnet (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 3864 vom 4. April 2019).

Im Dezember 2019 wurde eine weitere Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt und dem Land Hessen geschlossen. Ziel der Vereinbarung war die erneute Beauftragung der DEGES zur Erarbeitung und Entwurfsplanung für die Variante L 2 mit einer aktualisierten Kostenschätzung.

NEUBEWERTUNG DER EINHAUSUNGSLÄNGE, VON PLANVARIANTE „L 2“ HIN ZU PLANVARIANTE „L 1+“, 2023

Im Zuge dieser Beauftragung führten Vorgaben des Bundes, Planungsabsichten der Stadt zur Verbesserung des Öffentlicher Personennahverkehrs und veränderte technische Maßgaben, insbesondere der sicherheitstechnischen Ausstattung, zu einer nochmals geänderten, längeren Variantenbetrachtung der Einhausung. Der Wechsel von der bisherigen Variante „L 2“ mit der Länge von circa 1.000 Meter, die der ursprünglichen Beauftragung zugrunde lag, ging über in eine neue Einhausungslänge mit nunmehr einer Länge von circa 1.300 Meter, der Variante „L 1+“.

Im Detail liegen die maßgeblichen Gründe für die Entscheidung zugunsten der neuen Vorzugsvariante in folgenden Aspekten:

- Der Abbruch und der Neubau der Brücken Friedberger Landstraße ist wegen veralteter Sicherheits- und Brandschutzausstattung der Brücke sowie aus statischen Gründen bei Verlängerung der Straßenbahn in Richtung BG Unfallklinik Frankfurt am Main geboten. Ferner gilt es, die Einbindung eines Bestandsbauwerkes in die Einhausung aus technischen und finanziellen Gründen zu vermeiden. Dies gilt gleichermaßen für die Seckbacher Talbrücke/Galerie. Durch eine Verlängerung der Einhausung über die heutige Brücke hinweg werden diesen Punkten Rechnung getragen.

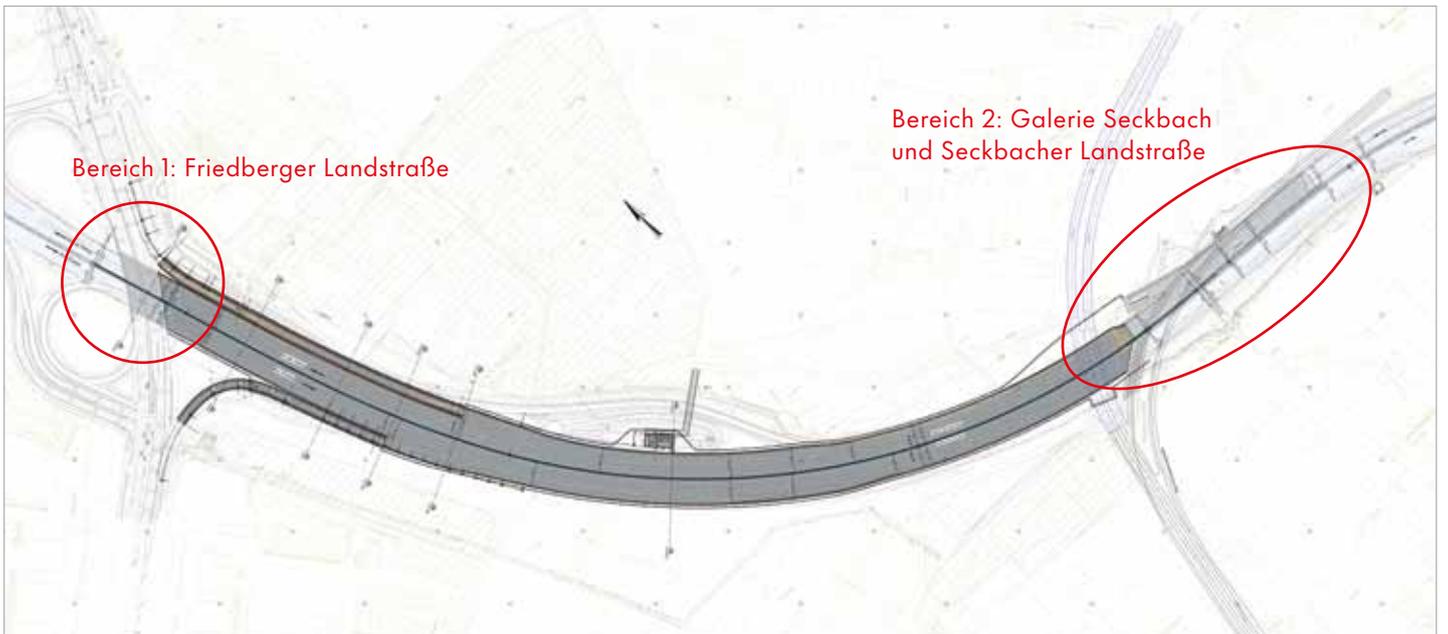
Variante L 1+: Lange Einhausungsvariante

Rückbau Brücke Friedberger Landstraße und Galerie Seckbach sowie Ersatz durch Einhausung



Variante L 2: Anschluss an Bestand

Brücke Friedberger Landstraße und Galerie Seckbach bleiben erhalten



Variantenvergleich L 2 und L 1+

- Mit dieser Vorgehensweise kann die Option zum Bau der angedachten Verlängerung der Straßenbahnverbindung zum BGU-Krankenhaus und gegebenenfalls später weiter Richtung Bad Vilbel offengehalten werden.
- Ähnlich verhält es sich mit dem Galeriebauwerk Seckbach. Auch hier liegen veraltete Sicherheits- und Brandschutzausstattungen vor. Eine Integration des Bauwerks in die Einhausung ist technisch sehr aufwändig und kostenintensiv. Daher soll es durch eine Verlängerung der Einhausung ersetzt werden. Gleiches gilt für das Brückenbauwerk, das die A 661 überspannt und Seckbach mit der Innenstadt verbindet. Galerie und Seckbacher Talbrücke stellen baulich eine Verbindung dar, so dass der Abbruch und Ersatz durch Verlängerung der Einhausung ersetzt werden soll.
- Darüber hinaus fordert der Bund für den weiteren Ausbau der A 661 zusätzliche Fahrspuren, die durch zu geringe Breite nicht durch das bestehende Galeriebauwerk geführt werden können.
- Die Variante „L1+“ eröffnet die weitreichendsten Planungsoptionen für das „Ernst-May-Viertel“, da sie die größte Lärmschutzwirkung für Bornheim und Seckbach entfaltet. Das nach Bornheim hin offene Galeriebauwerk würde durch eine geschlossene Einhausung ersetzt.

VISUALISIERUNG „EINHAUSUNG“

Das Stadtplanungsamt hat zur Darstellung der Vorteile einer Einhausung und zu den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Chancen einen professionellen Film erstellen lassen. Dieser zeigt in knapp drei Minuten ein eindrückliches Bild der Planungsabsichten im Frankfurter Nordosten auf.

PROJEKTABSCHLUSS ENDE 2024

Das Ergebnis des Untersuchungsauftrages von 2019 war mit Übergabe des finalen Berichts der DEGES für den 17. Dezember 2024 terminiert. In einer gemeinsamen Abschlussveranstaltung hat die DEGES die Arbeitsergebnisse dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main präsentiert und zur weiteren Verwendung an die Hand gegeben.

AUSBLICK ZUM WEITEREN VORGEHEN EINHAUSUNG UND ZUM „ERNST-MAY-VIERTEL“

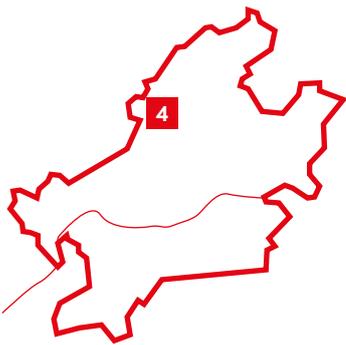
Der Magistrat wird 2025 den Stadtverordneten über die Entwurfsplanung und die Kostenschätzung zur Einhausung A 661 berichten. Diese müssen in der Folge über die Realisierung der Einhausung entscheiden.

Die vorbereitenden Untersuchungen zu einer möglichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme SEM 3 „Ernst-May-Viertel“ ruhen wegen der engen inhaltlichen Abhängigkeiten bis zum Entschluss der Gremien über die Einhausung. Je nach Beschlusslage über die Realisierung der Einhausung muss eine Neubewertung der Fortsetzung bzw. die Einstellung der vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erfolgen. Bei Fortsetzung der Planungsabsichten stellt sich zusätzlich die Frage zur Anwendung eines geeigneten rechtlichen Instruments.

Stadtteil der Quartiere

Frankfurt Nordwest

Die vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme stehen vor dem Abschluss. Unter den Themen, die 2023 bis 2024 bearbeitet wurden, sticht die „Koproduktive Landschaft“ hervor. Diese besondere Form des Freiraums wurde auf einer Fachtagung intensiv diskutiert und Ideen für die zukunftsfähige Weiterentwicklung des Land(wirt)schaftsraums im Nordwesten Frankfurts formuliert.



Zu Beginn des Jahres 2023 wurden die intensiven Diskussionen über Frankfurt Nordwest fortgeführt. Der Magistrat hatte im Herbst 2022 den Zwischenbericht zu den vorbereitenden Untersuchungen (VU) vorgelegt. In einer weiter entwickelten Fassung des Rahmenplans wurde das Quartier Steinbach-Ost herausgenommen. Teil des Vortrags im Magistrat waren auch die Eckpunkte eines Zielabweichungsantrages von Zielen des Regionalplans Südhessen. Am 2. Februar 2023 beschloss die Stadtverordnetenversammlung den VU-Bericht sowie die Herausnahme von Steinbach-Ost aus dem Rahmenplan und beauftragte den Magistrat, einen Zielabweichungsantrag bei der zuständigen Planungsbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt (RP), zu stellen.

STADTTEILE

Praunheim, Niederursel

PROJEKTDAUER

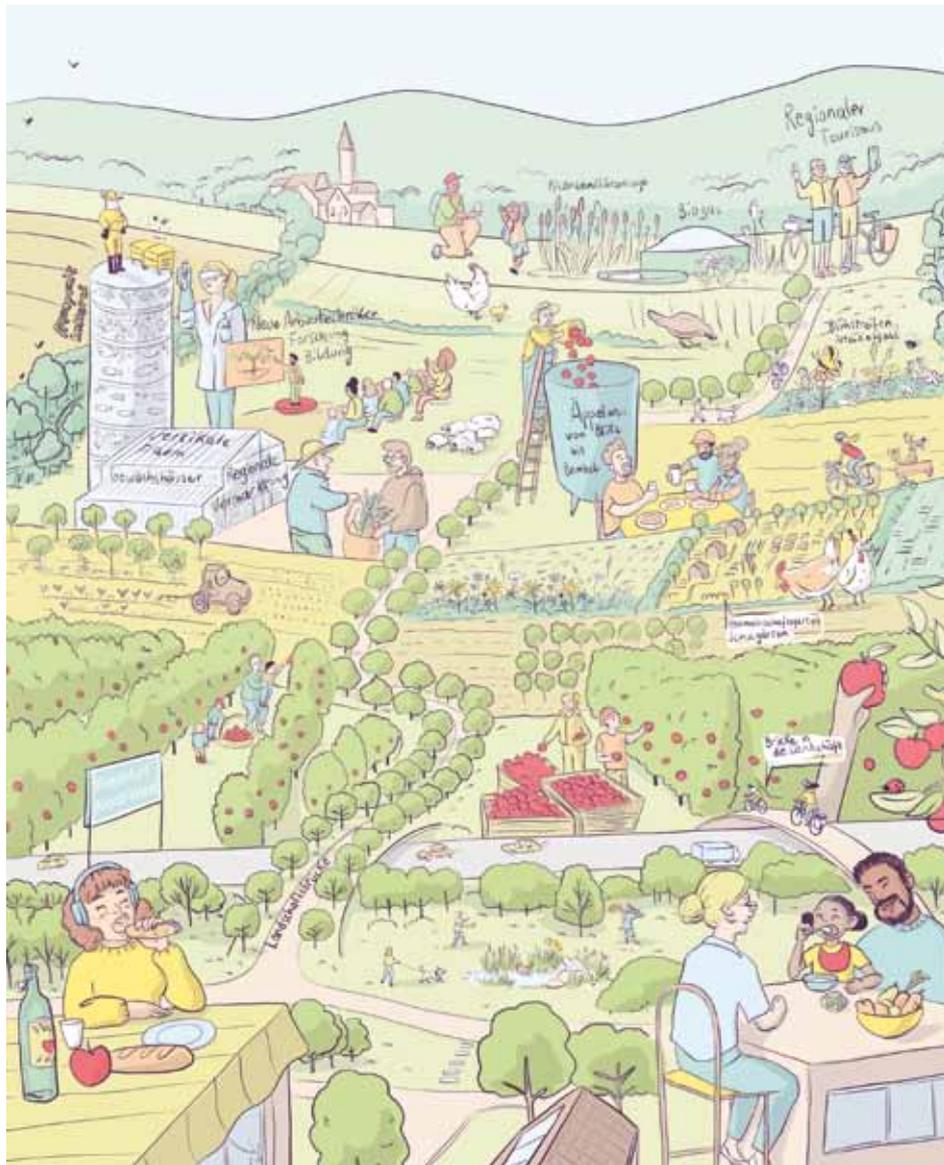
2017 – 2026

PROJEKTLÉITUNG

Sabine Guttman

REGIONAL- UND LANDESPLANUNG

Die dynamische Entwicklung beim Ausbau der Energieleitungen führte zu einer unerwarteten Lösung des Konflikts zwischen dem städtebaulichen Entwicklungskonzept und dem unter Nummer 5.3.4-7 formulierten Ziel des Landesentwicklungsplans (LEP). Demnach ist zwischen Höchstspannungsleitungen und neuen Gebieten, die dem Wohnen dienen, ein Schutzabstand von mindestens 400 Meter einzuhalten. Glücklicherweise wurde im Netzentwicklungsplan Strom (NEP) das Projekt der Verlagerung der



Zukunftsvision der
koproduktiven Landschaft
© urbanegestalt PartGmbB

für Frankfurt Nordwest kritischen Höchstspannungstrasse von der Ost- auf die Westseite der Bundesautobahn (BAB 5) aufgenommen. Mit dieser Maßnahme ist es möglich, Frankfurt Nordwest in Einklang mit den Zielen des LEP zu realisieren.

Im März 2023 wurde der Zielabweichungsantrag beim RP Darmstadt eingereicht. Nach intensiver Vorarbeit und interkommunaler Feinabstimmung konnte die Beschlussvorlage in die erste Sitzung 2025 der Regionalversammlung eingebracht werden. Am 28. Februar 2025 hat die Regionalversammlung den Zielabweichungsantrag zu Gunsten einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme mit großer Mehrheit beschlossen. Ein wichtiger Meilenstein für den Stadtteil der Quartiere wurde erreicht.

Dies ist allerdings nur der erste Schritt: In gerichtlichen Entscheidungen im Herbst 2024 zur Entwicklungssatzung „Ostfeld“ in Wiesbaden machte der VGH Kassel deutlich, dass für die städtebauliche Entwicklungsatzung und die Bauleitplanung zwei Stufen von Zielabweichungsverfahren vom Regionalplan erforderlich sind.

In einer ersten Stufe ist nur über die Entwicklungsmaßnahme zu entscheiden, die vor allem das „Ob“ beinhaltet. Für die Bauleitplanung werden dann die Planungen auf der Aussageschärfe der Flächennutzungsplanung Inhalt der Anträge der nächsten Stufe der Zielabweichung sein.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Die vergangenen zwei Jahre waren weniger durch planerische Arbeiten, sondern mehr durch behördeninterne Gespräche und Verfahren geprägt. Soweit erforderlich wurden Gutachten ergänzt oder präzisiert. Erkenntnisse, die eine grundsätzliche Änderung der Planung notwendig gemacht hätten, lieferten sie nicht. Große öffentliche Veranstaltungen fanden nicht statt. Dafür wurde eine Kampagne in den sozialen Medien (Facebook) gestartet, die in kurzen Feeds den Stand der Planungen vermittelte. Zusätzlich wurden auch andere Kommunikationswege genutzt, wie etwa ein Falblatt zur Erläuterung des Rahmenplanes. Des Weiteren wurden Arbeitsgespräche mit dem Ortsbeirat 7 (Hausen, Industriefhof, Praunheim, Rödelheim und Westhausen) sowie mit dem Ortsbeirat 8 (Hedernheim, Niederursel und Nordweststadt) geführt, um mit den sogenannten „Stakeholder:innen“ in Kontakt zu bleiben. Dieses neue Format der Kommunikation mit den Politiker:innen vor Ort hat sich bewährt, da auf kurzem Wege anstehende Projekte und aktuelle Themen besprochen werden können, ohne den formellen Weg auszuschließen.

Ungebrochen ist das Interesse der Fachwelt an Frankfurt Nordwest. So wurde das Projekt durch den Forschungsverbund Neue Suburbanität begleitet, in dem unter anderem der Fachbereich Stadterneuerung und Planungstheorie (Leitung Prof. Dr. Uwe Altröck) der Universität Kassel vertreten ist. Der Besuch geladener Gäste aus den Fachverwaltungen deutscher Großstädte führte zu einem regen Austausch, der auch in der Durchführungsphase von Frankfurt Nordwest beibehalten werden soll.

CONSILIUM

Das Consilium ist ein Beratungsgremium für die Politik und hat gerade in der Anfangsphase des Projektes Frankfurt Nordwest viele Richtungsentscheidungen vorbereitet. Auch zum Thema „Koproduktive Landschaft“ konnte das Gremium wertvolle Informationen liefern. Die zu behandelnden Themen haben sich aufgrund des Fortschritts der vorbereitenden Untersuchungen naturgemäß eingeschränkt. Offiziell endet der eigentliche Auftrag des Consiliums mit dem Ende der vorbereitenden Untersuchungen. Ob und wie eine weitere Politikberatung erfolgen soll, ist noch zu entscheiden.

KOPRODUKTIVE LANDSCHAFT

Ein Highlight der fachlichen Arbeit am Projekt Frankfurt Nordwest war die Fachtagung zum Thema „Koproduktive Landschaft“ am 15. Mai 2024. Diese besondere Form der Freiraumentwicklung hatte das Planungsteam CITYFÖRSTER/urbanegestalt für das Gebiet westlich der BAB 5 im Rahmen des Wettbewerbs zu Frankfurt Nordwest vorgeschlagen. Viele Themen hatte das Planungsteam angerissen und somit den Ansatz für weitere Diskussionen rund um die „Koproduktive Landschaft“ geliefert.



Panelarbeiten in Kleingruppen



Offene Diskussion im Fishbowlformat

Eingeladen waren etwa 80 Experten:innen aus Forschung und Lehre sowie Verwaltung und Wirtschaft. Die Fachtagung wurde durch das Büro „Team Ewen“ aus Darmstadt extern moderiert. Das Format startete mit einem Impulsvortrag des Kreislandwirts Dr. Matthias Mehl, der das Thema „Koproduktion“ aus landwirtschaftlicher Sicht wenig optimistisch bewertete, da diese Bewirtschaftungsform weder rentabel noch nachhaltig sei. Die Vorträge der Professoren Antje Stokman und Michael Braum fokussierten sich hingegen auf die mit einer koproduktiven Landschaft verbundenen Chancen für die Siedlungsentwicklung und den Nutzen einer solchen für die vor Ort wirtschaftenden Betriebe und Bewohner:innen. Auf die Vorträge folgte eine Aufteilung in Arbeitsgruppen, um den Charakter der „koproduktiven Landschaft“ mit vier sich überlagernden Teilaspekten herauszuarbeiten: „koproduktive Landwirtschaft“, „Stadt-Land-Übergang“, „Energie- und Kreislaufwirtschaft“ sowie „Artenschutz, Freizeit und Erholung“.

Während der Charakter der „koproduktiven Landschaft“ am Vormittag im Vordergrund stand, wurde der Nachmittag genutzt, um sich gezielt mit geeigneten Umsetzungsinstrumenten zu beschäftigen. Hierbei standen die Themen Government, Finanzierungsmodelle und Öffentlichkeitsarbeit im Vordergrund. Durch das für den Nachmittag gewählte, offene Fishbowlformat konnte die aus unterschiedlichen Bereichen vorliegende Expertise aller Anwesenden bestmöglich aufgefangen werden. Folgende Ergebnisse lassen sich verzeichnen:

- Die vor Ort Landwirtschaft betreibenden Personen spielen eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Maßnahme. Sie hierfür zu gewinnen und bei Vorbereitung, Umsetzung und Betrieb in eine tragende Rolle zu bringen, ist eine Schüsselaufgabe. Um diese erfolgreich zu meistern, muss die „koproduktive Landschaft“ für die produzierende Landwirtschaft ein finanziell attraktives und zukunftsfähiges Wirtschaftsmodell sein. Dies schließt eine kommunale Anschubfinanzierung nicht aus; Ziel muss aber der Aufbau von (Management-)Strukturen sein, die eine dauerhafte finanzielle Eigenständigkeit des Landschaftsraums und seines organisatorischen Überbaus gewährleisten.

„Mir ist es wichtig, dass wir nicht Stadt gegen Landschaft stellen, sondern dass wir gemeinsam eine tragfähige Zukunftsstrategie entwickeln und auch mit den Nachbarkommunen in regem Austausch bleiben“

Marcus Gwechenberger,
Dezernent für Planen und Wohnen,
zitiert in FNP 3. Juni 2024



Tagungsunterlagen: Zukunftsvision der koproduktiven Landschaft

9 Thesen

Landschaf(f)t Stadt

Zeitgenössische und dichte Stadt benötigt komplementäre Freiräume, die ergänzend und kompensatorisch die Belastungen in Kreisläufe aufnehmen. Die „koproduktive Landschaft“ steht und entsteht im Austausch mit Stadt, sie entwickelt Strahlkraft und zeigt im „Gute Aussichten Park“ an Beispielen auf, wie Ressourcenschonung und nachhaltige Stadtentwicklung gelingen.

Gemeinschaft(f)t Landschaft

Landschaft ist gestaltbarer Raum, der von vielen Akteuren gleichzeitig genutzt und verändert wird. Traditierte Formen der Nutzung sind in der Kulturlandschaft eingeschrieben, die Produktion von Äpfelwoi steht hierfür zeichenhaft. Die Menschen haben zu tun mit dieser „koproduktiven Landschaft“, sie machen sie, ausgehend vom „Agro-Hub“, aktiv zu ihrer Landschaft.

Boden nachhaltig bewirtschaften

Die Landschaft besteht aus wertvollem Boden, der ideale Bedingungen für die Erzeugung von Nahrungsmitteln bietet, er ist respektvoll und produktiv zu benutzen, ertragreich und nachhaltig zu bewirtschaften. Die Landwirtschaft ist stets im Wandel und so gibt es in der koproduktiven Landschaft vielfältige, bewährte und neue Bewirtschaftungsformen.

Dem Ort und den Menschen verbunden

Die dichte Stadt braucht die ertragreiche Landwirtschaft, je näher, desto besser. Eine breite Palette an Erzeugnissen wird geerntet, lokal verarbeitet und vor Ort in Umlauf gebracht. Apfelbaum, Kelterei und Äpfelwoi Bar, Getreide, Mühle und Gastronomie schaffen erlebbare, verstehbare Zusammenhänge und energiesparende Kreisläufe.

Grünes Reallabor

In Gärten und Äckern werden Alltagswissen und spezielle Kenntnisse gewonnen und weitergegeben. Die Entwicklung neuer Systeme des Metabolismus und an den Ort angepasster Produktionsweisen wird als Funktionen des Raums gefördert. Die „koproduktive Landschaft“ ist ein Reallabor. Im „Gute Aussichten Park“ wird dieses Labor verstehbar und mit dem öffentlichen Leben verwoben.

Felder gemeinsamen Wachstums

Bei der Bewirtschaftung des Bodens, bei der lokalen Verarbeitung und bei der aktiven Erholung treffen sich Menschen, tauschen sich aus, arbeiten und entspannen miteinander. Das trägt bei zu Nachbarschaft und Gemeinschaft und schafft Lebensfreude, mentale und körperliche Gesundheit. Die „koproduktive Landschaft“ ist gemeinsamer Raum und Heimat für die Menschen im Nordwesten von Frankfurt.

„GrünGürtel“ ergänzen

Die Landschaft am Fuße des Taunus ist geprägt von Siedlungsräumen und Infrastrukturen. Die Aufwertung und die Erhöhung der Vielfalt im Freiraum ist notwendig, ebenso wie die Stärkung des Frankfurter „GrünGürtels“. Die „koproduktive Landschaft“ ist Teil einer nachhaltigen Raumentwicklung, die einen attraktiven „GrünGürtel“ als stabilen und langfristigen Baustein der Regionalstadt Frankfurt beinhaltet.

Klimaschutz Landschaft

Die Landschaft stellt seine Leistungsfähigkeit der Stadt zur Verfügung. Niederschlagswasser wird als wertvolles Gut behandelt, die Speicherfähigkeit der Landschaft für starke Niederschläge gefördert. Die klimatische Leistungsfähigkeit der Landschaft hinsichtlich Kaltluftentstehung und Lufttransport wertgeschätzt und bewahrt. In der „koproduktiven Landschaft“ sind sich Stadt und Land gegenseitig Ressource.

Raum für natürliche Vielfalt

Landschaft besteht aus Biotopen, die in vielen Fällen komplexer und wertvoller sind, als es die stark gestörten Ökosysteme im Siedlungsraum sein können. Eine klimaresiliente und Ressourcen schonende Bewirtschaftung erschafft eine biodiverse Kulturlandschaft, naturnahe Landschaftsräume sind ein Teil davon. Die „koproduktive Landschaft“ stellt der Stadt erlebbaren Naturraum zur Verfügung.

- Die „koproduktive Landschaft“ soll den vor Ort produzierenden landwirtschaftlichen Betrieben eine attraktive, mit Mehrerträgen verbundene Entwicklungsperspektive bieten, die durch die Erschließung neuer Geschäftsfelder ermöglicht wird. Hier spielen landwirtschaftliche Forschung, Entwicklung und Vermittlung eine besondere Rolle: die Forschung zu neuen Produktions- und Anbausystemen, wie auch die Bereitstellung von Bildungsangeboten. Wie zum Beispiel in einem sogenanntem „Agro-Hub“ bieten sowohl das Potential, die gesellschaftliche und politische Wertschätzung für die Landwirtschaft zu erhöhen, als auch den wirtschaftlichen Ertrag zu steigern. Darüber hinaus kann die koproduktive Landschaft bei der Sicherung landwirtschaftlicher Nutzflächen auf Basis neuer Betriebsmodelle und Produktionsformen im urbanen Umfeld unterstützen oder freiraumintegrierte Produktionssysteme mit koproduktiven Freiräumen bereitstellen. Ebenso können sich landwirtschaftliche Betriebe durch Diversifikation zukunfts- und wettbewerbsfähiger aufstellen; insbesondere im Bereich der sozialen Landwirtschaft bieten sich hierbei verschiedene Möglichkeiten, wie zum Beispiel „Green Care“ oder der Aufbau eines Lernbauernhofs.
- Ausgehend von einem sich immer weiter verschärfenden Kampf um Entwicklungsflächen im Frankfurter Stadtgebiet, insbesondere auf landwirtschaftlich genutzten Flächen, bietet sich im Rahmen der koproduktiven Landschaft die Schaffung eines Experimentierraums für mehrfach genutzte Ackerflächen an. Diese können sowohl der Lebensmittelproduktion, als auch zum Beispiel der ergänzenden, ober- und/oder unterirdischen Energiegewinnung dienen. Die hierbei erzeugte Energie aus zum Beispiel Agri-Photovoltaik oder kalter Nahwärme (Beispiel: Bad Nauheim) ist für die Quartiere im Osten des Untersuchungsbereichs oder die landwirtschaftlichen Betriebe selbst nutzbar. Auf diese Weise wird eine flächensparende und somit zukunftsweisende Doppel- oder gar Dreifachnutzung landwirtschaftlicher Flächen möglich.
- Die Realisierung eines – langfristig tragfähigen – koproduktiven Landschaftsraums mit Verwaltungs- und Managementaufbau, Steuerungs- und Entscheidungsgremien und Finanzmitteln, hat einen hohen Komplexitätsgrad und macht eine hohe fachliche Expertise aus unterschiedlichen Disziplinen notwendig. Um eine möglichst fundierte Expertise zu generieren und in einem Wirkungskreis zusammenzuführen, bedarf es der Bildung von Kooperationspartnerschaften/Netzwerken und Gesprächs- und Entscheidungskreisen.

AUSBLICK

Mit der Entscheidung der Regionalversammlung zur geplanten städtebaulichen Entwicklung in Frankfurt Nordwest treten die vorbereitenden Untersuchungen in die Schlussphase ein. 2025 soll ein Beschlusspaket der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt werden, das im Wesentlichen den Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen, die Entwicklungssatzung einschließlich des Umgriffs des Entwicklungsbereichs und die Begründung der Entwicklungssatzung gemäß § 165 Absatz 7 Baugesetzbuch (BauGB) enthalten wird. Alle mitgelieferten Unterlagen werden den Stadtverordneten die Erkenntnisse der vorbereitenden Untersuchungen vermitteln und eine Grundlage für eine fundierte Entscheidung zu einer Entwicklungssatzung Frankfurt Nordwest sein.

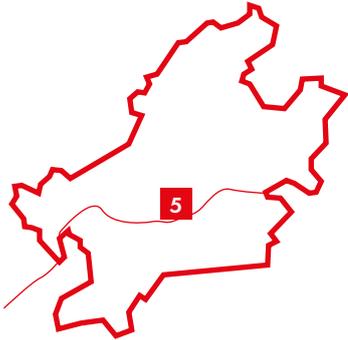
Quartier der produktiven Mischung

Gutleut-West

Transformation eines ehemaligen Gewerbequartiers zu einem nutzungsgemischten, gemeinwohlorientierten und nachhaltigen Modellquartier.



Lage des Plangebietes (rote Umrandung)



STADTEILE
Gutleutviertel

PROJEKTDAUER
2019 – 2029

PROJEKTLÉITUNG
Christoph Packhieser,
Kirsten Bandi

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept „Frankfurt 2030+“ weist den „Gutleuthafen“ als Schwerpunkt für die städtische Entwicklung aus. Es dient als strategischer Orientierungsrahmen und als Handlungskonzept für die mittelfristige Stadtentwicklung hinsichtlich der Schaffung eines urbanen, gemischt genutzten Quartiers mit signifikantem Wohnanteil und den erforderlichen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur als Maßnahme der Innenentwicklung.

BESTANDSSITUATION

Das Gutleut-West liegt im Stadtbezirk 15 innerhalb des Ortsbezirks Innenstadt I und umfasst eine Fläche von circa 32 Hektar. Es befindet sich in einer Entfernung (Luftlinie) von circa 2 Kilometer zum Hauptbahnhof.

Das westliche Gutleutviertel zwischen Main-Neckar-Brücke im Osten und Briefzentrum im Westen hat für lange Zeit wenig Beachtung erfahren. Hinter den Gleisen, hinter dem Kraftwerk lag dieses Gebiet „vor den Toren“ der Stadt. Schon in der Geschichte des Stadtteils stand hier im 13. Jahrhundert das Siechenhaus, der „Gutleuthof“, in dem die „Gutleut“, die Leprakranken, versorgt wurden. Doch gerade diese „Abstellkammer“ der Stadt bietet heute, auch aufgrund ihrer innenstadtnahen Lage, ein erhebliches Potenzial für eine zukunftsweisende und vor allem nachhaltige Quartiersentwicklung – für eine Transformation aus dem Bestand heraus.



Ausschnitt Ludwig Ravenstein Plan mit dem Gutleuthof von 1880
© Institut für Stadtgeschichte

Das westliche Gutleutviertel stellt sich heute als Quartier der Brüche, Widersprüche und Kontraste dar: als Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen, Typologien und Zustände, von hochkarätigem baukulturellem Erbe der 1920er Jahre bis zu gesichtslosen Rechenzentren, von überwucherten Gewerbebrachen bis zur historischen Parkanlage, von Jung und Alt in Berufsschule und Seniorenwohnanlage, von Kunst und Subkultur in der ehemaligen Milchsackfabrik. Hier werden Schiffe, Züge und Lastwagen mit Schrott und Baustoffen be- und entladen – gleich neben der beschaulichen Idylle im kleinen Garten hinter den Wohnzeilen der Baugenossenschaft. Alles aufgereiht wie Perlen auf einer Schnur entlang der Gutleuthofstraße, eingezwängt zwischen dem Main im Süden und den Gleisen des Frankfurter Hauptbahnhofs im Norden.

PRODUKTIVES QUARTIER – WAS IST DAS?

Aufgrund starker Nutzungskonkurrenzen und einer hohen Siedlungsdichte sind in den letzten Jahren viele ehemals Nutzungsgemischte Quartiere als Standorte für Gewerbebetriebe verloren gegangen. In der Folge steigt die Nachfrage der Gewerbe- und Industriebetriebe nach Flächen. Dem stehen die Ziele des Freiraumschutzes und des Flächensparens auf allen Planungsebenen gegenüber. Diese und eine Vielzahl weiterer Entwicklungen (Klimawandel, Pandemie, Lieferkettenprobleme) haben dazu beigetragen, dass das Leitbild der produktiven Stadt in der Diskussion um eine zukunftsorientierte und nachhaltige Stadtentwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnt. Auch in der neuen Leipzig Charta 2020, welche die Leitziele für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung in Europa definiert, wird die Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe und Produktion gefordert.



Sommerhoffpark



Workshop 2 in der Milchsackfabrik



Diskussion im Workshop in der Milchsackfabrik

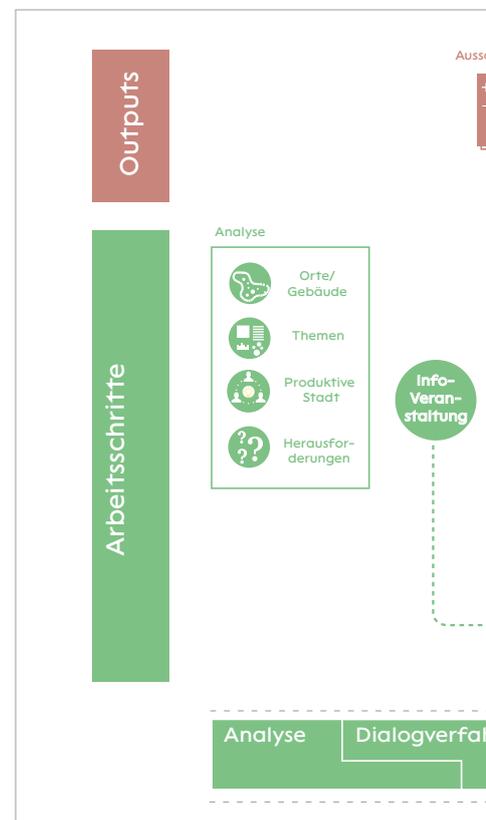
DIALOGVERFAHREN ZUR BETEILIGUNG DER STAKEHOLDER:INNEN

Um die Interessen der Bewohner:innen, der Gewerbetreibenden und Grundstückseigentümer:innen des westlichen Gutleut-Viertels sowie der Stadt Frankfurt am Main in Einklang zu bringen, wurde ein Dialogverfahren gestartet und somit die Grundlage für eine bauliche, freiräumliche und gemeinwohlorientierte Entwicklung gelegt. Besonderes Augenmerk liegt auf der räumlichen Lage zwischen historischer, unter Denkmalschutz stehender Wohnbebauung und gewerblichen Strukturen.

Im Gegensatz zu einem Wettbewerbsverfahren, bei dem ein eindeutiger Sieger hervorgeht, werden bei diesem Dialogverfahren die Rahmenbedingungen für mögliche Lösungen ermittelt. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit den lokalen Akteur:innen und externen Fachleuten, die die gemeinsame Grundlage erarbeiten. So dient das Dialogverfahren zur Vorbereitung eines Wettbewerbsverfahrens.

Die erforderliche Grundschule, Sportflächen sowie die Entwicklung öffentlicher Freiflächen, die Verbindung zum Sommerhoffpark, die Erweiterung des kulturellen Angebotes und gemeinwohlorientiertes Wohnen sollen in diesen städtebaulichen Umfeld verträglich integriert werden.

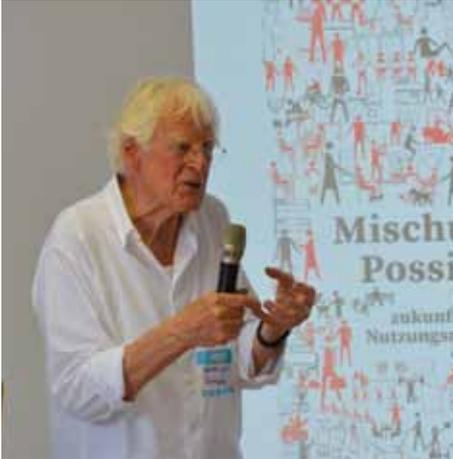
Für die Stadt Frankfurt am Main ist das Dialogverfahren auch eine geeignete Methode, neue Wege der Kommunikation mit allen Beteiligten vor Ort zu beschreiben.



ABLAUF DES DIALOGVERFAHRENS

Am Anfang des Prozesses stand die Entwicklung von grundlegenden Planungszielen und Rahmenbedingungen in Form der nachfolgenden Leitfragen, die im Rahmen des Prozesses beantwortet werden sollten:

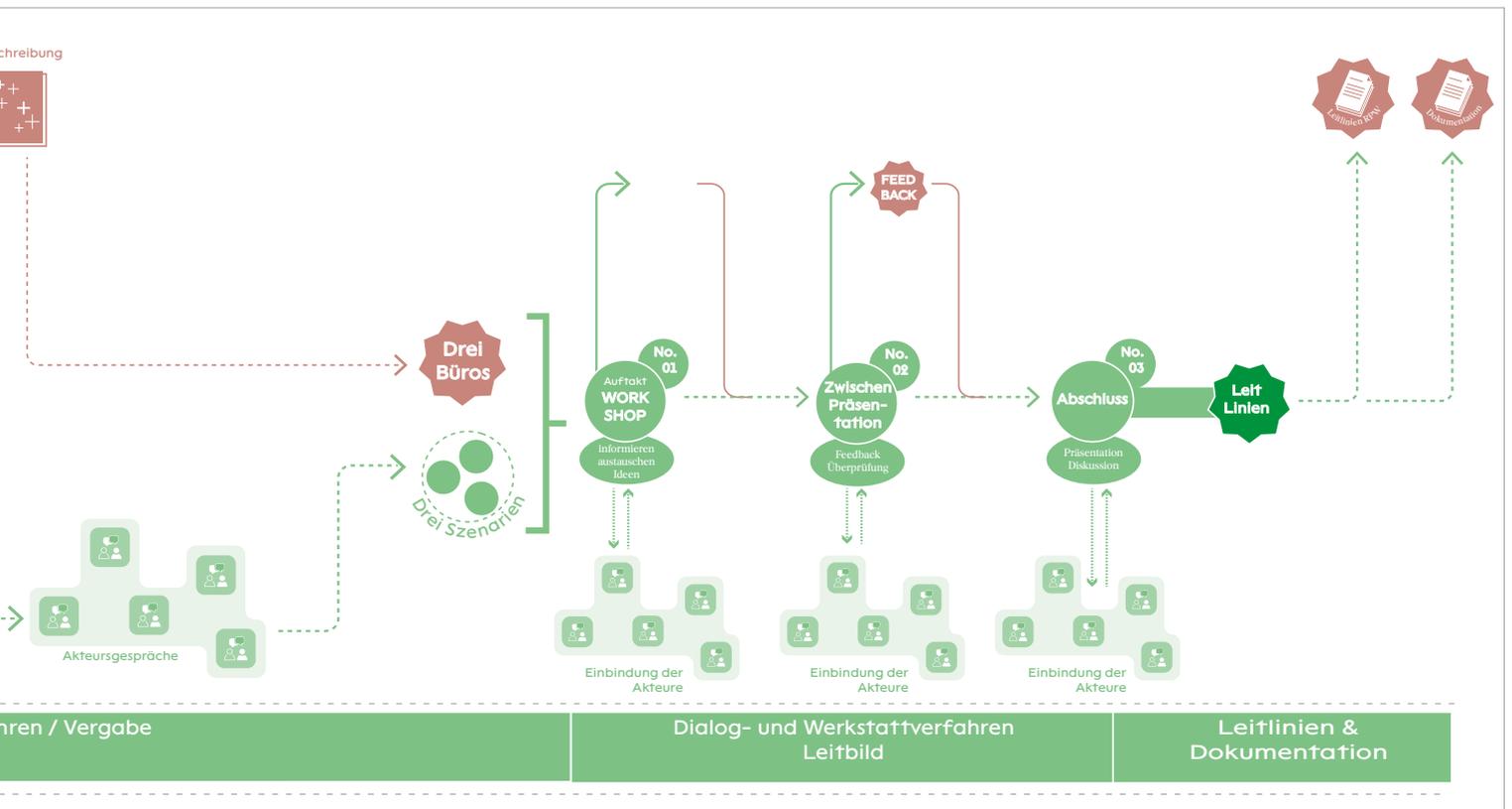
- Wie sieht eine räumliche und nutzungsbezogene Identitätsbildung der Teilräume/Quartiere aus?
- Wie lässt sich Urbanität durch eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Büro, verträglichen produzierendem Gewerbe, Bildung, Kultur, Forschung und Entwicklung erreichen?
- Welche städtebaulichen Parameter – wie Dichtewerte, Qualitäten, Höhenentwicklung von Baukörpern (Hochpunkte bis maximal 60 Meter Höhe ...), Gebäudetypologien für eine hohe Flexibilität, Durchmischung und Vielfalt unterschiedlicher Wohn- und Gewerbenutzungen – sind dem Standort angemessen?
- Wie lassen sich hochwertige Freiräume und die Förderung urbaner Ökosysteme, ökologischer Aufwertung der Uferzone und Einbindung der Wasserflächen realisieren?
- Wie soll mit (geschützten) Bestandsgebäuden (Wurzelsiedlung) und bestehenden Raumstrukturen umgegangen werden?
- Wie lässt sich vor dem Hintergrund einer kleinteiligen Eigentümerstruktur und verschiedener zeitlicher Entwicklungshorizonte eine Umsetzungsstrategie entwickeln?



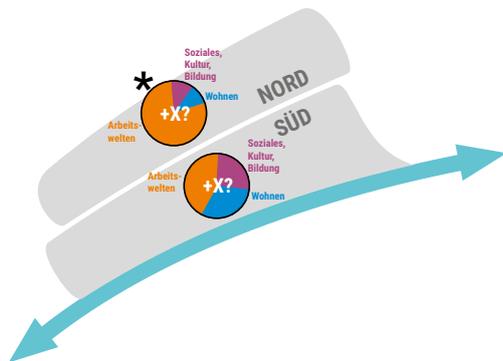
Impulsvortrag Prof. Läßle, Hafencity Universität Hamburg

Für die Moderation und Dokumentation des Dialogverfahrens wurden die Büros Yalla Yalla! – studio for change (Mannheim) und MESS (Kaiserslautern) beauftragt. Begleitet wurde das Dialogverfahren von Prof. Dieter Läßle (Hafencity Universität Hamburg, HCU) und Prof. Stefan Werrer (FH Aachen).

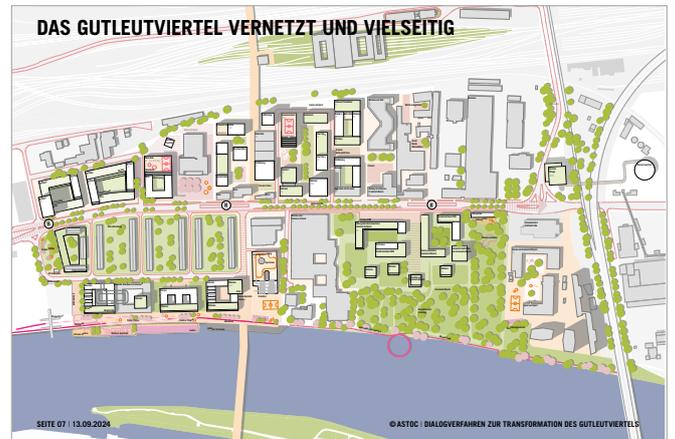
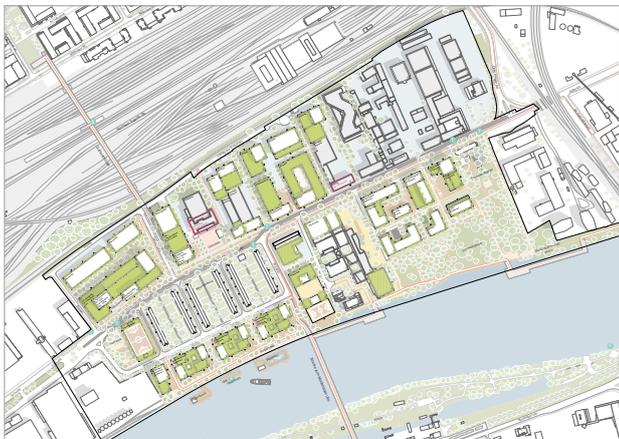
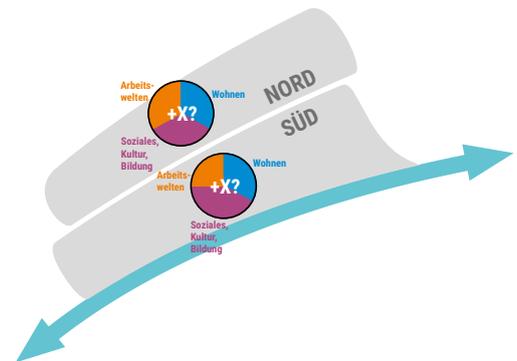
- Auftaktveranstaltung: 8. Mai 2024 in der Alten Schmelze der Milchsackfabrik
 1. Workshop: 27./28. Juni 2024
 2. Workshop: 19. Juli 2024
 Abschluss-Workshop: 29. August 2024



Arbeitswelt der Zukunft!



