

STATUS BERICHT FRANKFURT 2030





FRANK FURT 2030

Statusbericht
zum Integrierten
Stadtentwicklungskonzept
Frankfurt am Main

Vorwort 5

1 Einleitung 7

2 Sektorale Analyse 11

Bevölkerung, Soziales und Integration 13

Siedlungsstruktur und -reserven 18

Wohnen und Wohnumfeld 23

Freizeit, Kultur und Sport 28

Wirtschaft und Beschäftigung 32

Landschaft und Freiraum 37

Umwelt, Stadtklima und Gesundheit 41

Energie und Klimaschutz 45

Bildung und Wissenschaft 49

Mobilität und Verkehr 53

Region 57

3 Integrierte Analyse 63

Flächen- und Infrastruktur 68

Boden- und Immobilienpreise 70

Stadträumliche Qualitäten 72

Teilräumliche Gliederung 74

Herausforderungen der Steuerung 77

4 Ausblick 79

5 Stadtdialog 83

Anhang 87



Bürgermeister Olaf Cunitz

Vorwort

Frankfurt ist eine wachsende und prosperierende Stadt, die Bevölkerung und die Beschäftigung nehmen zu. Dieses Wachstum wollen wir nutzen, um unsere Heimatstadt als lebenswerte und zukunftsfähige Metropole weiter zu stärken. Aber Wachstum muss auch gestaltet werden. Es braucht eine Richtung und vor allem: es braucht Qualität. Wir benötigen daher konkrete Zukunftsziele und eine klare Vorstellung davon, wie wir unsere selbstgesteckten Ziele erreichen können. Aus diesem Grund arbeiten wir an einem integrierten Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030. Mit Frankfurt 2030 sollen konkrete Strategien erarbeitet werden, wie unsere Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort mit hoher Umwelt- und Lebensqualität weiter entwickelt werden kann.

Zukunft lässt sich zwar nicht genau vorhersagen, viel Unerwartetes und Ungeplantes kann geschehen. Doch schon heute sehen wir wichtige Trends und erkennen die großen Linien, die in die nahe Zukunft unserer Stadt führen. Darauf wollen und müssen wir eingehen. Der vorliegende Statusbericht zeigt, was in Frankfurt wichtig ist und in welchen Handlungsfeldern wir Weitblick zeigen und aktiv werden müssen.

Wir, das sind aber nicht nur Politik und Verwaltung, sondern die gesamte Stadtgesellschaft, deren Aufgabe Stadtentwicklung ist. Deshalb soll das Stadtentwicklungskonzept in diesem und im kommenden Jahr in einem offenen Dialogprozess mit allen interessierten Einwohner*innen Frankfurts erarbeitet werden. Wo bauen, wie bauen, für wen bauen? Darauf müssen wir – Politik, Verwaltung und Bürger*innen – Antworten und gemeinsame Positionen finden. Der Statusbericht soll uns als Grundlage für den gemeinsamen Dialog dienen. Ich lade Sie herzlich ein, sich in die Diskussion einzubringen und Frankfurt 2030 mitzugestalten.

1

EINLEITUNG

Auftrag für die Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 22.05.2014 den Magistrat mit Beschluss § 4542 beauftragt, ein integriertes Stadtentwicklungskonzept für Frankfurt am Main zu erarbeiten. Mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept sollen konkrete Strategien erarbeitet werden, wie die Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort mit hoher Umwelt- und Lebensqualität weiter entwickelt werden kann, um dem zu erwartenden Einwohnerwachstum angemessen zu begegnen.

Integrierte Sichtweise auf kommende Herausforderungen – starker Raumbezug

Die Stadt Frankfurt am Main wächst, wird gesellschaftlich vielfältiger und vernetzt sich immer stärker mit dem Umland. Klimawandel und neue Anforderungen an den Umgang mit Ressourcen erfordern ein koordiniertes Handeln. Sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse und ein verändertes Freizeitverhalten sind erkennbar mit deutlichen Auswirkungen auf den Lebensraum Stadt. Die gute wirtschaftliche Position ist gegeben – Frankfurt am Main muss sich jedoch im Wettbewerb der Metropolen stets neu behaupten.

Die Stadt Frankfurt am Main nimmt sich diesen exemplarisch skizzierten Herausforderungen an. Was bisher weitgehend fehlt, ist eine übergeordnete und integrierte Betrachtung der verschiedenen Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten. Mit der Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts soll ein gemeinsam von der Verwaltung und der Politik getragener Orientierungsrahmen entwickelt werden, der die strategischen Aussagen und Positionen für das zukünftige Handeln enthält. Zur Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts wird – ergänzend zu verwaltungsinternen Diskussionen und Klärungen – ein Dialog mit der Stadtgesellschaft geführt. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept soll, wo möglich und sinnvoll, einen starken Raumbezug entwickeln und Ziele und Handlungsfelder im Stadtraum verorten.

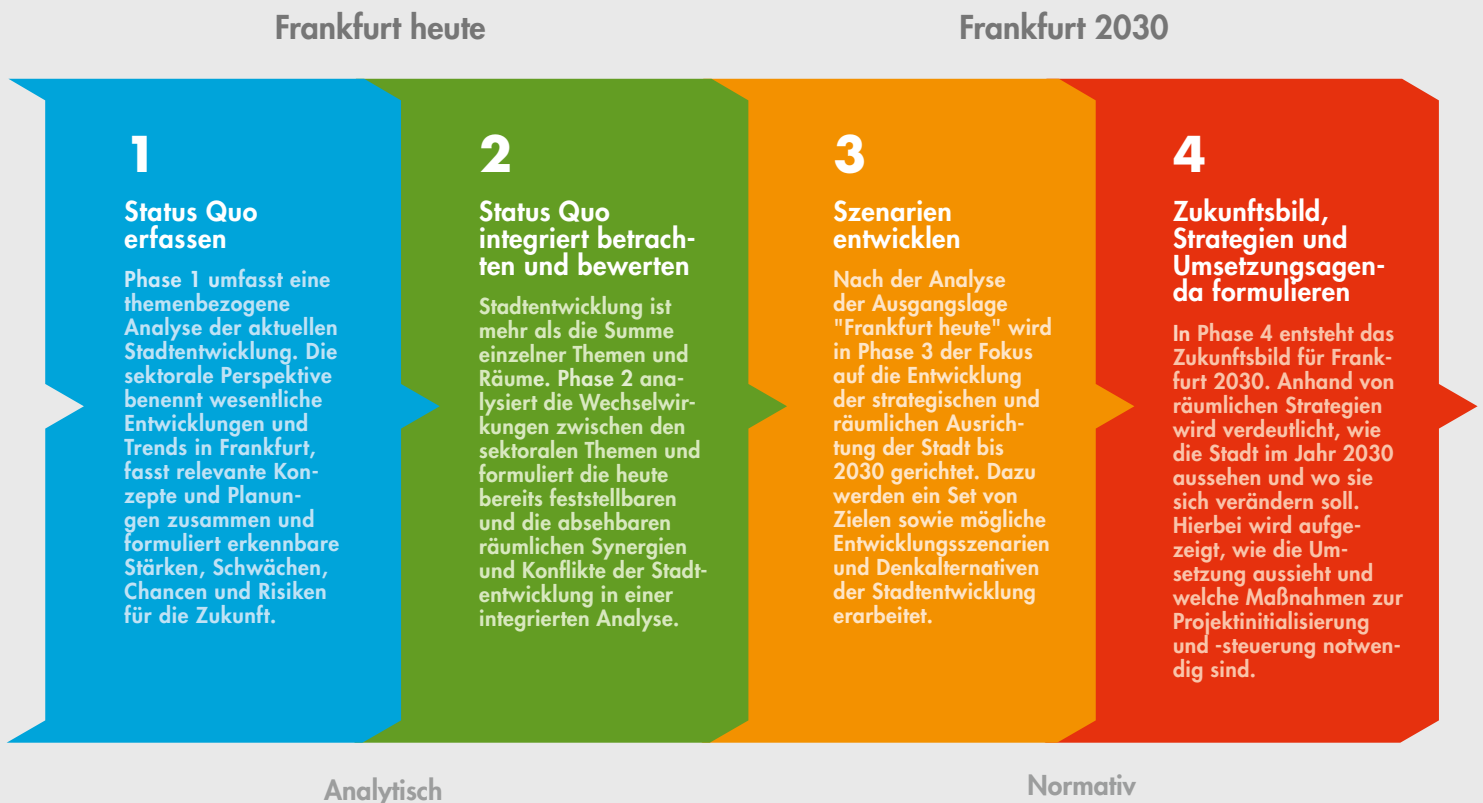
Was Frankfurt am Main mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept erreicht

Der Zweck ist ein vielfacher: Mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept...

- ... schafft Frankfurt am Main einen verbindlichen und mittelfristigen Orientierungsrahmen für das Handeln in Verwaltung und Politik.
- ... werden thematische und räumliche Prioritäten für die städtebauliche Entwicklung und ihre Grenzen gesetzt. Dabei wird die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung der Stadt geklärt, nicht aber ein Flächennutzungsplan erarbeitet, der für das ganze Stadtgebiet die Art der Bodennutzung nach den vorhersehbaren Bedürfnissen der Stadt in den Grundzügen darstellt. Dabei klärt die Stadt die wesentlichen Konflikte und Widersprüche und nutzt Synergien zwischen bestehenden Fachplanungen und Positionen.
- ... wird ein Prozess ermöglicht und verstetigt, in welchem vor allem der Austausch und die Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungsstellen beziehungsweise Fachplanungen gestärkt wird. Das Zusammentragen und Verdichten von relevanten Informationen schafft eine gemeinsame und transparente Ausgangsbasis für eine Diskussion über die künftige Stadtentwicklung.
- ... kommuniziert Frankfurt am Main „nach innen“ (Verwaltung und Politik) und „nach außen“ (Wirtschaft, Öffentlichkeit) über die weitere Entwicklung im Sinne eines Wegweisers.
- ... positioniert sich die Stadt in der Region und bestimmt ihre Funktion und Beiträge zur Regionalentwicklung im Ballungsraum.

Wie das integrierte Stadtentwicklungskonzept erarbeitet wird

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept wird in vier Phasen erarbeitet (vgl. Abbildung 1). Ausgehend von der Erfassung des Status quo aus einer sektoralen Perspektive wird eine integrierende Analyse über die sektoralen Themen hinweg vorgenommen. Diese beiden Elemente bilden die analytische Grundlage (Frankfurt heute) für den normativen Teil, bestehend aus einem Zukunftsbild, Strategien und einer Umsetzungsagenda (Frankfurt 2030).



Was der Statusbericht enthält

Der Statusbericht besteht aus zwei inhaltlichen Teilen. Im ersten Teil werden die Resultate der sektoralen Perspektive (Kapitel 2) beschrieben. Hierbei wird für elf Themen, die durch die verwaltungsinterne Projektgruppe definiert wurden, eine Analyse vorgenommen. Die sektorale Analyse beschreibt die aktuelle Situation mit den zentralen Entwicklungstreibern und Trends. Darauf aufbauend wird mit einer Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (SWOT-Analyse) eine Wertung der heutigen und sich abzeichnenden künftigen Situation vorgenommen. Stärken und Schwächen sind gegenwartsorientiert, die Chancen und Risiken sind mit Blick auf die Zukunft formuliert. Wesentliche und räumlich gut zu verortende Inhalte der SWOT-Analyse sind für jedes Thema in einer Karte dargestellt. Im Anhang sind darüber hinaus wesentliche vorhandene Beschlüsse, Programme und Konzepte aufgeführt.

Der zweite Teil des Berichtes umfasst die integrierte Analyse (Kapitel 3). Diese beinhaltet eine erste Einschätzung und Lesart der heutigen und sich abzeichnenden Situation der Stadt Frankfurt, die durch die verwaltungsinterne Projektgruppe mit Begleitung von Ernst Basler + Partner vorgenommen wurde. Kernbestandteil der Analyse ist die Beschreibung der räumlichen Synergien und Konflikte, die sich aufgrund der Wechselwirkungen der sektoralen Themen zueinander ableiten lassen. Zusätzlich werden die Herausforderungen einzelner Teilräume der Stadt Frankfurt, die sich aus den herausgearbeiteten Synergien und Konflikten ergeben, beschrieben und dargestellt. Die Herausforderungen bezüglich der Steuerung von Stadtentwicklung, die sich aus den Schlussfolgerungen der integrierten Analyse ergeben, werden abschließend benannt. In Kapitel 4 werden wesentliche Erkenntnisse der Analyse zusammengefasst und ein Ausblick auf die Szenarien- und Strategiephase gegeben. Kapitel 5 beschreibt dazu die Grundzüge sowie die Struktur des begleitenden Stadtdialogs mit den Möglichkeiten der Beteiligung.

Wie es weitergeht: Start in den Stadtdialog und Einstieg in die Strategiephase

Die Grundlagen und Positionen Frankfurts in den wichtigsten Feldern der Stadtentwicklung sind mit dem vorliegenden Statusbericht beschrieben. Sie sind das Ergebnis eines verwaltungsinternen Diskurses, in den bereits erste Anmerkungen und Hinweise der Stadtgesellschaft als Ergebnis eines Bürgerforums im September 2015 eingeflossen sind.

Im Juli 2016 startet der Dialogprozess „Frankfurt Deine Stadt“ zum Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030 mit dem nächsten Bürgerforum für die Stadtgesellschaft sowie einem Fachdialog, der ausgewählte Vertreter*innen aus Wirtschaft, Forschung und Zivilgesellschaft adressiert. Bis Mitte 2017 finden zahlreiche weitere Veranstaltungen in unterschiedlichen Formaten statt. Die Stadtöffentlichkeit und alle Interessierten sind somit immer wieder eingeladen, sich über aktuelle Herausforderungen und die mögliche Zukunft der Frankfurter Stadtentwicklung zu informieren und das Zukunftsbild der Stadt mit eigenen Ideen und Vorstellungen mitzugestalten. Der Dialog und das in gemeinsamer Beratung entstandene Ergebnis sollen so zu einer höheren Akzeptanz der Herausforderungen, vor denen die wachsende Stadt Frankfurt am Main steht, in der Stadtgesellschaft führen und die Identifikation mit der Stadt weiter stärken.

Damit der Statusbericht für diesen Zukunftsdialog und die Entwicklung der strategischen und räumlichen Ausrichtung der Stadt bis 2030 die Basis formuliert, ist die Stadtgesellschaft zu Beginn im Stadtdialog „Frankfurt Deine Stadt“ eingeladen, die Kernaussagen und Schlussfolgerungen der integrierten Analyse, zu kommentieren. Vor diesem Hintergrund sind die in dem Bericht formulierten Nutzungskonkurrenzen um Flächen und Infrastrukturen, über Boden- und Immobilienpreise sowie die sich abzeichnende Konkurrenz um stadträumliche Qualitäten Gegenstand eines Onlinedialogs von Mitte Juni bis Ende Juli 2016.

**Ihre Meinung zum Statusbericht!
Haben wir was vergessen?
Bis Ende Juli 2016 können Sie
uns Ihre Einschätzung mitteilen.
Unter: www.frankfurtdeinestadt.de**



2

SEKTORALE ANALYSE

Die sektoralen Themen

Im Folgenden wird für elf sektorale Themen eine Analyse vorgenommen. Erstens beschreibt diese jeweils die Situation mit zentralen Entwicklungstreibern und Trends. Zweitens wird mit einer Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (SWOT-Analyse) eine Wertung der heutigen und sich abzeichnenden künftigen Situation vorgenommen. Stärken und Schwächen sind gegenwartsorientiert, die Chancen und Risiken sind mit Blick auf die Zukunft formuliert. Wesentliche und räumlich gut zu verortende Inhalte der SWOT-Analyse sind pro Thema in einer Karte dargestellt. Drittens sind für die jeweilige sektorale Perspektive wesentliche vorhandene Beschlüsse, Programme und Konzepte aufgeführt, die in der Anlage zum Stautsbericht zusammengefasst sind.

Die elf Themen wurden in der Projektgruppe definiert. Diese lauten:

Bevölkerung, Soziales und Integration

Siedlungsstruktur und -reserven

Wohnen und Wohnumfeld

Freizeit, Kultur und Sport

Wirtschaft und Beschäftigung

Landschaft und Freiraum

Umwelt, Stadtklima und Gesundheit

Energie und Klimaschutz

Bildung und Wissenschaft

Mobilität und Verkehr

Region

BEVÖLKERUNG, SOZIALES UND INTEGRATION

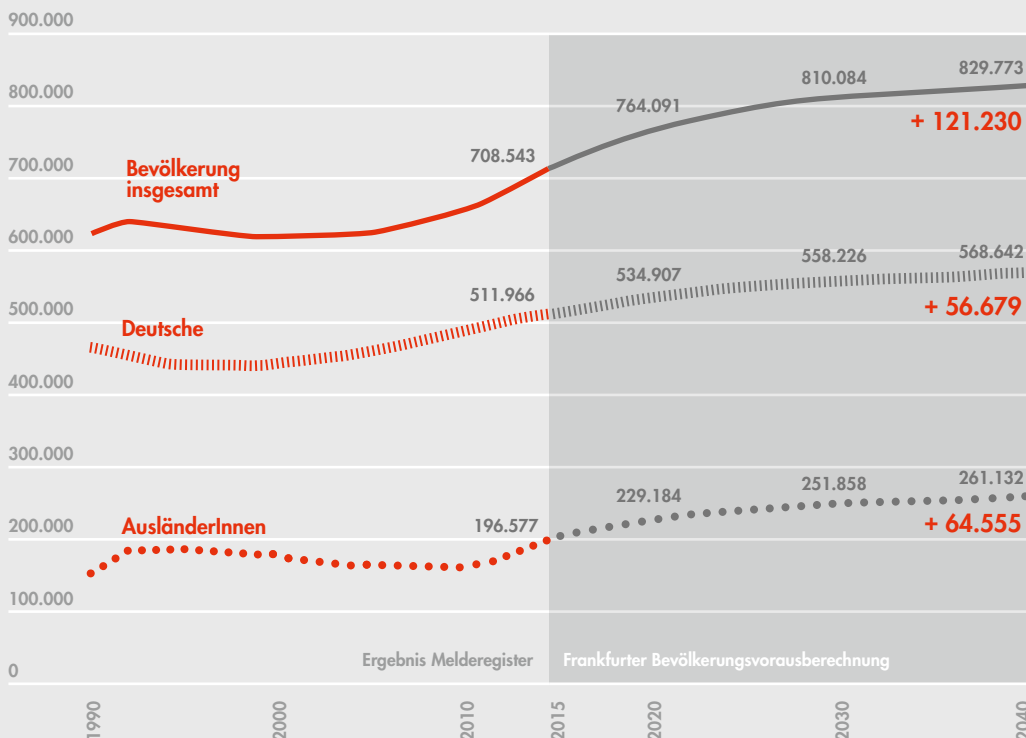
Bevölkerungswachstum in Frankfurt am Main

Ende des Jahres 2014 waren in Frankfurt am Main 708.543 Personen mit Hauptwohnsitz gemeldet. Die Stadt hat in den letzten zehn Jahren starken Zuzug aus dem In- und Ausland erhalten, mit der stärksten Zuwanderung aus der Europäischen Union. Frankfurt am Main zählt in Deutschland zu den Städten mit der höchsten Fertilitätsrate und verzeichnet seit 10 Jahren regelmäßig Geburtenüberschüsse. Gemäß der aktuellen Bevölkerungsprognose der Stadt Frankfurt am Main wird die Einwohner*innenzahl bis zum Jahr 2030 auf rund 810.000 (+14%) steigen.

**Situation,
zentrale
Entwicklungstreiber und
Trends**

Entwicklung der Bevölkerung

Abbildung 2

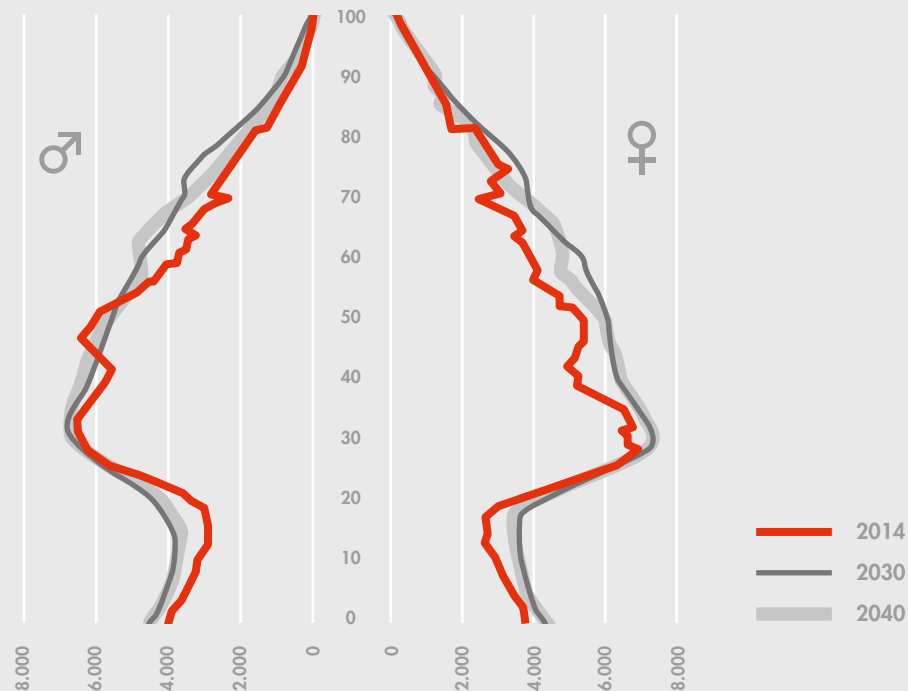


Altersstruktur und Wanderungsdynamik in Frankfurt am Main

Bedingt durch den stetigen Zustrom in den jüngeren und mittleren Altersgruppen (25 bis 35 Jahre und 45 bis 50 Jahre) wird der Prozess der demografischen Alterung verlangsamt. Das derzeitige Durchschnittsalter der Frankfurter Bevölkerung von rund 41 Jahren wird sich, entgegen dem bundesdeutschen Trend, bis 2030 nur leicht erhöhen. Aufgrund der rückläufigen durchschnittlichen Wohndauer ist die Bevölkerung in Frankfurt in dauerndem Wandel und tauscht sich statistisch alle elf bis zwölf Jahre aus. Der Frankfurter Arbeitsmarkt sowie die soziale und kulturelle Infrastruktur führen dazu, dass Frankfurt als Wohn- und Arbeitsort attraktiv ist.

Abbildung 3

Entwicklung der Altersstruktur



Soziale Unterschiede und soziale Segregation in Frankfurt am Main

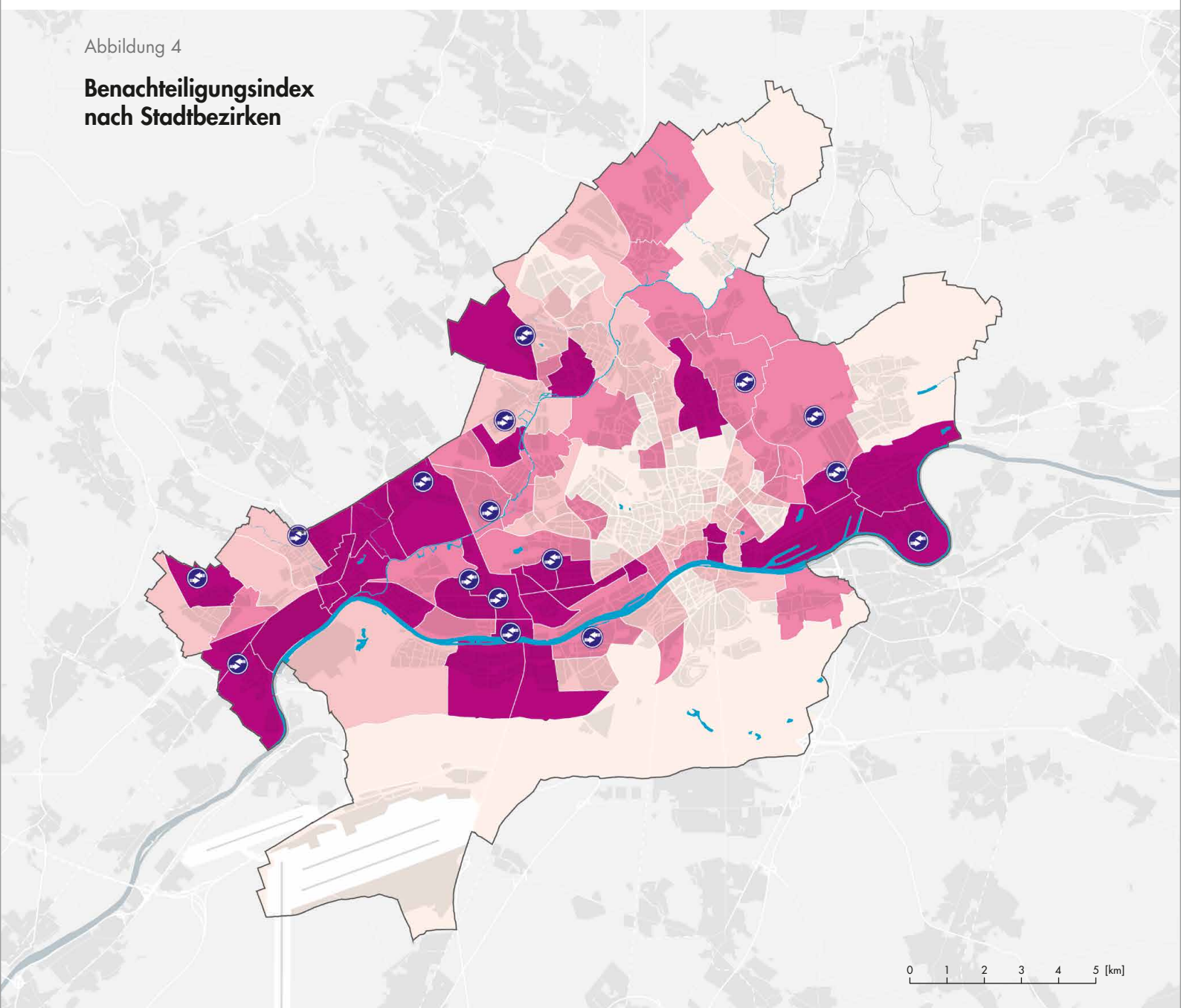
Die Frankfurter Bevölkerung weist große Einkommensunterschiede auf. Die soziale Ungleichheit zeigt sich unter anderem am hohen Anteil der Menschen, die existenzsichernde Mindestleistungen erhalten. Sozial Benachteiligte konzentrieren sich vor allem in den alten Arbeiterstadteilen längs des Mains von Zeilsheim im Westen bis Fechenheim im Osten und in den von den Wohnsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus dominierten Stadtteilen nördlich des Alleenrings. In den zentrumsnahen Stadtteilen ist die Nachfrage nach Immobilien unter anderem durch einkommensstarke Bevölkerungsschichten gestiegen.

Integration und Diversität in Frankfurt am Main

In Frankfurt am Main leben Menschen aus fast jedem Land der Welt (rund 90% der Staaten der Erde) und aus verschiedenen sozialen Milieus. Dies hat eine Unterschiedlichkeit an Zuwanderungsgründen, Lebensstilen und -formen, religiösen Zugehörigkeiten, Sprachen und entsprechend unterschiedlichen Bedarfen zur Folge. Auf diese Bedarfe und unterschiedlichen Lebenserfahrungen in ihren Angeboten und Strukturen zu reagieren, ist ein alltäglicher Bestandteil der städtischen Arbeit. Der Anteil der Einwohner*innen mit Migrationshintergrund lag im Jahr 2014 bei 49,8%. Die Bevölkerung mit Migrationshintergrund verteilt sich relativ ausgeglichen über alle Stadtbezirke und Stadtteile mit Schwerpunkten entlang des Mains, im Nordwesten und Osten Frankfurts. Die Situation der Bevölkerung mit Migrationshintergrund hat sich – z.B. im Bildungssystem, auf dem Arbeitsmarkt und hinsichtlich der sozialen Lage – insbesondere in der 2. und 3. Generation verbessert. Dennoch sind vor allem sozial schlechter gestellte oder bildungsferne Bevölkerungsgruppen sowie Personen mit geringen Deutschkenntnissen oder unsicherem Aufenthaltsstatus immer noch benachteiligt.

Abbildung 4

Benachteiligungsindex nach Stadtbezirken



Programm
aktive Nachbarschaft

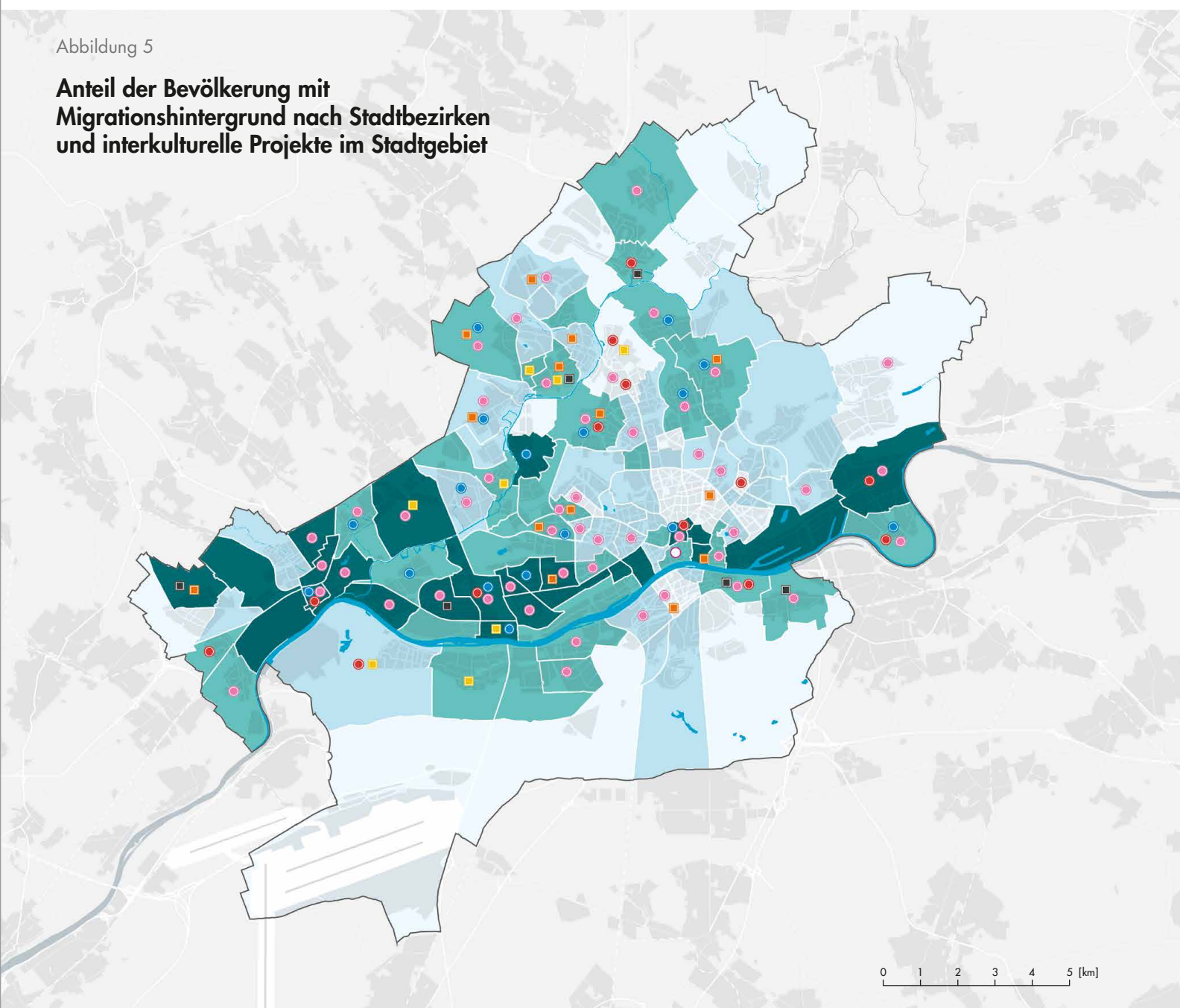
Benachteiligungsindex nach Stadtbezirken

- hoch (Rang 81 bis 109)
- mittel (Rang 53 bis 80)
- niedrig (Rang 27 bis 52)
- sehr niedrig (Rang 1 bis 26)

(Index bestehend aus: Arbeitslosen -
dichte, Anteil existenzsichernde
Mindestleistungen, Wohnfläche je
wohnberechtigtem Einwohner
Quelle: Jugend- und Sozialamt)

Abbildung 5

Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund nach Stadtbezirken und interkulturelle Projekte im Stadtgebiet



Interkulturelle Projekte:

- Mama lernt Deutsch
- Eis
(Elternbeteiligung in der Schule)
- BE
(Bildungsorientierte Elternarbeit)
- SiA
(Sprachbildung im interkulturellen Alltag)
- HIPPY
(Home Interaction for Parents and Preschool Youngsters)
- family
- interkulturelle Rentenhilfe

Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund nach Stadtbezirken

- 61% bis 77%
 - 51% bis 60%
 - 41% bis 50%
 - 23% bis 40%
(Bevölkerung mit deutscher Staatsangehörigkeit und Migrationshinterweis zuzüglich Bevölkerung mit ausländischer Staatsangehörigkeit)
- Quelle: Amt für multikulturelle Angelegenheiten

SWOT-Analyse

Stärken

- multikulturelle Stadtgesellschaft prägt eine vielseitige und interessante Wohn- und Arbeitskultur
- überwiegend friedvolles Zusammenleben einer sehr heterogenen Bevölkerung; im Vergleich zu anderen Städten geringe räumliche Segregation und hohe Diversitätswerte von Herkunftsgruppen in den Stadtteilen
- Frankfurt bietet zahlreiche nicht formalisierte Bildungs- und Freizeitangebote, wie z.B. Kinderhäuser, Jugendhäuser, Senioreneinrichtungen, Begegnungszentren, Familienbildung, Stadtteilbibliotheken sowie weitere Trägerangebote
- Frankfurt hat eine lange und erfolgreiche Tradition in der Integrationspolitik, die schon früh auf den Grundsätzen der interkulturellen Öffnung, Antidiskriminierung, Beteiligung und Vernetzung ansetzt und sich damit von einer defizitorientierten „Ausländerpolitik“ abgrenzt

Chancen

- Zuzug jüngerer Bevölkerungsgruppen verhindert eine Überalterung der Gesellschaft und schwächt den demographischen Wandel ab
- durch verbesserte Integration zugewandelter Bevölkerungsschichten gibt es ein erhöhtes soziales und wirtschaftliches Innovationspotenzial
- Herstellung von Chancen- und Teilhabeberechtigung durch Maßnahmen zum Nachteilsausgleich, Verbesserung der Inklusion, Integration und Partizipation sowie flächendeckende Versorgung mit Einrichtungen der sozialen Daseinsvorsorge
- Reduktion von Barrieren und Ungleichheiten durch zielgruppenspezifische, quartiersbezogene und diversitätsorientierte Maßnahmen
- bessere sozialen Durchmischung der Quartiere durch Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum und zielgruppenübergreifenden Angeboten (z.B. Mehrgenerationenhäuser, Nachbarschaftszentren o.ä.)
- Bekämpfung sozialer Unterschiede durch integriertes Vorgehen der Ämter

Schwächen

- starke Differenzen zwischen den Lebenswelten der Wohlhabenden und der sozial Benachteiligten prägen das Zusammenleben
- der Rückgang des preisgünstigen und sozialen Wohnungsbaus verstärkt die Segregations- und Konzentrationstendenzen benachteiligter Bevölkerungsgruppen
- die kulturelle, religiöse und soziale Komplexität in der Stadt bringt auch Konflikte und sozial ungleiche Lebenslagen vor Ort zusammen
- Teile der Bevölkerung mit Migrationshintergrund sind in ihrer Lebenslage aufgrund ihrem rechtlichen Status, ihrer Ressourcenausstattung und mangelnder interkultureller Öffnung immer noch benachteiligt
- die hohe Fluktuation in einzelnen Stadtteilen ist aus der Perspektive des städtischen Gemeinwesens eine Herausforderung, z.B. für öffentliche Einrichtungen, Vereine und die Gemeinschaft vor Ort

Risiken

- Entstehung von Quartieren mit besonderem Entwicklungsbedarf und räumlicher Konzentration von Personen mit Mehrfachbenachteiligungen (Armutskonzentration)
- mögliche Zunahme der sozialen Differenzen zwischen den verschiedenen Bevölkerungsschichten und Quartieren
- Rückgang des sozialen Wohnungsbestands
- die geringe Flächenverfügbarkeit und die aktuelle Dynamik auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt führen zu Nutzungskonkurrenzen mit nachteiligen Auswirkungen auf Bauvorhaben der sozialen, religiösen und kulturellen Infrastruktur



SIEDLUNGSSTRUKTUR UND -RESERVEN

Situation, zentrale Entwicklungstreiber und Trends

Historisch gewachsenes Zentrum mit hoher Dichte und Skyline

Das Bild der Stadt Frankfurt am Main wird heute wie in keiner anderen deutschen Großstadt von Hochhäusern geprägt, die sich vor allem westlich der Innenstadt zu einer Skyline formieren. Das eigentliche Zentrum der Stadt bestimmt sich jedoch über die Fußgängerzone Zeil und das Dom-Römer-Areal, dem historischen Siedlungskern der Altstadt. Die heute als Grünfläche genutzten ehemaligen Wallanlagen umgeben die Innenstadt und grenzen diese deutlich von einem ausgeprägten Gründerzeitbestand ab, der wie ein weiterer Ring um die Kernstadt angeordnet ist. Die Innenstadt ist fast vollständig und mit hoher städtebaulicher Dichte bebaut. Die Bebauung wird nur durch Straßen, Plätze, die Wallanlagen und den Main durchbrochen.

Großstädtische Urbanität, Siedlungsbau, überformte Dorflagen und neue Stadtteile

Die klar ablesbare Siedlungsstruktur der innerstädtischen Quartiere mit Blockrandbebauung verliert sich außerhalb des Alleenringes entlang der radial verlaufenden Ausfallstraßen. Mit den offenen Zeilen des Siedlungsbaus der 1950iger und 1960iger Jahre nimmt die städtebauliche Dichte deutlich ab. Die Versorgungsbereiche haben sich entlang der Straßen entwickelt. Die in den 1920iger Jahren oftmals als „Trabanten“ entwickelten Siedlungen des Neuen Frankfurts sind inzwischen vollständig in das Siedlungsgefüge integriert. Die historischen Dorfkern u. a. im Norden wurden über die Jahre sukzessive erweitert. Sie grenzen an den Naturraum der Nidda oder sind von landwirtschaftlicher Nutzung umgeben. Die kleinen Versorgungszentren in den historischen Dorflagen sind z.T. gefährdet. Hohe städtebauliche Dichten werden in der äußeren Stadt vereinzelt in den Großwohnsiedlungen der 1970iger Jahre wie der Nordweststadt oder dem Frankfurter Berg erreicht. Am geringsten sind die baulichen Dichten in Siedlungsbereichen mit überwiegend freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern.

Industriell geprägtes Siedlungsband entlang der Mainachse

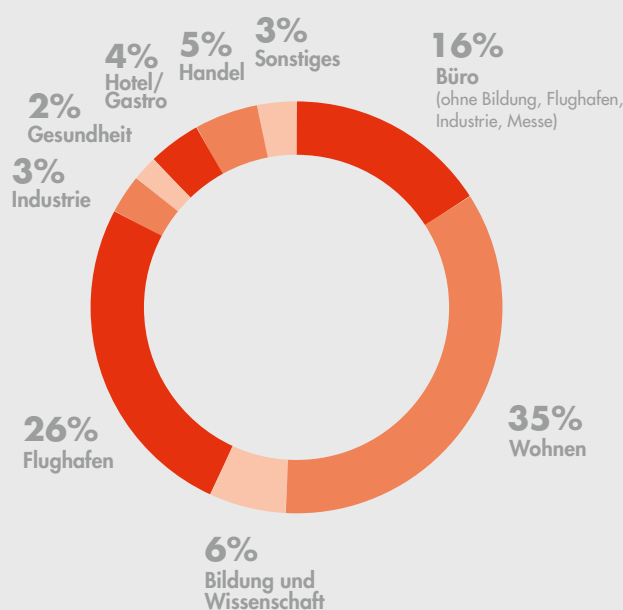
Die Siedlungsbereiche entlang des Mains bilden heute ein nahezu zusammenhängendes „Band“, das unterschiedlichste Prägungen in Baustruktur und Nutzung aufweist. Die industrielle Entwicklung der Stadt mit den Industrieparks im Westen und den Häfen im Osten ist deutlich zu erkennen. Ihre Fläche entspricht jeweils in etwa der Größe der Innenstadt inklusive ihrer angrenzenden Stadtteile. Hohe bauliche Dichten werden in historischen Zentren wie Höchst, aber auch in monostrukturierten Bürostandorten, wie zum Beispiel der Bürostandort Niederrad, erreicht. Im Osten der inneren Stadt besteht eine ausgeprägte Entwicklungsdynamik mit einer entlang der westlichen Hanauer Landstraße und im Umfeld des Ostbahnhofes und der Europäischen Zentralbank entstehenden Zentralität. Das Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes wirkt als starke Barriere und trennt die „Mainanlieger“ vom Norden des übrigen Stadtgebietes stark ab, während die Bezüge nach Süden durch zahlreiche Brücken besser ausgebildet sind. Im Süden der Stadt wurde das Stadtwachstum historisch durch den Stadtwald begrenzt, in den nunmehr der Flughafen großflächig hineingewachsen ist.

