

Innenstadt der Zukunft

Ein städtebauliches *inklusives* Konzept für das nördliche Mainufer Frankfurt

Aufgabenstellung städtebaulicher Entwurf Sommersemester 2020



Titelbild: Pahlavi Rao (2019)

Herausgeber:

uhg

TU Darmstadt, Fachbereich Architektur
Forschungsgruppe Urban Health Games
Jun.-Prof. Dr.-Ing. Martin Knöll
a.o. Prof. Dr.-Ing. Sabine Hopp
Lehrauftrag: Dipl.-Ing. Britta Eiermann
El-Lissitzky-Str.1, 64287 Darmstadt
www.stadtspiele.tu-darmstadt.de

Zusammenfassung

Innenstadt der Zukunft – Ein städtebauliches inklusives Konzept für das nördliche Mainufer Frankfurt

In diesem Entwurf entwickeln Sie ein städtebauliches Konzept, welches eine zukünftige Neugestaltung des 1,2km langen, autofreien Stadt- und Erholungsraumes direkt am Main mit der programmatischen Weiterentwicklung hin zu einer inklusiven Innenstadt Frankfurts verbindet. Was sind Perspektiven für eine breite Nutzbarkeit und barrierefreie Erschließung des öffentlichen Raumes? Wie kann die Vernetzung von gemeinschaftlichen, kulturellen und gewerblichen Nutzungen auf beiden Seiten des Mainufers gelingen? Wie stellt sich ein zukunftsfähiger Stadtraum dar, der neue Zugänge zum Wasser schafft und sich durch seine Programmierung und Gestaltung sowohl Besuchern als auch Bewohnern öffnet?

Abstract

Frankfurt Mainufer – urban design for inclusive places along the new Riverside North

Since July 2019 Frankfurt has temporarily banned cars from a 1.2km stretch of its former 4-lanes inner city route along the river Main. So far there are no concepts available that show how the redevelopment of this central open space can be integrated with a strategic development of inclusive city centres – offering great places to support the urban transformation towards more green modes. In this design studio you will learn to develop perspectives to improve usability and pedestrian accessibility of public space and urban mobility systems, how to connect cultural institutions and ‘third places’ with urban design and how to program urban open space that offers visual and sensory access to the water and invites visitors and residents.

Inhalt

Zusammenfassung Abstract	3
Einleitung	7
Makrostandort	8
Mikrostandort	12
Inklusion	15
Aufgabe	19
Betrachtungs- und Bearbeitungsgebiet	19
Ziele	21
Programm	22
Abgabeleistung	23
Termine	25
Bewertungskriterien	26
Unterlagen	27

Einleitung



Abb. 1. Mainkai Frankfurt nach der Öffnung der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer im Juli 2019.

„Die von den Kontaktverboten geplagten Menschen genießen die Sonne bei Spaziergängen, beim Joggen, auf dem Fahrrad. Das Distanzhalten gelingt dabei besonders im Bereich des gesperrten Mainkais gut, nicht wenige spazieren auch auf den drei Fahrspuren.“

(Dennis Pfeiffer-Goldmann, Frankfurter Neue Presse, 9.4.2020)

„Wo, wenn nicht am Fluss, muss nicht nur ein bauliches Zeichen, sondern auch ein Bekenntnis zur kulturellen Vielfalt gesetzt werden?“

(Roland Burgard, Das Museumsufer Frankfurt, 2020)

Die Innenstädte in prosperierenden Städten wie Frankfurt sind doch eigentlich schon fertig geplant. Die letzten Baulücken sind geschlossen, der einzig verbleibende Raum zur Entwicklung in die Höhe ist ausgewiesen, die meisten Gebäude sind ertüchtigt oder aufgestockt. Der Leerstand des Einzelhandels und Gastronomie hält sich in Grenzen, da die A-Stadt Frankfurt das Rennen um Besucher und Konsumenten gegenüber B-Städten wie Darmstadt oder Offenbach locker gewinnt. Warum also dieser Entwurf?

- Die im Masterplan Frankfurt 2030+ geforderte Neuzonierung des Straßenraums zugunsten der Fußgänger und Radfahrer, mit Vorfahrt für den ÖPNV und mit deutlicher Reduzierung des IMV läuft nur zögerlich an.
- Die Umsetzung des Inklusions-Imperativ, also der Teilhabe von Menschen mit Behinderung am öffentlichem Leben und der verbesserten Zugänglichkeit zu öffentlichen Räumen, Haltestellen und Gebäuden gerät ins Stocken.
- Die Freiräume, insbesondere das nördliche Mainufer hat eingeschränkte Aufenthaltsqualität, taugt nicht als Aushängeschild der Weltstadt am Main und trennt aktuell die Innenstadt Frankfurts vom Wasser wie auch von dem südlichen Mainufer in Sachsenhausen.

Darüberhinaus fehlt ein Konzept zur Programmierung der Erdgeschoss-Flächen, das flexibel genug ist um für neue Entwicklungen Raum zu geben, das aber auch ein Gerüst bietet, die Interessen der Anwohner und der Besucher der Innenstädte gleichermaßen miteinander zu balancieren.