Neue urbane Mischung!



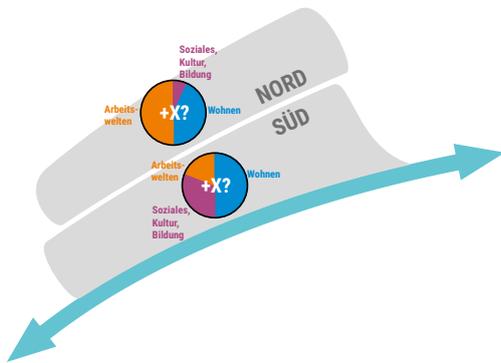
Drei Szenarien – Aufgabe und Ergebnis © Präsentation MESS, Kaiserslautern

Auftakt und zugleich wesentliche Grundlage des Verfahrens waren eine intensive Beteiligung der Stakeholder:innen und eigene städtebauliche Analysen, um erste Ansätze für die relevanten Themen und Orte zu gewinnen. Aus den gewonnenen Erkenntnissen wurden drei verschiedene Szenarien formuliert, die jeweils einen anderen Ansatz der produktiven Stadt verfolgen: Arbeitswelt der Zukunft!, Neue urbane Mischung!, Produktives Wohnquartier!.

Drei Planungsbüros – allmannwappner (München), ASTOC (Köln) und Cityförster (Hannover) – erarbeiteten im Zuge von drei Workshops unter intensiver Beteiligung der Stakeholder:innen und der Öffentlichkeit in einem iterativen Prozess jeweils ein Szenario. So entstanden drei unterschiedliche Ideen für die Entwicklung des Quartiers Gutleut-West in Form von Plänen, Skizzen, Bildern, Modellen und Texten.

Durch die Zusammenfassung der Ideen aus den drei Szenarien und auf Grundlage der Abschlussdiskussion werden die Rahmenparameter und die Planungsziele abgeleitet. Die Dokumentation fasst das gesamte Vorgehen und die Ergebnisse des Dialogverfahrens zusammen. Sie ist die Grundlage für die Beschlüsse der politischen Gremien und für das weitere Vorgehen im Entwicklungsprozess „Produktives Quartier Gutleut-West“.

Produktives Wohnquartier!



WIE SOLL ES WEITERGEHEN?

KOOPERATIVES PLANUNGSVERFAHREN

Kooperative Planungsverfahren können als Schnittstelle zwischen Stadtplanung und Architektur für komplexe städtebauliche Aufgabenstellungen genutzt werden. Ein funktionierendes Quartier ist geprägt von einem vielfältigen Angebot an Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe und Arbeiten sowie kultureller und sozialer Infrastruktur. Um dieses Ziel im Gutleut-West zu erreichen, ist eine kooperative Zusammenarbeit auf Augenhöhe mit den Stakeholder:innen (Akteure, Bewohnerschaft des Quartiers) und der Stadt Frankfurt am Main essentiell, bei der die Zukunftsvorstellungen und Grundsätze für die Entwicklung erarbeitet werden. Die kooperative Planung schafft städtebaulich und freiraumplanerisch hochwertige Quartiere mit zukunftsgerichteter Nutzungsverteilung unter Betrachtung des Freiraums und des öffentlichen Raums sowie unter Einbeziehung weiterer Themen, wie Mobilität, Versorgung, Nutzungsmix etc. Dieses Verfahren konkretisiert die im Dialogprozess erarbeiteten Leitziele.

STÄDTEBAULICH-FREIRAUMPLANERISCHER WETTBEWERB

Als weiterer Schritt sind ein oder mehrere Wettbewerbe geplant, die als Aufgabenstellung die im Dialogverfahren und kooperativen Planungsprozess entwickelten Leitziele planerisch umsetzen werden.

BAULEITPLANUNG

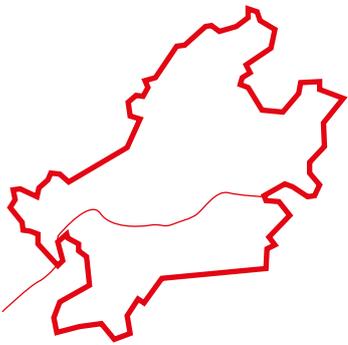
Die Ergebnisse aus den Wettbewerben werden in die Bebauungspläne eingearbeitet. Hierzu gibt es bereits Aufstellungsbeschlüsse:

- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 934 „Südlich Gutleutstraße / Hirtenstraße / Wurzelstraße“
https://www.stvv.frankfurt.de/PARLISLINK/DDW?W=DOK_NAME=%27M_192_2020%27
- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 929 „Nördlich Gutleutstraße / Östlich Erneststraße“
https://www.stvv.frankfurt.de/PARLISLINK/DDW?W=DOK_NAME=%27M_20_2021%27



Fachkonzept für die zukünftige
Hochhausentwicklung

Hochhaus- entwicklungsplan HEP2024



Die Fortschreibung des Hochhausentwicklungsplans definiert Anforderungen für neue Standorte: Ein neues Hochhaus soll einen gesellschaftlichen Mehrwert für das Umfeld erbringen, einen öffentlichkeitswirksamen Sockel aufweisen und gemischt genutzt werden. Ebenso sollen Nachhaltigkeitsziele erreicht werden.

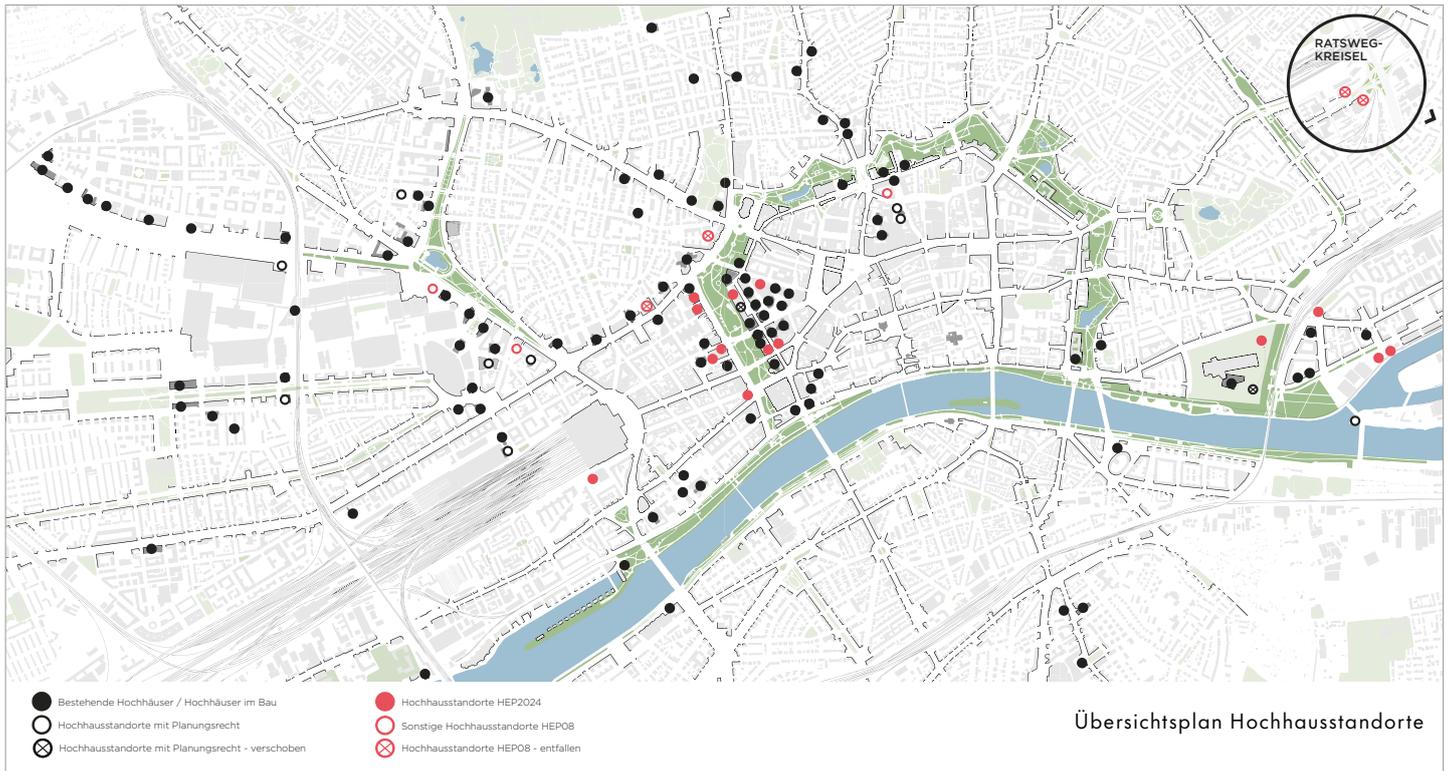
STADTTEIL
Gesamtstadt

PROJEKTDAUER
2020 – 2024

PROJEKTLÉITUNG
Christoph Packhieser



Entwicklung im Bankenviertel



Die Skyline von Frankfurt am Main mit derzeit rund 90 Hochhäusern über 60 Meter Höhe ist in Deutschland einzigartig und unterstreicht auch im internationalen Vergleich die Bedeutung Frankfurts als echte „Global City“ im Zentrum der Rhein-Main-Metropolregion. 20 der 21 deutschen Wolkenkratzer (Bauhöhe über 150 Meter, Stand 2025) stehen in Frankfurt am Main. Die Entwicklung der Skyline wird dabei seit den 1950er Jahren durch Hochhausentwicklungspläne begleitet. Die letzte Fortschreibung dieses Planungsinstrumentes wurde 2008 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Entsprechend einer Vereinbarung im Koalitionsvertrag wurde das Stadtplanungsamt beauftragt, den Hochhausentwicklungsplan fortzuschreiben.

„Wir haben stets die Weiterentwicklung der Skyline als stadträumliche Gesamtkomposition im Auge, aber ebenso die stadträumliche Verbesserung an den Standorten, für die neue Hochhäuser vorgeschlagen werden.“

Martin Hunscher,
Leiter des Stadtplanungsamtes

Diese Fortschreibung begann im Jahr 2020 mit zwei Symposien zu den Themen „Stadtentwicklung“ und „Immobilienwirtschaft“ sowie einer umfassenden Bestandsaufnahme. In einem ersten Schritt wurde das gesamte Stadtgebiet insbesondere entlang der zentralen Erschließungsachsen des öffentlichen Personennahverkehrs auf mögliche Potenziale für Hochhausentwicklungen untersucht. Im Zuge dieser Grundlagenarbeit wurden neben den relevanten städtebaulichen Parametern bereits die Teilräume identifiziert, für

die eine zukünftige Hochhausentwicklung untersucht werden soll. Dies sind das Bankenviertel und das westliche Mainufer sowie die Bereiche Danziger Platz, Europäische Zentralbank und Osthafen Entrée. Aufgabe der weiteren Bearbeitung war es, zum einen darzustellen, wie die Hochhausentwicklung in diesen Teilräumen konkretisiert werden kann und zum anderen die Ergebnisse in einem Hochhausentwicklungsplan zusammenzuführen. Vor dem Hintergrund der gutachterlich ermittelten Nachfragepotenziale in den Bereichen Büroflächen sowie Hotel- und Wohnflächen wurde deutlich, dass eine nachfrageorientierte, eher zurückhaltende Planung verfolgt werden sollte.

In der ersten Bearbeitungsphase wurden auf der Grundlage einer europaweiten Ausschreibung zwei Planungsbüros ausgewählt (AS+P Albert Speer + Partner GmbH, Frankfurt am Main sowie O3 Architekten, München mit Müller Reimann, Berlin), die Konzeptvorschläge entwickelten, um eine Entscheidung über die optimale Lösung der Aufgabe treffen zu können. Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse wurde in einer zweiten Phase der Hochhausentwicklungsplan als Gesamtwerk vom Stadtplanungsamt in engem Austausch mit der Planungspolitik und mit Unterstützung des Planungsbüros AS+P sowie weiteren Fachplaner:innen erarbeitet. Dieses Fachkonzept berücksichtigt neben den qualitativen Rahmenbedingungen für die Entwicklung neuer Hochhäuser und dem stadträumlichen Leitbild auch ergänzende Aspekte wie zum Beispiel Nutzungsmischung, Nachhaltigkeit und Stadtklima. Die neuen und die aus der Hochhausentwicklung 2008 übernommenen Standorte werden in Steckbriefen erläutert. Erstmals werden auch Anforderungen an den Vorplanungsprozess beschrieben.

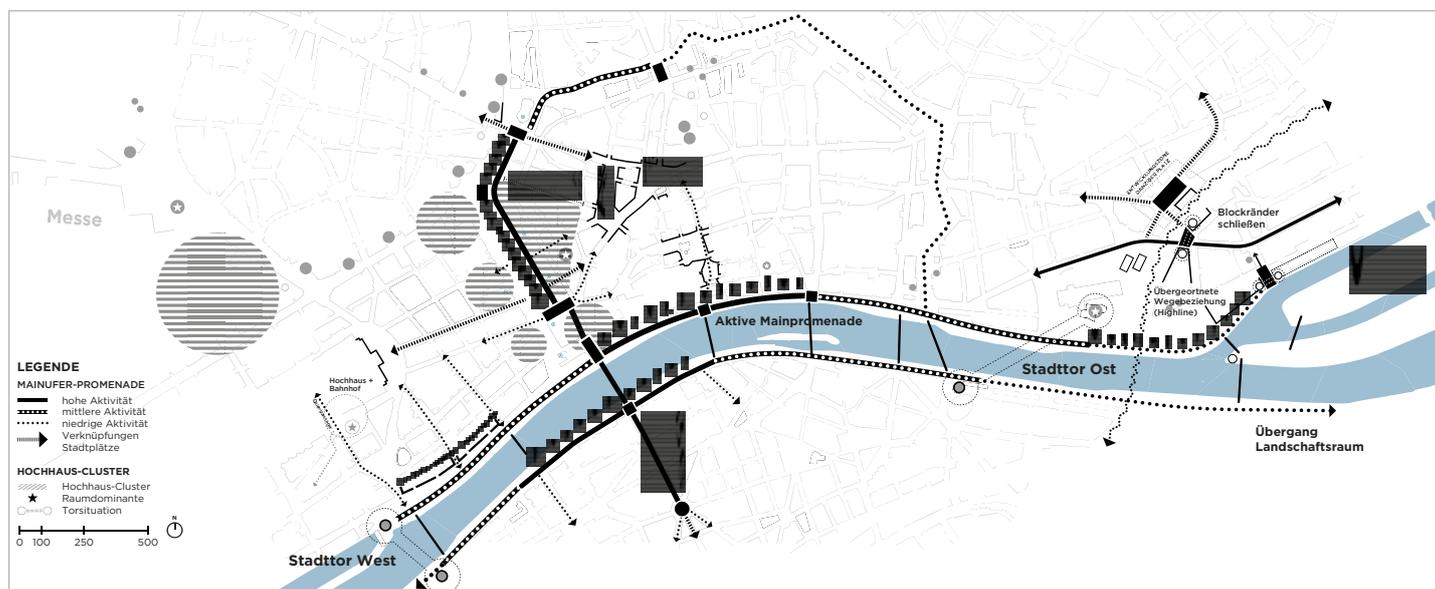
Mit der Fortschreibung des Hochhausentwicklungsplans im Jahr 2024 (HEP2024) werden 14 neue Standorte ausgewiesen. Davon sind vier als Aufstockungspotenzial für bereits realisierte Hochhausstandorte vorgesehen, um einen nachhaltigen Umgang mit der vorhandenen Bausubstanz zu gewährleisten. Mit der baulichen Umsetzung aller 14 Standorte kann ein Flächenzuwachs von ca. 475.000 Quadratmeter Bruttogrundfläche realisiert werden.

Die aktuelle Fortschreibung definiert qualitative Rahmenbedingungen für die Entwicklung neuer Standorte. Insbesondere soll ein neues Hochhaus einen gesellschaftlichen Mehrwert für seine Umgebung bzw. das Quartier erbringen, einen öffentlichkeitswirksamen Sockel aufweisen und in seiner Nutzung gemischt sein. Darüber hinaus sollen die formulierten Nachhaltigkeitsziele beim Neubau oder der Aufstockung von Hochhäusern erreicht werden.

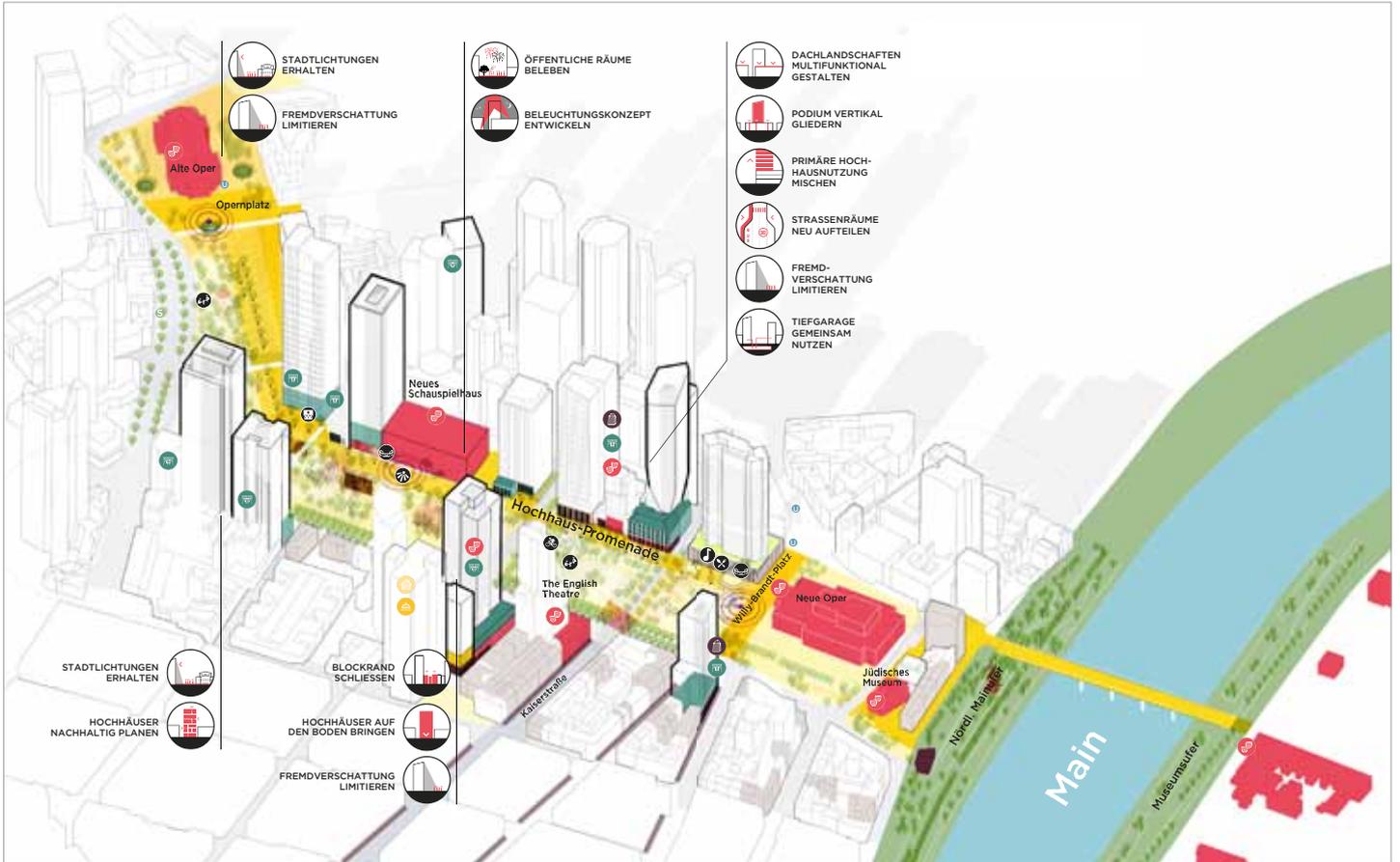
STADTRÄUMLICHES LEITBILD

Zentraler Bestandteil des übergeordneten stadträumlichen Leitbildes ist der öffentliche Raum. Über ihn werden neue und bestehende Hochhäuser in den städtischen Kontext eingebunden – als Teil der lokalen Identität.

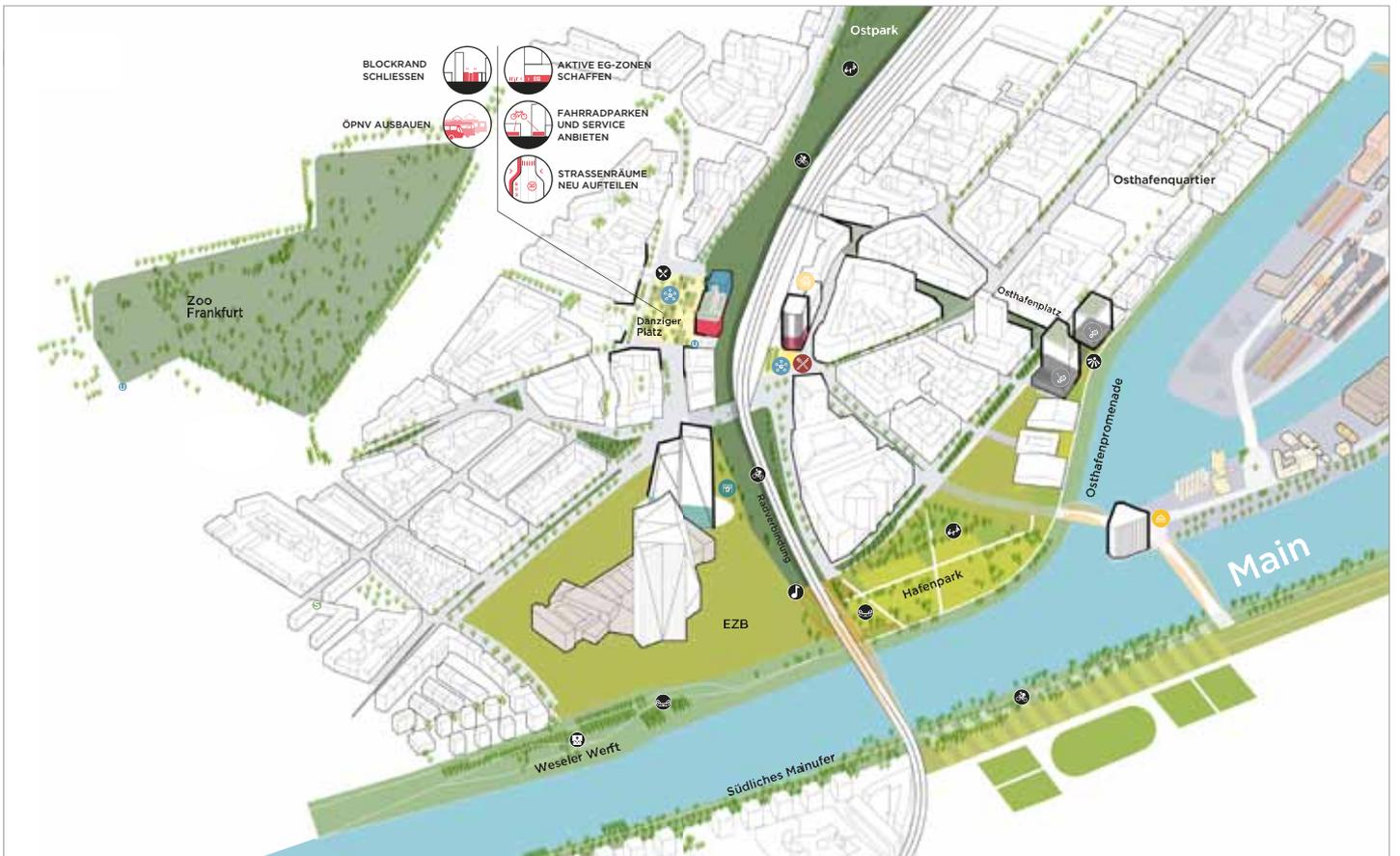
Das Bankenviertel liegt an der Schnittstelle der beiden bedeutendsten öffentlichen Frei- und Grünräume der Stadt, dem Mainufer und den Wallanlagen. Die Wallanlagen sollen im Zuge einer Neugestaltung zu einer „Hochhauspromenade“ weiterentwickelt werden, um mehr Freiraum- und Aufenthaltsqualität in das Bankenviertel zu bringen und die Hochhäuser besser mit dem Freiraum zu verzahnen. Am Westrand der Wallanlagen ist eine Gruppierung der Hochhäuser in kleinen Gruppen vorgesehen, um die Besonnung der Grünflächen in den Abendstunden weitgehend zu gewährleisten. Nach Osten bildet die „Junghofstraße“ eine klare Grenze der Hochhausbebauung, um eine weitere Ausdehnung in die historisch gewachsenen Quartiere der Innenstadt zu verhindern.



Stadträumliches Leitbild



Stadtraum Bankenviertel mit Hochhauspromenade



Stadtraum Ostend mit Europäischer Zentralbank

Das Ostend hat im Gegensatz zum Bankenviertel eine völlig andere Ausgangssituation. Hier steht die Stärkung der EZB als Solitär und prägendes Hochhaus sowie die Vernetzung der vorhandenen Grün- und Freiflächen im Vordergrund. Darüber hinaus bieten der Ostbahnhof und der Osthafen Entwicklungspotenziale, wo auch neue Hochhäuser mit deutlich geringerer Höhe als die EZB zur Akzentuierung der Stadträume auf Quartiersebene beitragen können.

Analog zum Solitärgebäude der EZB im Osten betont das Campanile-Hochhaus südlich des Hauptbahnhofs dessen stadträumliche Lage im innerstädtischen Gefüge.

NUTZUNGSLEITBILD

Eine zentrale Forderung im Rahmen des HEP2024 ist die generelle Entwicklung von nutzungsgemischten Hochhäusern, die im Sinne der europäischen Stadt wesentliche Merkmale eines lebendigen Stadtquartiers in die Vertikale übertragen. So finden sich im selben Gebäude beispielsweise Büros, Wohnungen, Einzelhandel, Freizeit, Kultur- und öffentliche Einrichtungen. Im und um das Gebäude sollen gezielt Begegnungsräume wie Dachterrassen, Gärten und Arkaden für die Nutzer geschaffen werden, die Interaktion und Kommunikation fördern.

„Neu wird sein, dass wir in den Sockelgeschossen großen Wert auf öffentliche Nutzungen legen. Unsererseits ist das eine qualitative Anforderung. Hochhäuser werden so zu Bausteinen einer lebendigen Innenstadt.“

Marcus Gwechenberger,
Dezernent für Planen und Wohnen

Ein gemischt genutztes Hochhaus im Sinne des HEP2024 besteht in der Regel aus einer Hauptnutzung und anteilig untergeordneten, ergänzenden Nutzungen. Letztere sind überwiegend als öffentlich zugängliche Nutzungen zu konzipieren. Hierfür bieten sich vor allem die Sockelzonen der Hochhäuser an. Insbesondere den Erdgeschossen, die unmittelbar an den öffentlichen Stadtraum angrenzen, kommt in diesem Zusammenhang eine hohe Bedeutung zu.

Auch das Wohnen ist ein wichtiger Bestandteil gemischt genutzter Hochhäuser. Gerade durch die mit dieser Nutzungsart einhergehende Ausdehnung der Nutzungszeiten in die Abend- und

frühen Morgenstunden entsteht eine zusätzliche Belebung im Gebäude selbst und im Umfeld, die auch zu einer erhöhten sozialen Kontrolle beiträgt.

VORPLANUNGSPROZESS

Der HEP2024 sieht auch Standards für den Vorplanungsprozess zukünftiger Hochhäuser vor. Diese verbindlichen Vorgaben zeigen den Projektentwickelnden und Investor:innen einen einheitlichen Weg von der Projektidee über die Machbarkeitsstudie und zugehörigen Voruntersuchungen, die Beteiligung der Öffentlichkeit bis hin zum Planungswettbewerb auf. Damit wird auch dem Grundsatz der Gleichbehandlung durch einen transparenten und einheitlichen Prozessablauf Rechnung getragen.

Ablauf Vorplanungsprozess



NACHHALTIGKEIT

Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele der Stadt Frankfurt am Main müssen Hochhausplanungen zukünftig noch konsequenter in ökologischer, ökonomischer und soziokultureller Hinsicht optimiert werden. Dieser Prozess beginnt nicht erst in der Bauphase, sondern bereits im Entwurf. Zu diesem Zweck wird zu Projektbeginn eine gemeinsame „Zielvereinbarung Nachhaltigkeit“ erarbeitet, in der die wesentlichen Ziele für das Hochhaus-Projekt vereinbart werden.

Um sicherzustellen, dass diese Nachhaltigkeitsziele auch erreicht werden, sind grundsätzlich alle Projekte nach einem Nachhaltigkeitsbewertungssystem der Deutschen Akkreditierungsstelle GmbH zu planen, umzusetzen und zu zertifizieren. Dabei ist die höchste Qualitätsstufe anzustreben, mindestens jedoch die Stufe „Gold“ der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen oder eine gleichwertige Stufe eines anderen Bewertungssystems sowie das KfW-Effizienzhaus 40/Effizienzgebäude 40.

ZUKUNFT DER HOCHHAUSENTWICKLUNG

Die COVID-Pandemie und der technische Fortschritt haben insbesondere die Arbeitswelten im Dienstleistungssektor stark verändert. Vermehrtes Arbeiten im Homeoffice führt zwangsläufig zu einem veränderten Bedarf an Büroflächen. Weitere Einflüsse wie aktuelle Krisen, steigende Preise und hohe Zinsen etc. führen auch in anderen Lebens- und Arbeitsbereichen zu einem stetigen Wandel und erfordern Anpassungen. Die daraus resultierenden zukünftigen Auswirkungen auf den Büro- und Wohnungsmarkt sind im Jahr 2024 noch nicht abschließend erkennbar. Die aktuellen Entwicklungen machen jedoch deutlich, dass Unternehmen auch weiterhin Büros benötigen werden. Bevorzugt werden dafür innerstädtische Lagen. Hier werden die Unternehmen jedoch mit kleineren Flächen planen bzw. in Objekte mit höherem Gebäudestandard ziehen. Vor diesem Hintergrund ist für die Hochhausentwicklung in Frankfurt am Main auch zukünftig nicht mit nennenswerten Leerständen in den Bereichen („Clustern“) Banken- und Messeviertel zu rechnen. Die zentrale Lage – nicht nur innerhalb der Stadt, sondern auch im nationalen, europäischen und durch den Flughafen auch globalen Kontext – stellt für viele Unternehmen einen attraktiven Standort dar, der absehbar auch weiterhin nachgefragt werden wird.

Der Hochhausentwicklungsplan 2024 liefert somit die Grundlage für eine zukunftsfähige und nachhaltige Wachstumsperspektive für die Frankfurter Hochhauslandschaft.

RECHTSCHARAKTER DES HOCHHAUSENTWICKLUNGSPLANS

Rechtlich stellt der Hochhausentwicklungsplan ein informelles Planungsinstrument dar, das den Rahmen für eine mögliche zukünftige städtebauliche Entwicklung vorgibt. Er entfaltet keine unmittelbare Rechtswirkung und begründet kein Planungsrecht. Die Aufnahme von Standorten stellt somit lediglich eine Entwicklungsperspektive dar, die im Zuge eines vertiefenden Planungsprozesses und der Schaffung von Baurecht zu bewerten ist. Im Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes stellt der Hochhausentwicklungsplan einen Abwägungsbelang gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB dar.

Neue Schul- und Wohnungsbauprojekte Nieder-Eschbach

**STADTTEIL**

Nieder-Eschbach, Bonames

PROJEKTDAUER

2017 – 2027

PROJEKTLÉITUNGChristina Stiel, Gunther Stoll,
Michael Theis

Integrierte Planung neuer Schulstandorte und Wohngebiete sowie Verbesserung der Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Im Norden Frankfurts entstehen, angrenzend an Nieder-Eschbach und Bonames, drei neue Baugebiete, um dringende Bedarfe nach Wohnraum und sozialer Infrastruktur zu decken. Durch die Nähe zum Schienennahverkehr und zum „GrünGürtel“ sind die Bebauungsplangebiete Nr. 917, Nr. 920 und Nr. 923 besonders geeignet, bestehende Siedlungsstrukturen weiterzuentwickeln.



Baugebiete in Nieder-Eschbach und Bonames

BEBAUUNGSPLAN NR. 923 - NORDWESTLICH AUF DER STEINERN STRASSE -

Um dem dringenden Bedarf an Schulplätzen in der Bildungsregion Nord gerecht zu werden, wird am Ortsrand von Nieder-Eschbach und Bonames Planungsrecht für eine weiterführende Schule, eine Grundschule und eine Kindertagesstätte geschaffen. Auf dem etwa 12,4 Hektar großen Areal sind zudem Flächen für eine Wohnbebauung sowie für den ersten Bauabschnitt einer Ortsrandstraße nördlich der Bahngleise vorgesehen. Das Baugebiet gliedert sich in drei Teilbereiche: einen zentralen Schulstandort entlang der Stadtbahntrasse sowie zwei Wohnstandorte im Norden und Südwesten.

Schulbau

Die bestehenden Schulen, die August-Jaspert-Schule in Bonames und die Michael-Grzimek-Schule in Nieder-Eschbach, stoßen durch den Bevölkerungszuwachs an ihre Kapazitätsgrenzen. Um Abhilfe zu schaffen, hat die Stadtverordnetenversammlung im Rahmen des integrierten Schulentwicklungsplans 2018 – 2024 den Bau einer zusätzlichen Grundschule beschlossen. Der Standort im Überschneidungsbereich der Schulbezirke bietet hierfür ideale Voraussetzungen.

Im gymnasialen Bereich wird der Bedarf ebenfalls durch ein neues Projekt gedeckt: Das Gymnasium Nord, derzeit provisorisch in Praunheim/Westhausen untergebracht, soll langfristig in dem Bebauungsplangebiet Nr. 923 nordwestlich der Stadtbahntrasse realisiert werden.



Strukturkonzept - Nordwestlich
Auf der Steinern Straße

Die Schulen werden baulich entlang der Stadtbahntrasse angeordnet: Die Grundschule liegt im nördlichen Bereich, während das Gymnasium südlich der öffentlichen Wegeverbindung verortet wird. Beide Einrichtungen profitieren von der direkten Nähe zum öffentlichen Nahverkehr sowie einer guten fußläufigen Anbindung.

Verkehrsanbindung und Erschließung

Die Erschließung des Baugebietes erfolgt über die neu geplante Ortsrandstraße, die im Nordwesten über einen Kreisverkehr an die Homburger Landstraße und Berner Straße angebunden wird. Eine neue Stadtbahnhaltestelle südöstlich des Schulgeländes gewährleistet eine optimale Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.

Beide Einrichtungen profitieren von der direkten Nähe zum öffentlichen Nahverkehr sowie einer guten fußläufigen Anbindung.



Planzeichnung zum Bebauungsplanentwurf Nr. 923
- Nordwestlich Auf der Steinern Straße -

Für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wird eine neue Wegeverbindung in Verlängerung des Konrad-Duden-Wegs geschaffen. Diese verbindet die bestehenden Stadtteile mit dem Neubaugebiet sowie der Stadtbahnhaltestelle. Dieser Weg spielt eine zentrale Rolle für die fußläufige Erschließung und verbessert die Anbindung für Bewohner:innen.

Wohnbebauung

Mit dem Ziel, den hohen Bedarf an neuem Wohnraum im Frankfurter Stadtgebiet zu decken, weist der Bebauungsplan zudem neue Wohngebietsflächen im Anschluss an bestehende Wohngebiete aus. Insgesamt können im Plangebiet 300 bis 350 Wohneinheiten neu realisiert werden. Die Planung umfasst zwei Wohnbereiche, die unterschiedliche Bauweisen und Nutzungen kombinieren.

Das nördliche Wohngebiet besteht aus drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern, die sich um einen zentralen Quartiersplatz und einen privaten Innenhof gruppieren. Die Höhenentwicklung orientiert sich an der kleinteiligen Bestandsstruktur und gewährleistet einen harmonischen Übergang zu den angrenzenden Wohngebieten. Zur geplanten Ortsrandstraße hin sorgt eine eher geschlossene Bauweise für einen wirksamen Lärmschutz. Westlich der Bebauung ist eine öffentliche Grünfläche vorgesehen, die als Treffpunkt und zur Naherholung genutzt werden kann.

Das südliche Wohngebiet schließt an eine langgestreckte öffentliche Grünfläche an, die das Schulgelände mit dem Wohngebiet verbindet. Hier variiert die Bebauung in der Höhe: Von zwei bis drei Geschossen an der westlichen Bestandsbebauung über vier Geschosse bis hin zu fünf Geschossen mit Staffelgeschoss entlang der Stadtbahntrasse. Dadurch wird auf die vorhandene Bebauung flexibel reagiert, während gleichzeitig eine hohe bauliche Dichte im Bereich der Stadtbahntrasse ermöglicht wird.

Grünflächen und Freiraumgestaltung

Entlang der neuen Fußwegverbindung in Verlängerung des Konrad-Duden-Wegs wird ein Teil des bestehenden Streuobstbestandes in eine öffentliche Grünfläche integriert. Diese Grünfläche dient nicht nur als Ort der Naherholung, sondern auch als ökologisch wertvoller Bereich, der das Wohngebiet aufwertet und einen Beitrag zur Erhaltung des natürlichen Stadtbildes leistet.

Besonderes Augenmerk liegt auf der funktionalen und räumlichen Verknüpfung der Schulnutzung mit den geplanten und bestehenden Wohngebieten. Ziel ist es, die Schule so in das Umfeld einzubetten, dass sie im möglichen Umfang zur Belebung des öffentlichen Raumes beiträgt. Vor diesem Hintergrund entsteht entlang der zentralen Wegeverbindung ein Schulvorplatz, der als Schnittstelle zwischen Bildungs- und Stadtraum dient.

Besonderes Augenmerk liegt auf der funktionalen und räumlichen Verknüpfung der Schulnutzung mit den geplanten und bestehenden Wohngebieten.

Der Schulvorplatz erfüllt mehrere Funktionen: Er dient primär der schulischen Nutzung, kann jedoch auch von der Öffentlichkeit genutzt werden. Darüber hinaus übernimmt er eine zentrale Erschließungsfunktion für die beiden Bildungseinrichtungen und ermöglicht den fußläufigen Zugang zu Gebäuden der Schule, die auch außerhalb der Schulzeiten für öffentliche Zwecke genutzt werden sollen. Durch diese multifunktionale Nutzung wird der Schulvorplatz zu einem verbindenden Element zwischen den Bildungsangeboten und dem umliegenden Wohn- und Freiraum.



Strukturkonzept - Nieder-Eschbach Süd

BEBAUUNGSPLAN NR. 917 - NIEDER-ESCHBACH SÜD -

Am südlichen Rand von Nieder-Eschbach soll zwischen den Gleisen der Stadtbahn und dem Eschbach ein sozial gemischtes Wohnquartier mit einem vielfältigen und bezahlbaren Wohnungsmix entstehen.

Im letzten Jahr wurde das städtebauliche Konzept für das rund 6,6 Hektar große Areal überarbeitet, um die Voraussetzungen für ein verkehrsberuhigtes und autoarmes Wohngebiet zu schaffen. Ziel war es, den geplanten Ausbau des Radverkehrsnetzes und die Überlegungen zur Anbindung des Gebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr in die Grundkonzeption des Gebiets mit einzubeziehen. Gleichzeitig wird die neue Bebauung und Erschließung vom Freiraum und der Nahmobilität her gedacht, um ein fußgängerfreundliches und lebenswertes Wohnquartier mit kurzen Wegen und hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Um mehr Menschen den Weg zu einer bezahlbaren Wohnung zu ermöglichen, wurde das Bebauungskonzept zudem so angepasst, dass zukünftig ausschließlich Mehrfamilienhäuser im Geschosswohnungsbau vorgesehen sind. Mit der Anwendung des Baulandbeschlusses für die Frankfurter Stadtentwicklung wird zudem gewährleistet, dass der vorgesehene Wohnungsmix aus gefördertem, freifinanziertem und gemeinschaftlichem Wohnraum umgesetzt wird.



Strukturkonzept - Nieder-Eschbach - Am Hollerbusch

BEBAUUNGSPLAN NR. 920 NIEDER-ESCHBACH - AM HOLLERBUSCH -

Im Süden von Nieder-Eschbach sollen die vormalig von Gärtnereien genutzten Flächen zwischen dem Frankfurter Graben und der Stadtbahntrasse U2/U9, beidseitig der Straße Am Hollerbusch, wohnbaulich entwickelt werden. Dies entspricht auch den Absichten der Flächeneigentümer:innen. Am südlichen Ende der Straße Am Hollerbusch kann eine bauliche Entwicklung, die 2021 dort begonnen wurde, bis zum Frankfurter Graben ergänzt werden.

In überwiegend Mehrfamilienhäusern soll ein breites Angebot für viele Bewohnergruppen geschaffen werden. Mit der Planung soll auch der Baulandbeschluss für die Frankfurter Stadtentwicklung angewendet werden, damit auch in diesem Gebiet geförderter Wohnungsbau sowie gemeinschaftliche Wohnprojekte realisiert werden.

Für das Plangebiet hat die Stadtverordnetenversammlung am 14. Dezember 2017 einen Aufstellungsbeschluss gefasst. 2017 fand außerdem eine Vorstellung der damaligen Planung im Rahmen einer Ortsbeiratssitzung unter Teilnahme von vor Ort lebenden Bürger:innen statt.

In den letzten Jahren wurde das städtebauliche Konzept für das rund 4,5 Hektar große Areal überarbeitet. Mittlerweile verzichtet der Entwurf auf das Angebot von Einfamilienhäusern, um bezahlbaren Wohnraum zu ermöglichen und schonend mit Grund und Boden umzugehen. Außerdem wurde ein Standort für eine Kindertagesstätte ergänzt, zur Deckung des Bedarfs an Betreuungsplätzen. Letztendlich wurde das Konzept dahingehend optimiert, dass der begrünte Ortsrand über ein großzügiges Angebot an Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität im Plangebiet mit der Stadtbahntrasse verknüpft wird.

VERFAHRENSSTAND UND ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2024 wurden die aktuellen Planstände der drei Bebauungspläne Vertreter:innen der betroffenen Ortsbeiräte vorgestellt. Gleichzeitig fanden für die Bebauungspläne Nr. 917 und Nr. 920 Verhandlungen mit den Flächeneigentümer:innen über die Übernahme von Leistungen gemäß dem Frankfurter Baulandbeschluss statt. Hier muss noch Einigkeit in Bezug auf den Abschluss eines städtebaulichen Vertrages herbeigeführt werden. Erst danach können die Bebauungsplanentwürfe für die nächste Beteiligungsphase vorbereitet werden. Der Bebauungsplanentwurf Nr. 923 wurde im Jahr 2024 öffentlich ausgelegt, wodurch die Bürger:innen sowie weitere Beteiligte die Möglichkeit hatten, Stellungnahmen abzugeben. Der Satzungsbeschluss, der die Grundlage für die bauliche Umsetzung der Planungen schafft, wird 2025 erwartet.

Die drei Bebauungspläne im Frankfurter Norden sind ein wichtiger Baustein für die Sicherstellung der Daseinsvorsorge und die gesamtstädtische Flächenbereitstellung für den Wohnungsbau. Sie ermöglichen die Entwicklung sozial gemischter Quartiere mit einem breiten Angebot an unterschiedlichen Wohnformen. Mit ihrer Lage im Einzugsbereich des schienengebundenen Nahverkehrs und ihrer Einbettung in bestehende Siedlungsstrukturen schaffen sie ideale Voraussetzungen für deren nachhaltige Weiterentwicklung. Ein zentraler Bestandteil der Planungen ist die Schaffung und Gestaltung öffentlicher Grün- und Freiräume, die sowohl die Lebensqualität steigern als auch die funktionale Verknüpfung der verschiedenen Nutzungsbereiche fördern.