Starkes Wachstum als Herausforderung auf allen Ebenen

Mit dem bis 2030 zu erwartenden Bevölkerungswachstum wird die Nachfrage nach Wohnraum, aber auch Wirtschafts- und Freizeiträumen, öffentlichen Einrichtungen und Verkehrsinfrastruktur deutlich zunehmen. Die Anzahl der tatsächlich gebauten Wohnungen (Reinzugang 2.801 Wohnungen im Jahr 2014) nahm bereits in den vergangenen Jahren stetig zu. Dieser Trend wird durch die deutliche Zunahme von Baugenehmigungen für Wohneinheiten unterstrichen, die im Jahr 2014 rund 50 % über dem Zehnjahresmittelwert lagen. Auch die Genehmigungen zur Umnutzung von Bürogebäuden zu Wohnungen (978 Wohneinheiten / 2014) belegen, dass der Bevölkerungszuwachs auf verschiedenen Ebenen aufgefangen wird.

Investitionen im Jahr 2014 (Bausumme und Steuern)

Abbildung 6¹



Flächenkonkurrenz wird zunehmen

Die verschiedenen Bodennutzungsarten konkurrieren im Stadtgebiet stark um die verbliebenen Entwicklungspotenziale, sowohl im bestehenden Siedlungsraum als auch bei der Neuausweisung von Flächen. Am Beispiel der sozialen Infrastruktur (z.B. Kindertagesstätten, Schulen) wird deutlich, dass auch durch Innenentwicklung neue Flächenbedarfe entstehen.

In einem angespannten Bodenmarkt setzen sich bereits heute vielfach die immobilienwirtschaftlich profitabelsten Nutzungen eines Standortes durch. Dies gilt beispielsweise in Mischgebieten für Wohnen und Dienstleistungen oder in Gewerbegebieten für den Einzel- bzw. Autohandel. In Abbildung 6 wird deutlich, wo die baulichen Investitionsschwerpunkte liegen. Es ist zu erwarten, dass der Entwicklungsdruck in immobilienwirtschaftlich profitablen Lagen im Stadtgebiet weiter zunehmen wird.

Eingeschränkte Innen- und Außenentwicklungspotenziale

Die Potenziale in der Innenentwicklung – damit sind Baulücken, die Verdichtung bestehender Siedlungsteile durch zusätzliche Gebäude sowie die Umstrukturierung industrieller Brachen oder der stadtverträgliche Umbau von Verkehrsinfrastruktur gemeint – wurden und werden aktiv genutzt. Die Konversion militärischer Einrichtungen ist nahezu vollständig abgeschlossen. Die im Regionalen Flächennutzungsplan vorgesehenen Zuwachsflächen im Stadtgebiet wurden in den vergangenen Jahren bereits stark in Anspruch genommen (vgl. Abbildung 7). Dabei erschweren Entwicklungshemmnisse wie Lärm, Erschließungsprobleme, Altlasten oder weit gestreutes Grund Eigentum die Entwicklung dieser Flächen. Auch die tatsächliche Entwicklung von Stadterweiterungs- und Arrondierungsflächen, die bereits im Regionalen Flächennutzungsplan dargestellt sind, ist keineswegs durchgängig gesichert.

Hinzu kommen großflächige Restriktionen wie erforderliche Sicherheitsabstände zu Störfallbetrieben oder das Siedlungsbeschränkungsgebiet des Flughafens.

Aktuelle Flächenreserven

Das Wohnbauland-Entwicklungsprogramm 2015 der Stadt stellt bei vollständiger Umsetzung bis zum Jahr 2025 ein Flächenpotenzial für etwa 23.000 Wohneinheiten dar. Für zahlreiche Gebiete wurden Entwicklungsschritte eingeleitet. Der Baulückenatlas stellt 2015 ein weiteres Potenzial von rund 2.600 Wohneinheiten dar. Die gewerblichen Flächenpotenziale umfassen rund 200 Hektar Innen- und Außenentwicklungspotenzial, die jedoch mit erheblichen Entwicklungshemmnissen belegt sind.

Im Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RegFNP) für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain werden unter anderem die geplanten Bauflächen für Wohnen, Gewerbe und weitere Nutzungen darstellt (vgl. Abbildung 7). Ein Bauflächenpotenzial ist als bebaut anzusehen, wenn Baurecht vorhanden, die Erschließung gesichert und mit der Bebauung begonnen worden ist. Nach dieser Definition ist der größte Anteil der unterschiedlichsten Flächenreserven bereits heute in Anspruch genommen. Die verbleibenden Flächen sind bereits in Vorbereitung oder haben erhebliche Entwicklungshemmnisse.

Abbildung 7²

Auswertung der Bauflächenpotenziale 2015

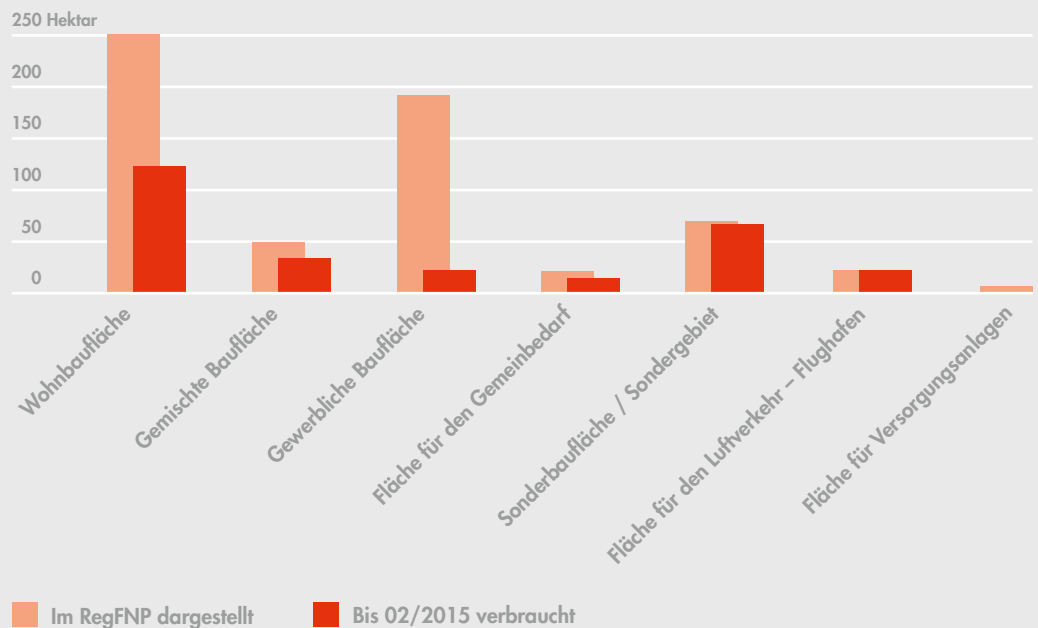
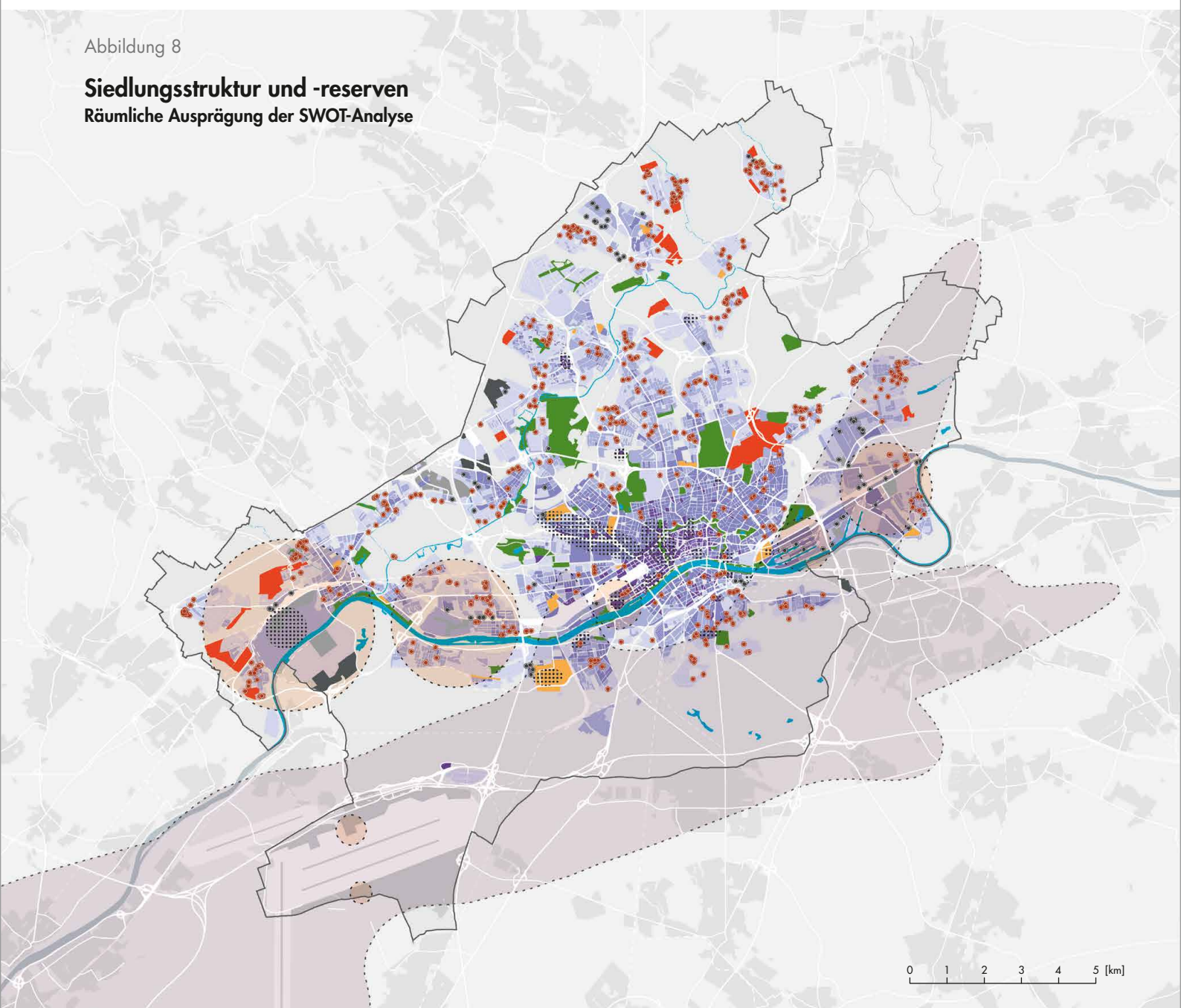


Abbildung 8

Siedlungsstruktur und -reserven

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

- Innenentwicklung Wohnen
- Außenentwicklung Wohnen
- Flächenpotenzial Wohnen (Baulücken)
- Innenentwicklung Gewerbe
- Außenentwicklung Gewerbe
- Flächenpotenzial Gewerbe (< 10.000m²)
- stadtbildprägender Hochbaucuster
- öffentliche Grünfläche

Schwächen – Risiken

- Siedlungsbeschränkung aufgrund Störfallbetriebe
- Siedlungsbeschränkungsgebiet

Bauliche Dichte Siedlungsgebiet

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig

SWOT-Analyse

Stärken

- städtebaulich ausgewogene Vielfalt mit verschiedenen Bauformen, Nutzungen und Baulätern
- klar ablesbare Siedlungsstruktur in der inneren Stadt mit Achsen und Ringen
- innerstädtischer Gründerzeitbestand und umliegende Blockrandbebauungen mit urbanem, großstädtischem Charakter
- Skyline mit Wiedererkennungswert
- im Stadtzentrum eine Stadt der kurzen Wege mit starkem Einzelhandelsangebot
- äußere Stadt mit Dorfkernen als eindeutiges Identitätsmerkmal

Chancen

- Innenentwicklung als Chance für einen qualitativsten Stadtbau, Renaissance des Mischgebietes und Stärkung großstädtischer Urbanität
- Siedlungsbestände der 1950iger, 1960iger und 1970iger Jahre mit Flächenpotenzialen für die Nachverdichtung
- Ersatzneubau als Chance für zielgruppen-gerechte Wohnformen und Deckung des Wohnraumbedarfs
- Rekonstruktion der Altstadt als identitätsfördernde Maßnahme
- Neugestaltung des Bahnhofumfelds (Hauptbahnhof, Höchst, Ostbahnhof sowie Haltepunkte wie z.B. Griesheim) als Chance zur Verbesserung von Stadteingängen

Schwächen

- knappe Flächenpotenziale in alten Ortslagen in der äußeren Stadt sowie durch großräumige Restriktionen (z.B. Siedlungsbeschränkungsbereich)
- verbliebene Flächenpotenziale mit Aktivierungshemmnissen und hohem Konfliktpotential
- teils monostrukturierte Wohngebiete und Bürostandorte mit unbelebten öffentlichen Räumen
- teilweise Quartiere der Stadt ohne städtebaulich ausgeprägte Zentren
- starke stadträumliche Trennwirkungen durch hoch belastete Hauptverkehrsstraßen und Schienenwege

Risiken

- Flächenbedarf der wachsenden Stadt bis zum Jahr 2030 voraussichtlich nicht gedeckt
- fehlende aktive Mobilisierung von Flächen mit Aktivierungshemmnissen verschärft die Flächenknappheit zusätzlich
- Vorrang des Wohnungsbaus kann zu Urbanitätsverlust durch Nutzungsentmischung führen
- Praxis der vorrangigen Umwidmung von aufgelassenen gewerblichen Bauflächen zu Wohnbauflächen treibt neben der Einzelhandels- und Büroflächenentwicklung die Bodenpreiserwartung in die Höhe – mit Nachteilen für ertragsschwächere Nutzungen
- gegenüber der Siedlungsentwicklung zeitlich oft nachlaufender Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs verschenkt Synergien im Hinblick auf Umweltziele und die Förderung einer stadtverträglichen Mobilität



WOHNEN UND WOHNUMFELD

Kaum Leerstand im vorwiegend durch Miete geprägten Markt

Der Wohnungsbestand in Frankfurt am Main umfasst rund 372.000 Wohnungen. Mit 2,5% ist der Wohnungsleerstand in Frankfurt am Main extrem niedrig und als Fluktuationsleerstand (Leerstand durch Bewohner*innenwechsel) begründet. In Frankfurt am Main ist kein merklicher Trend zum Wohneigentum festzustellen, da überwiegend zur Miete gewohnt wird (etwa 80%). Knapp zwei Drittel der Wohnungen weisen drei bis vier Räume auf. Der Großteil dieser Wohnungen befindet sich heute in Mehrfamilienhäusern. Der im Verhältnis kleine Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern hat sich in den letzten 15 Jahren kaum verändert. Der Wohnungsbestand in Frankfurt am Main weist zudem ein hohes Alter auf, so sind etwa 40% der Wohngebäude vor 1948 entstanden und ein gleicher Anteil in den Jahren zwischen 1949 und 1970.

**Situation,
zentrale
Entwicklung-
streiber und
Trends**

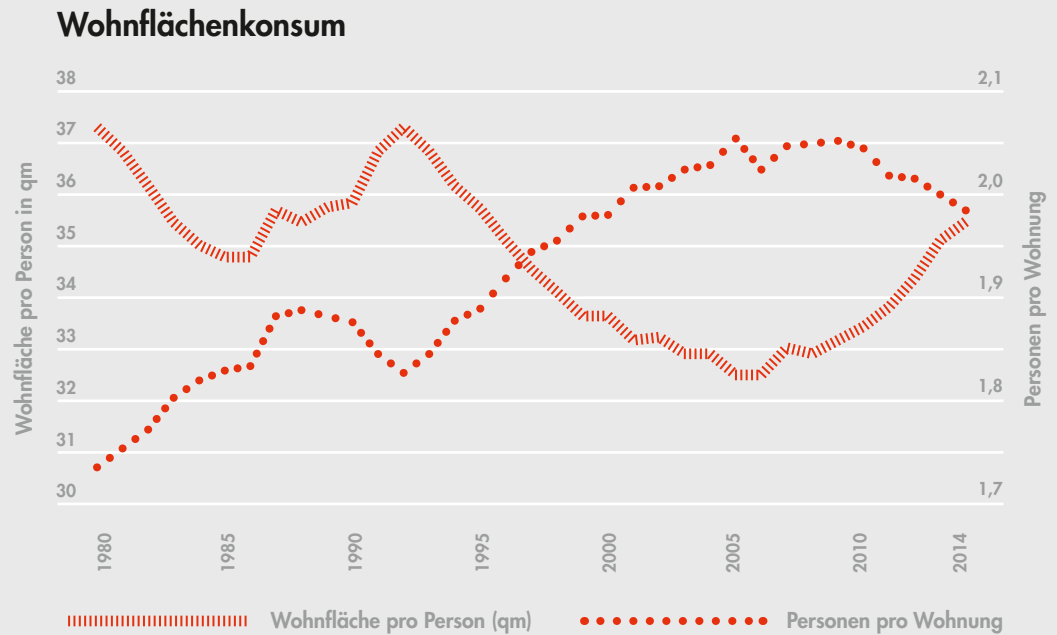
Wohnungsversorgung unter Druck

Obwohl eine Zunahme der Baufertigstellungen stattgefunden hat (2014 ca. 2.900 Wohneinheiten), ist die Wohnungsversorgungsquote im Jahr 2014 auf 92,6% (2011: 96,5%) gesunken. Die Stadtteile mit den höchsten Baufertigstellungen sind Gallus, Kalbach-Riedberg und Nordend-West. In diesen Stadtteilen befinden sich auch die großen aktuellen Baugebiete. Frankfurt am Main hat im Wohnbaulandentwicklungsprogramm 2015 Flächenpotenziale für den Bau von etwa 23.000 Wohneinheiten bis 2025.³ Von diesen Wohnbaupotenzialen können knapp zwei Drittel in Umstrukturierungsgebieten (Innenentwicklung) errichtet werden. Durch reine Innenentwicklung wird der künftig benötigte Wohnungsbedarf aber nicht gedeckt werden können. Aktuelle Wohnungsbedarfsprognosen des Regionalverbands FrankfurtRheinMain gehen demgegenüber derzeit von einem Wohnungsbedarf von rund 74.000 Wohnungen im Stadtgebiet von Frankfurt am Main bis zum Jahr 2030 aus.⁴

Abnehmender Wohnflächenkonsum

Generell haben die neu hinzugekommenen Wohneinheiten im Durchschnitt eine merklich größere Wohnfläche als die Bestandswohnungen. Der durchschnittliche Verbrauch an Wohnfläche pro Person in Frankfurt am Main liegt zurzeit bei ca. 37 m². Damit liegt Frankfurt am Main deutlich unter dem Durchschnitt der deutschen Großstädte (2014: 39,4 m² Großstädte insgesamt; Deutschland: 44,8 m²).⁵ Durch den hohen Druck auf dem Wohnungsmarkt ist seit 2005 die Anzahl der zusammenlebenden Personen um ca. 0,1 auf 1,99 pro Wohnung gestiegen und im gleichen Zug die Wohnfläche pro Person um 1 m² deutlich gesunken (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9



Disparitäten im Wohnungsmarkt

Die laufende Ausdifferenzierung der Gesellschaft führt im Zusammenspiel mit den ungleich verteilten Wohnpreislagen zu sozialräumlichen Disparitäten. Diese Veränderungen stellen differenziertere Bedürfnisse an den Wohnungsmarkt. Der Erhalt preisgünstiger Wohnungen ist und bleibt im Kontext der hohen Nachfrage nach Wohnraum ein wichtiger Eckpfeiler in der gesamtstädtischen Wohnungspolitik. Im Jahre 2014 standen rund 29.000 Sozialwohnungen zur Verfügung. Dies entspricht einem Anteil von knapp 8% des gesamten Wohnungsbestands. Bis zum Jahr 2021 werden voraussichtlich die Bindungen von ca. 6.000 Sozialwohnungen auslaufen⁶ und damit das bereits nicht ausreichende Angebot an preiswertem Wohnraum für einkommensschwache Haushalte weiter reduzieren. Sie stehen damit nicht mehr als Sozialwohnungen zur Verfügung. Um das Ziel einer sozialverträglichen Stadt –und Quartiersentwicklung zu stärken, gewinnen Stadterneuerungsmaßnahmen und die Errichtung von sozialem Wohnungsbau in Neubaugebieten große Bedeutung. Zurzeit sollen in Neubaugebieten 30% der Wohnbauflächen für den sozialen Wohnungsbau bereitgestellt werden.

Unterschiedliche Profile der Stadtteile

Die derzeit 46 Frankfurter Stadtteile haben alle ihre eigene Geschichte, besondere Merkmale und Qualitäten. Die Identifikation mit dem Stadtteil oder dem Quartier ist in der Regel dort groß, wo das Wohnumfeld hohe Qualitäten aufweist. Dies kann ein Hinterhof sein, der als Nachbarschaftstreffpunkt genutzt wird, eine attraktiv gestaltete Straße mit Bäumen und Bänken, ebenso wie ein fußläufig erreichbarer Spielplatz oder ein Park in Wohnungsnähe. Bei Betrachtung aller dem Wohnen zugeordneten Lebensfunktionen gehört zum Wohnumfeld auch die Qualität des gesamten Quartiers.

Die Stadtteile weisen verschiedene Problemlagen auf. In der inneren Stadt besteht in der Regel eine gute Versorgungslage mit Einzelhandel, Dienstleistungen, Gesundheitseinrichtungen und Gastronomie. Diese Stadtteile haben jedoch häufig einen Mangel an Freiräumen und Parks. Zugeparkte Straßen mindern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. In der äußeren Stadt stellt sich die Lage eher umgekehrt dar. Aufgrund des veränderten Einkaufs- und Mobilitätsverhaltens sowie der geänderten Ansprüche der Konsumenten weist die Versorgung mit Einzelhandel in diesen Stadtteilen rückläufige Entwicklungen auf. Mit dem Verlust von Einzelhandelsstrukturen besteht die Gefahr des Verlustes der Orts- und Quartiersmitte und damit der Wegfall einer weiteren Versorgung mit Gastronomie oder anderen Dienstleistungen.

Wohnkosten steigen

Generell sind die Wohnkosten in Frankfurt am Main hoch. Die Kaltmieten sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen (vgl. Abbildung 10). Die Preissteigerungen bei Eigentumswohnungen betragen je nach Baujahresstufe zwischen 5 und 10%. Die durchschnittliche Eigentumswohnung in Frankfurt am Main wurde 2014 zu einem Preis von rund 275.000 € (Vorjahr 245.000 €) verkauft. Diese Entwicklung führt dazu, dass zunehmend auch mittlere Einkommensschichten Probleme haben, sich mit angemessenem Wohnraum zu versorgen. Neben steigenden Mieten und Immobilienpreisen haben Veränderungen der Bewohnerstrukturen und des Charakters von Quartieren/Stadteilen bei vielen Bewohnern auch Ängste ausgelöst. „Gentrifizierungsphänomene“ sind in Frankfurt am Main insbesondere in den gründerzeitlich geprägten Wohnquartieren zu beobachten.

Durchschnitts-Mietspiegel

Abbildung 10⁷

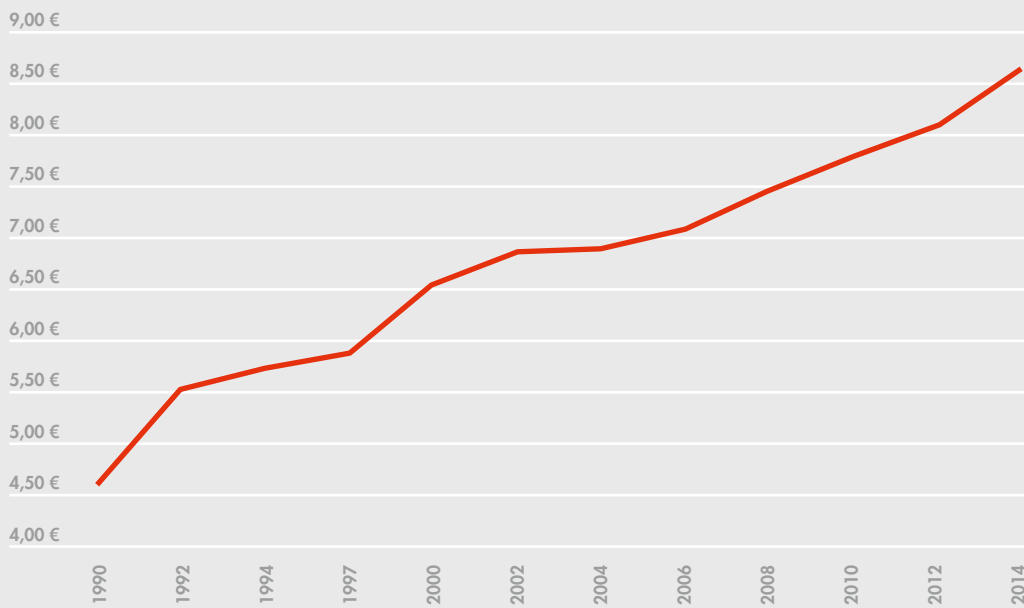
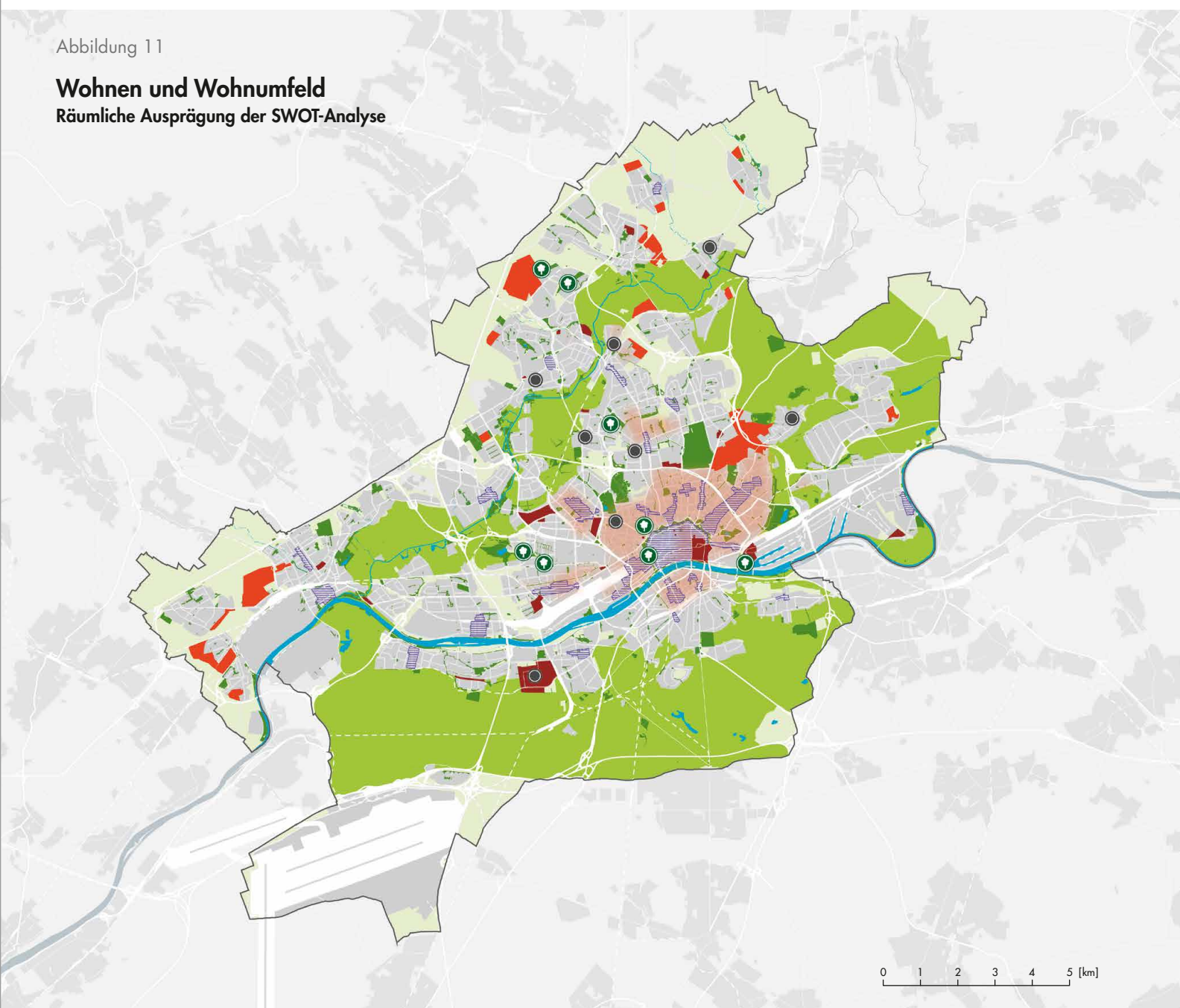


Abbildung 11

Wohnen und Wohnumfeld

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

-  Neuanlage Park
-  gute Zentren- und Einzelhandelsstruktur
-  Potenzial Wohnen
-  Potenzial Wohnen auf Umstrukturierungsflächen

Erholung in Grün- und Freiflächen

-  öffentliche Grünflächen
-  GrünGürtel
-  sonstige Frei- und Landwirtschaftsflächen

Schwächen – Risiken

-  schwache Einzelhandelsversorgung
-  Gefahr der Verdrängung von Wohnbevölkerung
(räumliche Abgrenzung:
Milieuschutzzsatzung rechtskräftig und
in Aufstellung)

SWOT-Analyse

Stärken

- historisch gewachsene Quartiere sorgen für eine starke Identität
- meist bedarfsgerechte Zentren- und Versorgungsstruktur
- überwiegend gute Wohnqualität dank hohem Grünanteil in der Stadt und neu geplanten/realisierten Parks
- Stärkung des sozialen Gefüges im Quartier durch Maßnahmen der Stadterneuerung
- Vielzahl an unterschiedlichen Schulen und gute Ausbildungsmöglichkeiten
- gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr
- Bestandssicherung von günstigem Wohnraum, da im Eigentum der städtischen Wohnungsbaugesellschaft bzw. von Wohnungsgenossenschaften
- allgemein hohe Zufriedenheit der Bürger*innen mit der Stadt

Chancen

- in Neubaugebieten können infrastrukturelle Defizite der angrenzenden Stadtteile oftmals ausgeglichen werden (z.B. Kindertagesstätten, Schulen, Sporthallen, Parks, Einzelhandel)
- durch den hohen Investitionsdruck besteht die Möglichkeit zur „Stadtreparatur“ (z.B. Rückbau überdimensionierter Verkehrsanlagen, neue oder verbesserte öffentliche Grünflächen)
- in neuen Baugebieten kann der Bedarf an innovativen Wohnformen berücksichtigt werden

Schwächen

- hoher Druck am Wohnungsmarkt durch hohes Bevölkerungswachstum bei unzureichendem Wohnungsangebot
- stark investorengeprägter Wohnungsmarkt mit Fokus auf Wohnungsneubau vernachlässigt die Wohnumfeldgestaltung
- innerstädtische Wohnlagen zum Teil nicht mehr finanzierbar für Bevölkerung mit mittlerem und geringem Einkommen, Wohnungsneubau vor allem im hochpreisigen Segment
- bei Neubauquartieren keine rechtzeitige Anbindung an den ÖPNV/SPNV sowie an Versorgungseinrichtungen
- Mangel, beziehungsweise Rückgang an Sozialwohnungen um die Hälfte in den letzten 25 Jahren
- Verringerung der Aufenthaltsqualität insbesondere in innerstädtischen Quartieren durch hohen Parkdruck
- Erhöhung von Wohnkosten im Neubau durch den Bau von Pkw-Stellplätzen

Risiken

- Wohnungsangebot in innerstädtischen Lagen aufgrund der Mietpreislage nur noch für einkommensstarke Einwohner*innen bezahlbar
- verstärkte Verdrängung von Bevölkerungsteilen aus Hochpreislagen in der Stadt, Gefahr der Entwicklung von sozialer Entmischung
- zunehmende Investitionen in den Wohnungsbau als risikoarme Finanzanlage kann zu weiter steigenden Immobilienpreisen führen
- durch die hohen Grundstückskosten können auch alternative Wohnformen eingeschränkt beziehungsweise vom Markt verdrängt werden
- Nachverdichtung von Siedlungsbeständen ohne Bauleitplanung lässt damit neu entstehende Bedarfe für die soziale Infrastruktur außen vor und birgt Risiken für die Wohnumfeld- und Freiraumqualität
- Technisch und wirtschaftlich aufwändige Entwicklung von Wohnimmobilien auch in Lagen mit hoher Immissionsbelastung aufgrund des angespannten Bodenmarktes



FREIZEIT, KULTUR UND SPORT

**Situation,
zentrale
Entwicklungstreiber und
Trends**

Vielfältiges Angebot an Museen und Theatern

Frankfurt am Main verfügt über den größten Kulturhaushalt aller deutschen Städte. Mit dem Ausbau des Museumsufers wurde der Grundstein für eine vielseitige Museumslandschaft gelegt. Diese wird beispielsweise mit der Erweiterung des Städel, dem Umbau des Jüdischen Museums sowie dem Neubau des Historischen Museums erweitert. Die Oper, das Schauspiel und viele kleine Theater sorgen für ein abwechslungsreiches, gut besuchtes Angebot. Viele Einrichtungen sind in der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen zu finden. Beim Kulturangebot der 30 größten deutschen Städte belegt Frankfurt den zehnten Platz.⁸ Im Vergleich der nationalen Metropolräume anhand des Metropolfunktionsindex des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung ist die Funktion „Kultur“ in der Metropolregion FrankfurtRheinMain gegenüber den hohen Anteilen in den Funktionen „Verkehr“ und „Wirtschaft“ jedoch vergleichsweise schwach ausgeprägt.⁹

Regional geprägte Veranstaltungskultur

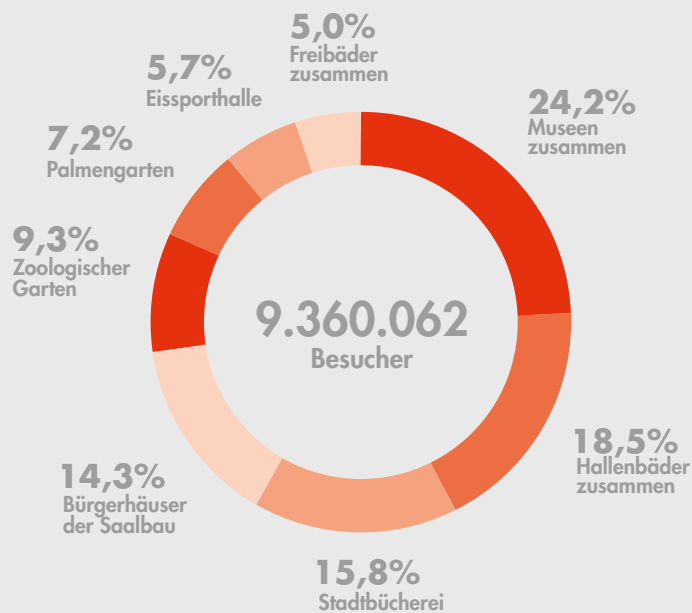
Veranstaltungen wie z.B. das Museumsuferfest, die Dippemess oder das Freilufttheater Stoffel sowie Märkte und Straßenfeste erfreuen sich in Frankfurt und der Region großer Beliebtheit. Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten sind jedoch Angebote wie Pop- und Rockkonzerte sowie Musicals, die eine hohe Bedeutung für Image und Tourismus haben, unterdurchschnittlich vertreten.¹⁰ Dies gilt auch für Kinos und Locations für Filmproduktionen und Filmfestivals, die wichtiger Bestandteil der Kreativwirtschaft sind.¹¹ Traditionsreiche Sportereignisse wie das Radrennen rund um den Finanzplatz Eschborn-Frankfurt, der Ironman sowie Vereine in Bundesligen haben überregionale Ausstrahlung.

Veränderte Bedürfnisse und neue Impulse durch Nachtleben und Internationalität

Die wachsende Einwohnerzahl und zunehmende Internationalität – fast zwei Drittel der Zugezogenen zwischen 30 und 44 Jahren waren im Jahr 2014 Ausländer*innen – bringt neben neuen Anforderungen an das kulturelle Angebot positive Impulse mit sich. Frankfurt steht neben Grüner Soße und Apfelweingaststätten zunehmend für ein beachtliches Spektrum internationaler Gastronomie. Viele auch traditionelle, vor allem außergastronomische Angebote geraten vermehrt in Konflikt mit Wohnnutzungen. Beliebte Lagen mit „urbanem Flair“ wie z.B. die obere Berger Straße sind besonders betroffen. Schlagzeilen macht dies bei Veranstaltungen wie dem Stoffel oder dem Friedberger Markt. Neben der Innenstadt konzentriert sich das Nachtleben in Alt-Sachsenhausen und dem Bahnhofsviertel. Clubs finden sich auch weiter außerhalb in gewerblich geprägten Gebieten.

Besucheranteile der Kultur- und Freizeiteinrichtungen 2014

Abbildung 12



Möglichkeitsräume für Freizeit und Kreativität unter Druck

Die Naxoshalle sowie die Bögen an der Honsellbrücke gelten heute als besonders interessante Orte, in denen Kreative wie z.B. der Kunstverein Montez aktiv sind. Viele vergleichbare Orte und leerstehende Gebäude gehen als Nischen mit Potenzial für spontane, nichtkommerzielle und kreative Nutzungen bzw. Zwischennutzungen aufgrund des hohen Investitionsdrucks, und fehlender Akzeptanz jedoch verloren. Demgegenüber können neue Formen der Aneignung öffentlicher Räume, z.B. durch das Projekt „Frankfurter Garten“ auf dem Danziger Platz, beobachtet werden.

Frankfurter Freiräume sind Bewegungsräume

Die beliebtesten Sportarten der sehr aktiven Frankfurter sind Jogging, Radfahren und Schwimmen. Die Hälfte aller sportlichen Aktivitäten findet im öffentlichen Raum statt.¹² Hinzu kommen jüngere Freizeitaktivitäten wie Slacklines oder traditionelle wie Grillen. Deshalb sind die Frankfurter Parks, Nidda- und Mainufer, Stadtwald sowie Grünflächen und Straßenräume wichtige und viel genutzte Flächen. Diese sind insbesondere mit Blick auf die Freizeitverkehre von Fußgängern und Radfahrern gerade in dicht besiedelten Bereichen kaum vernetzt und stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen. Im Gegenzug sind Nutzungsinitiativen im öffentlichen Raum wie zum Beispiel Critical Mass („zufälliges“ Treffen von Radfahrer*innen) oder NightSkating entstanden.

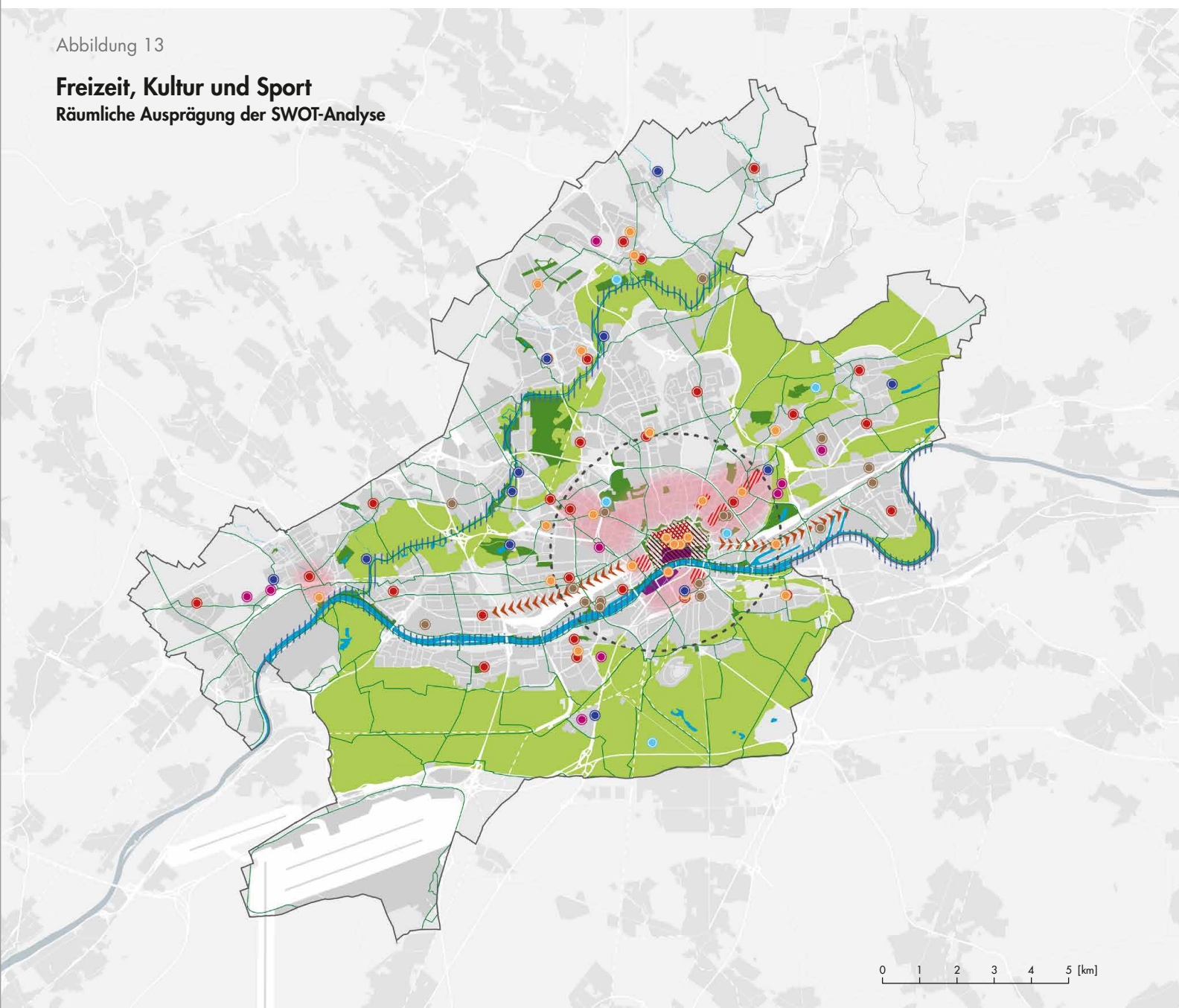
Starke Sportvereine aber Lücken in der Ausstattung mit Sportanlagen

Besonders stark ist das Frankfurter Vereinsleben hinsichtlich der Sportvereine aufgestellt, von denen einige über 1.000 Mitglieder haben. Neben dem Breitensportangebot sind einige in verschiedenen Bundesligen erfolgreich vertreten. Der Frankfurter Sportszene stehen neben der Commerzbank-Arena die Eissporthalle, die Fraport Arena und viele Innen- und Außenanlagen zur Verfügung. Besonders gut ist die gesamtstädtische Versorgung mit kleineren Außensportanlagen z.B. für Fußball und Tennis, wohingegen bei Einzelsporthallen und großen Außenspielfeldern eine generelle Unterversorgung besteht. Dies gilt insbesondere im Innenstadtbereich und Süden der Stadt auch für Hallen- und Freizeitbäder.¹³ Entlang des Mains „streuen“ sich Bootshäuser für den Ruder- und Segelsport.

