

Innenstadtkonzept Frankfurt am Main:

Verkehr

Querschnittswerkstatt am 2. 6. 2010
im Planungsdezernat - Casino, Kurt-Schumacher-Straße 10

Dokumentation



Moderation und Dokumentation:
Joachim Fahrwald, Franca Schirmmacher - POOL Netzwerk für Moderation

Inhalt

1 Rundgang	2
2 Begrüßung, Rahmen	3
3 Vortrag Prof. Dr. Hartmut Topp: "Verkehrerschließung großstädtischer Innenstädte"	4
4 Diskussion	7
5 Werkstattarbeit	8
5.1 Wo sind wichtige Fußgängerbindungen in der Innenstadt? Welche Wege sollten für Fußgänger ausgebaut werden? (Nils Schalk, Stadtplanungsamt)	9
5.2 Wo sind wichtige Radachsen in der Innenstadt? Welche Wege sollten für Radfahrer ausgebaut werden? (Axel Fleischer, Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung)	10
5.3 Qualitätvolle Straßenräume – wie sollten sie gestaltet sein? (Miriam Kuroczynski, Stadtplanungsamt)	11
5.4 Wie wird sich die Mobilität in der Zukunft verändern? Was bedeutet das für die Innenstadt? (Prof. Dr. Hartmut Topp)	12
5.5 Gelungene Mobilität in Innenstädten: Beispiele aus anderen Städten (Joachim Fahrwald, memo-consulting).....	13
5.6 Weitere Hinweise und Anregungen (Franca Schirmmacher, memo-consulting)	13
6 Ausblick	14