Makrostandort

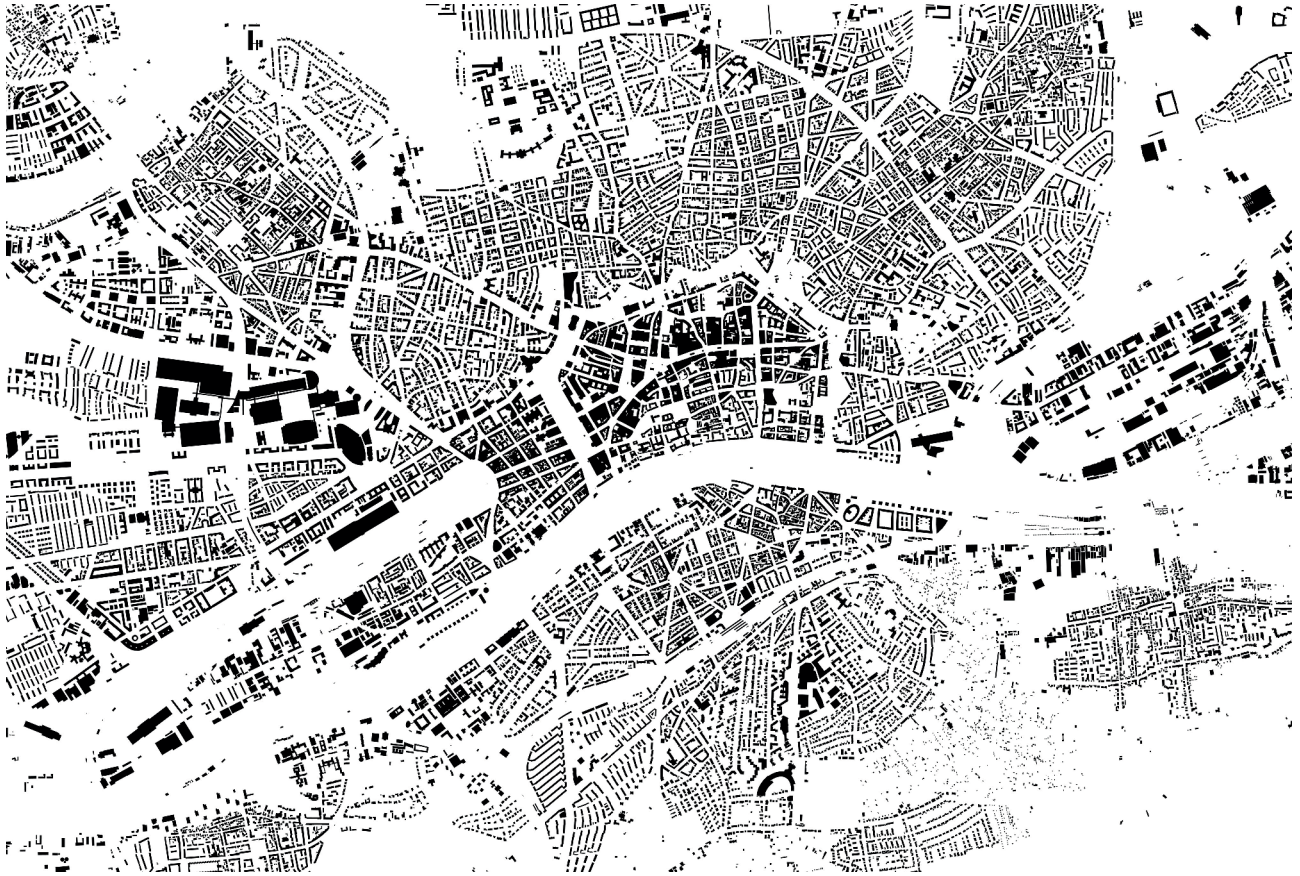


Abb. 2. Abbildung von Frankfurt im Schwarzplan.

Frankfurt 2030+

Ein Ziel des Integrierten Städtebaulichen Konzeptes (ISEK) Frankfurt 2030+ ist es den Anteil der Radfahrer und Fußgänger, wie des ÖPNV am Modal Split zu erhöhen. Das soll unter anderem durch eine Neuordnung des Straßenraums sowie durch Ausbau des ÖPNV und Radwegenetzes erfolgen. Des Weiteren sollen der bezahlbare Wohnraum (auch im Bestand) gefördert und innenstädtische Freiflächen qualifiziert werden.

Innenstadt-Konzept Frankfurt am Main

Es liegt ein Innenstadtkonzept von 2010 vor, das in der Bestandsanalyse unter anderem das Zerfallen der Teilbereiche durch die hohe Verkehrsbelastung moniert und darstellt, dass es wenige Wegeverbindungen in Nord-Südrichtung, d.h. zum Beispiel von der Zeil hin zum Wasser gibt. Es wird

des Weiteren die Vielfältigkeit in der städtebaulichen Form (Hochhäuser, 50er Jahre, Fachwerk) und im Programm (Gewerbe, Konsum, Kultur) betont, welche unterschiedliche Identitäten wie Bankenviertel oder Altstadt prägen, die in der zukünftigen Entwicklung beachtet werden sollten (Abb 2). Die Neugestaltung des nördlichen Mainufers wurde als eine Handlungsempfehlung aufgestellt, die nun – 10 Jahre später – durch die temporäre Sperrung für den motorisierten Verkehr angegangen wurde.

Stadtraum Main und Museumsufer

Seit den 1980er-Jahren hat sich das einst durch Parkplätze geprägte Flussufer nach und nach in einen „Wohn- und Freizeitraum“ entwickelt. Zum einen wurde am Westhafen, Osthafen rund um das Areal des neuen EZB-Headquartiers, und auf der Sachsenhausener Seite durch Solitäre am

Wasser Wohnraum geschaffen. Zum anderen wurde mit dem Museumsufer ein Konzept verfolgt, das durch die Vernetzung kultureller Einrichtungen auf beiden Seiten des Mains auch wertvolle Impulse zur Wiederentdeckung des Freiraums am Wasser gegeben hat (Vgl. Wekel, 2016). Die Freiflächen am Mainufer sind Teil des Grüngürtels Frankfurt, mit regionalen Radverbindungen. Auf der Sachsenhausener Seite, sind die Grünflächen in Höhe des Museumufers im Tiefkai beliebter Bewegungsraum und Aufenthaltsort. Zwischen Eiserner Steg und Friedensbrücke befinden sich 13 Museen in Flussnähe, und noch mal so viele in fußläufiger Erreichbarkeit auf beiden Seiten des Mains. Seit 2007 präsentieren sich die Einrichtungen gemeinsam als „Museumsufer Frankfurt“, die jährlich mehr als 2,5 Millionen Besucher anziehen.¹

Die Solitäre der Museen bestehen zum Teil aus den Bürgervillen und zum Teil aus Gebäuden von Architekten wie Richard

Meier, Günter Behnisch oder Oswald Maria Ungers, die in den 1980er Jahren entstanden (Abb 3.)

Als neuester Zuwachs ist die Erweiterung des Historischen Museums Frankfurt von Lederer Ragnarsdottir Oei hinzugekommen, die 2017 eröffnet wurde und sich selbstverständlich in den Kontext von Römer, neuer Altstadt, 50er Jahre Bauten, Hochhäuser und historischer Bauten einfügt (Abb.4). Als ein noch ausstehender Entwicklungspunkt im Museumufer nennen Experten das Museum der Weltkulturen, für das in letzten Jahrzehnten schon mehrere Wettbewerbe an verschiedenen Standorte ausgeschrieben und entschieden wurden, aber bisher nicht realisiert wurden (Abb 7). Experten betonen den Bedarf für die Erweiterung der Ausstellungsfläche für die umfangreiche Sammlung, welche das kulturelle Erbe und Vielfalt sichtbar macht. Hierfür werden pragmatische Lösungen mit Dependancen z.B. in Bankgebäuden oder am Nordmainischen Ufer ins Spiel gebracht aber auch Projektstudien vom Museum als Brücke über den Main (Abb. 5) oder als Unterführung unter dem Main hindurch (Abb. 6) diskutiert (Burgard, 2020).

¹ <https://www.museumsufer.de/portal/de/MuseumsuferFrankfurt/Start/0/0/0/0/2280.aspx>



Abb. 3. Identitäten der Quartiere in der Frankfurter Innenstadt, aus „Im Dialog 8 Innenstadtkonzept Frankfurt am Main“, 2010.



Abb. 4. Die Ausstellung „Frankfurter Architektursommer 90“ stellte die bis dahin erbauten Museen der Öffentlichkeit vor.



Abb. 5. Vogelschau. Blick nach Osten auf die rekonstruierte Altstadt, die Schirn und den Neubau des Historischen Museums. In der Mitte die Untermainbrücke und am rechten Bildrand die Maininsel und Portikus.



Abb. 6. Projektstudie von B&V Braun Canton Architekten für ein Museum der Weltkulturen in Form einer Brücke über den Main, 2017, Visualisierung.



Abb. 7. Projektstudie von Werner Pfaff WPV für ein Parkhaus unter dem Main mit Ausstellungsräumen für das Weltkulturen Museum, 2004.



Abb. 8. Projektstudie von Werner Pfaff WPV für ein Parkhaus unter dem Main mit Ausstellungsräumen für das Weltkulturen Museum, 2004.