Abbildung 13

Freizeit, Kultur und Sport

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

- vielfältiges und belebtes Viertel
(Kultur, Gastronomie, Shopping, Nachtleben und Wohnen)
- Konzentration Museen
(Museumsufer, Altstadt)
- bedeutsame Freizeiteinrichtung
- identitätsstiftende Kultur- und Freizeitorde
(altindustrielle Standorte)
- Saalbau
(Bürgerhaus)
- Wochen- und Flohmärkte

- Weiterentwicklung Kultur- und Freizeitachse
- attraktiver Flussraum Main und Nidda
- öffentliche Grünfläche
- GrünGürtel
- bedeutsamer Sport- und Veranstaltungsort
- öffentliches Frei- und Hallenbad
- regionale Radroute
(regionaler Flächennutzungsplan)

Schwächen – Risiken

- hoher Bedarf Naherholung und Sport in der inneren Stadt
- Aufenthaltsqualität Innenstadt
- Lärmkonflikt Nachtleben und Wohnen

SWOT-Analyse

Stärken

- Finanziell starke städtische Kulturförderung
- in fast allen Stadtteilen Einrichtungen der offenen Kinder- und Jugendarbeit
- Museumsufer als Kombination von kulturellem Cluster, Architektur und besonderem Stadtraum
- mehrfach ausgezeichnete „Oper des Jahres“
- Zentren des Nachtlebens mit unterschiedlichem „Profil“ (z.B. Bahnhofsviertel, Berger Straße, Alt-Sachsenhausen) und eine zunehmende Internationalität (z.B. Gastronomie, Events, Communities) bieten hohe Diversität
- traditionelle Frankfurter Gastronomie als Identifikationsmerkmal (z.B. Grüne Soße, Apfelwein) ergänzt durch etablierte Markt- und Flohmarktkultur
- hohe Freizeitqualität durch attraktive Bewegungs- und Naherholungsräume insbesondere entlang von Main und Nidda

Chancen

- herausragendes Potenzial in der Weiterentwicklung des Stadtraums Frankfurt am Main in Kombination mit Freizeit, Kultur und Sport aufgrund landschaftlicher Qualitäten und Lage im Stadtgebiet/Erreichbarkeit
- Stärkung der Kulturszene durch bessere Einbindung der ethnischen Vielfalt Frankfurts
- Definition von Räumen zur Sicherung und Entwicklung von Nachtleben, Subkultur, individuellem Freizeitverhalten (z.B. Bahnhofsviertel, Innenstadt, Hanauer Landstraße West)
- öffentliche Räume und Einrichtungen können zielgruppenangepasst und variabel nutzbar gestaltet werden (z.B. Hafenpark)

Schwächen

- ungleiche Ausprägung der Metropolfunktion der Metropolregion FrankfurtRheinMain zwischen den starken Bereichen Wirtschaft und Verkehr sowie dem Bereich Kultur
- fehlende Aufenthaltsqualität in Teilen der Innenstadt
- anhaltender Verlust von ungeplanten Möglichkeitsräumen für Jugendliche und kreative Milieus (z. B. Abriss Graffiti-Halle Naxos), kein Cluster/„Location“ für Clubs & Konzerte durch hohen ökonomischen Verwertungsdruck auf dem Immobilienmarkt
- teilweise weite Wege für Kinder zur nächsten Kinderfreizeiteinrichtung
- zahlreiche Barrieren sowie die Bevorzugung des Autoverkehrs verhindern ein durchgängiges Rad- und Laufwegenetz

Risiken

- Nachteile im Wettbewerb mit anderen Metropolen um hochqualifizierte Arbeitskräfte durch weniger stark ausgeprägten Standortfaktor Freizeit/ Kultur
- Konfliktsituationen zwischen Wohnnutzung, Gastronomie und Veranstaltungen, Schwund von Urbanität durch mögliche Nutzungsentflechtung
- weiter zunehmende Nutzungskonflikte und steigende Unterhaltungskosten in stark genutzten öffentlichen Grünflächen (u.a. Anlagenring, Ost-, Grüneburg- und Günthersburgpark, Main- und Niddaufer, Lohrberg)
- Verlust von identitätsstiftenden Bauten und mit diesen Orten verbundenen Traditionen durch abnehmende bauliche Nutzungszyklen



WIRTSCHAFT UND BESCHÄFTIGUNG

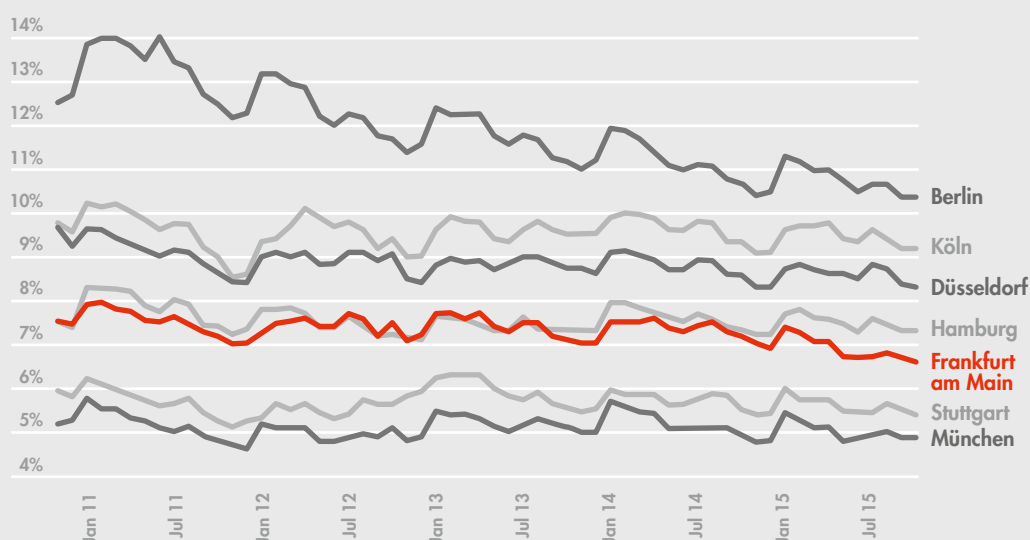
**Situation,
zentrale
Entwicklungstreiber und
Trends**

Frankfurt am Main: Einer der wirtschaftsstärksten Standorte Deutschlands und Europas

Frankfurt am Main verfügt mit zirka 925 Erwerbstätigen pro 1000 Einwohner mit Abstand über die höchste Arbeitsplatzdichte Deutschlands und erwirtschaftet mit 93.200 € das höchste Bruttoinlandsprodukt (BIP) je Erwerbstätigen (2013).¹⁴ Bei diesem Trend kann innerhalb Deutschlands nur die Metropolregion München mithalten.¹⁵ Seit Jahren steigt die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (SvB) stetig an (+ 8 % 2008 – 2014).¹⁶ Auch die Anzahl Unternehmen ist seit 2008 um 5,3 % auf 42.892 im Jahr 2014 gestiegen.¹⁷ Etwa 89,2% der Erwerbstätigen arbeiten im Dienstleistungssektor, 10,7% im Produzierenden Gewerbe und 0,1% in der Landwirtschaft (2013).¹⁸ Die Arbeitslosenquote in Frankfurt am Main weist mit 6,7 % (September 2015) den niedrigsten Wert seit Juni 2002 auf, liegt aber dennoch über dem hessischen Niveau.¹⁹

Abbildung 14²⁰

Arbeitslosenquote im Vergleich



Hochwertiger, internationaler und innovativer Arbeitsmarkt

In Frankfurt am Main liegt der Ausländer*innenanteil unter den SvB mit 18 % (2015) überdurchschnittlich hoch;²¹ zudem verfügen 15,6 % der Unternehmen über einen ausländischen Hintergrund (2014).²² Ferner haben 24,7 % aller Beschäftigten in Frankfurt am Main einen akademischen Abschluss, was in Deutschland nur von München und Stuttgart übertroffen wird (2015).²³ In Frankfurt am Main wurden im Jahr 2014 8.290 Neugründungen gezählt. Dies entspricht 15 % der insgesamt 55.800 Neugründungen in ganz Hessen, bei einem Flächenanteil Frankfurts von nur 1,2 %.²⁴

Hervorragende internationale und nationale Vernetzung

Frankfurt am Main verfügt über den drittgrößten Passagierflughafen Europas (nach London Heathrow und Paris Charles de Gaulle) und Europas größten Frachtflughafen. Zudem ist die Stadt mit dem Hauptbahnhof und dem meistbefahrenen Autobahnkreuz Deutschlands äußerst gut innerhalb Europa vernetzt. Die wichtigsten europäischen Wirtschaftszentren sind dadurch in weniger als einem zweistündigen Flug erreichbar. Frankfurt am Main ist aufgrund dieser Rahmenbedingungen für internationale Unternehmen und Logistikunternehmen sehr gut positioniert.²⁵

Frankfurt am Main als digitaler Hub

Frankfurt am Main ist der Standort des deutschen Internetknotens DE-CIX, über welchen 85% des deutschen Internet-Verkehrs laufen. Der DE-CIX nicht nur der größte deutsche, sondern auch der weltweit größte Datenaustauschpunkt. Frankfurt am Main verfügt zudem über die zweithöchste Rechenzentrumsdichte in Europa und mehrere tausend Kilometer Glasfaserstrecke.²⁶

International bedeutender Finanzstandort

Frankfurt am Main ist neben London und New York einer der bedeutendsten Finanzplätze weltweit und das Zentrum für Aufsicht und Regulierung in Europa. Die Europäische Zentralbank mit ihren weitreichenden Befugnissen bei der Kapitalmarktaufsicht und Geldpolitik; die EIOPA (European Insurance and Occupational Pension Authority) als die europäische Versicherungs- und Pensionsfondsaufsicht; die Bundesbank; die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) sowie die Stiftung „Global Legal Entity Identifier Foundation (GLEIF), eine Schlüsselinstitution zur Vermeidung und Eindämmung künftiger Finanzkrisen haben ihren Sitz in Frankfurt am Main. Außerdem sind Kapitalmarktakteure wie das RMB Offshore Center Initiative Frankfurt, ein Offshore Handelszentrum für die chinesische Währung; die Deutsche Börse AG und knapp 300 namhafte deutsche und internationale Banken sowie Büros ausländischer Notenbanken in Frankfurt am Main zu Hause. Gemeinsam mit der Consulting- und Versicherungsbranche bildet die Finanzwirtschaft vor allem im Bankenviertel der Stadt ein Cluster von weltweiter Bedeutung.²⁷

Industriestadt

Die Industrie und das verarbeitende Gewerbe verfügen in Frankfurt am Main über eine lange Tradition. Auch heute sind viele große Akteure der industriellen Produktion in der Stadt zu Hause. Die Besonderheit der Frankfurter Industrie ist ihre hohe Produktivität: die Wertschöpfung pro Beschäftigter/Beschäftigtem ist mit 118.700 € deutschlandweit unter den Top 5.²⁸ Zu den großen Branchen in Frankfurt am Main zählen unter anderem die chemische Industrie, die Elektronik- und Datenverarbeitungsbranche sowie die Nahrungsmittelindustrie. Während in der Vergangenheit die Industrie einen Beschäftigtenrückgang verzeichnete, wächst der Industriestandort Frankfurt am Main wieder. Die Anzahl der SvB im produzierenden Gewerbe ist von 2008 bis 2014 um rund 13 % und im verarbeitenden Gewerbe um rund 15 % gestiegen.²⁹

Gewerbesteuereinnahmen finanzieren nahezu die Hälfte aller städtischen Ausgaben

Der Anteil der Gewerbesteuer an den Steuereinnahmen beträgt 70 % (2014).³⁰ Richtet man den Fokus auf die 100 größten Unternehmen in Frankfurt am Main, so liegt der Anteil der Gewerbesteuererinnahmen durch Industrieunternehmen bei zirka 45 % (2015).³¹

Attraktive Einkaufsstadt

Frankfurt am Main bietet ein attraktives und stabiles Umfeld für den Konsum. Mit einem Zentralitätsindex von 111,2; einem Umsatz von 30 % durch auswärtige Kunden³² und einem EZH-Kaufkraftindex von 109,9 wird die überregionale Bedeutung klar unterstrichen. Ferner befindet sich mit der Konsumlage „Zeil“ in der Frankfurter Innenstadt eine der am stärksten frequentierten Einkaufsstrassen Deutschlands.³³

Frankfurt als Tourismusdestination

Der Tourismus spielt eine wichtige Rolle im Wirtschaftsgefüge der Stadt. Aus der touristischen Nachfrage resultieren insgesamt mehr als 4 Mrd. € Bruttoumsatz. Das tourismusinduzierte Beschäftigungsvolumen in der Stadt beträgt rund 68.000 Personen.³⁵ Trotz des bereits hohen Niveaus sind die Gästezahlen von ca. 3,7 Mio. in 2010 auf inzwischen 4,8 Mio. im Jahr 2014 gewachsen. Auch die Übernachtungszahlen sind von 6,1 Mio. im Jahr 2010 auf inzwischen 8,0 Mio. im Jahr 2014 angestiegen.³⁵ Rund ein Fünftel aller Übernachtungen werden durch das Tagungsgeschäft initiiert.³⁶

Lebendige Messe- und Kongressstadt

Das Messegelände in Frankfurt am Main ist das zweitgrößte weltweit.³⁷ Seit 2009 verbucht Frankfurt am Main eine konstant wachsende Zahl an Tagungen und Kongresse. Im Jahr 2014 fanden über 70.000 Veranstaltungen mit 4,3 Mio. Teilnehmer*innen statt – darunter knapp 20 % in einer Größenordnung von mehr als 50 Gästen.³⁸

Abbildung 15³⁹

Unternehmensgrößen 2014

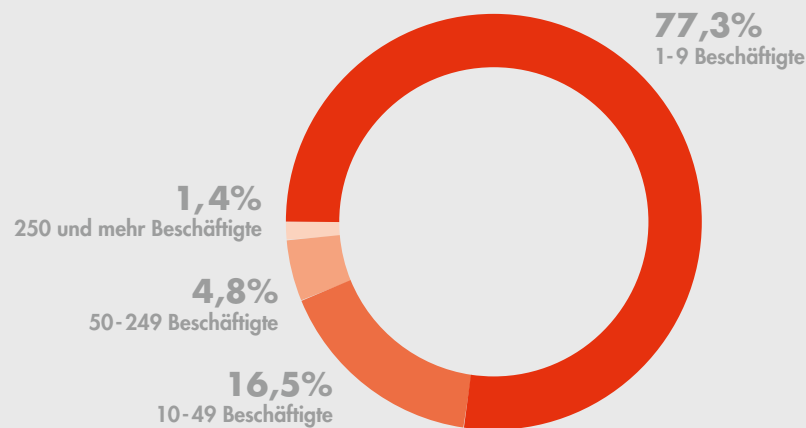
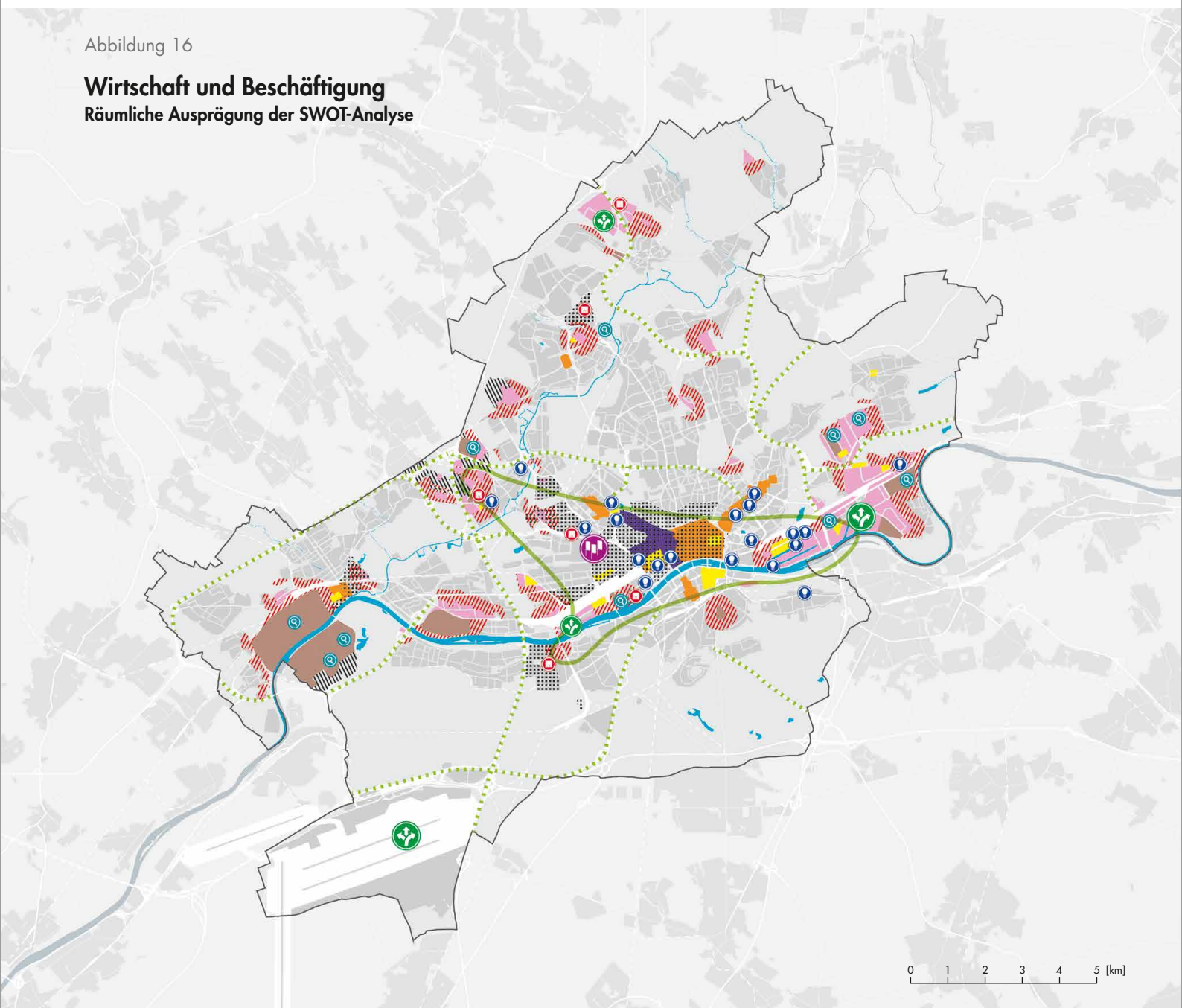


Abbildung 16

Wirtschaft und Beschäftigung

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

 Gebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte (über 100 Arbeitsplätze pro Hektare)

Nutzungsschwerpunkte

-  Finanzdienstleistungen
-  Industrie
-  Gewerbe
-  Einzelhandel
-  Kreativwirtschaft

Wirtschaftsnahe Infrastrukturen

-  Logistik und Distribution
-  Messegelände
-  Gründerhaus (öffentliche oder privat geführte Raumangebote, die Start-Ups flexible, kostengünstige Mietverträge bieten)
-  Hauptgebiet Glasfasernetz
-  Potenzial Glasfasertrasse
-  forschende Unternehmen

Schwächen – Risiken

-  Leerstandskonzentration Büroflächen
-  potenzieller Konflikt Gewerbe/Industrie mit Umfeld
-  potenzielle Gewerbefläche mit Aktivierungshemmnis

SWOT-Analyse

Stärken

- weltweite Bekanntheit der Stadt mit Image als hochwertiger und internationaler Wirtschaftsstandort und Finanzplatz
- internationale Vernetzung und verkehrsgünstige Lage fördern die Attraktivität des Standortes für alle Wirtschaftsbereiche
- vorhandene digitale Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Industrie sowie Dienstleistungsunternehmen und zieht Innovationen und neue Geschäftsideen nach sich
- Gewerbesteuer trägt maßgeblich zur Finanzierung der Stadt bei
- hohe Branchenvielfalt und kleinteilige sowie diversifizierte Unternehmensstrukturen mindern die Abhängigkeit von einzelnen Branchen und Konjunkturzyklen
- Industrie mit besonders hoher Wertschöpfung als Innovationstreiber

Chancen

- Ausbau der Flugkapazitäten ermöglicht weiteren Ausbau der Europalogistikdrehscheibe
- durch Ausbau der digitalen Infrastruktur positioniert sich Frankfurt als exzellenter Standort für den Bereich Industrie 4.0 und kann eine Vorreiterrolle einnehmen
- Erhalt und Ausbau der diversifizierten Wirtschaftsstruktur erhöht Stabilität
- Optimierte Flächennutzung an bestehenden Standorten als Chance für Effizienzsteigerung und höhere Standortzufriedenheit der Unternehmen
- langfristige Anziehungskraft des Wirtschaftsstandortes aufgrund ansässiger europäischer Finanzmarktinstitutionen und internationaler Konsulate
- aktive Begleitung und Unterstützung einer räumlich-funktionalen Arbeitsteilung zwischen den Kommunen des gemeinsamen Wirtschaftsstandortes FrankfurtRheinMain

Schwächen

- sinkende Ansiedlungs- und Expansionsmöglichkeiten für Unternehmen wegen zunehmender Flächenknappheit
- Flächenbedarf der Industrie im Nutzungskonflikt mit anderen Branchen
- Aktivierungshemmnisse bei Freiflächen für potentielle Gewerbenutzung
- teilweise Mangel an Fachkräften und Arbeitsplätzen für Geringqualifizierte
- Büroflächenüberkapazität, z.B. aufgrund nicht marktgängiger Angebote, vor allem in peripheren Lagen

Risiken

- Erreichen der Wachstumsgrenzen für Unternehmen im Stadtgebiet aufgrund von Bodenpreisen, Flächenknappheit, Arbeitskräftemangel, Verkehrs- und Infrastrukturengpässen
- Verlust von inhabergeführten Betrieben, gewachsenen Wirtschaftsstrukturen und wohnortnahen Arbeitsplätzen
- Verdrängung von Gewerbe und Industrie durch städtebauliche Aufwertungsprozesse und heranrückende Wohnbebauung
- hohe Standortkosten / Immobilienpreise für Unternehmen und Arbeitskräfte lassen eine Minderung der Innovationskraft befürchten. Dies erschwert die Lage für Start-ups und Kreativunternehmer*innen
- Gefahr, dass erforderlicher Ausbau der digitalen Infrastruktur nicht zeitnah erfolgt und damit der Anschluss an die Entwicklung verpasst wird



LANDSCHAFT UND FREIRAUM

Frankfurter Landschaften

Die Stadt Frankfurt am Main weist topographisch eine Beckenlage auf: zwischen den Mittelgebirgen von Taunus, Vogelsberg, Spessart und Odenwald. Landschaftlich prägend sind die beiden Flüsse Main und Nidda sowie der Stadtwald im Süden, das Hügelland des Berger Rückens im Osten und die Landwirtschaft im Norden und Westen.

Diese „Frankfurter Landschaften“ finden sich im Frankfurter GrünGürtel mit seinen rund 8.000 ha ebenso wieder wie eine hohe Artenvielfalt, ein klimatischer Ausgleich und seine Bedeutung für Sport und Freizeit. Er ist der dritte grüne Ring um die Stadt, der 1991 durch die Stadtverordnetenversammlung mit der GrünGürtel-Charta beschlossen und geschützt wurde. Diesem gingen Anfang des 19. Jahrhunderts die Frankfurter Wallanlagen und der am Anfang des 20. Jahrhunderts entstandene Alleenring voraus, bei dem aber die verkehrliche Nutzung deutlich überwiegt. Zwischen diesen grünen Ringen sind tangential verbindende Freiraumstrukturen (Speichenmodell) nur in Ansätzen vorhanden.

**Situation,
zentrale
Entwicklungstreiber und
Trends**

Freiraumstruktur der Stadt

Die Stadt Frankfurt am Main verfügt weiterhin über einen hohen Anteil an unbebauten Freiflächen (vgl. Abbildung 17). Insbesondere die nördlichen Stadtteile sind in Landschaften eingebettet, die weitgehend von der Landwirtschaft geprägt sind. Die dortigen landwirtschaftlichen Flächen haben eine hohe Bodengüte, wie sie zwischen Main, Taunus und Wetterau zu finden ist.

Im Siedlungsbereich zeigen sich große Unterschiede in der Ausstattung mit Grün- und Freiflächen. Während die Versorgung der innerstädtischen Bezirke mit öffentlichen Grünflächen weitgehend defizitär ist, sind vor allem in den nördlichen innerstädtischen Quartieren Parks, Friedhöfe und andere Freiräume stadtbildprägend. Ohne Berücksichtigung von Bäumen im Forst und auf privatem Grund gibt es im Stadtgebiet rund 200.000 Bäume, die sich als „grüne Infrastruktur“ netzartig über den öffentlichen Raum verteilen.

Urbane Gärten

Über Frankfurt am Main verteilt, nehmen die Kleingärten mit Gartenland und Gemeinschaftsflächen eine Fläche von etwa 535 Hektar ein. Das Kleingartenwesen hat in Frankfurt am Main eine lange Tradition: 1888 wurde der erste Kleingartenverein gegründet. Heute sind nahezu 16.000 Kleingärten in 115 Vereinen organisiert. Neben den Kleingärten dienen auch Freizeitgärten und Grabeland auf öffentlichen und privaten Flächen der Selbstversorgung.

Urban Gardening ist als neuer Trend auch in Frankfurt am Main angekommen. Von Höchst über die Innenstadt und den Frankfurter Norden bis nach Fechenheim gärtnern zur Zeit Bürgerinnen und Bürger in zehn Gartenprojekten auf öffentlichen Flächen miteinander. Hinzu kommen beispielsweise die Gemeinschaftsgärten von Kirchengemeinden, Senior*innenheimen und Schulprojekten.

Vielfältige Nutzung der Freiräume – und das Problem der Übernutzung

Der Trend zur Freizeit- und Sportgestaltung im Grünen, die Zunahme an Fuß- und Radverkehr, die unterschiedlichen Ansprüche von Jung und Alt, aber auch der weiter anhaltende Zuzug nach Frankfurt – auch von Menschen aus anderen Ländern – führen zu einer vielfältigen Nutzung der Freiräume. Der innerstädtische öffentliche Raum ist knapp bemessen. Viele Freiflächen leiden unter Überbeanspruchung und Vermüllung und stellen die Stadt vor große finanzielle Herausforderungen. Den Freiflächen in der Stadt wird eine hohe Wertschätzung zugesprochen, was sich auch an der Aufwertung der hier liegenden Immobilien bemerkbar macht. Zwar wachsen die öffentlichen Grünflächen um 1 % pro Jahr; aber der Pro-Kopf-Anteil sinkt infolge des Bevölkerungswachstums zugleich um 1,5%. Mit der zunehmenden Nutzungsintensität steigt die Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Nutzer*innengruppen.

Die Zerschneidung der Landschafts- und Freiräume verhindert an vielen Stellen deren Zugänglichkeit und schränkt die Leistungsfähigkeit des Naturraums ein. Halböffentliche Freiflächen wie z.B. Schulhöfe sind oftmals unzugänglich und stehen der Allgemeinheit nicht zur Verfügung.

Nicht nur die öffentlichen Grünflächen unterliegen einem Nutzungsdruck, das Ziel der baulichen Innenverdichtung steht meist dem Erhalt von privaten Freiflächen und ihren vielfältigen Leistungen entgegen. Durch den Druck auf die wenigen verfügbaren, innerstädtischen Freiflächen wird auch der öffentliche Straßenraum zunehmend als Aufenthaltsort wiederentdeckt. Dies geht oft mit einer Kommerzialisierung öffentlicher Flächen durch die Außengastronomie einher.

Abbildung 17⁴⁰

Freiflächennutzung 2013

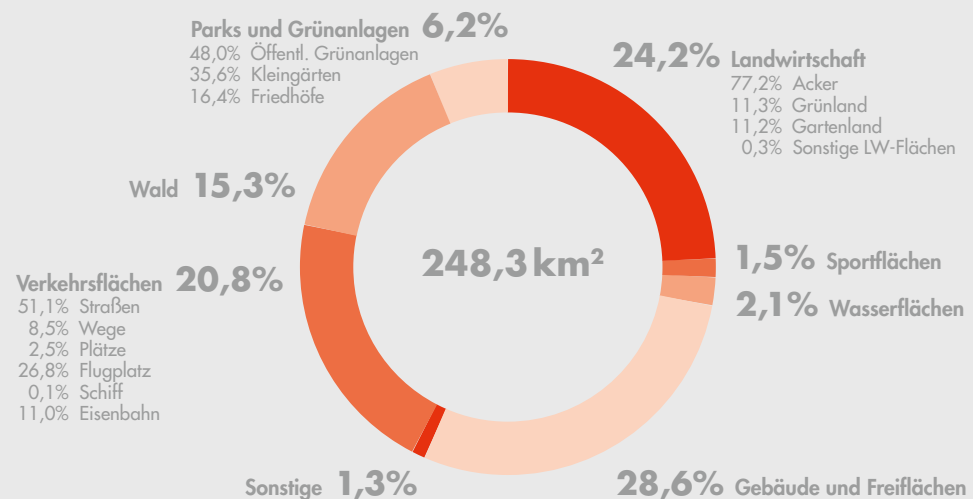
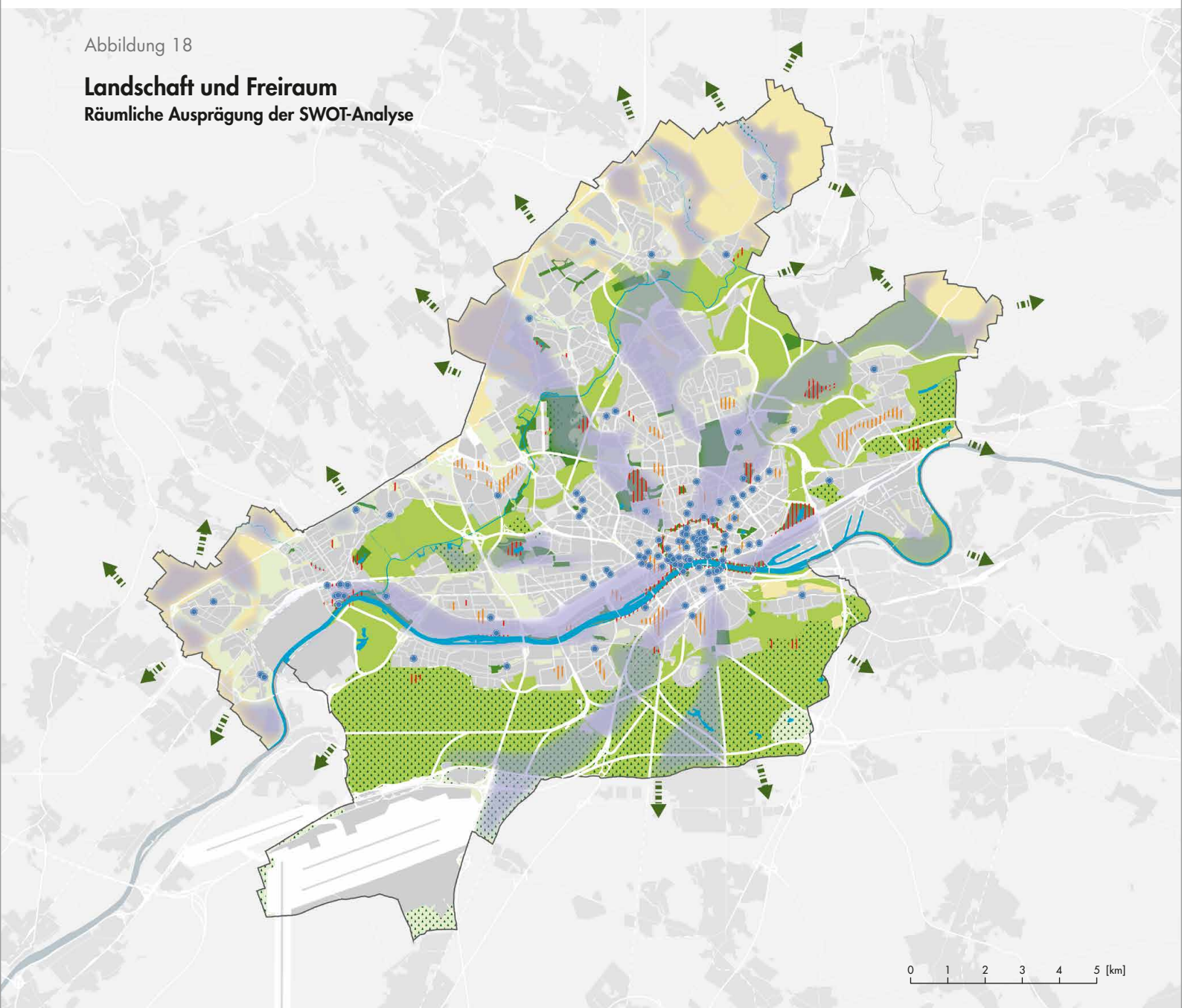


Abbildung 18

Landschaft und Freiraum

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

-  Möglichkeitsraum
Speichen und Strahlen
-  öffentliche Grünfläche
-  GrünGürtel
-  Freifläche
-  Landwirtschaft
-  Wald
-  Anschluss
Regionalparkkorridor
-  aufgewerteter öffentlicher
Raum
*(abgeschlossene Projekte Programm
"schöneres Frankfurt")*

Schwächen – Risiken

-  Grünflächenunterversorgung
(keine Flächen > 1'000 m² in Gehdistanz)
-  stark frequentierte Grünanlage
*(Tendenz Übernutzung mit drohendem
Verlust der Erholungsfunktion)*
-  Zerschneidung GrünGürtel

SWOT-Analyse

Stärken

- hohe Identifikation der Frankfurter*innen mit Landschaft und Stadtgrün, im nationalen Vergleich hohe Bürger*innenzufriedenheit mit den Grünanlagen
- Landschaftsräume und Frischluft Quellgebiete sind gut durch die GrünGürtel-Verfassung und die Landschaftsschutzgebiet-Verordnung geschützt
- sehr gutes Baummanagement, Baumschutzsatzung und FSC-Zertifizierung des Stadforstes mit guter Holzvermarktung (Frankfurt als European City of the Trees 2014 [Europäische Stadt der Bäume])
- qualitativ gute und nutzerorientierte Neuanlagen von Grünflächen
- tragfähige und akzeptierte langfristige Entwicklungskonzeptionen vorhanden, mit GrünGürtel und Mainufer als Schlüsselräumen

Chancen

- Grün- und Freiflächen sind wesentlicher Teil der Stadtentwicklung: Grünversorgung ist ein „harter“ Standortfaktor, „grüne Infrastruktur“ als wesentlicher Teil der Stadtentwicklung
- die weitere Siedlungsentwicklung kann durch eine durchgängig integrierte Bearbeitung von Städtebau und Landschaftsplanung qualifiziert werden
- gute finanzielle Lage bietet Chance zu nachhaltiger Innenentwicklung und Schutz der Außenflächen
- sozialer Bezug zu Grünflächen und öffentlichem Raum kann Verantwortlichkeit zu Umweltthemen und den gesellschaftlichen Zusammenhalt der Stadtgesellschaft insgesamt stärken
- mit Realisierung von Grünflächen können umliegende Immobilien aufgewertet werden
- Handlungsräume der „Speichen und Strahlen“: konzertierte Umsetzung von Wegeverbindungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, neue oder verbesserte Grünflächen (Klimafunktion, Freiräume) für die Stadtbewohner*innen

Schwächen

- relativ kleines Stadtgebiet im Verhältnis zur Einwohnerzahl bietet wenig Platz für Grünflächen
- Zerschneidung und Belastung des Landschafts- und Siedlungsraumes durch große Verkehrsachsen
- starke Disparitäten in der Freiraumausstattung und –Erreichbarkeit, insbesondere auch in sozial benachteiligten Stadtteilen
- das Thema der Umweltgerechtigkeit (vor allem die unterschiedlichen Umweltbelastungen verschiedener sozialer Gruppen) bei der Freiflächenentwicklung ist bislang untergeordnet behandelt worden
- hohe Beanspruchung aller Freiräume bis zur Übernutzung von öffentlichen Grünflächen (Mainuferpark, Grüneburgpark u.a.) und Vermüllung der Freiräume

Risiken

- starker Nutzungsdruck auf vorhandene Erholungs-/ Freiflächen-/ Schutzgebiete durch Bevölkerungswachstum und hohe Nachfrage im Immobilienmarkt
- durch Nachverdichtung weiter steigender Nutzungsdruck auf Grünanlagen, Nachverdichtung auf öffentlichen Grünflächen, nachverdichtete Stadtteile mit Grünflächenunterversorgung auf Grund zunehmender Bevölkerungsdichte
- Reduzierung von Landwirtschaftsflächen durch bauliche Entwicklung
- fehlende Beachtung von Summeneffekten von Einzelprojekten über längeren Zeitraum bei der Beurteilung und Realisierung von Bauvorhaben mit Klimaauswirkung, Eingriff in Arten- und Biotopschutzbelange und der Schutz- und Erholungsfunktion



Umwelt, STADTKlima und GESUNDHEIT

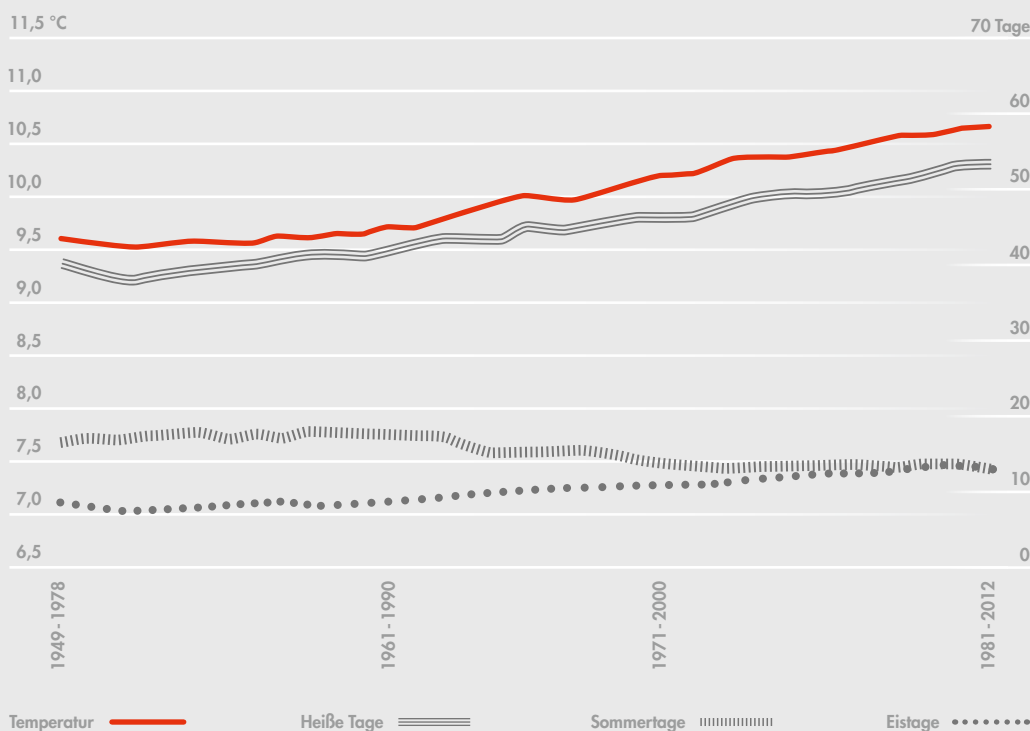
Ein sich veränderndes Klima verstärkt die Wärmebelastung für Menschen

In Frankfurt gibt es im Sommer bereits heute ausgeprägte hochsommerliche Wärmeinseln mit bis zu 10°C höheren Temperaturen als im Umland. Häufig windschwache Wetterlagen führen zusätzlich dazu, dass in den Wärmeinseln ein Frischluftmangel entsteht. Aus den erhöhten Konzentrationen an Ozon und Feinstaub ergeben sich weitere gesundheitliche Belastungen für die Menschen. Hitzewellen, gepaart mit erhöhten Schadstoffbelastungen, haben in Frankfurt in den Jahren 2003 und 2010 nachweislich zu einer signifikanten Erhöhung der Sterberate, insbesondere bei älteren Menschen geführt.⁴¹ Die im Zuge des Klimawandels weiter steigenden Mittel- und Extremtemperaturen verschärfen die kritische Situation. Es ist mit einer Zunahme der Tage mit Wärmebelastung um bis zu 50% bis 2050 zu rechnen (vgl. Abbildung 19). Stadtgebiete mit der Tendenz zur Überhitzung und zugleich einem hohen Anteil an älteren Menschen, aber auch mit Einrichtungen für Kinder zählen zu den anfälligsten Gebieten für die gesundheitliche Beeinträchtigung durch verstärkte Wärmebelastung.