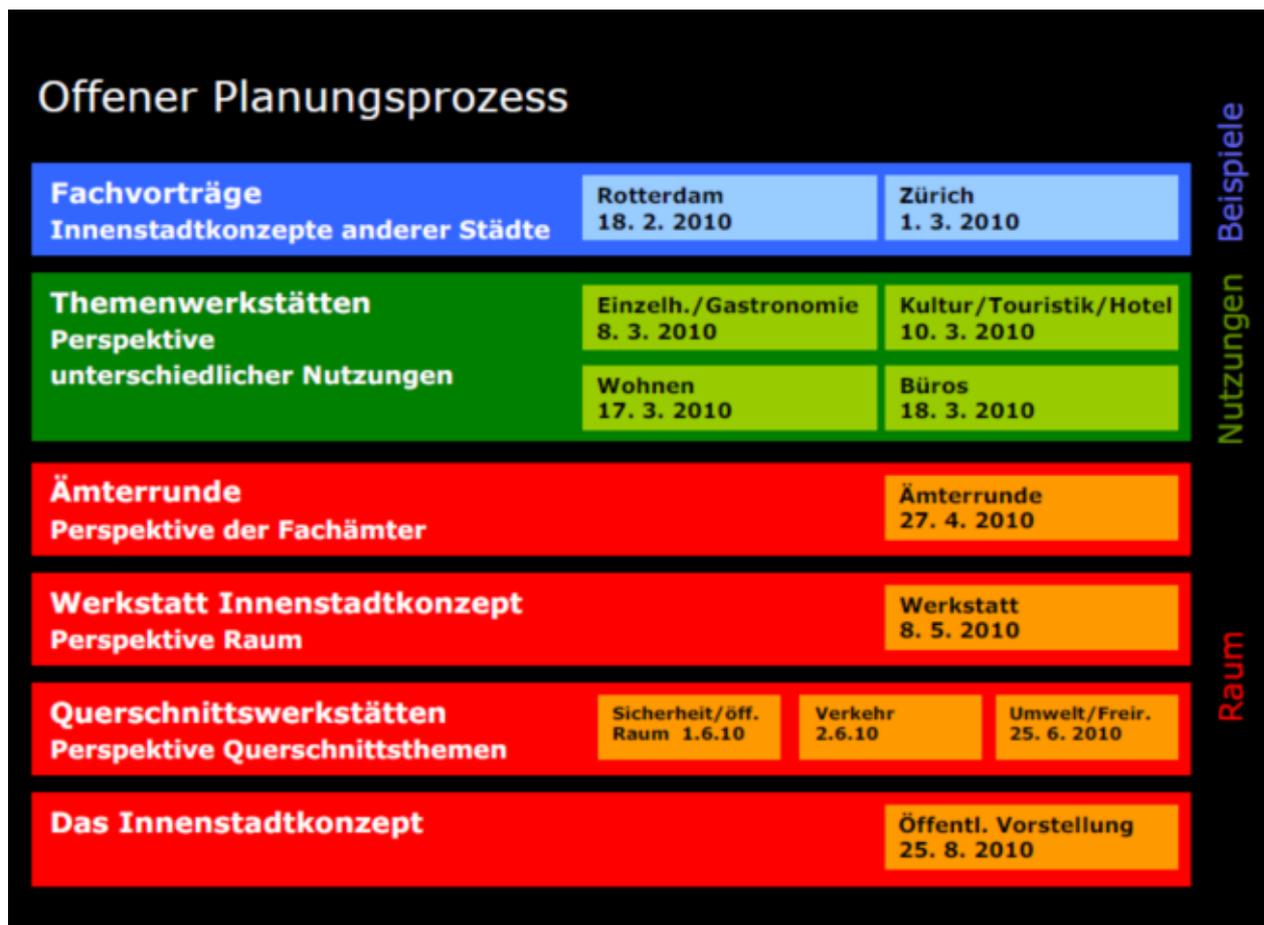
1 Rundgang

Der Rundgang beginnt um 18.00 vor dem Planungsdezernat. Geführt von Herrn Fleischer, Leiter des Referats Mobilitäts- und Verkehrsplanung, folgt die Gruppe zunächst dem Mainufer bis zum Eisernen Steg.

- Untermainkai: Mit 21.000 Kfz/ Tag ist die Belastung hoch und das Spannungsfeld Verkehrsachse-Erholungsnutzung erlebbar. Die vereinzelt Parkstände sind eine Störung.
- Am Römerberg sind Auswirkungen der Planung sichtbar: Aus einem Parkplatz wurde ein attraktiver Platz.
- Die Braubachstraße ist eine der sechs Ost-West Achsen. Sie ist mit 25.000 Kfz/Tag belastet und ist auch für den ÖPNV wichtig. Schwierig ist die Überquerung insbesondere am Tunnelmund.
- Die Hauptwache ist vor ca. einem Jahr für Fußgänger geöffnet worden. Bis zur Sperrung für den KFZ-Verkehr flossen hier 13.000 Kfz/Tag. Umbaumaßnahmen am Eschenheimer Tor machten die neue Verkehrsführung möglich und die Zeil durchgängig. Die KFZ wurden auf den Anlagenring verlagert.
- Die Töngesgasse ist als Fahrradstraße ausgewiesen. Auf ehemaligen Sperrflächen sind Fahrradstellplätze mit Bügeln eingerichtet.
- Letzte Station ist die Kreuzung Battonstraße / Kurt Schumacher Straße. Mit 51.000 Kfz/Tag, zwei Straßenbahnlinien in Nord-West Richtung und einer Straßenbahnlinie in Ost-West Richtung die höchstbelastete Kreuzung in der Innenstadt.

2 Begrüßung, Rahmen

Herr Hunscher vom Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main begrüßt die über 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer und richtet die Grüße des Amtsleiters Herrn von Lüpke aus, der an dieser Werkstatt nicht teilnehmen kann. Herr Hunscher skizziert einen kurzen Rückblick auf die bisherigen Planungsschritte und weist auf die noch ausstehende Querschnittswerkstatt „Umwelt“ am 25. Juni 2010 im Haus am Dom hin:



Herr Hunscher bedankt sich für die Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen aus dem Verkehrsdezernat.

Moderator Joachim Fahrwald erläutert den Ablauf des Abends. Zunächst wird Herr Prof. Dr. Hartmut Topp ein Eingangsreferat halten. Daran anschließend folgt die Diskussion der Thesen und Positionen. Die offene Werkstattarbeit findet in den Themennischen vor dem Casino statt und wird durch Herrn Fahrwald, Frau Kuroczynski und Herrn Schalk vom Stadtplanungsamt sowie Herrn Fleischer, Referat Mobilitäts- und Verkehrsberatung und Franca Schirmacher vom Moderationsteam begleitet.