Mikrostandort

„Am für Autos gesperrten Mainkai ist es ruhig geworden. Doch einige Anwohner befürchten nun Belästigungen durch Partyvolk.“
(Mechthild Harting, FAZ, 19.08.2019)

„Beim Mainkai gab keinerlei Bürgerbeteiligung. Es wurde einfach zugemacht und gesagt: Ihr müsst gucken, wo ihr bleibt.“
(Georg-Christof Bertsch, Frankfurter Neue Presse, 14.12.2019)

„Damit werde die Entscheidung faktisch in die Hände der Bürger gelegt: „Die unterschiedlichen Meinungen werden im Kommunalwahlkampf ausgetragen.“
Sagt der Dezernent, gewählt wird in Frankfurt im März 2021. Für sich und seine Partei kündigt der Verkehrsdezernent an: „Wir wollen den Mainkai wieder für den Verkehr schließen.“
(Dennis Pfeiffer-Goldmann, Frankfurter Neue Presse, 09.04.2020)



Abb. 9. Ansicht von Norden auf den mittelalterlichen „Schwarzen Stern“, die Nikolaikirche, den Neubau des Historischen Museums und den Rententurm, und im Hintergrund das Mainufer (von links nach rechts).



Abb. 10. Vom Römer kommend, Übergang zum Eisernen Steg vor der Verkehrssperrung im Juni 2019.

Verkehrsexperiment Mainkai

Seit dem Juli 2019 läuft im Herzen Frankfurts ein viel beachtetes verkehrs- und stadtplanerisches Experiment: Die 4-spurige Fahrbahn des nordmainischen Ufers wird für ein Jahr lang zwischen Alte Brücke und Untermainbrücke für den Autoverkehr gesperrt (Abb 9-12). Entstanden ist seit dem vor allem eines: öffentlicher Raum, eine Menge davon. Genutzt wird dieser seitdem von Fahrradfahrern, Fußgängern, Kick-Board-Fahrern und seit kurzem für einen Versuch mit einem autonom fahrenden Kleinbus. Die begleitenden Maßnahmen zur Programmierung des Raumes sind spärlich: Im Winter gab es eine Schlittschuhbahn, zu Beginn des Jahres wurden wenige zusätzliche Bänke direkt auf die Fahrbahn aufgestellt und ab dem Frühjahr soll der Flohmarkt vom Südufer an das Nordufer verlegt werden.

Die Reaktionen der Anwohner und der Presse auf die Verkehrssperrung sind gemischt: Auf der einen Seite schätzen

die Anwohner den frei gewordenen öffentlichen Raum, erzählen sich, dass ihre Kinder dort Radfahren lernen, werden aktiv in einem eingerichteten temporären Cafe, und stellen sich vor was sein kann. Auf der anderen Seite hat sich Widerstand geformt, gegen den zunehmenden Verkehr auf dem Südlichen Mainufer, und gegen die Ideenlosigkeit und Asphaltwüste, die seitdem dort wahrgenommen wird. Dieses Vakuum – die restriktiven Maßnahmen (Autos raus) wurden nicht durch neue Angebote und (temporäre) Programmierung begleitet – ist Resultat aus einem Kompromiss im Koalitionsvertrag zwischen SPD, CDU und Grünen: Das Experiment findet statt, aber es dürfen keine unwiderrufbaren Tatsachen geschaffen werden. Der Mainkai soll am 1. September 2020 wieder für den motorisierten Verkehr geöffnet werden können. Das ist derzeit auch wahrscheinlich. Die Entscheidung, ob das Experiment im Herzen der Stadt weitergehen soll, und damit über die Zukunft des Mainufers, wird dem Wähler in der anstehenden Kommunalwahl in März 2021 weitergegeben.



Abb. 11. Zwischen Fahrbahn (Vor Verkehrsspernung) und Uferpromenade, Juni 2019.



Abb. 12. Bootsanlegestelle am Mainkai, Juni 2019.



Abb. 13. Zeigt den Mainkai von der Alten Brücke aus gesehen vor der Verkehrsspernung im Juni 2019. Im Hintergrund die weißen Fassaden der Mainufer Front, sowie ein Teil der Skyline im Hintergrund.

Inklusion

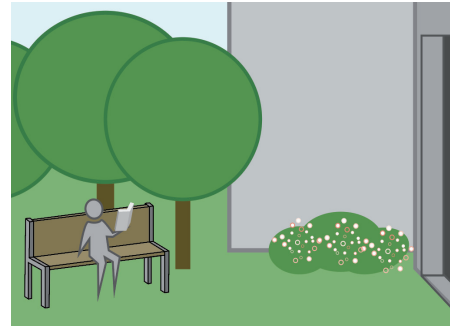
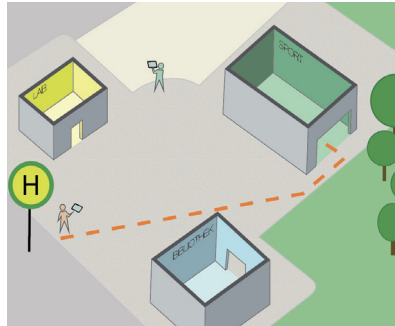
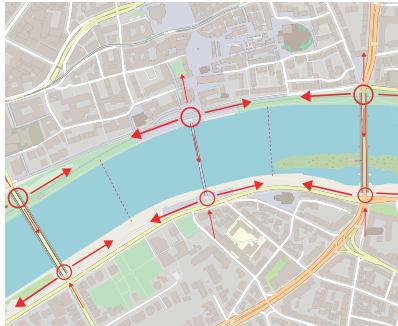


Abb. 14.

1. Hinkommen

Darunter verstehen wir die Zugänglichkeit hin zu einem Quartier bzw. Freiraum von der südlichen Altstadt, Museumsufer oder aus Sachsenhausen kommend, z.B. durch ÖPNV, Wassertaxi, Radverkehr oder zu Fuß zum nördlichen oder südlichen Mainufer.

2. Reinkommen

Darunter verstehen wir die Orientierung und darauffolgend die zielgerichtete Bewegung in einem Freiraum, z.B. von der Haltestelle Römer hin zum Mainufer. Das Ankommen in einen Freiraum wird beeinflusst durch Fußgängerinfrastruktur, Bodenbeschaffenheit, die Zonierung der Flächen und komplementäre Nutzungen in den Erdgeschosszonen.

3. Ankommen

Darunter verstehen wir die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit eines Ortes in einem Freiraum, z.B. das Auffinden und Eintreten in ein Geschäft oder das Erholen auf einer Sitzmöglichkeit. Das Reinkommen ist die dritte, positiv besetzte Phase einer Bewegungssequenz. Es wird erleichtert durch eine gute Lesbarkeit der Bebauungsstruktur und Eingänge sowie dem schwellenfreien Zugang (Knöll, Hopp, Halblaub Miranda, 2018).