**Situation,
zentrale
Entwicklungstreiber und
Trends**

Klimaveränderung 1949-2012

Abbildung 19⁴²



Das Angebot an Gesundheitsinfrastruktur ist sehr gut

In der Region FrankfurtRheinMain ist das Angebot an Einrichtungen und Maßnahmen zur Gesundheitsversorgung sehr gut. Durch die zahlreichen Krankenhäuser und niedergelassenen Arztpraxen wird die regionale und überregionale Versorgung sichergestellt. Ergänzt wird das Angebot in Frankfurt am Main durch zahlreiche Angebote zur Gesundheitsberatung und Gesundheitsprävention.

Die Bevölkerung leidet unter Lärmbelastung

Weite Teile der Stadt und der Region sind durch Starts und Landungen am Frankfurter Flughafen hohen Fluglärmbelastungen ausgesetzt. Eine Prognose der tatsächlichen Entwicklung der Fluglärmbelastung kann jedoch nur bedingt gestellt werden, da die Flugverkehrszahlen seit einigen Jahren stagnieren, und die reale Entwicklung mit rund 470.000 Flugbewegungen⁴³ im Jahr 2014 deutlich unter der Prognose für den Ausbau des Flughafens liegt (608.000).

Der Fluglärm hat zur Festlegung eines Siedlungsbeschränkungsgebietes im Regionalplan Südhessen geführt, innerhalb dessen die weitere Siedlungsentwicklung nur sehr eingeschränkt möglich ist. Ein hoher Bevölkerungsanteil leidet darüber hinaus – vielerorts noch stärker – unter der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr. Dies wird in den kommenden Jahren einerseits durch das zunehmende Pendleraufkommen entlang der Hauptverkehrsachsen wachsen, andererseits aber auch an Durchgangs- und Seitenstraßen durch den zunehmenden innerstädtischen Verkehr einschließlich der Lieferverkehre. Doch selbst wenn der weitere Ausbau des Schienennetzes mit entsprechendem Schallschutz kombiniert werden wird, so ist auch beim Schienenverkehr entlang des engmaschigen Netzes von noch weiter zunehmender Lärmbelastung auszugehen.

Luftverschmutzung und Altlastenproblematik sind reduziert

In den letzten 25 Jahren ist die Luftverschmutzung in Frankfurt signifikant zurückgegangen, und mit der Einführung der Umweltzone für Kraftfahrzeuge im Jahr 2008 liegen heute nur noch die Stickoxide über den definierten Grenzwerten. Auch die Altlasten sind heute in Frankfurt nur noch punktuell ein Problem. Sie sind annähernd flächendeckend erfasst, begrenzen aber zugleich die Potenziale der Stadtentwicklung an den jeweiligen Standorten.

Industriestandorte als potenzielle Gefahrenherde

In der Umgebung von Störfallbetrieben greift auch in Frankfurt am Main die Seveso-III-Richtlinie der EU. Diese besagt, dass insbesondere bei der Ausweisung von Neubaugebieten zu diesen Betrieben ein angemessener Abstand gehalten werden muss. Die damit einhergehenden Restriktionen für die städtebauliche Entwicklung betreffen in Frankfurt insbesondere die Umgebung der Industrieparks Höchst und Griesheim, den Osthafen und den Stadtteil Fechenheim.

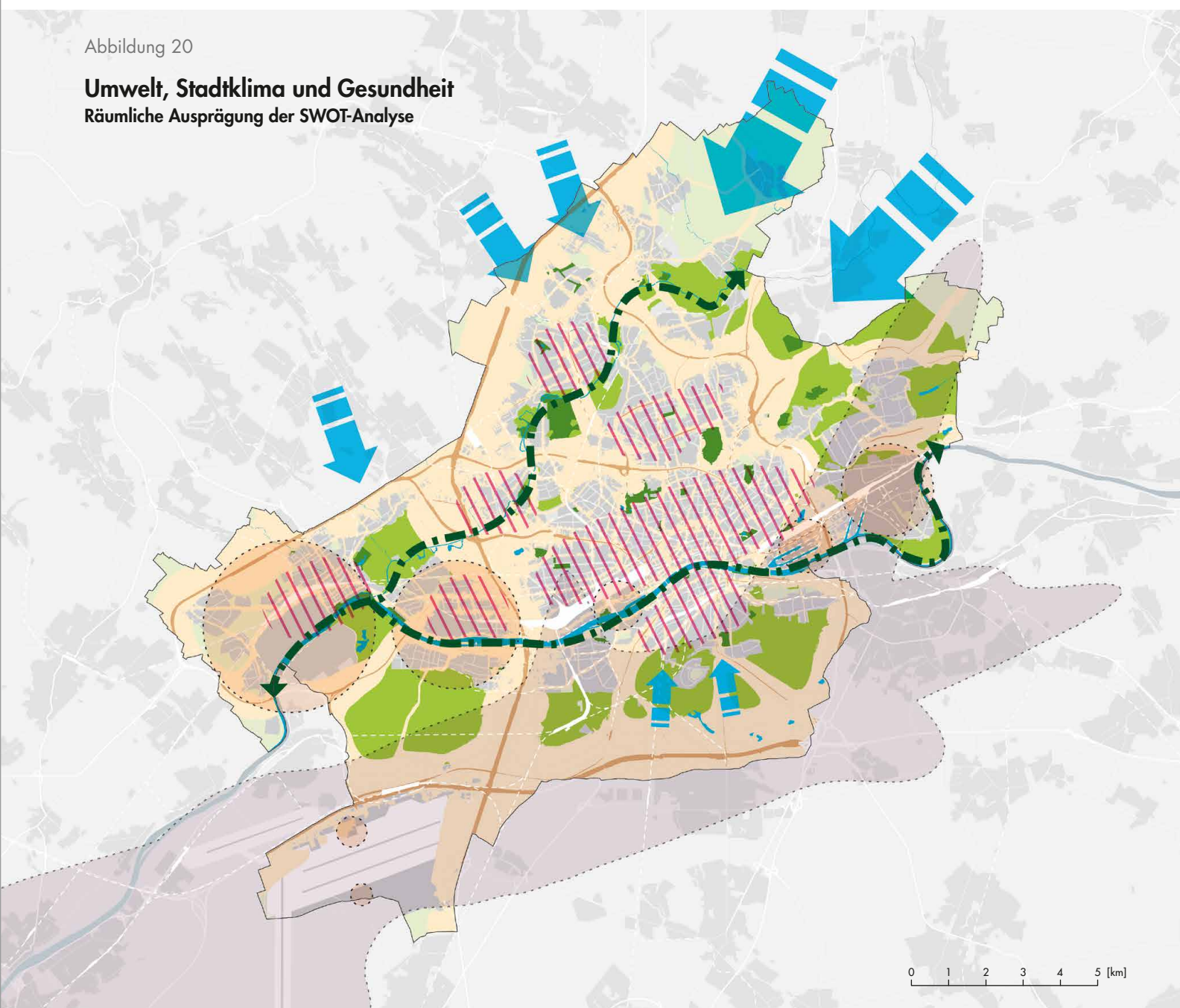
Invasive Arten als potenzielle Gefahrenherde

Der Klimawandel und die Globalisierung mit weiter zunehmenden Handels- und Personenströmen sind für den Verkehrsknotenpunkt Frankfurt Faktoren, die die Ansiedlung und Verbreitung invasiver, d. h. einwandernder Arten (Pflanzen und Tiere, aber auch Krankheitserreger) begünstigen. Die Ausbreitung von Krankheitserregern, die bereits in Deutschland heimisch sind (wie Hantaviren, Borrelien, FSME) oder von neuen Krankheitserregern (wie die Asiatische Tigermücke, Dengueviren, Chikungunya-Viren) sowie das mögliche Auftreten neuer Infektionskrankheiten werden durch das Gesundheitsamt beobachtet.

Abbildung 20

Umwelt, Stadtklima und Gesundheit

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

- Zufuhr von Kaltluft / Frischluft
- Ventilationsbahn
Main / Nidda

Grün- und Freiflächen

- öffentliche Grünfläche
- GrünGürtel
- sonstige Frei- und
Landwirtschaftsflächen

Schwächen – Risiken

- Raum mit hoher klimatischer
Belastung für den Menschen
- Straßenlärm 55 -70 dB /
70 - 90 dB
(Quelle: Lärmkartierung Hessen 2012)
- Siedlungsbeschränkung
aufgrund Störfallbetriebe
- Siedlungsbeschränkungsgebiet

Schwächen – Risiken

- Raum mit hoher klimatischer
Belastung für den Menschen
- Straßenlärm 55 -70 dB /
70 - 90 dB
(Quelle: Lärmkartierung Hessen 2012)

SWOT-Analyse

Stärken

- geschützte Kalt-/Frischluftquellgebiete im Außenbereich
- hohe Sensibilität gegenüber Klimawandel bei Bevölkerung und in der Politik
- Finanzstärke der Kommune ermöglicht proaktives Handeln im Umweltbereich
- koordiniertes Handeln von Stadtpolitik und Stadtverwaltung sowie gute Datenbasis ermöglichen effektive Antworten auf Klimawandel (z. B. Koordinierungsgruppe Klimawandel als existierendes Netzwerk)

Chancen

- gute wirtschaftliche Lage und hohe Sensibilisierung bieten eine Chance für weitere nachhaltige Innenentwicklung und Schutz der Außenbereiche
- Ausdehnung des Nachtflugverbotes reduziert Lärmbelastung
- optimierte Verkehrsleitsysteme und neue Konzepte für den Individualverkehr reduzieren die Umweltbelastung (zudem mögliche Erhöhung des Bestandes an elektrobetriebenen Fahrzeugen)
- Kooperationsmöglichkeiten zwischen Stadtverwaltung und Wirtschaft, Wohnungsbau, Wissenschaft, Deutschem Wetterdienst als Chance für erhöhte Wirksamkeit von Maßnahmen
- Stadtklimadaten und -projektionen werden belastbarer und erhalten zunehmend Anerkennung als Planungsgrundlage

Schwächen

- hohe Wärmebelastung im innerstädtischen Bereich im Sommer
- geringer Luftaustausch im Innenbereich aufgrund der topographischen Lage
- erhöhter Stress durch Bevölkerungszuwachs, erhöhtes Verkehrsaufkommen, Verlust von Freiflächen etc. führt zu gesundheitlichen Belastungen
- Nähe des Flughafens zum Siedlungsbereich erhöht die Lärmbelastung der Bevölkerung
- sehr hohes tägliches Pendleraufkommen emittiert großflächig Lärm

Risiken

- hoher Wohnbaudruck und wirtschaftliche Prioritäten können Rücksichtnahme auf Klimaschutz mindern (z. B. weitere Bebauung von Frischluftschneisen, hoher Versiegelungsgrad bei innerstädtischer Verdichtung)
- weitere Zunahme des Verkehrs als gesundheitliche Belastung
- Zunahme der Wärmebelastung kann verstärkt zu Herz- Kreislauf- Problemen führen
- Leistungsvermögen von Freiflächen durch Klimawandel und weitere Zunahme von Lärm in Gefahr (z. B. geminderte Erholungsfunktion)
- Konkurrenz zwischen Immissions-, Klima- und Landschaftsschutz kann zu Fehllösungen führen (z. B. Lärmschutzwände in der Landschaft/ in Frischluftschneisen)



ENERGIE UND KLIMASCHUTZ

Energiebedarf

Im Jahr 2010 lag der Endenergiebedarf der Stadt bei 22,7 Terrawattstunden.⁴⁴ Dabei wurde mit etwa 50% der größte Anteil der Endenergie für den Bedarfssektor Wärme, 30% für Strom und etwa 20% für Verkehr verwendet. Aufgegliedert nach den Nutzungstypen ergibt sich folgende Verteilung: Industrie mit 30%, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen mit 29%, Haushalte mit 22% und Verkehr mit 19%. Im Vergleich zu den Städten in Deutschland weisen Industrie sowie Gewerbe, Handel und Dienstleistungen höhere Anteile am gesamten Endenergiebedarf auf. Minderungspotenziale im Energiebereich ergeben sich primär durch eine Verbesserung in der Wärmeversorgung und beim Wärmebedarf.

**Situation,
zentrale
Entwicklungstreiber und
Trends**

Wärmebedarf

Seit 1995 hat sich der Wärmeverbrauch in Frankfurt um acht % reduziert. 2010 wurden insgesamt 11.700 GWh Wärme bereitgestellt, das sind etwa 50% der Endenergie. Größter Verbraucher war die Industrie (37%), gefolgt vom Bereich Gewerbe, Handel und Dienstleistungen (GHD) mit 33% und den Haushalten mit 30%. Die Wärme wurde zu knapp 50% aus Erdgas und etwa 33% aus Fernwärme und Ferndampf eingespeist, wobei Öl (7,5%) und Kohle (0,5%) nur noch wenig zur direkten Wärmeerzeugung verwendet werden. Der Anteil der regenerativen Energien liegt bei 2,5%. Den höchsten Wärmebedarf haben Mehrfamilienhäuser aus den Jahren vor 1918 und der Nachkriegszeit (1958 – 1968). Insgesamt beträgt der kumulierte Wärmebedarf dieser Wohngebäude rund 78% des heutigen Wärmebedarfs des Wohnsektors und steht somit bei der energetischen Sanierung im Fokus.

Strombedarf und Bereitstellung

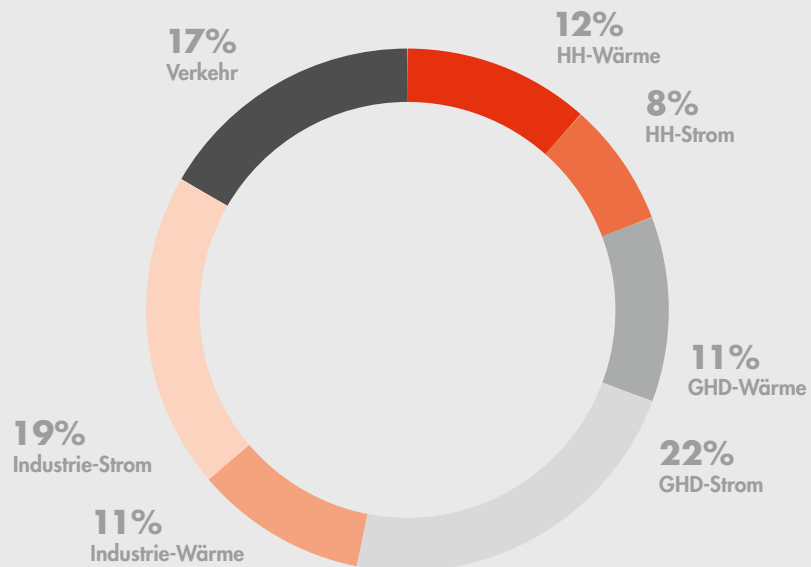
Im Jahr 2010 lag der Stromverbrauch in Frankfurt bei 6580 Gigawattstunden (GWh). Die größte Verbraucherggruppe war mit 43 % der Bereich GHD, gefolgt von der Industrie mit 38% und den Haushalten mit 15%. In allen Verbraucherggruppen stieg der Stromverbrauch zwischen 1995 und 2010 an. Der Bereich GHD benötigte 12% mehr Strom – eine Folge des Wandels vom produzierenden zum dienstleistenden Gewerbe. Etwa 10% des Gesamtstromverbrauchs in Frankfurt gehen auf Kosten der IT-Branche und Internet-Dienstleister. Seit 2005 ist bei Haushalten, trotz wachsender Bevölkerungszahlen, ein Sinken des Stromverbrauchs zu messen. Dies lässt sich durch den sukzessiven Austausch von älteren Multimediageräten durch neuere und effizientere Geräte erklären. Strom hat mit rund 624 Kilogramm CO₂ pro MWh⁴⁵ die relativ höchsten Emissionsfaktoren. Wichtige Stromlieferanten sind die über tausend dezentralen Erzeugungsanlagen (Stand: Anfang 2014), die in einem Mix aus Blockheizkraftwerken (140 GWh), Photovoltaik (22,9 GWh) und Biogas/-masse (150 GWh), Wasserkraft (25 GWh) eine Strommenge von insgesamt knapp 340 GWh bereitstellen. Dazu kommt der in Kraft-Wärme-Kopplung erzeugte Anteil der Fernwärmekraftwerke von Mainova und Infraser in Höhe von über 2.500 GWh. Der Anteil des innerstädtisch erzeugten Stroms aus erneuerbaren Energien lag 2010 bei rund 6% und stieg bis 2013 auf rund 8%.

CO₂-Bilanz im Verkehr

Der gesamte CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors lag im Jahr 2010 bei 1 Mio. 374.000 Tonnen. Davon entfallen 63% auf den motorisierten Individualverkehr, 11,6% auf den öffentlichen Personennahverkehr und gut 25% auf Lastkraftwagen / leichte Nutzfahrzeuge. Nur 21 % der Emissionen werden durch den innerstädtischen Verkehr verursacht. Der Quell-/ Zielverkehr kommt auf 51%, und der Durchgangsverkehr auf 28%.

Abbildung 21⁴⁶

CO₂-Emissionen nach Sektoren



Sinkende CO₂-Emissionen pro Einwohner – Ziele noch nicht erreicht

Die CO₂-Emissionen im Jahr 2010 in der Stadt erreichten insgesamt 8 Millionen Tonnen (witterungskorrigiert, einschließlich Prozesskette und äquivalenten Emissionen). Davon fallen etwa 30% auf die Industrie, 33% auf das Gewerbe, 20% auf die Haushalte und 17% auf den Verkehrsbereich. Die CO₂-Emissionen pro Einwohner konnten in der Zeit von 1987 bis 2010 um 15% reduziert werden. Die aktuelle Entwicklung (vgl. Abbildung 22) zeigt auf, dass eine verstärkte Reduktion der CO₂-Emissionen pro Einwohner nur mit einer Intensivierung der Maßnahmen erreicht werden kann.

Abbildung 22⁴⁷

Entwicklung der CO₂-Emissionen

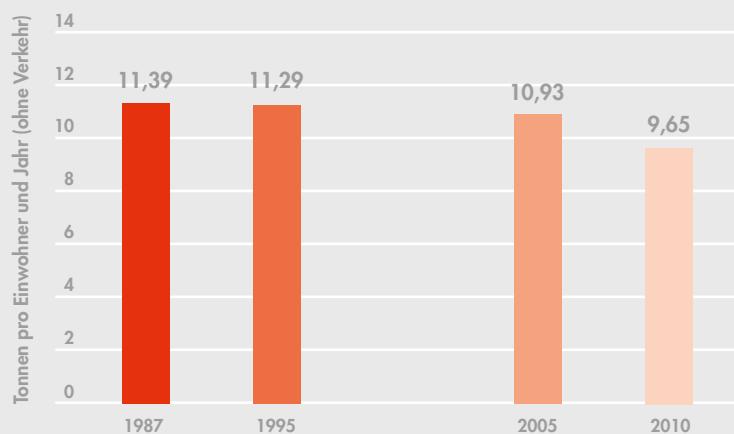
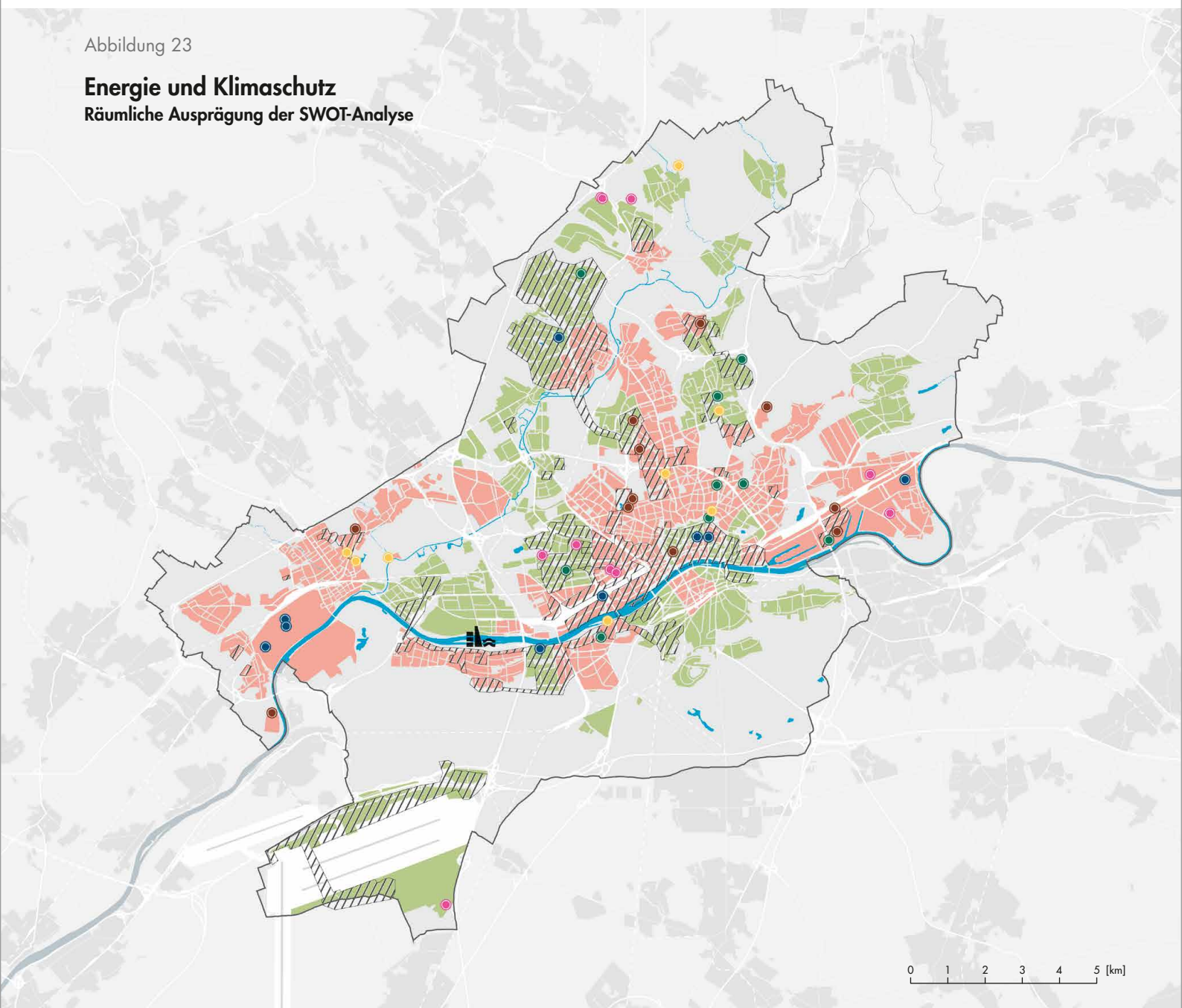


Abbildung 23

Energie und Klimaschutz

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

Energieversorgung



Wasserkraft



Fotovoltaik
(Anlagen > 400 kWp)



Solarthermie
(Anlagen > 100 m²)



Biomasse
(Anlagen > 100 kW th)



BHKW
(Blockheizkraftwerk, Anlagen > 500 kW
< 5 MW)



HKW
Heizkraftwerk mit Fernwärmenutzung



Gebiete mit Nah- und
Fernwärmeversorgung



mehrheitlich jüngerer
Gebäudebestand mit
tendenziell niedrigem
energetischen
Sanierungsbedarf

Schwächen – Risiken

mehrheitlich älterer
Gebäudebestand mit
tendenziell höherem
energetischen
Sanierungsbedarf

SWOT-Analyse

Stärken

- allgemeiner Rückgang des Energieverbrauchs und CO₂-Emissionen pro Person in den vergangenen Jahren
- beschlossene Klimaschutzziele der Stadt dienen als klarer Handlungsrahmen
- es herrscht großer gesellschaftlicher Konsens, dass etwas gegen den fortschreitenden Klimawandel getan werden muss
- zahlreiche Angebote in den Bereichen Energieberatung und Förderprogramme
- stadteigene Wohnungsbaugesellschaften mit Vorbildfunktion
- institutionalisierte Aufgabe Klimaschutz durch städtische Ämter
- vorhandenes Fernwärmenetz und stadteigenes Energieversorgungsunternehmen

Chancen

- Steigerung der Wertschöpfung in der Region durch Produktion der Energie vor Ort, Großteil der Bevölkerung kann zum „Prosumer“ (Energieverbraucher und -produzent) werden und von der Energiewende profitieren
- Stärkung der Wirtschaft durch Produktion von klimafreundlichen und energieeffizienten Produkten und die Erschließung neuer grüner Märkte
- Klimaschutz und Wirtschaftswachstum können durch richtige Investitionen bei den ohnehin notwendigen Maßnahmen vereint werden, frühzeitiges Planen und Handeln vermeiden hohe Folgekosten
- internationales Image als Vorreiter im Klimaschutz als Standortfaktor

Schwächen

- Maßnahmen in den Bereichen Klimaschutz und erneuerbare Energien erfordern eine umfangreiche Transformation der Gesellschaft und hohe Infrastrukturkosten
- lange Planungs- und Abschreibungsphasen, hohe Investitionskosten von Infrastrukturmaßnahmen sowie energetischen Sanierungen, Unsicherheiten über die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen
- Klimaschutz als Querschnittsaufgabe erfordert große Abstimmungs- und Beteiligungsprozesse, Komplexität des Themenbereichs erschwert das Handeln
- Abhängigkeit von gesetzlichen Rahmenbedingungen erschwert progressives Handeln
- trotz Konsens über die Bedeutung des Klimaschutzes fehlt teilweise die Akzeptanz von Maßnahmen

Risiken

- teurere Energie durch Klimaschutzauflagen oder Ressourcenknappheit kann verstärkt zu sozialen und wirtschaftlichen Ungleichheiten führen
- Verzögerungen von anstehenden Entscheidungen über langfristig wirksame Klimaschutzmaßnahmen durch Politik und Behörden bergen das Risiko hoher gesellschaftlicher Folgekosten
- Klimaschutzziele könnten aufgrund langer Erneuerungszyklen von Infrastruktur verfehlt werden
- Verlust der Vorbildfunktion im Bereich Klimaschutz – Verfehlung der Klimaschutzziele



BILDUNG UND WISSENSCHAFT

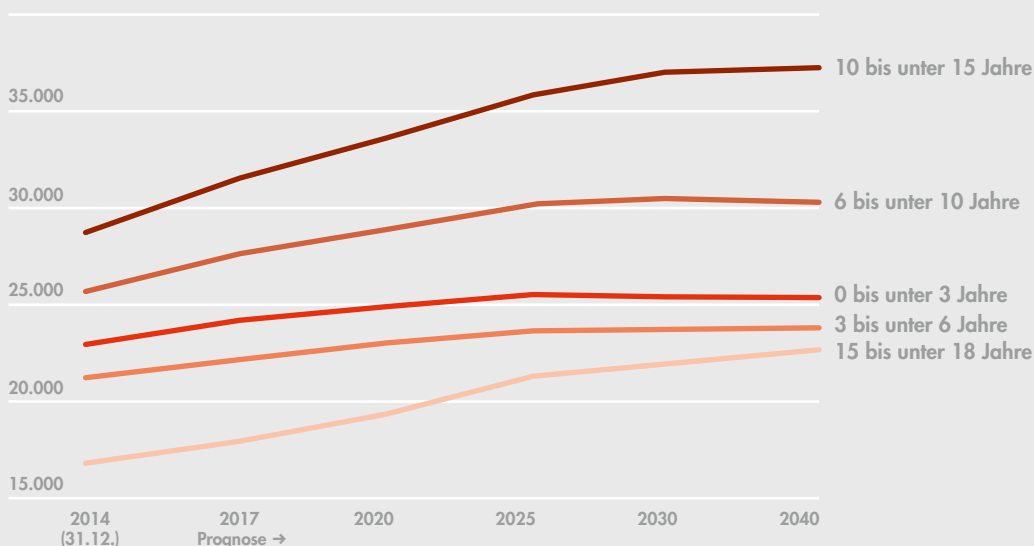
Steigende Kinderzahlen

Die in allen Altersgruppen durch Geburt und Zuzug stark steigenden Kinderzahlen lassen die Kapazitäten der Kindertagesbetreuung und der Schulen an ihre Grenzen kommen (vgl. Abbildung 24). Der Bedarf wird schon heute mit den vorhandenen Kapazitäten nicht mehr im angestrebten Maße gedeckt. Die Stadt unternimmt seit langem große Anstrengungen für eine gute Kinderbetreuung. Alleine im Jahr 2014 wurden in Frankfurt am Main 32 neue Kindertageseinrichtungen mit 1.800 Plätzen in Betrieb genommen. Dabei werden 75% der Einrichtungen nicht von der Stadt errichtet. Bis 2020 sind weitere 10.000 Betreuungsplätze für Kinder nötig. Der aktuelle Schulentwicklungsplan sieht im gleichen Zeitraum neben 13 Erweiterungen im Primarbereich, die Neuerrichtung von sechs Grundschulen, vier weiterführenden Schulen und einer weiteren gymnasialen Oberstufe vor.

**Situation,
zentrale
Entwicklung-
treiber und
Trends**

Bevölkerungsvorausberechnung

Abbildung 24



Bildung als Schlüssel zur erfolgreichen gesellschaftlichen Teilhabe

Eine gute Bildung wird heute als Schlüssel zur gesellschaftlichen Teilhabe verstanden und der Trend hin zur verstärkten gesellschaftlichen Fokussierung auf Bildung ist deutlich zu erkennen. Die Gesellschaftsgüter Bildung und Wissenschaft sind ein Motor für Innovation und bestimmen die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der Stadt Frankfurt am Main wesentlich mit. Dies lässt sich zudem an der sich abzeichnenden Akademisierungstendenz erkennen. Innerhalb der letzten zehn

Jahre ist der Anteil der Absolvent*innen mit allgemeiner Hochschulreife landesweit von 30,18% auf heute 47,15% gestiegen (vgl. Abbildung 25). In Frankfurt am Main verlassen 49,3% der Jugendlichen ihre Schule mit Abitur.⁴⁸ Gleichzeitig sinkt der Übergang in eine Berufsausbildung stetig. Auch auf dem Arbeitsmarkt zeigt sich die herausgehobene Bedeutung von Bildung und Wissen, so arbeiten in Frankfurt am Main rund 45% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in forschungs- und/oder wissensintensiven Branchen.

Bildungsinfrastruktur als raumrelevanter Faktor

Zurzeit ziehen Familien verstärkt in innenstadtnahe Wohngebiete, wo die Ausbaumöglichkeiten der sozialen Infrastruktur aufgrund dort fehlender kommunaler Grundstücke beschränkt sind. Auch bei der Entwicklung neuer Wohngebiete und insbesondere bei der bauleitplanerisch nicht koordinierten Nachverdichtung bestehender Siedlungsteile zeigt sich, dass die Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur nicht immer von Beginn an und nicht in angemessenem Umfang (reduzierte Freianlagen) mit eingeplant wird.

Dies beeinflusst sowohl die Qualität des Bildungs- und Betreuungsangebotes als auch die Lebensqualität für Familien und entscheidet über deren Wohnortwahl. Hier besteht die Gefahr, dass in bestimmten Quartieren Familien untervertreten sind und sich sozialstrukturelle Unterschiede im Stadtgebiet verschärfen. Ferner fehlen heute verstärkt Wohnmöglichkeiten für Auszubildende sowie für Studierende – insbesondere in räumlicher Nähe der Hochschulen.

Internationale und vielfältige Hochschullandschaft in Frankfurt am Main

Frankfurt am Main hat eine ausgeprägt internationale, öffentlich und privat organisierte Hochschullandschaft. Darunter sind zum Beispiel die Goethe-Universität inklusive Uniklinik, die Frankfurt University of Applied Sciences, zahlreiche spezialisierte private Hochschulen (z.B. School of Finance & Management), zwei renommierte Kunsthochschulen (Städels und HMDK), sowie Bildungs- und Forschungsinstitute wie die Max-Planck-Institute (MPIER), das Institut für Internationale pädagogische Forschung und bedeutsame Standorte zentraler Bildungseinrichtungen (z.B. Deutsche Nationalbibliothek). Dabei studieren insgesamt ca. 60.000 Student*innen an den Hochschulen.

Wissenschaft und Forschung im internationalen Wettbewerb

Die Hochschulen stellen sich international auf und stehen im Wettbewerb um die besten Forscher*innen. Es zeichnet sich ein Wandel von der Lehre (Vermittlung) hin zu Forschung (Generierung) ab. Zusätzlich liegt die Verbundforschung mit außeruniversitären Partner*innen im Trend.

Abbildung 25⁴⁹

Entwicklung Schüler*innenzahl nach Schulform

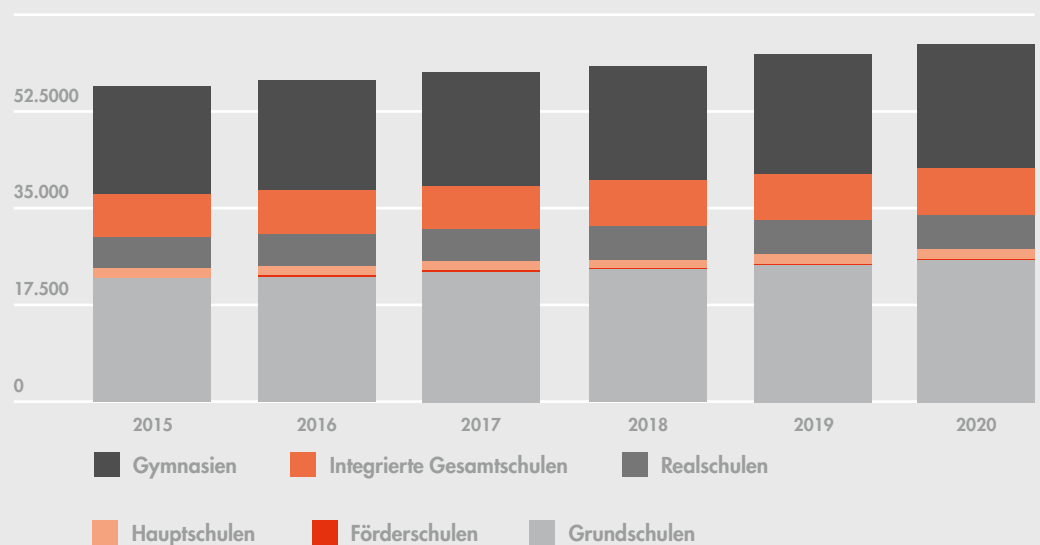
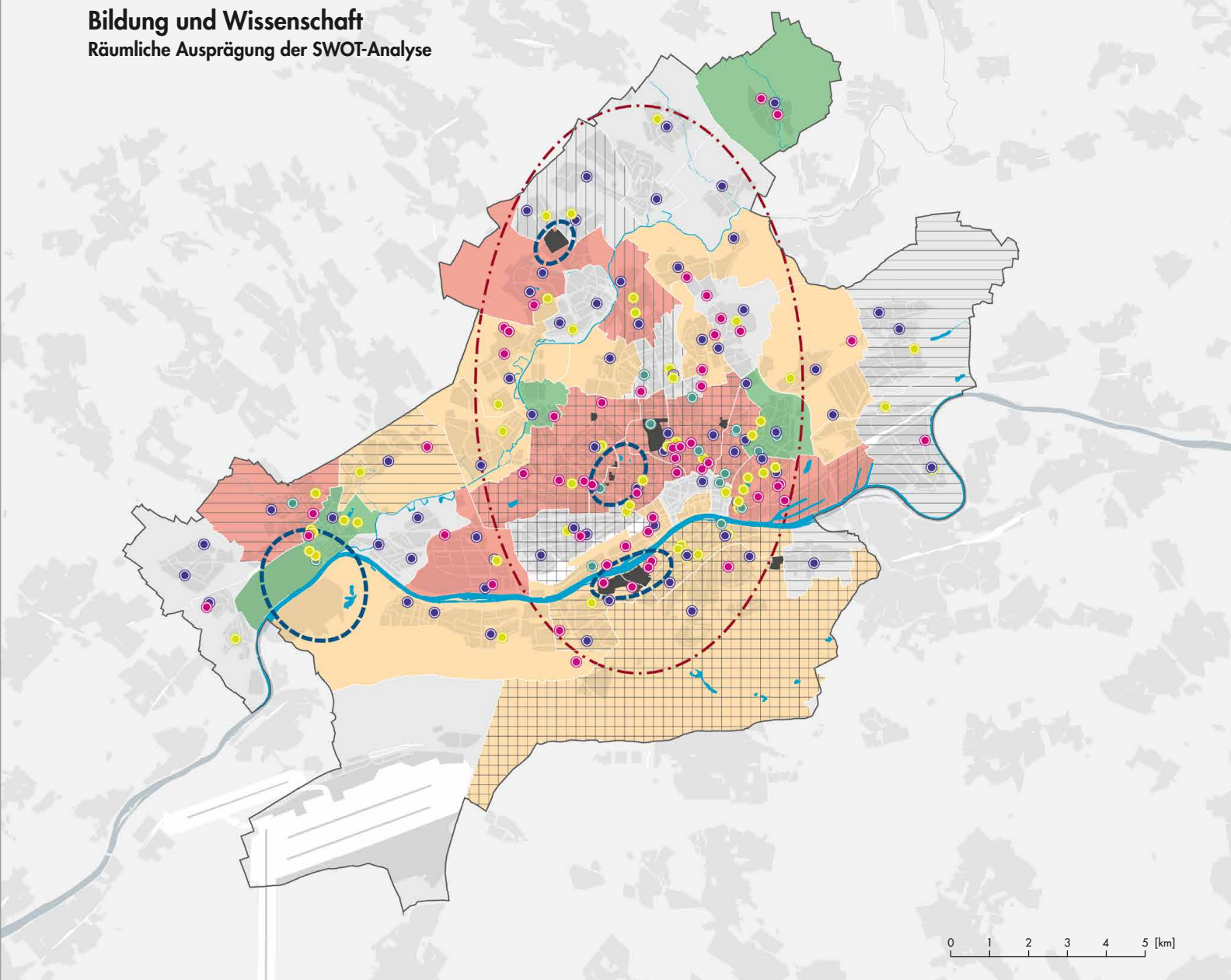


Abbildung 26

Bildung und Wissenschaft

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

||||| Stadtteil mit besonders starkem Anstieg der Kinderzahlen

■ Stadtteil mit bedarfsdeckendem Kindertagesbetreuungsangebot für Kinder 0 bis 6 Jahre

Vielfältiges Bildungsangebot

- Grundschule
- Privatschule / private Ersatzschule
- weiterführende Schule
- berufliche Schule
- Hochschulcampus
- hohe Konzentration Forschung

Schwächen – Risiken

■ Stadtteil ohne bedarfsdeckendem Kindertagesbetreuungsangebot für Kinder 0 bis 6 Jahre

■ Stadtteil mit teilweise bedarfsdeckendem Kindertagesbetreuungsangebot für Kinder 0 bis 6 Jahre

— Grundschohlbedarf mittelfristig nicht gedeckt

⋯ Bildungsinfrastruktur (weiterführende Schulen) deckt den Bedarf mittelfristig nicht

SWOT-Analyse

Stärken

- hohe Ausbauleistung von Kinderbetreuungsangeboten der Kirchengemeinden und freien Träger
- Schulen und Kindertageseinrichtungen schaffen Begegnungsorte für Einwohner*innen im Quartier
- vielfältige Bildungskonzepte entsprechen der Internationalität der Stadt und ihrer heterogenen Bevölkerungsstruktur (z.B. bilingualer Unterricht in Schulen und Kindertageseinrichtungen)
- hohe private und öffentliche Investitionsbereitschaft in neue Bildungs- und Forschungsstandorte; Neubauten mit gutem Standard für moderne Gestaltung des Bildungsangebotes, zudem hohe Energieeffizienz und Barrierefreiheit
- starke, international geprägte, öffentliche und private Bildungs- und Forschungslandschaft; international anerkannte Forschungsschwerpunkte dienen als Nachwuchsschmelze für qualifizierte Fachkräfte
- regionale Vernetzung in der Wissensregion Rhein-Main

Chancen

- Kooperation mit außeruniversitären Partnern als Innovationstreiber
- Konzentration von Bildungs- und Forschungseinrichtungen, um interdisziplinären Austausch zu fördern
- frühzeitige Sicherung von Flächen für Schulen und Betreuungsinfrastruktur bei neuen Bauvorhaben

Schwächen

- Engpässe bei der Versorgung mit Schulplätzen bestehen vor allem im innenstadtnahen Bereich
- nicht gedeckt sind die Kinderbetreuungsbedarfe im Westend, Bockenheim, Nordend, Bornheim/Ostend, Sachsenhausen, Griesheim, Unterliederbach, Heddernheim, Niederursel, Eschersheim/Dornbusch
- insbesondere bei der bauleitplanerisch nicht begleiteten Nachverdichtung bestehender Siedlungsteile fehlt die Berücksichtigung der sozialen Infrastruktur
- unzureichende Flächenvorsorge (Bauleitplanung, Liegenschaften) für soziale Infrastruktur: Grundstücke fehlen, sind häufig ungünstig geschnitten, schlecht gelegen oder belastet; Freiflächen werden nicht angemessen mitentwickelt
- nicht genügend Wohnraum für Auszubildende und Studierende
- die beiden Standorte Riedberg und Westend der Goethe Universität liegen räumlich getrennt, was den interdisziplinären Austausch erschwert

Risiken

- Attraktivität der Stadt sinkt, wenn Bildungsinfrastruktur nicht bedarfsgerecht und mit hoher Qualität vorgehalten wird.
- vermehrtes Angebot an Privatschulen mindert die Chancengerechtigkeit für Schüler*innen aus finanziell benachteiligten Bevölkerungsgruppen
- Folgekosten steigen bei Bebauung ungünstiger Grundstücke; Folgekosten zum Ausgleich sozialer Disparitäten steigen bei fehlender Chancengleichheit
- keine umfassende Standortkoordination für öffentliche und private Einrichtungen
- Unzureichende Flächenvorsorge für die Bildungsinfrastruktur sowie fehlende räumliche Konzentration für Bildungs- und Forschungseinrichtungen
- Forschungsstandort verliert an internationaler Beachtung, wenn exzellente Bedingungen für Forschung nicht gegeben sind



MOBILITÄT UND VERKEHR

Frankfurt als internationale „Verkehrsdrehscheibe“

Frankfurt am Main ist durch den drittgrößten Flughafen Europas, einer engen Einbindung in das nationale und europäische Schienenfernverkehrs- und Autobahnnetz sowie den Anschluss an das Wasserstraßennetz mit trimodalen Häfen äußerst gut vernetzt. Der Flughafen Frankfurt am Main gilt als internationaler Hub und hat trotz Reduktion der Flugbewegungen aufgrund höherer Auslastungszahlen im Jahr 2014 2,6% mehr Passagiere befördert als im Vorjahr. Auch das Cargo-Aufkommen – Frankfurt am Main ist Europas größter Frachtflughafen – hat zugenommen.⁵⁰ Der Eisenbahnknoten Frankfurt am Main wird durch den Ausbau des Trans-Europäischen Transport Netzwerks (TEN-T) und weitere nationale Neu- und Ausbaumaßnahmen noch weiter an Bedeutung gewinnen.