3 Vortrag Prof. Dr. Hartmut Topp: Verkehrerschließung großstädtischer Innenstädte

Herr Prof. Topp lehrt am Institut für Mobilität und Verkehr der TU Kaiserslautern. Mit seinem Darmstädter Planungsbüro R + T hat er an der Entwicklung des Gesamtverkehrsplans der Stadt Frankfurt mitgewirkt, der Planungsgrundlage für diese Querschnittswerkstatt ist. Herr Prof. Topp gliedert seinen Vortrag in:

1. Bedeutung der Innenstadt
2. Das Bild der Stadt
3. Äußere und innere Erreichbarkeit
4. Konzepte der Verkehrerschließung
5. Der „Zeil-Bleichstraßen-Effekt“
6. Mobilität in Zukunft
7. Zusammenfassung für Frankfurt

Bedeutung der Innenstadt

Die Innenstadt ist nicht nur multifunktionale Mitte einer Stadt, sondern auch für die Region bedeutsam. Die Frankfurter Innenstadt hat mit 155 ha eine relative kleine Fläche. Sie bietet eine große Nutzungsvielfalt, vielfältige Aktivitäten werden hier gekoppelt.

Die Qualität einer Innenstadt ist entscheidend für die Wahrnehmung und Bewertung der gesamten Stadt. Hier entscheidet sich der Wettbewerb in der Städtekonkurrenz. Im Zuge einer „Renaissance der Stadt“ werden gerade auch die Innenstädte gefördert, z.B. mit dem Programm „Ab in die Mitte“.



Das Bild der Stadt

Die Zeil ist eine besondere Straße. Sie bleibt in der Erinnerung, ihr markanter Stil wurde in anderen Kommunen nachgeahmt. Die nach dem Krieg entstandenen Schneisen der „autogerechten Stadt“ können exemplarisch an der Berliner Straße beobachtet werden. Hier muss die Stadt entscheiden, wie sie mit diesen Straßen umgeht.

Herr Prof. Topp formuliert die zentrale These des kompensatorischen Ansatzes:

Gute Gestaltung mindert Belästigung bei gleicher Verkehrsbelastung durch objektive Verbesserung und psychologische Wirkung.