*„Nun liegt der Charme von Universal Design gerade darin, dass die Rechte von Minderheiten und Spezialgruppen geschützt werden und sie als härteste Tester und anspruchsvollste Nutzer gleichsam die Türöffner bilden für Produktinnovationen und gesellschaftliche Veränderungen, die allen zu gute kommen. Es geht längst nicht mehr um Speziallösungen für wenige, sondern Erleichterungen für alle, übersichtliche Menüs, breit nutzbare Räume und Dinge.“
(Oliver Herwig, Universal Design, 2008)*

Das Universal Design oder Design for All inkludiert einen größtmöglichen Nutzerkreis. Somit ein Design, Architekturen und auch urbane Strukturen, die viele Menschen einschließt und möglichst niemanden von der Nutzung ausschließt. D.h. keine Sonderlösungen für wenige, sondern Lösungen für alle Nutzer. Es ist anzunehmen, dass das Untersuchungsgebiet verstärkt von Touristen, vom Römer und der Paulskirche kommend, frequentiert wird. Aber auch die Bewohner, nördlich und südlich des Mains sollen von den intendierten städtebaulichen,

freiraumplanerischen und baulichen Maßnahmen profitieren. Somit wird der Begriff der Inklusion in diesem Entwurf erweitert um die Bedarfe und Wünsche der Frankfurter Bürger, die hier leben und arbeiten.

Inklusion im Sinne des Universal Design findet sich im Untersuchungsgebiet zwischen Untermainbrücke, Alte Brücke und nördlichem Mainufer nur punktuell, bedingt durch die unterschiedliche Topografie. Insbesondere der Bereich um die beiden Brücken Untermainbrücke und Alte Brücke erfolgt über Hohensprünge mit herausfordernder Steigung. Bei der baulichen Umsetzung des Eisernen Steg und dessen Erschließungs-Bereiche, Treppen sowie Aufzug, ist hingegen eine annähernde Anpassung zum Niveau des Mainkais erfolgt (Abb 9).

Aktuell bildet im Bearbeitungsgebiet das Areal um den Eisernen Steg als auch der Steg selbst - kommend vom Römer zum nördlichen und südlichen Mainufer - eines der Schwerpunkte der vielen Touristen. Aber auch die Bewohner südlich des Mains nutzen den Eisener Steg - als Fussgängerbrücke

konzipiert - für alltägliche Erledigungen zu Fuss und mit dem Fahrrad. Der Eisener Steg ist mittels Treppenaufgänge, als auch mit einem Aufzug zu erreichen. Über den Mainkai, als auch zum Römerberg finden sich nur minimale oder kaum abgestimmte Umsetzungen des Universal Designs. Auch sind zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke auf dem Mainkai keine ÖPNV-Haltepunkte positioniert. Durch die fehlenden ÖPNV-Haltepunkte müssen Bewohner und Fußgänger weite Strecken zurücklegen. Insbesondere, auch um über den Main zu gelangen. Bisher finden sich im ÖPNV-Angebot keine Boots-Shuttle und Anlegepunkte am Mainufer. Eine Tram-Haltestelle befindet sich nördlich des Römers. Um zum Bearbeitungsgebiet vor allem zum Mainufer zu gelangen, siehe nachfolgendes Kapitel Aufgabe, muss beispielsweise ein Fußgänger, eine recht weite Strecke zurücklegen. Diese führt am Rathaus, Römer sowie der Nikolaikirche vorbei, weiter an mehreren Restaurants sowie einige Firmen. Die Wegebeziehung ist für Fußgänger ausgebaut, aber es sind keine Fahrradspuren vorhanden. Die anschließende Laufsequenz, mit dem Ziel Mainufer und Eisener Steg, wird über eine Ampel erreicht, wobei hier keine eindeutige Funktions- und Nutzungszuweisungen umgesetzt wurden. Auch ist bisher zum Mainkai und dessen Überquerung - vom Römer, als auch vom Mainufer kommenden - die Fahrradwege Struktur nicht klar erkennbar. Wenn die Testphase der Sperrung des Mainkais nicht weitergeführt wird, wird diese Straße wieder stark von motorisiertem Individualverkehr (MIV) sowie Zulieferer-LKW's frequentiert, das in diesem Fall eine klarere Zonierung der verschiedenen Strukturen und Nutzergruppen, wie Straßenüberquerungen, Fahrradwege, bedingt.

Zudem erschweren die aktuellen Eigentums- und Gemarkungsverhältnisse (Stadt Frankfurt, Land Hessen (RMV etc.), Bund (der Main ist eine Bundeswasserstraße), private Investoren sowie Naturschutzvorgaben bisher ein homogenes Design for All-Konzept für motorisierte, aber in erster Linie für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer in diesem Gebiet.

Insbesondere die angrenzende Flächen sowie Parzellen, vom Römer kommend, südlich, westlich und östlich des Mainufers, weisen kaum anknüpfende Strukturen an die bestehende Wegesystematik auf dem Römer oder um dem Bereich des Eisernen Stegs auf. Es fehlen aktuell durchgehende und sichere Gehweg-Strukturen für die Bewohner, um von südlicher Altstadt zum Mainufer zu gelangen. Das übergeordnete Motiv

des Access for All (Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für Alle) - einer Gestaltungsphilosophie, die barrierefreie sowie sichere Nutzung und Mobilität für Menschen aller Altersstufen und Fähigkeiten besonders berücksichtigt, ist planerisch in dem gewählten Planungsgebiet bisher nur sekundär, und vor allem nicht verbindend umgesetzt.

Die bisherigen Leit- und Orientierungssysteme entsprechen keiner durchgehenden Syntax und sind nicht intuitiv erfassbar. Es finden sich keine verständlichen und homogenen (Boden-) Leitsysteme und visuelle Orientierungspunkte zur schnellen und sicheren Ortung sowie keine ausreichenden Sicherheitszonen für alle Nutzer, insbesondere Mobilitätseingeschränkte sowie Personen mit Seh- oder Hörschwäche. Dies gilt besonders bei den Querungsbereichen der Alten Brücke sowie Mainuferbrücke und Eisener Steg, aber auch die Erschließungswege zum Mainufer. Nur der Eisener Steg sowie wie der direkt anschließende Uferbereich, ist mittels fast schwellenfreiem Übergang nutzbar. Hingegen ist bei den stillgelegten Schienen - im Grünbereich am nördlichen Mainufer - eine schwellenfreie Überquerung aktuell nur ungenügend gelöst. Wird das Experiment der Sperrung des Mainkais weitergeführt, lässt sich eine Gefahrenstelle der Straßen-Überquerung für Fußgänger minimieren. Wird der Mainkai wieder geöffnet, entsteht erneut eine viel befahrene Hauptstraße und somit eine Gefahrenquelle, insbesondere für Kinder und Menschen mit Handicap sowie Senioren - trotz Ampel.