**Situation,
zentrale
Entwicklungstreiber und
Trends**

Intensive Pendlerverflechtungen belasten regionale Verkehrsnetze

Die starken Pendlerverflechtungen in der Region und die höchsten Einpendlerzahlen (342.000 Sozialversicherungsbeschäftigte)⁵¹ in Relation zur Einwohnerzahl aller deutschen Großstädte führen zu einem enormen Verkehrsaufkommen. Die Entwicklung der regionalen Strukturdaten zeigt Frankfurt am Main außerdem als Kernstadt der Region mit durchweg signifikant höheren Wachstumsindikatoren (Bevölkerung und Beschäftigung) und weist somit einen deutlichen Anstieg der Pendlerverkehre in der gesamten Region aus. Die Hauptverkehrsnetze der Region (motorisierter Individualverkehr – MIV und öffentlicher Verkehr -ÖV) sind überwiegend auf Frankfurt ausgerichtet und von hohen Belastungen gekennzeichnet.

Mehr Verkehr

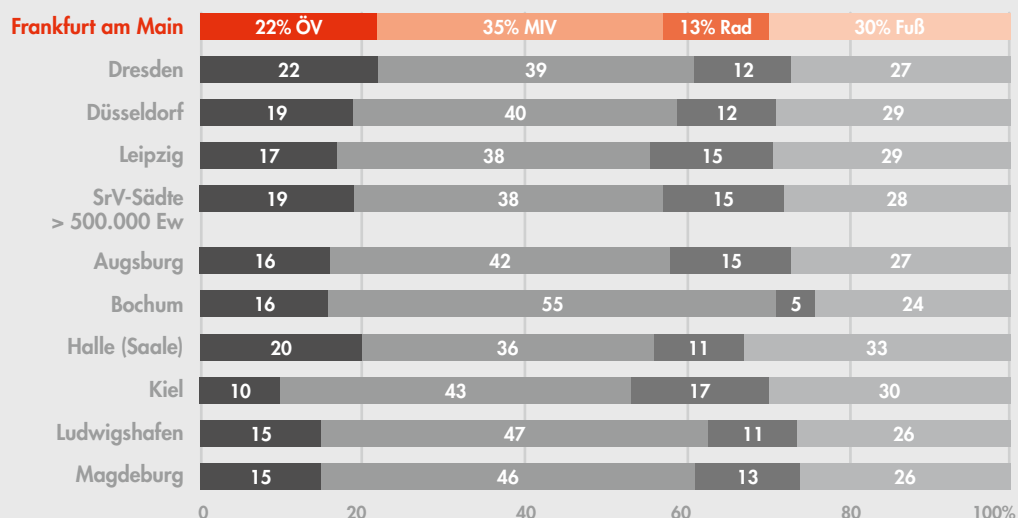
Im Jahr 2013 wurden von der Frankfurter Bevölkerung von allen zurückgelegten Wegen 35% mit dem MIV, 22% mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), 30% zu Fuß und 13% mit dem Rad zurückgelegt (vgl. Abbildung 27).⁵² Im Vergleich zu 2008 legen Frankfurter*innen in allen Verkehrsarten absolut mehr Wege zurück. Immer mehr pendeln zudem zur Arbeit aus der Stadt heraus (+17% in den letzten 5 Jahren). Durch den – ähnlich den Einpendlern – ungünstigen Anteil von 79% MIV auspendelnder Verkehre steigt auch die Autonutzung in absoluten Zahlen messbar an.

Räumlich differenzierte Mobilität

In der räumlichen Betrachtung gibt es deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten. Die Vielfalt der Stadtteile reicht von ländlich geprägten Siedlungsstrukturen bis zu urbanen, großstädtischen Quartieren, die sich aufgrund der guten Lage, Dichte und Durchmischung sowie gute ÖPNV-Anbindungen durch einen zunehmenden Fuß- und Radverkehr auszeichnen (z.B. nördliche Stadtteile 39% und Innenstadt 50% Fuß- und Radverkehrsanteil). Am Stadtrand hat der MIV-Verkehr von 1988 bis 2014 um 22% zugenommen. Am inneren Kordon (Alleenring/Hauptbahnhof/Mainbrücken) sind im gleichen Zeitraum die gezählten MIV-Verkehrsmengen rückläufig und haben um 29% abgenommen. Die auffallend gute Bewertung der „Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad“ im „Fahrradklima-Test“ des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) zeigt sich auch im hohen Radverkehrsaufkommen, das sich in zehn Jahren nahezu verdreifacht hat.

Abbildung 27

Modal-Split im Vergleich



Negative Effekte des Verkehrs spürbar

Frankfurt wird von vielen Bürger*innen aufgrund des Verkehrs als zu hektisch und laut empfunden. Wegzugsgründe sind daher des Öfteren die Suche nach mehr Grün und sauberer Luft sowie einer ruhigeren Wohnlage. Frankfurt am Main weist im deutschen Großstadtvergleich eine hohe Flächeninanspruchnahme durch Verkehrsinfrastruktur, eine hohe Belastung der Einwohner durch Verkehrslärm und einer überdurchschnittlich hohen Zahl von Unfällen auf. Der Verkehr ist zudem für 20% der CO₂-Emissionen – davon zu zwei Dritteln der MIV – verantwortlich und außerdem auch Grund für die hohe Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen.

Verkehrsinfrastruktur prägt das Stadtbild

Der städtische Verkehrsraum ist begrenzt, vielfältigen Nutzungskonkurrenzen unterworfen und im städtebaulichen Bestand nahezu nicht erweiterbar. Durch die starke Belastung der Hauptverkehrsstraßen entstehen immer wieder Konflikte, vor allem bei sensiblen Randnutzungen und geringen Straßenbreiten. Die von Hauptverkehrsstraßen durchschnittlichen Stadtteilzentren weisen eine stark beeinträchtigte Aufenthaltsqualität auf. Je nach Ausstattungsgrad mit privaten Stellplätzen sind die Straßenräume mehr oder weniger stark durch parkende Autos gekennzeichnet. Der hohe Parkdruck in den Wohngebieten wirkt sich auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes aus. Zudem sind die wichtigen zentralen Bahnhöfe und deren Umfeld in einem gestalterisch und funktional unbefriedigenden Zustand (Hauptbahnhof-Vorplatz, Hauptwache, Konstablerwache, Ostbahnhof).

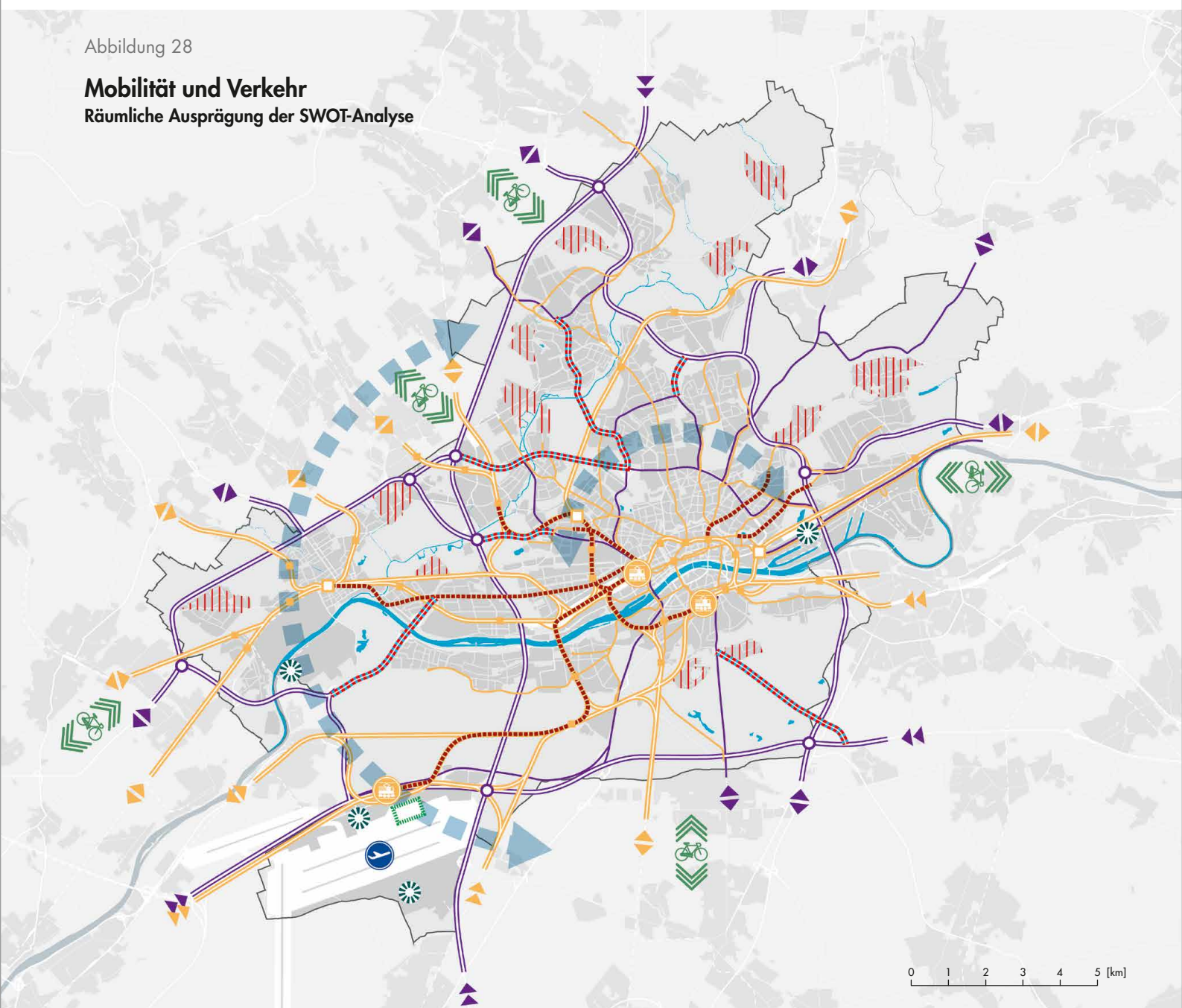
Demografischer Wandel

Auch wenn in Frankfurt am Main nicht die „typischen“ Folgen des demografischen Wandels zu erwarten sind, werden auch hier einige Auswirkungen der damit einhergehenden gesellschaftlichen Veränderungen deutlich. Ältere Menschen sind zunehmend bis ins hohe Alter mit dem eigenen Fahrzeug mobil und erleben eine immer komplexer werdende Verkehrsumwelt. Diese Gruppe der „autoaffinen“ Älteren stellt aufgrund ihrer größeren Wahlfreiheit auch besonders hohe Ansprüche an den ÖPNV und muss oftmals als Kunde erst neu gewonnen werden. Gleichzeitig wächst die Gruppe der weniger mobilen oder mobilitätseingeschränkten Senior*innen, die i.d.R. auf eine altersgerechte Infrastruktur und altersorientierte Mobilitätsangebote angewiesen sind. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten wächst in Frankfurt am Main dagegen auch die Zahl der unter 18-Jährigen. In Frankfurt am Main sind also noch Zunahmen bei den Schülerverkehren zu erwarten.

Abbildung 28

Mobilität und Verkehr

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

-  Fernbahnhof
-  Flughafen
-  Terminal 1 Flughafen mit Schienenanbindung
-  multimodaler Güterverkehrsknoten
-  Wasserstraße
-  möglicher Korridor für Radschnellweg

Schwächen – Risiken

-  schienenfernes Siedlungsgebiet
-  überdimensionierte Straße (im Straßennetz netzfunktional / stadträumlich nicht integriert)
-  Netzengpass Schienenverkehr
-  fehlende Tangentialverbindung Schiene

-  Stadt-Umland-Verkehr
-  Durchgangsverkehr
-  Straßenverkehr
-  Autobahnknoten
-  Schienenverkehr
-  Regionalbahnhof
-  S-Bahnhof

SWOT-Analyse

Stärken

- sehr gute nationale und internationale Erreichbarkeit
- leistungsfähige Fernverkehrsinfrastruktur ist Rückgrat der lokalen und regionalen Verkehrsinfrastruktur
- guter städtischer öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) in Bezug auf Fahrgastzufriedenheit und Erschließung des Stadtgebietes
- kompaktes, polyzentrisches und dichtes Stadtgebiet sowie die ebene Topographie begünstigen den nichtmotorisierten Verkehr (Stadt der kurzen Wege)
- das Verkehrsverhalten der Bevölkerung ist durch den relativ hohen Anteil im Fußverkehr, durch eine Steigerung im Radverkehr und unterdurchschnittlichen motorisierten Individualverkehr gekennzeichnet

Chancen

- aktuelle Trends (E-Bikes, CarSharing) und technische Entwicklungen (mobiles Internet, Verkehrsmanagement) bieten Potenziale für einen effizienteren und stadtverträglichen Verkehr
- wachsende Bedeutung von Klimaschutz und steigendes Umweltbewusstsein in Wirtschaft und Bürgerschaft fördern die Umsetzungsfähigkeit innovativer und mutiger Maßnahmen
- Radschnellwege bieten Potenzial, das Fahrrad auch über längere Strecken und als Pendler zu benutzen
- Planungen zur Regionaltangente West und Nordmainischen S-Bahn sind wichtige Potenziale des regionalen SPNV-Ausbaus
- Projekt Deckelung A 661 im Bereich Bornheim/ Seckbach zur Grünflächenverknüpfung, Lärmreduktion und Baulandgewinnung kann Zeichen setzen
- aufgrund eines vergleichsweise kompakten Stadtgebietes besteht eine gute Ausgangssituation für den weiteren Ausbau von Nahmobilitätsangeboten

Schwächen

- fehlende attraktive regionale und städtische Tangentialverbindungen im öffentlichen Personennahverkehr
- Beeinträchtigung der Wohnqualität aufgrund negativer Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, CO₂)
- starke Konzentration von Arbeitsplätzen in Frankfurt verkehrlich ungünstig (hohes Berufspendleraufkommen)
- Leistungsfähigkeitsengpässe im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- hohe Flächenkonkurrenzen unterschiedlicher Nutzungsansprüche im knappen öffentlichen Raum (Verkehr, Aufenthalt, Begrünung)

Risiken

- ohne Verbesserungen im regionalen SPNV und bei weiterer Siedlungsentwicklung in der Region abseits der SPNV-Einzugsbereiche Gefahr der weiteren Zunahme MIV-orientierter Einpendlerströme
- hohe Umweltbelastung durch Verkehr fördert Suburbanisierung und soziale Segregation
- Gefahr für polyzentrische Stadtstruktur aufgrund Rückgang des Einzelhandelsbesatzes in Quartieren durch Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel an dezentralen, Pkw-orientierten Standorten
- Entwicklung der finanziellen Basis des ÖPNV ist ungewiss, neben den Kosten für den Ausbau sind auch die Kosten für den Unterhalt zu berücksichtigen



Frankfurt in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main

Als Wirtschafts- und Innovationsmotoren Deutschlands spielen Metropolregionen eine immer wichtigere Rolle im europäischen und globalen Standortwettbewerb. Die Kernidee dieser funktional eng verflochtenen, jedoch informellen und in der Regel nicht scharf abgegrenzten Raumeinheiten ist es, die erforderliche „kritische Masse“ an Infrastruktur, Wissen und Institutionen zu erreichen und koordiniert weiterzuentwickeln, um im internationalen Standortwettbewerb erfolgreich bestehen zu können.

Frankfurt am Main ist ein Kernbestandteil der Metropolregion FrankfurtRheinMain – einem jener Räume, die von der Ministerkonferenz für Raumordnung als eine von elf Metropolregionen festgelegt wurden. Die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist eine weiträumige, informelle und länderübergreifende regionale Raumeinheit mit weichen Grenzen, die sich an wirtschaftsstrukturellen Verflechtungen orientiert. Sie verfügt über keine starke Institutionalisierung. Zur Metropolregion zählen außer dem Verdichtungsraum des Rhein-Main-Gebiets auch Teile von Landkreisen, die dem ländlichen Raum zugeordnet sind. Gemeinsame Initiativen der Metropolregion FrankfurtRheinMain werden im Wesentlichen durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain als Geschäftsstelle organisiert.

**Situation,
zentrale
Entwicklungstreiber und
Trends**

Wirtschaftsstärkste Metropolregion Deutschlands

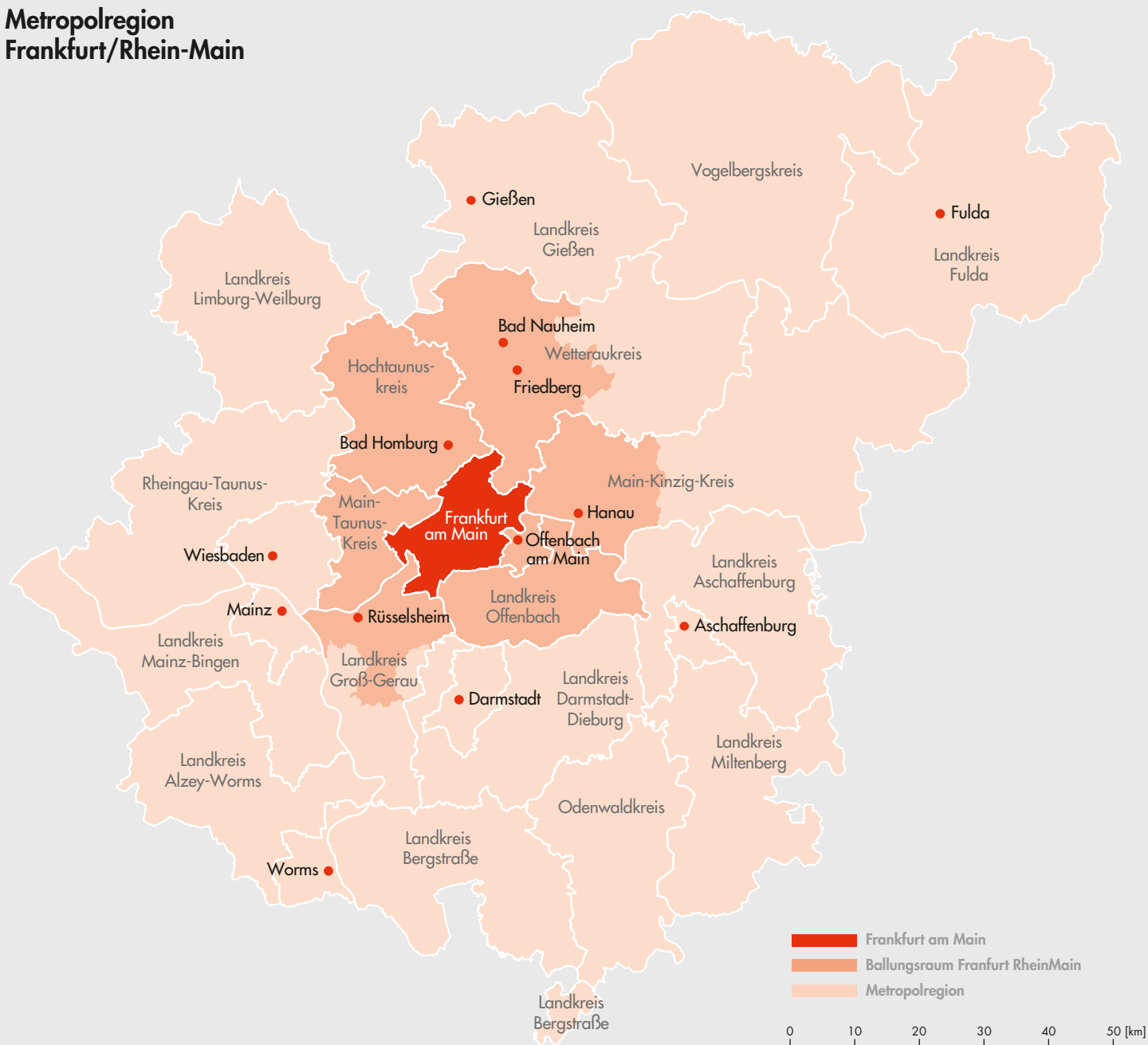
Mit rund 5,5 Millionen Einwohner*innen und einer Gesamtfläche von über 14.000 km² ist der Wirtschaftsraum der Metropolregion FrankfurtRheinMain die international bedeutendste, zentralste und wirtschaftsstärkste Region Deutschlands. Die Metropolregion gilt als traditioneller Finanz- und Handelsplatz und bietet auch bedeutende Logistik-, Industrie-, Forschungs- und Dienstleistungstandorte. Sie erstreckt sich über Teile der Bundesländer Hessen, Bayern und Rheinland-Pfalz. Den Kern der Metropolregion bildet der Ballungsraum mit dem Regionalverband Frankfurt-RheinMain. Der Regionalverband besteht aus Frankfurt am Main und weiteren 74 Kommunen. Im Verbandsgebiet leben 2,3 Millionen Einwohner*innen, davon rund 710.000 (2014) in der Stadt Frankfurt am Main.

Die Bevölkerung in der Metropolregion wuchs zwischen 2000 und 2013 insgesamt moderat. Dabei gab es aber sehr unterschiedliche Entwicklungen. Einwohner*innenverluste verzeichneten vor allem die ländlichen und suburbanen Teilräume der Metropolregion. Im Regionalverband hingegen nahm die Bevölkerung von 2000 bis 2014 um 5% zu, wobei Frankfurt am Main mit 11% darüber lag.⁵⁴ Auch in Zukunft wird der Metropolraum differenziert wachsen. Während die großen Städte in Südhessen – darunter Frankfurt am Main – und deren Umlandkreise eine beträchtliche Bevölkerungszunahme erwarten, werden zum Beispiel die mittel- und nordhessischen Landkreise der Metropolregion bis 2040 deutlich an Einwohnern verlieren.

Die Wirtschaft in der Metropolregion ist sehr stark international ausgerichtet und in ihrer Branchenstruktur besonders vielfältig. In der Metropolregion arbeiten 2,2 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon eine Million im Gebiet des Regionalverband.⁵⁵ Wichtigster Arbeitsplatzstandort ist Frankfurt am Main mit rund 530.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. In der Metropolregion wuchs die Beschäftigung zwischen 2000 und 2014 um 8%, wobei

Abbildung 29

Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main



es aufgrund der Wirtschaftslage Schwankungen gab. Von 2006 bis 2014 verzeichnete der Metropolraum einen stetigen Anstieg der Beschäftigtenzahlen. Die Arbeitslosenquote beträgt ebenfalls 6%, allerdings mit erheblichen Unterschieden: Sie schwankt zwischen 3% im Kreis Aschaffenburg und 11% in Offenbach am Main.⁵⁶

Starke Verflechtung von Frankfurt am Main mit der Region

Frankfurt am Main weist mit täglich rund 342.000 die höchste Anzahl Einpendler*innen in Relation zur Einwohner*innenzahl aller deutschen Großstädte auf. Aus den umgrenzenden Städten und Gemeinden arbeitet die Hälfte der Auspendler*innen in Frankfurt am Main. In Gemeinden am Rand des Regionalverbands orientieren sich noch 20% der Auspendler nach Frankfurt am Main.⁵⁷ Umgekehrt pendeln Frankfurterinnen und Frankfurter vor allem in den Main-Taunus-Kreis, den Kreis Offenbach, nach Bad Homburg vor der Höhe und in die Großstädte der Region aus. Auch wenn die starken Pendlerbeziehungen größtenteils auf der Straße stattfinden, sind die Züge des Rhein-Main-Verkehrsverbunds so stark ausgelastet wie nirgendwo sonst in Deutschland. Alle Kapazitäten des Schienennetzes und Optimierungsmöglichkeiten sind bereits heute weitgehend ausgereizt.

Strategischer Handlungsbedarf in der Region

Als Oberzentrum im Verdichtungsraum hält Frankfurt am Main viele bedeutende Funktionen und Standorte vor, die für wirtschaftliche Prosperität und die Lebensqualität aller Kommunen im Ballungsraum und der Metropolregion von wesentlicher Bedeutung sind: Flughafen, Fernbahnhöfe, Messe, Hochschulen, Spezial- und Universitätskliniken, hochrangige Forschungseinrichtungen, international renommierte Museen, Theater, Oper und Kultur- und Sporteinrichtungen sind einige prominente Beispiele.

Die seit Jahren zunehmende räumlich-funktionale Verflechtung der Region sowie der gesetzliche Rahmen für die Regionalentwicklung und die Regionalplanung setzen weitere wesentliche Randbedingungen für die künftige städtebauliche Entwicklung von Frankfurt am Main: nahezu keine strategische Aufgabe kann von Frankfurt am Main alleine bewältigt und entschieden werden. Für die Planungsregion Südhessen sind die Regionalversammlung Südhessen Träger der Regionalplanung (Regierungspräsidium Darmstadt als Geschäftsstelle) sowie im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main der Regionalverband FrankfurtRheinMain als Träger der regionalen Flächennutzungsplanung maßgebliche Akteure.

Obwohl der Bedeutungszuwachs regionaler Zusammenarbeit von Kommunen seitens der Wirtschaft, Öffentlichkeit, Politik und Behörden allgemein anerkannt wird, ist die alltägliche Realität kommunalen Handelns strukturell bedingt und ungebrochen von einem starken Wettbewerb u. a. um Einwohner, Betriebe, Gewerbesteuer und um mit Flächenkontingenten der Regionalplanung verbundenen Entwicklungschancen geprägt.

Die seit der Aufstellung des „Regionalplans Südhessen/ Regionalen Flächennutzungsplans 2010“ stark veränderten Entwicklungstrends und Grundannahmen – z.B. zur Bevölkerungsentwicklung und zum Wohnungsbedarf – erfordern eine baldige und grundlegende Fortschreibung dieses Planwerks.

Projektorientierte Kooperation mit Nachbargemeinden

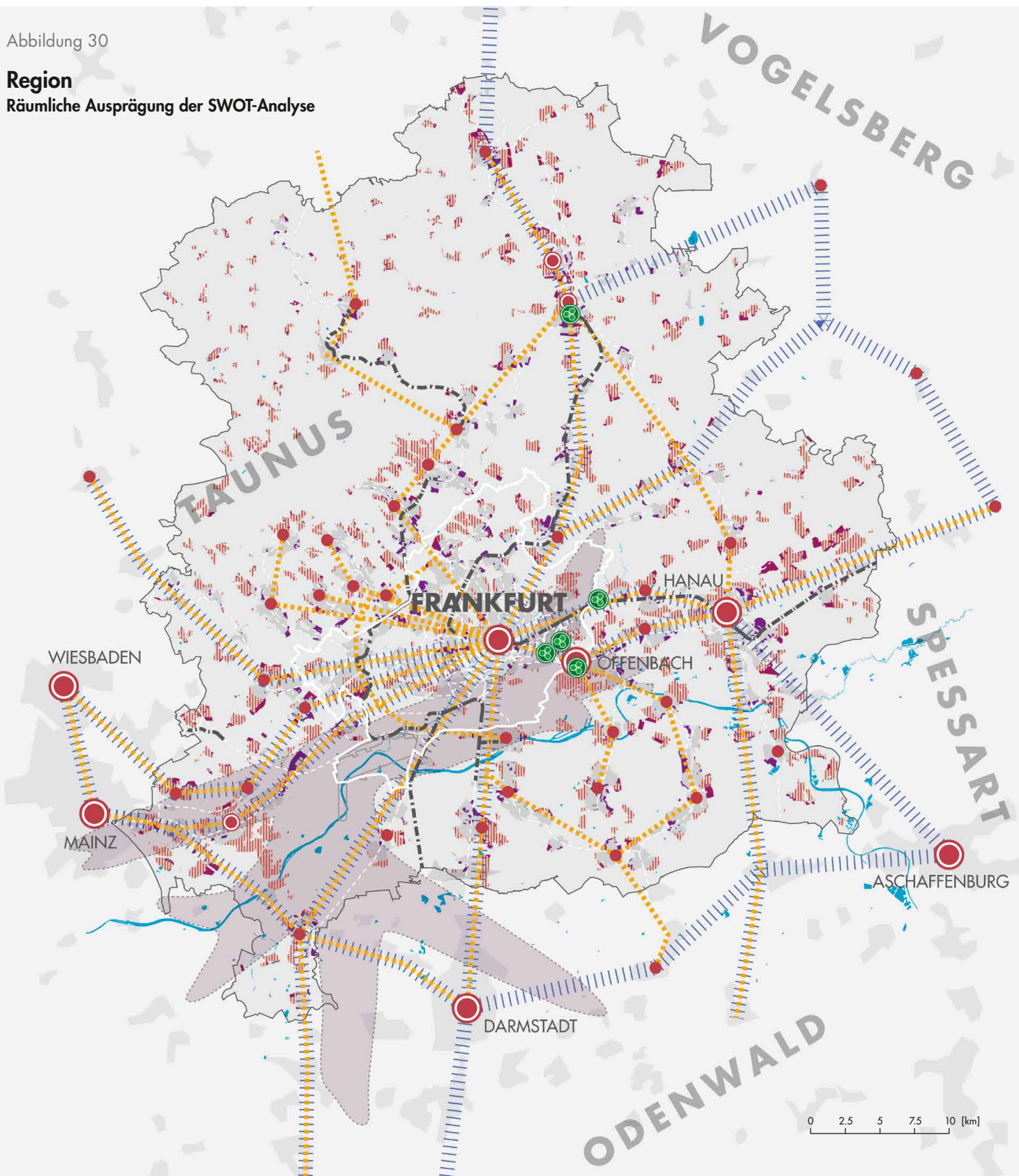
Die Stadt Frankfurt am Main hat in den letzten Jahren ihre Kooperationen mit einigen direkten Nachbargemeinden ausgebaut – beispielsweise im Hinblick auf die künftige städtebauliche Entwicklung des Gebietes Kaiserlei mit der Stadt Offenbach am Main. Auch der Architektursommer Rhein-Main 2015 hat sich diesem Bereich angenommen.

Perspektivisch ergeben sich weitere Kooperationsräume – z.B. im Landschaftsraum der Nidda, entlang der Regionalparkrouten in den Vordertaunus, der Radschnellwege in die Region oder hinsichtlich der gewerblichen Entwicklung rund um das Nordwestkreuz Frankfurt oder im Frankfurter Westen.

Abbildung 30

Region

Räumliche Ausprägung der SWOT-Analyse



Stärken – Chancen

Polyzentralität

- Oberzentrum
- Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
- Mittelzentrum

- | Regionalachse
- | Nahverkehrs- und Siedlungsachse
- + Interkommunales Projekt
- - - Schienenverkehr Ausbau

Schwächen – Risiken

- Siedlungsbeschränkungsgebiet
- Schienenfernes Siedlungsgebiet
- Baufläche Bestand
- Baufläche geplant
- Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
- Schienenverkehr Bestand

SWOT-Analyse

Stärken

- hervorragende internationale und nationale Erreichbarkeit der Metropolregion und von Frankfurt am Main per Luft, Straße, Schiene und Wasserstraße
- die Polyzentralität der Metropolregion bzw. des Ballungsraumes kann Wachstumsanforderungen prinzipiell gut abfedern
- einflussreiche Position der Stadt Frankfurt am Main in regionalen Gesellschaften wie z. B. der FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region, ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement), RTW Planungsgesellschaft mbH ermöglichen Impulse der Stadt Frankfurt am Main für die Regionalentwicklung
- Schutz und Aufwertung der Landschaft, Vernetzung von Freiräumen und von Erholungsräumen im Ballungsraum durch den Regionalpark

Chancen

- stärkere dezentrale Konzentration der Siedlungstätigkeit im Ballungsraum, in Südhessen und in der Metropolregion an geeigneten Siedlungsschwerpunkten
- tatsächliche Entlastung des Frankfurter Wohnungsmarktes durch Entwicklung von im Regionalen Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen in der Region
- Verkürzung der Fahrzeit in der Metropolregion bzw. dem Ballungsraum und Anbindung weiterer Städte an das S-Bahnnetz durch eine tatsächliche Realisierung geplanter Ausbaumaßnahmen
- strategische Steuerung des Wachstums in Frankfurt am Main und im Ballungsraum über die Weiterentwicklung und Stärkung der Regionalplanung und ihrer Instrumentierung sowie eine auch für örtliche Belange funktionsfähige vorbereitende Bauleitplanung
- projektorientierte Kooperation von Frankfurt am Main mit seinen direkten Nachbargemeinden entlang konkreter räumlicher Aufgabenstellungen

Schwächen

- verschärfter Wettbewerb um einen guten Bevölkerungsmix, um Unternehmen und Zukunftsperspektiven zwischen Kommunen der Region mit z.T. kontraproduktivem Ergebnis
- zu wenig sozialer Wohnungsbau in der Region außerhalb der Großstädte
- Entwicklungsrestriktionen durch Fluglärm, Siedlungsbeschränkungsgebiet, Fluglärmgesetz und Seveso-III-Richtlinie u. a. in Frankfurt am Main, dem Ballungsraum Mainz und Darmstadt mit kumulativ verstärkter Wirkung
- regionaler Schienenpersonennahverkehr hat vielfach die Kapazitätsgrenze erreicht
- kaum Kooperation der Großstädte der Metropolregion trotz oftmals strukturell gleicher Herausforderungen
- in weiten Teilen inhaltlich funktionslose vorbereitende Bauleitplanung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain erschwert die Koordination von örtlichen Raumansprüchen in Frankfurt am Main

Risiken

- Zunahme regionaler Disparitäten bei Einkommen, Arbeitsplatzangebot, Qualifikation, Wohnkosten, gesunden Lebensbedingungen aufgrund kommunal ungleicher finanzieller Handlungsspielräume der öffentlichen Haushalte und unzureichender Ausgleichspolitiken
- stärkere bauliche Inanspruchnahme von bisherigen Grün- und Freiflächen in Frankfurt am Main, da der Regionalpark im Umland als Ausgleichsraum für die Funktionen Erholung und Natur in der Stadt gesehen wird
- unzureichende Investitionen in den Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs der Region und seine Bedienungsqualität können umwelt- und siedlungsstrukturelle Ziele gefährden
- die Hälfte der derzeit geplanten Siedlungsflächen im Geltungsbereich des Regionalen Flächennutzungsplans liegt außerhalb der Einzugsbereiche von Bahnstationen; Baulandausweisung ohne sinnvolle Siedlungsschwerpunkte kann zu zusätzlichen Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr führen



**Ihre Meinung zum Statusbericht!
Haben wir was vergessen?
Bis Ende Juli 2016 können Sie
uns Ihre Einschätzung mitteilen.
Unter: www.frankfurtdeinestadt.de**



3

INTEGRIERTE ANALYSE

Frankfurt am Main im Wandel

Die Stadt wächst

Die sektorale Perspektive auf die unterschiedlichen Themen zeigt: Die herausgearbeiteten Trends und Entwicklungen verändern die Stadt Frankfurt stark. Drei zusammenfassende, aus den sektoralen Analysen hergeleitete Entwicklungen waren in den letzten Jahren und sind aktuell besonders prägend für die Stadt Frankfurt.

Ausgelöst durch den wirtschaftlichen Strukturwandel hin zu höheren Anteilen der Dienstleistungswirtschaft und anhaltenden Bevölkerungsgewinnen hat Frankfurt am Main in den vergangenen 20 Jahren eine tiefgreifende Transformation erfahren. Das tatsächliche Wachstum hat dabei die Prognosen, beispielsweise die im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Flächennutzungsplans 2010 verwendete Vorausberechnung des Einwohnerwachstums, deutlich übertroffen. Die Stadt Frankfurt als Kern der Metropolregion Rhein-Main hat sich als Drehscheibe von Menschen, Informationen und Gütern mit ihrer starken internationalen Orientierung durch die Globalisierung und die europäische Integration verändert – stärker als andere deutsche Städte. Ihre Bedeutung im globalen Netz der Städte und Metropolregionen ist gestiegen. Die Stadt Frankfurt am Main hat im Zusammenhang mit dieser wirtschaftlich prosperierenden Entwicklung an Beschäftigten und Bewohner*innen deutlich zugelegt. Entsprechend hat sie auf diese Nachfrage und den wirtschaftlichen Strukturwandel reagiert: Konversionsflächen, insbesondere ehemalige Hafen-, Bahn-, Industrie- und Militäranlagen, wurden umgestaltet. Beispiele hierfür sind die Entwicklung des Europaviertels, die zahlreichen Neubauten im „Stadtraum Main“ (Westhafen-Areal, Deutschherrnviertel, südliches Ostend), „Gateway Gardens“ am Flughafen und die Neuentwicklung der ehemaligen „Atterbery-/ Betts-Housings“. Ergänzend dazu fand mit der Entwicklung des Riedbergs eine Außenentwicklung statt, die Wohnraum mit den zugehörigen Versorgungsangeboten für rund 15.000 Frankfurter*innen bietet und nahezu abgeschlossen ist. Als Kern der wirtschaftlich prosperierenden Region Rhein-Main wird Frankfurt am Main auch in den nächsten Jahren eine dynamische Entwicklung erfahren. Das erwartete Einwohner*innen- und Beschäftigtenwachstum der kommenden Jahre wird zu einer weiteren Transformation der räumlichen, baulichen und technischen aber auch der sozioökonomischen Struktur der Stadt führen. Neue Chancen eröffnen sich durch die Innovationskraft der Menschen und das große Investitionspotenzial lokaler, nationaler und internationaler Firmen.

Die Stadt wird vielfältiger

Schon heute zeichnet sich Frankfurt am Main durch die starke Repräsentation unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen aus. Die Vielfalt der Bevölkerung äußert sich beispielsweise darin, dass 90% der Staaten der Erde in der Frankfurter Bevölkerung vertreten sind. Das Arbeitsplatzangebot, die internationale Orientierung der Wirtschaft sowie bedeutende Hochschulen und Forschungseinrichtungen locken Menschen mit unterschiedlichsten sozialen und kulturellen Hintergründen in die Stadt – Frankfurt am Main wird noch bunter. Vielfältiger wird die Stadt auch durch die anhaltenden Flüchtlingsankünfte. Viele der Flüchtlinge werden in Frankfurt am Main bleiben und hier ihren neuen Lebensmittelpunkt finden. Darüber hinaus ist die Stadt auch ein Ort des sozialen Austauschs und wirtschaftlicher Innovation. Betrachtet man die Anzahl der Zu- und Wegzüge, tauscht sich die Stadtbevölkerung rein rechnerisch in fünfzehn Jahren einmal aus. Die Bedürfnisse der Bevölkerung werden vielfältiger, die Gesellschaft differenziert sich weiter aus. Dies zeigt sich in einer veränderten Nachfrage nach öffentlichen und privaten Leistungen und beispielsweise in der Nutzung der Freiräume. Trotz leistungsstarker Wirtschaft und im Durchschnitt hoher Einkommen präsentieren sich sehr unterschiedliche Lebenswelten zwischen den Polen wohlhabender und ärmerer Bevölkerung. Bereits in den vergangenen Jahren wurde der sozialen Kohäsion – unter anderem auch durch die Erneuerung und Weiterentwicklung von einzelnen Quartieren im Rahmen des städtischen Programms „Aktive Nachbarschaften“ sowie durch sozialräumliche Prozesse der Jugendhilfe und Seniorenhilfe – besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Frankfurt verfügt außerdem seit langem über eine erfolgreiche Integrationspolitik, die an den Grundsätzen der interkulturellen Öffnung, Antidiskriminierung, Beteiligung und Vernetzung ansetzt.