Erreichbarkeit

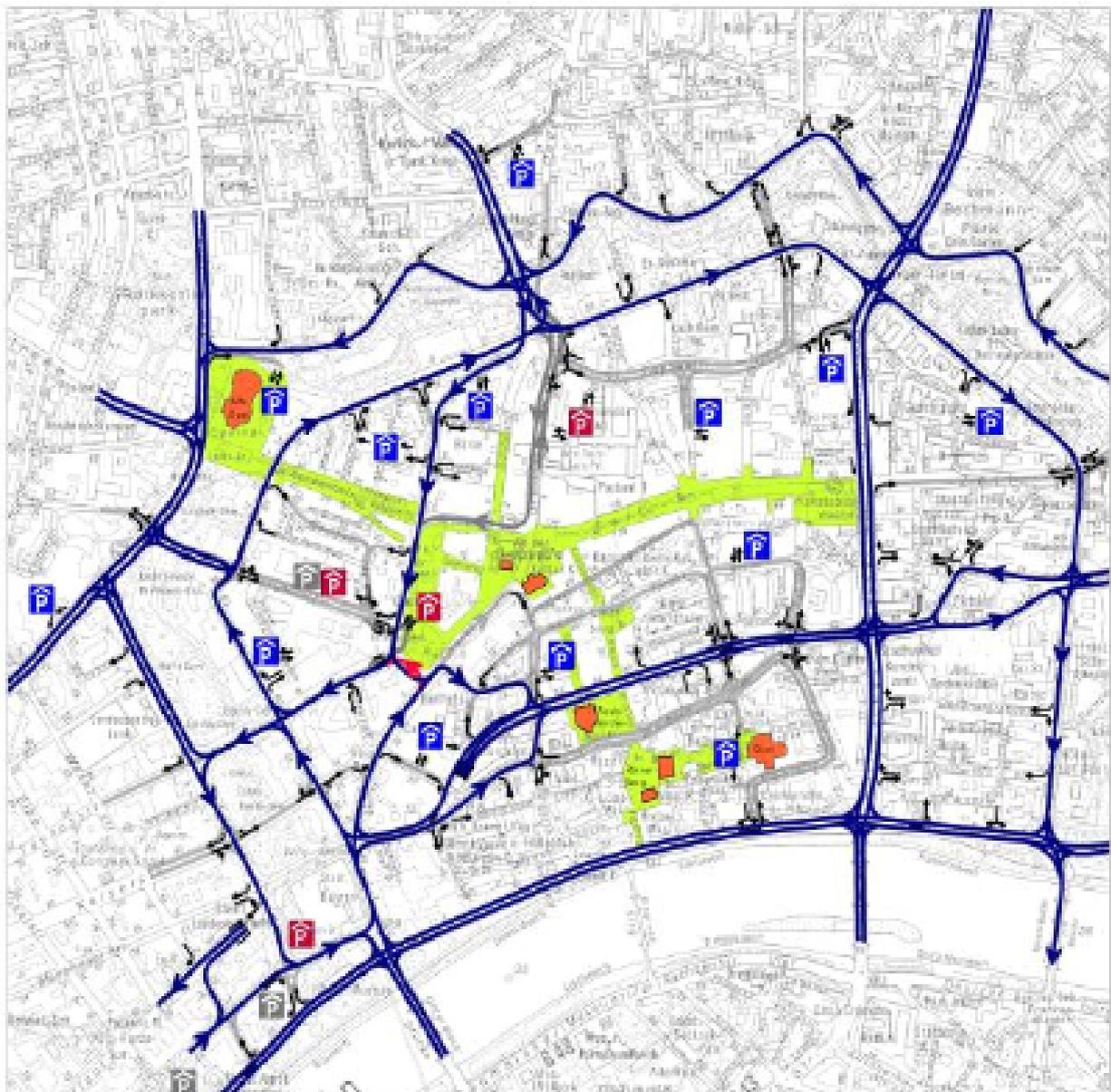
Äußere und innere Erreichbarkeit sind entscheidend für die Qualität einer Stadt. Der ÖPNV erreicht in der Innenstadt die höchste Dichte der Erreichbarkeit in der Region. Dem Individualverkehr bieten sich ausreichend Parkmöglichkeiten, auch im Städtevergleich. Noch stehen Fußgänger und Radfahrer bei der Verkehrsplanung häufig im Hintergrund, dabei

erzeugen erst Fußgänger die Urbanität einer Stadt. Neue städtische Bemessungen für den Straßenbau gehen heute davon aus, welcher Raum für Aufenthalt, Straßengrün, Fußgänger und Radfahrer gebraucht wird. Der Rest kann Straße werden.

Ausgehend von den Einzugsbereichen für Fußgänger (1,5 km) und Radfahrer (7 km) könnten 150.000 Bewohnerinnen und Bewohner die Innenstadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen.

Konzepte der Verkehrserschließung

Die Dimension der Frankfurter Innenstadt innerhalb der Wallanlagen ist historisch geprägt. Der Bewegungsspielraum für Fußgänger und Radfahrer wird durch stark Auto-orientierte Straßenräume - Berliner Straße, Kurt-Schumacher-Straße, Mainufer - begrenzt.



Neben den Parkhäusern findet man in der Innenstadt viele ebenerdige Parkräume. Diese erzeugen einen erheblichen Parksuchverkehr. Hier könnte durch entsprechende Maßnahmen gegengesteuert werden.

Bis zur Schließung überquerten täglich 13.000 PKW die Hauptwache. Insgesamt wurde die Verkehrssituation dort gut gelöst.

In Kopenhagen (Fahrradhauptstadt 2010) fahren 37 % mit dem Rad zu Arbeit und Ausbildung. In Frankfurt waren es 2008 zwar nur 13%, doch gegenüber dem Jahr 2003 (9%) ist dies eine deutliche Steigerung. Hauptmotiv für die Nutzung ist, dass es mit dem Fahrrad schnell und einfach geht, der Umweltaspekt spielt faktisch keine Rolle.