Die neuen Quartiere werden gut an den angrenzenden „GrünGürtel“ angebunden, während die geplanten ÖPNV-Haltepunkte und Wegeverbindungen eine bessere Erreichbarkeit und Mobilität sicherstellen. So profitieren auch die bestehenden Nachbarschaften von den neuen Grünflächen und verbesserten Mobilitätsangeboten.

Östlich A661 - Hanauer Landstraße/Peter-Behrens-Straße



Vorhandene Gewerbeflächen vor einer Neustrukturierung

9

Durch Veränderungen in den Eigentumsverhältnissen stehen größere Grundstücksbereiche östlich der A661 zwischen der Hanauer Landstraße und der Peter-Behrens-Straße vor einer städtebaulichen Neuordnung. Dies ist Anlass, die städtebaulichen Ziele der Stadt Frankfurt am Main in einem Bebauungsplan planungsrechtlich zu sichern. Vorrangiges Ziel ist die langfristige Sicherung des Gewerbe- und Industriestandortes im Übergang zum Osthafen. Vorhandene konkurrierende Nutzungen, die in der Lage sind, klassische Gewerbenutzungen zu verdrängen, wie großflächige Einzelhandelsbetriebe an der Hanauer Landstraße aber auch Rechenzentren im Bereich der Weismüllerstraße, sollen weiterhin ermöglicht und auf diese Bereiche beschränkt werden. Maßnahmen zur besseren Durchgrünung und Durchwegung der Gewerbeflächen unter Einbeziehung des nördlichen Mainufers sollen umgesetzt werden.

Bebauungsplan Nr. 941

STADTTEIL Ostend
PROJEKTDAUER 2021 – 2027
PROJEKTLÉITUNG Sabine Brettfeld

Post-Corona-Innenstadt



Agentur des städtischen Wandels in der Braubachstraße 7 als „Dritter Ort“ und Schaufenster Integrierter Stadtentwicklung © Stefanie Kösling

10

Mit dem Projektauftrag „Post-Corona-Stadt: Ideen und Konzepte für die resiliente Stadtentwicklung“ der Nationalen Stadtentwicklungspolitik eröffnete sich für die Stadt Frankfurt die einmalige Chance, die Innenstadt als Forschungslabor zu verstehen und hier experimentell Neues auszuprobieren. Mit zahlreichen kleinen Schritten und temporären Aktivitäten initiierte das Stadtplanungsamt Impulsprojekte wie das Stadtraum-Experiment „Sommer am Main“ und das Reallabor „Wohnzimmer Hauptwache“. Langwierige und umfangreiche Planungs- und Umsetzungszeiträume wurden im Zusammenwirken verschiedener Akteure in kürzere Aktivierungs- und Entwicklungsphasen unterteilt. Dieser Ansatz des schrittweisen, koproduktiven Vorgehens und der lernenden Planung wird über das Ende des Förderprogramms hinaus mit Hilfe einer neu eingerichteten Koordinierungsstelle und der „Agentur des städtischen Wandels“ in der Braubachstraße 7 weitergeführt.

STADTTEIL Innenstadt
PROJEKTDAUER 2021 – 2023
PROJEKTLÉITUNG Andrea Schwappach

P&C Zeil - Midstad



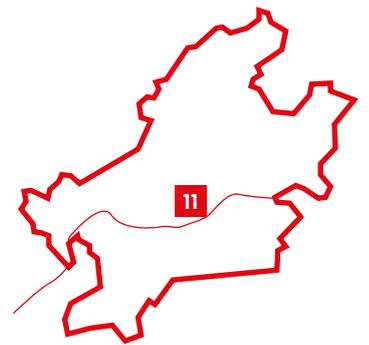
Modellfoto 1. Preis (Renzo Piano Building Workshop) © Midstad Frankfurt am Main

WETTBEWERBLICHES VERFAHREN, PROJEKTAUFTAKT

Der innerstädtische Standort entlang der Zeil befindet sich in einem Veränderungsprozess. Das Umfeld ist gekennzeichnet durch einen Nutzungs- und Interessenwandel. Dies sind Veränderungen im Einzelhandel, aber auch das Bedürfnis der Innenstadtbesucher:innen, die Innenstadt als Aufenthaltsraum zu erleben. Zudem werden Grundschulplätze benötigt. Durch die verschiedenen Belange ist eine städtebauliche Anpassung notwendig, um zur Belebung beizutragen und damit die Attraktivität der Frankfurter Innenstadt dauerhaft zu erhalten.

Die Eigentümerin der Liegenschaft Zeil 71-75 beabsichtigt den Umbau und die Erweiterung des Bekleidungskaufhauses Peek & Cloppenburg zu einem multifunktionalen Gebäude. Die verschiedenen Nutzungen wie Einkaufen, Arbeiten, Gastronomie, Unterhaltung, Sport, Kultur, Freizeit, gewerbliche Apartments sowie eine Grundschule sollen ein lebendiges Zentrum bilden. So wird der Standort Zeil gestärkt und eine öffentliche Wegeverbindung von der Reineckstraße zum Carl-Theodor-Reifensteinplatz entsteht.

Im Rahmen der Planungen wurde zu Beginn des Jahres 2024 ein Wettbewerb als Mehrfachbeauftragung im kooperativen Verfahren ausgeschrieben, bei dem sieben Planungsbüros zur Teilnahme aufgefordert wurden. Nach Prüfung aller Beurteilungskriterien tagte die Preisgerichtsjury im Juni 2024 und kürte einen Siegerentwurf, der durch das Büro Renzo Piano Building Workshop aus Paris erarbeitet wurde.



STADTEIL
Innenstadt

PROJEKTDAUER
2024 – 2030

PROJEKTLÉITUNG
Petra Schaab, Julia Forberg

Strategien zur Weiterentwicklung der
Zeilenbausiedlungen

Rahmenkonzept Nachverdichtung Mittlerer Norden

**STADTTEIL**

Ginnheim, Dornbusch,
Eckenheim, Preungesheim

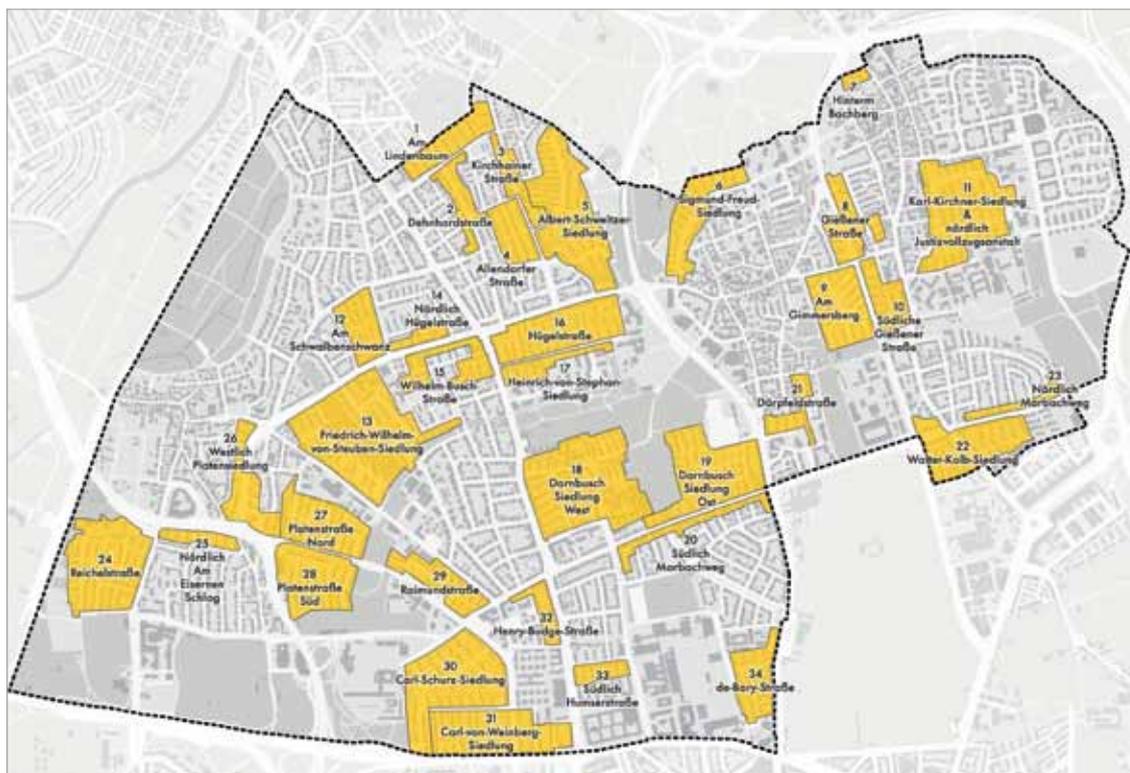
PROJEKTDAUER

seit 2022

PROJEKTLÉITUNG

Frida Ludwig

Der Untersuchungsraum Mittlerer Norden soll für die integrierte Weiterentwicklung von Siedlungen der 1920er bis 1980er Jahre gestärkt werden. Dafür werden zunächst die Rahmenbedingungen in den 34 Zeilenbausiedlungen bewertet und geeignete Gebiete identifiziert. Anschließend werden Strategien erarbeitet, um die Voraussetzungen für deren Nachverdichtung im Sinne der „mehrfachen Innenentwicklung“ zu verbessern.



Die 34 Siedlungen im Untersuchungsraum Mittlerer Norden

PLANUNGSANLASS

Die Nachverdichtung bestehender Siedlungsbereiche ist für die Stadt Frankfurt am Main ein wichtiger Baustein, um zeitnah kostengünstigen Wohnraum zu schaffen. Das Untersuchungsgebiet Mittlerer Norden ist im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030+ (ISEK) als Schwerpunktraum für die städtebauliche Weiterentwicklung und Qualifizierung bestehender Siedlungen definiert. Hier befinden sich mehrere Zeilenbaugelände der 1950er bis 1970er Jahre, die große Potenziale für eine qualifizierte Nachverdichtung im Sinne der „doppelten Innenentwicklung“ aufweisen. Diese Potenziale sollen im Rahmen des Projekts näher untersucht werden.

PLANUNGSGEBIET MITTLERER NORDEN MIT 34 ZEILENBAUSIEDLUNGEN

Das Untersuchungsgebiet Mittlerer Norden umfasst weitgehend die Stadtteile Ginnheim, Dornbusch, Eckenheim und Preungesheim. Hinzu kommen Teilräume der angrenzenden Stadtteile Eschersheim, Bockenheim, Westend-Nord und Nordend-West. Das Gebiet liegt nördlich des Alleenrings und östlich der S-Bahn-Trasse Frankfurt-West – Eschersheim. Im Nordosten wird es durch den Preungesheimer Bogen (Autobahn 661) begrenzt.

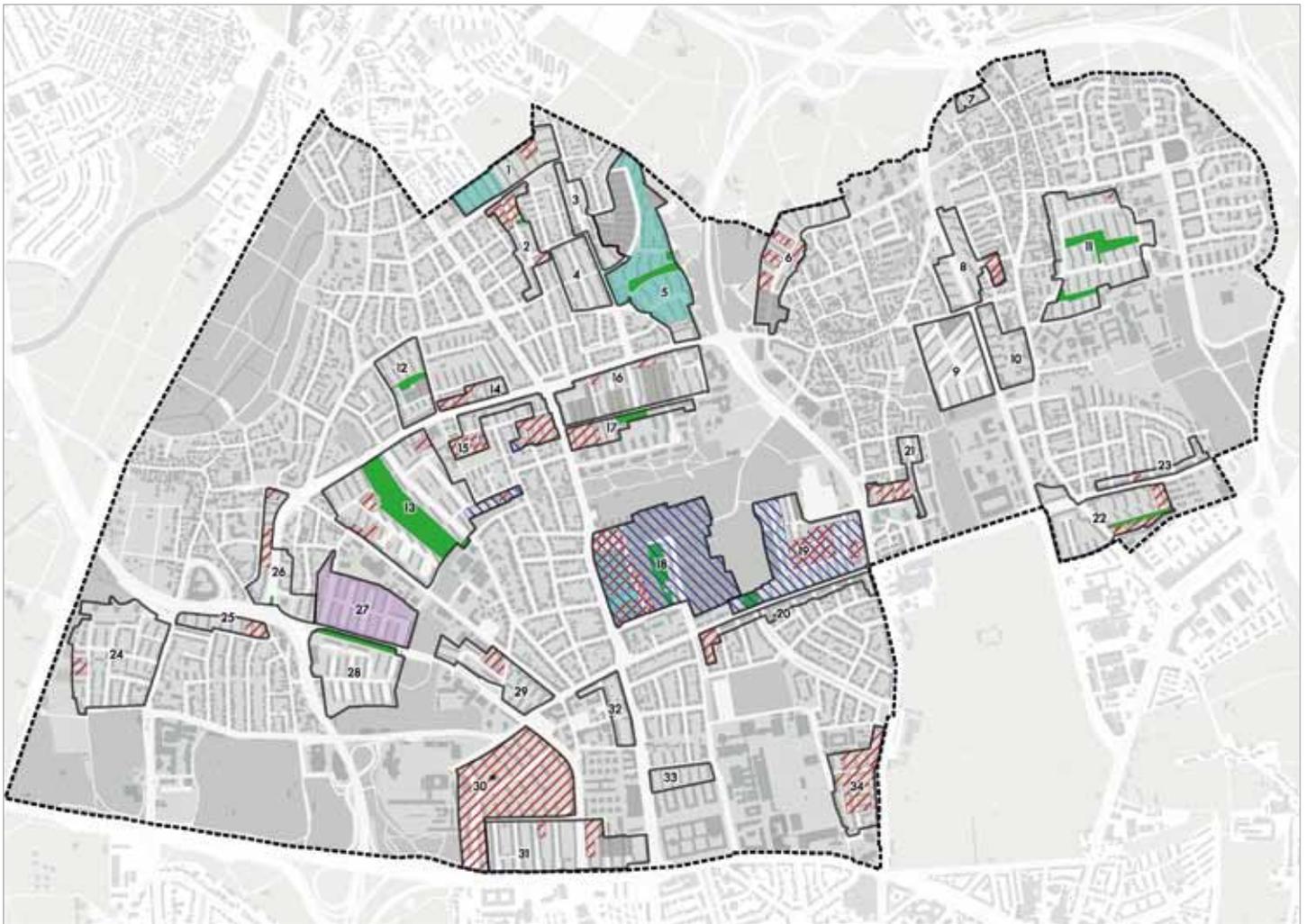
Von besonderer Bedeutung für die Innenentwicklung im Mittleren Norden sind 34 Zeilenbausiedlungen. Charakteristisch für diese Siedlungen sind die Gebäudetypologie Mehrfamilienhäuser in Zeilenbauweise, ihr Baulter zwischen 1920 und 1990 sowie die Anordnung von jeweils mindestens vier Zeilen in einem räumlichen Zusammenhang.

ZIELE UND GRENZEN DES PROJEKTS

Im Fokus des Rahmenkonzepts stehen übergeordnete Themen, die im Zuge von Siedlungsnachverdichtungen oft aus dem Blick geraten oder die nicht auf Siedlungsebene gelöst werden können. Dazu gehören gesamtäumliche Auswirkungen, wie zum Beispiel der Ausbau von Bildungseinrichtungen, die Anpassung



Impressionen aus den Zeilenbausiedlungen im Mittleren Norden



Siedlungsbereiche mit K.O.-Kriterien und/oder Hürden für Nachverdichtung

Teilbereiche mit "K.O."-Kriterien für Nachverdichtung

- Denkmalschutz (Gesamtanlagen)
- bereits beantragte oder abgeschlossene Nachverdichtung
- Reihen-, Einfamilien- und Doppelhäuser
- Öffentliche Grünanlage innerhalb der Siedlungen

Teilbereiche mit Hürden für Nachverdichtung

- Privater Streubesitz (Wohnungseigentumsgemeinschaften)
- Erhaltungssatzung (§ 172 BauGB)
- Untersuchungsraum
- Siedlungen

der Versorgungsinfrastrukturen oder die Vernetzung der Grün- und Freiflächen. Das Ziel des Konzepts ist es zum einen, die Rahmenbedingungen für potenzielle Nachverdichtungen in den 34 Siedlungen des Mittleren Nordens zu untersuchen (zum Beispiel Auslastung der Grundschulen, Versorgung mit öffentlichen Freiräumen) und geeignete Siedlungen zu identifizieren und diese zu priorisieren. Zum anderen sollen, aufbauend auf dieser Untersuchung, Strategien zur Verbesserung der Rahmenbedingungen als Grundlage für zukünftige Siedlungsnachverdichtungen entwickelt werden. Der Untersuchungsraum Mittlerer Norden soll somit „nachverdichtungsfähig“ gemacht und für zukünftige Nachverdichtungen gestärkt werden.

Dementsprechend findet im Rahmen dieses Projekts noch keine vertiefende Betrachtung der einzelnen Siedlungen statt, wie beispielsweise durch Baumgutachten, statische Untersuchungen oder einer qualitativen Betrachtung der Siedlungsfreiräume. Diese detaillierte, qualitative Bearbeitung einzelner Siedlungen erfolgt in nachfolgenden Einzelprojekten in Kooperation mit den Eigentümer:innen.

BEWERTUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN FÜR NACHVERDICHTUNGEN

Die Analyse des Gesamttraums Mittlerer Norden basiert auf einer quantitativen Bewertung der Rahmenbedingungen für eine Nachverdichtung in den 34 Siedlungen. Mit Hilfe einer Bewertungsmatrix werden die Rahmenbedingungen beurteilt und Vorrangflächen im Untersuchungsraum identifiziert, die potenziell für eine Nachverdichtung geeignet sind. Die Rahmenbedingungen gliedern sich in folgende Themenfelder, für die Analysekarten erstellt wurden: K.O.-Kriterien und Hürden, Nahversorgung, Mobilität, soziale Infrastruktur, Freiraum, Eigentumsstruktur sowie Baustruktur und Dichte.

K.O.-KRITERIEN UND HÜRDEN FÜR NACHVERDICHTUNGEN

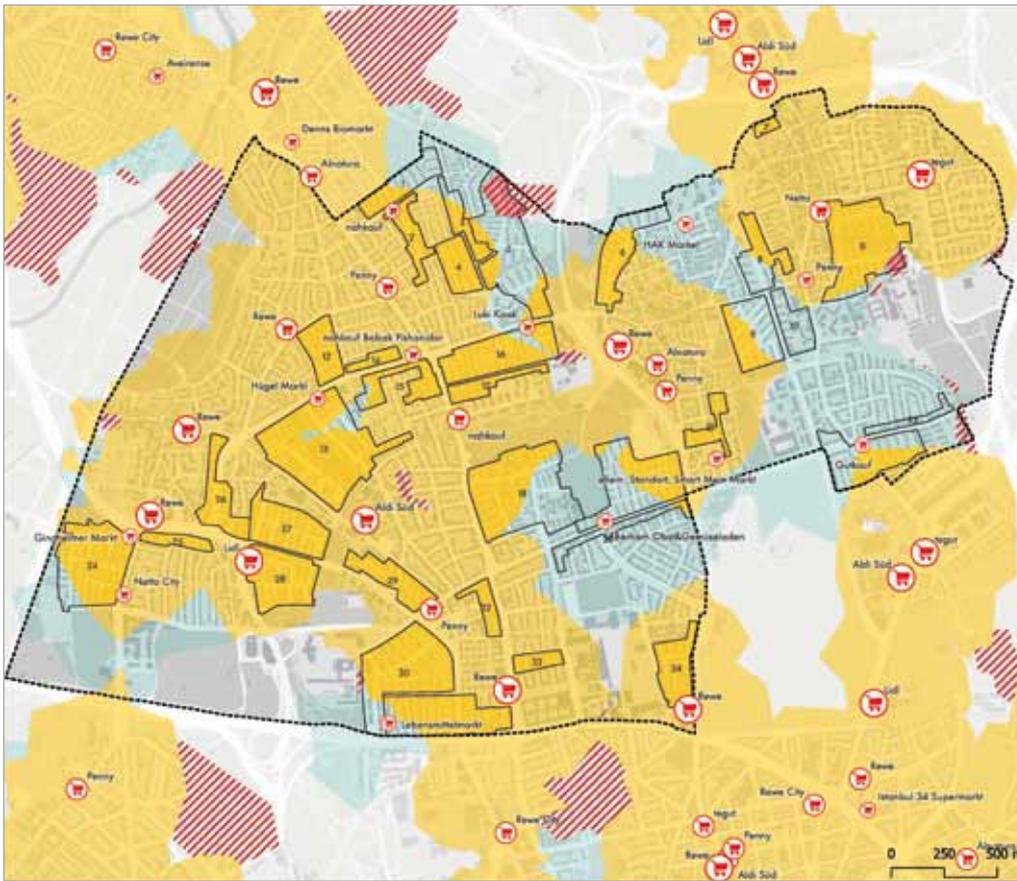
Zu den K.O.-Kriterien für Nachverdichtung zählen unter anderem der Denkmalschutz, bestehende öffentliche Grünanlagen in den Siedlungen, Siedlungsbereiche mit Reihenhäusern sowie eine bereits erfolgte Nachverdichtung. Siedlungsteile, die unter Denkmalschutz stehen, sind für eine mögliche Nachverdichtung in der Regel nicht geeignet. Öffentliche Grünanlagen sind unter anderem für die Freiraumversorgung der Bewohner:innen von großer Bedeutung und sollen erhalten werden. Bereiche, in denen ausschließlich Reihen-, Doppel- und Einfamilienhäuser vorzufinden sind, befinden sich oftmals in heterogener, kleinteiliger Eigentümerschaft, wodurch eine Siedlungsnachverdichtung erheblich erschwert wird. Bei einer bereits erfolgten Nachverdichtungsmaßnahme (zum Beispiel Platensiedlung Nord) ist aufgrund von realisierten höheren baulichen Dichten mittelfristig keine erneute Verdichtung zu erwarten. Weist eine gesamte Siedlung oder ein Teilbereich einer Siedlung K.O.-Kriterien auf, so ist die Siedlung bzw. der entsprechende Teilbereich für eine potenzielle Nachverdichtung nicht geeignet.

Zu den Hürden für Nachverdichtung gehören privater Streubesitz (Wohnungseigentümergeinschaften) und Erhaltungssatzungen. Vorhandene Hürden schließen eine Nachverdichtung zwar nicht aus, können sie aber erheblich erschweren. So ist bei Nachverdichtungsprojekten im Eigentum von Wohnungseigentümergeinschaften der Aufwand erheblich höher und der Umsetzungserfolg durch die Vielzahl der (privaten) Eigentümer:innen und deren unterschiedlichen Interessenlagen stark gehemmt. Außerdem können Erhaltungssatzungen erhebliche Restriktionen für eine Nachverdichtungsmaßnahme darstellen. Die bestehenden K.O.-Kriterien und Hürden in den Siedlungen im Mittleren Norden sind in einer Analysekarte zusammenfassend dargestellt.

Zu den K.O.-Kriterien für Nachverdichtung zählen unter anderem der Denkmalschutz, bestehende öffentliche Grünanlagen in den Siedlungen, Siedlungsbereiche mit Reihenhäusern sowie eine bereits erfolgte Nachverdichtung.

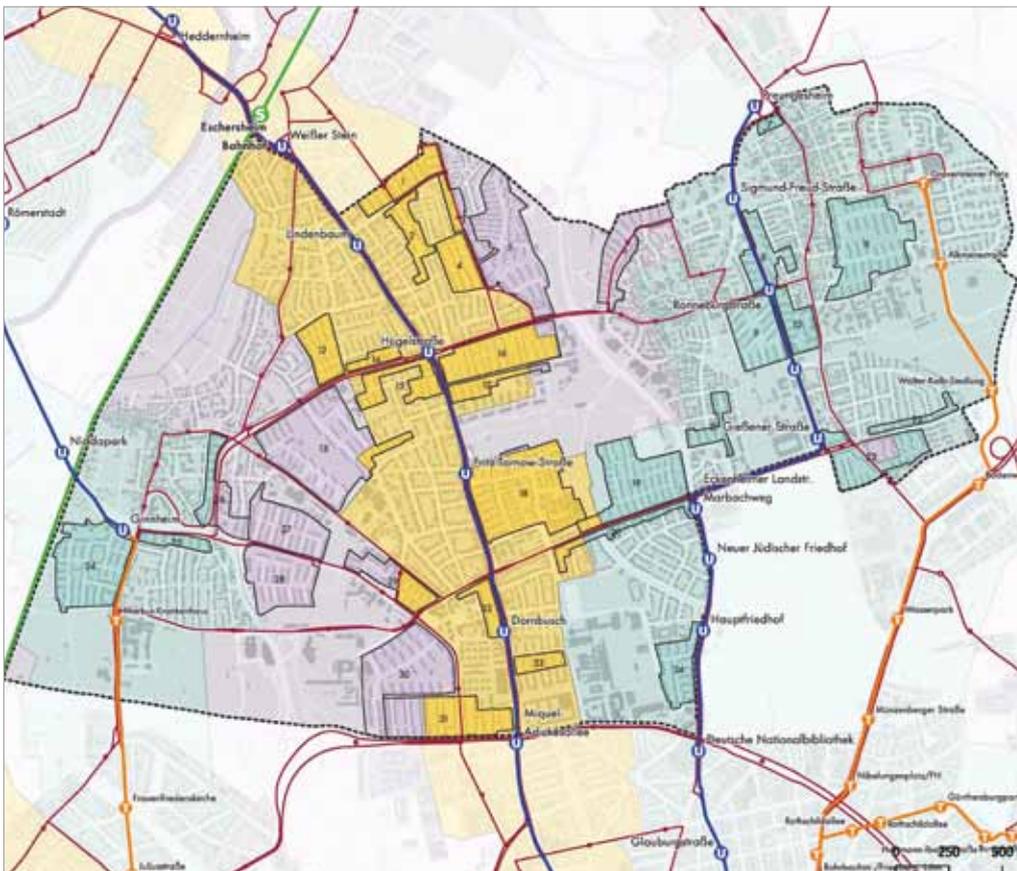
Themenfelder	Bewertungskriterien
Kein Vorliegen von K.O.-Kriterien > betroffene Siedlungsbereiche entfallen	- Denkmalschutz - Abgeschlossene Nachverdichtung - Reihen-, Einfamilien-, Doppelhäuser - öffentliche Grünanlagen
Keine oder geringe Einschränkungen/Hürden	- privater Streubesitz/Wohnungseigentümergeinschaft - Erhaltungssatzung
Nahversorgung	- Nahversorgungsqualität
Mobilität	- Erschließungsqualität - Öffentlicher Personennahverkehr
Soziale Infrastruktur	- Auslastung der Grundschulen
Freiraum	- Freiraumversorgungsgrad
Eigentumsstruktur	- Anzahl an Eigentümer:innen
Baustruktur und Dichte	- Geschossflächenzahl (GFZ)

Bewertungsmatrix zur Beurteilung der Rahmenbedingungen in den Siedlungen



- Vorhandene Nahversorgungsstandorte nach Verkaufsfläche (VK) in m²**
- 110 - 400
 - 400 - 800
 - 800 - 4000
- Fußläufige Einzugsbereiche bestehender Nahversorger**
- von strukturelevanten Nahversorgern ab 400m² VK
 - von nicht strukturelevanten Nahversorgern bis 400m² VK
 - unterversorgte Gebiete
- Bewertung der Versorgungsqualität pro Siedlung**
- sehr gut versorgt
 - gut versorgt
 - mäßig versorgt (ausschließlich mit einem nicht strukturelevanten Versorger)
 - schlecht versorgt
- Untersuchungsraum
 Siedlungen

Analysekarte Nahversorgung und Versorgungsqualität



- ÖPNV Bestand**
- S-Bahn
 - S-Bahnhof
 - Stadtbahn
 - Stadtbahnhaltepunkt
 - Straßenbahn
 - Straßenbahnhaltestelle
 - Bus
 - Bushaltestelle
- Bewertung der schienengebundenen ÖPNV-Erschließungsqualität (basierend auf Zonenkarte der Stellplatzsatzung)**
- sehr gute Erschließung
 - gute Erschließung
 - nur Bus-Erschließung
- Untersuchungsraum
 Siedlungen

Analysekarte Öffentlicher Personennahverkehr und Erschließungsqualität

NAHVERSORGUNG, ÖPNV, SOZIALE INFRASTRUKTUR UND FREIRAUM

Die Nahversorgungsqualität im Mittleren Norden (und somit in den Zeilenbausiedlungen) ist in weiten Teilen als sehr gut einzustufen. Im Untersuchungsraum sind Nahversorger unterschiedlicher Größe vorhanden. Bei dem Thema Mobilität lässt sich bezüglich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) feststellen, dass der gesamte Untersuchungsraum gut durch den ÖPNV erschlossen ist. Durch bereits geplante Maßnahmen – wie der Lückenschluss der U-Bahnlinie U4 und die geplante Ringstraßenbahn – wird der ÖPNV im Untersuchungsraum weiter verbessert. In Bezug auf die soziale Infrastruktur ist von besonderem Interesse, ob ausreichend freie Kapazitäten in den bestehenden Grundschulen vorhanden sind, um die durch Nachverdichtung zukünftig ausgelösten Mehrbedarfe zu decken. Das Ergebnis der Analyse ist, dass die Grundschulen im Untersuchungsraum größtenteils ausgelastet oder überlastet sind. Für jede Siedlung wurde der Freiraumversorgungsgrad mit den um die Siedlungen gelegenen öffentlichen Grünflächen und Teilen der öffentlich zugänglichen freien Landschaft ermittelt. Auf dieser Grundlage wurde die jeweilige Eignung der Siedlungen für Nachverdichtung bewertet. Im Ergebnis besteht vor allem in den beiden letztgenannten Themenfeldern soziale Infrastruktur und Freiraum Handlungsbedarf, um den Untersuchungsraum „nachverdichtungsfähig“ zu machen.

Vor allem in den Themenfeldern soziale Infrastruktur und Freiraum besteht Handlungsbedarf, um den Untersuchungsraum „nachverdichtungsfähig“ zu machen.

AKTUELLER STAND UND AUSBLICK

Die Analyse des Gesamtraums ist abgeschlossen. Zu den vier Themenfeldern Nahversorgung, ÖPNV, Grundschulen/Wohnfolgeinfrastruktur sowie Freiraum liegen Strategiekarten im Entwurf vor, die der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe „AG Nachverdichtung“ im Herbst 2024 vorgestellt wurden. Diese beinhalten Empfehlungen, Maßnahmen und Prüfaufträge, um die Gegebenheiten im Mittleren Norden hinsichtlich einer zukünftigen Nachverdichtung zu verbessern.

2025 soll der Arbeitsstand unter anderem den Ortsbeiräten und den Eigentümer:innen vorgestellt und die Planung durch deren Expertise weiter verfeinert werden. Nach Fertigstellung des Konzepts sind eine Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung und eine Publikation der Ergebnisse vorgesehen.

Ausgewählte Beispiele der Bauberatung

Städtebaulicher

Wandel der

Innenstadt

**STADTTEIL**

Innenstadt

PROJEKTDAUER

fortlaufend

PROJEKTLÉITUNGNils Schalk, Alexander Schmidt,
Irmgard Huber, Petra Schaab

Seit dem Boom des Onlinehandels und den Auswirkungen der Pandemie haben die Herausforderungen für die Innenstadt deutlich zugenommen. Die Diskussion über die sich wandelnde Rolle der Innenstädte dauert an und prägt auch die Bauvorhaben in Frankfurts Zentrum.

Die Frankfurter Innenstadt unterliegt einem stetigen Wandel und hat sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. Verschiedene Bauprojekte haben deutliche Akzente gesetzt und die Attraktivität des Zentrums gesteigert. Die Nutzungsstrukturen verändern sich ständig, hier wirken sich die aktuellen Umwälzungen im stationären Einzelhandel besonders stark aus. Bauliche Veränderungen sind oft auch zur Schaffung zeitgemäßer Büroarbeitsplätze erforderlich und mancherorts wird sogar die gewerbliche Nutzung veralteter Gebäude insgesamt hinterfragt. Zudem steigen die Anforderungen an Gebäude durch den Klimawandel und höhere Energiekosten. Vor diesem Hintergrund stellen sich Immobilieneigentümer:innen die Frage, wie sie ihre Liegenschaften revitalisieren können. Die folgenden Bauprojekte zeigen beispielhaft mögliche Lösungsansätze und die Bandbreite von Bauvorhaben in der Innenstadt. Alle Projekte wurden von der Stadtplanung im Rahmen der Bauberatung begleitet.



Neubau Justizgebäude
an der Konrad-Adenauer-
Straße
Architekt: Frick Krüger
Nusser Plan2,
Visualisierung © archlab

JUSTIZVIERTEL

Der Standort der Justiz in der nordöstlichen Innenstadt wird in den nächsten Jahren durch zwei Neubauten weiterentwickelt. Die Planung wird vom Land Hessen vorangetrieben und von der Stadtplanung begleitet. Der gestiegene Raumbedarf und die Schaffung moderner Arbeitsplätze wird hauptsächlich auf dem Grundstück an der Konrad-Adenauer-Straße in einem Neubau realisiert, der das ehemalige Gebäude C der Staatsanwaltschaft ersetzt. Ein weiteres Gebäude (Z) ist in der östlichen Heiligkreuzgasse geplant. Eine Machbarkeitsstudie war die Grundlage für eine Bauvoranfrage. Der mit den relevanten Stadtämtern abgestimmte Bauvorbescheid diente der Ausschreibung der Planungs- und Bauleistungen. Der Bieter Hochtief PPP Solutions GmbH aus Essen erhielt den Zuschlag vom Land Hessen für die Gesamtrealisierung. Die bauliche Umsetzung des Entwurfes des Architekten Marcus Frick vom Planungsbüro plan2 wird durch eine Arbeitsgemeinschaft mit Hochtief und Rudolph Otto Meyer Technik in der nächsten Zeit erfolgen. Nach geplanter Fertigstellung Mitte 2027 wird das energietechnisch hocheffiziente Gebäude C mit dem Gebäude Z zusammen 30 Jahre von Hochtief PPP Solutions betrieben und instandgehalten. Im Rahmen der umfangreichen Nachhaltigkeitsbetrachtungen wurden unter anderem Energiemengengarantien abgegeben.

Der Neubau im Westen nimmt die Baufluchten der Umgebungsbauten auf, insbesondere des südlichen C&A-Gebäudes und berücksichtigt die den Straßenraum prägenden Platanen in der Konrad-Adenauer-Straße. Auch die Gebäudefluchten in der Porzellanhofstraße, Heiligkreuzgasse und Hammelsgasse setzen den städtebaulichen Rahmen für den kompakten, das Grundstück nahezu ausfüllenden Baukörper. Diese neue städtebauliche Struktur ergänzt im Sinne einer Stadtreparatur das bestehende Quartier aus kompakten Gerichtsbauten und bildet klare Kanten zum öffentlichen Raum aus. Die Höhe des neuen Gebäudes orientiert sich an den Gebäudehöhen der Umgebung und berücksichtigt durch einen Rücksprung der Fassade den denkmalgeschützten historischen Justizbau im Osten. Die Wegeverbindung aus der Vilbeler Straße in das Justizviertel wird deutlich großzügiger ausgebildet und das Quartier damit besser in das übrige Stadtgebiet eingebunden.

„Die Zeil hat den Vorteil, dass es nicht viele Anwohnerinnen und Anwohner gibt, das heißt, man kann da auch mal ein bisschen lauter sein. Um diese Einkaufsstraße wieder mehr zu beleben, möchten wir [...] bei Neuentwicklungen stärker auf eine Nutzungsmischung und öffentliche Angebote abseits des reinen Handels achten.“

Marcus Gwechenberger, Dezernent für Planen und Wohnen,
(Quelle: Interview im Skylineatlas www.skylineatlas.de)



Büro- und Geschäftsgebäude Zeil 123; Architekt: Holger Meyer, Visualisierung © Icon Digital Technology

EHEMALIGES ESPRIT-GEBÄUDE ZEIL 121

Der Einzelhandel wird auch zukünftig ein wichtiges Standbein der Innenstadt sein. Der Wandlungsprozess findet insbesondere in den großflächigen Immobilien statt. Anstelle von monostrukturierten Gebäuden, also nur durch eine Nutzung belegte Gebäude, werden durch Revitalisierung oder Neuentwicklung Nutzungsgemischte Gebäude treten.

Das Grundstück Zeil 121 befindet sich in zentraler Lage am westlichen Eingang zur Zeil an der Ecke Liebfrauenstraße. Ursprünglich befand sich dort seit den 1950er Jahren das Kaufhaus Ott & Heinemann, ehe vor etwa 25 Jahren das britische Handelsunternehmen Marks & Spencer einen Neubau errichtete. Bereits nach wenigen Jahren verließen die Briten den Standort und das Gebäude wurde vom Modehändler Esprit genutzt. Aufgrund des Strukturwandels im Einzelhandel ist der Bedarf an Verkaufsfläche gesunken, weshalb auch an diesem

Standort nur noch im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss Einzelhandelsflächen vorgesehen sind. Die übrigen Obergeschosse sollen zu Büroflächen umgebaut werden.

In einem Gutachterverfahren mit vier Architekturbüros hat sich der Entwurf von Holger Meyer Architekten durchgesetzt. Er sieht einen bestandsorientierten Umbau vor. Um die Büroflächen der Obergeschosse besser belichten zu können, wird je ein Lichthof in der Mitte und zur Nachbarwand eingefügt. Anstelle des bisherigen Technikgeschosses wird ein weiteres Bürogeschoss in Holzbauweise errichtet, darüber ist ein Technikgeschoss mit einer begrünten Dachterrasse geplant. Die Bepflanzung ist so konzipiert, dass sie einen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas leistet und Regenwasser zurückhalten kann, um bei Starkregen den Kanal zu entlasten. Photovoltaik-Elemente sind zentraler Bestandteil des Energiekonzepts.



Landwirtschaftliche Rentenbank
Architekt: Jourdan & Müller Steinhauser, Visualisierung © Dipl. Ing. F.G. Vöpel

LANDWIRTSCHAFTLICHE RENTENBANK

Das denkmalgeschützte Gebäude der Landwirtschaftlichen Rentenbank zwischen Hochstraße und Wallanlage stammt aus den 1950er Jahren und prägt den Stadtraum am Eschenheimer Tor. Die Förderbank hat zusätzlichen Bedarf an modernen Büroarbeitsplätzen. Daher wird die achtgeschossige Hochhausscheibe um vier weitere Geschosse nach Plänen der Architekten Jourdan & Müller Steinhauser denkmalgerecht aufgestockt, was angesichts der großen Bau-masse des benachbarten Hilton-Hotels städtebaulich vertretbar ist. Zugleich werden auch die Bestandsbauten behutsam saniert. Die Grünflächen der Wallanlage im Norden und die umgebenden Gehwege werden in Abstimmung mit den zuständigen Stadtämtern aufgewertet. Die Architektur des Ursprungsbaus mit dem charakteristischen Flugdach bestimmt künftig wieder das Erscheinungsbild.

GOETHEPLATZ 1

Die Liegenschaft Goetheplatz 1 erstreckt sich über die Junghofstraße bis zur Alte Rothofstraße und ist mit einem Büro- und Geschäftsgebäude der Nachkriegszeit bebaut, in dessen Erdgeschoss sich ein Restaurant von Vapiano befand. Die österreichische Raiffeisen Immobilien Kapitalanlage GmbH plant einen achtgeschossigen Neubau, der sich hinsichtlich der Gebäudehöhe an der nördlich angrenzenden One Goethe Plaza genannten Bebauung orientiert. Für diesen Bereich regelt ein Bebauungsplan die Ausnutzung. In einem Gutachterverfahren mit sechs europäischen Architekturbüros hat sich der Entwurf von ACME aus London durchgesetzt. Es ist ein skulpturales Gebäude mit einem Holztragwerk im Innern und einer tragenden Steinfassade geplant, das zudem umfangreich begrünt werden soll. Nachhaltiges Bauen ist ein wichtiger Aspekt dieses Projekts. Die Arkade in der Junghofstraße erstreckt sich über zwei Geschosse und schafft somit eine attraktive Wegeverbindung vom Goetheplatz in das Bankenviertel.

SCHÄFERGASSE 33

Das funktional veraltete Büro- und Geschäftshaus Schäfergasse 33, in dessen Erdgeschoss kürzlich noch ein Möbelladen war, wird für die Caritas zu einem sozialen Wohnprojekt umgebaut und revitalisiert. In den Obergeschossen entstehen Wohnungen nach Plänen der Architekten Jourdan & Müller Steinhäuser. Von den 64 sozialen Wohneinheiten werden 13 barrierefrei und eine Wohngemeinschaft rollstuhlgerecht ausgestaltet. Die Beratungsdienstleistungen der Caritas finden im hauseigenen Begegnungscafé statt.



Neubau Büro- und Geschäftsgebäude Hauptwache / Friedrich-Stoltze-Platz
Architekt: Caspar-Schmitz-Morkramer, Visualisierung © bloomimages

AN DER HAUPTWACHE 1

In prominenter Lage befand sich die ehemalige „Sportarena“ südlich der Hauptwache an der Katharinenpforte und dem Friedrich-Stoltze-Platz. Das in den 1950er Jahren errichtete Gebäude war lange Zeit ein Kaufhaus für Sportartikel. Nach einem Wechsel in der Eigentümerschaft wurde eine Neubebauung angestrebt. Vom Architekturbüro Tektonik wurde eine Planung erarbeitet, die im Vorfeld einer Bauvoranfrage mit der Stadtplanung und der Denkmalpflege abgestimmt wurde. Es kam zu einem Wechsel der Architekturbüros und das Büro Caspar-Schmitz-Morkramer entwickelte auf der Grundlage des Bauvorbescheids Pläne, die zur Ausführung kamen. Wegen der Insolvenz des Bauherrn Signa ruhen die Bauarbeiten. In einem Bieterverfahren hat die Frankfurter Sparkasse die Liegenschaft erworben und beabsichtigt, das Gebäude fertigzustellen und selbst zu nutzen.

Das sechsgeschossige Büro- und Geschäftsgebäude liegt städtebaulich am Kopf eines Baublocks in einer prägnanten Position. Der Baukörper umrundet die beiden Blockecken. Die Form und das Volumen des Gebäudes fügen sich gut in die Nachbarbebauung ein. Um auf die Traufe der Kirche und die übrigen Gebäudehöhen im Umfeld zu reagieren, neigen sich an zwei Stellen die obersten Geschosse nach innen, ohne die Struktur der Fassade zu verlieren. Sie wird aus hellen Naturstein- oder Terrazzelementen mit großformatigen Öffnungen und bodentiefen Fenstern bestehen.

Innerhalb des Vorbehaltsgebiets „Innenstadt“ ist das Stadtplanungsamt für die Bauberatung und das planungsrechtliche Einvernehmen zuständig. All die vorgenannten Bauvorhaben stellen nur eine Auswahl aus den zahlreichen Bauberatungen für die Innenstadt dar. Zusammen mit weiteren Beratungen, beispielweise zu den Vorhaben „Central Business Tower“ und „Four“ im Bankenviertel, Green Alley im Allerheiligenviertel, diversen Warenhäusern an der Zeil, Highlines in der Stiftstraße, Opernplatz 2, Hochstraße 19, Biebergasse 6-10, Große Bockenheimer Straße 24, Hasengasse 10-12, Bethmannhof und Spenerhaus sind sie ein Beleg für eine rege Bautätigkeit und Investitionsbereitschaft in der Frankfurter Innenstadt.

Südlich Am Riedsteg



3D-Studie, Blick Richtung Süd-Westen

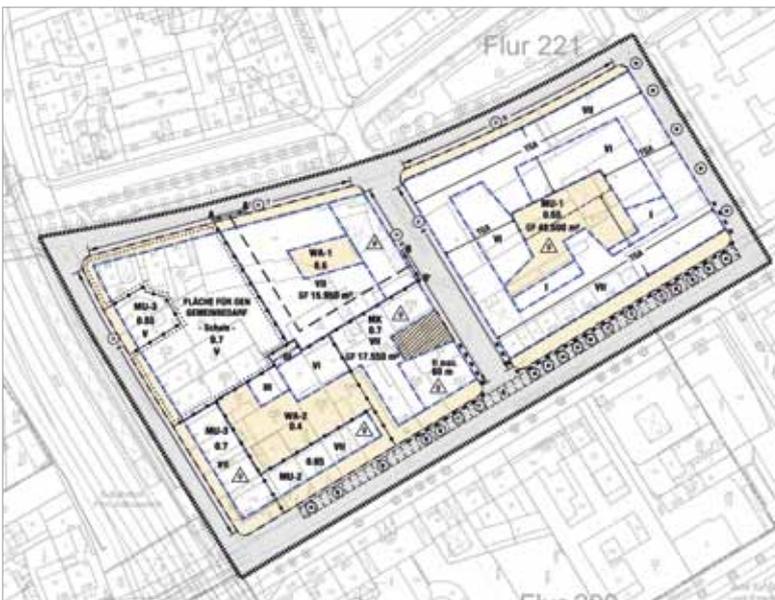
14

Im Norden von Nieder-Erlenbach soll Planungsrecht für ein neues Wohngebiet mit etwa 350 Wohnungen geschaffen werden. Neben zwei- bis dreigeschossigen Ein- und Mehrfamilienhäusern sind auch eine zentrale öffentliche Grünfläche mit Spiel- und Aufenthaltsbereichen, Flächen für gemeinschaftliches Wohnen, eine Kita und eine Vereinsturnhalle geplant. Zum angrenzenden Gewerbegebiet hin ist die städtebauliche Struktur höher und geschlossener ausgebildet. Den Übergang zur freien Landschaft bildet eine aufgelockerte Bebauung, die in grüne Bereiche mit Bäumen, Grasweg und bewachsenen Mulden übergeht. Um Anregungen aus der Bürgerschaft und neue fachliche Erkenntnisse zu berücksichtigen, wurden der städtebauliche Entwurf und der Bebauungsplanentwurf nach den öffentlichen Beteiligungen 2015 und 2022 überarbeitet und im Sommer 2024 erneut veröffentlicht. Aktuell werden die Unterlagen für den Beschluss des Bebauungsplans in der Stadtverordnetenversammlung vorbereitet.