Die Stadt ist auf eine zunehmende Vernetzung angewiesen. Mobilitätsangebote ermöglichen diese Vernetzung in Stadt und Region einerseits physisch. Zwei wichtige Tore nach außen – der Flughafen und der Hauptbahnhof – hatten in den letzten 15 Jahren ein kontinuierlich wachsendes Passagieraufkommen zu bewältigen. In Anbetracht der weiter steigenden Nachfrage nach Mobilität werden diese zwei Knotenpunkte – ebenso wie das innerstädtische und regionale Verkehrssystem – zukünftig Chancen aber auch Risiken für die Stadtentwicklung darstellen. Auch die Energiestruktur wird vernetzter. Die dezentrale Energieversorgung, zusammengesetzt aus einer Vielzahl an dezentralen erneuerbaren Energiequellen, trägt zur nachhaltigen Energieversorgung bei. Zudem wurde die digitale Infrastruktur in den letzten Jahren weiter ausgebaut; diese Basis für die Vernetzung von Informationen ist zu einem zentralen Standortfaktor für Frankfurt geworden. Besonders bedeutend ist auch die Vernetzung der „Köpfe“, denn durch die Unternehmens- und Branchenkonzentrationen z.B. im Finanzsektor entstehen Netzwerke, die den Standort als Unternehmenssitz der jeweiligen Branchen besonders attraktiv machen. Dies gilt besonders für die Märkte der Zukunft, in denen der Faktor Wissen mehr denn je eine wichtige Ressource darstellt.

Die Stadt wird
vernetzter

Die beschriebenen Trends zeigen: Stadtentwicklung ist mehr als die Summe einzelner sektoraler Entwicklungen. Denn fast alle sektoralen Themen stehen in einer Wechselwirkung zueinander. Diese Wechselwirkungen manifestieren sich in heute bereits feststellbaren und zusätzlich absehbaren räumlichen Synergien und Konflikten, die mit der vorliegenden integrierten Analyse beschrieben werden. Die integrierte Analyse verfolgt dabei die folgenden Ziele:

- prioritäre räumliche Synergien und Konflikte auf Basis der sektoralen Themen unter Berücksichtigung obenstehender Trends herauszuarbeiten, um damit die räumlichen Begabungen und Herausforderungen der Zukunft zu erkennen
- die Schwerpunkt-Themen für die Strategiephase (Phase 3 und Phase 4) zu setzen (in Ergänzung zur sektoralen Analyse)

Die räumlichen Konflikte und Synergien sind im weitesten Sinne als Nutzungskonkurrenzen oder -ergänzungen definiert. Diese treten in drei Formen auf: Die Konkurrenz um Flächen und Infrastrukturen im physischen Sinne, die Nutzungskonkurrenz über Boden- und Immobilienpreise und schließlich die sich abzeichnende Konkurrenz um stadträumliche Qualitäten. Nutzungskonkurrenzen aber auch die Ergänzungen werden diesen drei Strukturierungsebenen zugeordnet und formuliert. Zwei Karten zeigen die Synergien und Konflikte im Stadtgebiet (vgl. Abbildung 31 und 32). In einzelnen Teilräumen ergeben sich Akzentuierungen der gesamtstädtisch herausgearbeiteten Synergien und Konflikte. Sie werden als teilräumliche Herausforderungen beschrieben und sind in einer weiteren Karte (vgl. Abbildung: 33) dargestellt.

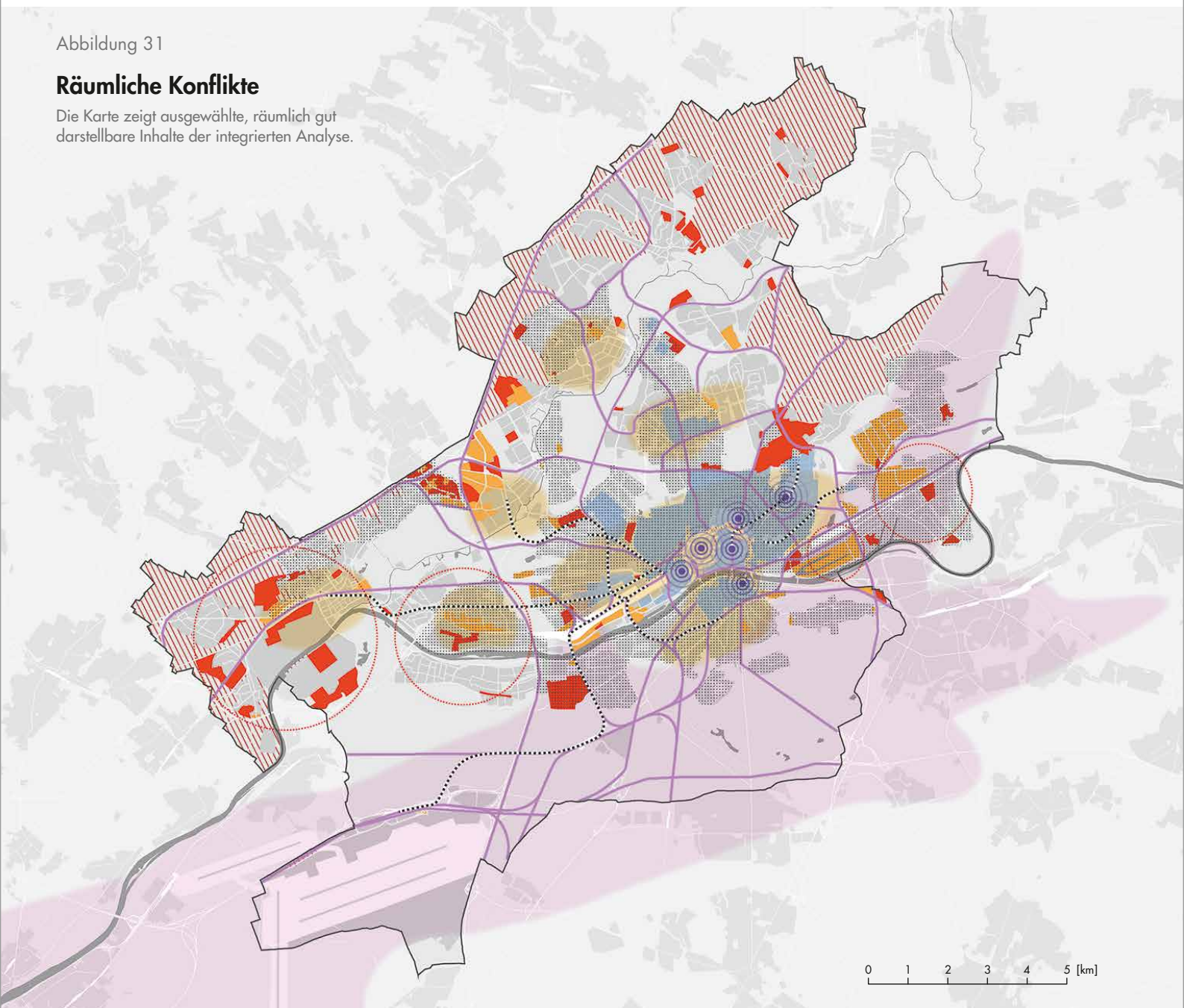
Abschließend sind einzelne Räume von einer besonderen baulichen, planerischen oder sozialen Dynamik geprägt – auch diese sind in ihrer räumlichen Ausprägung dargestellt (Abbildung 34). Beide Darstellungen bilden eine Basis für teilräumliche Vertiefungen in der Strategiephase. Ergänzend zu diesen inhaltlichen Herausforderungen bestehen Herausforderungen bezüglich der Steuerung von Stadtentwicklung, die sich in der sektoralen Analyse verdeutlicht haben. Entsprechend ist die Benennung dieser Herausforderungen ein ergänzendes Ziel der integrierten Analyse.

Einbettung und Aufbau der integrierten
Analyse

Abbildung 31

Räumliche Konflikte

Die Karte zeigt ausgewählte, räumlich gut darstellbare Inhalte der integrierten Analyse.



Orange Gewerbeflächen unter Druck (Preisdruck, Nutzungsmischung, Umweltkonflikte)

Blau Bestandsentwicklung im Konflikt mit Bezahlbarkeit von Wohnraum

Purpur Öffentlicher Raum mit Freizeitlärm im Konflikt mit Wohnumfeld (Wohnruhe)

Strichpunkt Stadtentwicklung im Konflikt mit ÖPNV-Kapazitätsgrenzen

Rosa Fluglärm im Konflikt mit Siedlungsentwicklung und Erholungsräumen

Purpur Mobilitätsansprüche im Konflikt mit Wohnumfeldqualitäten und Erholungsqualitäten

Rot gestrichelt Störfallbetriebe im Konflikt mit Siedlungsentwicklung

Grün gepunktet Innenentwicklung im Konflikt mit Kapazitäten sozialer Infrastruktur (Kinderbetreuungsangebote, Grundschulangebote)

Gelb Geminderte Wohn- und Aufenthaltsqualität aufgrund stadtklimatischer Belastungen

Potenzielle Stadterweiterung und -erneuerung im Konflikt mit Stadtklima, Erholung, Landschaftsschutz und Landwirtschaft

Rot Bestehende Potenziale (Wohnen und Gewerbe)

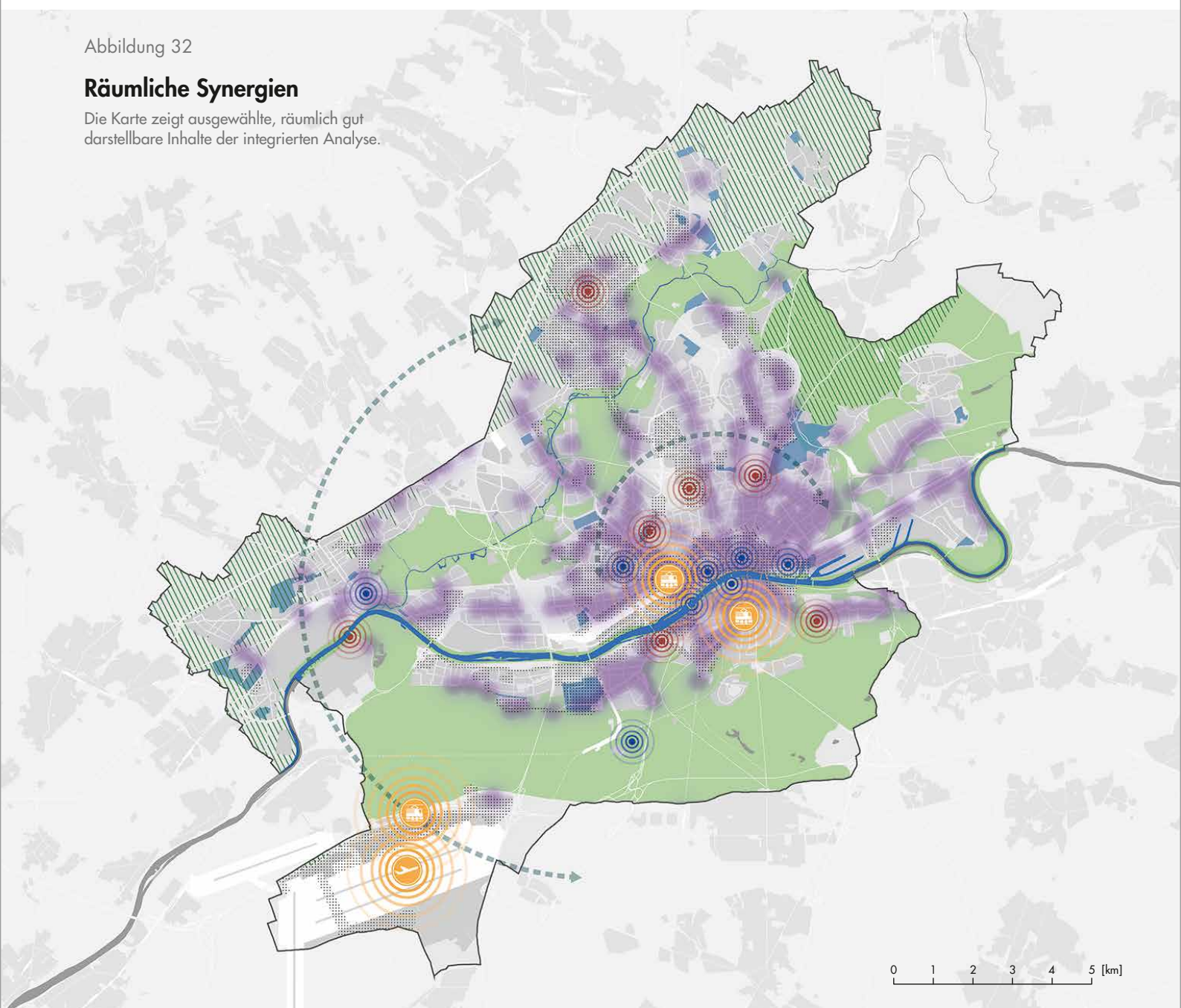
Grün Suchraum Innenentwicklung

Rot gestrichelt Suchraum Außenentwicklung

Abbildung 32

Räumliche Synergien

Die Karte zeigt ausgewählte, räumlich gut darstellbare Inhalte der integrierten Analyse.



 Besondere landschaftliche und stadträumliche Qualität als Standortfaktor

 Wissens- und Innovationsorte als Impulsgeber

 Attraktoren für Freizeit, Tourismus und Wirtschaft als Impulsgeber

 Erreichbarkeit und Vernetzung stärkt wirtschaftliche Entwicklung

 Siedlungsraum mit Anschluss an den schienenbezogenen Personennahverkehr

 Neue tangentielle Verbindungen stärken ÖPNV

 Nah- und Fernwärmegebiete ermöglichen nachhaltige Energieversorgung (Darstellung nur bestehende Gebiete)

Potenzielle Stadterweiterung und -erneuerung ermöglicht neue Wohnangebote

 Bestehende Potenziale(Wohnen)

 Suchraum Innenentwicklung

 Suchraum Außenentwicklung

Flächen und Infrastruktur

Räumliche Konflikte

Durch den anhaltenden Trend des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums drohen die Konkurrenz um die knappen Flächenreserven und der zusätzliche Bedarf an Infrastruktur zum bestimmenden Thema der Stadtentwicklung zu werden. In den letzten Jahren standen für dieses Wachstum größere Umstrukturierungsgebiete und ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen zur Verfügung. Für die Zukunft stellt sich die Frage, wo ein weiteres Wachstum stattfinden soll. Sowohl Wachstum durch Innenentwicklung als auch Außenentwicklung führen zu räumlichen Konflikten.

Potenzielle Außenentwicklung
im Konflikt mit Stadtklima,
Erholung, Landwirtschaft und
Landschaftsschutz

Die Inanspruchnahme von Flächen für eine potenzielle Außenentwicklung tritt in Konflikt zu Ansprüchen der Landwirtschaft und des Landschaftsschutzes und steht im Widerspruch zu den bisherigen Funktionen für landwirtschaftliche Produktion, für Erholung, Stadtklima und Naturschutz. Die Erweiterung der Siedlungsfläche in diese Gebiete könnte den Verlust an Agrarflächen und Naturraum bedeuten und würde zudem mit den gesetzlich verankerten Zielen des Arten- und Biotopschutzes in Konflikt treten.

Innenentwicklung im Konflikt mit
Grün- und Freiraumangebot

Die Inanspruchnahme von Flächen im Innenbereich durch Wohn- und Arbeitsnutzungen und der zugehörigen Infrastruktur steht im Konflikt mit dem Flächenanspruch von Grün- und Freiräumen. Der hohe Verwertungsdruck könnte dazu führen, dass innerstädtische, private Grünflächen reduziert, Freiflächen überbaut und Nischen, beispielsweise für den Arten- und Biotopschutz, verdrängt werden. Die öffentlichen Grün- und Freiflächen in verdichteten Bereichen der Stadt sind bereits heute in großen Teilen übernutzt. Zugleich müssen sie zusätzliche Funktionen – wie z.B. für den Sport – übernehmen. Auch die stadtklimatische Funktion der verbleibenden öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen in den bereits eng bebauten Vierteln ist wichtig, um einer weiteren Überhitzung innerstädtischer Bereiche entgegenzuwirken.

Innenentwicklung im Konflikt
mit dem Flächenbedarf für die
soziale Infrastruktur

Die Innenentwicklung und das damit verbundene Wachstum an Einwohner*innen und Beschäftigten führen zu einer gesteigerten Nachfrage nach sozialer Infrastruktur und Angeboten. Entsprechend werden Flächen für Bildungs-, Betreuungs-, Gesundheits- und Integrationsangebote sowie auch für Begegnung und Austausch benötigt. Solche Angebote bedürfen einer wohnort- und arbeitsortnahen Verankerung. Flächen für die Bereitstellung zusätzlicher Angebote stehen allerdings in Konkurrenz zu den wertschöpfungsstarken Wohn- und Arbeitsnutzungen. Es besteht die Gefahr, insbesondere zusätzliche Bedarfe an sozialer Infrastruktur (z.B. Schulen, Betreuungseinrichtungen für Kinder, Jugendliche und Senior*innen), die durch Bestandsentwicklung ausgelöst werden, nicht früh genug erkennen und berücksichtigen zu können, da eine langfristige Bodenbevorratung der Kommune nicht erfolgt und oftmals auf eine aktive Begleitung durch die fachlich zuständigen Bereiche verzichtet wird.

Stadtentwicklung im Konflikt mit
den ÖPNV-Kapazitäten

Ein wesentlicher räumlicher Konflikt der künftigen Stadtentwicklung besteht darin, dass aufgrund von punktuellen Kapazitätsengpässen das lokale und regionale Mobilitätssystem das Stadt- und Umlandwachstum und weiter steigende Berufseinpender*innenzahlen aus der Region – insbesondere in der inneren Stadt – nicht mehr aufnehmen kann. Mit weiterem Wachstum sind wesentliche Qualitäts- und Komforteinbußen im Stadtgebiet zu erwarten, wenn nicht parallel das Verkehrsnetz ausgebaut wird. Schon heute sind verschiedene Netzstrecken überlastet. Zudem sind die Flächenreserven für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in der inneren Stadt begrenzt. Benötigte Lückenschlüsse und der Ausbau von Schienen verursachen Konflikte mit Anwohner*innen oder Nutzungen, die weichen müssten. Weiter ist das historisch radial entwickelte Verkehrssystem nur bedingt geeignet, tangential Verbindungen aufzunehmen.

Fluglärm im Konflikt mit
der Siedlungsentwicklung und
Erholungsräumen

Während Frankfurt durch die hervorragende Erreichbarkeit des internationalen Flughafens einerseits zu einem attraktiven Standort für internationale Unternehmen geworden ist, beeinträchtigt diese Erreichbarkeit andererseits die Siedlungsentwicklungsmöglichkeiten und die Qualität der Erholungsräume mit weitreichenden Folgen. Aufgrund der daraus resultierenden Siedlungsbeschränkung durch die Regionalplanung wird insbesondere die Entwicklung im Süden und Osten des Stadtgebietes, stark eingeschränkt.

„Störfallbetriebe“, d.h. Betriebe, die aufgrund von gefährlichen Stoffen oder Prozessen ein gewisses Risiko für ihr Umfeld darstellen, und neue Wohnnutzungen müssen zur Reduzierung von Risiken einen angemessenen Abstand zueinander wahren. Eine entsprechende EU-Richtlinie schränkt die Wohnbautätigkeit im näheren Umkreis von Störfallbetrieben erheblich ein. Die städtebauliche Entwicklung im Umfeld der historisch gewachsenen Industriestandorte am Main – insbesondere in Höchst, Griesheim und Fechenheim – ist deutlich limitiert. Umgekehrt sind die Störfallbetriebe selbst ebenfalls in ihrer Entwicklung behindert.

Räumliche Synergien

Während das Wachstum, sowie die größer werdende Vielfalt und Vernetzung im Stadtgebiet teilweise zu Konflikten führen, zeichnen sich auch Synergien ab, die für die weitere Stadtentwicklung gezielt genutzt werden können.

Das Wachstum und der daraus resultierende Bedarf an sozialer Infrastruktur sind verbunden mit den genannten Herausforderungen um die Flächenkonkurrenz. Sie bieten aber auch die Chance, das Angebot in den Stadtteilen zu erneuern und damit wertvolle Impulse für die Stadt- und Quartiersentwicklung auszulösen. Die Bevölkerungs- und Beschäftigungsgewinne bieten dabei die volkswirtschaftliche Möglichkeit, über Steuereinnahmen die Finanzierung dieser Angebote nachhaltig zu sichern – sofern die politischen Prioritäten entsprechend gesetzt werden. Wachstum in den Stadtteilen trägt auch dazu bei, dass weitere für das Lebensumfeld wichtige Angebote genügend Nachfrage erhalten und entsprechend gesichert und weiterentwickelt werden können (z.B. Lebensmittelversorgung, Gesundheitsversorgung).

Die polyzentrische Struktur der Stadt und Region mit einer ausgeprägten Nutzungsmischung bildet das Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität. Frankfurt am Main profitiert heute und in Zukunft von den Vorteilen einer „kleinen Metropole“: Während die Stadt aufgrund ihrer wirtschaftlichen und politischen Funktionen im internationalen Standortwettbewerb mitspielt, hat sie aufgrund ihrer Größe und Topographie das Potenzial zur fuß- und fahrradverkehrsaffinen „Stadt der kurzen Wege“. Die Entwicklung der Stadt entlang bedeutender Achsen und Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs (SPNV), trägt zu einer stadtverträglichen Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse bei. Dabei bestehen vor allem dort Möglichkeiten für die Weiterentwicklung, wo die Kapazitätsgrenzen noch nicht erreicht oder Ausbaumöglichkeiten vorhanden sind.

In einer stetig stärker vernetzten Wirtschaftswelt spielt die in Frankfurt am Main besonders ausgeprägte internationale und nationale Erreichbarkeit eine immer größere Rolle. Aber auch die regionale und lokale Erreichbarkeit sind für die wirtschaftliche Entwicklung entscheidend: Der Wirtschaftsverkehr sowie die Pendler*innen sind auf eine leistungsfähige innere Vernetzung angewiesen. Die international orientierten Unternehmen sind eng mit der lokal und regional orientierten Wirtschaft verflochten. Diese gegenseitige Befruchtung ist eine Chance für die Zukunft und stärkt die wirtschaftliche Entwicklung von Stadt und Region.

Das leistungsfähige und räumlich ausgedehnte Glasfasernetz ist zentral für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in Frankfurt am Main. Ergänzend zu den Unternehmen des Finanz- und Bankenplatzes sind über Industrieunternehmen bis hin zu kleinen Start-ups inzwischen alle Branchen auf ein leistungsfähiges Netz angewiesen. Die integrierte digitale Infrastruktur ist auf dem Weg, alle Lebensbereiche zu erfassen und damit von der Verkehrslenkung bis hin zur intelligenten Energieversorgung oder zum Smart-Building bald nicht mehr wegzudenken.

Störfallbetriebe im Konflikt mit der Siedlungsentwicklung

Erneuerung und Finanzierung sozialer Infrastruktur und weiterer stadtteilbezogener Angebote durch Wachstum

Polyzentralität und Kompaktheit führen zu nachhaltiger Mobilität

Erreichbarkeit und Vernetzung stärken wirtschaftliche Entwicklung

Digitale Infrastruktur als Motor der Wirtschaft und Gesellschaft

Boden- und Immobilienpreise

Räumliche Konflikte

Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum steigert die Nachfrage nach Flächen in der Stadt Frankfurt am Main – das Angebot kann über unterschiedliche Maßnahmen der Stadtentwicklung ausgeweitet werden. Angebot und Nachfrage haben eine Auswirkung auf die lokalen Boden- und Immobilienpreise, welche wiederum prägende Faktoren für die Standortwahl von Individuen und Unternehmen sind. Aufgrund der unterschiedlichen Zahlungsfähigkeiten und Wertschöpfungsniveaus finden heute und in absehbarer Zukunft verstärkt räumliche Verdrängungs- und Verlagerungsprozesse statt.

Stadterneuerung im Konflikt mit der Bezahlbarkeit von Wohnraum

Die fortlaufende Erneuerung und Weiterentwicklung des Gebäudebestands durch Ersatzneubauten oder durch Sanierung kann zu einer Ausweitung des Wohnangebotes und zu einem erneuerten Erscheinungsbild beitragen. Auch Sanierungen und Ersatzneubauten, insbesondere bei hohen technischen und energetischen Standards, können langfristig zu Kostensenkungen führen und damit die potenzielle Energiearmut vermeiden. Zu Beginn können sie aber preistreibend wirken. Weiter kann die Verbesserung der Lagequalitäten durch die Aufwertung des Wohnumfelds, beispielsweise durch eine verbesserte Gestaltung von Grün- und Parkflächen, zu höheren Preisen führen. Die Verteuerung und geringe Verfügbarkeit von Wohnungsangeboten, verbunden mit einer verstärkten Nachfrage, ist bereits heute eine große Herausforderung für viele Bevölkerungsgruppen, welche sich zunehmend bestimmte Stadtteile nicht mehr leisten können. Aufgrund der knappen Flächenreserven in begehrten Quartieren und dem hohen Verwertungsdruck wird insbesondere preisgünstiger Wohnraum, auch in beispielsweise durch Lärm vorbelasteten Lagen realisiert. Ohne geeignete Gegenmaßnahmen können diese Tendenzen zu einer verstärkten Segregation der verschiedenen Bevölkerungsgruppen führen.

Wohnangebote im Widerspruch zur Nachfrage

Bewohner*innen wägen bei ihrer Wohnstandortwahl unterschiedlichste Bedürfnisse ab. Neben dem Preis und der Ausstattung der Immobilie sind eine gute Erreichbarkeit, geringere Wegezeiten, eine gute Infrastrukturausstattung im Wohnumfeld, eine ruhige Lage und die Nähe zu Erholungsräumen von besonderer Wichtigkeit. Nicht alle dieser Angebotsqualitäten können in der Region oder im Stadtgebiet von Frankfurt am Main erfüllt werden. Aktuell steht die Stadt zudem vor der großen Herausforderung, die zuziehenden Flüchtlinge bedarfsgerecht unterzubringen. Diesem Bedarf steht derzeit kein adäquates Angebot gegenüber.

Wertschöpfungsstarke Nutzungen im Konflikt mit wertschöpfungsschwachen Nutzungen

Die unterschiedlichen Wirtschaftsleistungen der Nutzungen begründen unterschiedliche Zahlungsmöglichkeiten auf dem Immobilienmarkt. Wertschöpfungsschwächere bzw. flächenintensive Nutzungen, darunter auch Teile des produzierenden Gewerbes, des Handwerks und der Kreativwirtschaft sowie kulturelle Einrichtungen, sind mit der Herausforderung konfrontiert, hohe Preise auf dem Immobilienmarkt zahlen zu müssen. Diese werden durch renditestarke Nutzungen wie Einzelhandel, Büro und Wohnen nach oben getrieben. Auch eine Umwidmung von Industrie- und Gewerbegebieten in Misch- oder Wohngebiete führt – nicht nur in den betroffenen Gebieten, sondern auch in der näheren Umgebung – zu einer Steigerung des Preisniveaus. Die Attraktivität Frankfurts für wertschöpfungsschwächere, oftmals kleinere aber durchaus innovative Unternehmen wird dadurch auf die Probe gestellt.

Räumliche Synergien

Die quantitative Erweiterung des Flächen- und Wohnraumangebotes in Stadt und Region kann zu einer Preisstabilisierung beitragen. Nachverdichtung im Bestand, Dachausbau, Umnutzung und Umstrukturierung, aber auch Stadterweiterung sind mögliche Strategien zur Angebotsausweitung. Mit einer gezielt ausgerichteten Wohnungsbaupolitik kann zur Entschärfung der Engpässe auf dem Wohnungsmarkt reagiert werden. Dabei liegt eine Herausforderung für die Stadt und die Region unter anderem darin, den hohen quantitativen Wohnraumbedarf mit qualitativen Ansprüchen neuer, innovativer Wohnformen und der energetischen Sanierung zu verbinden.

Aufgrund steigender Immobilienpreise werden die Entwicklung von Flächen mit komplexen Rahmenbedingungen (Altlasten, Immissionen, Erschließungsprobleme etc.) und die Umnutzung bestehender Bauten zunehmend finanzierbar und wirtschaftlich. So können für die Stadt weitere Angebote geschaffen werden. Beispielsweise lassen sich leerstehende Büroflächen in Wohnangebote oder soziale Infrastrukturen transformieren. Durch Abbruch und Neubau können neue Frei- und Grünflächen entstehen. Nutzungsflexibilitäten dieser Art werden auch künftig von Bedeutung sein: In einer wachsenden und vielfältiger werdenden Stadt bedarf es laufend einer Anpassung bestehender Strukturen.

Stadterneuerung und
Stadterweiterung ermöglichen
neue Wohnangebote

Steigende Immobilienpreise
ermöglichen Entwicklung, Um-
nutzung und Nutzungsflexibilität

Stadt- räumliche Qualitäten

Nutzungsmischung führt zu Konflikten im öffentlichen Raum und im Wohnumfeld

Mobilitätsansprüche im Konflikt mit Wohnumfeldqualitäten und Erholungsqualitäten

Aufenthaltsqualität im Konflikt mit dem Stadtklima

Innenentwicklung im Konflikt mit städtebaulichen Mustern

Räumliche Konflikte

Mit dem Bevölkerungswachstum und der sich ausdifferenzierenden Stadtgesellschaft entstehen neue oder veränderte Bedürfnisse, die einen Einfluss auf die stadträumlichen Qualitäten haben.

Die Nutzungsmischung ist ein wichtiger Bestandteil einer Stadt der kurzen Wege mit attraktiven, belebten öffentlichen Räumen. Verschiedene Nutzungen geraten aber zunehmend in Konflikt zueinander: Gewerbestandorte, Einzelhandel aber auch Freizeitaktivitäten wie z.B. die Gastronomie und das „Nachtleben“ stehen im Konflikt mit Wohnnutzungen. Das veränderte Freizeitverhalten trägt dazu bei, dass in einzelnen Stadtteilen Lärmimmissionen im Wohnumfeld zu einer zunehmenden Herausforderung werden. Ergänzend zu Lärmimmissionen sind auch Fragen der Sicherheit im öffentlichen Raum zu einem bedeutenden Thema der Stadtentwicklung geworden.

Die mit Wachstum verbundene Verkehrszunahme, insbesondere auch zu Freizeit- und Einkaufszwecken, beeinträchtigen das Wohnumfeld ebenso wie die Erholungsräume sowie Natur- und Landschaftsräume. Im Wohnungsbau müssen Lärmimmissionen mit hohem technischem Aufwand begegnet werden. Bestehende und neue Verkehrsinfrastrukturen können als Barrieren im Stadt- und Landschaftsraum wirken und nehmen wertvolle Flächen ein. Weiter beansprucht auch der ruhende Verkehr Raum und schränkt die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ein.

Die potenzielle Erweiterung des Siedlungsgebietes und die bauliche Verdichtung können die bestehenden klimatischen Bedingungen in den Überwärmungsgebieten verschärfen und neue Belastungsgebiete schaffen. Werden bisher freigehaltene Frischluftkorridore und Kaltluftentstehungsgebiete bebaut bzw. versiegelt, gehen diese wichtigen Funktionen verloren. Entsprechend reduziert sich die Versorgung des innerstädtischen Bereichs mit Frischluft und verschärfen sich die Folgen des Klimawandels. Die Überhitzung nimmt zu und die Aufenthaltsqualität sinkt.

Bezüglich der städtebaulichen und architektonischen Umsetzung der Innenentwicklung besteht die Gefahr, bei Realisierung von ausreichenden Quantitäten, die Qualität der Quartiere und Bauvorhaben aus dem Auge zu verlieren. Siedlungstypologien und die Ortstypik können dabei so stark überformt werden, dass sie ihre spezifischen Qualitäten und ihre Identifikationsfunktionen verlieren. Neue städtebauliche und architektonische Projekte stehen somit vor der besonderen Herausforderung, an die lokale Identität und die vorhandenen Quartierstrukturen anzuknüpfen und ein vielfältiges, auf die Geschichte aufbauendes Bild Frankfurts zu zeichnen. Dabei gilt es zu beachten, dass weite Teile des Siedlungsbestands und einige Neubaugebiete von Frankfurt am Main heute vergleichsweise geringe Siedlungsdichten aufweisen. Vor dem Hintergrund der räumlichen Lage Frankfurts im Kern der Metropolregion, seiner oberzentralen Funktion in Hessen und der auf absehbare Zeit weiter bestehenden Baulandengpässe stellt sich damit auch die Grundsatzfrage, ob, wo und wie eine gezielte Urbanisierung mit großstädtischen Typologien möglich ist. Insgesamt betrachtet, wird sowohl im Stadtgebiet als auch im engeren Ballungsraum flächensparendes Bauen mit höheren Dichten unverzichtbar werden. Es gilt, differenzierte Strategien zur Verdichtung zu wählen, abhängig von der Lage und den ortsspezifischen Voraussetzungen. Eine Herausforderung wird darin liegen, städtebauliche Lösungen mit höherer Dichte gemeinsam mit der Bevölkerung vor Ort zu entwickeln, um eine möglichst breite Akzeptanz zu erzielen und Entwicklungshürden überwinden zu können.

Räumliche Synergien

Der Erneuerungsdruck aufgrund des Wachstums kann durchaus zu Synergien und Chancen in der Weiterentwicklung von Stadtteilen und Quartieren führen. Private und öffentliche Investitionen können genutzt werden, um städtebauliche Missstände zu beheben, bedarfsgerechte Siedlungstypologien zu entwickeln und Freiräume qualitativ zu verbessern oder auch neu zu schaffen.

Innenentwicklung als Chance für die Qualifizierung innerstädtischer Frei- und Grünräume

Die Investitionen, welche für das künftige Wachstum benötigt werden, bieten die große Chance, Freiraumangebote zu qualifizieren: Unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Nutzer*innen können Freiräume besser zugänglich gemacht und umgestaltet werden. Das Investitionsvolumen privater Projektentwickler*innen und Investor*innen kann außerdem zu dieser Qualifizierung genutzt werden.

Das festgestellte und prognostizierte Wachstum an Bevölkerung und Beschäftigten und damit verbundene private Investitionen ermöglichen eine Erneuerung und Weiterentwicklung der städtebaulichen Strukturen, der Nutzungsmischung und hoher energetischer Standards. Bestehende Siedlungen insbesondere der 1950er bis 1970er Jahre sowie Mehr- und Einfamilienhausgebiete können durch Nachverdichtungen sukzessive weiterentwickelt werden. An geeigneten Standorten bietet die weitere Vertikalisierung nicht nur für Büronutzungen, sondern auch im Einzelfall für Wohnen attraktive Möglichkeiten. Zudem ist die Nutzung heutiger wohnungsferner Gärten für die Entwicklung neuer Wohn- und Mischgebiete zumindest an zentral gelegenen Lagen sorgfältig zu prüfen. Die Gartennutzungen sind dabei nicht grundsätzlich, aber in ihrer Verortung zu hinterfragen. Ferner können die energetische Sanierung und der energetische Stadtbau helfen, langfristig Kosten für die Heizung und Kühlung von Wohn- und Büroflächen zu reduzieren.

Innenentwicklung als Chance für die Erneuerung von Stadtstrukturen und -typologien

Die qualitative Weiterentwicklung Frankfurts am Main erlaubt es, im Wettbewerb um die besten Fachkräfte und Unternehmen, weiterhin kompetitiv zu bleiben. Weiche Standortfaktoren gewinnen dabei stetig an Bedeutung. Eine gute Versorgung mit sozialen Infrastrukturen, Freizeit-, Kultur- und Sportangeboten sowie Erholungsmöglichkeiten in Grün- und Freiräumen zählen zu diesen Faktoren. Das Stadtwachstum kann zu einem Motor für die Weiterentwicklung dieser Standortfaktoren werden. Dabei liegt eine Herausforderung darin, jeweils den spezifischen Beitrag Frankfurts am Main im Ballungsraum FrankfurtRheinMain und in der Metropolregion in einer räumlich-funktionalen Arbeitsteilung zu bestimmen.

Stadt- und landschaftsräumliche Qualität als Standortfaktor für Unternehmen und Fachkräfte

Trends hin zu mehr Fahrrad- und Fußverkehr sowie zu einer kombinierten Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsträger begünstigen die Belebung öffentlicher Grün- und Freiräume. In Kombination mit einem starken Trend zum Aufenthalt im Freien werden Straßen, Plätze und Parks stärker und vielfältiger genutzt. Der Trend zu mehr Fahrrad- und Fußverkehr erzeugt geringere Lärm- und Luftbelastungen als der motorisierte Verkehr und trägt durch erhöhte Aktivität zur Gesundheit bei. Umgekehrt fördern der Ausbau und die Qualifizierung von Grün- und Freiräumen die nicht-motorisierte Mobilität – ein sich verstärkender Kreislauf.

Verändertes Mobilitätsverhalten als Chance für den öffentlichen Raum

Bedeutende Orte der Forschung und Innovation, wie z.B. die Universitäten und Hochschulen, Kliniken und private Forschungseinrichtungen, können der Stadtentwicklung wichtige Impulse verleihen. So reihen sich z.B. der Campus der Goethe-Universität, die School of Finance, die deutsche Nationalbibliothek und die Frankfurt University of Applied Sciences entlang des Alleenrings auf. Sie ziehen Unternehmen an und können Ausgründungen (z.B. Start-ups) auslösen. Weiter wird der öffentliche Raum in diesen Stadtteilen aufgrund der Dichte an Studierenden und Forschenden belebt. Ähnliche Impulse gehen von räumlichen Konzentrationen von Anbietern innovativer Technologien, der Kreativwirtschaft und Unternehmen aus den Bereichen Informations- und Kommunikationstechnologien aus.

Wissens- und Innovationsorte als Impulsgeber

Verschiedene Einrichtungen und Angebote für Freizeit, Erholung, Tourismus und Wirtschaft fördern die Stadtentwicklung. Sie wirken als Magnete für Menschen aus Stadt und Region, Tourist*innen sowie Geschäftsreisende und führen zu hohen Frequenzen und entsprechenden Nutzungsimpulsen. Dazu gehören Angebote in den Bereichen Tourismus und Gastronomie (z.B. Altstadt, Hauptbahnhof, Sachsenhausen), Kultur, Sport und Unterhaltung (z.B. Museumsufer, Commerzbank-Arena), Erholungsräume (z.B. das Mainufer, Günthersburgpark) sowie wichtige Einkaufsstraßen (z.B. die Zeil, Goethestraße, Schweizer Straße, Berger Straße). Auch Einrichtungen der Wirtschaft und des Handels können Impulsgeber für ihr Umfeld sein, so z.B. das EZB-Gebäude, die Messe oder Unternehmensstandorte mit internationaler Ausstrahlung).

Impulsgeber für Freizeit, Erholung, Tourismus und Wirtschaft

Teilräumliche Gliederung des Stadtgebiets

Zentrale Teilräume

Auf der Basis der Überlagerung der sektoralen Themenkarten ergeben sich Teilräume, in welchen jeweils ähnliche Ausgangslagen, Synergien und Konflikte auftreten. In diesen Teilräumen sind einzelne Elemente der sektoralen und integrierten Analyse, die gesamtstädtisch von Bedeutung sind, besonders ausgeprägt. Die Karte „Teilräume“ zeigt diese stadträumliche Gliederung und charakterisiert die einzelnen Räume.

Im zentralen Bereich der Stadt können die drei Räume „Stadtkern“, „Central Business District“ und der „Gründerzeitring“ unterschieden werden. Der „Stadtkern“ als Zentrum der Begegnung zeichnet sich durch sein historisches Erbe, ein vielfältiges Angebot und hohe Erreichbarkeit aber auch durch eine starke verkehrliche Belastung aus. Der „Central Business District“ ist aufgrund der imageprägenden Skyline sowie des Messestandortes weltweit bekannt und mit dem Hauptbahnhof hervorragend an den nationalen und internationalen öffentlichen Verkehr angeschlossen. Der Teilraum ist aber auch für sein beliebtes und stark frequentiertes Nachtleben bekannt. Im „Gründerzeitring“ finden sich viele belebte Orte und beliebte Wohnlagen mit einer hohen Nutzungsmischung. Es mangelt aber teilweise an einzelnen Angeboten im Bereich der sozialen Infrastruktur, und die klimatischen Belastungen können im Sommer die Aufenthaltsqualität stark beeinflussen. In diesen Teilräumen werden Gentrifizierungstendenzen für Bevölkerungsgruppen mit niedrigem aber auch mittlerem Einkommen vermehrt zur Herausforderung für das soziale Gefüge in der Stadt.