Die Stadt Nürnberg ist von der Größe der innerstädtischen Fläche gut mit Frankfurt zu vergleichen. Dort wird seit den 80er Jahren der Autoverkehr aus der Innenstadt herausgenommen und es werden Fahrbahnflächen zurückgebaut. Die Innenstadt kann man mit dem Auto nicht mehr durchfahren, sie bleibt dabei aber für den Autoverkehr befahrbar.

Weitere Beispiele für interessante Verkehrserschließungskonzepte präsentierte Herr Prof. Topp unter anderem mit der Züricher Bahnhofstraße und dem Neuen Wall in Hamburg. Während die Bahnhofstraße für eine gelungene Kombination aller Verkehrsmittel steht, wurde der Neue Wall in Hamburg partizipativ geplant und simuliert nach seinem Umbau „Shared Space“, obgleich die Trennung des Verkehrs weiterbesteht.

Der „Zeil-Bleichstraßen-Effekt“

1972 fuhren über die Zeil 35.000 PKW am Tag. Trotz dramatischer Prognosen fand man nach der Umwandlung zur Fußgängerzone nicht einmal die Hälfte der PKW auf den umliegenden Straßen, z.B. der Bleichstraße wieder. Dieses Phänomen wird in der Fachwelt „Zeil-Bleichstraßen-Effekt“ genannt.



Mobilität in der Zukunft

- Aufgrund der demografischen Entwicklung und veränderten Arbeitsbedingungen werden die Verkehrsspitzen weiter abflachen. Zudem gibt es einen Trend „Zurück in die Stadt“ zu beobachten.
- Auto-Mobilität wird teurer. Elektroautos werden auf Dauer die fossil angetriebenen Autos nicht ersetzen können, denn sie werden bei eingeschränkter Reichweite teuer bleiben.
- Multimodales Verkehrsverhalten bedeutet, dass die Wahl des Verkehrsmittels genauer an das Vorhaben angepasst und kombiniert wird. Damit wird der Mobilitätsverbund – also die Kombination aus ÖPNV, fußläufiger Erreichbarkeit, Car-Sharing etc – noch wichtiger.
- Virtuelle Mobilität wird auch in Zukunft nur zum Teil die physische Mobilität ersetzen können.
- Das Fahrrad ist ein zukunftsfähiges Verkehrsmittel.

Zusammenfassung für Frankfurt

Der Generalverkehrsplan besagt:

- *„Flächen für den Kfz-Verkehr werden zur Verbesserung der Situation für Fußgänger, Radfahrer und Straßenraumgestaltung teilweise reduziert.“*
- *„Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern sollen möglichst zum Vorteil des Mobilitätsverbunds gelöst werden.“*
- *„Die Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer soll verbessert werden. Die Kfz-Zugänglichkeit wird tendenziell restriktiv gehandhabt.“*
- Die Berliner Straße wird täglich von 25.000 Kfz befahren. Hier sollte mit grundsätzlichen Maßnahmen begonnen werden, auch wenn jetzt befürchtet wird, dass dies die Mainuferstraße noch stärker belasten würde.
- Fußgängerquerungen in die Innenstadt sollten weiter erleichtert werden.
- Für den Radverkehr sollte eine Durchlässigkeit der Innenstadt und eine hohe äußere und innere Erreichbarkeit angestrebt werden.
- Städtebauliche Reparatur von Straßen und Plätzen sowie der Abbau von Parkständen im Straßenraum sind weitere Vorschläge für die Entwicklung.

4 Diskussion

Ein Teilnehmer ergänzt die Prognosen Prof. Topps, und gibt zu bedenken, dass die Emissionen bei Elektroautos nur verlagert würden.

Berliner Straße und Mainuferstraße untertunneln?

Diskutiert wurde eine Untertunnelung der Berliner Straße und der Mainuferstraße. Herr Prof. Topp bezeichnete diese Planungen als sinnlos. Für die Tunnelausfahrten fehle der Platz, da gebe es wichtigere Aufgaben über der Erde zu erledigen. Ein Teilnehmer möchte die Berliner Straße dagegen unbedingt als wichtige Verkehrsachse erhalten, die höchstens ein bisschen Verschönerung benötigt. Herr Prof. Topp argumentiert, dass die Berliner Straße durchaus zweispurig werden könnte. Die zweispurige Mainuferstraße mit täglich 20.000 Kfz bewältige dies auch, die Berliner Straße werde täglich von 25.000 Kfz befahren.

