

# RE CONQUER

**ZIPP.**

Europaallee

Frankfurt 3.0



spa.

Christian Olaf Schmidt  
Eva Franke

Julia Pocatkova  
Cecilia Tonn  
Björn Wehrheim

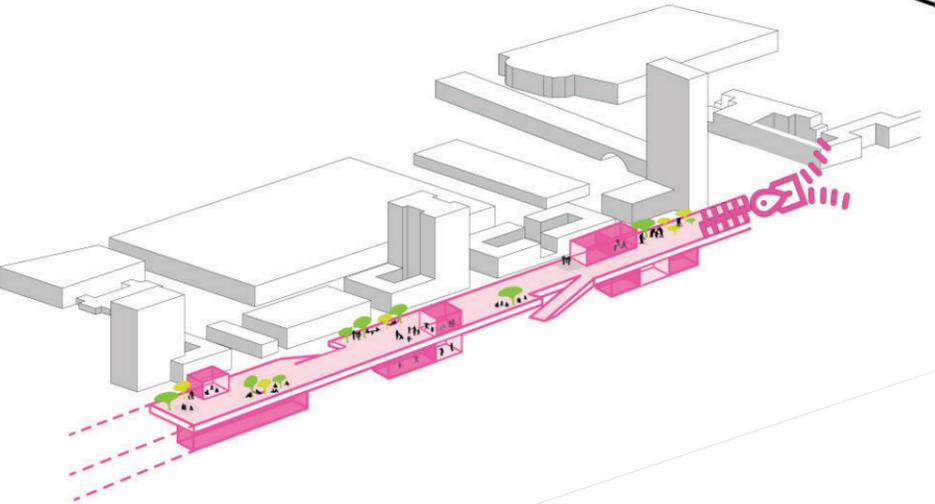
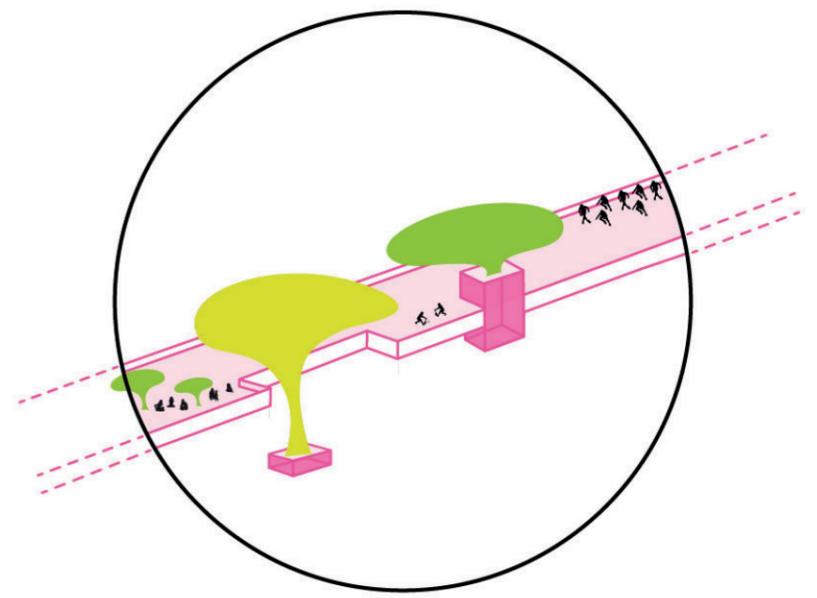
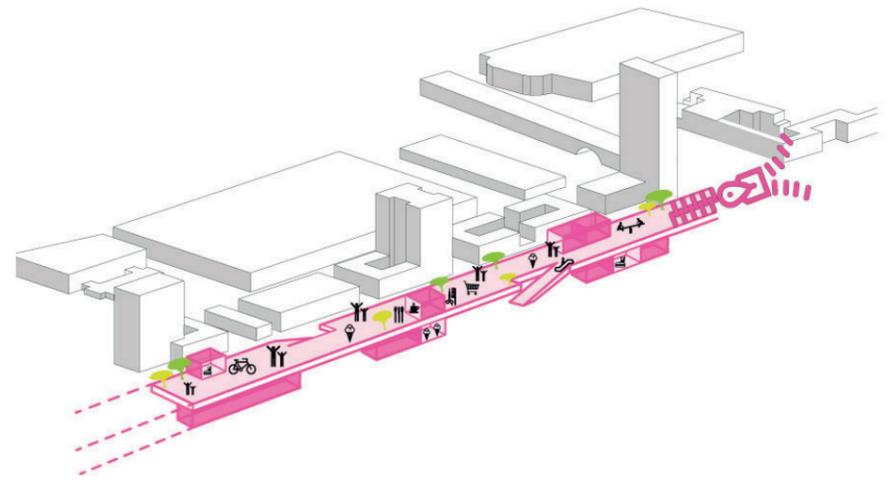
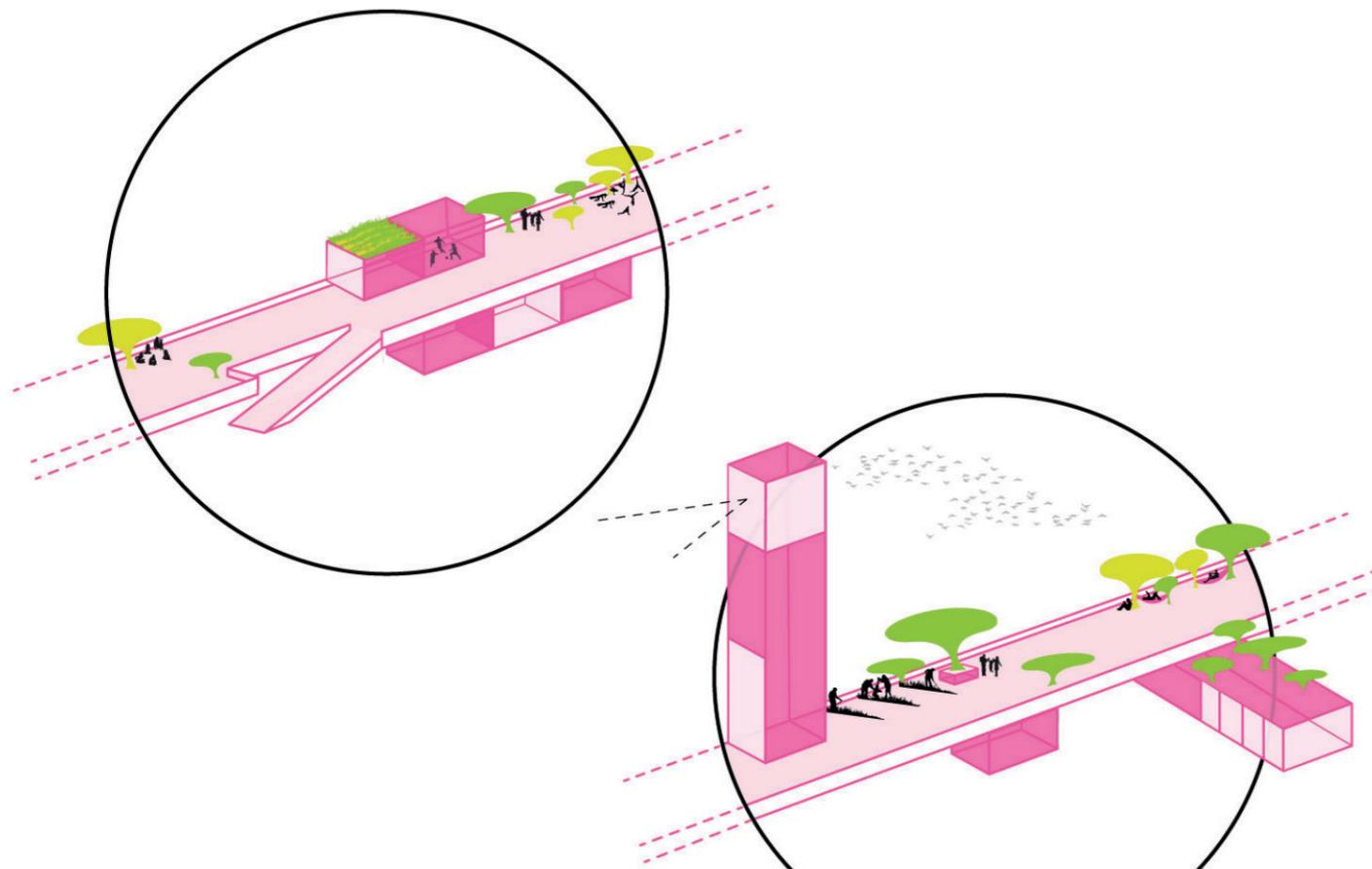
# RE CONQUER