Periphere Teilräume

Im äußeren Bereich der Stadt weist der „Entfaltungsraum“ Reserven im Bestand auf, doch im öffentlichen Verkehr zeigen sich schon heute Kapazitätsengpässe. Der „Industrie- und Transformationsraum“ bietet einerseits große Potenziale für alle Nutzungen und eine kulturelle und ökonomische Inwertsetzung der industriellen Vergangenheit. Der Teilraum weist andererseits aber die höchsten Werte für Mehrfachbenachteiligungen auf und ist von hohen Lärmbelastungen, vom Mangel an Grünflächen und städtebaulicher Qualität sowie von Konflikten zwischen Wohnen und Gewerbe geprägt. Die Industrieparks Höchst und Griesheim bieten wirtschaftliche Potenziale für innovative Nutzungs- und Baukonzepte. Die „Airport City“ mit ihren großen Qualitäten für auf hohe Erreichbarkeit ausgerichtete und verkehrsintensive Nutzungen, könnte sich aber durch ihre Einzelhandelsangebote zu einer Konkurrenz für die Innenstadt entwickeln. Im Teilraum „Periphere Räume“ finden sich Wohnlagen mit starkem Landschaftsbezug. Diese sind allerdings nicht direkt an das ÖPNV-Schiennetz angebunden und verfügen über wenige Versorgungsangebote.

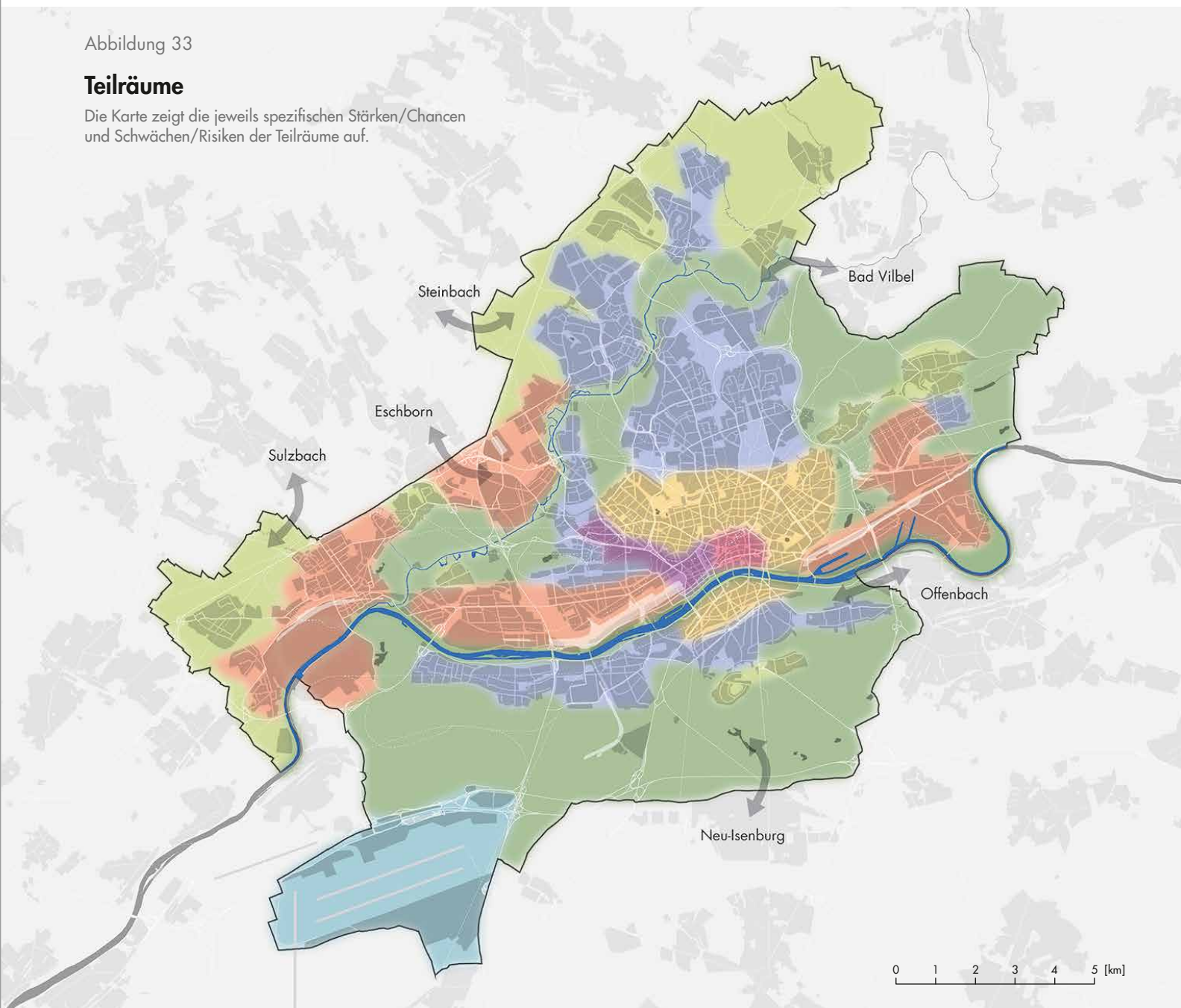
Teilraum Landschafts- und Flussraum

Die großräumigen Grünstrukturen im Teilraum „Landschafts- und Flussraum“ werden hauptsächlich durch den GrünGürtel mit der Nidda, dem Stadtwald und dem östlichen Hügelland sowie durch den Flussraum des Mains geprägt. Der quer durch die Stadt verlaufende Flussraum Main bietet wichtige Erholungs- und Begegnungsflächen, ist aber gerade im Sommer einer hohen Nutzungsintensität ausgesetzt und nicht durchgängig begehbar. Zudem weist er in seinem Verlauf sehr unterschiedliche Qualitäten auf. Der Flussraum Nidda – ein wichtiger Frischluftkorridor sowie Ort für Natur und Erholung – steht in Konkurrenz zu Siedlungs- und Verkehrsnutzungen. Verkehrskorridore mit Barrierewirkung zerschneiden den wertvollen Grünraum.

Abbildung 33

Teilräume

Die Karte zeigt die jeweils spezifischen Stärken/Chancen und Schwächen/Risiken der Teilräume auf.



1 – Stadtkern
Kulturelles Zentrum, Einzelhandelsangebot, hohe Verkehrsbelastung (MIV+ÖV)

2 – „Central Business District“ / Internationale Stadt
Stadtbildprägende Skyline mit hoher Nutzungsdichte und baulicher Dichte, z.T. monostrukturiert, Internationaler Verkehrsknoten (Hbf) und Messestandort

3 – Gründerzeitring
Belebte Viertel mit vielfältigem Freizeitangebot und städtebaulich attraktiver Gründerzeitbestand mit Gentrifizierungstendenzen

4 – Entfaltungsraum
Gebiete mit Siedlungsreserven im Bestand und guter ÖPNV-Anbindung

5 – Industrie- und Transformationsraum
Flächenpotenziale für Industrie und weitere Nutzungen, städtebauliche und nutzungsbezogene Erneuerungsmöglichkeiten, Chancen durch Nähe zu Main und Nidda, stark belastete Standorte, Umstrukturierungspotenziale

6 – Periphere Räume
Gebiete mit Landschaftsbezug und begrenztem schienenbezogenen ÖPNV und Einzelhandelsausstattung

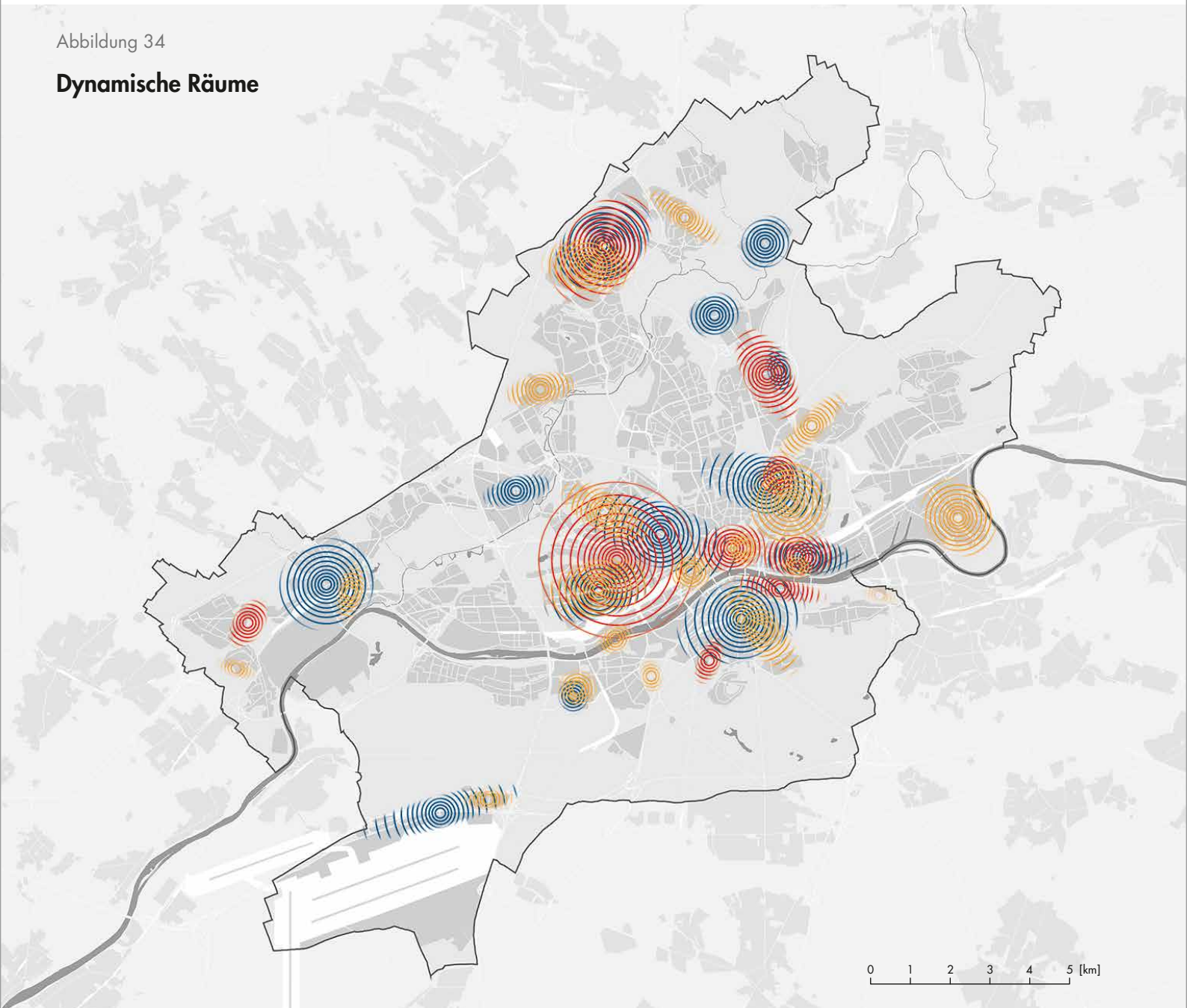
7 – Landschafts- und Flussraum
Grün Gürtel mit Nidda, Stadtwald und dem östlichen Hügelland sowie dem Mainufer als wertvolle Landschafts- und Naherholungsräume, Funktion als Ventilationsbahn für Frischluftzufuhr, Zerschneidung durch Verkehrsachsen

8 – „Airport City“
Flughafen mit sehr guter auch internationaler Erreichbarkeit, großes Potenzial für verkehrsintensive Nutzungen

9 – mögliche interkommunale Kooperationsräume
Frankfurt – Offenbach (Mainufer, Energieversorgung und Sport)
Frankfurt – Eschborn (Gewerbeentwicklung)
Frankfurt – Bad Vilbel (Weiterentwicklung Niddatal)
Frankfurt – Neu-Isenburg (Radschnellweg)
Frankfurt – Steinbach (Wohnen)
Frankfurt – Sulzbach (Wohnen)

Abbildung 34

Dynamische Räume



Besondere Dynamiken in den letzten Jahren in verschiedenen Bereichen (unterschiedlicher Zeitbezug)



Bauliche Dynamik

Räume mit Häufungen konkreter baulicher Aktivitäten in mindestens einem der folgenden Bereiche:

- Baufertigstellungen Gebäude insgesamt > 80, 2011 – 2014 (Stadtteile)
- Häufungen genehmigter Nutzungsänderungen Gewerbe zu Wohnen, 2014 – 2015 (Grundstück)
- Häufungen größerer aktueller Baustellen, 2015 (Grundstück)



Soziale Dynamik

Räume mit relativ großen Veränderungen bei mindestens einem der drei folgenden Indikatoren:

- Bevölkerungsanteil > 17% mit einer durchschnittlichen Wohndauer < 2 Jahre, 2013 (Stadtteile)
- Rangplatzveränderung > +/-10 in Bezug auf den Index sozialer Benachteiligung, 2009 – 2012 (Stadtbezirke)
- Entwicklung des sozialversicherungs-pflichtigen Brutto-Einkommens (Median) > +20%, 2007 – 2013 (Stadtbezirke)



Planerische Dynamik

Räume mit fortschreitenden Planverfahren der öffentlichen Hand seit 2010 in Bezug auf:

- Bebauungspläne
- Rahmenpläne
- Erhaltungssatzungen
- Stadterneuerungsgebiete

Funktionalräumliche Problemstellungen können alleine im Stadtgebiet sowie in den bestehenden regionalen Strukturen nicht immer bedarfsgerecht angegangen werden. Kommunale Interessen und Hoheitsansprüche mindern die regionale Handlungsfähigkeit. Mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept klärt die Stadt Frankfurt am Main ihre Zielvorstellungen in Bezug auf ihre weitere Stadtentwicklung sowie daraus abgeleitete Anforderungen an die Regionalentwicklung. Die vorbereitende Bauleitplanung erfolgt durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain. Die lokale Steuerungsfähigkeit ist entsprechend nur bedingt gegeben – sie ist in Zeiten von raschen Veränderungen und wachsenden stadtinternen Koordinationserfordernissen sowie stark sektoral vertretenen Raumansprüchen eine besondere Herausforderung. Die ausgeprägten räumlichen Verflechtungen im polyzentralen Verdichtungsraum des Rhein-Main-Gebiets erfordern eine starke interkommunale Zusammenarbeit und Aufgabenerledigung, die in den bestehenden Strukturen jedoch fragmentiert nach den jeweiligen Fachlogiken erfolgt. In der Region bestehen vielfältige regionale Initiativen und Projekte der interkommunalen Zusammenarbeit im Wirkungsgebiet des Regionalverbands FrankfurtRheinMain. Diese interkommunale Zusammenarbeit muss nicht zwingend mit allen Kommunen der Region erfolgen – auch die bilaterale Kooperation ist in vielen Fällen ein effizienter Weg. Mit dem direkten Nachbarn Offenbach ist diese Zusammenarbeit erprobt.

Herausforderungen der Steuerung

Stadtregionale Vernetzung im Widerspruch zur schwach ausgeprägten regionalen Handlungsfähigkeit

Entsprechend dieser regionalen Einbettung wird auch deutlich, dass Stadtentwicklung zu einer Aufgabe von „Mehrebenen-Politik“ wird: Sie kann nur erfolgreich sein, wenn die Institutionen auf allen Ebenen – Stadt und Kommunen, Region, Land, Bund und EU – erfolgreich zusammenwirken und die Rahmenbedingungen für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklungspolitik setzen.

Stadtentwicklung als „Mehrebenen-Politik“

Eine koordinierte, integrative und wirkungsvolle Stadtentwicklung ist die Grundlage für eine erfolgreiche Gestaltung der Zukunft. Frankfurt am Main verfügt über ausgewiesene Kompetenzen in den sektoralen Themen – eine gute Basis für die dezernats- und ämterübergreifende „horizontale Kooperation“. Eine integrierte Sichtweise ist aufwändig und bedingt Kompromissfähigkeit. Es besteht die Gefahr, dass Kooperationsprozesse aufgrund der verschiedenen Blickwinkel blockiert werden oder die Handlungsfähigkeit aufgrund unklarer Kompetenz- und Entscheidungsstrukturen sowie langwieriger Prozesse nicht gegeben ist. Eine Analyse der eingesetzten Mittel und deren Wirkung in den Stadtteilen sind aufgrund der Vielfalt der Projekte und Programme sowie vielschichtiger Finanzierungsmechanismen heute kaum möglich.

Stadtentwicklung als „horizontale Kooperation“

Integrative Stadtentwicklung bedeutet auch, dass die Stadtteile und die Bürger*innen der Quartiere beteiligt werden. Gerade die Innenentwicklung braucht geeignete Verfahren und Prozesse, um bei den Bürger*innen Akzeptanz zu schaffen. Der gesellschaftliche Wandel erhöht die Ansprüche der Zivilgesellschaft an Stadtentwicklungsprozesse, fördert aber auch deren Mitgestaltungsbereitschaft und die Freiwilligenarbeit. Auf Stadtteilebene besteht ein erhebliches Potenzial, Bedürfnisse der Frankfurter*innen zu erkennen und in wirkungsvolle Maßnahmen zu übersetzen. Aufbauend auf den schon vorhandenen Möglichkeiten der Partizipation und Mitwirkung birgt dieses Potenzial zur Verantwortungsübernahme eine Chance für die Zukunft. Bürger*innen können zunehmend selbst zu Akteur*innen werden: Sie organisieren sich als Eigentümer*innen in Genossenschaften, Baugruppen und Stiftungen oder agieren als Bewohner*innen in anlassbezogenen lockeren Gemeinschaften und gestalten über diese Wege ihr Wohnumfeld – sie werden zu „Stadtmacher*innen“.

Beteiligung heißt Übertragung von Verantwortung

Nicht alle Stadtgebiete haben in der Vergangenheit die gleiche Aufmerksamkeit in Bezug auf deren stadtplanerische Bearbeitung und Weiterentwicklung erfahren. Wie auch in anderen Städten hatte die Weiterentwicklung des Kernraums in den letzten Jahren eine hohe Bedeutung – entsprechend wurden planerische Ressourcen auch stark auf diesen Raum ausgerichtet. In der Zukunft wird es darum gehen, unvoreingenommen die Herausforderungen in unterschiedlichen Stadtteilen zu erkennen und adäquate Strategien zu entwickeln. Dabei werden gerade in den Stadtteilen, die nachverdichtet werden, zahlreiche Aufgaben zu lösen sein.

Räumliche Prioritäten verschieben sich

Starre Regeln mindern
Innovationsfähigkeit und
Flexibilität

Stadtentwicklung ist nur begrenzt steuerbar – sie ist stark geprägt von nicht beeinflussbaren exogenen Entwicklungen. Die anhaltenden Flüchtlingsankünfte sind ein solches Beispiel: Sie bedürfen einer schnellen Handlungs- und Entscheidungsfähigkeit und einer hohen Flexibilität in der Anwendung und Interpretation bestehender Normen und Regeln. Derartige Situationen bieten Anlass dafür, die Planungskultur weiterzuentwickeln. Die heutigen starren Regulierungen und Gesetzgebungen mindern die wirtschaftliche und soziale Innovationsfähigkeit. Eine Planungskultur, die mehr auf Zulassen und Ausprobieren beruht, kann die Akteure der Stadtentwicklungsplanung auf neue Wege führen und inhaltliche, aber auch prozessuale Innovationen hervorbringen. Für Pioniere mit „Mut zum Austesten“ könnten beispielsweise „Reallabore“ Ausgangspunkte neuer, kreativer Entwicklungs- und Entscheidungsprozesse sein. Organisch wachsende Nutzungskonzepte und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, welche geringere Entscheidungshürden überwinden müssten und allenfalls nur temporär in Erscheinung treten, ermöglichen eine dynamische Stadtentwicklung

4

AUSBLICK

Wie geht es weiter?

Die vorhandenen Qualitäten als wertvolle Basis für die Zukunft

Die Kombination der in Frankfurt am Main vorhandenen Qualitäten macht die Stadt einzigartig. Diese Kombination bildet eine wertvolle Basis für eine erfolgreiche Zukunft: die „kompakte Metropole“ mit einer besonderen wirtschaftlichen Ausstrahlung und internationalen Orientierung bei überschaubarer Größe des Stadtgebiets, die Attraktivität für Zuziehende aufgrund der vielfältigen Beschäftigungsmöglichkeiten, die in Europa einzigartige «Skyline», die besondere nationale und internationale Erreichbarkeit, die hohen Grünanteile u.a. entlang des Stadt- raums Main, der attraktive Landschaftsraum z.B. entlang der Nidda und die soziale Vielfalt auf kleinem Raum – all dies sind Qualitäten und Erfolgspositionen, die die Stadt Frankfurt am Main für eine lebenswerte Zukunft nutzen kann. Als Kernstadt der prosperierenden Metropol- region Rhein-Main verfügt sie über eine gute Ausgangslage für eine langfristig tragfähige und lebenswerte Entwicklung.

Herausforderungen der Stadtentwicklung

Derzeit sind typische Phänomene und Probleme einer wachsenden, wirtschaftsstarken und international orientierten Stadt erkennbar – sie werden auch die nächsten Jahre prägen. Dazu gehören die steigenden Boden- und Immobilienpreise mit den entsprechenden Verlagerungseffekten von weniger zahlungskräftigen Unternehmen und Haushalten. Weiter trifft dieses Wachstum auf eine Stadt mit knappen Flächenreserven in der eigenen Gemarkung. Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird in Konkurrenz mit anderen Nutzungs- und Schutzinteressen treten und neue Nutzungsansprüche beispielsweise im Bildungsbereich schaffen. Die Verkehrs- und Umweltbelastung ist bereits heute sehr hoch und droht weiter zu steigen. Wachstum und Verwer- tungsdruck können historisch geprägte Stadtbilder weiter schädigen. Das relativ schlechte Image als Wohnstandort kann dadurch nicht verbessert werden und verstetigt die regionalen Dispari- täten zwischen gut verdienenden, im Umland wohnenden Einpendler*innen und großen Teilen der Stadtbewohner*innen. In dieser Ausgangslage wird der Prozess der „Metropolisierung“ Frankfurts – einer immer engeren Verflechtung von Stadt und Ballungsraum – die kommenden Jahrzehnte prägen.

Wachstum gestalten – Qualitäten erhalten

Die absehbare starke Bevölkerungsentwicklung und die finanziellen Handlungsmöglichkeiten der Stadt sind als Chance zu nutzen. Zusammenfassend wird es für Frankfurt am Main mit Blick auf 2030 darum gehen, das Wachstum zu gestalten, für die bestehenden Probleme Lösungen zu finden sowie die bestehenden Qualitäten zu erhalten und in die Zukunft zu führen. Mit dem inte- grierten Stadtentwicklungskonzept klärt die Stadt die beabsichtigte Stadtentwicklung – es bezieht entsprechend Position. Dabei muss es einerseits vor- und nachgelagerte Planungsprozesse und regionale Vorgaben berücksichtigen. Andererseits hat es diesen Planungen die notwendigen Impulse für eine zukunftsgerichtete Entwicklung zu geben.

Fragen für die Strategiephase

In der Strategiephase sind Antworten zu Themen zu finden, die in der integrierten Analyse deut- lich geworden sind. Hauptfragen für die weitere Bearbeitung sind:

- **Wachstumsräume:** Welches sind die „richtigen Orte“ für das Stadtwachstum? Welche Potenzi- ale für Wohnen, Wirtschaft, Zentrums- und Versorgungsnutzungen und öffentliche Nutzungen – sei dies durch Innenentwicklung im Bestand, Umstrukturierung oder Außenentwicklung – kön- nen identifiziert werden? Welche Rahmenbedingungen sind zu schaffen, dass diese Potenziale aktiviert werden?
- **Wohnraum:** Wie kann das Wohnraumangebot bezüglich Wohntypologien und Preisniveau beeinflusst werden? Wie können diese mit dem Ziel einer möglichst großen sozialen Kohäsion optimal genutzt werden?
- **Infrastruktur und Mobilität:** Wie kann die dynamische Entwicklung genutzt werden, um das An- gebot an sozialen und technischen Infrastrukturen weiterzuentwickeln und in eine neue Zeit zu überführen? Ergeben sich dabei „Sprunginvestitionen“, d.h. neue größere Infrastrukturangebo- te, die aufgrund der erhöhten Beschäftigten- und Bevölkerungsentwicklung notwendig werden? Wie kann das Verkehrsaufkommen verringert und bewältigt werden?
- **Ressourcen und Energie:** Wie kann quantitatives Wachstum mit einer ressourcenschonenden und umweltgerechten Entwicklung im Bereich des Verkehrs, der Energiebereitstellung, der Ge- bäudestandards vereinbart und damit zu einem qualitativen Wachstum werden?
- **Grün- und Freiräume:** Wie kann die städtebauliche Struktur und das Grün- und Freirauman- gebot – unter anderem mittels der absehbaren privaten Investitionen in die Stadt – erhalten, erneuert, ausgebaut und auf die Bedürfnisse der Stadtgesellschaft ausgerichtet werden? Wie

können die urbanen Qualitäten Frankfurts weiterentwickelt und ausgebaut werden? Wie kann der Stadtraum Main weiterentwickelt werden? Wie können Räume für Begegnung und Austausch weiterentwickelt oder neu geschaffen werden? Wie können Nischen erhalten werden?

- **Planungsprozesse:** Welche Instrumente und Prozesse werden den veränderten Aufgaben sowie den Ansprüchen der Zivilgesellschaft gerecht? Wie kann die „Mehrebenen-Politik“ der Stadtentwicklung wirkungsvoller und sachgerechter gelebt werden?

Liegen Lösungen für die skizzierten Herausforderungen und Antworten auf die aufgeworfenen Fragen in der Region? „Jain“. Tatsächlich macht die integrierte Analyse deutlich, dass die Stadt alleine zu vielen Fragestellungen keine befriedigende Antwort geben kann. Eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, eine verkehrsvermindernde Funktionsteilung zwischen der Stadt und ihrem Umland, eine regionale Wohnungsbaupolitik oder ein regional weiterentwickeltes Freiraum- und Landschaftssystem sind Themen, die nur in einer engen und verbindlichen regionalen Kooperation weiterentwickelt werden können. Dennoch können diese Herausforderungen nicht einfach an die Region delegiert werden. Ein qualitätsvolles Wachstum in Stadt und Region bedingt ein enges Zusammenwirken der beiden Partner. Die Stadt Frankfurt am Main ist nur dann ein starker Partner für die Region, wenn sie bei den benannten regionalen Themen klar Position bezieht und diese Position die regionale Entwicklung einbringt. Die wichtigsten Fragen lauten hierbei:

- Welches Wachstum kann die Stadt in welchen Zeiträumen absorbieren? Was muss die Region übernehmen?
- Welche Folgen hat die anvisierte Flächenentwicklung in Frankfurt für die Region und umgekehrt? Warum greift die tradierte landes- und regionalplanerische Zielvorstellung der „dezentralen Konzentration“ von Arbeitsplatz- und Siedlungsentwicklung in der Region nicht wirklich? Was folgt daraus?
- Kann die weiter wachsende Zahl an Berufseinpender*innen nach Frankfurt am Main verkehrlich bewältigt werden? Welche Umweltauswirkungen in Frankfurt und der Region resultieren daraus mit welchen Konsequenzen?
- Welche Wohnangebote für unterschiedliche soziale Gruppen werden in Stadt und Region geschaffen? Wie kann eine regional abgestimmte Wohnungsbaupolitik Gestalt annehmen?
- Welche Bedürfnisse haben die Bewohner*innen bezüglich der Weiterentwicklung des regionalen Landschafts- und Freiraumsystems?

Für diese Fragestellungen an der Schnittstelle von Stadt und Region sind in der Strategiephase in einer gesonderten Betrachtung Antworten zu finden.

Notwendige regionale
Kooperation – Positions-
bezug der Stadt notwendig

5

**STADTDIALOG:
FRANKFURT
DEINE STADT**

Überblick, Hintergründe und Beteiligung

Was ist „Frankfurt
Deine Stadt?“

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030 tritt in die entscheidende Phase ein. Es geht um die Gestaltung der Zukunft der Stadt Frankfurt. Bis Mitte 2017 wird daher die Erarbeitung dieses Zukunftsbildes durch den Stadtdialog „Frankfurt Deine Stadt“ begleitet. Dafür werden neue Perspektiven und Ideen gesucht. Hier geben wir Ihnen einen Überblick über den Prozess, die Hintergründe und die Möglichkeiten der Beteiligung.

Frankfurt, unsere Heimat, berührt alle in der Stadt lebenden Menschen. Dies zeigt sich in den täglichen Gesprächen auf der Straße ebenso wie in den Debatten über die großen Themen, wie dem bezahlbaren Wohnen, der Erhaltung vielfältiger Stadtteile, der Organisation des Stadtverkehrs oder der Bewahrung wertvoller Grünräume.

Die Zukunft der Stadt zu gestalten, ist daher auch eine Aufgabe, die alle und nicht nur die Politik und Verwaltung betrifft. „Frankfurt Deine Stadt“ ist für diesen Dialogprozess, der die Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes von Juli 2016 bis August 2017 begleitet und unterstützt.

In diesem Sinne lädt „Frankfurt Deine Stadt“ alle Frankfurter*innen sowie die institutionellen Vertreter*innen der Stadtgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik ein, sich mit ihren Ideen und Anregungen in die Zukunftsgestaltung der Stadt einzubringen.

Wie und wann kann
ich mich beteiligen?

Sie haben Interesse an der Gestaltung der Stadt? Sie sind neugierig, wie sich Frankfurt in einem für die Stadtentwicklung relevanten Themenfeld entwickeln wird? Sie möchten Ihre Gedanken und Ideen in einen partnerschaftlichen und kreativen Dialog einbringen?

Alle Bürger*innen sind herzlich eingeladen, sich an dem Dialog „Frankfurt Deine Stadt“ zu beteiligen. Wichtig ist die Bereitschaft, sich konstruktiv mit eigenen Erfahrungen und aus unterschiedlichen Blickwinkeln einbringen zu wollen.

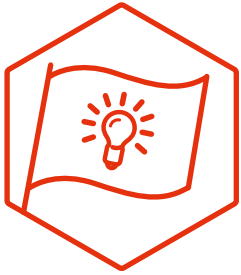
Wie und wo muss sich Frankfurt ändern und was soll bleiben? Anfang Juli 2016 beginnt der Dialog mit einem zweitägigen IdeenFlashMarkt und einem breiten Ideenaufwurf. Gefragt sind Perspektiven für ein besseres Frankfurt. Dazu begibt sich eine mobile Ausstellung auf Ideentour durch die Frankfurter Stadtteile. Die Aktionen werden unterstützt durch die Sommertour des historischen museums frankfurt, dass auch 2016 seine Aktionen rund um „mein frankfurt modell“ fortsetzt. Bis Mitte 2017 können dann in weiteren Bürgerforen sowie in Vor-Ort-Werkstätten die Szenarien und Strategien als Kern des Zukunftsbildes Frankfurt 2030 diskutiert werden.

Damit alle Interessierten sich jederzeit über den Prozessverlauf informieren und daran mitwirken können, wird dieser auf der Plattform www.frankfurtdeinestadt.de intensiv online begleitet. Mehrere Onlinedialoge bieten Raum für Kommentare, Diskussionen und Beiträge zu den Inhalten des Stadtentwicklungskonzeptes. Die Plattform informiert aktuell über Termine, Orte und Inhalte und ist vernetzt mit dem Facebook-Auftritt der Stadt Frankfurt.

Was passiert mit den
Ergebnissen aus den
Veranstaltungen?

Transparenz und Nachvollziehbarkeit ist der Stadt Frankfurt für den Stadtdialog besonders wichtig. Alle Bürgerforen, Werkstätten, Online-Dialoge und Aufrufe werden protokolliert und ausgewertet. Die Protokolle werden auf www.frankfurtdeinestadt.de veröffentlicht. Die Inhalte, egal ob Konsens, Konflikt, offene Frage, Idee oder Anregung, werden in einer Matrix gebündelt. Dazu erfolgt eine Rückkopplung mit der inhaltlichen Bearbeitungsebene des Stadtentwicklungskonzeptes. Für den Bürgerdialog sind die Kommentare eine wichtige Grundlage. Aus den Ergebnissen entstehen Fragen, mit denen das Stadtentwicklungskonzept konfrontiert wird. Die Zusammenfassung der Matrix zeigt weiter, was mit den Eingaben geschehen ist und welche Beiträge in den Entwurf des Stadtentwicklungskonzeptes eingeflossen sind.

Wie gliedert sich der Prozess zur Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes 2030?



1.
Frankfurt (neu) denken
Gesucht: Ideen für eine bessere Stadt!
13.6. – 31.7.

Wie und wo muss sich Frankfurt ändern und was soll bleiben? Mit 22 Fragen startet der Dialog und sucht nach großen und kleinen Zukunftsideen für Frankfurt. Online, im Bürgerdialog und vor Ort.

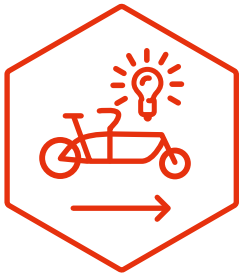
Was ist zu tun?



2.
IdeenFlashMarkt
Erstes Bürgerforum
1. – 2.7.2016

Sechs Zukunftsaufgaben im Fokus. Die Ansprüche, Positionen und Ideen der Stadtgesellschaft werden diskutiert! Dazu wird die Analyse zu „Frankfurt heute“ präsentiert.

Stimmt die?



3.
IdeenOnTour
Juli 2016

Eine Begleitausstellung zum Stadtdialog wandert durch die Stadtteile und fragt vor Ort nach den Veränderungsmöglichkeiten und Ideen für Frankfurt 2030.

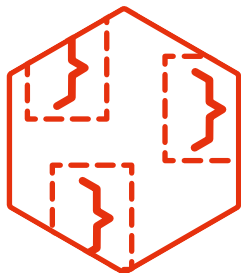
Kommen Sie dazu!



4.
mein Frankfurt-Modell
Sommer 2016

Auch 2016 begibt sich das Historische Museum Frankfurt auf Sommertour und fragt nach der Wohnsituation der Frankfurter*innen. Ein Kooperationsprojekt zu Frankfurt 2030.

Was ist Ihre Geschichte?



5.
Denkalternativen vs. Ziele
Sommer 2016

Für die Zukunft der Stadt werden Entwicklungsszenarien erarbeitet. Welche Wachstumsräume sind denkbar und wie könnten sich die Innenstadt bzw. die Stadtteile verändern?



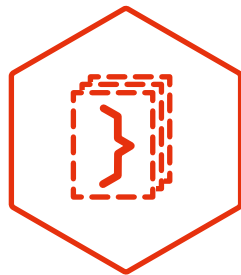
6.
VorOrtStadt
Zweites Bürgerforum
Herbst 2016

Fünf Tage, in denen Frankfurt zum Stadtgespräch wird. In dezentralen Werkstätten werden die Szenarien für 2030 diskutiert und Beitragsmöglichkeiten der jeweiligen Stadträume ausgelotet. Online wird der Dialog fortgesetzt.



7.
StadtVorOrt
Drittes Bürgerforum
Frühjahr 2017

Aus dem Szenariendialog entstehen die Grundzüge für das Zukunftsbild Frankfurt 2030. Bevor aber Strategien und Entwicklungsräume gedacht werden, ist ein Vorabgleich mit der Stadtgesellschaft nötig. **Sind wir auf dem richtigen Weg?**



8.
Die Zukunft im Entwurf!
Frühsummer 2017

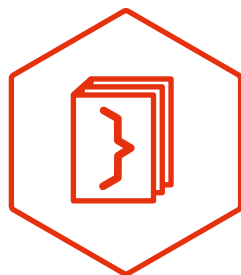
Ein Entwurf für das Zukunftsbild Frankfurt 2030 wird ausgearbeitet, räumliche Entwicklungsstrategien benannt und Schwerpunkträume der Stadtentwicklung herausgearbeitet.



9.
ZukunftStadt
Viertes Bürgerforum
Sommer 2017

Zum Abschluss des Stadtdialogs wird der Strategieentwurf öffentlich präsentiert und kommentiert:

Sind die Schwerpunkte richtig gewählt und wie können die Räume ein Gewinn für die Stadt werden?



10.
Frankfurt 2030
Ende 2017

Nach Abschluss des Stadtdialogs und der finalen Onlinebeteiligung wird das integrierte Stadtentwicklungskonzept fertiggestellt und der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt.

Anhang

Zentrale Konzepte, Programme und Planungen

Bevölkerung, Soziales und Integration

Koordinierte Frankfurter

Bevölkerungsvorausberechnung bis 2040

Im Juni 2015 wurde eine neue, koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für die Gesamtstadt sowie die Frankfurter Stadtteile vorgelegt. Nach dieser Vorausberechnung wird die Bevölkerungszahl in Frankfurt am Main bis 2030 auf rund 810.000 und bis zum Jahr 2040 auf rund 830.000 Einwohner*innen steigen. Dies entspricht einem Bevölkerungswachstum von insgesamt rund 121.000 Personen (+17%) im Jahr 2040 im Vergleich zum Jahresende 2014 (708.543). Ende 2018 ist den Berechnungen zufolge ein Überschreiten der 750.000er Grenze zu erwarten, Ende 2027 wird Frankfurt über 800.000 Einwohner*innen zählen. Während die Zahl der Frankfurter*innen mit deutscher Staatsangehörigkeit um rund 57.000 Personen (+11%) zunehmen wird, wächst die Zahl der Frankfurter*innen mit ausländischer Staatsangehörigkeit voraussichtlich um knapp 65.000 (+33%).

Konzepte und Angebote für Kinder, Jugendliche und Eltern

Die Frankfurter Leitlinien zur Förderung der Mädchenarbeit in der Kinder- und Jugendhilfe (1996), die Qualitätskriterien für die offene Kinder- und Jugendarbeit (2001), die Frankfurter Leitlinien zur Förderung der Jungenarbeit in der offenen Kinder- und Jugendarbeit (2006), die Leitlinien für die interkulturelle Orientierung und Kompetenz in der Kinder- und Jugendhilfe (2006), die Leitlinien für Erziehungsberatungsstellen (2008) und die Leitlinien zur Weiterentwicklung der offenen Kinder- und Jugendarbeit (2013) sind zentrale Konzepte für die Arbeit mit Kindern, Jugendlichen und Eltern. Mit dem Programm „Zukunft für Frankfurter Kinder sichern“ (2012) sollen die Bildungs- und Teilhabechancen von Kindern und Jugendlichen verbessert werden.

Mit Angeboten der Jugendarbeit und Jugendsozialarbeit unterstützt die Stadt die Entwicklung junger Menschen und zielt hierbei besonders auf solche unter ihnen, die zum Ausgleich sozialer Benachteiligungen oder zur Überwindung individueller Beeinträchtigungen in erhöhtem Maße auf Unterstützung angewiesen sind. So gibt es mehr als 120 Einrichtungen der offenen Kinder- und Jugendarbeit, die eine wohnortnahe Versorgung mit den entsprechenden Angeboten in nahezu allen Stadtteilen sicherstellen. Das Projekt „Gelingender Start ins Leben“ (2011) soll in sozial belasteten Quartieren die Chancengleichheit, Bildungsgerechtigkeit und berufliche Zukunftsperspektiven verbessern. Besonders an Eltern kleiner Kinder richtet sich das dezernatsübergreifende Konzept „Frühe Hilfen – Prävention von Kindervernachlässigung“, auf dessen Grundlage das Team im Gesundheitsamt und das Team Kinder- und Jugendschutz im Jugend- und Sozialamt arbeiten. 14 Erziehungsberatungsstellen unterstützen Kinder, Jugendliche, Eltern und andere Erziehungsberechtigte bei der Klärung und Bewältigung individueller und familienbezogener Probleme, bei Erziehungsfragen sowie bei Trennung und Scheidung.

Angebote für besonders benachteiligte Personengruppen und Quartiere

Im Rahmen des „Frankfurter Arbeitsmarktprogramms“ (FRAP) werden – teilweise in Kooperation mit dem Jobcenter – Personen, die schlechte Arbeitsmarktchancen haben und vielerlei Vermittlungshemmnisse aufweisen, durch Beratung, Qualifizierung, Berufsorientierung, Ausbildungsvorbereitung und geförderte Beschäftigung/Ausbildung an reguläre Beschäftigungen auf dem ersten Arbeitsmarkt herangeführt. Das frühzeitige Eingreifen bei drohendem Wohnungsverlust und bei Räumungsklagen dient der Verhinderung von Obdachlosigkeit (VVO). Das kommunale Frankfurter Programm „Aktive Nachbarschaft“ betreut seit 2000 17 Quartiere in Frankfurt. Ziel ist die Verbesserung der Wohn- und Lebenssituation und die Stärkung des sozialen Zusammenhalts.