Wie kann der Kfz-Verkehr in der Innenstadt reduziert werden?

Es wird vorgeschlagen, die Töngesgasse für den Individualverkehr zu sperren und nur noch die direkt Anfahrt zu den Parkhäusern zu ermöglichen. Ein Teilnehmer warnt, man sollte die Innenstadt auf keinen Fall komplett sperren. Die Hauptverkehrsadern, die den umgeleiteten Verkehr aufnehmen, müssten entsprechend ausgebaut werden. Herr Dr. Debling ergänzte, man brauche belastbare Straßen, die den Individualverkehr aus der Innenstadt aufnehmen. Herr Prof. Topp erinnerte an den „Zeil-Bleichstraßen-Effekt“, der belegt, dass die Verkehrsmodelle, mit denen Planer arbeiten, die tatsächlichen Entwicklungen nicht exakt vorhersagen können. Abgelehnt wird die Option einer Citymaut. Diese funktioniere gut in Mono-Städten wie London oder Stockholm, Frankfurt hingegen muss sich in einer polyzentrischen Städtekonkurrenz behaupten, dies sei also nicht zu empfehlen. Der Lieferverkehr müsse die Innenstadt auf jeden Fall gut erreichen können, so ein Vertreter der IHK. Herr Prof. Topp stimmt zu: In der multimodularen Stadt muss es auch Autos geben.

Vor allem Pendler benötigen Parkplätze

Auf Nachfrage verteidigte Herr Prof. Topp die Stellplatzsatzung als notwendiges verkehrspolitisches Instrument der Kommunen. Ein Teilnehmer erinnerte daran, dass es in der Innenstadt auch deshalb überproportional viel Parkraum gebe, weil es überproportional viele Pendler gibt. Herr Fleischer bestätigte dies mit aktuellen Zahlen: Täglich finden 1.000.000 Personenfahrten zwischen Frankfurt und dem Umland statt, darunter 80 % Individualver-

kehr. Herr Fleischer sieht noch etwas Potenzial, den Individual-Stadt-Umland-Verkehr auf den ÖPNV zu verlagern, allerdings gibt es im S-Bahntunnel Kapazitäts-Engpässe. Herr Weiland wünscht sich, dass das Umsteigen vom Individualverkehr auf ÖPNV erleichtert wird, es müssten am Stadtrand mehr Park&Ride Parkplätze mit attraktiver Anbindung vorgehalten werden, bzw. dezentral an allen S-Bahnstationen. Eine Teilnehmerin kritisiert die hohen ÖPNV-Preise, die die Fahrt mit dem Auto attraktiver machen.

Förderung des Radverkehrs

Ein Teilnehmer kritisiert, dass der Fahrradverkehr zwar gefördert werde, aber es weiterhin keine ausreichenden Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV gebe. Unklarheit besteht darüber, was eine Fahrradstraße ist und seit wann es sie gibt: Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße, in der der Radverkehr Vorrang hat. In der Töngesgasse sind zwar Kfz erlaubt, Kraftfahrer müssen aber gegebenenfalls die Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.

3 Werkstattarbeit

In der anschließenden Werkstatt arbeiten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in frei gewählter Zuordnung zu folgenden moderierten Fragestellungen.

- Wo sind wichtige Fußgängerbindungen in der Innenstadt? Welche Wege sollten für Fußgänger ausgebaut werden?
- Wo sind wichtige Radachsen in der Innenstadt? Welche Wege sollten für Radfahrer ausgebaut werden?
- Qualitätvolle Straßenräume: Wie sollten sie gestaltet sein?
- Wie wird sich die Mobilität in Zukunft verändern? Was bedeutet das für die Innenstadt?
- gelungene Mobilität in Innenstädten: Beispiele aus anderen Städten

Nach einer einstündigen Werkstattphase werden die Ergebnisse von den jeweiligen Moderatoren vorgestellt.