**ZIPP.**

Europaallee

Frankfurt 3.0





**WAS KÖNNEN  
WIR UNS VOR-  
STELLEN?**

# EINE NEUE EBENE...



# RÜCK



# ERRO

Mehr und mehr Flächen gehen heutzutage in Frankfurt für die Allgemeinheit verloren. Die Folge ist ein Stadtraum, der auf seine reine Funktion Strasse, Gleis, Weg, Sauerstoffproduktion (Baumreihe) mit einer maximalen Ausnutzung der Grundstücksfläche reduziert ist. Die Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit der Aneignung des Stadtraums durch die Bewohner reduzieren sich. Die Gründe dafür mögen vielfältig sein, durch zunehmende Privatisierung, durch Zeit- und Kostendruck, fehlende Regularien und Vorgaben der Stadt dagegen zu steuern. Auch wenn es für den Einzelnen häufig als Anmaßung verstanden wird, sich auf dem eigenen Grundstück Vorgaben machen zu lassen, so nutzt es langfristig doch der Allgemeinheit, da damit das Bild der Stadt geprägt und die Lebensqualität eines Stadtteils gesteigert oder geschwächt wird.

Konkret geht es bei dieser Studie um den Stadtraum im Europaviertel, der

von vielen Seiten bemängelt wird. Obwohl er als lebendiger Stadtteil mit pulsierendem Leben erdacht ist, erfahren wir hier die Reduktion auf die reine Funktion - um von A- nach B zu kommen - und die höchste Ausnutzung der Grundstücke ohne öffentliche Plätze und Nutzungen besonders deutlich wahrnehmbar. Der menschliche Maßstab ist nicht erfahrbar, die Distanzen sind nur für das Auto geplant. Tragisch zu dem, dass die Allee nicht bei einem „Arc de Triomphe“, oder alternativ bei einer „landmark“ oder einem „Point de vue“ o.ä. endet, sondern auf der gefühlten Rückseite eines Einkaufszentrums, sodass der Eindruck entsteht sie hört irgendwo irgendwie auf oder verläuft sich. Die Erdgeschosszonen sind überwiegend privat genutzt und nicht für die Öffentlichkeit vorgesehen, sodass die Strassen monoton und steril wirken. Mit einer Nutzungvielfalt hat das wenig gemein..

# BEI

**„Ist das Europa-  
viertel noch zu  
retten?!“**

FAZ vom 06.04.2018

**„Es gibt keine  
Piazza, keinen Platz,  
keine belebte Mitte!“**

FNP Reportage "Europaviertel - schön ist was anderes" vom 28.06.2017

**„Stadtviertel [...] die ihre Urbanität und  
Zukunftsfähigkeit glauben schon mit  
ihrem Namen „Europaviertel“ nachweisen  
zu können, fröstelt es uns angesichts der  
abstoßenden Kälte und Langeweile“**

FAZ Online „Von Haus aus missglückt“ vom 01.09.2016

**„Monoton, leblos, teuer: Frankfurts  
neuer Stadtteil gilt bundesweit als  
Vorzeige-Unort**

...

**So ist neben der Sterilität des Vier-  
tels auch die (fehlende) soziale  
Durchmischung ein großes Thema.“**

FNP Reportage "Europaviertel - schön ist was anderes" vom 28.06.2017



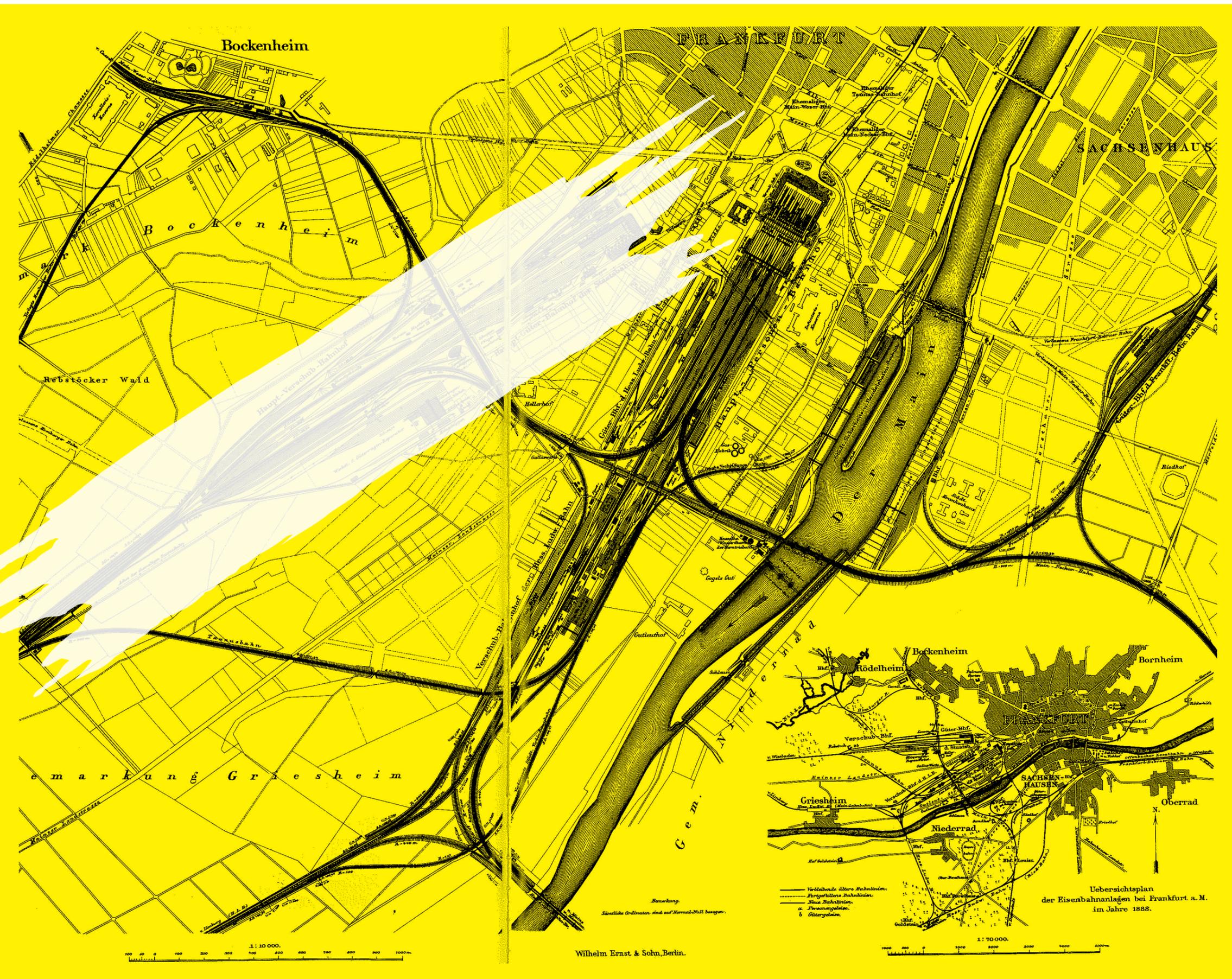
# Doch was hilft all das meckern und schimpfen, ...