Bebauungsplan Nr. 908

STADTTEIL	Nieder-Erlenbach
PROJEKTDAUER	2014 – 2025
PROJEKTLEITUNG	Charlotte Döring, Sylvia Krämer, Barbara Glatz

Südlich Frankenallee/ Hellerhofstraße



Plan der Veröffentlichung des Bebauungsplans Nr. 928

15

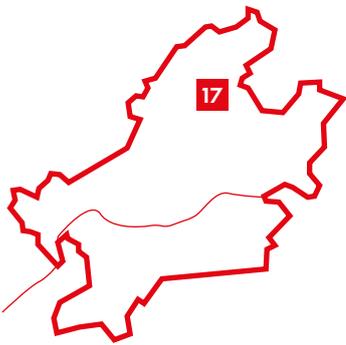
Der langjährige Unternehmenssitz der Verlagsgesellschaften der Frankfurter Allgemeine Zeitung im Stadtteil Gallus wurde aufgegeben und abgerissen. Hierdurch entsteht die städtebauliche Chance, am Standort einen verdichteten, funktionsgemischten Stadtbaustein mit wohnbaulichem Schwerpunkt, zwei Kindertagesstätten und einer vierzügigen Grundschule zu entwickeln. Die städtebauliche Figur der Hellerhöfe folgt hierbei einem prämierten Wettbewerbsbeitrag aus dem Jahr 2021. Im Zuge der Projektrealisierung sind ca. 520 Mietwohnungen vorgesehen, wovon 30 Prozent gefördert werden. Die Förderung sowie die Übernahme von Folgekosten werden in einem städtebaulichen Vertrag geregelt. Der Entwurf des Bebauungsplans der Innenentwicklung wurde im Sommer 2024 veröffentlicht und soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen, auf Konversionsflächen ein neues innerstädtisches, durchgrüntes Quartier zu errichten.

Bebauungsplan Nr. 928

STADTTEIL	Gallus
PROJEKTDAUER	2018 – 2025
PROJEKTLEITUNG	Tanja Peter, Matties Oetzmann

Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. 813
sowie Realisierungswettbewerb

Wohngebiet nördlich Frankfurter Berg - Hilgenfeld



STADTTEIL
Frankfurter Berg

PROJEKTDAUER
2015 – 2023

PROJEKTLÉITUNG
Michael Theis

Nördlich der Ortslage Frankfurter Berg entsteht das Wohngebiet Hilgenfeld. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. 813 ist das Planverfahren abgeschlossen. Außerdem wurde ein hochbaulicher und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb für Gebäude und Platzflächen im Quartier durchgeführt. Mit der Herstellung der notwendigen Erschließungsanlagen wurde begonnen.

BEBAUUNGSPLAN NR. 813 UND STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Nachdem der Bebauungsplan Nr. 813 - Wohngebiet nördlich Frankfurter Berg - Hilgenfeld von der Stadtverordnetenversammlung am 20. Juli 2023 als Satzung beschlossen wurde, konnte das Bebauungsplanverfahren am 19. Dezember 2023 durch Bekanntmachung des Bebauungsplans abgeschlossen werden. Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans sind nun die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des Neubaugebietes geschaffen.



Städtebauliches Konzept Hilgenfeld; Albert Speer + Partner, Frankfurt am Main © ABG FRANKFURT HOLDING, Frankfurt am Main, Stand: Mai 2024; auf Grundlage des Entwurfs von Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit Faktorgrün Landschaftsarchitekten, Freiburg und Weiterentwicklung durch Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

Am Rand des Niddatal, angrenzend an den Ortsrand des Stadtteils Frankfurter Berg kann auf der Grundlage des rechtsverbindlichen Bebauungsplans nun das Hilgenfeld als Wohnquartier neu entstehen. Der S-Bahnhof Frankfurter Berg ist aus dem Plangebiet fußläufig erreichbar. Mit der Quartiersentwicklung soll dem anhaltenden Bevölkerungswachstum und dem steigenden Wohnflächenbedarf pro Person und dem damit einhergehenden Mehrbedarf an zusätzlichem Wohnraum in Frankfurt am Main an dafür besonders geeigneten Standorten entsprochen werden.

Im Hilgenfeld entstehen auf circa 14 Hektar insgesamt 54 3- bis 5-geschossige Mehrfamilienhäuser mit 860 Wohnungen für mehr als 2.000 Menschen, dazu zwei Kindertagesstätten und Gewerbeflächen für die Nahversorgung. Die Gebäude werden auf sozialgerechte und energieoptimierte Art und Weise entstehen. Deswegen trägt das Hilgenfeld den Titel „Erstes Frankfurter Klimaschutzquartier“. Es leistet damit auch einen innovativen Beitrag der Stadtentwicklung zur Energiewende.

Das Grundgerüst der Grün- und Freiraumplanung orientiert sich am bestehenden Feldwegennetz. Die Übergänge des Wohngebietes zur Landschaft werden begleitet durch „Landschaftsfugen“ und Wegeachsen in Nord-Süd-Ausrichtung. Am südlichen Rand des Quartiers wird eine größere Freizeit-, Spiel- und Aktivitätszone entwickelt. Der hier entstehende Lärmschutzwall zu den Bahngleisen wird in die Gestaltung integriert. Dort finden sich unter anderem Sand- und Kletterspielzonen für verschiedene Altersgruppen. Drei Quartiers- und Nachbarschaftsplätze erweitern das Angebot an Aufenthaltsorten im öffentlichen Raum.



Ausschnitt Planzeichnung
Bebauungsplan Nr. 813

Im Hilgenfeld wird Regenwasser auf den Baugrundstücken gesammelt, verwertet, versickert und in einigen Bereichen gedrosselt abgeleitet. Von den Verkehrsflächen wird es in miteinander verbundene Versickerungsmulden geleitet, wo es über sogenannte Rigolen – unterirdische Kammersysteme, die das Wasser schnell aufnehmen und langsam abgeben – wieder dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird. Im Ergebnis kann der anfallende Niederschlag vollständig im Gebiet zurückgehalten werden, dies ist ein wesentlicher Beitrag zum Hochwasserschutz.

Die Planung für das Neubauquartier Hilgenfeld wurde von der Stadt Frankfurt am Main mit zahlreichen beteiligten Dezernaten und Ämtern in Zusammenarbeit mit der ABG FRANKFURT HOLDING entwickelt. Im Weiteren realisiert die ABG FRANKFURT HOLDING als Projektentwicklerin, Erschließungsträgerin und Bauherrin zusammen mit weiteren Partner:innen das Wohnquartier.

BAULANDBESCHLUSS UND GEFÖRDERTER WOHNUNGSBAU

Vor Abschluss des Bebauungsplanverfahrens wurden Ende 2022 mit den Planungsbegünstigten städtebauliche Verträge abgeschlossen. Damit wurde der Baulandbeschluss für die Frankfurter Stadtentwicklung vom 7. Mai 2020 erstmalig vollumfänglich bei einer Wohnbaulandentwicklung angewendet.

Gemäß Baulandbeschluss wurde die Durchführung der Maßnahmen zur Erschließung der Grundstücke im Neubaugebiet einschließlich der Entwässerungsmaßnahmen an die Erschließungsträgerin übertragen. Ferner wurde vereinbart, dass im Quartier bis zu 40 Prozent der neuen Wohnflächen als geförderter Wohnungsbau entstehen. Außerdem beteiligen sich die Vertragspartner:innen an der Herstellung der gebietsbezogenen sozialen Infrastruktur – hier der Errichtung der Kindertagesstätten.



Blick von der östlichen Quartierszufahrt entlang der „Mohnblumenstraße“ nach Südwesten
© ABG FRANKFURT HOLDING, Stand: Mai 2024



1. Preis im Realisierungswettbewerb – Visualisierung der Gebäude und Platzgestaltung am Quartiers-/Kornblumenplatz
 Entwurf: pbr Planungsbüro Rohling AG, Frankfurt am Main/pbr freiraum GmbH, Hannover © ABG FRANKFURT HOLDING



2. Preis im Realisierungswettbewerb – Lageplan Quartiers-/Kornblumenplatz;
 Entwurf: HHS Planer + Architekten AG, Kassel/sunder plaßmann noll plan + bau GmbH, Kassel
 © ABG FRANKFURT HOLDING



3. Preis im Realisierungswettbewerb – Lageplan Quartiers-/Kornblumenplatz
Entwurf: dirschl.federle_architekten GmbH, Frankfurt am Main/GTL Landschaftsarchitektur, Kassel © ABG FRANKFURT HOLDING

HOCHBAULICHER UND FREIRAUMPLANERISCHER REALISIERUNGSWETTBEWERB

Nachdem 2016 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb als Grundlage für weitere Planungen sowie 2018 der Architekturwettbewerb „Wohnen für Alle“ für das Hilgenfeld durchgeführt wurden, lobte die ABG FRANKFURT HOLDING 2023 in Abstimmung mit der Stadt einen hochbaulichen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb aus. Dabei wurde nach den besten Lösungen für die Gestaltung zweier Wohn- und Geschäftsgebäude am zentralen Quartiersplatz, für den Quartiersplatz selbst und für vier weitere, über das Plangebiet verteilte sogenannte „Nachbarschaftsplätze“ gesucht.

Am Realisierungswettbewerb haben fünf Arbeitsgemeinschaften bestehend aus Architekt:innen und Landschaftsarchitekt:innen teilgenommen. Den ersten Preis vergab das Preisgericht bei seiner Sitzung am 14. November 2023 an die Frankfurter Niederlassung der pbr Planungsbüro Rohling AG zusammen mit pbr freiraum GmbH (Hannover). Mit dem zweiten Preis zeichnete das Preisgericht die Arbeit von HHS Planer + Architekten AG (Kassel) aus, die gemeinsam mit sunder plaßmann noll plan + bau GmbH (Kassel) ebenfalls eine laut Preisgericht sehr überzeugende Arbeit vorlegten. Den dritten Preis vergab das Preisgericht an das Büro Dirschl Federle Architekten GmbH aus Frankfurt am Main zusammen mit GTL Landschaftsarchitektur, Kassel.

Das Preisgericht empfahl einstimmig, die mit dem ersten Preis ausgezeichnete Arbeit zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen. Zwischenzeitlich haben weitere Abstimmungen zwischen dem Wettbewerbssiegerbüro, der Erschließungsträgerin sowie der Stadtverwaltung zur weiteren Umsetzung der Planung stattgefunden.

Das Preisgericht bewertete die hochbauliche Planung des 1. Preises folgendermaßen: „Der Entwurf sieht eine gestaffelte Höhenstruktur vor, die die Topographie aufgreift und so Einzelhäuser ausbildet. [...] Durch die Verwendung gleich hoher Fensterelemente und die durchgängige Fassadenmaterialität [wird] ein erkennbarer gestalterischer Zusammenhang der Gebäude hergestellt.“

„Dieser Wettbewerb war besonders wichtig, weil wir hier über die Gestaltung der Mitte im künftigen Klimaschutzquartier Hilgenfeld entschieden haben. Die Verbindung von Hochbauten und Freiräumen auf den Baufeldern im Zentrum wird einmal den Charakter des ganzen Quartiers prägen.“

Marcus Gwechenberger,
Dezernent für Planen und Wohnen, über die Bedeutung des Realisierungswettbewerbs

Und: Zugleich sind durch eine subtile Farbdifferenzierung an der Fassade und durch Sprünge in der Attika sowie bei Geschossdecken einzelne Häuser erkennbar. Diese konzeptionelle Idee wird vom Preisgericht positiv beurteilt. [...] Der vorgesehene Wohnungsmix wird als passend beurteilt. Der Entwurf sieht eine gute Grundrissorganisation vor, weitergehende Differenzierungen sind problemlos möglich.“

Weiter heißt es im Protokoll des Preisgerichts zur Freiraumgestaltung: „Die Verfasser:in wählt eine Vielzahl an hochwertigen Gestaltungselementen im öffentlichen Raum. Das Thema Wasser bildet hier den roten Faden. [...] In diesem Zuge wird wiederum die Flexibilität der vorgeschlagenen Gestaltungselemente hervorgehoben. [...] Die allgemeine Gestaltung des Quartiersplatzes wird als sehr positiv beurteilt. Der Platz wird gestalterisch etwas verkleinert, was vor dem Hintergrund der Maßstäblichkeit des Gebäudes B3.2 als positiv beurteilt wird. [...] Der Entwurf gibt auf dem Quartiersplatz viel Raum für außergastronomische Angebote [...]. Die teils demontierbare „Hilge-Bank“ auf dem Quartiersplatz [...] lädt zum Aufenthalt ein. Generell sind die kleineren Plätze im Dialog mit den angrenzenden Gebäuden und Nachbarschaften entwickelt und halten viele besondere Ideen und hochwertige Elemente vor.“

AUSSTELLUNG MIT PODIUMSDISKUSSION

Unter dem Titel „Das Hilgenfeld – Frankfurts erstes Klimaschutzquartier“ wurden im Mai und Juni 2024 im Atrium des Planungsdezernats Frankfurt am Main die Planungen zum Neubaugebiet Hilgenfeld ausgestellt, in der die innovativen Ansätze der Gebietsentwicklung besonders herausgestellt wurden – insbesondere der Aspekt Klimaschutz. Zudem wurden die prämierten Arbeiten des Realisierungswettbewerbs für die Dauer von drei Wochen öffentlich präsentiert.

Gemeinsam mit der Vernissage fand am 28. Mai 2024 eine Podiumsdiskussion statt, in der ein intensiver Austausch über die Planung im Hilgenfeld auch hinsichtlich der Lerneffekte für künftige Projekte stattfand. Die Veranstaltung fand unter reger Teilnahme der Öffentlichkeit statt und ermöglichte so den Austausch zwischen Projektbeteiligten und -interessierten.



Vernissage und Podiumsdiskussion zur Ausstellung „Das Hilgenfeld – Frankfurts erstes Klimaschutzquartier“ im Atrium des Planungsdezernates

Südlich der Mainzer Landstraße/Elektronstraße



Zeichenerklärung

- Flächen für den Gemeinbedarf (Schule und Kita)
- Flächen für den Gemeinbedarf (Freiflächen für den Pausenhof)
- Flächen für den Gemeinbedarf (Nichtüberbaubare Grundstücksflächen)
- Öffentliche Grünfläche
- Verkehrsfläche
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs
- V maximale Zahl der Vollgeschosse
- max. Höhe 24,00 m maximale Höhe der Gebäude
- Bereich für Ein- und Ausfahrten
- Abgrenzung der Zonen: unterschiedliches Maß der baulichen Nutzung
- Baum zu erhalten, Wertstufe 2
- Baum zu erhalten, Wertstufe 3
- Anpflanzung von Bäumen

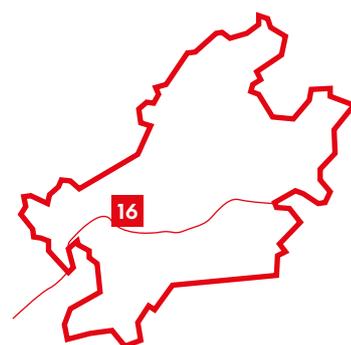
Strukturkonzept zum Bebauungsplan Nr. 931 - Südlich der Mainzer Landstraße/Elektronstraße -

BEBAUUNGSPLAN NR. 931

Das circa 3,3 Hektar große Plangebiet liegt im Stadtteil Griesheim, innerhalb des Quartiers Griesheim-Mitte und wurde früher gewerblich genutzt. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans soll Planungsrecht geschaffen werden für verschiedene Schulformen mit einer Sporthalle sowie eine Kinderbetreuungseinrichtung.

Um die Begrünung und die Erholungsqualität des Viertels zu verbessern, ist im Südwesten des Gebiets eine öffentliche Grünfläche vorgesehen. Wertvolle Bäume sollen erhalten und in die Planung eingebunden werden. Die Parkplätze sollen in einer Tiefgarage untergebracht werden.

Im September 2024 wurde das städtebauliche Strukturkonzept fertiggestellt. In einem nächsten Schritt wird der Bebauungsplanentwurf erarbeitet.



STADTTEIL
Griesheim

PROJEKTDAUER
2019 – 2027

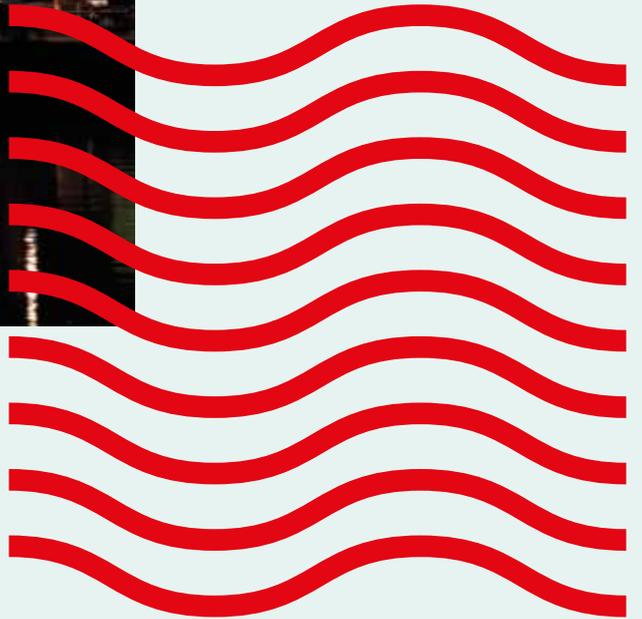
PROJEKTLÉITUNG
Eva Maldener

Maßnahmen im
öffentlichen Raum/
Ausbauprogramm
„Schöneres Frankfurt“



Illumination Stadtraum Main

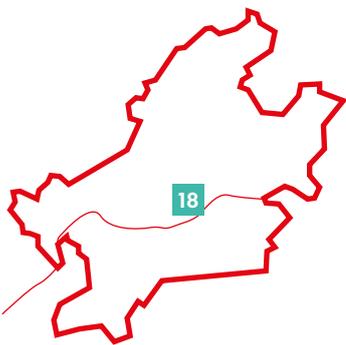
Öffentlicher Raum



Bürgerbeteiligung „HauptwacheZukunft“



Hauptwache von oben © Raman-Photos



STADTTEIL
Innenstadt

PROJEKTDAUER
2024 – 2025

PROJEKTLÉITUNG
Stefanie Käse, Petra Kanamüller

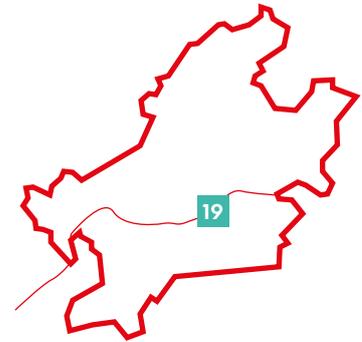
„HAUPTWACHEZUKUNFT“ - BÜRGERBETEILIGUNG

Was ist die Hauptwache für ein Ort? Was kann sie werden?
Was haben die Bürger:innen Frankfurts über sie zu erzählen?

Von September 2024 bis September 2025 lädt das Stadtplanungsamt alle Frankfurter:innen ein, sich diesen Fragen zu widmen, mitzureden, mitzudenken und mitzuplanen.

Die Hauptwache, so wie wir sie heute kennen, ist ein Bauwerk aus den 1960er Jahren und braucht jetzt eine Rundum-Erneuerung. Im Vordergrund steht dabei die Sanierung der unterirdischen, technischen Gebäudeausrüstung unter der gesamten Platzfläche. Dabei handelt es sich um eine enorm große Baumaßnahme, die viele Jahre in Anspruch nehmen wird. Parallel dazu wird gemeinsam mit den Bürger:innen ein Bild entwickelt, wie der Platz an der Hauptwache in Zukunft genutzt werden soll, damit es am Ende ein Platz von allen und für alle werden kann.

Illumination der Dreikönigskirche



STADTEIL
Sachsenhausen

PROJEKTDAUER
2023 – 2024

PROJEKTLÉITUNG
Maïke Wollmann

Illumination Dreikönigskirche
© Büro Raumlabor, Christian Uitz,
Frankfurt am Main

UMSETZUNG IM RAHMEN DES PROGRAMMS „SCHÖNERES FRANKFURT“

Seit Februar 2024 erstrahlt die Dreikönigskirche im Dunkeln und prägt so die nächtliche Stadtsilhouette des Sachsenhäuser Mainufers im direkten Gegenüber zum Dom.

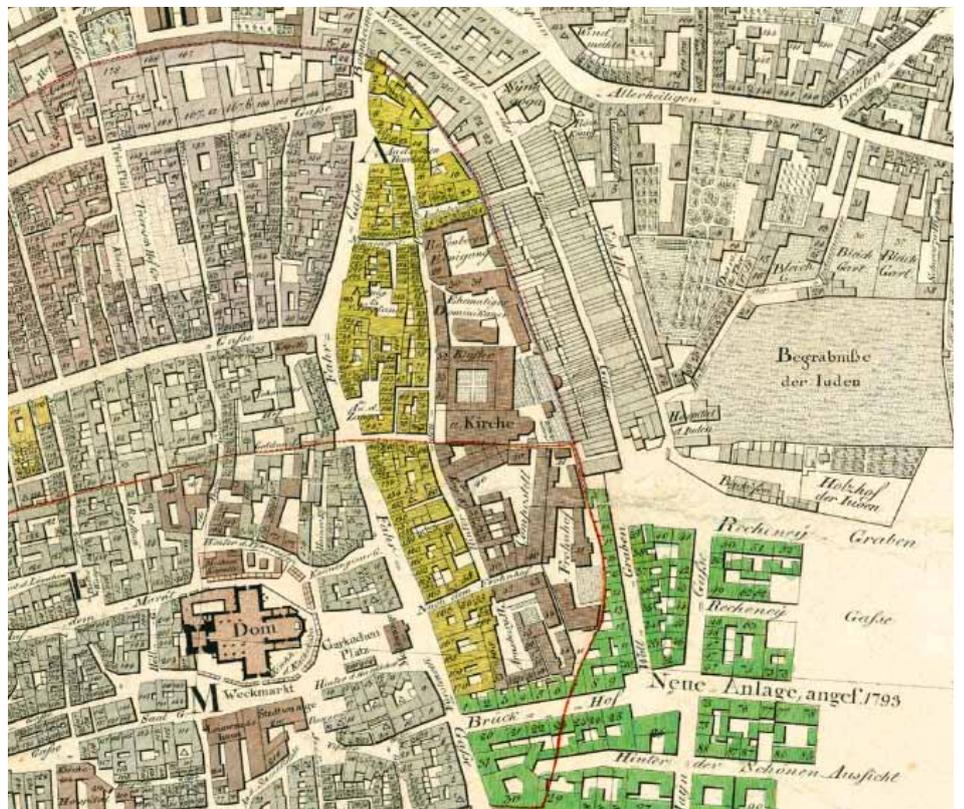
Die Umsetzung der Fassadenbeleuchtung dieses, mit seinem 81 Meter hohen Kirchturm, stadtbildprägenden Denkmals, ist Teil des „Schöneren Frankfurt“ Projektes „Platz an der Dreikönigskirche und Illumination“. Die Fassadenbeleuchtung konnte durch das Engagement aller Beteiligten vorab, parallel zur denkmalgerechten Turmsanierung in 2023 durchgeführt werden.

Die Fassadenbeleuchtung akzentuiert das Besondere der neugotischen Architektur und erzeugt dabei trotzdem ein ruhiges, dem Denkmal würdiges Erscheinungsbild. Durch die eingesetzten LED-Spots wird eine langlebige, wartungsarme und nachhaltige Beleuchtung ermöglicht. Bislang war die Kirche in Sachsenhausen selbst vom nahe gelegenen Mainufer bei Dunkelheit kaum wahrnehmbar. Mit der Beleuchtung der Dreikönigskirche wurde ein weiterer wichtiger Baustein des Projekts der „Illumination Stadtraum Main“ vollendet.

Umsetzung im Rahmen des Projektes
„Schöneres Frankfurt“

Passage in der Straße An der Staufenmauer

In einer unscheinbaren Nebenstraße liegt ein ganz besonderer Ort verborgen: die ehemalige Börnestraße/Judengasse mit ihrer großen Hauptsynagoge in einem der ehemals bedeutendsten deutschen Ghettos.



Die Judengasse um 1811 im Ullrichplan © Geoportal Frankfurt+



STADLTEIL
Innenstadt

PROJEKTDAUER
2022 – 2024

PROJEKTLÉITUNG
Petra Kanamüller

Viele Pendler nutzen täglich den Durchgang zwischen der Kurt-Schumacher-Straße und der Straße An der Staufenmauer. Diese Straße ist Teil des „Schöneren Frankfurt“ Projektes Fahrgasse, Straße und Platz An der Staufenmauer. Hier spielen gleich zwei sehr bedeutsame Orte der Frankfurter Stadtgeschichte in der Umgestaltung des öffentlichen Raumes eine Rolle: der heute noch sichtbare Teil der ehemaligen Stadtmauer aus der Stauerzeit und die Geschichte des ehemaligen Judenviertels.

HISTORISCHE AUSGANGSLAGE UND HEUTIGE SITUATION

Nach der Eroberung Frankfurts und der völligen Zerstörung der nördlichen Bebauung der Judengassen durch die napoleonischen Truppen 1796, wurde dieser Teil des nun offenen Ghettos als „neuerbauter Theil der Judengasse“ mit großzügigen klassizistischen Gebäuden erschaffen (heute An der Staufenmauer).

Das Besondere an der Straße An der Staufenmauer ist, dass trotz der späteren Zerstörung durch den 2. Weltkrieg die Grundstücksgrenzen auch heute noch exakt den Konturen der damaligen nördlichen Börnestraße (vormals Judengasse) Mitte des 19. Jahrhunderts entsprechen.

Mit der Auflösung des Ghettos und der sukzessiven Neubebauung ab 1801 entstand hier nach und nach ein zentraler Ort jüdischen Lebens mit einer zunehmend geistig-kulturellen aber auch wirtschaftlichen Bedeutung für die Frankfurter Stadtgesellschaft. Die 1860 eingeweihte große Hauptsynagoge stand hierbei stellvertretend für das gewachsene Selbstbewusstsein einer inzwischen wirtschaftlich und gesellschaftlich erfolgreichen, jüdischen Bürgerschaft. Sie wurde das Zentrum einer neuen Israelitischen Reformgemeinde.



Börnestraße mit Blick nach Süden auf die Hauptsynagoge um 1885 © Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main



Heutiger Blick An der Staufenmauer nach Süden



Neugestaltete blaue Passage zur Geschichte der Hauptsynagoge

NEUGESTALTUNG DER PASSAGE AN DER STRASSE „AN DER STAUFENMAUER“ AM EHEMALIGEN STANDORT DER HAUPTSYNAGOGE VON 1860

Mit dem Projektansatz im „Schöneren Frankfurt“ soll der historischen Bedeutung auch über eine besondere Gestaltungsplanung unter Einbeziehung heutiger Bedarfe Rechnung getragen werden. In dem Gesamtprojekt Fahrgasse, Straße und Platz an der Staufenmauer des Projektes „Schöneres Frankfurt“ spielen gleich zwei sehr bedeutsame Orte der Frankfurter Stadtgeschichte in der Umgestaltung des öffentlichen Raumes eine Rolle. Der heute noch sichtbare Teil der ehemaligen Stadtmauer aus der Stauerzeit und die Geschichte des ehemaligen Judenviertels.

Im Vorgriff der geplanten Neugestaltung der Straße An der Staufenmauer eröffnete sich die Gelegenheit der Realisierung einer an die Hauptsynagoge erinnernden Gestaltung der verwahrlosten Passage zur Kurt-Schumacher-Straße.

Die Passage war bis Anfang 2024 eher ein Unort, den man nur ungern durchquerte und der schon gar nicht seiner historischen Bedeutung gerecht wurde. Durch die Erneuerung der Oberflächen, durch mehr Licht und vor allem über das Erlebarmachen dieses besonderen Ortes jüdischer und stadtgeschichtlicher Bedeutung über ansprechend gestaltete, für alle



Die Passage An der Staufenmauer vor der Umgestaltung



Gedenkstein der Alliierten an der Restmauer der Hauptsynagoge um 1946
© Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main



Restaurierter Gedenkstein der Hauptsynagoge

Menschen zugängliche Erzähltafeln, ist es gelungen, die Passage zu einem optisch ansprechenden Ort zu verwandeln. Gleichzeitig wird an die besondere Geschichte als Standort der ehemaligen Hauptsynagoge erinnert.

Die mit Graffitis versehenen Wandflächen wurden gemeinsam mit den Eigentümer:innen aufwändig gereinigt. Die Stadt übernahm die Sanierung der Bodenflächen und den Austausch der Bodenplatten. Wand und Deckenfläche wurden mit einem kräftigen Tekhelet-Blau grundiert.



Neugestaltete Dreiecksfläche am Gedenkstein der Hauptsynagoge



Die Dreiecksfläche am Gedenkstein vor der Umgestaltung



Neugestaltetes Wandbild mit dem Stadtplan der Judengasse um 1861



Die Wandfläche Kurt-Schumacher-Straße 41 vor der Umgestaltung



Die Wandfläche Kurt-Schumacher-Straße 41 während der Umgestaltung

Bildtafeln erzählen die Geschichte der Hauptsynagoge an Stelle der heutigen Bürogebäude Kurt-Schumacher-Straße 41 und 43 bis zu ihrer Zerstörung 1938 bzw. zu dem finalen Abbruch infolge des Baus der Straße Kurt-Schumacher-Straße. Ein neuer Graffiti-schutz-auftrag konnte bislang neue Graffitis verhindern.

Eine auch tagsüber geschaltete Deckenbeleuchtung erzeugt mehr Sichtbarkeit und Sicherheit. Für interessierte Besucher:innen und historische Stadtführungen leitet ein QR-Code auf die Internetseite des Stadtplanungsamtes mit weiteren Informationen zur Geschichte der Synagogen an diesem Ort.

Die dreiecksförmige Freifläche um die Ecke war zuvor häufiger Müllablageort oder wurde durch Unrat und häufiges Urinieren verunstaltet. Ein Pflanzbeet aus Cortenstahl besetzt nun diese Dreiecksfläche und leitet über ein Nachkriegsbild über zu dem, bereits von den alliierten Streitkräften nach dem 2. Weltkrieg angebrachten Gedenkstein.

Ergänzend bot sich die Chance der Gestaltung der Wand eines in Privatbesitz befindlichen Bürogebäudes durch ein „Mural“, das heißt eine fest mit dem Untergrund verbundene Wandmalerei. Dieses illustriert die Börnestraße und die ehemaligen Judengasse im Stadtgrundriss von 1861.

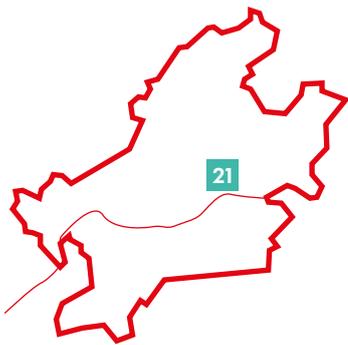
Die erzählende Passagengestaltung des Stadtplanungsamtes am Ort der 1939 abgebrochenen Hauptsynagoge und das neue Wandbild bilden nun eine inhaltliche Brücke zu dem nahen Museum Judengasse und damit weitere „Trittsteine der Erinnerung“ an die bedeutende Epoche der Judengasse in Frankfurt am Main.



QR-Code

Umgestaltung zur fahrradfreundlichen Nebenstraße

Oeder Weg



STADTTEIL
Nordend

PROJEKTDAUER
2021 - 2024

PROJEKTLÉITUNG
Anna Yukelson

Pilotprojekt im Rahmen des Programms „Schöneres Frankfurt“ und des Fahrradstadt-Beschlusses

In 2023 wurde das Pilotprojekt „Fahrradfreundliche Umgestaltung des Oeder Wegs“ umgesetzt. Als eine von elf im Magistratsbeschluss „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ ausgewählten Nebenstraßen wurde das Projekt unter der Federführung des Amtes für Straßenbau und Erschließung in ämterübergreifender Zusammenarbeit modellhaft durchgeführt. Das Stadtplanungsamt hat im Rahmen des Programms „Schöneres Frankfurt“ die Konzeption und Planung der neu entstandenen Aufenthaltsflächen und Gestaltung der frei werdenden Stellplatzflächen übernommen.

Die erprobte Umgestaltung des Straßenraumes am Oeder Weg umfasste temporäre Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur Förderung des Fußgängerverkehrs, zur Begrünung und zur Schaffung von konsumfreien Aufenthaltsbereichen im öffentlichen Raum. Das Projekt zeichnet sich insbesondere durch den fachübergreifenden und integrierten Ansatz zur Straßenraumgestaltung aus.

LEITIDEE: STRASSENRAUM ALS BEGEGNUNGSRaum

Mehr Grün, mehr Aufenthaltsqualität, mehr Raum für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen

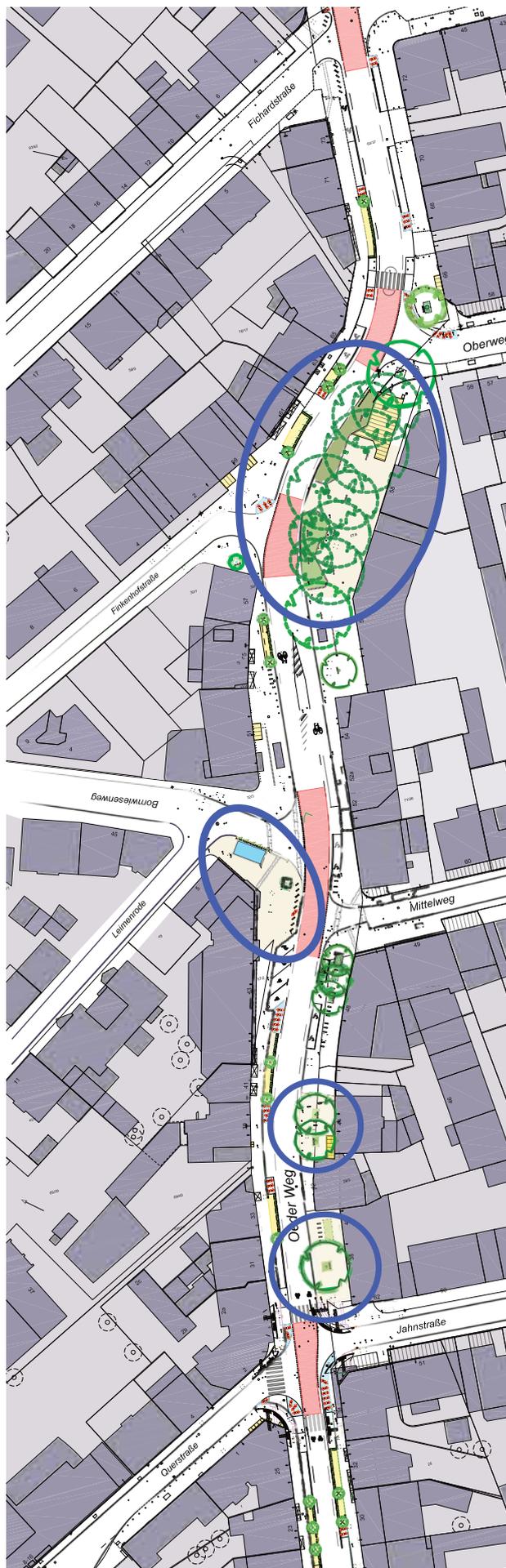
Leitgedanke der Planung ist die Stärkung des Straßenraumes am Oeder Weg in seiner Funktion als Begegnungsraum. Die Planung hat dazu die gleichberechtigte Nutzung des vorhandenen öffentlichen Raums durch Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Autofahrer:innen in den Vordergrund gestellt. Das Ergebnis ist mehr Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, weniger Lärm, weniger Verkehr und eine Verbesserung des Stadtklimas durch Begrünung. Im Zuge der temporären Umgestaltung wurde ein Teil der Parkplätze in Multifunktionsstreifen mit Außengastronomie und konsumfreien Aufenthaltsbereichen umgewandelt.

So wurde der bisher vom ruhenden Verkehr dominierte Straßenraum zugunsten von Begegnungs-, Grün- und Aufenthaltsflächen reduziert. Wo früher parkende Autos und störende Einbauten den Straßenraum einnahmen und andere Nutzungen verhinderten, treffen sich die Menschen nun freier und können Gemeinsames teilen.

ANSATZ: FACHÜBERGREIFENDES, INTEGRIERTES RAUMKONZEPT

Ämterübergreifende und fachübergreifende Zusammenarbeit im Hinblick auf Verkehrsberuhigung, Begrünung und Stadtraumgestaltung

Im Projekt wurde eine Strategie erprobt, bei der sich die Ansätze der Verkehrsberuhigung, der Förderung des Fußgängerverkehrs sowie der Begrünung und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gegenseitig verstärken. Die großen Pflanzenkübel, Bauminseln, fassen die neuen Gastronomieflächen in den ehemaligen Stellplätzen für Autos ein. Somit erfolgt eine Trennung von ruhendem Verkehr und den Sitzbereichen der Gastronomie Gäste. Die Wegnahme von Sammelbehältern und technischen Einbauten zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs und der Übersichtlichkeit hat zur Einrichtung vielfältiger, nicht nur konsumorientierter Aufenthaltsbereiche beigetragen. Die Kombination der Ansätze und Maßnahmen bietet den Menschen entlang der Straße mehr Möglichkeiten zur Teilhabe am Stadtraum.



Übersichtsplan der Umgestaltung



Vorher: Blick in die Straße nach Norden vor der Umgestaltung



Nachher: Begrünung und Multifunktionsstreifen auf ehemaligen Parkflächen



Vorher: Altglascontainer und Fahrradständer in der Gehwegverbreiterung vor einer beliebten Eisdiele



Nachher: Die Sammelcontainer wurden in die unmittelbare Nähe verlegt, um die zentrale Lage an der Straße aufzuwerten und den Menschen mehr Raum für das Miteinander zu schaffen



Vorher: Parken mitten auf dem Gehweg



Nachher: Neue Sitzgelegenheiten zum Verweilen, wo früher unregelmäßiges Parken die Zugänge zu den Geschäften verstellte

Die neue Straßenraumgestaltung ergab sich somit aus der Zusammenführung der Planungen der verschiedenen Fachdisziplinen. Die Aufgabe des Stadtplanungsamtes bestand darin, eine Konzeption für die Abfolge und Gestaltung der verschiedenen Aufenthaltsbereiche und Grünelemente über den gesamten Straßenverlauf zu entwickeln. Hierbei sollten die positiven Wechselwirkungen der verschiedenen Maßnahmen (verkehrlich, grünplanerisch und stadtgestalterisch) herausgearbeitet werden.

Das Potenzial für vier kleinere Platzgestaltungen befinden sich im mittleren Teil des Oeder Wegs. Dieser Teil des Oeder Wegs weist eine hohe Dichte an Geschäften und Restaurants auf und ist durch viele intensive Nutzungen gekennzeichnet. Ziel der Neugestaltung ist es, die Vielfalt zu fördern und weitere Möglichkeiten der menschlichen Begegnung in diesem Umfeld zu eröffnen.

EXKURS BÜRGERBETEILIGUNG UND EVALUATION

Vielfältige Formen der Bürgerbeteiligung, wissenschaftliche Begleitung und Evaluation

Die Wünsche der Bürger:innen und direkten Nutzer:innen des Straßenraums standen von Anfang an im Vordergrund. Sie wurden, vertreten durch die Bürgerinitiative „Radentscheid“, Anlass für die Umgestaltung. Auch in den weiteren Projektphasen wurden die Wünsche und Rückmeldungen der Bürger:innen mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt und soweit möglich in das Projekt integriert.

Die genau geplanten Maßnahmen der Umgestaltung wurden mehrfach mit Vertreter:innen des Ortsbeirates besprochen und in öffentlichen Sitzungen vorgestellt und diskutiert. Während der von Einschränkungen geprägten Pandemiezeiten, die in die Planungszeit fielen, wurden die Planungen mit Erläuterungen auf Schautafeln vor Ort öffentlich ausgestellt. Die schriftlichen Rückmeldungen zur Ausstellung wurden in einem digitalen Briefkasten gesammelt, ausgewertet und soweit möglich in der weiteren Planung berücksichtigt. Als weitere Form der Bürgerbeteiligung wurde 2022 ein Briefkasten für die direkte Mitteilung von Wünschen und Anregungen zur Projektentwicklung mit der Gestaltung des neuen zentralen Aufenthaltsbereiches auf der breiten Gehwegverbreiterung am Oeder Weg 80 aufgestellt.

Die Umsetzung der Umgestaltung wurde von der Frankfurt University of Applied Sciences (Frankfurt UAS) im Zeitraum 2022 – 2024 wissenschaftlich begleitet.

Die Wünsche der Bürger:innen und direkten Nutzer:innen standen von Anfang an im Vordergrund.



Neugestalteter zentraler Aufenthaltsbereich mit Briefkasten für die direkte Mitteilung von Wünschen und Anregungen (siehe links im Bild)

ERGEBNISSE: AKZEPTANZ UND AUSZEICHNUNG NEBEN SPALTUNGEN IN DER WAHRNEHMUNG

Die Ergebnisse der ersten Umgestaltungsphase setzen sich zusammen aus der Auswertung der Rückmeldungen aus den öffentlichen Briefkästen vor Ort, den Berichten der wissenschaftlichen Begleitung von der Frankfurt UAS sowie den Veröffentlichungen und Auszeichnungen des Projekts in Fachforen.

Im Zeitraum 2022 – 2024 wurden 73 Briefe in den Briefkästen vor Ort gesammelt und ausgewertet. Die Bilanz der Rückmeldungen ist durchweg wertschätzend und positiv:

- 77 Prozent der Rückmeldungen sehen eine positive Aufwertung durch die Verkehrsberuhigung gegenüber 20 Prozent, die diese kritisieren
- 80 Prozent der Meldungen enthalten eine positive Bewertung der Begrünnungsmaßnahmen
- 72 Prozent der Mitteilungen enthalten eine positive Bewertung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum nach der Umgestaltung. 20 Prozent der Zuschriften bemängeln die Aufenthaltsqualität, acht Prozent enthalten keine Rückmeldung zu diesem Aspekt der Umgestaltung.

Die Wissenschaftler:innen der Forschungsgruppe Research Lab for Urban Transport in AUS (Frankfurt University of Applied Sciences) unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese stellten im April 2024 die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung des Projektes in den Jahren 2022 bis 2024 vor. Die wissenschaftliche Begleitung umfasste unter anderem Verkehrsbeobachtungen, Unfallanalysen, die Auswertung von Verkehrszählungen, Parksuchzeiterhebungen, mehrstufige quantitative Befragungen und Tiefeninterviews mit Gewerbetreibenden. Der Abschlussbericht zur Wirkungsanalyse der temporären Umgestaltung belegt positive Effekte auf Verkehrsbelastung, Sicherheit und Aufenthaltsqualität. Demnach hat der Kfz-Verkehr abgenommen, der Radverkehr zugenommen, die Unfallzahlen sind gesunken und die Aufenthaltsqualität ist gestiegen.

Die Umgestaltung des Oeder Wegs und die Initiative „Radentscheid“, die sie angestoßen hat, wurde vom Deutschen Verkehrsplanungspreis 2024 mit Anerkennung ausgezeichnet.

Im Sommer 2024 hat der zuständige Ortsbeirat beschlossen, dass die über das Pilotprojekt erprobte Umgestaltung des Oeder Wegs zu einer fahrradfreundlichen Straße dauerhaft bestehen bleiben und ausgebaut werden soll.