5.1 Wo sind wichtige Fußgängerbindungen in der Innenstadt? Welche Wege sollten für Fußgänger ausgebaut werden?

(Moderation und Bericht: Nils Schalk, Stadtplanungsamt)



Grün markiert sind Knoten und Verbindungen, die als angenehm wahrgenommen werden, rote Markierungen kennzeichnen problematische Zonen.

Anregungen

- Unterführungen attraktiver gestalten
- Wallanlagen Cityring leichter queren
- Ost-West-Weg Altstadt verbessern
- Wege in der Wallanlage sind gut – außer Knoten
- Attraktive Wege am Mainufer

5.2 Wo sind wichtige Radachsen in der Innenstadt? Welche Wege sollten für Radfahrer ausgebaut werden?

(Moderation und Bericht: Axel Fleischer, Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung)



- 1 Kommunikation Fahrradstraße
- 1 Ruhenden Verkehr verdrängen
- 1 Vorrang Fahrrad verdeutlichen
- 2 Radverkehrsführung
- 3 Radverkehrsanlagen
- 4 Kreuzung signalisieren
- 5 Radverkehrserreichbarkeit
- 6 Durchlässigkeit für Radweg
- 7 Radverkehrsanlagen
- 8 Richtung der Radwege verdeutlichen

- 9 Öffentlichkeitsinfo über Radverkehr
- 10 Radverkehrsanlagen
- 11 Radverkehr
- 12 Querung Kurt-Schumacher Straße ermöglichen
- 13 Querungsmöglichkeit Kornmarkt – Buchgasse
- 14 Nordumfahrung Zeil verbessern
- 15 Radverkehrsanlagen außerhalb des Anlagenrings
- 16 Querbarkeit von Schienenstrecken

5.3 Qualitätvolle Straßenräume – wie sollten sie gestaltet sein?

(Moderation und Bericht: Miriam Kuroczynski, Stadtplanungsamt)

Bei der Präsentation der Ergebnisse stellt Frau Kuroczynski die geordneten Beiträge der Station vor:

Möblierung, Einbauten

- klar, reduzierte Beschilderung
- weniger Technik-Kästen
- Entleerung der Gehwege / Plätze (technische Einbauten)
- Mehr Aufenthaltsqualität durch Wasserspiele / Brunnen
- Begrünung – auch Kübel
- Gesamtkonzept (Design) für Straßenräume
- Querungshilfen nicht als reine Funktionseinheiten

Bauliche Fassung

- Rückbau unattraktiver Randbebauung
- Pflasterqualität, incl. Beseitigung saisonaler Schäden
- Ebene Gehflächen
- Abstandsgrün Fußgänger / Fahrbahn

Strukturierung der Nutzungen

- Restflächen qualifizieren -> Räume schaffen
- Raum für Haltestellen, ansprechende Gestaltung der Haltestellen
- Plätze, die zum Verweilen einladen, Sitzgruppen
- Gezielte Förderung von Gastronomie mit Terrassen
- Zonierung von Sondernutzungen
- Andienungsflächen (Lade-, Lieferzonen)
- Aufhebung der Aufteilung der Verkehrsflächen ⇄ klare Strukturierung der Nutzungen
- Reduktion vierspuriger Straßen auf Zweispurige, in der Breite von dreispurigen Straßen

Maßstäblichkeit

- helle Räume
- Vermeidung von Verschattung durch eventuelle Aufstockung alter Häuser
- ausreichende Gehwegbreite

5.4 Wie wird sich die Mobilität in der Zukunft verändern? Was bedeutet das für die Innenstadt?

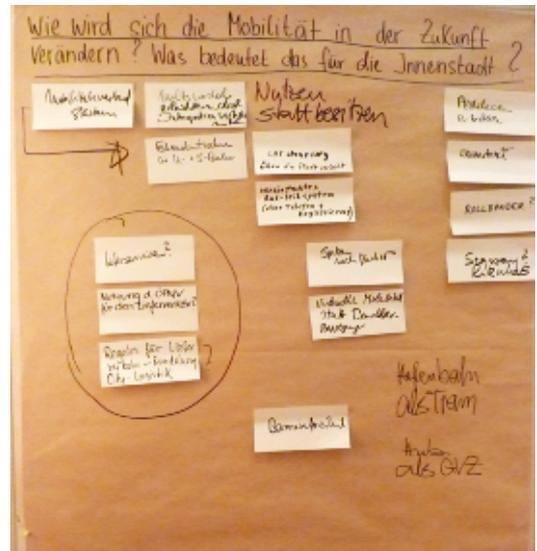
(Moderation und Bericht: Prof. Hartmut Topp)