Die dem Bearbeitungsgebiet am nächstenliegende Haltestelle bindet sich nördlich des Römers (Tram) und südlich des Mains am Schaumainkai (Bus). An der Tramhaltestelle Römer, setzte der Betreiber VGF Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, die in Hessen normativ verbindlich geforderten Vorgaben nach DIN 18040-1, mittels technischer Aufrüstung um. Dennoch ist auch hier, wohl bedingt durch die räumliche Enge der Haltestelle, das Zwei Sinne Prinzip nur marginal umgesetzt. Dieses Prinzip basiert auf den klassischen „Informations- und Orientierungs-Sinne“= Sehen und Hören. Ein eingeschränkter Sinn ist zu kompensieren zum Beispiel durch technische oder bauliche Hilfen. Bei Blinden / Sehingeschränkten oder Gehörlosen / Höreingeschränkten, muss „fehlender“ Sinn durch einen „vorhandenen“ Sinn ersetzt werden. Dies betreffen letztendlich auch die Übergänge der Haltestelle zu direkt angrenzenden Strukturen, die bisher nicht homogen umgesetzt und weitergedacht wurden. Ebenso sind die vorhandene

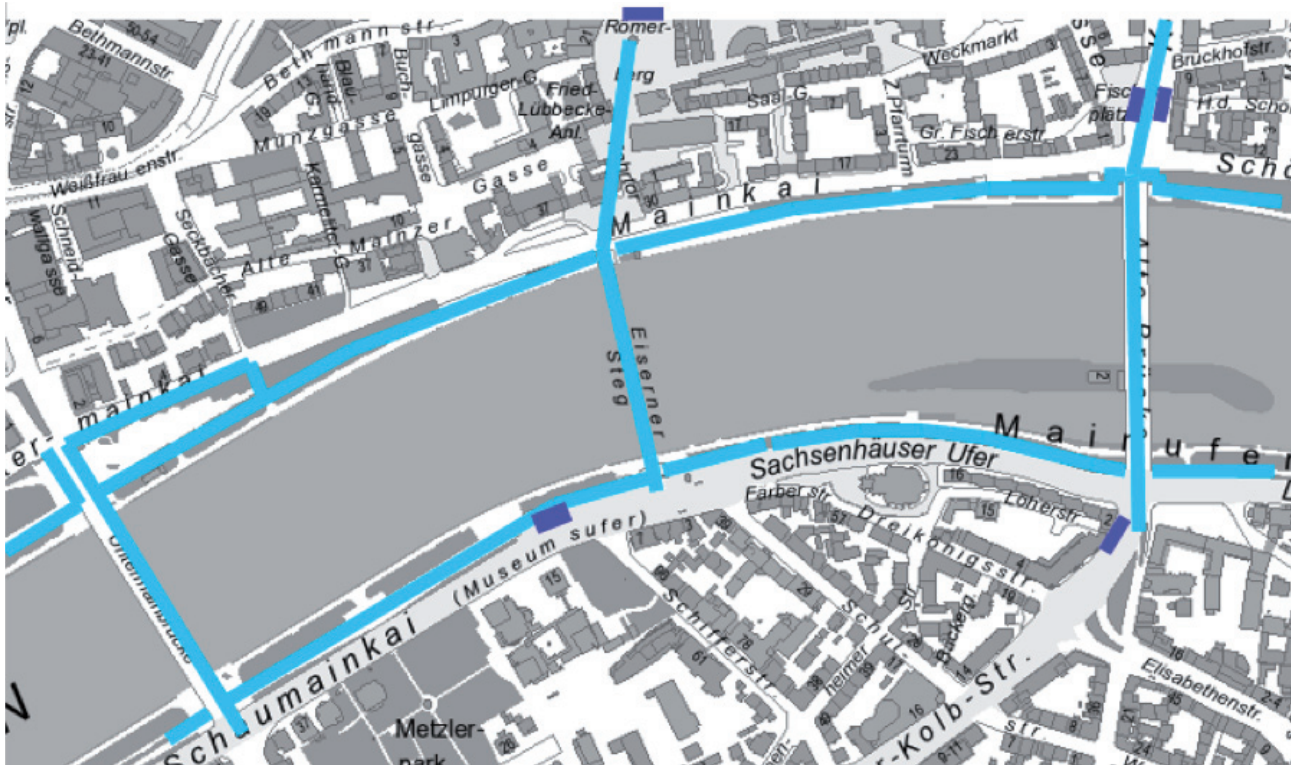


Abb. 15. Aktuelle Erschließung und Wegebeziehungen von Bushaltestellen südlich des Mains zum nördlichen Mainufer / Altstadt sowie vom Römer zum nördlichen Mainufer

- Tramhaltestelle (nördlich Römer), Bushaltestellen nördlich und südlich der Alten Brücke sowie Schaumainkai und Sachsenhäuser Ufer (aktuell wegen Corona und diversen Baustellen teils nicht aktiv. Die vorhandenen U-Bahnhaltestellen sind vom Bearbeitungsgebiet sehr weit entfernt.)

- Fußwege

Wegesystematik sowie Beschilderung nicht logisch abgebildet, so dass Erstnutzer und Besucher in diesem Bereich sich nicht intuitiv orientieren können. Unterstützend können beispielsweise eine Orientierungstafel oder haptisches Modell eingesetzt werden, die an verschiedenen gut einsehbaren Bereichen positioniert und in der richtigen Höhe angebracht werden können. Letztendlich geht es bei einer inklusiven sowie sozialen Planung um logische, eindeutige, benutzerfreundliche, Alters unabhängige und flexible sowie sichere urbane Strukturen (siehe Hopp, 2016). Im Besonderen, wenn diverse Funktionen - wie Mobilität (Anliegerverkehr, Rettungs- und Lieferwagen u.a.), ÖPNV, Velos, Fußgänger etc. - auf engem Raum zusammentreffen.

Eine strukturelle 'Unordnung und Orientierungslosigkeit' findet sich ebenso im Bereich der Alten Brücke sowie Mainuferbrücke, um vom höheren Niveau der Brücke in die untere Ebene des Mainufers zu gelangen. Die Erschliessungsbereiche zum Fluss, die häufig nicht klar erkennbar ausgebildet, sind teils sehr steil oder mit Treppen versehen, zudem kommen sich Fahrradfahrer und Fussgänger oftmals in die Quere. Das bedeutet, dass die Fußgänger sich mit Verkehr, insbesondere im Bereich der Brücken, arrangieren müssen und dies somit ein Nutzungsrisiko - für Fußgänger und Velofahrer darstellen kann. Auch hier ist eine Orientierung, vor allem für Ortsfremde, sehr schwierig. Auch hier fehlen bisher homogene Orientierungssysteme, farbliche Bodenkontraste, damit Nutzer

- mit oder ohne Einschränkung - beispielsweise das Mainufer schnell und sicher sowie einfach erkennen und erreichen zu können.

Einen wichtigen Part, für eine sichere Orientierung und Angstfreiheit im öffentlichen Raum, spielt eine ausreichende Beleuchtung. Hingegen ist das vorhandene Beleuchtungssystem im zu untersuchenden Bearbeitungsgebiet nicht homogen durchdacht und bietet nicht unbedingt ein Mehr an Sicherheit. Bisher finden sich auf dem weitläufigen Areal des Bearbeitungsgebietes mannigfaltige Strukturen und Nutzungen, ohne übergeordnete und eindeutige Beleuchtungs-Systematik sowie Funktionstrennung. Es gilt, Lichtsysteme geschickt, auch als Sicherheit und Orientierung, einzusetzen ohne zusätzlichen Lichtsmog zu erzeugen.

Für eine Navigation über das Areal sind die vorhandenen topographischen Strukturen vorteilhaft, aber durch die immense Weitläufigkeit auch den Nachteil, dass Mobilitätseingeschränkte, als auch Sehbehinderte auf Hilfestellung angewiesen sind. Hier könnten digitale Apps mit Sprach- und Textausgabe einen

Beitrag leisten, um für die Problematik zu sensibilisieren. Ebenso sollen geplante Leitsysteme – haptisch, taktil, visuell und akustisch – sinnvoll angewendet und im Kontext stehen. Die geplanten Umsetzungen sollten sich darüber hinaus im architektonischen Kontext / Formensprache befinden.