„Non-Profit-Sitzbereiche“ - Parklet Modell „Bern“



Sogenannte „Non-Profit-Sitzbereiche“ (Sitzbereiche ohne Konsumzwang) mit drei Parklets des Modells „City-Deck“ wurden im Zuge der Umgestaltung in den Multifunktionsstreifen an verschiedenen Standorten zur Erprobung platziert

Gleichberechtigte Aufteilung des Straßenraums für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Autofahrer:innen @ Urban Media Project



„Non-Profit-Sitzbereiche“ mit zwei Parklets des Modells „Bern“ wurden im Zuge der Umgestaltung in den Multifunktionsstreifen an verschiedenen Standorten zur Erprobung platziert



Mehr Raum für Fußgänger:innen und Gastronomie

Umsetzung im Rahmen des Programms
„Schöneres Frankfurt“

Platz vor der Unterführung Homburger Damm



STADTTEIL
Gallus

PROJEKTDAUER
2021 - 2024

PROJEKTLEITUNG
Anna Yukelson

Bis 2023 war das östliche Gallus in der für den Stadtteil wichtigen Straßenachse Frankenallee in Höhe des Homburger Damms vom westlichen Gallus abgeschnitten. Möglichkeiten zur Querung gab es nicht. Selbst Fußgänger:innen und Radfahrer:innen mussten einen Umweg von rund 700 Meter über die stark befahrene Mainzer Landstraße nehmen. Bereits im Rahmen des Programms Soziale Stadt Gallus war es ein starker Wunsch der Gallusbewohner:innen, die stadträumliche Barriere an der Frankenallee zu beseitigen. Dies erforderte jahrelange Verhandlungen mit der Grundstückseigentümerin - der Deutschen Bahn - sowie weiteren Flächennutzer:innen und den zuständigen städtischen Stellen. Für die Radroute 10 (Innenstadt-Höchst) konnte die lang ersehnte Fuß- und Radwegunterführung am Homburger Damm in die Planung aufgenommen werden. Damit wurde der östliche Teil des Gallus über die Frankenallee mit dem westlichen Teil an der Schmidtstraße verbunden. Mit dem Projekt des Amtes für Straßenbau und Erschließung Neubau eines Geh- und Radweges zwischen Frankenallee und Schmidtstraße mit Eisenbahnüberführung EÜ Frankenallee wurde 2023 eine Geh- und Radwegunterführung gebaut und die bisher zweigeteilte Frankenallee mit einem Durchstich im Homburger Damm zusammengeführt. Das Stahlbetonbauwerk wurde vor Ort hergestellt und in den Bahndamm eingeschot-

ben. Der Bahndamm wurde dafür unmittelbar vorher abgetragen und unmittelbar danach wiederaufgebaut. Derzeit werden auf der Westseite des Bahndamms Leitungen zur Vorbereitung des Fuß- und Radwegbaus verlegt, weitere Trassenarbeiten sind für 2025 geplant. Parallel werden die Ausschreibungen für die Landschaftsbauarbeiten und die Platzgestaltung vorbereitet.

Im Eingangsbereich der Fuß- und Radwegunterführung auf der Ostseite des Bahndamms und als Endpunkt der Promenade im grünen Mittelstreifen der Frankenallee wird im Rahmen des Programms „Schöneres Frankfurt“ ein besonders gestalteter begrünter Platz angelegt. Vor dem Bau des Durchstichs für den Fuß- und Radweg war dieser Bereich eine Sackgasse vor dem geschlossenen Bahndamm, der überwiegend mit parkenden Autos zugestellt war und einen unattraktiven Restraum darstellte. Direkt an der Strecke des Fuß- und Radweges befand sich ein in die Jahre gekommener Spielplatz, der von allen Seiten mit unregelmäßig parkenden Autos zugestellt war. Dieser wird im Rahmen des dritten Bauabschnitts der Umgestaltung der Frankenallee durch einen neuen Spielplatz auf der gegenüberliegenden Freifläche der Promenade Frankenallee ersetzt.

Im Rahmen des Programms „Schöneres Frankfurt“ wurde die Chance ergriffen, aus dieser Fläche einen attraktiven Platz als Entry zur neu gestalteten Stadtteilverbindung nach Westen zu modellieren. Das Stadtplanungsamt entwickelte in enger fach- und ämterübergreifender Zusammenarbeit mit dem Amt für Straßenbau und Erschließung und dem Grünflächenamt ein Gestaltungskonzept für diesen Bereich. Demnach wird die Baumallee auf dem Platz bis zum Eingang der Unterführung fortgeführt und durch eine abwechslungsreiche Unterpflanzung in großformatigen Grünbeeten und Aufenthaltsbereichen mit Sitzgelegenheiten ergänzt.



Vorher: zugeparkte Sackgasse



Erster Schritt: Tunnelbauwerk erstellt



Visualisierung des neu gestalteten Platzes

Die Platzgestaltung stellt einen gestalterischen Bezug zur denkmalgeschützten Umgebung der Eisenbahnsiedlung her. Zudem schafft die Beleuchtung des Platzes eine freundliche, angstfreie Atmosphäre im Eingangsbereich der Unterführung. Schließlich trägt die Neugestaltung des Ortes den klimatischen Anforderungen Rechnung. Im Rahmen der Planung zur Umgestaltung des vorhandenen Straßenraumes zu einem Platz wurde ein ortsbezogenes Konzept zur Regulierung des Regenwasserabflusses entwickelt. Die Regulierung des Regenwasserabflusses ist an diesem Standort nicht nur aufgrund der generellen Aktualität der Klimaanpassung im Stadtraum von besonderer Bedeutung, sondern auch durch die besondere topographische Tieflage und Überflutungsgefahr.

LEITIDEE

Das Konzept zur Regulierung des Regenwasserabflusses vor der Unterführung Frankenallee sieht Maßnahmen vor, die der Überflutungsgefahr entgegenwirken, den Regenwasserabfluss in der Kanalisation reduzieren und die Begrünung von entsiegelten Flächen unterstützen. Nach dem Prinzip der „Schwammstadt“ soll das Niederschlagswasser so weit wie möglich vor Ort genutzt werden, um durch Begrünung und Verdunstung ein angenehmes Mikroklima zu schaffen und die städtische Infrastruktur zu entlasten. Auf diese Weise wird das vor Ort anfallende Regenwasser als Mittel zur Verbesserung der Qualitäten des bestehenden Stadtraums und nicht als Belastung gesehen und in die Planung der Neugestaltung integriert.

ANSATZ

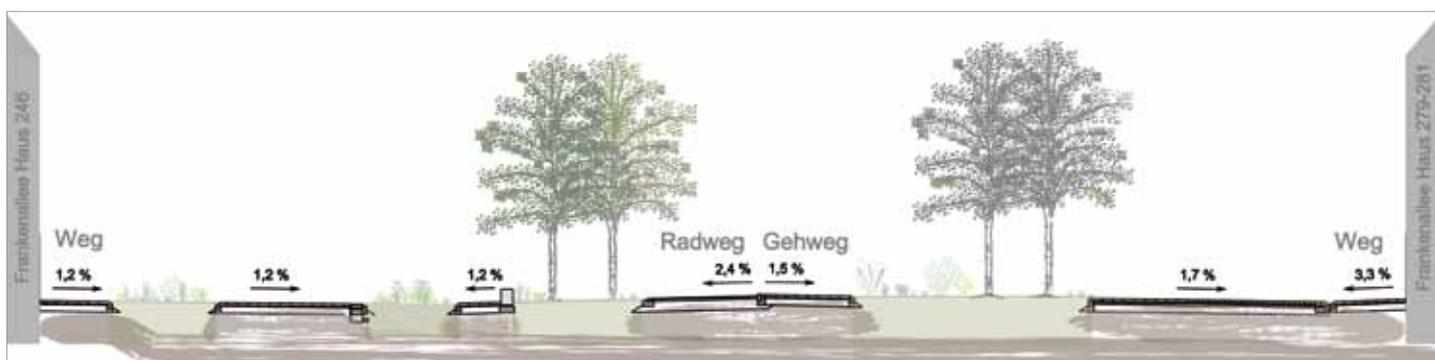
In ämterübergreifender Zusammenarbeit wurde hier ein Pilotprojekt für das enorm wichtige zukunftsweisende Thema der Regenwasserregulierung standortspezifisch entwickelt. Der Standort vor dem Durchstich am Homburger Damm ist aufgrund seiner topographischen Tieflage und des lehmigen Bodens, der wenig Wasser durchlässt und speichert, besonders dafür geeignet. Neben den Planenden wurden auch die für die Unterhaltung zuständigen Stellen der Stadt in die Zusammenarbeit einbezogen, um auch den genauen Erfahrungsbedarf für die Instandhaltung der Ansätze zur Regenwasserbewirtschaftung zu ermitteln.

EINFÜHRUNG IN DER PLANUNG

Das Konzept bezieht die Entsiegelung der befestigten Flächen, die Ableitung des Niederschlagswassers durch Höhengaufbau des Belages und die Schaffung von ober- und unterirdischen Stauräumen (Retentionsräumen) in die Planung ein.

Entsiegelung

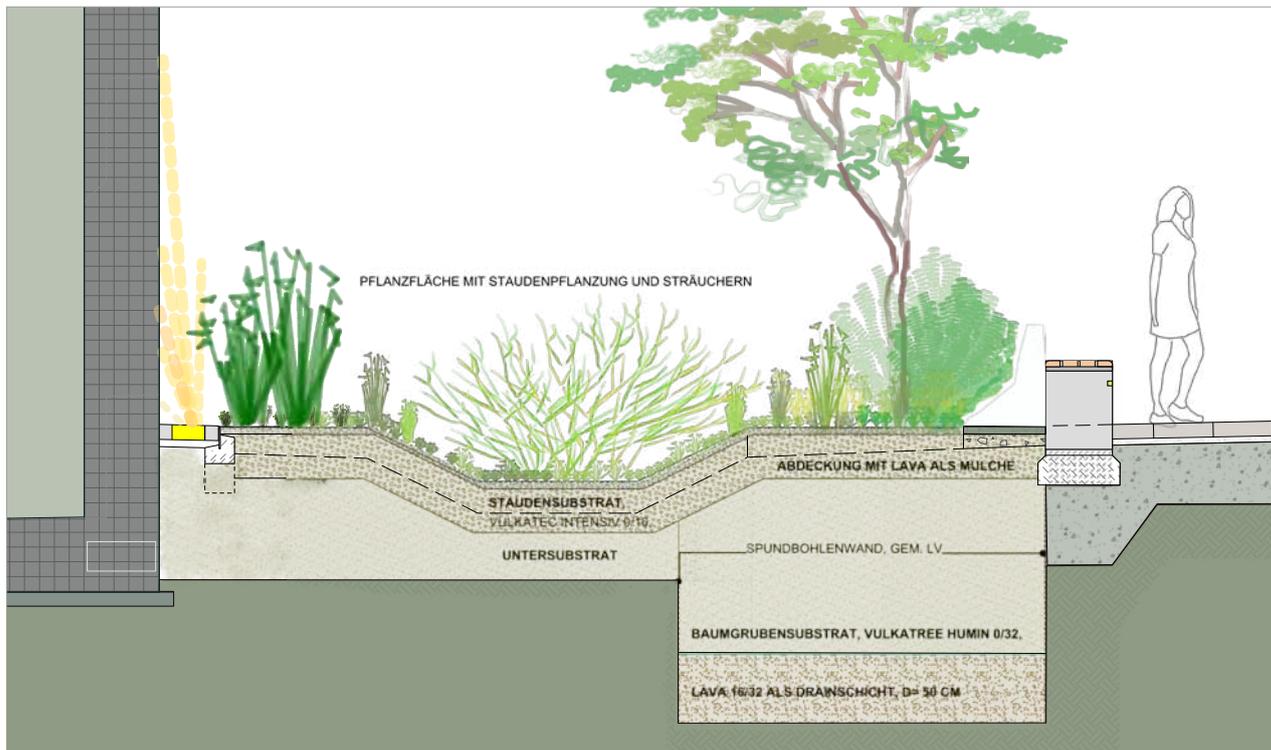
Auf dem gesamten Vorplatz werden große Flächen entsiegelt und als Pflanzflächen ausgebildet. Der Höhengaufbau des Vorplatzes bewirkt, dass das Oberflächenwasser von den gepflasterten Fußgängerflächen direkt in die entsiegelten Flächen geleitet wird. Dazu wird der Geh- und Radweg in der Platzmitte als „Satteldach“ ausgebildet. Die Hochpunkte der Platzfläche sind entsprechend in der Mittelachse des Platzes und entlang der Fassaden der Wohngebäude angeordnet. Als Folge gelangt das Oberflächenwasser in die Pflanzbeete.



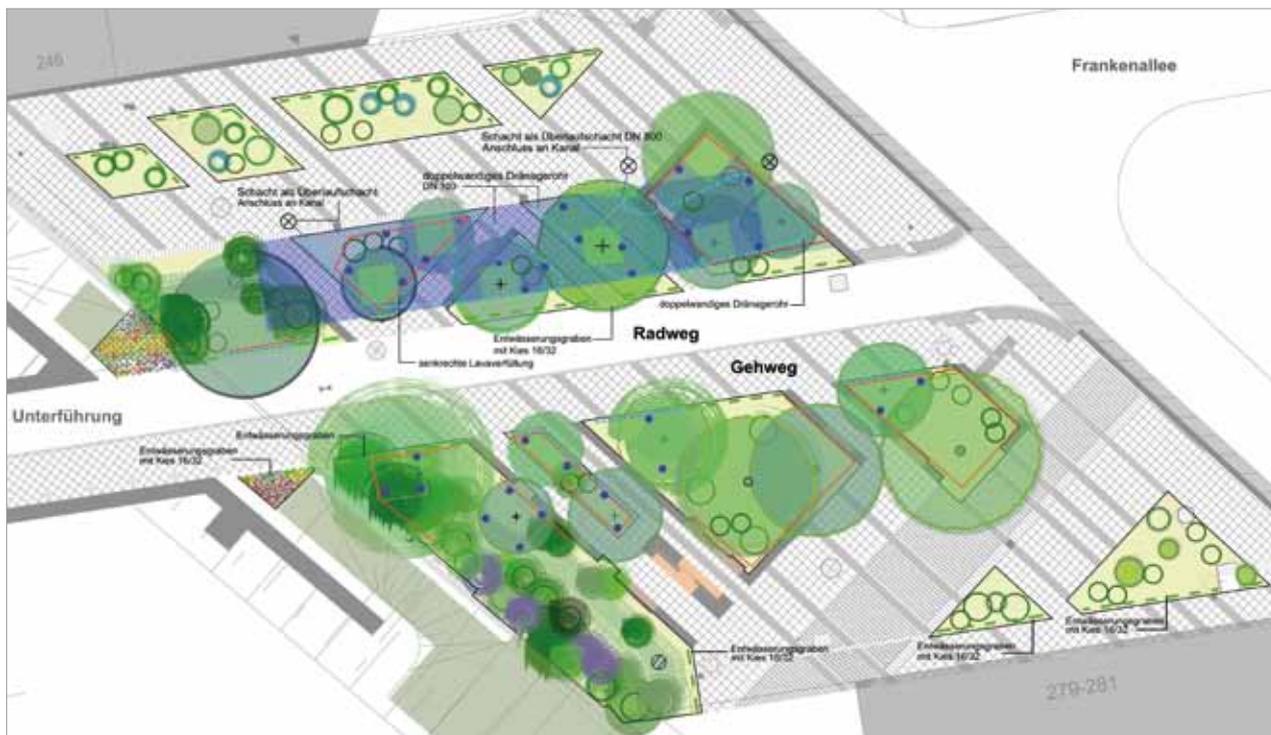
Gesamtquerschnitt

Oberirdische Retentions- bzw. Rückhalteräume

Darüber hinaus sieht die Planung zwei Absenkungen im Bodenaufbau zur Rückhaltung von Niederschlagswasser in den Pflanzflächen nördlich und südlich vor dem Eingang zur Unterführung vor. Die Absenkungen stellen oberirdische Retentionsflächen (Rückstauflächen) dar, die im geplanten Höhengenaufbau des Platzes am tiefsten angelegt werden und das von den befestigten Flächen anfallende Oberflächenwasser aufnehmen. Die Rückhaltung des Regenwassers soll hier die Bewässerung der umliegenden Pflanzflächen, eine intensive Bepflanzung mit Stauden und Sträuchern vor der massiven Betonkonstruktion ermöglichen und durch Verdunstung zur Kühlung des Mikroklimas dienen. Zur Verstärkung dieser Funktion ist eine spezi-



Systemschnitt: Absenkungen vor dem Eingangsbereich der Unterführung
 @ Ipach Mayerhofer Landschaftsarchitekten



Platzraumaufteilung

elle Abdeckung mit Lava als Mulchmaterial im Aufbau des Staudensubstrates vorgesehen. Die geplanten Überläufe in den Absenkungen sollen die Einleitung in die Kanalisation so lenken, dass die Verdunstungsleistung maximiert und die Einleitung von Regenwasser in die Kanalisation minimiert wird.

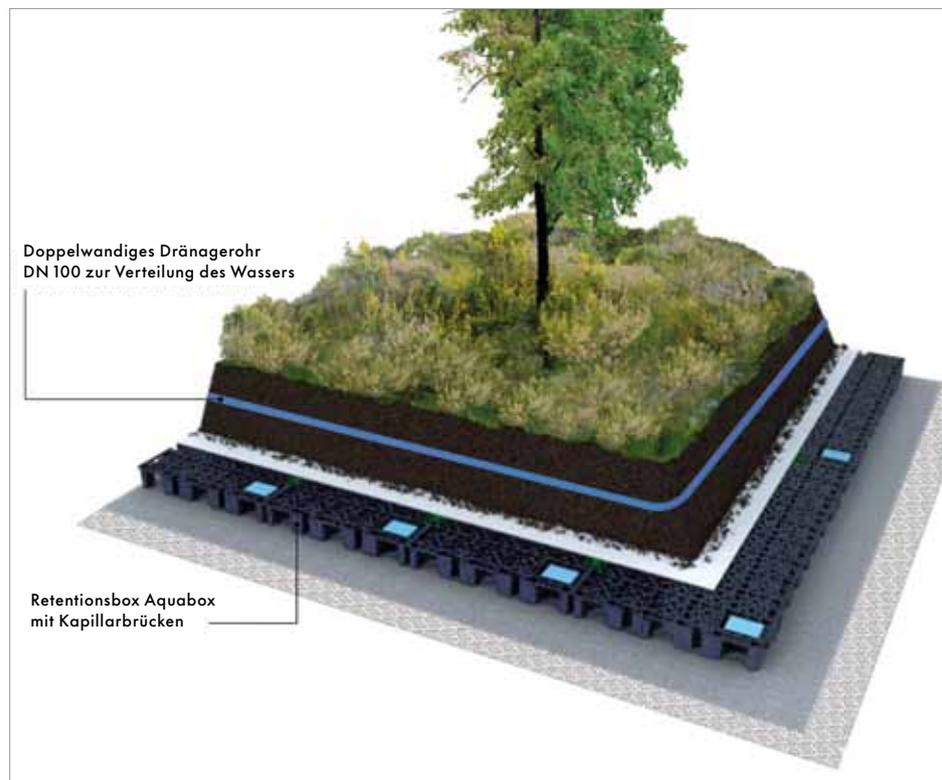
Um die Wirkung und gegenseitige Verstärkung der Maßnahmen zu testen, teilt die Planung den Platz hinsichtlich der Regenwasserbewirtschaftung in zwei gleich große Teile südlich und nördlich der mittleren Rad- und Fußwegführung. Auf der Nordseite des Platzes sind neben der Ableitung des Oberflächenwassers und den oberirdischen Retentionsräumen auch unterirdische Retentionsräume vorgesehen.

Unterirdische Retentions- bzw. Rückhalteräume

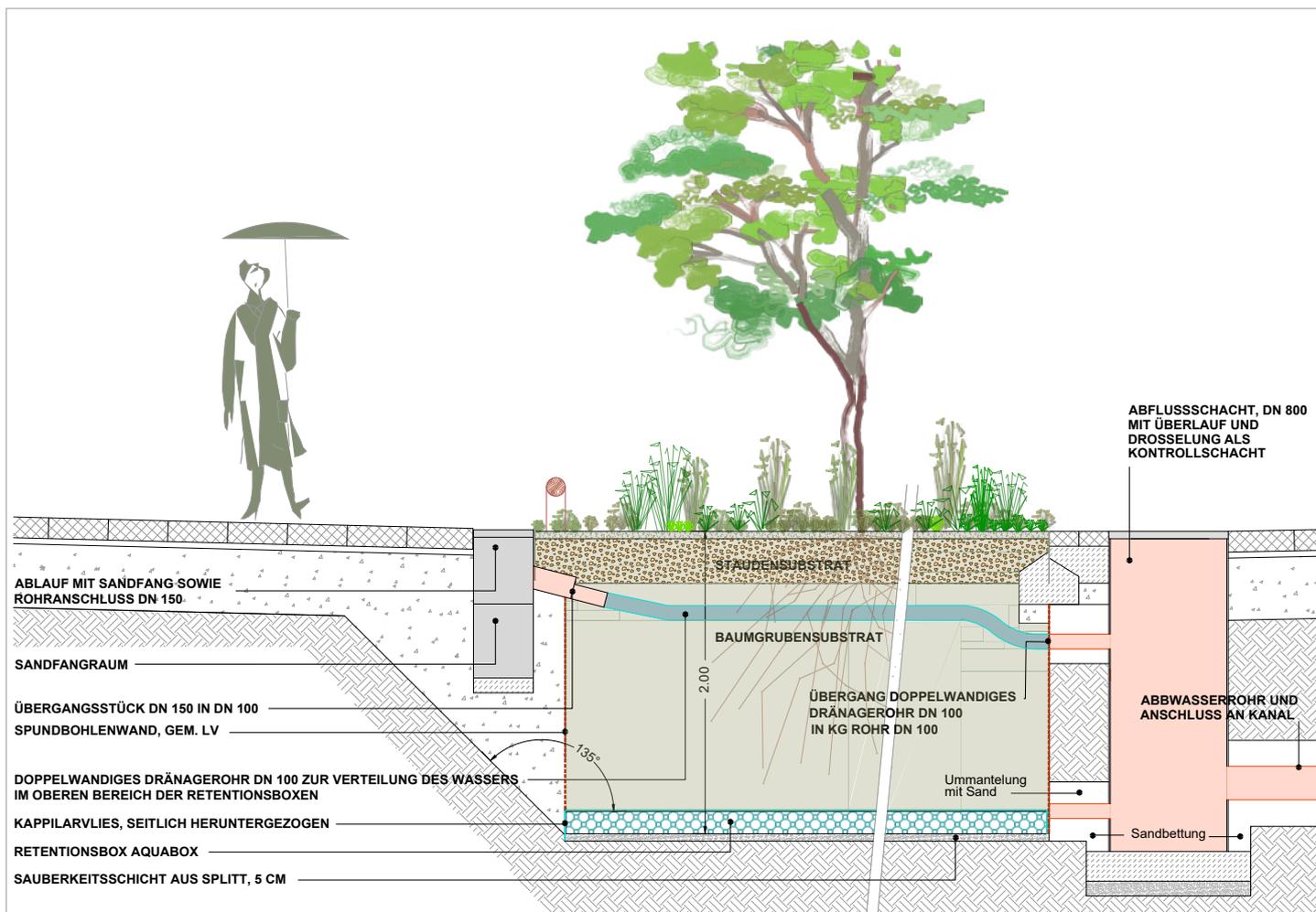
Auf der nicht von PKW befahrenen Nordseite des Platzes sind mittig in zwei Meter Tiefe Retentionsboxen als unterirdische Retentionsräume vorgesehen. Diese fassen die einzelnen Pflanzbeete. Darüber verläuft oberirdisch ein befestigter Gehweg. Die Planung sieht vor, dass das Niederschlagswasser sowohl oberirdisch über das Oberflächengefälle als auch direkt aus den Sinkkästen auf dem Platz in die unterirdischen Retentionsboxen eingeleitet wird.

Die Retentionsboxen dienen:

- der Speicherung von Regenwasser
- sowie der Regulierung des Wasserabflusses
- und der Vermeidung von Wasseranstauen.



Schema Retentionsboxen @ Ipach Mayerhofer Landschaftsarchitekten



Systemschnitt: Unterirdischen Retentionsboxen @ Ipach Mayerhofer Landschaftsarchitekten

Die Retentionsboxen schaffen eine unterirdische Regenwasserrückhaltung und dienen der gezielten Wasserverteilung für die oberirdische Begrünung. Zusätzlich wird das gespeicherte Wasser aus den Retentionsboxen über sogenannte Kapillarbrücken in die Substratschicht transportiert. Dadurch wird die Verdunstungsleistung erhöht und das Mikroklima vor Ort verbessert.

Neben der Versorgung der Pflanzflächen besteht ein großer Vorteil der Wasserregulation durch die Retentionsboxen in der Reduzierung des Wasserabflusses in den Kanal. Um den Wasserstau zu vermeiden, wird das überflüssige Wasser aus den Retentionsboxen mit einem Überlauf in den Kanal abgeleitet.

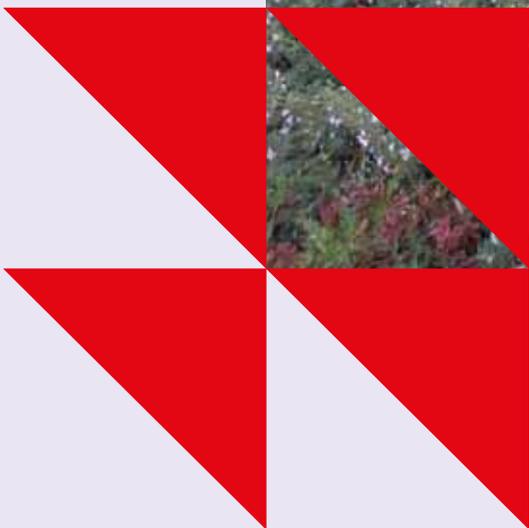
Ziel der geplanten Maßnahmen zur Regulierung des Regenwasserabflusses ist eine nachhaltige und wassersensible Umgestaltung des Stadtraumes. Die Umsetzung des Konzeptes wird zeigen, ob der Ansatz von ober- und unterirdischen Retentionsräumen gegenüber einer rein oberirdischen Ableitung und Rückhaltung des Regenwassers besonders effektiv ist. Genaue Erkenntnisse über die Instandhaltung der Systemelemente einzeln und in ihrem Zusammenwirken werden ein weiterer wesentlicher Gewinn für die weitere Planung von wassersensiblen Umgestaltungen im Bestand sein.

Stadt- erneuerung





Staudenbeet an der Therese-Herger-Anlage im Oktober © Jana Stenzel



Bauliche Aufwertung der Ortsmitte von Sossenheim

23

Die bauliche Aufwertung der Ortsmitte rund um den Sossenheimer Kirchberg ist ein Schlüsselprojekt im Rahmen des Städtebauförderprogramms Sozialer Zusammenhalt. Ziel ist es, eine wahrnehmbare und identitätsstiftende Ortsmitte zu schaffen. Am 26. September 2024 fand die Auftaktveranstaltung statt, auf der die Sossenheimer:innen ihre Vorstellungen zur künftigen Gestaltung der Ortsmitte einbringen konnten. Rund 50 Teilnehmer:innen diskutierten Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten. Auf Grundlage der Beteiligung wurden die Auslobungsunterlagen für die sich anschließende Mehrfachbeauftragung erstellt. Seit November erarbeiten drei Planungsbüros parallel städtebauliche und freiraumplanerische Entwürfe. Am 8. Februar 2025 wurden den Sossenheimer:innen die ersten Planungsideen in einer Planungswerkstatt vorgestellt und vor Ort gemeinsam weiterentwickelt.



Nadelkartierung Auftaktveranstaltung bauliche Aufwertung Ortsmitte Sossenheim © StadtBeratung Dr. Sven Fries GmbH

Förderprogramm

„Sozialer Zusammenhalt Sossenheim“

STADTTEIL

Sossenheim

PROJEKTDAUER

2017 – 2032

PROJEKTLÉITUNG

Bettina Boknecht, Daniela Evans

Staudenbeet an der Therese-Herger-Anlage

24

Einige Anwohner:innen der Therese-Herger-Anlage in Nied haben sich zum Ziel gesetzt, auf der dort gelegenen Rasenfläche ein Staudenbeet anzulegen. Sie übernahmen eine Beetpatenschaft und erarbeiteten Pflanzpläne und Pflanzlisten. Die Firma Roland Müller Garten- und Landschaftsbau wurde mit der Vorbereitung der Fläche und der Lieferung der Pflanzen beauftragt. Bei einer Pflanzaktion im April 2024 wurde das Staudenbeet angelegt. Die Mitarbeiter:innen der Firma leiteten neben den vier Beetpat:innen auch weitere Interessierte und engagierte Nachbar:innen an. Eine Regentonnenne sammelt das Regenwasser von der Fußgängerbrücke über die Taunusbahn, damit die Pflanzen bewässert werden können. Das war im regenreichen Sommer 2024 kaum nötig. Die Pflanzen wuchsen schnell und sorgten auf der Wiese für eine wahre Blütenpracht.



Beetpat:innen und Helfer:innen bei der Anlage des Staudenbeets im April 2024 © ProjektStadt

Förderprogramm

„Sozialer Zusammenhalt Nied“

STADTTEIL

Nied

PROJEKTDAUER

2021 – 2024

PROJEKTLÉITUNG

Felix Scharbert

Aufwertung öffentlicher Grünflächen in Griesheim-Mitte



Öffentliche Grünfläche „Schwarzerlenweg“/„Esenstraße“



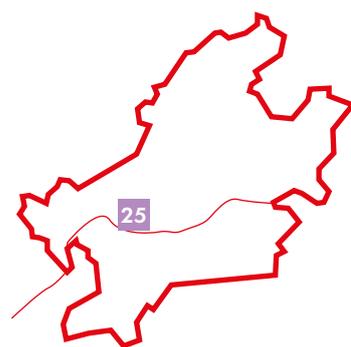
Bürgerbeteiligung im Rahmen der Konzeptstudie © ST-Freiraum

KONZEPTSTUDIE IM RAHMEN DES STADTUMBAUS

Die Aufwertung der öffentlichen Grünflächen im Bereich Schwarzerlenweg/ Esenstraße sowie der Kiefernstraße ist ein Projekt im Rahmen des Förderprogramms „Stadtumbau Griesheim-Mitte“.

Aktuell wird das Potential der Grünflächen nicht ausgeschöpft. Es fehlen Aufenthaltsbereiche und die Gestaltung der Grünflächen ist nicht mehr zeitgemäß. In einem ersten Schritt wird unter intensiver Beteiligung der Bewohnerschaft bis Mitte 2025 eine Konzeptstudie erarbeitet. Die erste Beteiligungsveranstaltung fand Anfang Oktober 2024 statt. Eine Planungswerkstatt wurde Mitte Januar 2025 durchgeführt. Die Konzeptstudie soll als Grundlage für den weiteren Planungsprozess dienen. Die daraus entwickelten Projekte sollen sukzessive voraussichtlich ab 2026 umgesetzt werden.

Die wichtigsten Ziele des Projekts sind die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Stärkung der Nachbarschaft.



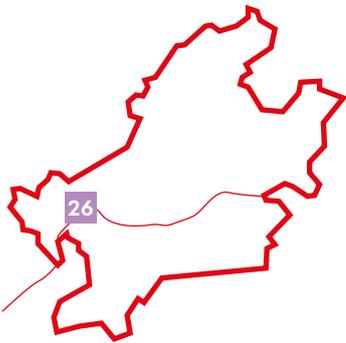
Förderprogramm
„Stadtumbau Griesheim-Mitte“
STADTEIL
Griesheim

PROJEKTDAUER
2024 – 2025

PROJEKTLÉITUNG
Stefanie Dichtl, Isabell Richter

Förderprogramm Innenstadt Höchst

Integrierte Nah- mobilitäts- und Parkraumstudie



In der Höchster Innenstadt treffen verschiedene Verkehrsinteressen mit vielen Konflikten aufeinander. Um Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation aufzuzeigen, wurde im Rahmen des Förderprogramms Innenstadt Frankfurt-Höchst eine integrierte Nahmobilitäts- und Parkraumstudie erarbeitet.

STADTTEIL

Höchst

PROJEKTDAUER

„Städtisches Förderprogramm
Innenstadt Höchst“:

2008 – 2026,

Nahmobilitäts- und Park-
raumstudie: 2022 – 2024

PROJEKTLÉITUNG

Anne Lederer

Seit 2008 besteht das kommunale Förderprogramm mit dem Ziel, die Höchster Innenstadt in ihrer zentralen Funktion in den Bereichen Einzelhandel/Gewerbe/Dienstleistung zu stärken und die Qualität als Wohn- und Geschäftsquartier für breite Kreise der Bevölkerung zu steigern.

Die Grundlage für die Förderung und die Umsetzung konkreter Projekte bildet das Integrierte Handlungskonzept. Es wurde 2020 erstellt und beinhaltet unter anderem die Erarbeitung einer integrierten Nahmobilitäts- und Parkraumstudie.

ANLASS UND ZIEL

In der Höchster Innenstadt treffen verschiedene Verkehrsinteressen aufeinander: Radfahrende wünschen sich ein besseres Wegenetz. In den teilweise engen Straßenräumen herrscht ein hoher Parkdruck und beim Busverkehr kommt es regelmäßig zu Verzögerungen, weil falsch geparkte Fahrzeuge die Fahrtrouten blockieren. Gleichzeitig wären an manchen Stellen breitere Gehwege für den Fußverkehr erforderlich. Um Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation in der Höchster Innenstadt aufzuzeigen, wurde im Februar 2022 das Dortmunder Büro Planersocietät mit der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie beauftragt.

Mit der Studie wurden Lösungen gesucht,

- um die Situation für Fußgänger:innen und Radfahrende zu verbessern,
- um den öffentlichen Raum attraktiv, nutzbar und klimaresistent zu gestalten,
- um den Busverkehr zuverlässiger zu machen,
- um den Kfz-Verkehr möglichst verträglich und konfliktfrei zu gestalten, sodass dieser die weiteren Nutzungen möglichst wenig beeinträchtigt,
- um den vorhandenen Parkraum effizienter zu nutzen und zu strukturieren.

Ziel der Studie war es daher, die unterschiedlichen Nutzungsinteressen auszumachen, unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen abzuwägen und Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten.

Die Bearbeitung erfolgte im engen Austausch mit den zuständigen Fachämtern der Stadtverwaltung und anderen Fachstellen, dem Stadtteilmanagement sowie unter Einbezug der Höchster Bürger:innen und Akteur:innen.



Luftbild mit Geltungsbereich des Förderprogramms Innenstadt Höchst



In Höchst treffen viele unterschiedliche Verkehrsarten aufeinander © ProjektStadt



Beteiligung im Rahmen der Stadtteilwerkstatt im Mai 2022
© ProjektStadt



Bürgerbeteiligung im Bibliothekszentrum Höchst
im November 2022



Ideen der Bürgerschaft aus der Beteiligung im November 2022

BESTANDSANALYSE

Zu Beginn der Studie erfolgte eine umfassende Bestandsanalyse. Es wurden bestehende Planungen gesichtet und Daten, zum Beispiel zur Verkehrssicherheit, ausgewertet. Für Teilbereiche der Höchster Innenstadt wurde die Parksituation neu erhoben sowie Eindrücke zur Verkehrssituation bei Befragungen vor Ort und einer Fragebogenaktion gesammelt. Nach einer Beteiligung im Rahmen der Stadtteilwerkstatt im Mai 2022 und im Planungsbeirat im Juli 2022 waren im November 2022 alle interessierten Höchster:innen ebenso wie lokale Gewerbetreibende und Beschäftigte eingeladen, bei einer Veranstaltung im Bibliothekszentrum Höchst ihre Vorstellungen zur zukünftigen Ausrichtung des Verkehrsgeschehens in der Innenstadt des Stadtteils einzubringen. Abschließend wurden alle Erkenntnisse der Analyse in einer sogenannten SWOT-Übersicht zusammengefasst, die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken darstellt. Auf dieser Grundlage wurden dann Leitlinien, Handlungsfelder und Maßnahmen erarbeitet.



Informationsveranstaltung zum Maßnahmenkonzept im Bibliothekszentrum Höchst im November 2024 © ProjektStadt



Leitlinien und Handlungsfelder © Planersocietät

LEITLINIEN

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse wurden folgende übergeordnete Leitlinien definiert:

- Steuerung und Ordnung des fließenden Verkehrs (Ruhender Verkehr, Radverkehr)
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs und des Radverkehrs im Straßenraum (mehr Platz, besseres Netz, mehr Qualität)
- Partizipative Weiterentwicklung lokaler öffentlicher Räume (Aufenthaltsqualität, Klimaschutz und -anpassung, Inklusion)

HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Das Kernstück der Studie stellt das Maßnahmenkonzept dar. Hier sind die Maßnahmen beschrieben, die sich aus der Analyse, der Öffentlichkeitsbeteiligung und den festgelegten Zielen ergeben.

Das Maßnahmenkonzept ist in seiner Umsetzung sowohl kurzfristig, aber auch mittel- und langfristig ausgelegt. So sollen einerseits bereits kurzfristige Verbesserungsimpulse gesetzt und kleinere Maßnahmen („Quick Wins“) unkomplizierter veranlasst werden. Andere Maßnahmen erfordern ergänzende Abstimmungen, Planungen und Untersuchungen und sind erst mittel- bis langfristig umsetzbar. Für alle Maßnahmen von grundsätzlicher Bedeutung gilt zudem: Hier ist eine politische Entscheidung notwendig, ob die Maßnahmen umgesetzt werden sollen oder nicht. Die Maßnahmen sind verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet.

Erste Maßnahmen sollen während der Laufzeit des Förderprogramms umgesetzt werden (bis 2026). Hierfür eignen sich die „Quick-Wins“, also jene Maßnahmen, die einfach und kurzfristig zu realisieren sind.

Handlungsfeld: Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung

1.1 Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr

Die Emmerich-Josef-Straße zwischen Parkhaus und Andreasplatz soll für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt werden, um die Fußgängerzone konfliktfrei durchgängig vom Dalbergkreisel bis zur Bolongarostraße führen zu können. Als Ergänzung soll die Fußgängerzone entlang der Emmerich-Josef-Straße bis zum Andreasplatz erweitert werden.

1.2 Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr

Wichtige Fußverkehrsverbindungen sollen durch eine Umgestaltung zu Flanierachsen ausgebaut werden. Die Antoniterstraße hat dabei als direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Markt eine hohe Priorität.

1.3 Schaffung sicherer und attraktiver Kreuzungen und Querungen für Fußgänger:innen
Kreuzungen im dichten Innenstadtbereich mit Konfliktpunkten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sollen umgestaltet und damit Hindernisse für Fußgänger:innen abgebaut werden.

1.4 Entwicklung eines Leitsystems für Fußgänger:innen

Ein individualisiertes Wegweisungssystem soll den (ortsfremden) Fußgänger:innen Orientierung bieten und den Fußverkehr auf dafür vorgesehene Achsen lenken.

Handlungsfeld: Maßnahmen zur Radverkehrsförderung

2.1 Umsetzung und Ergänzung weiterer Maßnahmen des Radverkehrsnetzes

Das bestehende Radverkehrskonzept soll durch mehrere Nord-Süd-Verbindungen (Kasinostraße, Leverkusener Straße, Justinskirchstraße) verbessert werden.

2.2 Weitere Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

An geeigneten Stellen sollen grüne Rechtsabbiegepeile für den Radverkehr sowie Rotmarkierungen von Radverkehrsfurten umgesetzt werden.

2.3 Ausweitung des Angebots an hochwertigen Abstellanlagen

Um ein flächendeckendes Angebot von Abstellanlagen anbieten zu können, sollen weitere Anlagen und Anlehnbügel ergänzt werden.

Handlungsfeld: Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume und Steigerung der Aufenthaltsqualität

3.1 Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume

Zur Verbesserung des Mikroklimas sollen Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen durchgeführt werden (zum Beispiel Hochbeete oder Begrünung einzelner Parkstände).

3.2 Beispielbares Höchst: Ausweitung von Spiel- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum
Zur Ergänzung der bestehenden Angebote für Kinder sollen neue Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten für alle Altersklassen geschaffen werden (zum Beispiel in der Rudolf-Schäfer-Anlage eine Calisthenics-Anlage oder zeitgemäße Spielmöglichkeiten und generationsübergreifende Sitzgelegenheiten am Mainberg).

3.3 Fortführung der Förderung gemeinschaftlicher Aktivitäten im öffentlichen Raum

Es wird vorgeschlagen, nach Beendigung des Förderprogramms Innenstadt Höchst eine unkomplizierte finanzielle Förderung von kleinen Projekten aus der Bürgerschaft fortzuführen.

Handlungsfeld: Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden Verkehrs

4.1 Umsetzung eines Parkraummanagementkonzepts

Zur besseren Steuerung des Parkens, zur Verringerung des Parksuchverkehrs und der Verkehrsbelastung und der damit verbundenen negativen Auswirkungen soll ein Parkraummanagementkonzept umgesetzt und unter anderem eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden.

4.2 Aufbau eines Parkleitsystems

Für eine gezielte Führung des Verkehrs soll in einem ersten Schritt ein statisches Parkleitsystem und als langfristiges Ziel ein dynamisches Parkleitsystem eingeführt werden.

4.3 Verkehrsüberwachung ruhender Verkehr: Durchführung von Schwerpunktkontrollen

Als Signalwirkung sollen Schwerpunktkontrollen und ein konsequentes Vorgehen in der Ahndung von Parkverstößen durchgeführt werden.

Handlungsfeld: Maßnahmen im Bereich Öffentlicher Personennahverkehr und „Sharing Mobility“

5.1 Anpassung der Busverkehrsführung

Für eine Entschärfung von Konfliktpotential an zwei Knotenpunkten sollen Buslinien teilweise nicht mehr durch das Quartier geführt werden und die Haltestelle Ludwigshafener Straße entfallen.

5.2 Einführung von Carsharing

Ergänzend zur städtischen Planung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum werden Vorschläge für weitere Standorte benannt, um möglichst vielen Bewohner:innen eine Station mit geringer Distanz zum Wohnort anbieten zu können und eine Alternative zum privaten Pkw zu ermöglichen.

5.3 Etablierung von Mobilstationen/Mobilpunkten

In drei Kategorien (S, M, L) werden Mobilstationen in Höchst, je nach Größe mit unterschiedlichem Angebot (Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Roller und E-Scooter, Carsharing) umgesetzt.

Handlungsfeld: Zukunftsvision Verkehrsführung

6. Perspektive zur Neuordnung der Verkehrsführung in der Innenstadt Höchst

Um die Verkehrsbelastung deutlich zu verringern wird für die Zukunft vorgeschlagen, die Innenstadt von Höchst nach dem „Superblock“-Prinzip in Blockstrukturen mit Erschließungsschleifen und einer Anbindung an die äußere Erschließung aufzuteilen und somit Durchfahrungs-möglichkeiten von einem in einen anderen Block durch geänderte Verkehrsführung oder Modalfilter (Durchfahrtssperren, zum Beispiel Poller oder Pflanzkübel) zu unterbinden.

Bilanz im Hinblick auf den ruhenden Verkehr im Straßenraum

Abschließend wurde eine Bilanz gezogen, welche Auswirkungen die Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und Aufenthaltsqualität auf den ruhenden Verkehr im Straßenraum haben. Dabei ist festzustellen, dass die Umsetzung der Maßnahmen auch mittelfristig nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl an wegfallenden Parkmöglichkeiten im Straßenraum nach sich zieht und eine deutliche Überkompensation durch regelmäßig freie Kapazitäten in den Parkbauten besteht.

Vorstellung der Studie

Die Maßnahmevorschläge wurden in einer Informationsveranstaltung am 5. November 2024 allen interessierten Höchster:innen ebenso wie lokalen Gewerbetreibenden und Beschäftigten im Bibliothekszentrum Höchst vorgestellt. Anschließend bestand die Möglichkeit, sich im Rahmen einer dreiwöchigen Ausstellung über die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie in den Räumen der Bibliothek selbst zu informieren.

Am 26. November 2024 wurden zudem die Ergebnisse der Studie in der Sitzung des Ortsbeirats 6 präsentiert.



Ausstellung des Maßnahmenkonzeptes im Bibliothekszentrum Höchst, November 2024 © ProjektStadt

AUSSTELLUNG

Nahmobilität und Parkraum

Innenstadt Höchst





Ausgangssituation

In der Höchster Innenstadt treffen verschiedene Verkehrsinteressen aufeinander: Radfahrende wünschen sich ein besseres Wegenetz. In den teilweise engen Straßenräumen herrscht ein hoher Parkdruck und beim Busverkehr kommt es regelmäßig zu Verzögerungen, weil falsch geparkte Fahrzeuge die Fahrtrouten blockieren. Gleichzeitig wären an manchen Stellen breitere Gehwege für den Fußverkehr erforderlich. Um Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation in der Höchster Innenstadt aufzuzeigen, wurde im Februar 2022 im Rahmen des Förderprogramms Innenstadt Frankfurt-Höchst eine integrierte Nahmobilitäts- und Parkraumstudie beauftragt. Bearbeitet wurde die Studie von dem darauf spezialisierten Büro Planersocietät aus Dortmund.