**... wir müssen Änderungen anregen, initiieren und umsetzen!**

Es geht um unseren öffentlichen Lebensraum, in dem wir leben möchten. Hier konkret um das Europaviertel mitsamt seiner repräsentativen Europaallee, als wichtiger Teil der Stadt Frankfurt. Es gilt sein Image zu stärken und aufzuwerten!

Der öffentliche Raum ist eine der größten Errungenschaften der alten europäischen Stadt. Hier traf man sich, um Ideen, Meinungen und Informationen auszutauschen. Vor allem aber kann dieser öffentliche Raum, im Gegensatz zu den bewachten sogenannten Gated Communities, von jedem Stadtbürger als Aufenthaltsraum genutzt werden, unabhängig von Herkunft, Position und sozialem Status.





## Der damalige Güterbahnhof als Ursprung.



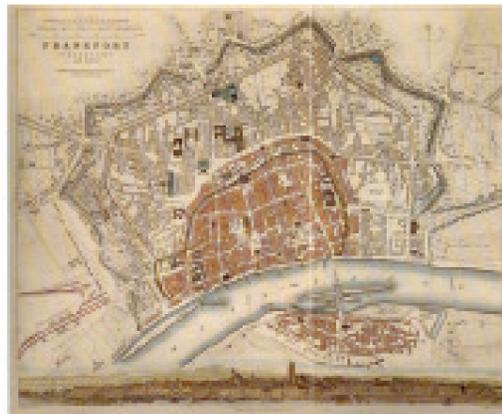
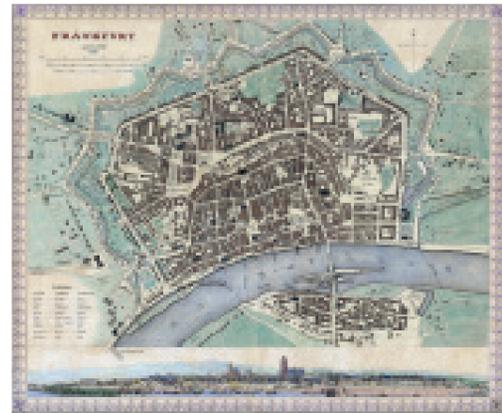
Mit der Industrialisierung und dem Aufkommen der Eisenbahn wurde hier der Güterbahnhof angesiedelt, unweit des Hauptbahnhofs und zentrumsnah. So blieb es ein gutes Jahrhundert. Die Stadt wächst und „kesselt“ die Gleise ein. Das Bauland ist knapp in der Stadt.

Als der Güterbahnhof in den 90iger Jahren des letzten Jahrhunderts auf Grund der Verlagerung auf die Straßen und in die Gewerbegebiete aufgegeben wurde, entstand hier eine riesige Freifläche...

### Welch eine Chance für eine Stadt!

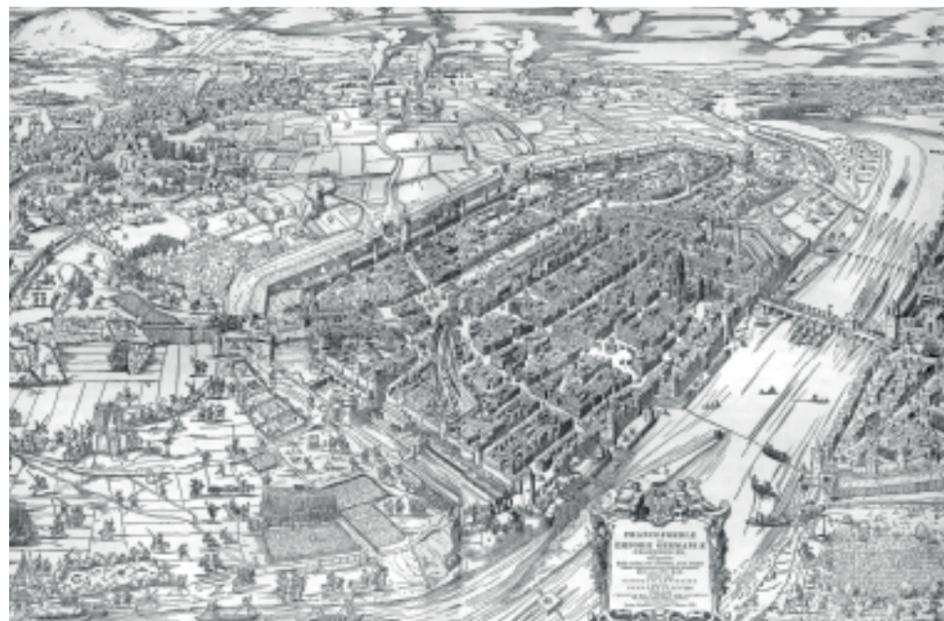
Die Straßenbezeichnung „Güterplatz“ erinnert an den Standort des einzigen Güterbahnhofs, an dessen Abfertigungshalle.

# Ein Blick in die Vergangenheit.



Um den Ort zu begreifen und mögliche Bezüge aufzugreifen schauen wir zurück.

In den Anfängen befanden sich hier Felder und Wiesen...wir befinden uns vor den Toren der Stadt Frankfurt