Die Erschließungsstruktur um den Eisener Steg und anderer Uferpositionen lässt sich möglichst schwellenfrei ausbilden, im Kontext mit übergeordneten, verbindenden und homogenen Orientierungs- sowie Übergangsstrukturen. Hierbei sind neue Denkansätze wünschenswert. Dies betrifft auch die Aufenthaltszonen sowie Möblierung im gewählten Bearbeitungsgebiet, die neuen (Boots-) Haltestelle und deren Verortung, sowie das Straßen- und Wegekonzept zum und vom nördlichen und südlichen Mainufer sowie die Einbindung vorhandener und neuer Wohnstrukturen in ein übergeordnetes Konzept. Diese `verbindende Strukturen` hindernisfrei neu zu denken, ebenso ein neues und erweitertes Mobilitätskonzept, wäre ein Ansatz zur Vertiefung. Denkbar wäre auch, die Thematik – Orientierung von nördlicher Altstadt zum/vom Mainufer – im Entwurf vertieft zu erarbeiten.

Aufgabe

Betrachtungs- und Bearbeitungsgebiet



Abb. 16. Betrachtungs- (weiß) und Bearbeitungsgebiet (rot)

Das Betrachtungsgebiet umfasst die südliche Altstadt Frankfurts unterhalb der Berliner Straße sowie den nördlichen Teil Sachsenhausens oberhalb der Gartenstraße (B43). Im Westen wird das Betrachtungsgebiet begrenzt durch die Windmühlstraße, Holbeinsteg und Holbeinstraße und im Osten von der Lange Straße, Ignaz-Bubis-Brücke und dem Frankenbergplatz. Das Bearbeitungsgebiet (rot) umfasst das Nordmainische Ufer inklusive der Bebauung in zweiter und dritter Reihe, die Wasserfläche des Mains und Insel, sowie das Sachsenhausener Ufer, zwischen Untermainbrücke im Westen und der Alten Brücke im Osten (Abb. 15).

Das Bearbeitungsgebiet teilt sich in 4 Bereiche auf:

Frankfurt Südliche Altstadt

Der Bereich umfasst die Riegel und Reihen in offener Bebauung aus den 1950er Jahren, mit halböffentlichen Grünflächen und Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung. Es ist ein

gemischtes Wohngebiet mit vergünstigten Wohnungen, dem Lebenshaus St. Leonard mit inklusiven Wohnheimen, der St. Leonhardskirche, dem Historischen Museum Frankfurt, öffentlichen Einrichtungen und schließlich wieder Wohnen in offener Blockrandbebauung mit Bestand aus den 1950er Jahren. Hier gibt es unter anderem Potential zur Qualifizierung der halböffentlichen Freiflächen zur Weiterentwicklung des Wohnumfeldes und Nordsüdverbindungen, zu behutsamer Nachverdichtung; Gezielter Umnutzung von Erdgeschossnutzungen für gemeinschaftliche Nutzungen in Reaktion auf die neue Gestaltung des nördlichen Mainufer; sowie für Maßnahmen, die zwischen privaten Freiflächen und dem neuen öffentlichen Mainufer vermitteln (Fassaden, Ausrichtung, Ergänzung der Bestandbauten).

Nördliches Mainufer

Dieser Bereich umfasst den (derzeit verkehrsberuhigten) Straße Mainkai einschließlich Grünflächen und Ufer des Mains

von der Untermainbrücke bis zur Alten Brücke. Sie sollen von einem Szenario ausgehen, in der die 3 spurige Straße rückgebaut werden kann und ausschließlich Wegeverbindung für Fahrradfahren und Fußgängern erhalten bzw. geschaffen werden sollen. Das Anwohnerparken steht zur Disposition. Die bestehenden öffentlichen Freiräume haben sehr unterschiedliche Qualitäten. Beginnend in den Bögen unter der Untermainbrücke mit Wegeverbindungen und Orten, die unter anderem Obdachlosen Schutz vor der Witterung bieten, direkt in der Nachbarschaft beliebte Spielplätzen, weiter mit Grünanlagen, Außengastronomie in Höhe des Eisernen Stegs, und Bootsanlegestellen und wieder Wegeverbindungen unter einem der Bögen der Alten Brücke.

Main und Maininsel

Zum Bearbeitungsgebiet gehört die Wasseroberfläche des Maines sowie die Maininsel, welche das Kunstmuseum Portikus und den Frankfurter Ruderclub beherbergt.

Sachsenhausener Ufer

Der Tiefkai besteht aus einem Fahrrad- und Fußweg, einer Zone am Wasser, der teilweise Zugang ermöglicht (wie unter der Alten Brücke) und teilweise aus einer Liegewiese besteht. Auf Höhe des Eisernen Steges gibt es Begehbare Boote mit Gastronomie, sowie Außengastronomie und Liegewiesen. Der Schaumkai besteht aus einer dreispurigen Fahrbahn, der zum Main hin mit einem schmalen, baumbewachsenen Streifen für Fußgänger und zu den Museen hin mit einem Fahrradstreifen und Gehsteig flankiert wird. Auf Höhe des Eisernen Steges gibt es Außengastronomie.



Abb. 17. Wasserspiel und Aufenthaltsort am Tretjakow Museum, 2018. Teil der Neu-Entwicklung des Ufers des Moskau-Fluss.

Ziele

Gesucht werden Lösungen im Zeithorizont Frankfurt 2040:

- Vision für eine nachhaltige, innerstädtische Entwicklung Frankfurts
- Konzepte zur zukünftigen Rolle des nördlichen Mainufers als Verbindungsglied zwischen Sachsenhausener Ufer und südlicher Altstadt Frankfurt
- Drastische Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split u.a. durch Einführung eines Wassertaxis von Offenbach nach Frankfurt.
- Breite Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums, Berücksichtigung von Anwohner vs. Besucherinteressen, Beseitigung von Angsträumen



Abb. 18. Runde Sammlungsstücke aus Brasilien, West-Neuguinea, Neuguinea und Indonesien.

Programm

Ein Fokus liegt auf den öffentlichen und gemeinschaftlichen Freiräumen, den Erdgeschossflächen, der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer, sowie für ÖPNV (inkl. möglicher Wassertaxis) sowie auf punktuelle Ergänzungen für die notwendige programmatische Entwicklung hin zu einer inklusiven Innenstadt.