Nahmobilitäts- und Parkraumstudie

Zunächst erfolgte hierfür eine umfassende Bestandsanalyse. Für Teilbereiche der Höchster Innenstadt wurde die Parksituation neu erhoben. Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Eindrücke zur Verkehrssituation bei Befragungen vor Ort und einer Fragebogenaktion mitteilen. Im November 2022 waren alle interessierten Bewohnerinnen und Bewohner von Höchst ebenso wie lokale Gewerbetreibende und Beschäftigte eingeladen, bei einer Veranstaltung im BiKöZ ihre Vorstellungen zur zukünftigen Ausrichtung des Verkehrsgeschehens in der Höchster Innenstadt einzubringen. Gleichzeitig erfolgte eine regelmäßige Abstimmung zwischen dem Büro und den zuständigen Fachämtern der Stadtverwaltung sowie anderen Fachstellen. Als Ergebnis aus diesen Erhebungen, Analysen, Beteiligungen und Abstimmungen hat die Planersocietät nun ein Konzept für die Höchster Innenstadt vorgelegt, das Vorschläge für kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Nahmobilität und zum Parken beinhaltet. Auf den Postern dieser Ausstellung finden Sie die von der Planersocietät vorgeschlagenen Maßnahmen.

Wie geht es weiter?

Diese Vorschläge gehen nun zur weiteren Bearbeitung an die städtische Verwaltung. Diese muss klären, welche Maßnahmen wann und wie umgesetzt werden. Dazu sind vielfältige Fragen zu klären: Welche technischen, rechtlichen oder sonstigen Aspekte sind noch zu prüfen? Stehen entsprechende Mittel und Kapazitäten zur Verfügung? Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um die Maßnahmen umsetzen zu können? Braucht die Stadt dafür Kooperationspartner und -partnerinnen? Für alle Maßnahmen von grundsätzlicher Bedeutung gilt zudem: Hier ist eine politische Entscheidung notwendig, ob die Maßnahmen umgesetzt werden sollen oder nicht.

Klar ist: Erste Maßnahmen sollen noch während der Laufzeit des Förderprogramms Innenstadt Höchst umgesetzt werden, also bis 2026. Hierfür eignen sich insbesondere jene Maßnahmen, die als „Quick-Wins“ vorgeschlagen werden, also Maßnahmen, die einfach und kurzfristig zu realisieren sind.

Haben Sie Anregungen?

 Gerne können Sie als Ausstellungsbesucherin oder -besucher die Vorschläge kommentieren oder Hinweise für eine spätere Umsetzung der Maßnahmevorschläge geben. Hierfür steht Ihnen eine Box zur Verfügung, in der alle Kommentare gesammelt werden.

 Sie können Ihre Kommentare aber auch gerne an das Stadtteilbüro Höchst senden (quartier-hoechst@naheimst.de). Oder Sie kommen persönlich im Stadtteilbüro vorbei (Bolongarstraße 135, 65929 Frankfurt am Main; Sprechzeiten: Di 13 bis 18 Uhr, Mi 13 bis 19 Uhr, Fr 10 bis 13 Uhr).



Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Ausstellung!



Die Planer:innen des beauftragten Büros Planersocietät führen in drei Gruppen durch die Maßnahmevorschläge, November 2024 © ProjektStadt

Plakat zur Ausstellung

„design+build“-Seminar mit der
TU Darmstadt im Ben-Gurion-Ring

Nachbarschafts- pavillon „Haus am See“



Förderprogramm
„Sozialer Zusammenhalt
Ben-Gurion-Ring“
STADTEILE
Bonames/Nieder-Eschbach

PROJEKTDAUER
2023 – 2024

PROJEKTLÉITUNG
Anna Furian

Wer träumt nicht vom Haus am See?
Für die Bewohner:innen des Ben-Gurion-
Rings ist dieser Traum wahr geworden.
2023 – 2024 wurde der Nachbarschafts-
pavillon „Haus am See“ im Rahmen des
Städtebauförderprogramms „Sozialer
Zusammenhalt Ben-Gurion-Ring“ um-
gesetzt. Das Projekt trägt zur städtebau-
lichen Stabilisierung und sozialen
Integration vor Ort bei.

Das „Haus am See“ wurde im Rahmen des Städtebauförderpro-
gramms „Sozialer Zusammenhalt Ben-Gurion-Ring“ in Kooper-
ation mit der TU Darmstadt 2023 und 2024 umgesetzt. Zu Beginn
des Förderprogramms wurde ein Integriertes städtebauliches
Entwicklungskonzept (ISEK) aufgestellt. Schon im Beteiligungs-
prozess zum ISEK wurde deutlich, dass im Ben-Gurion-Ring kein
zentraler, öffentlicher und gastronomisch unterstützter Begeg-
nungsort existiert, der der Bewohnerschaft und den vielfältigen
Angeboten sowie bestehenden Initiativen ein gemeinsames Dach
bietet. Einzig eine kleine Bäckerei in der heutigen Ladenzeile
hat bis Sommer 2022 Kaffeeprodukte zum Mitnehmen angebo-
ten. Die Bäckerei hat mittlerweile geschlossen, die bestehenden

„Der Bewohnerschaft im Ben-Gurion-Ring fehlte ein zentraler und öffentlicher Begegnungsort; mit dem Haus am See schaffen wir nun einen Anlaufpunkt für Jung und Alt.“

Marcus Gwechenberger,
Dezernent für Planen und Wohnen



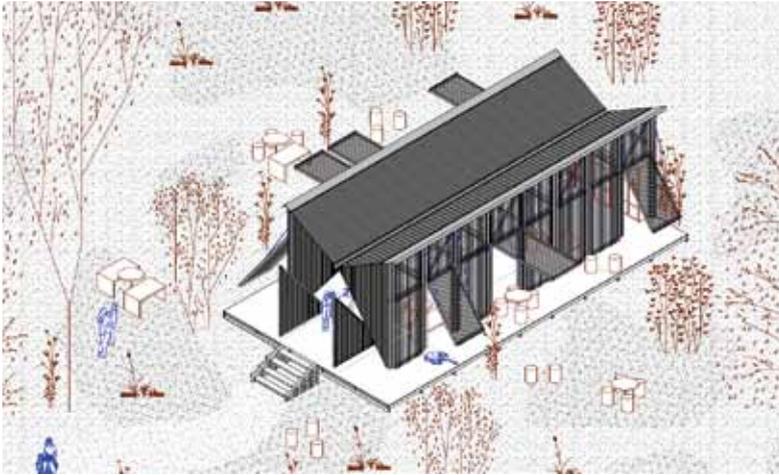
Bürgerbeteiligung „design+build“ Seminar

Verfügungsräume sind langfristig vermietet und die Räume der Kirchengemeinde St. Lioba oder der Saalbau GmbH sind nur kostenpflichtig anmietbar. Die Funktion eines kostenfreien Treffpunkts übernimmt für den befristeten Zeitraum des Förderprogramms das von der Stadt Frankfurt angemietete Quartiersbüro im Ben-Gurion-Ring 56. Die Lage und das Raumprogramm werden den Anforderungen eines öffentlichen und zentralen Begegnungsortes nicht gerecht. Aus diesem Grund wurde als eine von 16 Maßnahmen des ISEKs die Maßnahme 13 „Quartierscafé/ Nachbarschaftstreff“ 2020 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Die Ziele der Maßnahme sind die Schaffung eines zentralen Begegnungsortes mit gastronomischem Angebot und öffentlicher Toilette sowie eines räumlichen Angebots für nachbarschaftliches Engagement und private Feiern [vgl. ISEK S. 114]. 2022 und 2023 wurde durch das Stadtplanungsamt eine Standortanalyse und Machbarkeitsstudie durchgeführt. Die Standortwahl fiel auf eine Grünfläche direkt im Herzen der Siedlung – am Bügelsee – zwischen der bestehenden Großwohnsiedlungen aus den 70er Jahren und dem Neubaugebiet Alte Ziegelei. Die Positionierung eines Begegnungsortes in diesem zentralen und städtebaulich wichtigen Bereich kann nicht nur räumliche, sondern auch soziale Brücken zwischen den verschiedenen Quartieren schlagen und zur Begegnung und Integration aller Bewohner:innen am Bügel beitragen.

Die Planungs- und Bauzeit für die Maßnahme wurde 2023 auf mindestens fünf Jahre geschätzt. Daher hat das Stadtplanungsamt gemeinsam mit der Bewohnerschaft und dem Quartiersmanagement die Schaffung eines Übergangstandortes initiiert. Für die Errichtung dieses Übergangsbauwerks konnte das Stadtplanungsamt die TU Darmstadt für eine Zusammenarbeit gewinnen. Für das Sommersemester 2023 wurde ein sogenanntes „design+build“-Seminar konzipiert. Ein „design+build“ hat zum Ziel, nach einer seminaristischen Bearbeitung im Sinne einer Entwurfssuche und Detailplanung, das Objekt mit Studierenden und Bürger:innen des Quartiers zu errichten. Vergleichbare Projekte zeigen, dass durch die Einbindung und Mitwirkung der Bürger:innen eine hohe Akzeptanz erreicht werden kann.

Im Frühjahr 2023 begann die Planungsphase am Lehrstuhl Entwerfen und Baukonstruktion der TU Darmstadt. Die TU Darmstadt und das Stadtplanungsamt legten zuvor die Rahmenbedingungen in einer Aufgabenstellung fest. Darunter beispielsweise auch die Fixierung der ökologischen Verträglich-



Gewinnerentwurf „design+build“ Seminar © TU Darmstadt, Adamian, Croissier

„Allgemein soll der Bau so flexibel sein, dass ihn sich Anwohner und Anwohnerinnen aneignen können“

Alisa Adamian, Entwurfsverfasserin
TU Darmstadt



Spatenstich

keit durch einen möglichst geringen Eingriff in die Grünfläche, Verwendung von ökologischen Baumaterialien sowie die vollständige Rückbaubarkeit und Recyclebarkeit. In den darauffolgenden Wochen entstanden an der TU Darmstadt neun sehr unterschiedliche Entwürfe von insgesamt sechzehn Studierenden. Im Juli 2023 wurde die erste Bürgerbeteiligung zur Entwurfsphase beim alljährlichen Picknick am See am zukünftigen Standort des Pavillons durchgeführt. Nach Präsentation der Entwürfe konnten die Bewohner:innen im Quartiersbüro über die Entwürfe abstimmen.

Zur Umsetzung wurde der Entwurf „Café mit Ben“ von Alisa Adamian und Maren Croissier ausgewählt. Der Entwurf sieht einen einfachen, aber funktionalen Pavillon in Leichtbauweise vor. Der Pavillon lässt sich durch Klappläden vollständig zum Grünzug hin öffnen. Die Eingänge sind zum Neubaugebiet und zum Bügelsee hin ausgerichtet. Die Holzkonstruktion auf mehreren schmalen Schraubfundamenten ist vollständig rückbau- und recyclebar. Nach einigen Entwurfsanpassungen wurde die Bauausführung des ausgewählten Entwurfs im Herbst 2023 an die Zimmerei Holzarchitektur GmbH aus Erzhausen vergeben.

Der Spatenstich fand am 8. Mai 2024 und das Richtfest am 7. August 2024 statt. Im Rahmen einer Abstimmung unter den Bewohner:innen wurde der Name „Haus am See“ für den Nachbarschaftspavillon ausgewählt. Obwohl es sich um eine einfache Konstruktion handelt, hielten Genehmigungs- und Bauprozess einige Hürden und Kostensteigerungen für die Beteiligten bereit. Darunter beispielsweise diverse Kampfmittelverdachtsfälle, Kostensteigerung des Baumaterials Holz sowie die Neuberechnung der Statik, was zu einer Ausführung der Aussteifung unterhalb der Bodenplatte und damit zu einer Aufständigung des gesamten Gebäudes führte. Auch der Fakt, dass eine Baustelleneinrichtung mit mobilem Kran aufgrund der Lage im Park nicht möglich war, erschwerte die Baustellenarbeiten. Unter den gegebenen Umständen haben die Studierenden und die Firma Holzarchitektur ganze Arbeit geleistet, die Entwurfsidee des Pavillons auch im Bau bestmöglich umzusetzen. Parallel dazu wurden bei diversen Beteiligungsveranstaltungen die Möbel für den Nachbarschaftspavillon durch Bewohner:innen selber gebaut und in den Farben des Fördergebiets lackiert. Im Projektverlauf wünschten sich Bewohner:innen und Nutzer:innen im Gebäude einen Stromanschluss, eine Heizmöglichkeit und Bewegungsmelder zur

Vandalismusprävention. Diese Posten waren im ursprünglichen Konzept nicht eingeplant, trafen jedoch bei den Beteiligten auf offene Ohren. Im Herbst 2024 wurden der Stromanschluss mit Beleuchtung und Bewegungsmeldern sowie vier Infrarotelementen nachträglich eingeplant und umgesetzt.

Die Eröffnung des „Haus am See“ hat am 4. Dezember 2024 in Anwesenheit von über 100 Besucher:innen stattgefunden. Der Nachbarschaftspavillon steht nun allen Bewohner:innen kostenfrei zur Verfügung. Das Haus hat Strom, flexibles Mobiliar, eine kleine Küche mit Kochgelegenheit und eine geschlossene Wasserversorgung mit Kanistern. An ausgewählten Tagen findet ein Basteltreff, ein Gesprächscafé sowie der Nachbarschaftstreff mit Café und Kuchen zum Selbstkostenpreis statt. Eine Essensausgabe, eine Gaming AG und weitere Veranstaltungen sind in Planung. Die Organisation und Vermietung wird über das ortsansässige Quartiersmanagement „Wir am Bügel“ organisiert. Interessent:innen für eine Nutzung können sich jederzeit im Quartiersbüro melden telefonisch unter 069/50004060 oder per Email an qm-bgr@qurban.de.

Parallel zu den erläuterten Übergangslösungen arbeitet die Stadt Frankfurt an der Entwicklung des langfristigen Neubaus am neu zu gestaltenden Quartiersplatz nördlich des Pavillons. Entstehen soll ein attraktiver Arbeitsort des Quartiersmanagements mit einem geschützten Gastraum, einem Freisitz mit Blick auf den Bügelsee sowie einem gastronomischen Angebot und öffentlicher Toilette. Das Stadtplanungsamt arbeitet mit dem Amt für Bau und Immobilien, dem Jugend- und Sozialamt und dem Grünflächenamt gemeinsam an der Planung. Der Baubeginn ist für Ende 2026 geplant.

Sowohl der Nachbarschaftspavillon als auch der finale Neubau werden aus dem Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt Ben-Gurion-Ring“ finanziert, welches die Lebensverhältnisse vor Ort mit baulichen und sozialen Maßnahmen verbessern soll. In den Maßnahmen des Förderprogramms lassen sich viele Projekte der Nachbarschaft und der Institutionen vor Ort bündeln. Die Maßnahmen tragen zur Verbesserung der sozialen Infrastruktur mit großen Synergieeffekten bei. Es entstehen Orte für kulturelles und soziales Leben, die nicht nur im Ben-Gurion-Ring, sondern auch darüber hinaus, eine positive Wirkung für die Stadt Frankfurt erzielen.



Bürgerbeteiligung Möbelbau

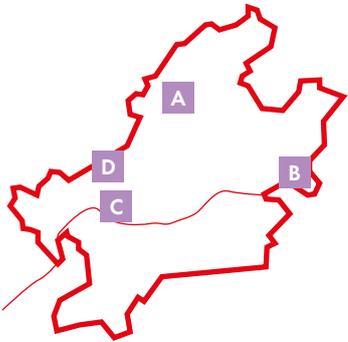


Richtfest



Innenraum „Haus am See“
© Florian Lugert

Städtische Sport- und Spielflächen in Stadtneuerungsgebieten



Förderprogramme „Sozialer Zusammenhalt, aktive Zentren“

STADTEILE

A = Ben-Gurion-Ring
(Bonames/Nieder-Eschbach),
B = Fechenheim,
C = Nied,
D = Sossenheim

PROJEKTDAUER

2015-2032

PROJEKTLÉITUNG

Bettina Boknecht, Daniela Evans,
Heike Kuhn, Juliane Liebzeit,
Felix Scharbert

Im Rahmen der Städtebauförderung wird der Fokus auf Stadtteile oder Quartiere gelegt, die städtebauliche Missstände aufweisen. Besonders die Grün-, Spiel- und Sportflächen als unmittelbarer Freiraum der Bewohner:innen bedürfen aufgrund des hohen Nutzungsbedarfs einer Erneuerung. Gemeinsam mit dem Grünflächenamt werden daher die städtischen Flächen neu gestaltet.



Ein Treffpunkt für alle; Einweihung im Mai 2024



SPIELPLATZ KONSTANZER STRASSE (B =FECHENHEIM)

Die Erneuerung der Spiel- und Sportanlage Konstanzer Straße in Fechenheim wurde Anfang 2024 fertiggestellt. Mit der Neugestaltung der gesamten Spielanlage ist ein spannendes Angebot im unmittelbaren Wohnumfeld geschaffen worden. Die rund 4.400 Quadratmeter große Fläche wurde vollständig erneuert und neu strukturiert, um verschiedenen Gruppen und damit auch unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden. Zuvor waren im Bestand nur noch wenige, unattraktive Spielgeräte und ein in die Jahre gekommener Bolzplatz vorhanden. Die Aufteilung der Fläche wurde den heutigen Ansprüchen an Spielspaß nicht mehr gerecht. Grundlage der Planung war eine umfangreiche Beteiligung im Stadtteil mit Einbindung der Schulen, Jugendzentren und weiteren Interessierten. Die Ideen der beteiligten Kinder und Jugendlichen sind nun erlebbar geworden. Auf der neuen Spiel- und Sportfläche gibt es einen geschützten Bereich für Kleinkinder, eine naturnahe Erlebnisfläche und eine große freie Spielwiese. Aktion bieten die Kletterlandschaft zwischen modellierten Hügeln sowie das neue „Sportband“. Dazu gehören ein multifunktionales Spielfeld für Fuß- und Basketball, eine „bewegte“ Asphaltfläche für Rollsport sowie eine Parcours- und Calisthenics-Anlage. Letztere ist ein besonderes Highlight, da sie im Rahmen der Beteiligung als „Kletterkäse“ entworfen und als individuelles Sonderelement hergestellt wurde. Des Weiteren entstanden ein neuer Platz und zahlreiche Sitzgelegenheiten, die zum längeren Aufenthalt einladen. So ist ein Ort entstanden, der als sozialer Treffpunkt im Quartier genutzt werden kann und an dem alle zusammenkommen können. Neben der Spielwiese wurden 13 Bäume und zahlreiche Sträucher neu gepflanzt. Die Anlage wurde im Mai 2024 im Rahmen eines Kinderfestes und mit einem Calisthenics-Workshop offiziell eingeweiht.





Fußball am Bolzplatz neben der Calisthenics-Anlage in Nied © Caritasverband Frankfurt e.V.

FUSSBALL-FITNESS-COACHING AN DER CALISTHENICS-ANLAGE (C = PARKANLAGE NIED-SÜD)

Die bisher nur teilweise gestaltete Grünfläche zwischen der Alzeyer Straße und der B40a soll im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms „Sozialer Zusammenhalt Nied“ zu einer ansprechenden und vielfältig nutzbaren Parkanlage aufgewertet werden. Während für die eigentliche Aufwertung die Planung noch läuft, wurde bereits 2022 als Vorabmaßnahme eine Calisthenics-Anlage eröffnet. Sie ergänzt das Angebot im Bereich der Sportanlagen. Es zeigte sich, dass die Anlage vor allem in den Sommermonaten früh morgens und abends genutzt wird. Um die Sportstädten ganzjährig zu beleben, veranstaltete das Team aus Stadtplanungsamt, Quartiersmanagement und Projektsteuerung in Zusammenarbeit mit dem Jugendhaus Nied und der FV Alemannia 08 Nied zum Tag der Städtebauförderung im Mai 2024 auf der Anlage ein „Fußball-Fitness-Coaching“. Ziel war, zu testen, ob Jugendliche ein Angebot mit professionellen Trainern für Fußball und Calisthenics annehmen würden. Dabei wurde der angrenzende Bolzplatz mit einbezogen. Zwar erfreute sich der Fußball erwartungsgemäß größerer Beliebtheit, aber auch das Angebot des Calisthenics-Trainers wurde in Anspruch genommen. Deshalb wurde im Laufe des Jahres unter Trägerschaft des Jugendhauses Nied ein regelmäßiges Trainingsangebot etabliert, das über den Verfügungsfonds finanziert wird. Während der Aktion zum Tag der Städtebauförderung wurden zudem die Jugendlichen zu ihren Wünschen über die anstehende Parkanlagenplanung befragt. 2025 werden die Bewohner:innen Nied-Süd in verschiedenen Veranstaltungen an der Umgestaltung der gesamten Parkanlage beteiligt.



„Ich finde es wichtig, dass die Wünsche der Kinder bei der Planung berücksichtigt wurden. Spielplätze müssen von denjenigen mitgeplant werden, die sie auch nutzen.“

Marcus Gwechenberger, Dezernent für Planen und Wohnen (bei der Einweihung des Spielplatzes in der Henri-Dunant-Siedlung)

AUFWERTUNG VON SPIEL- UND SPORTFLÄCHEN (HENRI-DUNANT-SIEDLUNG, D = SOSSENHEIM)

Auf den öffentlichen Grünflächen in der Henri-Dunant-Siedlung wurden im Rahmen des „Sozialen Zusammenhalts Sossenheim“ der Spielplatz Schaumburger Straße und der Bolzplatz Dunant-ring runderneuert. Mit Spielwand, Spielhäuschen, Seilbahn, Rutsche und Kletteraufstieg, sowie mit Treff- und Chill-Zone für Jugendliche, barrierefreien Spielangeboten sowie Bänken und Tischen wurde ein Treffpunkt für alle Generationen gebaut. Zeitgleich dient die Fläche als Spiel- und Erholungsort. Der Bolzplatz, vormals eine Schotterfläche mit zwei Toren, wurde mit einem EPDM-Belag (synthetischer

Kautschuk als Bodenbelag für Bolz-/Spielplätze) ausgestattet und mit einem geräuschkämpfenden Ballfangzaun eingefasst. Dank einer Aufhängung für Netze kann der Platz nun auch für weitere Sportarten wie Volleyball oder Badminton genutzt werden. Ergänzend dazu wurde in unmittelbarer Nähe eine Calisthenics-Anlage gebaut, die das Sportangebot um Möglichkeiten für Fitnessübungen erweitert. Alle Projekte sind das Ergebnis intensiver Beteiligung der Anwohnerschaft. Durch die kontinuierliche Beteiligung verschiedener Zielgruppen bereits vor und während der Planungsphase sowie regelmäßigen Baustellensprechstunden während der Bauphase vor Ort, konnten viele Ideen und Wünsche wie zum Beispiel mehr Möglichkeiten für Ballsport und Fitness oder der Wunsch nach einer Seilbahn umgesetzt werden. Darüber hinaus schafft diese beständige Art der Information und transparenten Kommunikation eine hohe Akzeptanz und Identifikation in der Nachbarschaft für die umgesetzten Projekte.



Hängeelemente am Spielplatz in der Henri-Dunant Siedlung



Große Kletterspielanlage mit Netzbrücke, hohem Turm und Wendelrutsche



Mitmach-Rallye im Cäcilia-Lauth-Spielpark

NEUGESTALTUNG CÄCILIA-LAUTH-SPIELPARK (D = SÖSSENHEIM)

Der Cäcilia-Lauth-Park, eine zentrale Grünanlage im Nordosten von Sossenheim, bietet Spielmöglichkeiten für Kinder, Bolzplatz, Grillplatz sowie Grünflächen mit altem Baumbestand. Er stellt eine wichtige Wegeverbindung zwischen der Robert-Dißmann-Siedlung und der Carl-Sonnenschein-Siedlung sowie zwischen Friedhof und Siegerner Straße als Versorgungsachse dar. Die Wegflächen des Parks sind in einem schlechten Zustand und vielfach nicht barrierefrei. Die Spielgeräte sind in die Jahre gekommen, das Spielangebot ist begrenzt. Ziele für die Neugestaltung des Parks sind, diesen als Spiel- und Sportpark zu stärken, Angebote für alle Altersgruppen zu schaffen, das inklusive Miteinander zu fördern sowie die Barrierefreiheit zu erhöhen. Darüber hinaus wird der Park hinsichtlich Klimaanpassung und Starkregenvorsorge ertüchtigt, er wird im „Klimakontingent“ des Landes Hessen gefördert. Im Vorfeld der Planungen wurde die Nachbarschaft bereits aufsuchend beteiligt. Die Ergebnisse flossen in den Vorentwurf zur Parkneugestaltung ein. Am 20. April 2024, anlässlich des Tages der Städtebauförderung, wurde der Vorentwurf im Rahmen einer großen Mitmach-Rallye im Cäcilia-Lauth-Spielpark vorgestellt. Fünf Mitmach-Stationen boten die Möglichkeit, sich zu den verschiedenen Themen zu informieren und über einzelne Elemente wie Spiel- und Fitnessgeräte oder Freiraummobiliar abzustimmen. Begleitet wurde die Beteiligung von einem bunten Rahmenprogramm mit dem Spielmobil Riederwald e. V. und einem Trommelworkshop des Rockmobils. Die Mitmach-Rallye wurde im Nachgang durch weitere zielgruppenspezifische Beteiligungsworkshops mit Kindern, Jugendlichen, Familien und älteren Menschen ergänzt. Alle Ergebnisse flossen in die weitere Planung ein. Der Entwurfsstand wurde im Herbst 2024 abgeschlossen.





GRÜNZUG BEN-GURION-RING (A)

Im Rahmen der Erneuerung des Grünzugs am Ben-Gurion-Ring (Rahmenkonzept 2022 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen), wurde 2023 mit den Planungen für zwei Teilabschnitte begonnen. Mit der Neugestaltung des rund 3.400 Quadratmeter großen Rondellplatzes wurde das Landschaftsarchitekturbüro Schwarz und Partner aus Berlin und Ludwigsburg vom Grünflächenamt beauftragt. Der Spielplatz liegt im Stadtteil Bonames zwischen den Häusern Ben-Gurion-Ring 114-120 und 162-164. Im Dezember 2023 gab es Beteiligungsveranstaltungen für Kinder und Bewohner:innen. Unterteilt werden soll das Areal in vier Rondelle mit unterschiedlichen Nutzungen: einem Kletterwald, für den die Kinder sich entschieden haben, Fitnessgeräten, einem Sandspielbereich sowie einer vielfältig nutzbaren Spielwiese. Die Vorplanung wurde 2024 im Stadtteilbeirat und in einem Werkstattgespräch mit dem Ortsbeirat 10 diskutiert. Bei einem Workshop im Quartiersbüro haben Kinder am 2. Mai 2024 Modelle gebastelt. Diese zeigen, wie ein neues Klettergerüst für die zentral im Quartier gelegene Große Wiese aussehen könnte. Eine Beteiligungsveranstaltung für den rund 8.200 Quadratmeter großen zweiten Teilabschnitt Große Wiese, Hanggarten und Baumhalle mit interessierten Erwachsenen hat am 23. Mai 2024 stattgefunden. Dieser Teilraum wird vom Büro LS² Landschaftsarchitekten im Auftrag des Grünflächenamts neu beplant.

- 1 Strauchrondele: vogelfreundliche Gehölze
- 2 Bepflanzung der Ränder zur Kaschierung des Zauns und zur Aufwertung des Bereichs
- 3 Dog station
- 4 Bänke, Bestand
- 5 Befestigter Zugang, barrierefrei
- 6 Baumneupflanzung: *Ostrya carpinifolia*
- 7 Befestigter Zugang, barrierefrei
- 8 Kleine Aussicht: Podest mit Tisch-Bankkombination
- 9 Sonnenschirm; D 4m
- 10 Baumpflanzungen: *Alnus spaethii*



Entwurf Sportplatz Denisweg © PS+ / Sportamt Frankfurt

- Kunststoffrasenbelag
- Kunststoffbelag (grün)
- Kunststoffbelag (beige)
- Wegeflächen
- Nebenflächen Rasen
- Nebenflächen Gehölze
- Außenzaun
- Ballfangeinrichtung (Betonbände und Gittermatten)
- Bank
- Fahrradständer
- Gehölze
- Sportstättenbeleuchtung
- Basketballständer
- Fitnessgeräte



Fitnessgeräte © PS+ / Sportamt Frankfurt



Spielfelder
© PS+ / Sportamt Frankfurt

MINISPIELFELDER UND OUTDOOR-FITNESSANLAGE (SPORTPLATZ DENISWEG, C=NIED)

Der FV Alemannia 08 Nied nutzt für seinen Trainings- und Spielbetrieb den Sportplatz am Denisweg. Durch die große Nachfrage reicht der große Kunstrasenplatz alleine für das Training der vielen verschiedenen Teams nicht mehr aus. Auch in den angrenzenden Wohnsiedlungen fehlt es an attraktiven Bolzplätzen. Deshalb werden auf einer kleinen Fläche östlich der Anlage, die schon immer zum Gelände gehört hatte, aber nie aktiv genutzt wurde, zwei Minispielfelder sowie eine Outdoor-Fitness-Anlage errichtet. Die Fläche ist so gelegen, dass sie sowohl vom Denisweg als auch vom bestehenden Trainingsgelände her begangen werden kann. Das bietet einen großen Vorteil: Die Anlage kann vom Verein in dessen Training mit einbezogen und außerhalb der Trainingszeiten durch die Allgemeinheit genutzt werden. Der Beirat „Soziale Stadt Nied“ wurde frühzeitig in die Planungen einbezogen und empfahl, eines der beiden Minispielfelder mit einem

Belag auszustatten, der das Befahren mit dem Rollstuhl ermöglicht und neben Fußball auch für andere Sportarten, zum Beispiel Basketball geeignet ist. Gemeinsam mit dem Verein wurden für die Outdoor-Fitness-Anlage solche Geräte gewählt, an denen für Fußballer:innen passende Übungen durchgeführt werden können. Die Planungen wurden in bewährter Weise vom Grünflächenamt im Auftrag des Sportamtes erarbeitet und dafür das im Sportstättenbau erfahrene Planungsbüro PS+ beauftragt. Im August 2024 begannen die Bauarbeiten. Diese sind bis auf einige Restarbeiten mittlerweile weitestgehend abgeschlossen. Eine Einweihung ist für das Frühjahr 2025 geplant.

„Erwachsene ab 18 Jahren sollten sich pro Woche mindestens 150 Minuten mit mittlerer Intensität oder 75 Minuten mit hoher Intensität bewegen, Kinder und Jugendliche mindestens 60 Minuten am Tag mit moderater bis hoher Intensität.“

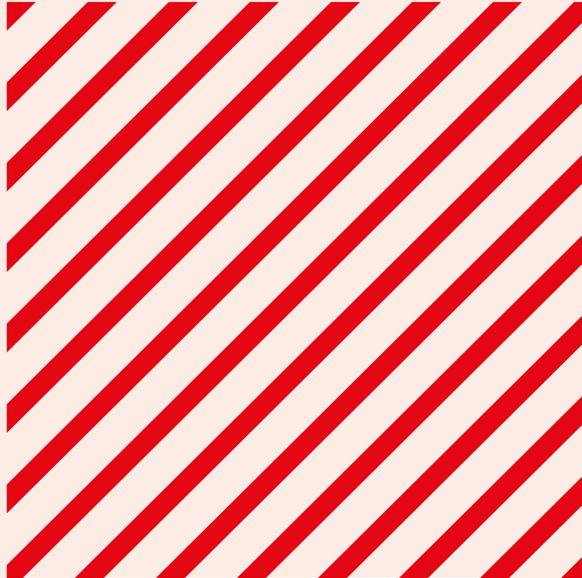
Empfehlung der WHO



Minispielfelder Sportplatz Denisweg
© PS+ / Sportamt Frankfurt

Wohnungs- bauförderung





Gemischtes Wohnprojekt Kleyerstraße 82 im Gallus
Fußgängeransicht © Swiss Life Asset Managers Deutschland GmbH

Gemischtes Wohnprojekt Kleyerstraße 82 im Gallus

28

Mit einer gesamten Brutto-Grundfläche (BGF) von ca. 32.000 Quadratmeter sind elf Wohnhäuser mit je sieben Vollgeschossen in einer Blockrandbebauung mit begrüntem Innenhof geplant. Die geförderten Wohnungen befinden sich in den Häusern 1, 10 und 11. Als Förderbedingung wurde in diesen Gebäuden ein hoher energetischer Standard realisiert. Eine KITA sowie zwei Einzelhandels- und zwei Büroeinheiten sind im Erdgeschoss vorgesehen. Es werden 48 Wohnungen in Förderweg 1 und 48 in Förderweg 2 errichtet. Davon sind 24 Wohnungen barrierefrei. Der Wohnungsmix wurde so abgestimmt, dass im Förderweg 1 circa 30 Prozent der Wohneinheiten für 1-Person-Haushalte geplant sind und circa 40 Prozent für Familien ab vier Personen. Im Förderweg 2 sind über 40 Prozent der Wohnungen für Familien vorgesehen.



Baustelle, Gesamtes Quartier
© Swiss Life Asset Managers Deutschland GmbH

„Frankfurter Programm für den Neubau von bezahlbaren Mietwohnungen: Förderweg 2“

STADTEIL Gallus
PROJEKTDAUER 2019 – 2024
PROJEKTLÉITUNG Priscilla Nogueira

Geförderter Wohnungsbau im Schönhofviertel

29

Laut dem städtebaulichen Vertrag wurden in dem Wohnprojekt im Schönhofviertel ein Anteil von 30 Prozent geförderte Wohnungen vereinbart. 60 Prozent dieses Anteils werden in den Baufeldern D3 und E2 umgesetzt. Gebaut wurden 73 Wohnungen im Förderweg 1 und 65 Wohnungen im Förderweg 2. Weitere 79 freifinanzierte Wohnungen sind in verschiedenen Wohnhäusern gemischt geplant. Ein Riegelgebäude mit sechs Wohnhäusern ist im Baufeld E2 vorgesehen und im Baufeld D3 ein weiteres Riegelgebäude mit fünf Wohnhäusern. Entsprechend der richtliniengemäßen Qualitätskriterien sind die Treppenhäuser im Baufeld E2 durchgesteckt und verbinden damit den öffentlichen Raum direkt mit dem grünen Innenhof. Ein öffentlicher Zugang zum Innenhof ist im Baufeld D3 vorhanden. Außerdem sind in den Baufeldern eine Kindertagesstätte und eine Beherbergungsstätte vorgesehen.



Hofansicht, Baufelder D3 und E2
© Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH

„Frankfurter Programm für den Neubau von bezahlbaren Mietwohnungen: Förderweg 2“

STADTEIL Bockenheim
PROJEKTDAUER 2019 – 2024
PROJEKTLÉITUNG Priscilla Nogueira

Skylineblick und geförderte Apartments



Haupteingang - Adickesallee 36 insgesamt 1021 Apartments

30

Neben der Frankfurt School of Finance an der Adickesallee 36 sind in einem Neubau insgesamt 1.021 Apartments entstanden. Das Projekt wurde von Commerz Real zusammen mit der i Live Group entwickelt. Unter den freifinanzierten Apartments mit Monatsmieten zwischen 600 bis 900 Euro befinden sich auch 135 geförderte Wohnungen mit einer Monatswarmmiete von 350 Euro. Auf der Anlage befindet sich außerdem ein Hotelbetrieb mit 137 Zimmern, Gastronomie und Sportanlagen. Es gibt Gemeinschaftsflächen mit Billardtisch, Kiocke und Bar. Auf dem Dach sind ein Spielfeld mit Toren, Basketball-Körben und Skylineblick. Der Gebäudekomplex besteht aus zwei L-förmigen Baukörpern mit sieben Voll- und einem Staffelgeschoss, die durch einen Querriegel sowie durch das Untergeschoss verbunden sind. Der geförderte Gebäudeteil, Bauteil C, liegt im nördlichen Bereich. Zur Frankfurt School öffnet sich ein Hof mit großzügiger Sandfläche, der öffentlich begehbar ist.

„Frankfurter Programm zur Wohnraumförderung für Studierende“

STADTTEIL Nordend
PROJEKTDAUER 2020 – 2024
PROJEKTLÉITUNG Priscilla Nogueira

Soziales Wohnprojekt Opel Bucher



Baufortschritt des Wohnprojekts Stand 01.11.2024
 © BSMF

31

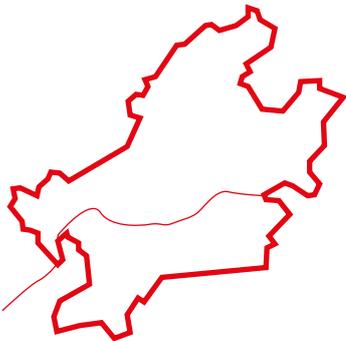
Auf dem ehemaligen Opel-Bucher-Gelände entsteht auf rund 3.200 Quadratmeter ein inklusives Wohnprojekt mit vier Häusern und einem begrünten Innenhof. Insgesamt werden 47 Wohnungen realisiert, wovon sieben Wohnungen im Förderweg 1 öffentlich gefördert sind. Weitere 40 Wohnungen sind zur freien Vermietung vorgesehen, davon 23 barrierefreie und acht rollstuhlgerechte Wohneinheiten. Zwei der rollstuhlgerechten Wohnungen werden als Wohngemeinschaften mit je vier Apartments geplant. Denn der Inklusionsgedanke spielt bei diesem Wohnprojekt eine zentrale Rolle. Menschen mit einem Betreuungsbedarf sollen nicht isoliert werden, sondern selbstbestimmt und zugleich in Gemeinschaft leben. Als Treffpunkt und für gemeinsame Aktivitäten sollen unter anderem die Gemeinschaftsflächen innen und außen mit Terrasse im Innenhof dienen, welche sowohl von allen Bewohner:innen des Wohnprojekts als auch von Gästen genutzt werden können.

„Frankfurter Programm für den Neubau von bezahlbaren Mietwohnungen: Förderweg 1“

STADTTEIL Höchst
PROJEKTDAUER 2022 – 2025
PROJEKTLÉITUNG: Katharina Helldobler

Frankfurter Programm zur Wohnraumförderung für Studierende und Auszubildende -
Richtlinie zur Vergabe von Fördermitteln

Neue Förderrichtlinien für den Wohnheimbau



STADTTEILE
Gesamtstadt

PROJEKTDAUER
2023 – 2024

PROJEKTLÉITUNG
Susanne Kreinz-Klawitter

Frankfurt ist für junge Menschen in Ausbildung attraktiv und soll es auch bleiben. Deshalb unterstützt die Stadt den Bau von bezahlbarem Wohnraum für Studierende und Auszubildende mit eigenen Fördermitteln.

AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

In attraktiven Ballungszentren wie Frankfurt besteht ein starker Wettbewerb um preisgünstigen Wohnraum. Für junge Menschen in der Ausbildungsentscheidung ist es deshalb grundlegend, dass bezahlbare Wohnmöglichkeiten am Ort vorhanden sind. In Frankfurt als Einpendler-Stadt wohnten im Jahr 2020 insgesamt 61 Prozent der Azubis, die in Frankfurt eine sozialversicherungspflichtige Ausbildung absolvieren, außerhalb des Stadtgebietes. Bezahlbarer Wohnraum kann mehr Jugendliche dazu motivieren, eine Ausbildung auch in der teureren Großstadt zu beginnen. Dadurch lassen sich freie Ausbildungsplätze besser besetzen. Azubis brauchen genauso wie Studierende Unterstützung beim Wohnen. Ein neues Förderprogramm zur Schaffung von Wohnraum für Auszubildende und Studierende soll deshalb dazu beitragen, den Hochschul- und Ausbildungsstandort Frankfurt am Main nachhaltig zu stärken und den angespannten Wohnungsmarkt zu entlasten.

Seit 2012 besteht in Frankfurt ein städtisches Förderangebot für den Wohnheimbau für Studierende. Daraus wurde der Neubau von insgesamt 988 Wohnplätzen gefördert. Zielgruppe und Förderkriterien sollten nach gut 11 Jahren angepasst werden. Aufgrund der allgemeinen Preisentwicklung und der gestiegenen Bauzinsen in Verbindung mit hohen Grundstückskosten haben sich die Rahmenbedingungen für den Wohnungsbau verschlechtert. Gleichzeitig steigen die technischen Anforderungen an Gebäude. Preissteigerungen bei Kaltmieten, steigende Betriebs- und Nebenkosten und steigende Energiekosten verteuern nicht nur die Herstellungs- und Betriebskosten, sondern auch die Wohnkosten in den Wohnheimen der sozialen Trägerschaften. Mit der Richtlinienerneuerung wird jetzt gegengesteuert.

BUNDES- UND LANDESFÖRDERUNG REICHEN NICHT AUS

Aus der 22. Sozialerhebung zur wirtschaftlichen und sozialen Lage der Studierenden in Deutschland 2021 geht hervor, dass 44 Prozent der Studierenden über monatliche Gesamteinnahmen von unter 900 Euro verfügen. Dabei ist die Miete mit durchschnittlich 410 Euro im Monat der größten Ausgabenposten von Studierenden deutschlandweit. Der Bundestag hat im Juni 2024 höhere Bafög-Sätze beschlossen. Die darin enthaltene Wohnkostenpauschale wurde von 360 Euro auf 380 Euro erhöht, doch auch das reicht in den meisten deutschen Universitätsstädten nicht aus, um die Kaltmiete einer durchschnittlichen Unterkunft zu zahlen. Bei Berücksichtigung der Nebenkosten erhöht sich die Anzahl noch. Für die Schaffung von neuen Wohnheimplätzen für Studierende und Auszubildende stehen neben den kommunalen Mitteln auch Bundes- und Landesmittel zur Verfügung. Die Bundesländer sind für die jeweiligen Förderprogramme und deren Vollzug zuständig. Die für die Förderung zuständige Stelle in Hessen vergibt diese Mittel nach der „Richtlinie des Landes Hessen zur sozialen Mietwohnraumförderung“. Hinzu kommt jetzt das städtische Programm. Die neuen kommunalen Förderrichtlinien wurden so angepasst, dass sie mit dem Landesprogramm besser kombinierbar sind. Außerdem können die Fördermittel mit dem verbesserten Programm künftig auch bei Bauvorhaben in Umlandgemeinden eingesetzt werden, vorausgesetzt sie befinden sich an gut erschlossenen Standorten.



Riedbergallee 4 © Studierendenwerk Frankfurt am Main



Geplantes Wohnheim in Hausen © Katholischer Bauverein e.V.



Geplantes Wohnheim in Hausen © Katholischer Bauverein e.V.

NEUE FÖRDERUNG - DAS „FRANKFURTER PROGRAMM ZUR WOHN- RAUMFÖRDERUNG FÜR STUDIERENDE UND AUSZUBILDENDE“

Die Neufassung ist mit § 5022 am 11. Juli 2024 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden. Die wichtigsten Änderungen sind:

1. Erweiterung der Zielgruppe

Das Förderprogramm wird um die Zielgruppe „Auszubildende“ erweitert. Die hierfür zur Verfügung stehenden Finanzhilfen des Bundes und des Landes Hessen können künftig durch das vorliegende Programm aufgestockt werden. Wohnberechtigt sind sowohl Studierende einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule in Frankfurt, als auch Auszubildende in einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf oder in Berufsausbildung an einer Berufsfachschule in Frankfurt.

2. Verbesserung der Förderung

Die Förderung besteht aus einem zinslosen Darlehen in Höhe von 950 Euro und einem Finanzierungszuschuss von bis zu 1.950 Euro je Quadratmeter Wohnfläche. Die Höhe des Zuschusses hängt vom energetischen Gebäudestandard ab und davon, ob ein Grundstück verbilligt zur Verfügung gestellt wird.

3. Extraförderung nachhaltiger Dämmstoffe

Immer noch dominieren herkömmliche Dämmstoffe den Markt. Um hier einen Anreiz für Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung zu setzen, ist die Förderung verbessert worden. Die Verwendung von nachhaltigen Dämmstoffen bei der Dämmung von Fassaden, Flachdächern oder obersten Geschossdecken wird künftig mit einem Zuschuss von bis zu 17 Euro je Quadratmeter zusätzlich gefördert.

4. Anpassung der Mietpreisbindung

Mit der verbesserten Förderung ist eine Fördermiete von 8,50 Euro je Quadratmeter Wohnfläche nettokalt verbunden. Hinzukommen 2,40 Euro je Quadratmeter Wohnfläche für Schönheits- und Möblierungskosten. Es können maximal 25 Quadratmeter inklusive eines Flächenanteils für gemeinschaftliche Flächen gefördert werden, so dass die Gesamtmiete je nach Größe des Apartments bis zu 272,50 Euro betragen kann. Die Betriebs- und Nebenkosten werden nach Aufwand abgerechnet. Betriebs- und Heizkosten können verbrauchsabhängig im Rahmen einer Pauschalvereinbarung erhoben werden. Im Hinblick auf die stark gestiegenen Energiekosten bietet dies auch die Möglichkeit zu Sparanreizen.

5. Verlängerung der Zweckbindung

Die Dauer der Mietpreis- und Belegungsbindung beträgt künftig 40 Jahre. Sie erfolgt in Angleichung an die Landesrichtlinie, damit die durch erheblichen öffentlichen Mittelaufwand (Land und Stadt) geförderten Wohnplätze für einen nachhaltigen Zeitraum zur Vermietung an junge Menschen in Ausbildung zur Verfügung stehen.