# Europa viertel Rahmen planung

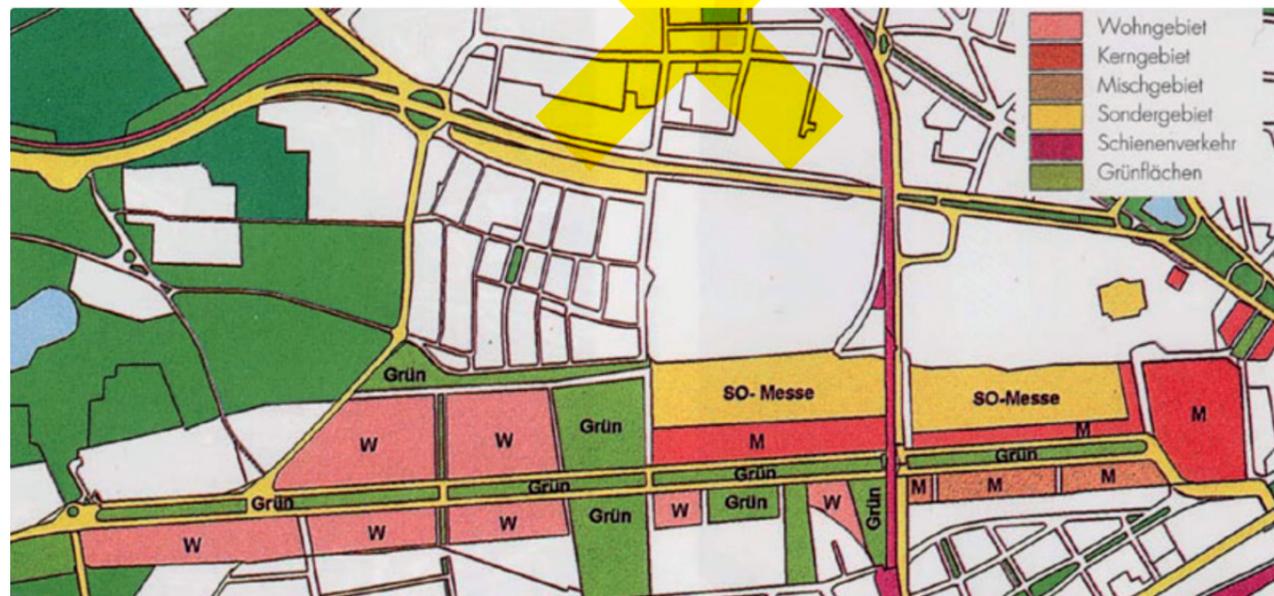
## Beginn der Rahmenplanung

Der städtebauliche Rahmenplan zum Europaviertel bildet die wesentliche Grundlage für die weiterführenden Planungen, wie zum Beispiel Bau- und Erschließungspläne. In den Jahren 1999 und 2000 wurde erstmals ein Rahmenplan zwischen den Eigentümerinnen, Eigentümern und der Stadt Frankfurt abgestimmt, der das geplante Erschließungssystem und die sich daraus resultierenden Bau- und Grünflächen darstellte. Dieser Rahmenplan wurde im Jahre 2000 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und bildete die Grundlage für eine entsprechende Änderung des Flächennutzungsplanes des Umlandverbandes Frankfurt.

## Konkretisierung der Rahmenplanung bis 2003

Für das westliche Wohnquartier wurde 2002 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb ausgelobt, den das Stuttgarter Büro h4a für sich entscheiden konnte. Ein entsprechend überarbeiteter und in seiner Gesamtheit konkretisierter Rahmenplan wurde im Mai 2003 im Rahmen einer Bürgerbeteiligung der Öffentlichkeit vorgestellt.

Ein wesentlicher Bestandteil dieser städtebaulichen Planung war ein 800 Meter langer Straßentunnel für die Europaallee, der privat finanziert werden sollte. Aufgrund gesteigerter Sicherheitsanforderungen an derartige Bauwerke und der damit verbundenen Kostensteigerung um ca. 40% war die Finanzierung des Tunnels in dieser Dimension und somit die Realisierung der bis dahin avisierten städtebaulichen Planung nicht mehr darstellbar. Dies hatte zur Folge, dass die bisher verfolgte städtebauliche Konzeption vollständig überarbeitet werden musste. Zudem veränderte sich der Zeitplan zur Umsetzung der Planung aufgrund einer zwischenzeitlichen Entscheidung der Deutsche Bahn AG, das Rangierfeld noch bis 2010 nutzen zu wollen. Durch diese Zwangspunkte wurde eine gestaffelte Entwicklung des westlichen Europaviertels erforderlich.



Rahmenplan 1999 AS+P Frankfurt am Main



Rahmenplan 2003 AS+P Frankfurt am Main

## Überarbeitung des Rahmenplanes in 2004

Im Rahmen eines Testplanungsverfahrens von Januar bis Juni 2004 wurde der städtebauliche Rahmenplan für das westliche Europaviertel überarbeitet. Dafür wurden die Büros h4a, Stuttgart und AS&P, Frankfurt am Main sowie das Stadtplanungsamt Frankfurt am Main von den Eigentümerinnen aufgefordert, neue Ideen für das Europaviertel West zu entwickeln, die die neuen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen besser erfüllen. Das Büro h4a, das 2002 den Wettbewerb zum Wohnquartier Europaviertel West für sich entscheiden konnte, und das Stadtplanungsamt hatten dabei nahezu den gleichen Planungsansatz. Dieser wurde durch das Büro h4a in enger Absprache mit den Eigentümerinnen, Eigentümern und der Stadt weiterentwickelt. Im September 2004 konnte der Öffentlichkeit im Rahmen einer erneuten frühzeitigen Beteiligung der überarbeitete Rahmenplan vorgestellt werden.



Rahmenplan 2005 AS+P Frankfurt am Main

## Konzept des Rahmenplans

Rückgrat der Planung ist die 60 m breite, begrünte Europaallee, die aus dem Europaviertel Ost kommend auch das westliche Planungsgebiet strukturiert. Nördlich und südlich wird die boulevardartige Straße von einer siebengeschossigen, geschlossenen Blockrandbebauung gefasst. Die nördliche Bebauung übernimmt dabei gleichzeitig die Aufgabe, den Erweiterungsflächen der Messe einen stadträumlichen Abschluss zu geben und somit die großmaßstäblichen Messehallen besser in den Stadtraum einzubinden. Die Europaallee soll von ihrem Beginn am Güterplatz bis zur Einmündung in die Straße Am Römerhof gestalterisch einen einheitlichen Charakter erhalten.

In der Mitte des westlichen Plangebietes taucht die Europaallee auf einer Strecke von nunmehr 400 Metern in einen Straßentunnel ab. Oberhalb des Tunnels wird der in Ost-West-Richtung orientierte, ca. 6 ha große Europagarten angelegt - Eröffnung im Juni 2011. Zwei jeweils ca. 60 m breite und 170 m lange Grünverbindungen verbinden den Park einerseits nach Süden mit dem

Gallusviertel, andererseits nach Norden mit dem Rebstockpark und bilden den Lückenschluss einer Grünverbindung der Innenstadt mit dem Naherholungsraum der Nidda. Für den Europagarten wurde 2008 ein landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt, den das Berliner Büro relais - Landschaftsarchitekten für sich entscheiden konnte.

Rund um den Park sollen vier Wohnquartiere mit insgesamt ca. 2.000 Wohneinheiten entstehen. Diese Nutzung wird erst durch den Bau des Straßentunnels und im westlichen Bereich durch den Bau Allee begleitender Gewerbebauten ermöglicht, da hierdurch die neu geplanten Allgemeinen Wohngebiete vom Lärm des Verkehrs der Europaallee abgeschirmt werden können.

Nordwestlich des Europagartens ist eine neue Grundschule für das Europaviertel geplant, die von allen neu geplanten Wohnbereichen gleich gut erreichbar sein wird. Für die vier großen Wohnbauabschnitte sind fünf Standorte für neue Kindertagesstätten vorgesehen. Die öffentliche Erschließung soll zukünftig über eine unterirdische Stadtbahn mit 4 Haltepunkten parallel zur Europaallee erfolgen.



## Analyse

- Notwendigkeit der Schaffung von Wohn- und Arbeitsraum in der Stadt zur Schonung von Ressourcen und Verringerung des Verkehrsaufkommens.
- Im Europaviertel wurde die Verkehrsfläche des Gleisbettes und des Güterhauptbahnhofes der Stadt wieder zurückgegeben. Eine Chance für die Schaffung von Wohnraum, Arbeitsplätzen und Urbaner Qualität.
- Ausgangsbasis Problemlage Status Quo defizitäre Stadträumlichkeit und wünschenswerte Verbesserung von Verweilqualität und Mikroklima. Basis Analyse gem. „Klimaplanatlas Klimafunktionskarte FFM 2016“

## Die U5 kommt!

Im Bereich der Gleise werden 11.000 m<sup>2</sup> Grünfläche angelegt. Das entspricht nahezu der Größe des Frankfurter Weinbergs am Lohrberg.

Insgesamt entstehen 573 Meter Bahnsteig.

Alle drei oberirdischen Stationen sind über Rampen barrierefrei zugänglich. Die unterirdische Station „Güterplatz“ ist über Treppen, Rolltreppen und einen Aufzug erreichbar.