Parameter punktuelle bauliche Ergänzung / Transformation von Erdgeschossnutzung

- Kleinmaßstäbliche Nahversorgung
- Gastronomie
- CoWorking
- „Schaufenster“ für Frankfurter Hochschulen, Messe oder Gewerbe
- Dependence des Weltkulturen Museum
- Tagespflege
- Kitas

Parameter zum Freiraum nördliches Mainufer und gegebenenfalls als Pendant am südlichen Mainufer

- Shared Space für Fahrradfahrer und Fußgänger, sichere Querungen für Fussgänger in Nord-Süd-Richtung
- Nutzung für temporäre Veranstaltungen (Wochenmarkt etc)
- Erholungs- und Spiel und Begegnungszonen
- Uferpromenade
- Zugang zum Wasser
- Haltestelle für Wassertaxi mit zukunftsfähigem Antrieb und inklusiver Ausstattung und Zugänglichkeit

Abgabeleistungen

Bedingt durch die Corona-Krise sind die Leistungen in diesem Semester vorwiegend digital zu erbringen. Im Mittelpunkt stehen Formate, die in Struktur, Umfang und Auflösung für die Lesbarkeit am Bildschirm optimiert sind. Die Präsentationen für die Testate und Schlusspräsentation sind als Filme aufzuzeichnen und mit Untertiteln zu versehen. Die Filme dürfen max. 8 Minuten lang sein. Bitte beachten Sie dass eine Folie ca. 30 Sekunden zu sehen sein sollte, um die Inhalte zu transportieren. Die PDF-Präsentation und die Video-Dateien als mp4 sind auf Moodle und Zeus am Tag zuvor bis 20:00 Uhr hochzuladen. Alle Dateien müssen mit Name, Vorname der Bearbeitenden, Projekttitel sowie „Inklusives Mainufer Frankfurt“ beschriftet werden. Die folgenden Leistungen sind mit Abgabe des Entwurfes zu erbringen.

Plandarstellungen/freie Darstellungen zu Analyse, Kontext, Strategie, Konzept (o. M.)

Einzelarbeit: Vision für das „Inklusive Mainufer 2040“ in Form eines „Blockbuster-Poster“, Memes, oder Konzeptmodells (Abgabe 1. Woche).

In Zweier Gruppen: Aus digitaler Ortsbegehung und – nur wenn möglich und in Beachtung der Vorgaben zu Eindämmung der Pandemie - Ortsbegehung, Bestandsaufnahme und sorgfältiger Analyse des Planungsgebiets, seines räumlichen-inhaltlichen Kontexts und der Problemstellung sind Ziele für das Projekt abzuleiten.

Dabei sollen auf Ergebnisse der Analyse (auch von anderen Gruppen) zurückgegriffen werden, aus denen die für den eigenen Entwurf und das ausgewählte Planungsgebiet relevanten Themen ausgesucht und weiterentwickelt werden. Auf dieser Basis wird eine städtebauliche Entwicklungs-Strategie mit einer klaren Haltung zu den oben beschriebenen Problemstellungen erwartet. Die konzeptionellen Schritte auf dem Weg zur Strategie sind ebenso systematisch darzustellen wie die Strategie selbst. Es wird ein konzeptioneller Ansatz zur Gestaltung von nachhaltiger Entwicklung der Innenstadt, der Stärkung der Nord-Süd Verbindung, der Förderung des Umweltverbundes und barrierefreien Zugangs der Innenstadt erwartet.

Masterplan (1:2000)

Der Masterplan zeigt das stadtgestalterische Konzept für das ausgewählte Entwurfsgebiet. Er zeigt eine Dachaufsicht (inklusive Dachform), die Anzahl der Geschosse und Höhe der Baukörper, deren Nutzung in Erd- und Regelgeschoss (Beschriftung), mit allen wesentlichen Aussagen zu den Freiräumen wie Topografie, Nutzungen, Stellplatzflächen, ÖV-Haltestellen, Fußwege- und Radwegenetz innerhalb des Entwurfsgebietes und Verknüpfung außerhalb, Kennzeichnung der Zufahrten und Eingänge, Gebäudeschatten nach realistischem Sonnenstand. Es wird die klare Kennzeichnung von Bestand und Veränderungen erwartet.

Schnittansichten (M 1:2000)

Jeweils ein Längsschnitt sowie ein Querschnitt vom nördlichen bis südlichen Mainufer durch das Entwurfsgebiet inkl. Topographie.

Zwei Perspektiven unterschiedlicher Situationen

Davon mindestens eine Fußgängerperspektive. Die Darstellung muss nicht fotorealistisch, aber atmosphärisch sein. Die Gestaltungsabsicht der Räume und Baukörper soll erkennbar

sein. Bei Einzelarbeiten ist nur eine Perspektive gefordert.

Stadträumliches Arbeitsmodell (1:200)

mit Aussagen zum Umgang mit topografischen Sprüngen, Zonierung, Oberflächen- und Fassadengestaltung sowie Materialien.

Erläuternde Skizzen, Diagramme, Animationen und Perspektiven (o.M.)

Darstellung der städtebaulichen Neuordnung und Gestaltungsabsicht in einfachen Skizzen, Piktogrammen und perspektivischen Darstellungen nach Wahl des Verfassers.

Kurze, schriftliche Erläuterung des Entwurfskonzepts. Skizzenbücher und Arbeitsmodelle zur Erläuterung des Entwurfes sind erwünscht.

Mobilitätskonzept (z. B. M 1:2000/o. M.)

Verkehrswege und -typen (z. B. shared spaces, Fußwege etc.), öffentliche Verkehrsmittel, Parkierung, Einbindung in örtliche und regionale Wegenetze, Positionierung von räumlichen Hotspots, etc.

Phasierte Umsetzungsstrategie

Die Strategie zur zeitlich gestuften Umsetzung des Konzepts ist in freier Darstellung in 3 bis 4 Schritten aufzuzeigen. Die strategische Abfolge der Umsetzungsschritte ist zudem textlich knapp zu erläutern.

Vorgaben für Audio- und Videodateien für Testate und Endabgabe

Die Audios und Videos – eingestellt auf Moodle und Zeus - müssen mit Untertitel versehen sein. Bitte achten Sie darauf, klar, langsam und deutlich sowie ohne Gegenlicht zu sprechen. Für die Untertitelung empfiehlt sich das Programm AmberSkript – www.amberscript.com/de. Mit diesem Feature können Sie bis zu 30 min für Videos oder Audiomaterial UT und Transkripte erstellen. Diese Trial-Version zur Erstellung von UT und Transkription ist kostenfrei.

Sollten Fragen bestehen, steht das Tutoren Team – **Tina Weigand und Camilo Pfeffer** – dienstags und mittwochs zu Verfügung.

Termine

Abgaben bis **20.00 Uhr** am Vortag auf Moodle hochladen. Betreuer geben am Mittwoch bis 12.00 Uhr schriftliches Feedback via Moodle. Ab 15.00 Uhr Rückfragen nach Terminabsprache über Zoom (Knöll, Eiermann) oder schriftlich über Moodle (Hopp).