Ein neues Förderprogramm soll dazu beitragen, den Hochschul- und Ausbildungsstandort Frankfurt am Main nachhaltig zu stärken und den angespannten Wohnungsmarkt zu entlasten.

NEUE PROJEKTE

In 2024 wurden zwei Projekte zur Förderung aus dem neuen Programm eingereicht. Im Neubauquartier Hilgenfeld nördlich des Frankfurter Bergs plant die Konversions-Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH (KEG) gemeinsam mit der Wohnrauminitiative FrankfurtRheinMain e.V. (WIF) Wohnraum für Auszubildende anzubieten. Der Konzeptentwurf sieht die Schaffung von 42 Wohnplätzen mit zugehörigen Gemeinschaftsräumen vor. In den Obergeschossen (1. bis 3. OG) sind zwei Wohnungen für jeweils sechs Auszubildende geplant. In jeder Wohnung sind sechs Einzelzimmer mit zugehörigem, privat nutzbarem Bad sowie ein gemeinsam nutzbarer Koch- und Essbereich mit angrenzendem Balkon angeordnet. Im Erdgeschoss sind neben einer Wohnung für sechs Auszubildende weiterhin größere Gemeinschaftsflächen und eine Werkstatt geplant. Zwei Zimmer im Erdgeschoss sollen barrierearm zugänglich sein. Im Kellergeschoss sollen ein Musik- oder Fitnessraum, ein Raum für Waschmaschinen sowie Flächen für Fahrräder, Werkstatt, Technik- und Elektroräume sowie Lagerflächen eingerichtet werden. Die Freiflächen rund um das Gebäude werden Raum für gemeinschaftliche Begegnungen bieten und gleichzeitig Bezüge zu den umliegenden Gebäuden aufweisen.

Auf dem Campus des Friedrich-Dessauer-Hauses an der Friedrich-Wilhelm-von-Steuern-Strasse 90 in Hausen plant der Bauverein Katholische Studentenwohnheime e.V. die Erweiterung der Gesamtanlage. Sie umfasst derzeit acht Gebäude (A bis H). Das neue Gebäude J soll auf sechs Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss Platz für 149 Studierende in Wohngemeinschaften mit jeweils vier bis sechs Zimmern bieten. Die Planung ist Ergebnis eines konkurrierenden Entwurfsverfahrens zur Qualitätssicherung. Die Entscheidung fiel auf einen Baukörper in Form einer „Windmühle“ mit vier Riegeln und zentraler Erschließung. Er ist richtungsoffen, hat keine Rückseite und entwickelt gute Bezüge zum bestehenden Campus mit den Häusern A bis H. Die Gemeinschaftswohnungen im Erdgeschoss sind mit Terrassen, die in den oberen Geschossen mit Balkonen ausgestattet. Die Dachterrassenfläche im

siebten Obergeschoss wird als Gemeinschaftsfläche für alle Bewohner:innen genutzt. Im Kellergeschoss befinden sich 38 Fahrradstellplätze, die über eine Rampe von außen erreichbar sind, sowie Technikräume, ein Putzmittelraum und Lagerflächen. Weitere Radabstellplätze werden im Fahrradhaus auf der Freifläche nachgewiesen. Das Gebäude ist im Effizienzhausstandard 40 geplant. Im Freiraum sind Flächen für urbanen Gartenbau vorgesehen. Die Bestandsbäume sollen, soweit möglich erhalten werden. Als Ausgleich werden im räumlichen Zusammenhang mit den Stellplätzen neue groß- bzw. mittelkronige Laubbäume gepflanzt. Die Wege, Fahrspuren und Plätze werden versickerungsfähig gepflastert. Die Terrasse erhält einen Holz- oder Betonplattenbelag. Das Grundstück wird eingegrünt mit Bäumen, Sträuchern, Pflanz- und Rasenflächen.

FAZIT

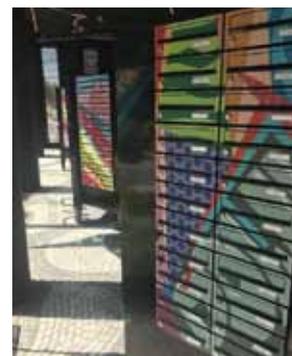
Mit dem neuen Förderangebot können jetzt mehr Fördermittel beantragt werden. Zinslose Darlehen und Zuschüsse bieten finanzielle Sicherheit zum Bau von Wohnraum. Anträge können von Grundstückseigentümer:innen oder Erbbauberechtigten gestellt werden. Der Fokus liegt dabei auf einem nachhaltigen und langfristigen Betrieb der Wohnheime im Sinne der Förderziele.



Riedbergallee 4 © Studierendenwerk Frankfurt am Main



Hilgenfeld Baufeld 8, Ansicht, KEG
© Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH



Adickesallee 36 © ilive

Nachgefragt

Sechs Fragen an Mitarbeitende des Stadtplanungsamtes

In dieser Ausgabe sprach das Redaktionsteam mit den Technischen Zeichner:innen und Kartograph:innen Annemarie Kiefl, Kerstin Schulz, Beate Keinert, Alexander Hammelmann, Annette Fritz, Jutta Hickmann und Lars Mohri über den Wandel in ihrem Aufgabengebiet.



1.

Liebe Kolleg:innen, die genannten Berufsfelder sind seit Jahrzehnten für die grafische Ausarbeitung und Visualisierung von Planungen in unserem Haus eine feste Größe – aber sind sie mittlerweile nicht ein Relikt des letzten Jahrhunderts?



Von links nach rechts: Kerstin Schulz, Beate Keinert und Annemarie Kiefl

Kiefl: Ja und nein. Die Zeiten von Reißschiene, Tuschestiften, Schablonen und Zeichenbrett sind natürlich vorbei. Die Ergebnisse und Darstellungen sind allerdings die gleichen. Wir fertigen nach wie vor Karten für Bestandsaufnahmen, Rahmenpläne, Strukturkonzepte und Bebauungspläne oder auch Gestaltungspläne, nur mit anderen Mitteln: digital und modern.

Mohri (schmunzelt): Das Bedürfnis, kartographische Darstellungen zu erzeugen, gab es schon im Altertum ... Als Relikt würde ich es trotzdem nicht bezeichnen. Mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung wäre beispielsweise die Nutzung eines Smartphones ohne eine Karten- oder Routing-App unvorstellbar. Was sich grundlegend geändert hat, ist die Arbeitsweise von Kartograph:innen.

Fritz: Ja, es gab einen großen Wandel vom reinen Zeichnen von Karten und der Verarbeitung in der damaligen Technik (zum Beispiel durch Reproduktion und Astralonkopie) hin zum Arbeiten mit Grafik- oder GIS-Programmen, wobei sich inzwischen die GIS-Programme durchgesetzt haben.



2. Was genau sind Ihre Aufgaben?

Hickmann: Das kommt darauf an. In der Stadtentwicklungsabteilung zum Beispiel werden keine städtebaulichen Entwürfe gezeichnet. Das Aufgabengebiet umfasst eher räumliche Analysen, Zusammenstellung von Daten in Tabellen und deren Auswertungen. Diese Informationen werden dann in einer oder mehreren Themenkarten zusammengestellt.

Fritz:...also das Digitalisieren von Flächen, das Zuordnen von Attributtabelle, die dann auch mit Excel-Tabellen oder Datenbanken verknüpft werden können. Mit diesen Daten können dann verschiedene Analysen und Auswertungen angefertigt werden.

Keinert: In der verbindlichen Bauleitplanung ist die Vorgehensweise anders. Hier erzeugen wir 3D-Modelle zur Überprüfung der Plankonzepte, etwa wie sich die geplanten Baukörper in die Umgebung einpassen. Wir unterstützen damit die Planer:innen bei der Ausarbeitung unter anderem von Bebauungsplänen, Plankonzepten und ähnlichem. Wir besitzen oft tiefere Kenntnisse von den Programmen, da wir Tag täglich damit zu tun haben. Mit unseren Fachanwendungen unterstützen wir Landschaftsplaner:innen bei der Erstellung von Karten, überprüfen Daten externer Planer:innen und arbeiten sie bei Bedarf auf, damit sie in unser eigenes System passen.

Hammelmann: Die Tätigkeit der Konstruktionszeichner:innen (Anm. der Red.: Für den Bereich „Öffentlicher Raum“) unterscheidet sich durch ihren höheren Spezialisierungsgrad, den Einsatz verschiedener Werkzeuge und die Integration von kreativen und technischen Aspekten deutlich von der Rolle eines „klassisch“ Technischen Zeichnenden.



Alexander Hammelmann

3.

Mit welchen Arbeitsmitteln wird heute gezeichnet, welche Software kommt zum Einsatz?

Mohri: Ich spreche mal für die Kartograph:innen: Vor etwas mehr als 20 Jahren wurde der Tuschestift durch die Maus ersetzt und gezeichnet wurde zunächst mithilfe einer Grafik-Software wie zum Beispiel Adobe Illustrator. Heute wird immer weniger „gezeichnet“ bzw. digitalisiert, vielmehr werden bestehende Daten in ein Geoinformationssystem (GIS) geladen und entsprechend gestaltet. Daher hat sich auch die Berufsausbildung „Kartograph:in“ hin zu „Geomatiker:in“ geändert.

Hickmann: In der übergeordneten Stadtentwicklung arbeiten wir schon länger mit dem Open-Source-Geoinformationssystem QGIS.

Schulz: Das ist bei uns im zeichnerischen Dienst der Bebauungsplanung anders. Das wichtigste Programm für uns ist AutoCAD. Mit diesem Programm werden vor allem die Bebauungspläne gezeichnet, auf dem Weg dorthin werden Plangrundlagen für die Aufstellungsbeschlüsse und Strukturkonzepte erstellt. Mit dem 3D-Portal visualisieren wir einfache 3D-Modelle.

Keinert: Mit QGIS fertigen wir heute in erster Linie Karten für die Erläuterungsberichte, Ausschreibungen und ähnliches. Zunehmend werden damit auch, mit Hilfe vorhandener Datensätze (wie zum Beispiel Anzahl der Geschosse, Einwohnerdichte, verschiedene Schutzgebiete usw.) Analysen für das Plangebiet durchgeführt. Ergänzt wird das Ganze durch das Grafikprogramm Affinity-Designer und das Bildbearbeitungstool Affinity-Photo, um Karten schnell und einfach zu ergänzen, Fotos für spätere Präsentationen in PowerPoint zu bearbeiten oder um individuelle Piktogramme zu erstellen.

4. Wie unterscheiden sich Arbeitsweisen je nach Aufgabenbereich?

Hickmann (zwinkert): Zum Teil wurde das ja schon genannt: Der Arbeitsbereich in der Stadtentwicklung umfasst die gesamte Stadt Frankfurt und teilweise auch das Umland. Andere Kolleg:innen, die Bebauungspläne erstellen, sind für kleinere Teilbereiche in Frankfurt zuständig. Die Arbeiten werden dem zu Folge auch in unterschiedlichen Maßstäben erstellt.

Fritz: In meinem Arbeitsbereich der Stadtentwicklung bewege ich mich je nach Aufgabenstellung in den Maßstabsbereichen 1:10.000/25.000/30.000/50.000, im Regionalen Flächennutzungsplan sowie in Themen, die in unserem Sachgebiet darüber hinaus bearbeitet werden, bis zu Darstellungen der Metropolregion Rhein-Main im Maßstab bis ca. 1:1.000.000.

Mohri: ... und genau in diesen Maßstabsbereichen ist das Geoinformationssystem QGIS für uns ein ideales Tool.

Hammelmann: Ich fasse mal zusammen: letztlich nutzen alle Disziplinen digitale Tools für präzises und effizientes Arbeiten, jedoch unterscheiden sie sich durch ihren spezifischen Fokus. Die Wahl der Software und Methoden richtet sich dabei nach den jeweiligen Aufgabenbereichen, also Stadtentwicklung, Städtebau, Verkehrsplanung oder Landschaftsplanung.



Kerstin Schulz

„Zu den grundlegenden Herausforderungen gehören der technologische Wandel mit einer rasanten Digitalisierung.“

Alexander Hammelmann

5.

Welche Veränderungen gilt es in diesem Berufsfeld zu meistern?

Mohri: Die Digitalisierung schreitet mit großen Schritten voran und macht auch vor den Arbeitsroutinen keinen Halt. Neue Software bringt auch neue Arbeitsweisen mit sich. Was zuerst nach Mehraufwand anmutet, entwickelt sich zu smarten und modernen Möglichkeiten, Arbeitsabläufe neu zu denken. Die reale Kartierung/Bestandsaufnahme des Einzelhandels in Frankfurt ist beispielsweise eine Methode, Daten per mobilem Gerät aufzunehmen und umgehend in Echtzeit über einen Server bereitzustellen. Anhand dieses Beispiels sind die rasanten Veränderungen zu erahnen.

Hickmann: Durch ständige Weiterentwicklung gibt es immer wieder neue Programme. Auch der Kostenfaktor für Programme spielt eine Rolle. Früher hatten wir ArcGIS, für das man kostenpflichtige Lizenzen benötigt hat. Danach folgte die Umstellung auf die schon genannte freie Open-Source-Software QGIS.

Kiefl: QGIS wird aktuell als neues Programm für die Entwicklung und Konstruktion von Bebauungsplänen eingeführt. Hierfür haben die ersten Schulungen stattgefunden. Die Umstellung wird nicht einfach, da QGIS sich sehr stark in der Herangehensweise von AutoCAD unterscheidet. Darüber hinaus muss das Modul zum Zeichnen der Bebauungspläne, die der Planzeichenverordnung entsprechen, noch entwickelt werden.

Hammelmann: Zu den grundlegenden Herausforderungen gehören der technologische Wandel mit einer rasanten Digitalisierung. Ein kontinuierliches Lernen, um mit neuen Technologien Schritt zu halten, ist nötig. Dazu kommen erhöhte Anforderungen an die Kommunikation und Zusammenarbeit im Team.



6. Zum Schluss noch eine persönliche Frage: Was schätzen Sie an ihrer Arbeit am meisten?

Keinert: Mir gefällt vor allem die Zusammenarbeit im Team mit diversen Fachplaner:innen aus der Verkehrs-, Landschafts- und der Bauleitplanung. Auch die Abwechslung in den verschiedenen Darstellungsweisen und Anwendung unterschiedlichen Programme ist reizvoll.

Da viele von uns schon lange im Amt sind, ist es für uns spannend, die Entwicklung eines Planes zu verfolgen – was bisweilen dauern kann. Vom ersten Entwurf über den Bebauungsplan, der Erstellung eines 3D-Modells bis hin zur Besichtigung der Baustelle und schließlich die Fertigstellung und der Bezug eines neuen Wohngebietes.

Hickmann: Mein Aufgabenbereich umfasst nicht nur die Arbeit am PC. Für Abgleiche gibt es auch Vorort-Termine. Durch meine Arbeit am Baulückenatlas habe ich zudem telefonische und schriftliche Anfragen von Bürger:innen.

Hammelmann: Neben dem Beitrag zur Gestaltung von Lebensräumen gefällt mir die Mischung aus kreativen Möglichkeiten, dem Einsatz moderner Tools, der engen Zusammenarbeit mit Kolleg:innen und Fachleuten und letztlich das sichtbare, realisierte Ergebnis.

Mohri: Die vielfältigen Themen und abwechslungsreichen Aufgaben in der Stadtentwicklung sowie der Austausch mit den Kolleg:innen im Team gefallen mir. Die Arbeit mit Geodaten und das Erstellen von ansprechenden kartographischen Darstellungen schätze ich sehr an meiner Arbeit. Die Möglichkeit, in einem digitalen Umfeld mit moderner Software wie QGIS arbeiten zu können, ebenfalls. Nicht zuletzt ist es sehr erfüllend, mit meiner Tätigkeit im Stadtplanungsamt einen kleinen, wenn auch nur winzigen Teil zu einem lebenswerten Frankfurt beitragen zu können.

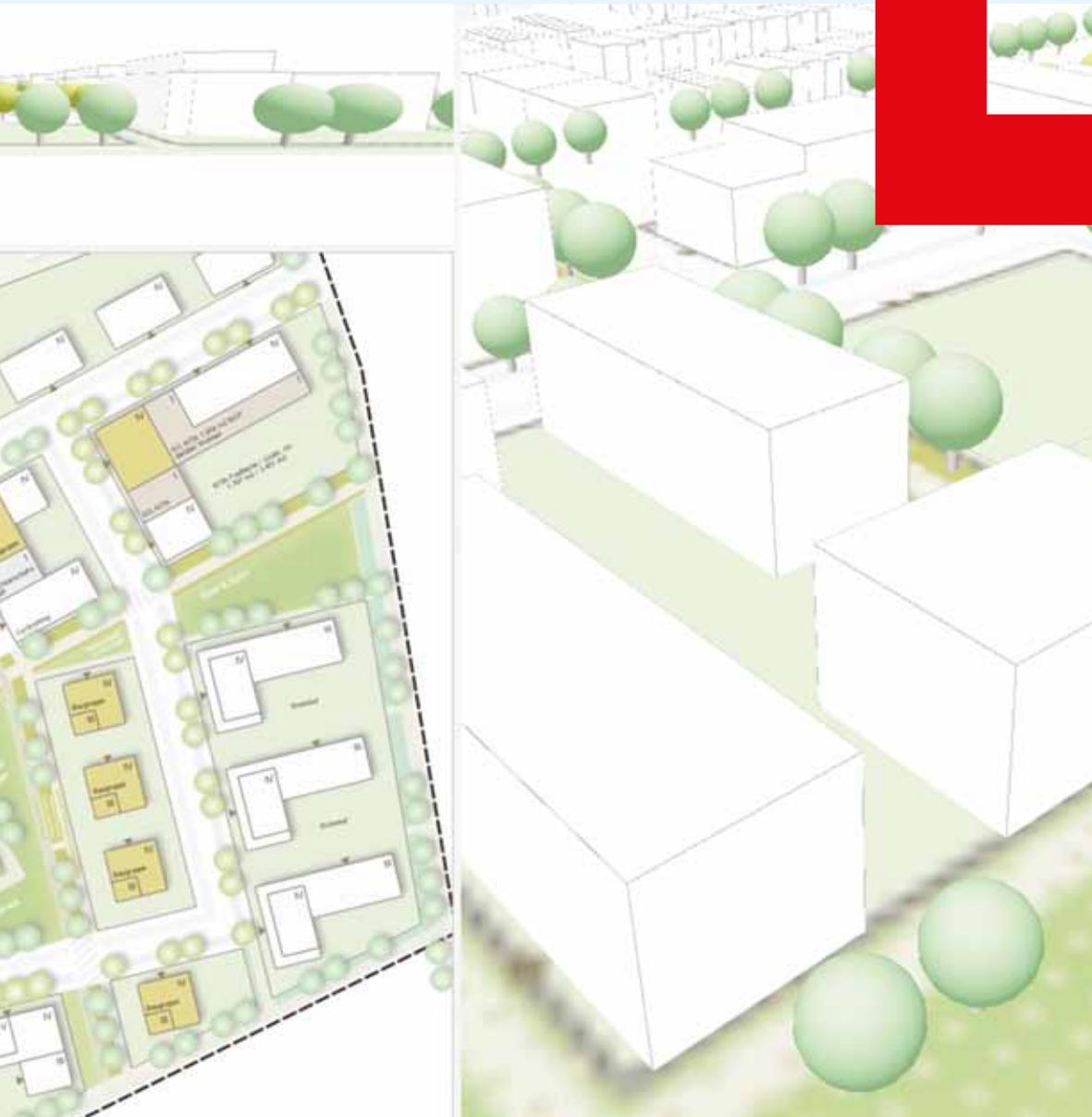
Liebe Kolleg:innen, vielen Dank für Ihre Gedanken und Ihre Zeit!



Von links nach rechts:
Beate Keinert, Kerstin Schulz
und Annemarie Kiefl
im Planungsdezernat

Einblicke





Konstruktion des städtebaulichen Entwurfs in 2D und 3D mit QGIS

Digitalisierung der städtebaulichen Planung mit QGIS

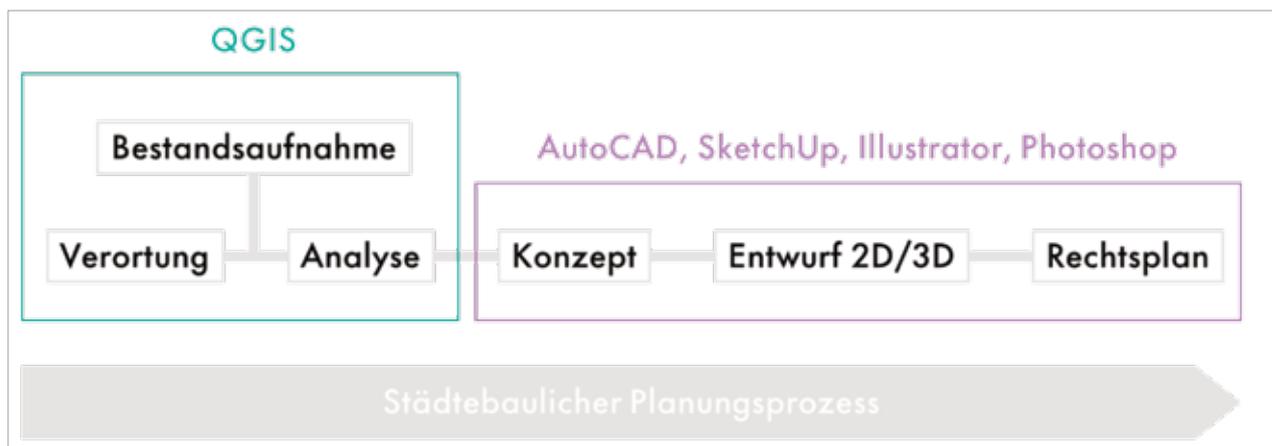
Digitale Stadtplanung mit freier Software

Von der städtebaulichen Analyse bis zur Erstellung eines Rechtsplans: Mit der freien Open-Source-Software QGIS können Planung und Partizipation erstmals medienbruchfrei mit nur einem Werkzeug abgebildet werden.

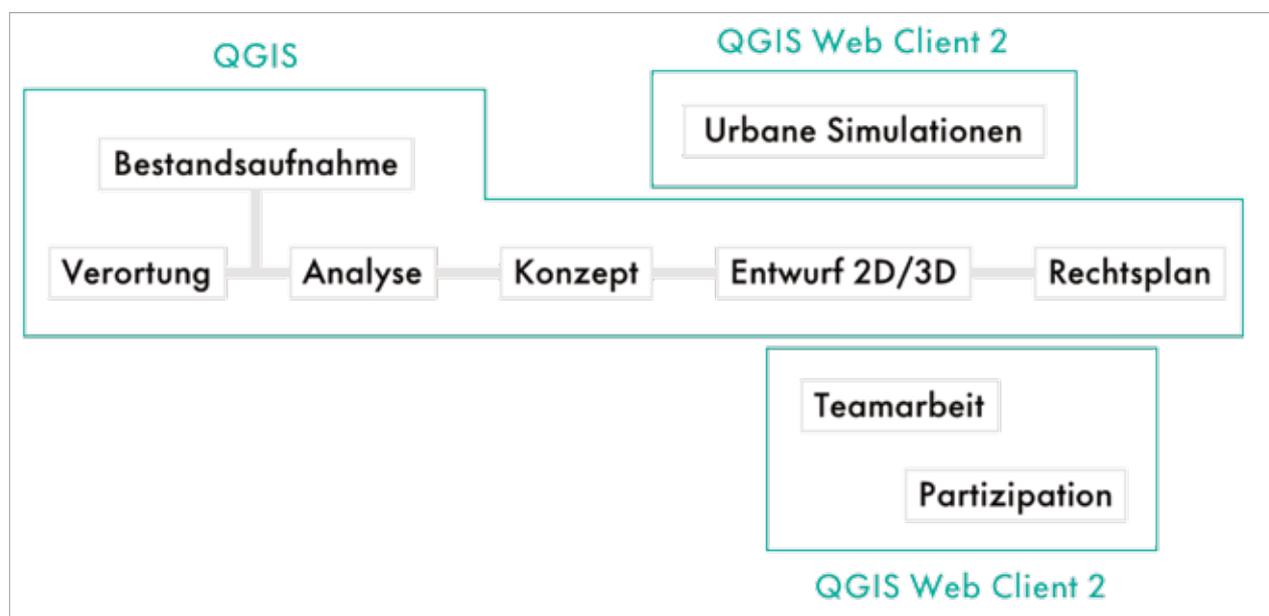
Die Unterstützung städtebaulicher Planungsprozesse durch die gezielte Nutzung digitaler Planungs- und Visualisierungswerkzeuge ist im Zeitalter der Digitalisierung nicht mehr wegzudenken. Planungerfordernisse, Herausforderungen oder die städtebaulichen Ziele einer Planung können verständlich dargestellt und transportiert werden. Projektbeteiligte und Entscheidungsträger:innen werden ebenso wie interessierte Bürger:innen leichter mitgenommen und können städtebauliche Planungen besser nachvollziehen. Die fortschreitende Digitalisierung bringt zudem gesetzliche und für die Stadtplanung relevante Vorgaben wie die verbindlich anzuwendenden Datenstandards XPlanung und XBau hervor. Die bundesweite Einführung des Datenstandards XPlanung beispielsweise zielt auf einen möglichst verlustfreien Austausch von Daten und Informationen zwischen den unterschiedlichen Planungsakteur:innen ab. Für die Aufstellung von Bebauungsplänen bedeutet das, dass diese unter Einhaltung des Datenstandards erfasst und bereitgestellt werden müssen.

Diese und künftige Anforderungen der digitalen Stadtplanung erfordern im Stadtplanungsamt eine Neukonzeption der bisherigen digitalen Planungs- und Beteiligungsprozesse. Dabei sollen proprietäre Werkzeuge und Datenformate, die im Stadtplanungsamt seit jeher für die Erstellung von städtebaulichen Planungen eingesetzt werden, durch Open-Source-Software ersetzt werden. Dies entspricht auch der Open-Source-Strategie der Stadt Frankfurt am Main.

Die freie und quelloffene Software QGIS wird bereits seit vielen Jahren erfolgreich für die fachlichen Aufgaben im Stadtplanungsamt produktiv eingesetzt. Die Digitalisierung der städtebaulichen Planung auf Basis freier Software und somit der Einsatz von QGIS für weitere stadtplanerische Aufgabenfelder ist daher ein konsequenter Schritt zur Optimierung der Arbeitsprozesse, der Zusammenarbeit und der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben. Mit QGIS als Werkzeug kann der gesamte städtebauliche Planungsprozess – von der städtebaulichen Analyse bis zur Erstellung eines Rechtsplans – durchgängig abgebildet werden. Dabei werden erstmals Planung und Partizipation in einem medienbruchfreien Workflow zusammengeführt. Dieser konsistente QGIS-Workflow vereinfacht die Zusammenarbeit von Projektbeteiligten und ermöglicht überdies eine uneingeschränkte Verfügbarkeit städtebaulicher Planungen. Projektbeteiligte können von überall auf die Planung zugreifen.



Aktuelle Werkzeuge für städtebauliche Planungen

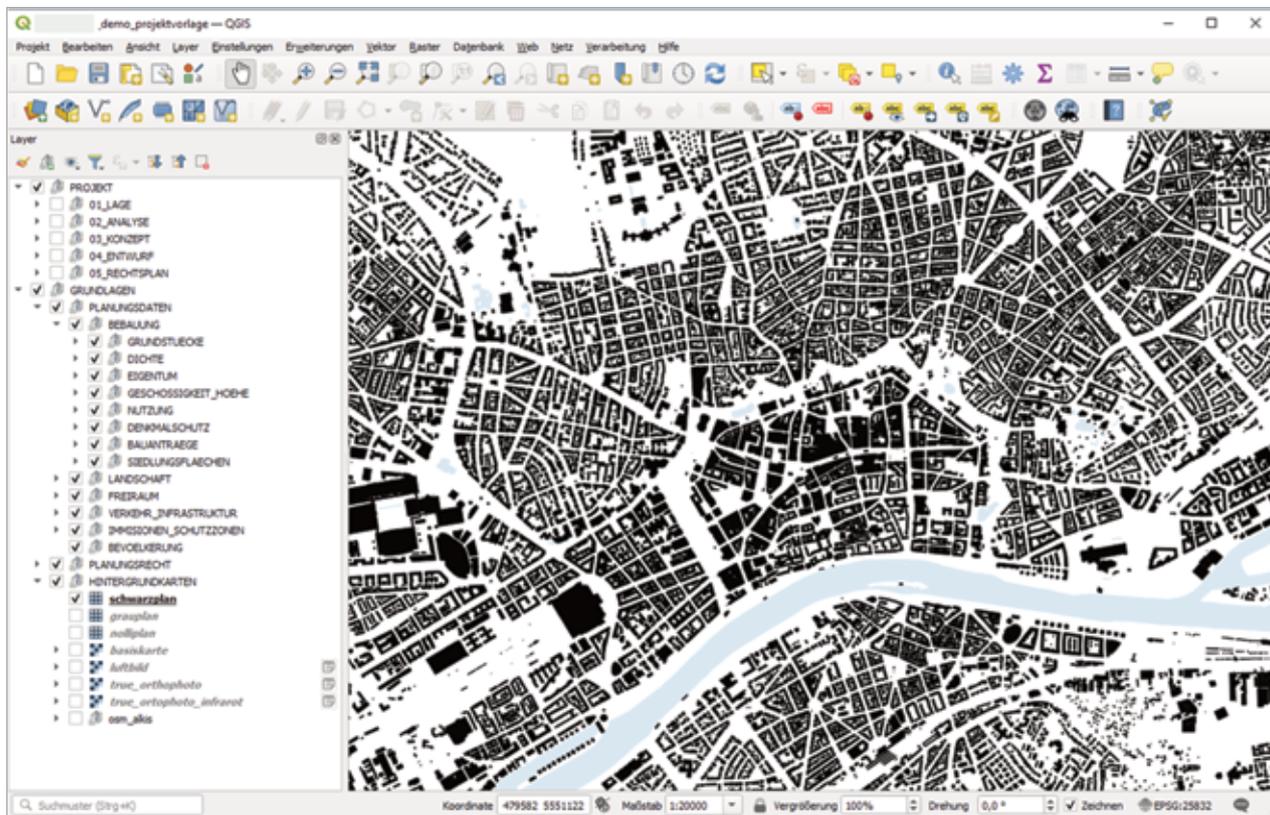


Medienbruchfreier QGIS-Workflow für Planung und Partizipation

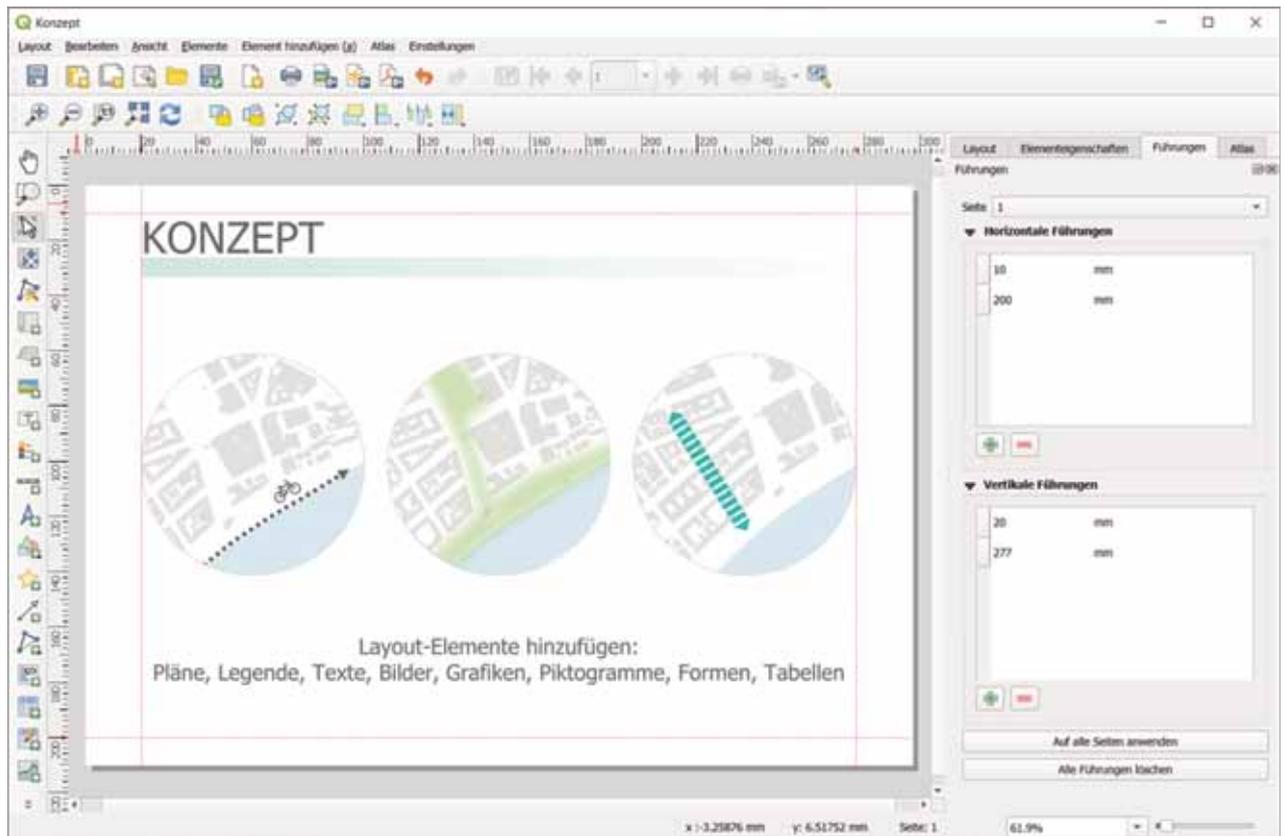
Durch eine eigens für städtebauliche Planungen konzipierte Projektvorlage wird das Arbeiten mit QGIS im Verlauf des Planungsprozesses möglichst einfach gehalten. Hilfreiche Symbolbibliotheken, aber auch aktuelle Hintergrundkarten und andere städtebauliche Planungsgrundlagen sind in der Projektvorlage bereits voreingestellt und müssen nicht erst zeitaufwändig zusammengesucht werden. Es kann direkt mit der Planung begonnen werden. So können etwa für die erste räumliche Verortung eines Plangebietes die in der Projektvorlage eingebundenen Informationen genutzt und mit grafischen Elementen ergänzt werden.

Auch die städtebauliche Untersuchung eines Plangebietes/Quartiers kann auf Grundlage der in der Projektvorlage eingebundenen Planungsgrundlagen erfolgen. Fachliche Fragestellungen, etwa welche baulichen Strukturen das Betrachtungsgebiet mit sich bringt, wie hoch die Dichte der Bebauung ist, wie bestehende Gebäudehöhen oder die Geschossigkeit der Bebauung für das spätere städtebauliche Entwerfen zu bewerten sind, ob Gebäude unter Denkmalschutz stehen oder ob es bereits bestehende Planungen oder Bauvorhaben für das Entwurfsgebiet gibt, können auf Grundlage verfügbarer Planungsgrundlagen beantwortet werden. Um beispielsweise die bauliche Nutzung und ihre Verteilung im Plangebiet zu beurteilen, können auf Grundlage der Gebäudeinformationen des Liegenschaftskatasters Wohngebäude, Wohngebäude mit abweichender Erdgeschossnutzung und Nichtwohngebäude identifiziert und in einem Nutzungsplan entsprechend eingefärbt dargestellt werden.

In der Regel reichen die Informationen des Liegenschaftskatasters aber nicht aus. Es fehlen detaillierte Angaben zur jeweiligen Erdgeschossnutzung, Nichtwohngebäuden, vertikalen Nutzungsmischungen innerhalb der Gebäude oder Leerstandsinfos. Fehlende Informationen werden in der Regel bei einer Begehung des Plangebietes erfasst. Hierfür hat das Stadtplanungsamt



QGIS-Projektvorlage für städtebauliche Planungen



QGIS bietet vielfältige grafische Möglichkeiten zum Gestalten und Layouten von Konzeptskizzen

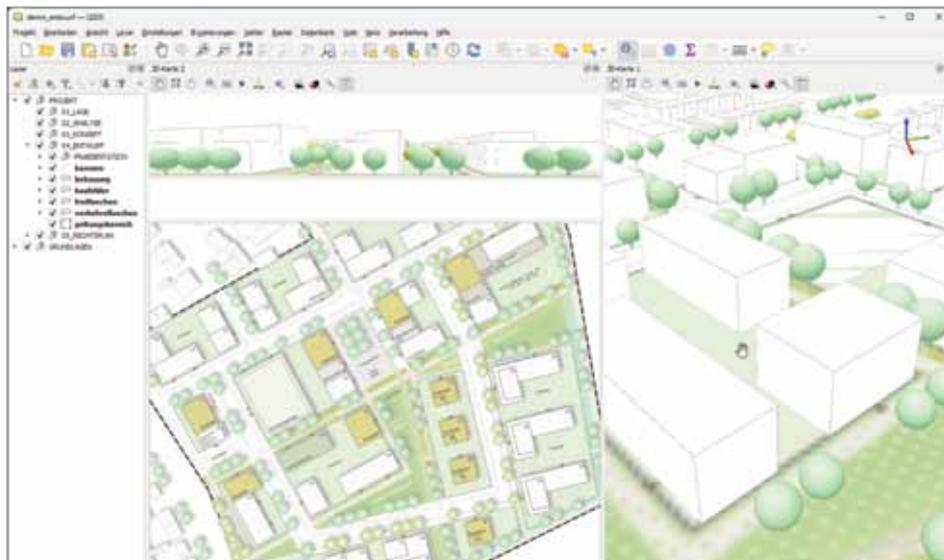
vor einigen Jahren eine auf QGIS aufbauende webbasierte Fachanwendung zur digitalen Bestandsaufnahme entwickelt. Darüber kann beispielsweise die Nutzung von Erdgeschoss und Regelgeschoss getrennt voneinander erfasst werden, sowie auch Mehrfachnutzungen oder die Nutzungsintensität (Anzahl Wohneinheiten, Anzahl Gewerbe) von Gebäuden. Informationen, die mit einem Tablet oder Smartphone vor Ort aufgenommen werden, stehen direkt in der Projektvorlage zur Verfügung und können anschließend wie alle anderen Planungsgrundlagen ausgewertet werden. Mit räumlichen Analysewerkzeugen können neben anderem auch Erreichbarkeiten innerhalb des Plangebietes berechnet werden. So lassen sich beispielsweise die fußläufigen Einzugsbereiche von Haltestellen, Kitas, Schulen, Supermärkten oder Naherholungsflächen simulieren und für das spätere städtebauliche Konzept bewerten.

Wenn die Phase der Quartiersanalyse abgeschlossen ist, kann darauf aufbauend mit QGIS eine städtebauliche Konzeptskizze bzw. ein Strukturplan erstellt werden, ohne dafür in ein Grafikprogramm wechseln zu müssen. QGIS bietet für das anschauliche Gestalten von Plangrafiken unzählige grafische Möglichkeiten. Es können unter anderem Piktogramme, Verbindungslinien, Schraffuren, Farbverläufe oder Farbschattierungen hinzugefügt werden. Auch das Layouten von Konzeptskizzen mit Texten, Bildern oder Logos ist möglich.

Nach der Konzeptfindung erfolgt die Erstellung des städtebaulichen Entwurfs in 2D und 3D. Auch hier bringt QGIS bereits eine Reihe geeigneter Digitalisierungswerkzeuge mit, mit denen Baufelder, Gebäude, Verkehrswege, Plätze oder Grün- und Freiflächen nach Maß konstruiert werden können. Eine vordefinierte Layer- und Attributstruktur ermöglicht dabei eine einheitliche und wertebasierte Ausgestaltung der Entwurfsplanung. Wenn der städtebauliche Entwurf

steht, kann auf dessen Grundlage mit QGIS schließlich auch der Rechtsplan erstellt werden. Hierzu ist in der Projektvorlage die notwendige Planzeichen-Symbolbibliothek der geltenden Planzeichenverordnung (PlanZV) hinterlegt. Die XPlan-konforme Erfassung der Bebauungspläne mit QGIS ist in Vorbereitung.

Der bis hierhin beschriebene konsistente QGIS-Workflow für städtebauliche Planungen vereinfacht nicht nur den eigentlichen Planungsprozess, sondern ermöglicht erstmals auch das schnelle und unkomplizierte Teilen von Planungen mit anderen. Eine mit QGIS erstellte Planung kann einfach freigegeben und wahlweise mit Projektbeteiligten, Entscheidungsträger:innen oder Bürger:innen auf deren Gerät geteilt werden, etwa im Rahmen formeller oder informeller Beteiligungsverfahren.



Für die Konstruktion des städtebaulichen Entwurfs in 2D und 3D bringt QGIS eine Reihe geeigneter Werkzeuge mit

Planungen teilen heißt in diesem Zusammenhang auch „Vor Ort“. Mit dem QGIS Web Client können Planungen nicht nur webbasiert im Planungsauskunftssystem (planAS) oder innerhalb eines Kartenviewers auf der Webseite des Stadtplanungsamtes, sondern auch „vor Ort“ in Veranstaltungen transparent kommuniziert werden. Es können beispielsweise mobile Endgeräte oder interaktive digitale Datentische genutzt werden, um über städtebauliche Planungsszenarien zu informieren. Mithilfe moderner auf QGIS und dem QGIS Web Client aufbauenden digitalen Beteiligungswerkzeuge können Planungsszenarien anschaulich vermittelt und auch deren Auswirkungen in Echtzeit simuliert werden. Beteiligte können sich aktiv einbringen und Ideen oder Kommentare auf einer digitalen Karte verorten.



Mit QGIS erstellte Planung kann freigegeben und mit anderen auf deren Gerät geteilt werden
3D-Darstellung © Urbanistic GmbH

Mit der hier skizzierten Strategie zur Digitalisierung der städtebaulichen Planung hat sich das Stadtplanungsamt im vergangenen Jahr auf den Weg gemacht, die gewohnten Planungs- und Beteiligungsprozesse stufenweise auf die freie Open-Source-Software QGIS umzustellen und gleichzeitig weiterzuentwickeln. Dieser mehrjährige Transformationsprozess kann jedoch nur gelingen, wenn Mitarbeitende frühzeitig abgeholt und in Entscheidungen eingebunden werden. Mit einem eigens dazu entwickelten modularen Informations- und Schulungsangebot sollen daher in unterschiedlichen Formaten der fachliche Austausch gefördert, aber vor allem das Verstehen, Erlernen und Anwenden der neuen digitalen Methoden und Werkzeuge zielgruppenorientiert begleitet werden.

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN

Zeitnah wird die Entwurfsplanung in 2D und 3D weiter ausgebaut und QGIS um zusätzliche Werkzeuge zum Konstruieren, Extrudieren und Modellieren erweitert. Dann sollen mit QGIS beispielsweise 3D-Gebäude schnell und einfach parameterbasiert und unter Berücksichtigung geltender Bauregeln erzeugt werden können.

Darüber hinaus können auf Basis des mit QGIS erzeugten 3D-Entwurfmodells demnächst im QGIS Web Client 2 (QWC2) verschiedene urbane Simulationen durchgeführt werden. So werden beispielsweise dreidimensionale Besonnungssimulationen bei der Beurteilung städtebaulicher Planungsszenarien hinsichtlich der Intensität der Sonneneinstrahlung, der Belichtung von Innenräumen oder der Identifizierung von Hitzeinseln in urbanen Räumen unterstützen können. Ebenfalls in Vorbereitung befinden sich Funktionalitäten für Schattenanalysen und Sichtbarkeitsanalysen.

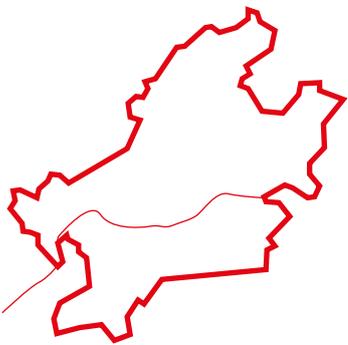
Ausblicke





Hauptbahnhof Frankfurt aus Richtung Kaiserstraße

Hauptbahnhof, Stadttraum und Bahnknoten Frankfurt

**STADTTEILE**

Bahnhofsviertel, Gallus, Gutleut,
Ostend, Sachsenhausen

PROJEKTDAUER

2023 – 2042

PROJEKTLÉITUNG

Jörg Stellmacher-Hein

Ein Projekt zur Aufwertung des Stadt-
raumes im Umfeld des Hauptbahnhofes
und der stadtverträglichen Gestaltung
der Ertüchtigung des Verkehrsknotens
Frankfurt am Main.