# Doch wie sieht es aus?

Heute erleben wir noch nicht die Europaallee, wie von den Planern erdacht.

Die Erdgeschosszonen werden überwiegend von den Nutzern / Mietern / Eigentümern genehmigungskonform gebraucht, da jeder Quadratmeter ausgenutzt wird dh. es gibt hier wenige Läden, öffentliche Einrichtungen, kaum Cafes, Restaurants etc.. Aus Sicherheitsgründen werden die Türen oft verriegelt! Wo also kann öffentliches Leben stattfinden? Auf dem Bürgersteig bei geschlossenen Türen? Auf dem Parkstreifen, der Straße? Den Gleisanlagen?

## IST Zustand 2018

Der Abstand zwischen den Gebäuden beträgt 70 m, sodass ein Austausch zwischen den beiden Seiten schwer ist. Durch die notwendige Anbindung an den öffentlichen Nahverkehrs - dh. die Planung des Ausbaus der U5 Linie - wird der Mittelstreifen, zwar optisch grün angelegt, jedoch durch die Gleisanlagen wird er nicht zugänglich sein und ergänzt die Sperre, die bereits durch die Autotrassen gegeben war.



Die Erdgeschosszonen sind überwiegend in privater Nutzung



Wo endet die Allee? Was ist das „Ziel“? Rückseite Einkaufszentrum? Tunnel?



Läuft man hier gerne? wohin? Für wen ist das gedacht?



Gibt es hier Bezüge von der einen Seite zur anderen Seite?



Wo trifft man, begegnet sich? Wo findet der Austausch statt?



Sieht teilweise sehr grün aus. Aber wie wird das Grün nutzbar sein?

# Konkretisierte Planung

Kann bei einer Privatisierung  
Öffentlichkeit stattfinden?

Wo kann städtisches  
Leben stattfinden?

Läuft man hier gerne  
und für wen ist es gedacht?

Sieht zwar grün aus,  
aber ist es nutzbar?  
Wie ist hier die Aufenthaltsqualität?

Maßstab Mensch?  
Was macht man hier?  
Was habe ich hier verloren?

Gibt es hier Bezüge von der einen  
Seite zur anderen?

Pulsierendes Viertel?  
Vielfalt?



**EUROPAGARTEN**



**GRÜNSTREIFEN**



**VERENGUNG  
FUSSGÄNGER**



**GRÜNSTREIFEN  
FUSSGÄNGER**



**FUSSGÄNGER**



**EINGANG  
EUROPAALLEE**

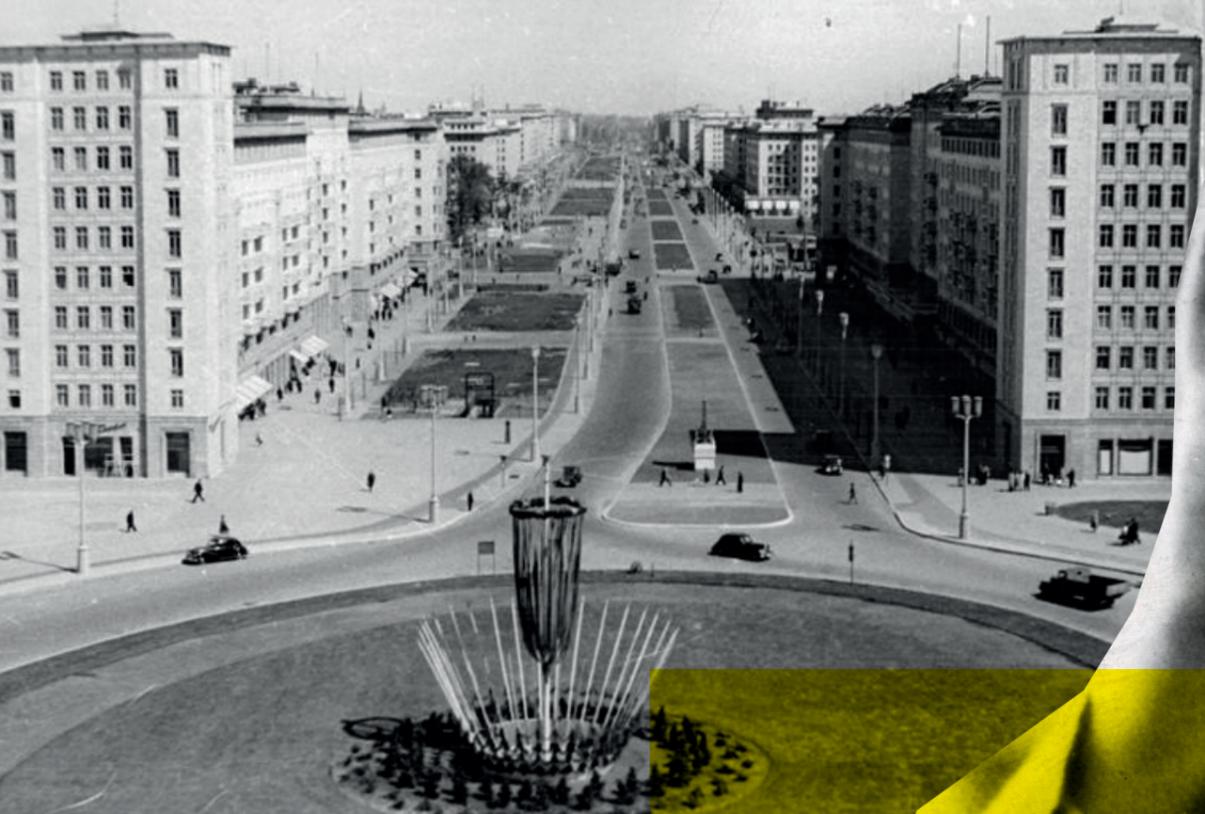


**FAHRRADWEGE**



**EMSER BRÜCKE**

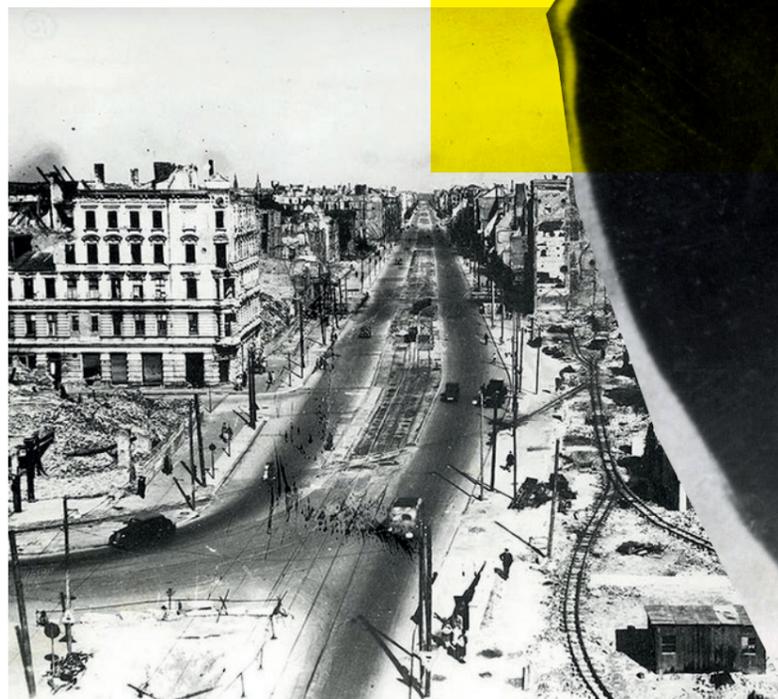




Vor dem Bau der Stalinallee fand ein Wettbewerb statt. Mehrere Architekten präsentierten Entwürfe, von denen unter anderem jene von Hermann Henselmann berücksichtigt wurden. Mit dem Bau der Türme am Frankfurter Tor wollte er an die Zerstörung des Deutschen und des Französischen Doms am Berliner Gendarmenmarkt im 2. Weltkrieg erinnern.