Rahmenbedingungen

- Demografischer Wandel: Barrierefreiheit
- virtuelle Mobilität statt Pendlermobilität
- flachere Verkehrsspitzen

Verkehrsmittel der Zukunft

- Pedelecs / E-Bikes
- Rollbänder
- Wassertaxis auf dem Main
- Hafentram als Tram
- Seqways eher nicht
- Rikshas eher nicht



Modalität / Verbund

- Mobilitätsverbund stärken
- Multimodalität erleichtern durch Integration der Verkehrsmittel
- Fahrradmitnahme-Möglichkeiten in U- und S-Bahnen verbessern
- Carsharing über die Stadt verteilt anbieten
- vereinfachtes Rad-Leihsystem ohne Telefon und Registrierung

Lieferverkehr

- Lieferservice Ausweitung
- Nutzung des ÖV für Lieferungen
- Regelung für Lieferverkehr
- Bündelung City-Logistik

5.5 Gelungene Mobilität in Innenstädten: Beispiele aus anderen Städten

(Moderation und Bericht: Joachim Fahrwald, memo-consulting)

Erreichbarkeit / Mix

Dortmund	Cityring
Berlin	breite Alleen vermitteln Großzügigkeit, entspannten Aufenthalt
Freiburg	gesunder Mix der Verkehrssysteme
London	bessere Erreichbarkeit durch „IV“-Maut

ÖV

Stuttgart und Berlin	Schnellere/kürzere Taktung der U-Bahnen
Stuttgart	bessere Anbindung des Umlandes durch S-Bahn-Verkehr
München	Ein- und Ausstiege S-Bahnen auf verschiedenen Seiten, verkürzte Haltezeiten
München, Paris u.a.	vergünstigte Zehner-Karten
Amsterdam	Straßenbahn und Fußgänger

Fuß-/ Radverkehr

Stuttgart	Verschiedene Fußgängerzonen, die miteinander verbunden sind
Münster	⚡ Achtung: Fehlentwicklung bei Radfahrern, Rowdytum ⚡

5.6 Weitere Hinweise und Anregungen

(Moderation und Bericht: Franca Schirmmacher, memo-consulting)

An dieser Station ist die Gelegenheit, Meinungen, Positionen und Vorschläge zu formulieren, die über die Fragestellungen hinausgehen. Dies sind die sortierten Statements:

- Zugangshemmnisse im ÖPNV analysieren und – wenn möglich – beseitigen
- Bewusstsein für Belange des ÖPNV bei Politik, Verwaltung und Bürgerschaft erhöhen
- Nutzung des ÖPNV für Kinder bis 12 Jahren kostenlos
- bessere S-Bahn-Taktung Flughafen – Innenstadt
- Mobilitätsberatung vor Ort durch Fahrgastberater
- zu viele Fahrräder in U- und S-Bahnen zu Spitzenzeiten ⚡
- sowie der Vorschlag, den Mainuferpark zum Ruderdorf zu beleuchten

6 Ausblick

Die Ergebnisse der Querschnittswerkstatt „Verkehr“ werden in den nächsten Wochen in das Innenstadtkonzept eingearbeitet. Das fertige Konzept soll am 25. August 2010 präsentiert werden. Alle Planungsschritte, die Dokumentationen und weitere Dokumente sind weiterhin auf der Website des Stadtplanungsamtes zu finden.

Die nächsten Veranstaltungen:

- Werkstatt Umwelt und Freiraum am 25. 6. 2010, 17.00 Uhr (!). Treffpunkt Rundgang: Palais Quartier, Treffpunkt Werkstatt ab 18.00 Uhr: Haus am Dom
- Vorstellung der Ergebnisse: 25. 8. 2010, 18.00 – 20.00 Uhr

Herr Hunscher und Herr Fahrwald bedanken sich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die engagierten Beiträge und beenden die Querschnittswerkstatt „Verkehr“.