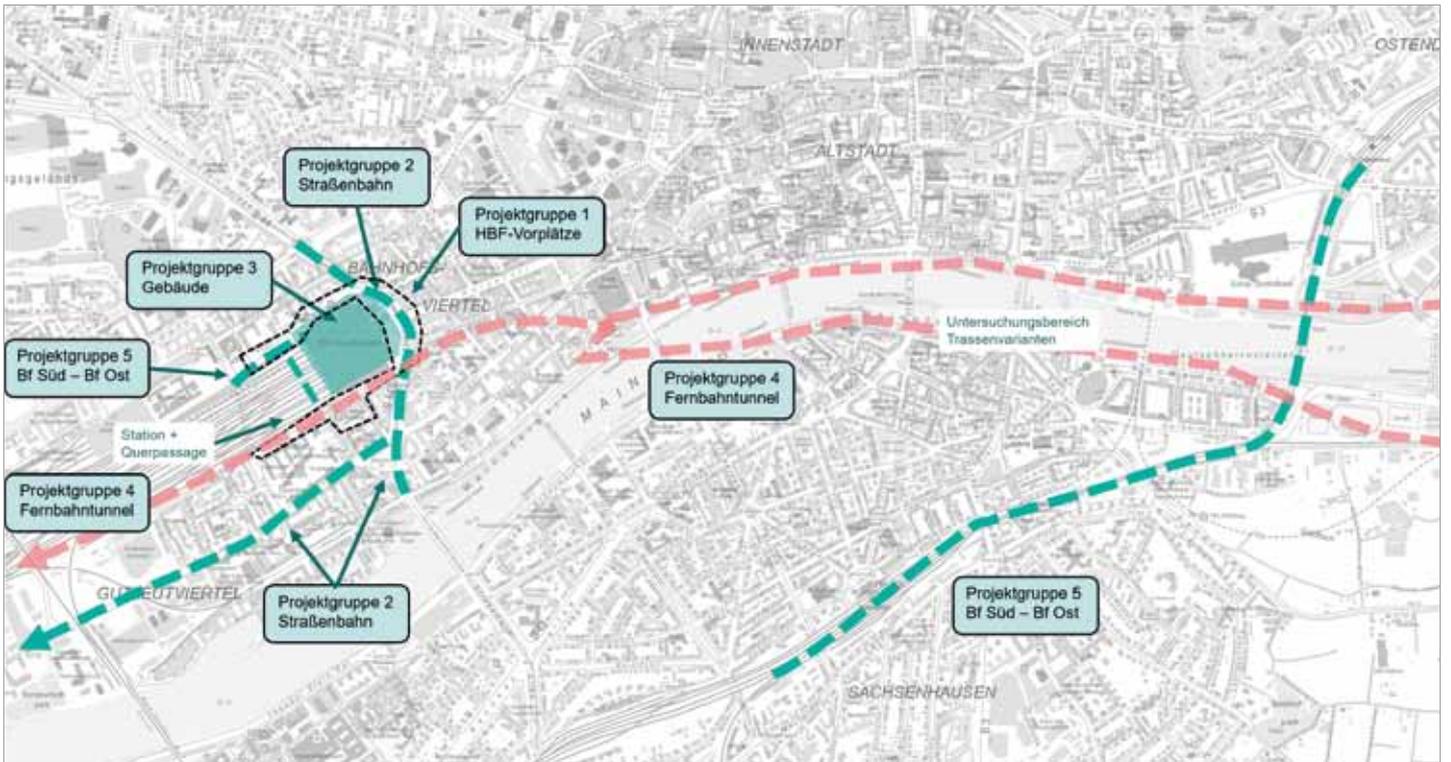
Der Hauptbahnhof Frankfurt ist ein prächtiger Bau, einst in einem dazu passenden Umfeld angelegt. Im Laufe der Zeit erfolgten am Hauptbahnhof und in seinem Umfeld viele Anpassungen an funktionale Erfordernisse, teilweise als Provisorien mit großem Beharrungsvermögen. Die Stadt Frankfurt am Main und die DB AG haben nun für die Planungen am Hauptbahnhof und im Umfeld eine gemeinsame Projektstruktur geschaffen. Hiermit sollen aktuell anstehende Maßnahmen in einem konstruktiven Prozess zu einem positiven Ergebnis führen.



Der Hauptbahnhof heute (Luftbild 2024)

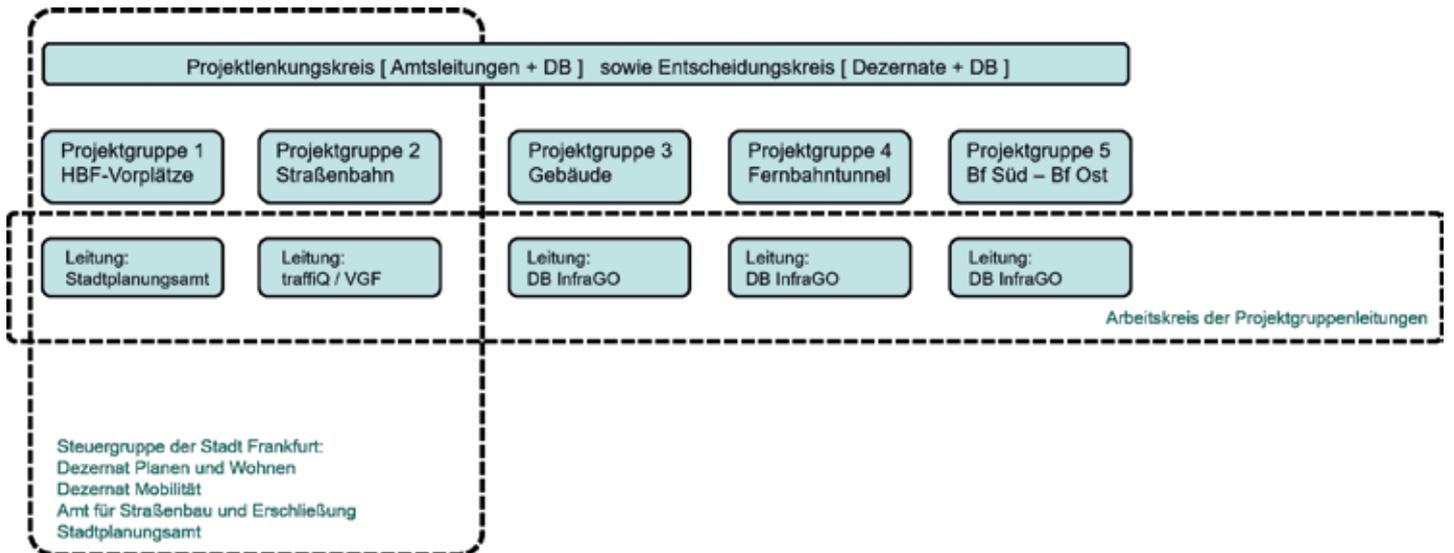
Ein langer Zeitraum von An- und Umbauten an dem großartigen historischen Gebäude, aber vor allem die funktionalen Anpassungen im umgebenden Stadtraum, haben zu einem funktional und gestalterisch unbefriedigenden Gesamtbild geführt. Mit der aktuellen Baustellensituation hat sich das negative Bild im Umfeld des Hauptbahnhofes noch einmal verstärkt. Aber die Baustellen dokumentieren bereits die Aktivitäten zur Umsetzung des gemeinsamen Zieles der Stadt Frankfurt am Main und der DB AG bzw. DB InfraGo AG (im weiteren abgekürzt „DB“). Denn Ziel ist die Sanierung und Modernisierung des Hauptbahnhofes für eine Zukunft als moderne Verkehrsstation in einem denkmalgeschützten Gebäude. Dies soll in einem würdigen Umfeld mit einer attraktiven Einbindung in die Stadt – sowohl fußläufig als auch im öffentlichen Nahverkehr – umgesetzt werden.

Dabei gehen und wirken die geplanten Maßnahmen beider Akteure weit über das engere Umfeld des Hauptbahnhofes, also Gebäude und zentraler Vorplatz, hinaus. Die geplante Kapazitätserweiterung der Tramstation auf dem Vorplatz wirkt auf den Straßenraum vom Baseler Platz bis zum Platz der Republik. Sie hat Auswirkungen auf die Verkehrsführung und den Straßenraum im Bahnhofsviertel. Die geplante neue unterirdische Fernbahntrasse mit neuer Station unter dem Hauptbahnhof führt zu einer ganz neuen Situation in der Mannheimer Straße (Gestaltung und Zugänglichkeit). Daraus resultiert der Impuls, die im Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt vorgesehene neue Tramtrasse in der Gutleutstraße westlich des Baseler Platzes zeitnah zu entwickeln. In dem Portfolio der Maßnahmen zur Ertüchtigung des Frankfurter Hauptbahnhofes im Fernverkehrsnetz sind zusätzlich Streckenertüchtigungen am Hauptbahnhof (Gleis 25 mit zusätzlichem Bahnsteig) sowie im Zulauf aus östlicher Richtung enthalten. Der Schwerpunkt liegt dabei im Bereich vom Südbahnhof bis zur Deutschherrnbrücke.



Übersicht Projektkonglomerat zur Projektstruktur

Zur Koordination und Steuerung der sich gegenseitig räumlich und zeitlich beeinflussenden Projekte wurde mit der DB 2023 eine gemeinsame organisatorische Struktur geschaffen. Auf der Arbeitsebene wurden die Aufgaben in fünf Projektgruppen (PG) zusammengefasst, innerhalb derer sich diverse Arbeitsgruppe zu Teilthemen zusammenfinden:



Struktur der Projektorganisation

PROJEKTGRUPPE 1 - HAUPTBAHNHOF-VORPLÄTZE

Leitung: Stadtplanungsamt

Hauptthemen: Gestaltung der Vorplätze inklusive der Bereiche Poststraße und Mannheimer Straße rund um den Hauptbahnhof/Vernetzung der Planungen mit dem Hochhausprojekt südlich des Hauptbahnhofes (Campanile)/stadträumliche Wirkungen ins Bahnhofsviertel.

PROJEKTGRUPPE 2 - STRASSENBAHN

Leitung: traffiQ / VGF

Hauptthemen: 4-gleisige Tramhaltestelle auf dem Vorplatz/Ertüchtigung der Tramstrecke zwischen Baseler Platz und Platz der Republik/Neubau Tramstrecke Gutleutstraße West

PROJEKTGRUPPE 3 - HAUPTBAHNHOF-GEBÄUDE

Leitung: DB

Hauptthemen: Sanierung und Modernisierung des HBF-Gebäudes inklusive der B-Ebene/Neubau einer Logistik in der Poststraße

PROJEKTGRUPPE 4 - FERNBAHNTUNNEL/FERNBAHNHOF

Leitung: DB

Hauptthemen: Fernbahnstation am Hauptbahnhof/Querpassage am Hauptbahnhof/Tunneltrasse im Stadtgebiet

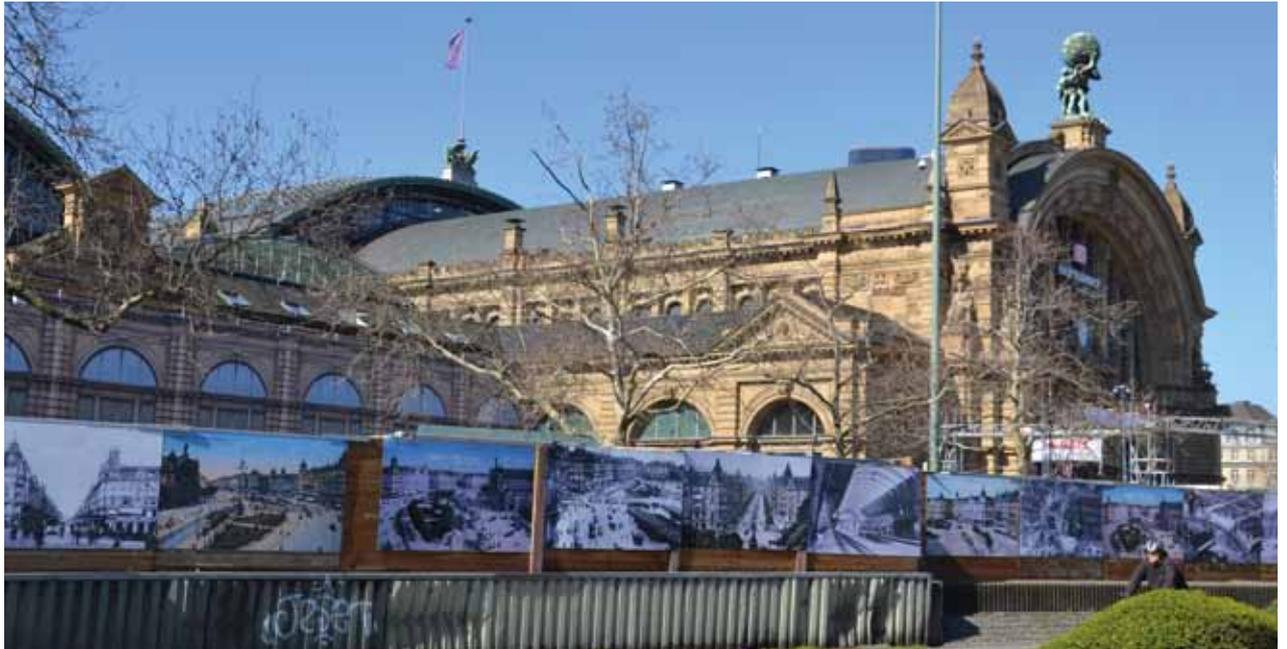
PROJEKTGRUPPE 5 - FRANKFURT SÜDBAHNHOF/ DEUTSCHHERRN-BRÜCKE

Leitung: DB

Hauptthemen: Gleisergänzungen zwischen Südbahnhof und Deutschherrnbrücke/Neubau Deutschherrnbrücke neben der denkmalgeschützten Bestandsbrücke/Gleis 25 zusätzlich am Hauptbahnhof (Bereich Poststraße)

Innerhalb dieser Struktur tauschen sich Vertreter:innen der relevanten Fachstellen der Stadt Frankfurt sowie der DB regelmäßig und anlassbezogen zu den jeweiligen Rahmenbedingungen und Planständen aus. Durch diesen kontinuierlichen Austausch sollen negative Wechselwirkungen und Störungen auf Planung, Stadtraum, Zeitachse und Kosten vermieden oder minimiert werden. Durch frühes Erkennen unterschiedlicher Erfordernisse und Haltungen ist es eher möglich, tragfähige Kompromisse zu entwickeln. Konflikte, die auf der Arbeitsebene nicht aufzulösen sind, werden frühzeitig in einem übergeordneten Kreis eingebracht, um Zeitläufe zu Entscheidungen zu verkürzen. Dieser übergeordnete Lenkungs- und Entscheidungskreis (Ebenen der Amtsleitungen, der Dezernate und der jeweiligen Partner der DB), trifft wichtige strukturelle und oder politische Entscheidungen. Er entscheidet auch bei nicht auflösbaren Konflikten auf Arbeitsebene.

Die in die Struktur eingebundene städtische Steuergruppe, im Kern besetzt mit je einem Vertreter der Dezernate Planen und Wohnen (III) und Mobilität (XII) sowie des Amtes für Straßenbau und Erschließung (66) und des Stadtplanungsamtes (61), koordiniert und unterstützt die städtischen Positionen. Das erfolgt dabei sowohl projektgruppenübergreifend auf der Arbeitsebene als auch zur Verbindung in den Lenkungs- und den Entscheidungskreis.



Gestaltung Bauzaun am Hauptbahnhof

Die gegenüber früherer Zusammenarbeit nochmal intensivierte Arbeits- und Abstimmungsstruktur zeigt bereits positive Effekte. Alle Einzelplanungen werden immer wieder in den Gesamtzusammenhang gestellt. Es wird frühzeitig miteinander gesprochen und nicht erst mit fertigen Plänen aufeinander zugegangen. Dabei wird gemeinsam um erträglichen Lösungen für Zwischenzustände gerungen.

Das verdeutlicht das Beispiel der Baustellen am Hauptbahnhof als störende Elemente im Stadtraum. Gemeinsam arbeiten die DB und die Stadt daran, auch die Baustellensituationen verträglicher zu gestalten. Positive Ansätze aus dem Jahr 2024 sind hier die Gestaltung der Bauzäune, der Container-Fassaden und die Belagsanierung vor dem Portalzugang. Das nächste gemeinsame Ziel in diesem Kontext ist eine verträglichere Platzierung und Organisation der Taxihalte am Hauptbahnhof.

VERTIEFUNG VORPLÄTZE DES HAUPTBAHNHOFES

Die Planung zur Gestaltung der Vorplätze ist eine lange Geschichte mit einem Zeithorizont zur abschließenden Herstellung und Gestaltung der letzten Vorplatzflächen in den frühen 2040er Jahren.

Im Jahr 2008 führten die Stadt Frankfurt und die DB gemeinsam einen Wettbewerb zur Gestaltung der Vorplätze am Hauptbahnhof durch. Im Ergebnis gab es 2009 keinen eindeutigen Sieger, aber zwei zweite Plätze mit strukturell unterschiedlicher Anordnung der Tramgleise (eher zur Stadt oder eher zum Gebäude orientiert). Da sich die Stadt Frankfurt und DB nicht zur Lage der Tramgleise und damit über das weiter zu verfolgende Konzept einigen konnten, ruhte das Projekt erst einmal.

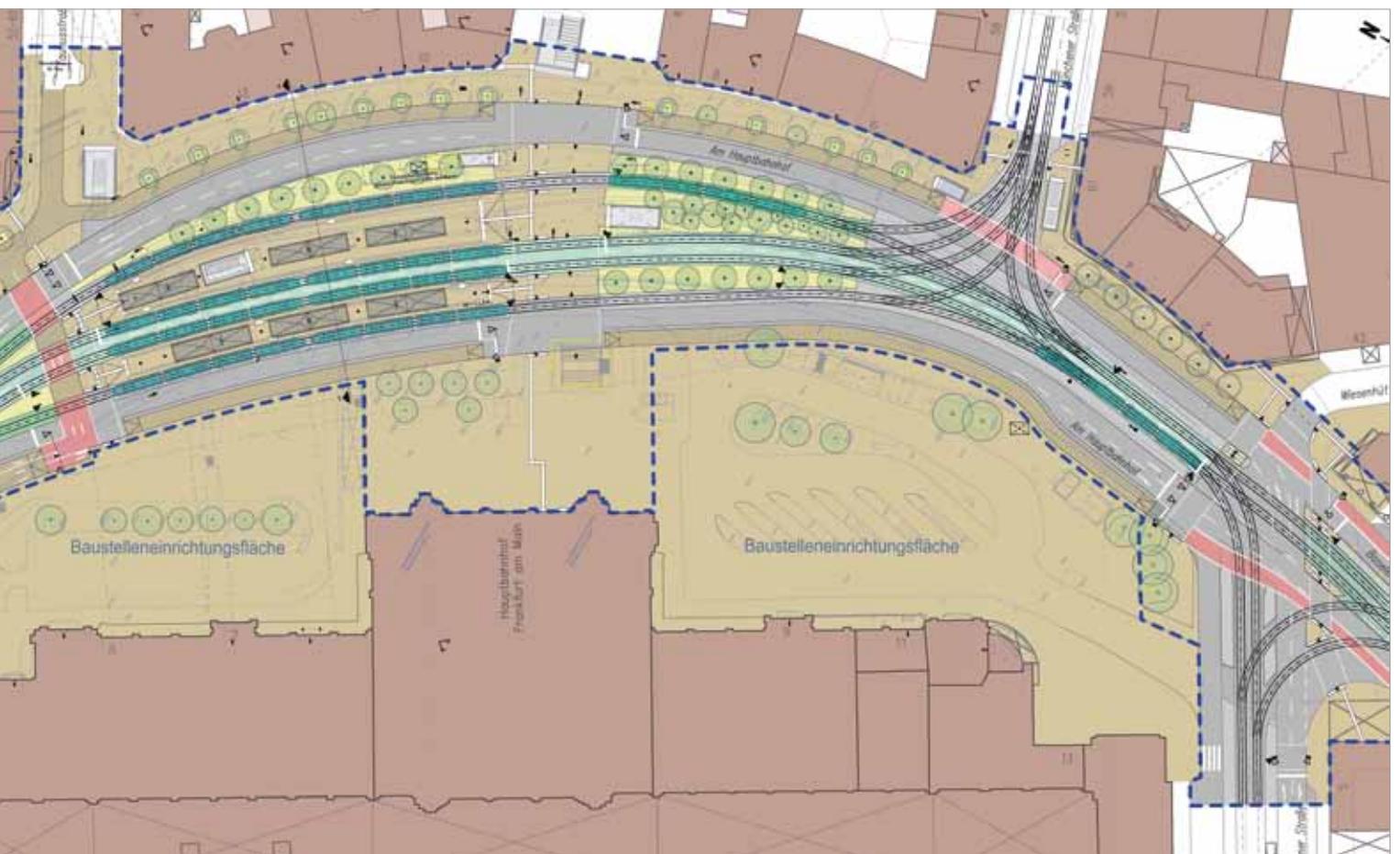


Der offensichtliche Handlungsbedarf und -druck führte über den Kompromiss, Tramgleise und Haltestelle im Bestand zu belassen, zur Reaktivierung des Projektes im Jahr 2013. Mit dem Ziel „Aufräumen und Gestalten“ wurden die Planungen in Kooperation mit der DB neu gestartet. Aus Kapazitätsgründen dann mit dem Schwerpunkt auf dem zentralen Vorplatz und dem nördlichen Vorplatzbereich (Nordtasche und Poststraße).

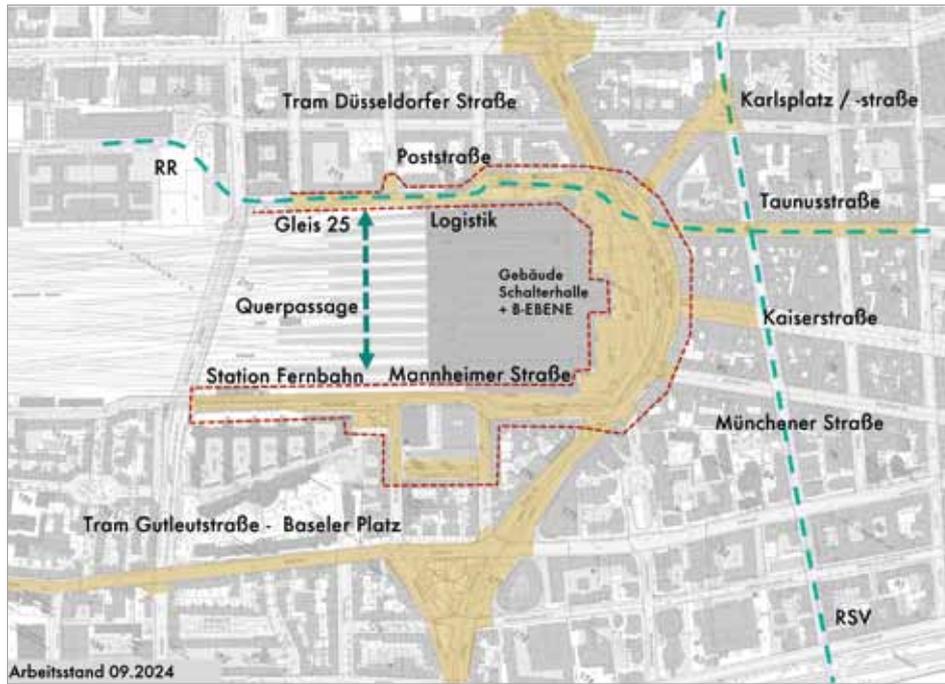
Parallel erfolgten bereits die Planungen zur Sanierung und Modernisierung des Hauptbahnhofes durch die DB. Die gegenseitigen Abhängigkeiten wurden in intensiven Diskussionen herausgearbeitet und gemeinsam entwickelte Lösungen in die jeweiligen Teilplanungen integriert.

Die in konstruktiver Zusammenarbeit mit der DB erarbeiteten Pläne zur Gestaltung des Vorplatzes waren auch in der stadtinternen Fachämterabstimmung schon weit gediehen. Dann kam es zum nächsten Stopp. In der Zwischenzeit war die Erkenntnis gewachsen, dass die bestehende Tramhaltestelle auf dem Vorplatz auch durch technische Optimierungen im Betrieb nicht die Kapazität für eine zukunftsfähige moderne Tramkonzeption der Stadt Frankfurt mit starker Angebotsverdichtung gemäß städtischem Nahverkehrsplan aufweisen wird. Das von der DB und der Stadt im Kontext der Vorplatzplanungen gemeinsam erarbeitete Logistikkonzept, das die Logistik in Kombination mit einem Parkhaus auf ehemaligen Gleisanlagen in der Poststraße vorsah, konnte wegen der Entscheidung zur Reaktivierung des Gleises 25 nicht umgesetzt werden.

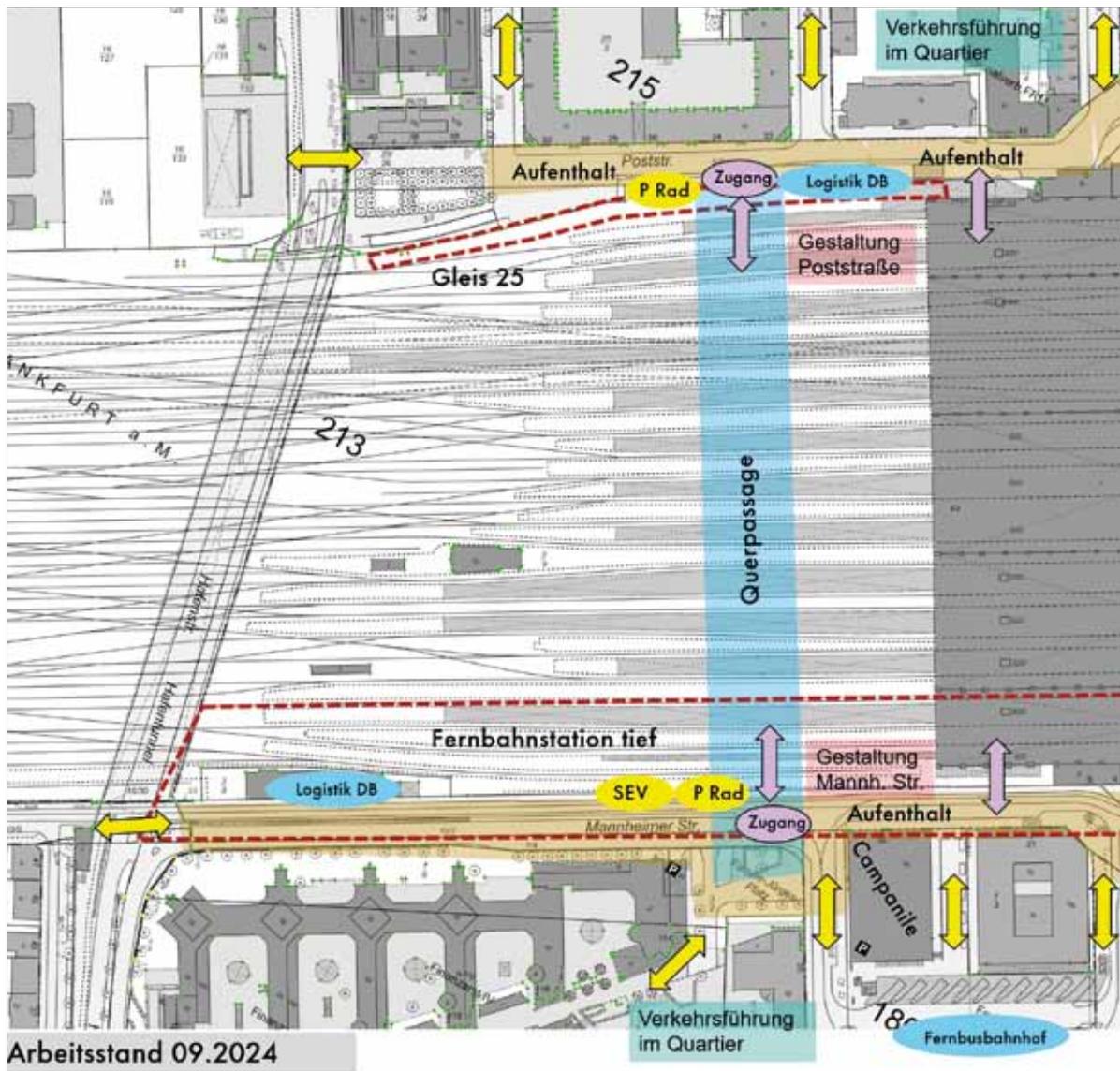
Die Planungen der DB (Gleis 25) sowie die Schaffung zukunftsfähiger Kapazitäten in der Tramhaltestelle am Hauptbahnhof veränderten die Rahmenbedingungen völlig und machten einen neuen Planungsansatz erforderlich. Da hier nun im städtischen Raum die Tramhaltestelle die bestimmende Rahmenbedingung war, hat die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ 2020 die Federführung zum Neustart der Planungen übernommen. Die Vorplanung der Tram-



Vorplanung 4-gleisiger Ausbau der Tramhaltestelle



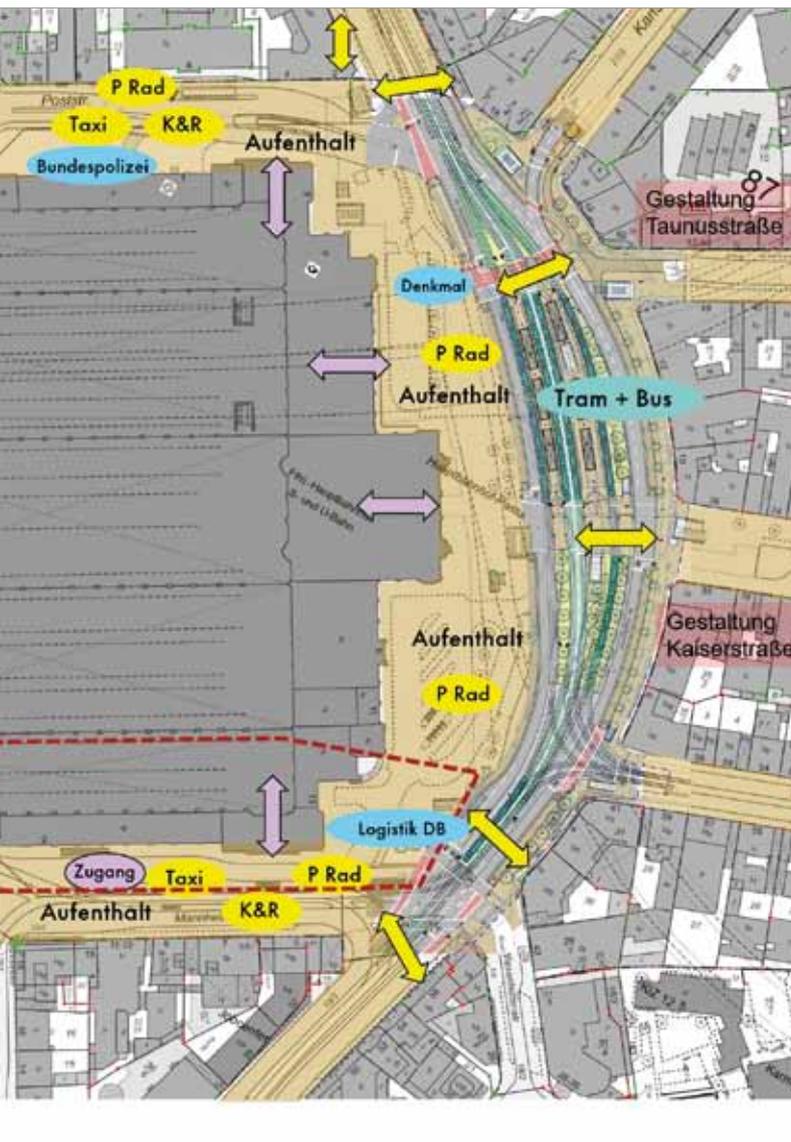
Vorplätze und Planungen im Umfeld des Hauptbahnhofes



haltestelle konnte unter enger Beteiligung der DB 2024 erfolgreich abgeschlossen und so in die nächste Planungsphase eingestiegen werden (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung §4567 vom 21. März 2024).

Aber daraus ergibt sich noch keine Gestaltungsplanung für die gesamten Vorplätze, die auch die Straßenräume der Poststraße und der Mannheimer Straße umfassen. Hier sind noch viele „offene Enden“ vorhanden, da funktional erforderliche Themen wie beispielsweise die Zugänge zur Fernbahnstation oder zur Querpassage in Lage und Funktion aktuell noch nicht geklärt werden können. Da die vielfältigen Anforderungen an die Straßenräume die vorhandene Fläche weit übersteigen, ist hier auch noch ein längerer Planungsprozess zu erwarten. Das passt dann zum Zeithorizont für die Herstellung der Vorplätze.

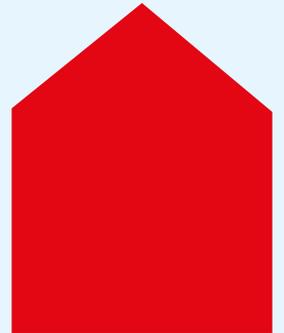
Auch nach der Fertigstellung der Tramhaltestelle Ende der 2020er Jahre sind große Teile des zentralen Vorplatzes noch als Baustelleneinrichtungsflächen belegt. Mitte der 2030er Jahre kann nach Abschluss der DB-Maßnahmen (Gebäude/Logistik) in der Poststraße eine abschließende Umgestaltung im vorderen Bereich erfolgen. Und die endgültige Herstellung der Mannheimer Straße sowie der hinteren Poststraße kann erst nach Fertigstellung der Fernbahnstation inklusive der Querpassage zu Beginn der 2040er Jahre angegangen werden. Einen Einblick in die Komplexität der Anforderungen an die Planung der Straßenräume zeigt unser „Wimmelbild“.

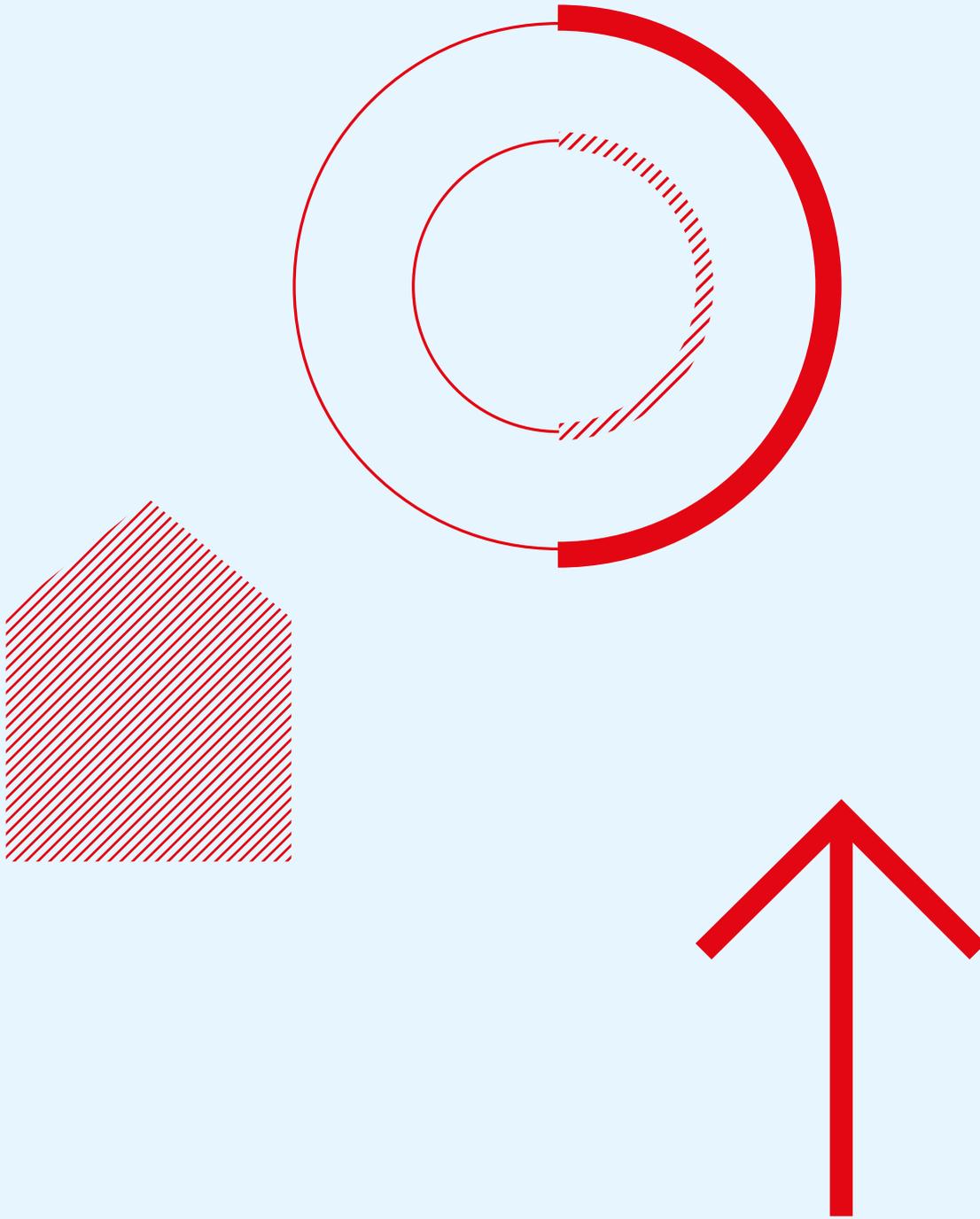


Einen Einblick in die Komplexität der Anforderungen an die Planung der Stadträume zeigt unser „Wimmelbild“.

Wimmelbild der Nutzungsanforderungen an die Vorplätze

Allgemeine Statistik





Mitarbeiter:innen

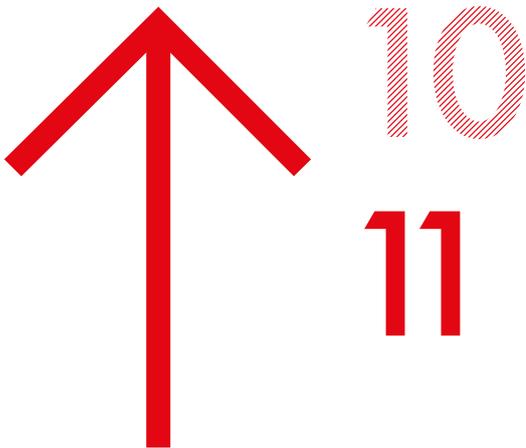
2023

167

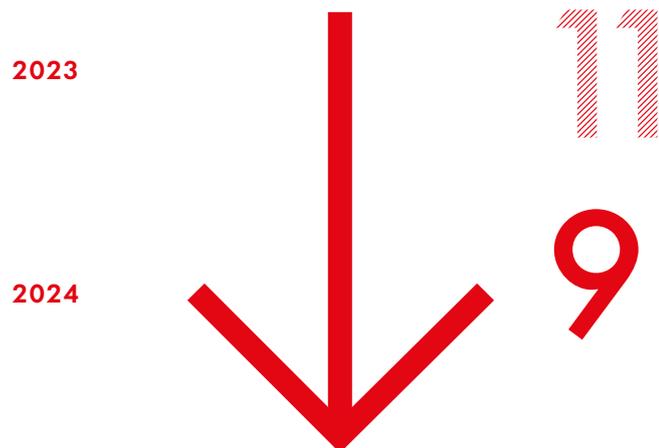
2024

168

Zugänge nach Kalenderjahr



Abgänge nach Kalenderjahr



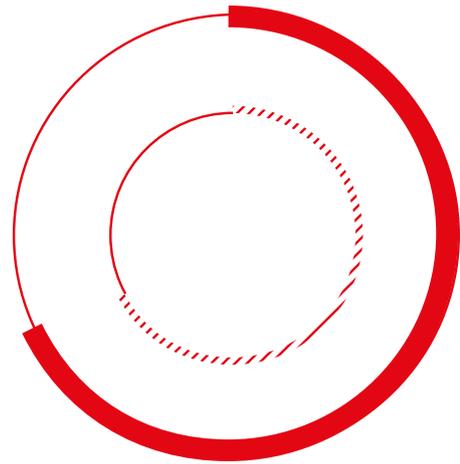
Anteil der Frauen in Prozent nach Kalenderjahr

2023

2024



68



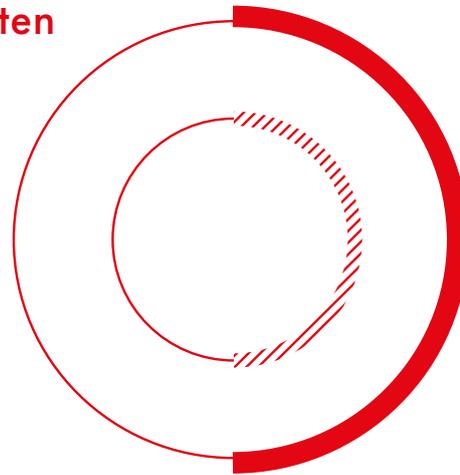
Anteil der Frauen in Prozent an Führungskräften

2023

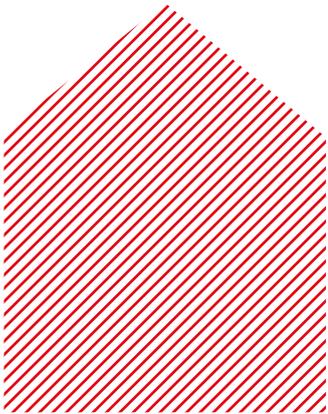
2024



50

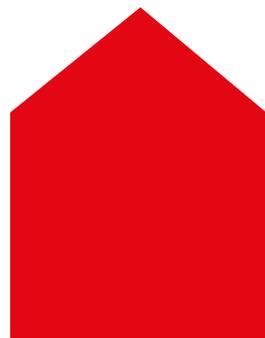


Geförderte (bewilligte) Wohneinheiten



2023

376



2024

444

Impressum

Herausgeber

Stadt Frankfurt am Main
Dezernat Planen und Wohnen
Stadtplanungsamt

**Beiträge**

Mitarbeiter:innen des Stadtplanungsamtes

Redaktion und Gestaltung

Stadtplanungsamt, Öffentlichkeitsarbeit

Druck

Druckerei E. Sauerland, Gelnhausen

Auflage

1.000

Frankfurt am Main, Mai 2025

Abbildung Titelseite

Mitarbeiter:innen des Stadtplanungsamtes

Alle Abbildungen, soweit nicht gesondert gekennzeichnet, sind urheberrechtlich geschützt und Eigentum des Stadtplanungsamtes Frankfurt am Main.

Luftbilder: Copyright Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

Kartendarstellungen und Bebauungspläne: Geobasisdaten

Copyright Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main sowie

Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Folgen Sie uns
auf Instagram!



@frankfurt_stadtplanung

Projektdokumentation

STADTENTWICKLUNG

■	Gewerbeflächenkataster	12
■	Leitlinien für Bau + Einrichtung neuer Rechenzentren in Frankfurt a.M.	12
■	Monitoring Milieuschutzsatzungen	13
■	Monitoring zur Frankfurter Einzelhandelsentwicklung	13

STÄDTEBAU

1	Adam-Riese-Straße	16
2	Einhausung der A661	18
3	Fischerfeldstraße/Lange Straße	16
4	Frankfurt Nordwest	24
5	Gutleut-West	30
	Hochhausentwicklungsplan HEP 2024	36
6	Neue Schul- und Wohnungsbauprojekte in Nieder-Eschbach	42
7	Nördlich Lorsche Straße	17
8	Nordöstlich der Anne-Frank-Siedlung	17
9	Östlich A661 – Hanauer Landstraße/ Peter-Behrens-Straße	50
10	Post-Corona Innenstadt	50
11	P&C Zeil - Midstad	51
12	Rahmenkonzept Nachverdichtung Mittlerer Norden	52
13	Städtebaulicher Wandel der Innenstadt	58
14	Südlich Am Riedsteg	63
15	Südlich Frankenallee/Hellerhofstraße	63
16	Südlich Mainzer Landstraße/ Elektronstraße	71
17	Wohngebiet nördlich Frankfurter Berg - Hilgenfeld	64

MASSNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM/AUSBAUPROGRAMM „SCHÖNERES FRANKFURT“

18	Bürgerbeteiligung „HauptwacheZukunft“	74
19	Illumination der Dreikönigskirche	75
20	Passage in der Straße an der Staufmauer	76
21	Oeder Weg – Umgestaltung zur fahrradfreundlichen Nebenstraße	82
22	Platz vor der Unterführung Homburger Damm	88

STADTERNEUERUNG

23	Förderprogramm Sossenheim	96
24	Förderprogramm Nied	96
25	Förderprogramm Griesheim	97
26	Förderprogramm Innenstadt Höchst	98
27	Förderprogramm Ben-Gurion-Ring	106
	Städtische Sport- und Spielfläche in Stadterneuerungsgebieten	110

WOHNUNGSBAUFÖRDERUNG

28	Förderprogramm Neubau bezahlbare Mietwohnungen Förderweg 2, Gallus	120
29	Förderprogramm Neubau bezahlbare Mietwohnungen Förderweg 2, Bockenheim	120
30	Förderprogramm für Studierende Nordend	121
31	Förderprogramm Neubau bezahlbaren Mietwohnungen Förderweg 1, Höchst	121
	Neue Förderrichtlinien für den Wohnheimbau	122

■ ■ ■ ■ Beiträge mit Kästchen ohne Zahl beziehen sich auf die Gesamtstadt.