Stalinallee (nach Stalins Tod und der um 1956 einsetzenden Entstalinisierung umbenannt in Karl-Marx-Allee): erster Bauabschnitt 1952/53 Frankfurter Tor bis Strausberger Platz: Wohnhäuser mit Ladengeschlossen und Gaststätten

Der zweite Bauabschnitt bis Alexanderplatz nach 1961 beinhaltet zehngeschossige Wohnhäuser, Ladenkomplexe, Hotel "Berolina", Restaurant "Moskau", Kino "International"



Ein Hoch auf  
die Stalinallee...

... besser nicht!



Josef Wissarionowitsch Stalin (russisch Иосиф Виссарионович Сталин; \* 6. Dezemberjul./ 18. Dezember 1878 in Gori, Russisches Kaiserreich, heute Georgien; † 5. März 1953 in Kunzewo bei Moskau) war ein sowjetischer Politiker georgischer Herkunft und der Diktator der Sowjetunion von 1927 bis 1953.

Geboren wurde er als Iosse Bessarionis dse Dschughaschwili (georgisch; russisch Иосиф Виссарионович Джугашвили). Den Kampfnamen Stalin, der nach verschiedenen Deutungen für „der Stählerne“ steht, nahm er 1912 an.

Von 1922 bis 1953 war er Generalsekretär des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei der Sowjetunion (KPdSU), ab 1941 Vorsitzender des Rates der Volkskommissare (Regierungschef), ab 1946 Vorsitzender des Ministerrats der UdSSR und in den Jahren 1941 bis 1945 Oberster Befehlshaber der Roten Armee – der „Generalissimus“.

Während seiner Regierungszeit errichtete Stalin eine totalitäre Diktatur, ließ im Rahmen politischer „Säuberungen“ mehrere Millionen vermeintliche und tatsächliche Gegner verhaften, in Schau- und Geheimprozessen zu Zwangsarbeit verurteilen oder hinrichten sowie Millionen weiterer Sowjetbürger und ganze Volksgruppen besetzter Gebiete in Gulag-Strafarbeitslager deportieren. Viele wurden dort ermordet oder kamen durch die unmenschlichen Bedingungen ums Leben.

Monotonie

Distanz

Privatisierung&Abschottung

Trennung

Geschwindigkeit

Gleisrasen/Strassen

Geschwindigkeit

Abschottung

Abstandsflächen

**Vielfalt/Abwechslung**

**Nähe**

**Öffentlichkeit**

**Verbindung**

**Langsamkeit**

**Erholungsräume**

**Entschleunigung**

**Durchmischung**

**Begegnungsflächen**

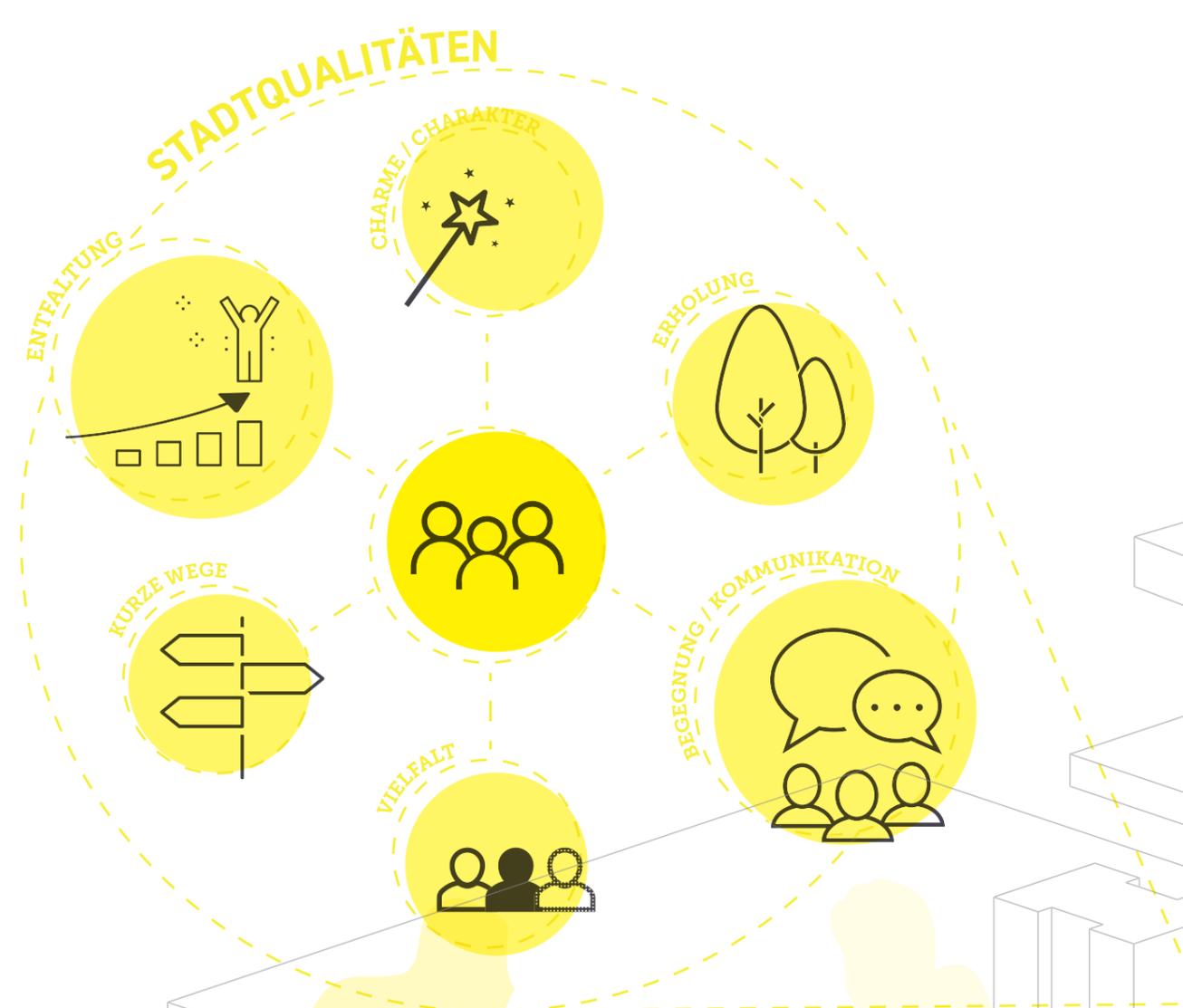
Was **braucht** es um sich  
zu wohlfühlen?