29. Apr. 2020	Einführung, Rückfragen zur Aufgabenstellung, Gruppenbildung
06. Mai 2020	12:00 Uhr Feedback über Moodle, 15:00 Uhr Rückfragen auf Zoom nach Termin
15. Mai 2020	12:00 Uhr Feedback über Moodle, 15:00 Uhr Rückfragen auf Zoom nach Termin
20. Mai 2020	9:30 Uhr bis 17:00 Uhr Testat Analyse
27. Mai. 2020	12:00 Uhr Feedback über Moodle, 15:00 Uhr Rückfragen auf Zoom nach Termin
03. Jun. 2020	12:00 Uhr Feedback über Moodle, 15:00 Uhr Rückfragen auf Zoom nach Termin
10. Jun. 2020	9:30 Uhr bis 17:00 Uhr Testat Konzept
17. Jun. 2020	12:00 Uhr Feedback über Moodle, 15:00 Uhr Rückfragen auf Zoom nach Termin
18. Jun. 2020	19:00 Uhr, Mainkai Cafe, „Innenstadt Frankfurt“, #frankfurtmachen
24. Jun. 2020	12:00 Uhr Feedback über Moodle, 15:00 Uhr Rückfragen auf Zoom nach Termin
01. Jul. 2020	9:30 Uhr bis 17:00 Uhr Testat Entwurf
08. Jul. 2020	12:00 Uhr Feedback über Moodle, 15:00 Uhr Rückfragen auf Zoom nach Termin
13. Jul. 2020	9:30 Uhr bis 17:00 Uhr Peer Feedback
22. Jul. 2020	12:00 Uhr Feedback über Moodle, 15:00 Uhr Rückfragen auf Zoom nach Termin
27. Jul. 2020	bis 16:00 Uhr Abgabe auf Moodle
29. Jul. 2020	9:30 Uhr bis 17:00 Uhr Schlusspräsentation

Bewertungskriterien

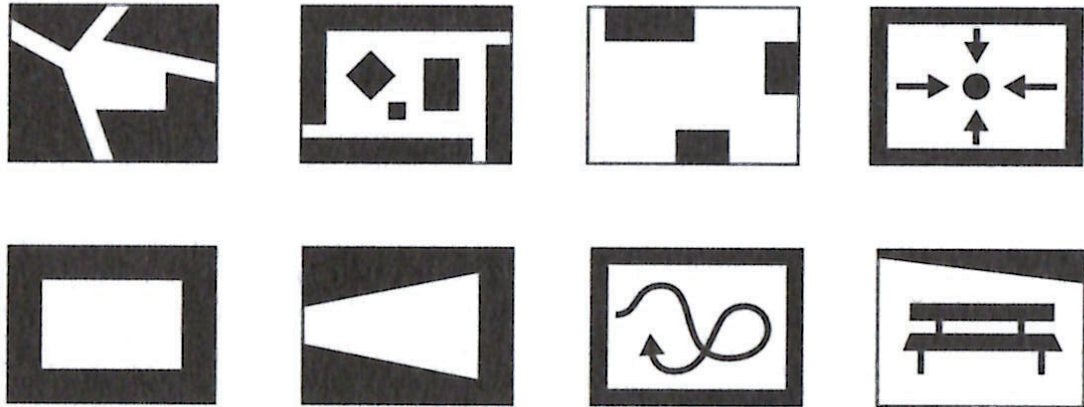


Abb. 19. Morphologische Eigenschaften und Performatives Potenzial

- Problemorientierte, zielgerichtete Bestandsaufnahme/ Analyse
- Herleitung einer konzeptionellen Idee inhaltlicher und formaler Art
- Schlüssigkeit des stadtgestalterischen Konzepts und dessen Umsetzung auf die temporäre Stadt Frankfurter Buchmesse
- RRäumliche bzw. freiräumliche Qualitäten (Angemessenheit des Programms, Zusammenspiel von Innen- und Außenräumen, Universelles Design, zu erwartende Effekte für Nord-Süd-Verbindung)
- Grad der Durcharbeitung und Vollständigkeit
- Darstellung und Präsentation

Unterlagen

Referenzen

- Burgard, Roland, Das Museumsufer Frankfurt – Architekten und Bauten, Birkhäuser: Basel, 2020. https://www.degruyter.com/view/title/547363?tab_body=toc
- Herwig, Oliver. Universal Design - Lösungen für einen barrierefreien Alltag. Basel: Birkhäuser, 2008.
- Janson, Alban, und Florian Tigges. Grundbegriffe der Architektur. Das Vokabular räumlicher Situationen. Basel: Birkhäuser, 2013.
- Knöll, M., Hopp, S., Halblaub Miranda, M. (2018). Stadtgestaltung für eine inklusive Stadtmitte Darmstadt. In: Kulturelle Mitte Darmstadt – Ein kritischer Stadtführer. Berlin: Jovis, S. 148-157 <https://tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/8333/>
- Reicher, Christa, Städtebauliches Entwerfen, Springer:Wiesbaden, 2017.
- Wekel, Julian, Zeitzeugen : vom Museumsufer zum Stadtraum Main, TU Darmstadt, Fachgebiet Entwerfen und Stadtplanung, 2016.

Links

- <https://www.museumsufer.de/portal/de/MuseumsuferFrankfurt/Start/0/0/0/0/2280.aspx>
- <https://www.fnp.de/frankfurt/frankfurt-heftige-kritik-mainkai-sperrung-dilettantisch-gelaufen-13310561.html>
- <https://www.fnp.de/frankfurt/frankfurt-main-mainkai-sperrung-wird-nicht-verlaengert-stau-verkehr-versuch-13644673.html>

Weiterführende Links

<https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/show.php?ID=18175>

<https://www.fr.de/frankfurt/albert-speer-per29910/stadt-main-entdeckte-11092600.html>

<https://www.bv-architekten.de/projekte/weltkulturenmuseum/>

<https://historisches-museum-frankfurt.de/de/barrierefrei/leitbild>

https://www.zotero.org/groups/2367792/uhg_handapparat

<https://geoinfo.frankfurt.de/>

https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/19_08_2019+der+neckarlauer+ist+fertig+_+und+mit+ihm+der+erste+bauabschnitt+der+neckarpromenade.html

http://www.lwg.bayern.de/landespflge/urbanes_gruen/085113/index.php

http://www.lwg.bayern.de/landespflge/urbanes_gruen/085113/index.php

<http://www.lwg.bayern.de/landespflge/gartendokumente/fachartikel/216040/index.php>

<https://www.br.de/nachrichten/wissen/stadtgruen-2021-welche-stadtbaeume-dem-klimawandel-trotzen,RU1LYg3>

Abbildungverzeichnis

- Abb. 1: Radentscheid Frankfurt (2019)
- Abb. 2: eigene Darstellung
- Abb. 3: Stadt Frankfurt am Main (2010)
- Abb. 4: R. Burgard (2020)
- Abb. 5: R. Burgard (2020)
- Abb. 6: R. Burgard (2020)
- Abb. 7: R. Burgard (2020)
- Abb. 8: R. Burgard (2020)
- Abb. 9: R. Burgard (2020)
- Abb. 10: uhg/P. Rao (2019)
- Abb. 11: uhg/P. Rao (2019)
- Abb. 12: uhg/P. Rao (2019)
- Abb. 13: uhg/P. Rao (2019)
- Abb. 14: eigene Darstellung
- Abb. 15: <https://geoinfo.frankfurt.de>; Bearbeitet von SH
- Abb. 16: eigene Darstellung
- Abb. 17: k.A.
- Abb. 18: <https://www.weltkulturenmuseum.de/de/weltkulturen-news/>
- Abb. 19: Wolfrum, S. (2015). S. 92

Hinweis

Diese Aufgabenstellung ist nur für den internen Gebrauch bzw. zu Lehrzwecken bestimmt.
Bildquellen können am FG UHG erfragt werden

Impressum

Herausgeber:

TU Darmstadt, Fachbereich Architektur
Forschungsgruppe Urban Health Games
Jun.-Prof. Dr.-Ing. Martin Knöll
a.o. Prof. Dr.-Ing. Sabine Hopp
Lehrauftrag: Dipl.-Ing. Britta Eiermann
www.stadtspiele.tu-darmstadt.de

Redaktion und Layout:

Geetha Thekkemury