Konzepte zur Integration und Inklusion

Als Schutz vor Diskriminierung verabschiedete die Stadtverordnetenversammlung im Jahr 1990 die „Frankfurter Erklärung zu Rassismus und Antisemitismus“. Im Jahr 2003 erließ die Stadt Frankfurt am Main die Antidiskriminierungsrichtlinie (ADR), auf deren Grundlage die städtische Ombudsstelle bei Diskriminierungsmeldungen gegen städtische Behörden und Betriebe ermitteln kann. In den Jahren 2009 bis 2010 wurde das Integrations- und Diversitätskonzept in Zusammenarbeit mit allen städtischen Ämtern, dem Magistrat und im Rahmen eines öffentlichen Partizipationsprozesses erarbeitet. Es formuliert nicht nur eine umfassende Gesamtstrategie als eine stadtweite „Politik der Vielfalt und Vernetzung“, sondern vollzieht auch eine Ausweitung des Integrationsgedankens unter dem Aspekt urbaner Diversität. Es wurden Grundsätze, Leitlinien und Handlungslinien für die Umsetzung der künftigen Frankfurter Integrationspolitik formuliert. Ab 2015 wird bei der Stadt Frankfurt am Main eine Koordinierungsstelle für Lesben, Schwule und Transgender eingerichtet. Mit der Leitlinie zur Inklusion „Jungen Menschen in ihrer Vielfalt begegnen!“ (2013) soll Teilhabegerechtigkeit, Gleichstellung und Chancengleichheit aller jungen Menschen erreicht werden.

Berichterstattung

Die Frankfurter Sozialberichte (seit 1998) analysieren in bislang elf Berichten mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung die soziale Situation der Frankfurter Bevölkerung. Das Frankfurter Integrations- und Diversitätsmonitoring (2012) gibt in sieben Themenfeldern mit insgesamt 47 Indikatoren und rund 80 Statistiken objektive Hinweise zur Lebenswirklichkeit verschiedener Frankfurter Bevölkerungsgruppen. Das Monitoring zur sozialen Segregation und Benachteiligung (seit 2011) betrachtet die soziale und demografische Bevölkerungszusammensetzung sowie die soziale Segregation und Benachteiligung im Zeitverlauf in den verschiedenen Teilen der Stadt.

Siedlungsstruktur und -reserven

Regionaler Flächennutzungsplan 2010 für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain

Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP) stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und die Bodennutzung für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main dar. Er legt außerdem die Erfordernisse der Raumordnung (Ziele und Grundsätze) für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main fest. Integriert sind Landschaftsplan, Regionales Einzelhandelskonzept, Leitbild „Frankfurt/Rhein-Main 2020 – die europäische Metropolregion“, „Teilplan Windenergie“ u. a. m. Der RegFNP ist am 17.10.2011 in Kraft getreten.

Bebauungspläne (laufend)

Bebauungspläne setzen Art (z.B. Wohnen, Gewerbe etc.) und Maß (z.B. Ausnutzung des Grundstücks, Bauhöhe) der baulichen Nutzung für Teile des Stadtgebietes fest.

Wohnbauland-Entwicklungsprogramm (Stand 2015)

Das Wohnbauland-Entwicklungsprogramm stellt fortlaufend die in Vorbereitung und Bearbeitung befindlichen Wohnbauflächenpotenziale mit mehr als 50 Wohneinheiten dar (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6172 vom 16.07.2015).

Wohnbaulandentwicklung (2014)

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung §4542 vom 22.05.2014 wurden die prioritären Flächen der Wohnbaulandentwicklung bestimmt.

Baulückenatlas Wohnen (Stand 2015)

Der Baulückenatlas stellt kleinere Wohnbauflächenpotenziale im Siedlungszusammenhang dar. Der Atlas dient als Monitoring.

Gewerbeflächenkataster (Stand 2013)

Das Gewerbeflächenkataster dient als Monitoring von Nutzungen und Flächenpotenzialen in Gewerbe- und Industriegebieten.

Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (2004)

Das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm ist ein Konzept zur Sicherung und Entwicklung von Gewerbeflächen (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung §7268 vom 13.05.2004).

Hochhausentwicklungsplan (2008)

Der Hochhausentwicklungsplan dient als Rahmenplanung für die Hochhauslandschaft in Frankfurt ab 60 Meter Höhe (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 5022 vom 11.12.2008).

Gesamtverkehrsplan (2005)

Der Gesamtverkehrsplan dient als Handlungskonzept zur Weiterentwicklung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur und beinhaltet die Maßnahmenpläne Schiene und Straße (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 10477 vom 15.12.2005).

Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2011)

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept legt die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Entwicklung des Einzelhandels und der Einzelhandelszentren fest (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 1859 vom 28.06.2012).

Wohnen und Wohnumfeld

Leitbild für die Stadtentwicklung 2008

Das Leitbild wurde im Stadtplanungsamt als fachliches Konzept für die zukünftige Stadtentwicklung Frankfurts erstellt.

Leitplan Wohnen bestehend aus den

Bausteinen:

Leitlinien Wohnen (wohnungspolitisches Rahmenkonzept, Ziele und Lösungsansätze für die Wohnungspolitik in Frankfurt am Main, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 10638 vom 26.01.2006)

Wohnungsmarktbeobachtung (Analyse der Situation am Wohnungsmarkt (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6226 vom 14.09.2015))

Wohnraumversorgungskonzept (Konkretisierung Ziele der sozialen Wohnraumversorgung, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 10638 vom 26.01.2006)

Wohnbauland-Entwicklungsprogramm 2015 (Darstellung der in Vorbereitung und Bearbeitung befindlichen Wohnbauflächenpotenziale mit mehr als 50 Wohneinheiten, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6172 vom 16.07.2015)

Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2011)

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept legt die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Entwicklung des Einzelhandels und der Einzelhandelszentren fest (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 1859 vom 28.06.2012).

Programm „Schönes Frankfurt“ (1998)

Mit dem Programm zur Gestaltung des öffentlichen Raums werden die Aufenthaltsqualität, die Nutzbarkeit und die Funktionen von Plätzen und Straßenräumen verbessert (Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung § 1955 vom 07.05.1998; § 5993 vom 11.05.2000).

Stadterneuerungsverfahren

Bei bestehenden Defiziten werden Stadtteile oder Quartiere mit Hilfe von Stadterneuerungsverfahren weiterentwickelt. Hierzu gehören: Stadumbauprojekte, das Bund-Länder-Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf die soziale Stadt“ sowie das Frankfurter Programm „Aktive Nachbarschaft“ (seit 2000).

Bebauungspläne mit dem Ziel der Stärkung der Wohnfunktion

Bebauungspläne setzen Art (z.B. Wohnen, Gewerbe etc.) und Maß (z.B. Ausnutzung des Grundstücks, Bauhöhe) der baulichen Nutzung für Teile des Stadtgebietes fest.

Gemeinschaftliches Wohnen (2005 + 2014)

In Neubaugebieten werden 10–15 % der Bauflächen für gemeinschaftliche Wohnbauprojekte (Baugruppen, Wohninitiativen,

Genossenschaften usw.) vorgehalten (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 10712 vom 26.01.2006).

Ziele für die Wohnbaulandentwicklung (2014)

Ein Liegenschaftsfonds zur Förderung von gemeinschaftlichen Wohnprojekten bzw. zur Aktivierung von Grundstücken wird eingerichtet (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 5082 vom 25.09.2014).

Der Wohnungsbau soll nachhaltig gefördert werden. Neben dem Festlegen von prioritär zu entwickelnden Wohnbauflächen werden Flächen für den geförderten Wohnungsbau (30% der Bruttogeschossflächen) gesichert, die Umwandlung von Büroflächen zu Wohnen wird verstärkt gefördert (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 4542 vom 22.05.2014).

Entgegenwirken von Aufwertungs- und Verdrängungsprozessen (2014)

Durch die Entwicklung eines Monitorings sollen Tendenzen zur Aufwertung von Wohnquartieren und die damit einhergehende Verdrängung der angestammten Bevölkerung frühzeitig erkannt werden. Das Monitoring dient als Vorbereitung für den Erlass von Milieuschutzsätzen (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 1720 vom 31.05.2012).

Beim Vorliegen besonderer städtebaulicher Gründe werden Milieuschutzsätzen zur Erhaltung der Zusammensetzung der Bevölkerung erlassen. In sieben innerstädtischen Stadtteilen wird der Erlass einer Milieuschutzsatzung geprüft.

Innenstadtkonzept

Das Integrierte Rahmenplanungskonzept für die Innenstadt zeigt die zukünftige Entwicklung auf (Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung § 6130 vom 16.07.2015).

Stadtlabor Frankfurt (laufend)

Projektreihe und Partizipationsmodell des Historischen Museums Frankfurt, um städtische Räume neu wahrzunehmen und zu bespielen. Beispiele dazu wären: „OSTEND//OSTANFANG“, „Mein Stadionbad“, „G-Town, Wohnzimmer Ginnheim“ und „park in progress Wallanlagen“.

RADAR – Kreativräume für Frankfurt (2011)

Die Agentur Radar vermittelt provisionsfrei im Auftrag des Frankfurter Stadtplanungsamtes und in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH sowie dem Kulturrat leerstehende Gewerberäume von privaten Eigentümer*innen an Künstler und Kreative, organisiert projektbezogene Zwischennutzungen im gesamten Stadtgebiet und begleitet Förderanträge für Umbaumaßnahmen (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 7859 vom 25.03.2010).

Kreativwirtschaftsreport Frankfurt (2008, 2009/2010, 2011/2012, 2013/2014)

In den regelmäßigen Berichten des Kompetenzzentrums Kreativwirtschaft der Wirtschaftsförderung Frankfurt werden die Tätigkeiten und Maßnahmen zur Stärkung und Vermarktung der Kreativwirtschaft am Standort Frankfurt dargelegt. Ebenfalls werden ausgewählte wirtschaftliche Eckdaten der Branche erhoben,

sowie Trends und aktuelle Entwicklungen des Standorts untersucht (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 5023 vom 11.12.2008).

Sportentwicklungsplanung Frankfurt am Main (2011)

Die Sportentwicklungsplanung definiert Ziele und Maßnahmen, um Sport und Bewegung als integralen Bestandteil der Stadtentwicklung zu berücksichtigen (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 670 vom 29.09.2011).

Frankfurter Programm aktive Nachbarschaft (laufend)

Das kommunale Frankfurter Programm „Aktive Nachbarschaft“ betreut seit 2000 17 Quartiere in Frankfurt am Main. Ziel ist die Verbesserung der Wohn- und Lebenssituation und die Stärkung des sozialen Zusammenhalts.

Jahresbericht 2013/2014 – Kulturrat Frankfurt am Main

Der Bericht bietet Informationen über Neuerungen und Veranstaltungsreihen der Jahre 2013 und 2014 sowie über die kontinuierliche Arbeit des Kulturrates und verschiedenster geförderter Institutionen.

Wirtschaft und Beschäftigung

Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (2004)

Das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm ist ein Konzept zur Sicherung und Entwicklung von Gewerbeflächen (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 7268 vom 13.05.2004).

Masterplan Industrie (2012)

Der Masterplan Industrie verfolgt eine langfristig angelegte Strategie zur nachhaltigen Stärkung der Industrie in Frankfurt am Main (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6727 vom 28.01.2016).

Entwicklung eines nachhaltigen Gewerbegebietes (2015)

Aufgrund der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie wurde festgelegt, die Gewerbeflächen Fechenheim-Nord und Seckbach zu nachhaltigen Gewerbegebieten zu entwickeln (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6625 vom 17.12.2015).

Sicherung des Frankfurter Osthafens bis 2050+ (2013)

Sicherung des Industrie- und Gewerbebestands des Osthafens als zentrale Logistikkreuzung der Region und den im Hafengebiet angesiedelten über 100 Unternehmen und 8.000 Arbeitsplätzen. Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 4035 vom 12.12.2013 wird der Managementgesellschaft für Hafen und Markt (HFM) die Möglichkeit gegeben, Erbpachtverträge bis zum Jahr 2050 abzuschließen.

Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2011)

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept legt die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Entwicklung des Einzelhandels und der Einzelhandelszentren fest (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 1859 vom 28.06.2012).

Entwicklungsprogramm Frankfurter Handwerk (2012)

Das Entwicklungsprogramm benennt Zielvorgaben für das gemeinsame Handeln am Wirtschaftsstandort Frankfurt am Main.

RADAR – Kreativräume für Frankfurt (2011)

Die Agentur Radar vermittelt provisionsfrei im Auftrag des Frankfurter Stadtplanungsamtes und in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH sowie dem Kulturamt leerstehende Gewerberäume von privaten Eigentümer*innen an Künstler*innen und Kreative, organisiert projektbezogene Zwischennutzungen im gesamten Stadtgebiet und begleitet Förderanträge für Umbaumaßnahmen (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 7859 vom 25.03.2010)

Kreativwirtschaftsreport Frankfurt (2008, 2009/2010, 2011/2012, 2013/2014)

In den regelmäßigen Berichten des Kompetenzzentrums Kreativwirtschaft der Wirtschaftsförderung Frankfurt werden die Tätigkeiten und Maßnahmen zur Stärkung und Vermarktung der Kreativwirtschaft am Standort Frankfurt dargelegt. Ebenfalls werden ausgewählte wirtschaftliche Eckdaten der Branche erhoben, sowie Trends und aktuelle Entwicklungen des Standorts untersucht (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 5023 vom 11.12.2008).

Schutzgebiete nach: Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG); Wasserhaushaltsgesetz (WHG); Hessisches Waldgesetz (HWaldG)

Unter besonderem Schutz stehen gemäß BNatSchG: Landschaftsschutzgebiete Grün-Gürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main (2010) sowie Natura 2000 Gebiete; gemäß WHG: Trinkwasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, überflutungsgefährdete Flächen; gemäß HWaldG: Schutzwald, Bannwald und Erholungswald.

GrünGürtel-Verfassung (1991)

Die GrünGürtel-Verfassung dient der Sicherung und Weiterentwicklung von Freiflächen. Sie besteht aus vier Teilen: der GrünGürtel-Charta, einem Text zur öffentlich-rechtlichen Sicherung, einem Flächenplan und dem GrünGürtel-Plan (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 8383 vom 14.11.1991)

Die Wallservitut der Stadt Frankfurt am Main (1827)

Eine 1827 erlassene und seitdem mehrfach bestätigte Regelung zum Schutz der öffentlichen Grünanlagen rund um die Innenstadt, die nach 1806 anstelle der vormaligen Frankfurter Stadtbefestigung angelegt wurden (gültige Fassung: 4. Juni 1903 vom preußischen Landtag beschlossen).

Freiflächenentwicklungsplan (1999)

Der Freiflächenentwicklungsplan (FFEP) soll die Vielfalt der Frankfurter Landschaften erhalten und entwickeln. Als Grundlage ist er in den übergeordneten Landschaftsplan eingeflossen (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 4216 vom 27.05.1999).

Landschaftsplan UVF (2000)

Der Landschaftsplan ist Bestandteil des Regionalen Flächennutzungsplanes. Er dient der Sicherung und Weiterentwicklung von Freiflächen.

Regionaler Flächennutzungsplan 2010 für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain

Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP) stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und die Bodennutzung für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main dar. Er legt außerdem die Erfordernisse der Raumordnung (Ziele und Grundsätze) für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main fest. Integriert sind Landschaftsplan, Regionales Einzelhandelskonzept, Leitbild „Frankfurt/Rhein-Main 2020 – die europäische Metropolregion“, „Teilplan Windenergie“ u. a. m. Der RegFNP ist am 17.10.2011 in Kraft getreten.

Entwurf Speichen und Strahlen (2011)

Entwurf von „Handlungsräumen“ in Form von Speichen und Strahlen, in denen eine Veränderung zur klima- und umweltgerechten Stadt stattfinden soll. Ausgehend vom GrünGürtel schaffen die Speichen eine Verbindung nach innen bis zu den Wallanlagen und die Strahlen nach außen in die Region.

Programm „Schönes Frankfurt“ (1998)

Mit dem Programm zur Gestaltung des öffentlichen Raums werden die Aufenthaltsqualität, die Nutzbarkeit und die Funktionen von Plätzen und Straßenräumen verbessert (Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung § 1955 vom 07.05.1998; § 5993 vom 11.05.2000).

Umwelt, Stadtklima und Gesundheit

Klimaplanatlas der Stadt Frankfurt am Main (2008)

Der Klimaplanatlas beinhaltet eine flächendeckende Klimaanalyse und –bewertung durch die Universität Kassel im Maßstab 1:10.000. Die thermischen und dynamischen Funktionen werden räumlich dargestellt und können für konkrete Planungshinweise genutzt werden (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 3617 vom 06.03.2008).

Klimaprojektionen für die Zukunft – Deutscher Wetterdienst (2011)

Die Klimaprojektionen des Deutschen Wetterdienstes wurden in Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt am Main von der regionalen Ebene auf die lokale fokussiert. Die Projektionen sind flächendeckend mit dem Zielhorizont 2020 – 2050 und erlauben Trendaussagen für die Entwicklung der Anzahl der Sommertage sowie der heißen Tage mit Temperaturen über 30°C.

Mikroklimatische Analyse für ausgewählte Stadtbereiche (2011)

Die Studie der Universität Kassel hat fünf ausgewählte innerstädtische Überwärmungsbereiche mit dem Programm ENVIMet untersucht. Aufbauend auf der Bestandsanalyse werden in dieser Untersuchung auch Verbesserungsmaßnahmen für das Stadtklima vorgeschlagen und deren Wirkung simuliert.

Frankfurter Anpassungsstrategie an den Klimawandel (2014)

Die Strategie zur Anpassung an den Klimawandel der Stadt Frankfurt am Main leitet auf der Grundlage von Analyse, Bewertung und Zielvorgabe Notwendigkeiten und Maßnahmen der Anpassung ab, die die wichtigsten städtischen Bereiche betreffen: Planen, Bauen, Grün, Verkehr, Wasser, Gesundheit (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 5319 vom 20.11.2014).

Lärmaktionsplan Hessen, Teilpläne Straßenverkehr (2016) und Schienenverkehr (2012) sowie Lärmkartierung Hessen (2012)

Der Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Frankfurt trifft Kernaussagen u. a. zur Lärmvorsorge (insbesondere Neubaugebiete betreffend) und Lärmsanierung.

Europäische Seveso-Richtlinie (2012)

Die Richtlinie regelt unter anderem, dass zwischen Betrieben, die mit gefährlichen Stoffen umgehen, und der weiteren Bebauung ausreichend Abstand eingehalten werden muss (Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren mit gefährlichen Stoffen, in Kraft getreten am 13.08.2012).

Luftreinhalteplan Hessen für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Frankfurt am Main (2011)

Der Luftreinhalteplan beinhaltet Maßnahmen, die zur Verbesserung der Luftqualität beitragen (in Kraft getreten am 14.11.2011)

Siedlungsbeschränkungsgebiete gemäß Regionalem Flächennutzungsplan 2010 für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain

Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP) stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und die Bodennutzung für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main dar. Er legt außerdem die Erfordernisse der Raumordnung (Ziele und Grundsätze) für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main fest. Festgesetzt ist ebenfalls ein Siedlungsbeschränkungsgebiet aufgrund der Lärmbelastung durch den Flughafen Frankfurt. Der RegFNP ist am 17.10.2011 in Kraft getreten.

Energie und Klimaschutz

Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Frankfurt (2008)

Das Konzept beinhaltet Strategien und Maßnahmenpakete bis 2020 für die Priorisierung, Budgetierung von Maßnahmen und CO²-Einsparpotenzial (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 7349 vom 10.12.2009).

Masterplan 100 % Klimaschutz (2015)

Der „Masterplan 100 % Klimaschutz“ beschreibt Strategien und Szenarien zur Erreichung einer 100 % Versorgung aus erneuerbaren Energien der Stadt Frankfurt im Jahr 2050 (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6320 vom 24.09.2015).

Leitlinien wirtschaftliches Bauen – Hochbauamt (2014)

Vorgaben für die Planung und Errichtung städtischer Gebäude mit dem Ziel einer hohen

Nutzer*innenfreundlichkeit und Komfort sowie Klimaschutz und Energieeffizienz. Diese Leitlinien werden regelmäßig fortgeschrieben und sind verbindlich für alle städtischen Gebäude.

EU-Gebäuderichtlinien

Die EU Vorgaben für Neubauten sollen ab 2021 verpflichtend umgesetzt werden, so dass das Ziel Nearly Zero Emission Building (Passivhaus) erreicht wird. Das heißt, dass wahrscheinlich zum einen der Passivhausstandard für Neubauten verpflichtend wird und dass der überwiegende Teil der Energie, die das Haus benötigt, vor Ort produziert werden muss (durch thermische Solaranlagen und Photovoltaik).

Förderprogramm „Frankfurt-spart-Strom“ und Wohnungsbauförderung Stadtplanungsamt (2010)

Energieeffizienz-Maßnahmen werden durch Investitionszuschüsse und zinsgünstige Darlehen gefördert (Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung § 8367 vom 01.07.2010, § 8962 vom 11.11.2010, § 9041 vom 11.11.2010).

Hochhausentwicklungsplan (2008)

Der Hochhausentwicklungsplan dient als Rahmenplanung für die Hochhauslandschaft in Frankfurt ab 60 Metern Höhe. Als Vorgabe für neue Hochhäuser ist ein Primärenergiebedarf von weniger als 150 kWh/m²a nachzuweisen, der zu mindestens zu 50% aus erneuerbaren Energien abzudecken ist (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 5022 vom 11.12.2008).

Bildung und Wissenschaft

Kindertagesstättenentwicklungsplanung (2014) und jährliche Fortschreibung

Die Kindertagesstättenentwicklungsplanung beinhaltet die Erhebung des Bestandes und des Bedarfes an Betreuungsplätzen für die Altersgruppe 0-12 Jahre, die Darstellung der Platzentwicklung in den Angebotsformaten Kindertagespflege, Kindertageseinrichtungen und Betreuung an Schulen sowie die Darstellung der Versorgungsquoten auf gesamtstädtischer und sozialräumlicher Ebene. Durch die Erstellung von Prognosen für die Entwicklung der Kinderzahlen in den nächsten sieben Jahren werden zukünftige Platzausbaubedarfe abgeleitet (gesetzliche Grundlage SGB VIII §80, sowie § 22-24, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6655 vom 17.12.2015).

Integrierte Schulentwicklungsplanung (2015)

Im Rahmen der Schulentwicklungsplanung erfolgt eine Darstellung der Schülerzahlenstatistik nach Schulformen, Erstellung der Eingangsquoten und Übergangsprognosen (Schulwahlverhalten), sowie ab- und aufsteigende Schulformwechsel. Der Bedarf an Schulplätzen nach Schulformen und Planungsbezirken unter der Maßgabe einer ausgewogenen, wohnortnahen Schaffung von Schulplätzen wird definiert, ebenso die Bildungsziele 2030 (gesetzliche Grundlage Hessisches Schulgesetz §§ 145, 146; SGB VIII § 80, sowie §§ 11 und 13, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6128 vom 16.07.2015).

Bildung in Frankfurt am Main – Bildungsbericht (2012)

Die regelmäßige kommunale Bildungsberichterstattung ist Basis der Planung kommunaler Bildungsräume. Sie hat Informationsfunktion, zeigt Handlungsbedarfe auf und ist Grundlage der weiteren Strategie- und Programmentwicklung. Es bestehen Bezüge zu anderen Berichtssystemen in der Stadt: Sozialbericht, Kindergesundheitsbericht, Integrations- und Diversitätsmonitoring, Sportentwicklungsplanung (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 1804 vom 18.06.2012).

Hochschulentwicklungsplan 2011 der Goethe Universität Frankfurt

Seit Anfang des letzten Jahrzehnts durchläuft die Goethe-Universität einen dynamischen Veränderungsprozess: Umwandlung zur Stiftungsuniversität, Qualitätsoffensiven in Lehre und Forschung, verstärkte Kooperationen mit externen Partnern. Damit verbunden: weitgehende Erneuerung der baulichen Infrastruktur: Neubau des Campus Westend für die Geistes-, Gesellschafts-, Kultur- und Sozialwissenschaften, „Science City Riedberg“ – naturwissenschaftliche Fachbereiche in unmittelbarer Nachbarschaft zu zwei Max-Planck-Instituten, vollständige Erneuerung des medizinischen Campus Niederrad mit dem Universitätsklinikum.

Hochschulentwicklungsplan 2025 der Frankfurt University of Applied Sciences

Mit dem Entwicklungsplan 2025 wurde durch die damalige Fachhochschule Frankfurt am Main erstmalig eine längerfristige Strategie für die Hochschule vorgelegt. Mit dem Namenswechsel im Jahr 2014 wurde die strategische Ausrichtung der Hochschule als international orientierte Universität für angewandte Wissenschaften noch stärker nach außen kenntlich gemacht.

Mobilität und Verkehr

Gesamtverkehrsplan (2005)

Der Gesamtverkehrsplan dient als Handlungskonzept zur Weiterentwicklung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur und beinhaltet Maßnahmenpläne Schiene und Straße (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 10477 vom 15.12.2005).

Nahverkehrsplan (2005)

Der Nahverkehrsplan (NVP) legt als Leitfaden für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die Kriterien fest, die für U-Bahn, Straßenbahn, und Bus mindestens zu erfüllen sind. (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 9154 vom 12.05.2005).

Regionaler Nahverkehrsplan (2013 bis 2019)

Der Regionale Nahverkehrsplan gibt den Rahmen für die künftige Entwicklung im schienengebundenen Personennahverkehr und dem regionalen Busverkehr. Er enthält konkrete Maßnahmen und beschreibt, wie diese finanziert und organisiert werden können (Gremienbeschlüsse am 21.11.2013).

Regionaler Flächennutzungsplan 2010 für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain

Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP)

stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und die Bodennutzung für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main dar. Er legt außerdem die Erfordernisse der Raumordnung (Ziele und Grundsätze) für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main fest. Integriert sind Landschaftsplan, Regionales Einzelhandelskonzept, Leitbild „Frankfurt/Rhein-Main 2020 – die europäische Metropolregion“, „Teilplan Windenergie“ u. a. m. Der RegFNP ist am 17.10.2011 in Kraft getreten.

Mobilitätsstrategie und thematische Teilstrategien (in Erarbeitung)

Die Mobilitätsstrategie legt das Leitbild für eine zielorientiert Entwicklung von Mobilität und Verkehr fest. Sie bietet Grundlage und Richtschnur für thematische Teilstrategien und umsetzungsorientierte Maßnahmenpläne. Die Strategie dient als Weiterentwicklung des Gesamtverkehrsplans (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6217 vom 15.09.2015).

Lärmaktionsplan Hessen, Teilpläne Straßenverkehr (2016) und Schienenverkehr (2012) – und Lärmkartierung Hessen (2012)

Der Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Frankfurt trifft Kernaussagen u. a. zur Lärmvorsorge (insbesondere Neubaugebiete betreffend) und Lärmsanierung.

Luftreinhalteplan Hessen für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Frankfurt am Main (2011)

Der Luftreinhalteplan beinhaltet Maßnahmen, die zur Verbesserung der Luftqualität beitragen (in Kraft getreten am 14.11.2011)

Masterplan 100 % Klimaschutz (2015)

Der Masterplan beschreibt Strategien und Szenarien zur Erreichung einer 100 % Versorgung aus erneuerbaren Energien der Stadt Frankfurt im Jahr 2050 (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 6320 vom 24.09.2015).

Frankfurt/Rhein-Main plus (Programm Ausbau Eisenbahnknoten Frankfurt) (2003)

Das Land Hessen, die Deutsche Bahn, der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Stadt Frankfurt und die Region RheinMain haben mit dem Programm Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Betriebsqualität und Kapazität im Bahnknoten Frankfurt festgelegt, die seit 2003 sukzessive umgesetzt werden.

Stellplatzsatzung und Stellplatzeinschränkungssatzung (in Überarbeitung)

Die Satzungen regeln die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen, von Abstellplätzen für Fahrräder und die Einschränkung der Zahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 2379 vom 9.07.1998).

Region

Regionaler Flächennutzungsplan 2010 für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain

Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP) stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und die Bodennutzung für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main dar. Er

legt außerdem die Erfordernisse der Raumordnung (Ziele und Grundsätze) für die Region und das Stadtgebiet von Frankfurt am Main fest. Integriert sind Landschaftsplan, Regionales Einzelhandelskonzept, Leitbild „Frankfurt/Rhein-Main 2020 – die europäische Metropolregion“, „Teilplan Windenergie“ u. a. m. Der RegFNP ist am 17.10.2011 in Kraft getreten.

Richtlinie zum Flächenausgleich bei Verfahren zur Änderung des Regionalen Flächennutzungsplans (2015)

Durch die Richtlinie werden die geplanten Bauflächen im Regionalen Flächennutzungsplan für das Verbandsgebiet insgesamt sowie für jede Kommune auf festgeschriebene Werte beschränkt. Interkommunaler Flächenhandel und begründete Ausnahmen sind möglich. Die Flächenausgleichs-Richtlinie wurde von der Verbandskammer des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain am 29.04.2015 beschlossen.

Landesentwicklungsplan Hessen 2000

Der Landesentwicklungsplan (LEP) Hessen ist ein fachübergreifendes Konzept der Landesregierung für die angestrebte räumliche Ordnung und Entwicklung Hessens. Darin werden landesweit raumbedeutsame Festlegungen (Ziele und Grundsätze) getroffen. Die festgelegten Ziele sind von allen öffentlichen Stellen zu beachten; Grundsätze sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen. Flächennutzungs- und Bebauungspläne sind an die Ziele der Landesplanung anzupassen. Der LEP Hessen ist am 13.12.2000 in Kraft getreten und wurde am 11.07.2013 zuletzt geändert.

Gesetz über die Metropolregion FrankfurtRheinMain (MetropolG), gültig bis 31.3.2019

Das Gesetz regelt das Gebiet, die Aufgaben und die Organisation des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain. Es weist die Gemeinden

und Landkreise an, Aufgaben gemeinsam wahrzunehmen und in der Metropolregion dafür kommunale Zusammenschlüsse (Gesellschaften und Vereine) zu bilden. Das MetropolG ist am 01.04.2011 in Kraft getreten.

Regionales Energiekonzept FrankfurtRheinMain (in Bearbeitung)

Unter Federführung des Regionalverbandes wird ein Energiekonzept für die Region entwickelt. Das Konzept verfolgt das Ziel, bis zum Jahr 2050 die 100%ige Versorgung mit erneuerbaren Energien zu erreichen. Erste Ergebnisse wurden im Dezember 2015 präsentiert.

Anmerkungen

- 1 Dezernat Planen und Bauen: Jahresrückblick Baugeschehen in Frankfurt am Main (2015)
- 2 Regionaler Flächennutzungsplan 2010 Ballungsraum FrankfurtRheinMain; Auswertung Stadtplanungsamt Frankfurt a.M.
- 3 Wohnbaulandentwicklungsprogramm 2015
- 4 Regionalverband FrankfurtRheinMain: Wohnungsbedarfsprognose für das Gebiet des Regionalverbandes bis 2030 Infoblatt (2016).
- 5 Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2015)
- 6 Amt für Wohnungswesen (2015)
- 7 1992, 2002, 2012 Indexfortschreibung, 1997 Fortschreibung durch Stichprobe“; Amt für Wohnungswesen: Mietspiegel 2014
- 8 HWWI Berenberg Kultur-Städteranking (2014)
- 9 BBSR Kompakt: Metropolräume in Europa (2010)
- 10 HWWI Berenberg Kultur-Städteranking (2014)
- 11 Kreativwirtschaftsreport Frankfurt (2011/2012)
- 12 Abschlussbericht Sportentwicklungsplanung Stadt Frankfurt am Main (2011)
- 13 Abschlussbericht Sportentwicklungsplanung Stadt Frankfurt am Main (2011)
- 14 Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“ im Auftrag der Statistischen Ämter der 16 Bundesländer, des Statistischen Bundesamtes und des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen, Frankfurt a. M. (2015)
- 15 Regionalverband FrankfurtRheinMain (2014)
- 16 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 17 Hessisches Statistisches Landesamt in Zusammenarbeit mit Amt 12, Bürgeramt, Statistik, Wahlen, Stadt Frankfurt a. M. / Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH: Zahlen des Unternehmensregisters Frankfurt (2015)
- 18 Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“ im Auftrag der Statistischen Ämter der 16 Bundesländer, des Statistischen Bundesamtes und des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen, Frankfurt a. M. (2015) / Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH (2014)
- 19 Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH (2015) / Indiv. Anfrage bei der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 20 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 21 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 22 Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main: Zahlen der IHK-Mitgliedsunternehmen (2015)
- 23 Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH (2015) / Indiv. Anfrage bei der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 24 Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH (2015) / Indiv. Anfrage beim Hessischen Statistischen Landesamt (2015)
- 25 Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH (2015)
- 26 Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH (2015)
- 27 Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH (2015)
- 28 Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“ im Auftrag der Statistischen Ämter der 16 Bundesländer, des Statistischen Bundesamtes und des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen, Frankfurt a. M. (2014)
- 29 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 30 Stadt Frankfurt am Main. Der Magistrat. Dezernat für Finanzen, Beteiligungen, Region FrankfurtRheinMain und Kirchen (2014)
- 31 Kämmerei der Stadt Frankfurt am Main / Frankfurter Allgemeine Zeitung (2015)
- 32 Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH in Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt am Main, Stadtplanungsamt Unternehmerverband Hessischer Einzelhandel Mitte-Süd e.V., Regionalbereich Frankfurt, Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main (2010)
- 33 JLL (2014)
- 34 Tourismus+Congress GmbH Frankfurt am Main, Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, Hotel- und Gaststättenverband, DEHOGA Hessen, Kreisverband Frankfurt am Main e.V. (2014)
- 35 Tourismus+Congress GmbH Frankfurt am Main (2015)
- 36 Tourismus+Congress GmbH Frankfurt am Main (2015)
- 37 Messe Frankfurt GmbH (2015)

- 38 Tourismus+Congress GmbH Frankfurt am Main (2015)
- 39 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 40 Quelle: Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation, Eigenberechnung.
Fläche der Landwirtschaft: In der Flächenerhebung wird unterschieden zwischen Bodennutzung nach dem Betriebsprinzip und Flächennutzung nach dem Belegenheitsprinzip. 24,2% entsprechen absolut rund 6.000 ha Landwirtschaftsfläche nach dem Belegenheitsprinzip. Nach dem Betriebsprinzip wurden beim Amt für den ländlichen Raum beim Hochtaunuskreis rund 4.000 ha und damit 16,7% der Frankfurter Stadtfläche als von Frankfurter Landwirtschaftsbetrieben zu Wirtschaftszwecken genutzte Fläche ermittelt. (Quelle: InVeKoS 2014)
- 41 Heudorf (2014)
- 42 Deutscher Wetterdienst: Station Frankfurt (2013)
- 43 Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (2015)
- 44 IFEU: Energie und CO₂-Bilanz (2010)
- 45 IFEU: Energie und CO₂-Bilanz (2010); Strommix Deutschland
- 46 IFEU: Energie und CO₂-Bilanz (2010)
- 47 IFEU: Energie und CO₂-Bilanz (2010)
- 48 Hessisches Statistisches Landesamt (2015)
- 49 Integrierter Schulentwicklungsplan 2015-2019: Prognose Stadtschulamt Frankfurt am Main
- 50 Fraport: Zahlen, Daten, Fakten 2014 zum Flughafen. Frankfurt a.M. (2015)
- 51 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 52 Ergebnisse der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2013“ (2015)
- 53 Ergebnisse der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2013“ (2015)
Modal-Split-Anteile am Gesamtverkehr der Einwohner ausgewählter SrV-Städte 2013 an mittleren Werktagen (System repräsentativer Verkehrsbefragung)
- 54 Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2015)
- 55 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 56 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 57 Regionalverband FrankfurtRheinMain: Regionales Monitoring 2014

Bildnachweis

Alle Abbildungen: Tom Unverzagt

Alle Karten: Stadt Frankfurt am Main, ämter-übergreifende Projektgruppe iStEK 2030, Stadtplanungsamt (Federführung), Ernst Basler + Partner AG, Kartengrundlagen: © Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main, GeoBasis-DE/BKG 2013

Quellen

Alle im Text genannten Daten, für die keine Quellen angegeben wurden, beziehen sich auf Veröffentlichungen des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen der Stadt Frankfurt am Main.

- 38 Tourismus+Congress GmbH Frankfurt am Main (2015)
- 39 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 40 Quelle: Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation, Eigenberechnung.
Fläche der Landwirtschaft: In der Flächenerhebung wird unterschieden zwischen Bodennutzung nach dem Betriebsprinzip und Flächennutzung nach dem Belegenheitsprinzip. 24,2% entsprechen absolut rund 6.000 ha Landwirtschaftsfläche nach dem Belegenheitsprinzip. Nach dem Betriebsprinzip wurden beim Amt für den ländlichen Raum beim Hochtaunuskreis rund 4.000 ha und damit 16,7% der Frankfurter Stadtfläche als von Frankfurter Landwirtschaftsbetrieben zu Wirtschaftszwecken genutzte Fläche ermittelt. (Quelle: InVeKoS 2014)
- 41 Heudorf (2014)
- 42 Deutscher Wetterdienst: Station Frankfurt (2013)
- 43 Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (2015)
- 44 IFEU: Energie und CO₂-Bilanz (2010)
- 45 IFEU: Energie und CO₂-Bilanz (2010); Strommix Deutschland
- 46 IFEU: Energie und CO₂-Bilanz (2010)
- 47 IFEU: Energie und CO₂-Bilanz (2010)
- 48 Hessisches Statistisches Landesamt (2015)
- 49 Integrierter Schulentwicklungsplan 2015-2019: Prognose Stadtschulamt Frankfurt am Main
- 50 Fraport: Zahlen, Daten, Fakten 2014 zum Flughafen. Frankfurt a.M. (2015)
- 51 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 52 Ergebnisse der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2013“ (2015)
- 53 Ergebnisse der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2013“ (2015)
Modal-Split-Anteile am Gesamtverkehr der Einwohner ausgewählter SrV-Städte 2013 an mittleren Werktagen (System repräsentativer Verkehrsbefragung)
- 54 Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2015)
- 55 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 56 Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015)
- 57 Regionalverband FrankfurtRheinMain: Regionales Monitoring 2014

Bildnachweis

Alle Abbildungen: Tom Unverzagt

Alle Karten: Stadt Frankfurt am Main, ämterübergreifende Projektgruppe iStEK 2030, Stadtplanungsamt (Federführung), Ernst Basler + Partner AG, Kartengrundlagen: © Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main, GeoBasis-DE/BKG 2013

Quellen

Alle im Text genannten Daten, für die keine Quellen angegeben wurden, beziehen sich auf Veröffentlichungen des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen der Stadt Frankfurt am Main.

Impressum

Gesamtverantwortung

Stadt Frankfurt am Main
Dezernat Planen und Bauen
Stadtplanungsamt
Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main

Projektleitung

Stadt Frankfurt am Main
Stadtplanungsamt
www.stadtplanungsamt-frankfurt.de

Projektgruppe Frankfurt 2030

Amt für multikulturelle Angelegenheiten
Amt für Wohnungswesen
Bürgeramt, Statistik und Wahlen
Energiefachreferat
Grünflächenamt
Jugend- und Sozialamt
Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Sportamt
Stadtschulamt
Stadtplanungsamt
Umweltamt
Wirtschaftsförderung GmbH

Projektbegleitung

Die inhaltliche Beratung zur Erstellung des integrierten
Stadtentwicklungskonzeptes Frankfurt 2030 erfolgt
durch Ernst Basler + Partner AG.

Ernst Basler + Partner
Christof Abegg
Kaspar Fischer
Mirjam Minder
Alain Thierstein
Matthias Thoma
Le-Wan Tran

Mühlebachstrasse 11
CH-8032 Zürich | Schweiz
www.ebp.ch

Kommunikation

Verantwortlich für die Kommunikation im Stadtdialog „Frankfurt
Deine Stadt“ sowie die Fach- und Öffentlichkeitsbeteiligung ist
die IMORDE Projekt- und Kulturberatung GmbH (Berlin/Münster)
gemeinsam mit Kokonsult (Frankfurt), Raumposition (Wien),
Unverzagt (Leipzig) und polidia (Berlin).

IMORDE Projekt- & Kulturberatung GmbH
Andreas Brüning
Philipp Perick
Helmholtzstraße 42
10587 Berlin
www.imorde.de

Corporate Branding
Unverzagt. Visuelle Kommunikation, Leipzig
Hallezwo
Spinnereistraße 7
04179 Leipzig

Frankfurt am Main, Mai 2016



Frankfurt am Main wächst, wird gesellschaftlich vielfältiger und vernetzt sich immer stärker mit dem Umland. Klimawandel und neue Anforderungen an den Umgang mit Ressourcen erfordern ein koordiniertes Handeln. Sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse und ein verändertes Freizeitverhalten sind erkennbar mit deutlichen Auswirkungen auf den Lebensraum Stadt. Die gute wirtschaftliche Position ist gegeben – Frankfurt am Main muss sich jedoch im Wettbewerb der Metropolen stets neu behaupten.

Mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030 stellt sich Frankfurt dieser Herausforderung und denkt im offenen Dialog mit der Stadtgesellschaft bis 2017 über seine Zukunft nach. Als Basis hierfür wurde der vorliegende Statusbericht erarbeitet. Er benennt elf sektorale und für die Stadtentwicklung zentrale Themen mit deren wichtigsten Entwicklungstreibern und Trends. Darauf aufbauend wird mit einer Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse eine Wertung der heutigen und sich abzeichnenden künftigen Situation vorgenommen. Hierzu beschreibt der Statusbericht die räumlichen Synergien und Konflikte der perspektivischen Stadtentwicklung und formuliert Herausforderungen, vor denen einzelne Teilräume der Stadt Frankfurt derzeit stehen.

Weitere Informationen unter www.frankfurtdeinestadt.de