**Wie kann man den öffentlichen  
Raum stärken, was muss vor-  
handen sein, damit sich die  
Nutzer wohlfühlen?**

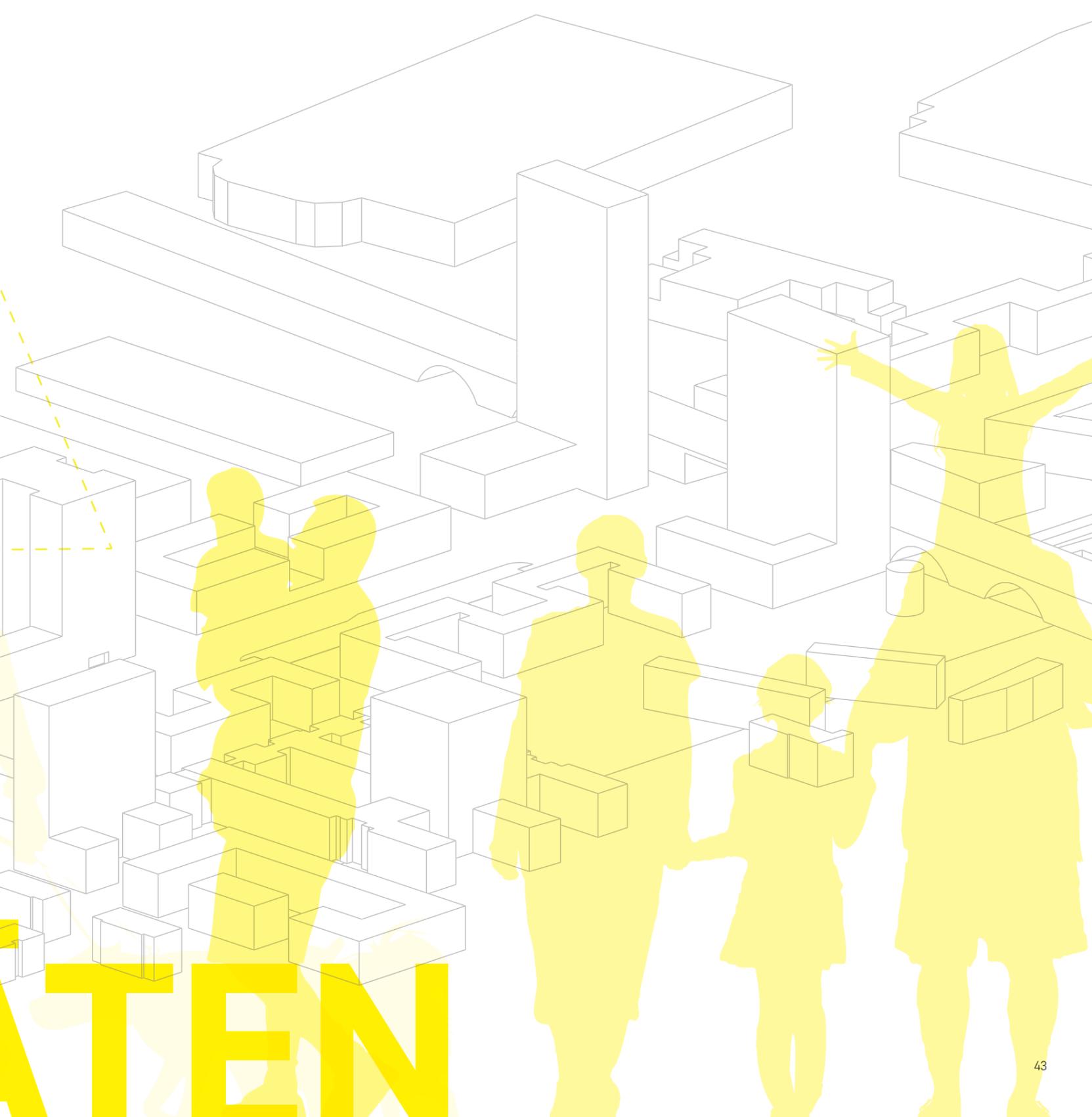
Auf der einen Seite stehen natürlich die funktionalen Nutzungen, wie kurze Wege, Sicherheit, Zugänglich und Erreichbarkeit, dies ist teilweise derzeit bereits gegeben, darüber hinaus muss es jedoch emotionale Nutzungen geben wie beispielsweise Treffpunkte, Spiel- und Sitzflächen, Grünräume, Gärten, Rückzugsorte, Wasserflächen, beispielbare Treppenanlagen, Rampen, etc. Gerade solche emotionalen Nutzungen erlauben eine Aneignung von Stadtraum und laden zum Verweilen ein.

**„Vor dem Entwerfen müssen  
wir die Menschen studieren,  
damit sie in Würde wohnen  
und arbeiten können.“**

Leon Battista Alberti,  
italienischer Architekturtheoretiker –  
Mitte des 15. Jahrhunderts



# STADT QUALITÄTEN

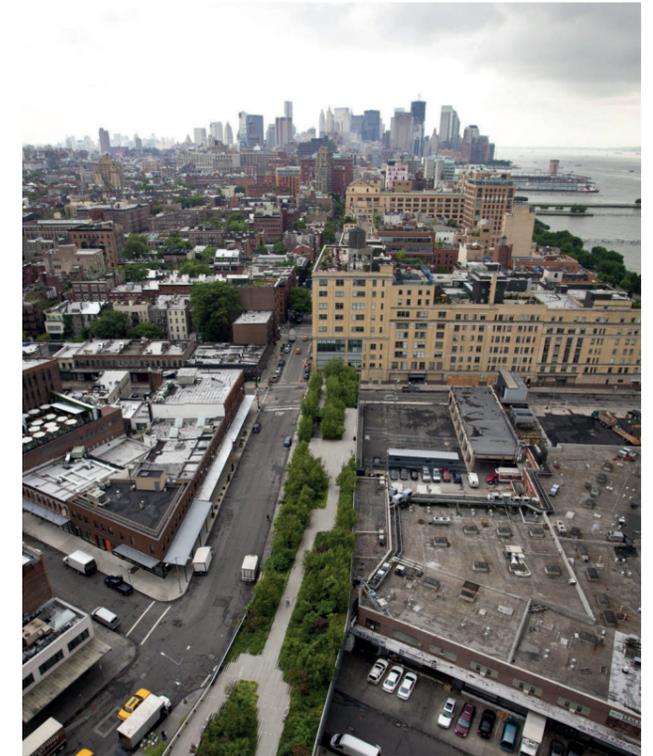
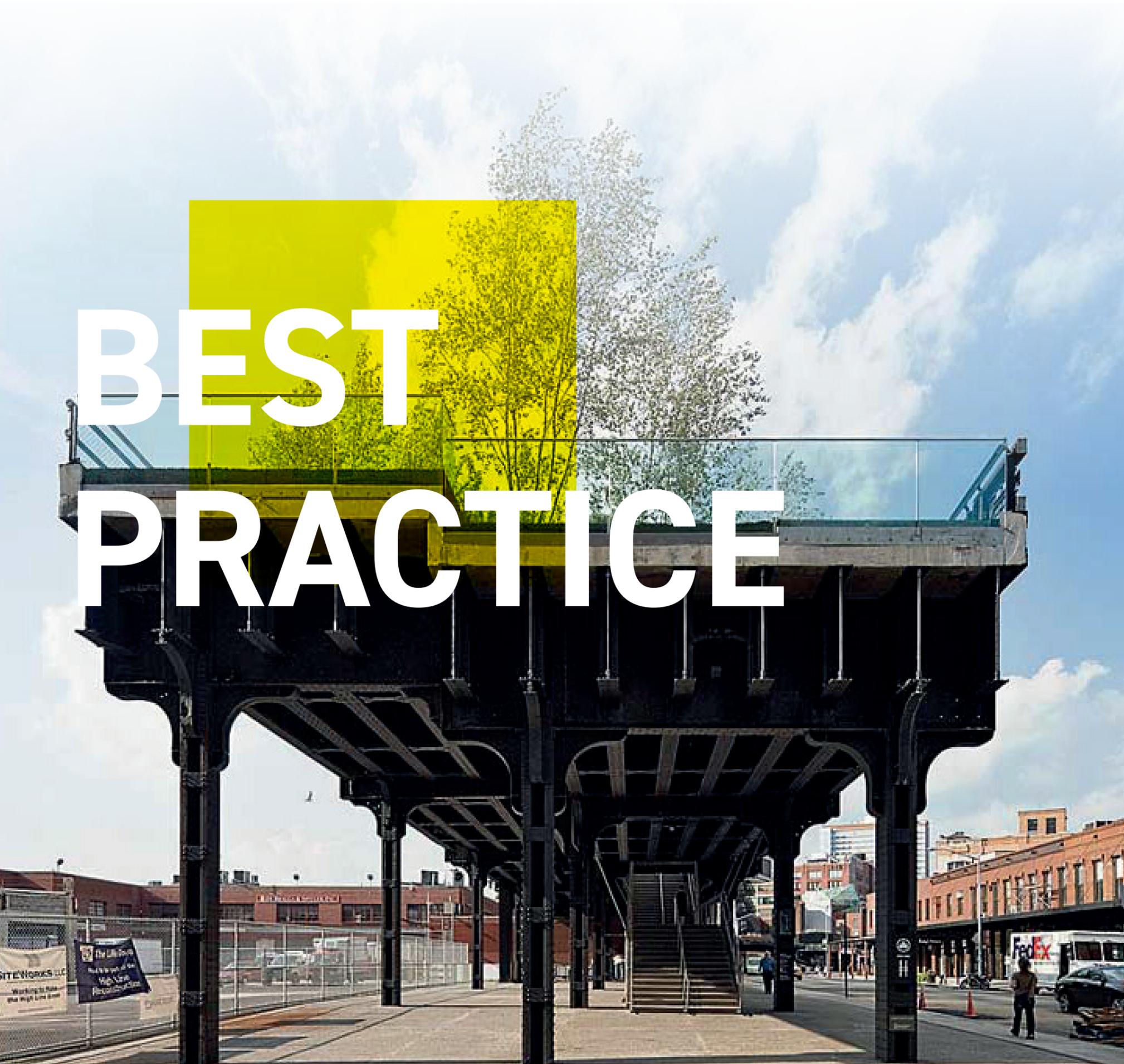




## Ziele

- Stadtklimarelevante Luftleitbahn Ost-West: Maximierung des Luftströmungsprofils für die Europaallee als Grün- und Luftschneise; Vermeidung von Luftaustausch-Barrieren
- Verbesserung der räumlichen und klimatischen Qualität zu beiden Seiten der Bebauungen
- Der öffentliche Raum ist eine der größten Errungenschaften der europäischen Stadt: entsprechend ist unser Ziel eine Stärkung des Nutzungsmix, Diversifikation zur Schaffung von nachhaltiger und sozial kontrollierter Urbanität im Europaviertel. Ansiedelung von ergänzenden relevanten Funktionen
- Vernetzung des Boulevards / der Europaallee mit seinen Anrainern, verstärkte Vereinnahmung des Raumes durch die Bürger.

# BEST PRACTICE



## High Line-Park New York

Über eine Länge von 2,5 Kilometer schlängelt sich die High Line durch die West Side Mannhattans. Als die Hochbahn in den 1930er-Jahren errichtet wurde, konnten die Güterzüge teilweise direkt in die Fabriken und Lagerhäuser der ehemaligen Gewerbegebiete Meatpacking District, West Chelsea und Hell's Kitchen/Clinton einfahren. Viele der Gebäude sind mittlerweile in trendige Galerien, Restaurants und Boutiquen oder teure Büro- oder Wohnflächen umgewandelt. Die Bahntrasse selbst ist seit 1980 funktionslos und stand kurz vor dem Abriss, bevor sie dank der Initiative »Friends of the High Line« in einen öffentlichen Park verwandelt wurde, der mittlerweile zu den Hauptattraktionen New Yorks gehört.





Der erste von drei Bauabschnitten konnte 2009, der zweite längere im Mai 2011 eröffnet werden. Inspiriert von der Ästhetik des gusseisernen Tragwerks und der überwucherten Bahngleise besteht das Konzept des High Line-Parks darin, entlang der Bahnstrecke eine Abfolge architektonischer und landschaftlicher Elemente zu schaffen. Dies lässt Orte unterschiedlichster Qualität entstehen: von sonnigen Plätzen über Blumenwiesen bis hin zu schattigen Baumgruppen, von ruhigen Nischen bis hin zu Treff- und Aussichtspunkten. Schmale, linear verlegte Betonfertigteile bilden großteils den Bodenbelag der Wege. Durch ihre konisch zulaufenden Enden greifen sie kammartig in die Pflanzbeete ein, verzahnen sich mit wiederverlegten Eisenbahnschienen und schaffen einen fließenden Übergang zwischen Pflasterung und Pflanzen – ein wiederkehrendes gestalterisches Motiv im High Line-Park.

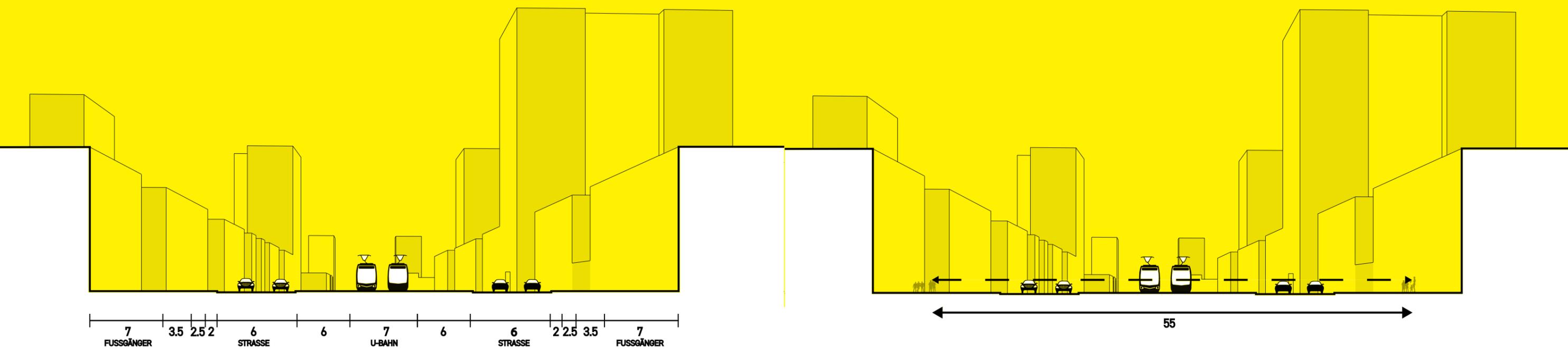
## „Ein Spaziergang entlang der Skyline“

Ein Rundgang in der urbanen Parkanlage startet an der Gansevoort Street im Meatpacking District, führt durch den Stadtteil Chelsea und endet schließlich in Hell's Kitchen (Stadtplan). Hier kann man der Hektik in Downtown entfliehen und an der Skyline New Yorks entlang oder hindurch schlendern, auf Bänken und Liegestühlen relaxen und die Aussicht genießen: so auch auf das Empire State Building und die Freiheitsstatue. Dabei befindet man sich stets in der Nähe vom Hudson River.

Quer über die Trasse zieht sich heute auch das The Standard High Line, eines der zurzeit angesagtesten Hotels der City. Neben dem Bau neuer Wolkenkratzer und luxuriöser Wohnblocks soll auch das renommierte Whitney-Museum 2015 von der Upper East Side in das trendige Viertel umziehen. Das Treiben auf der Baustelle kann man seit geraumer Zeit von der High Line aus beobachten.

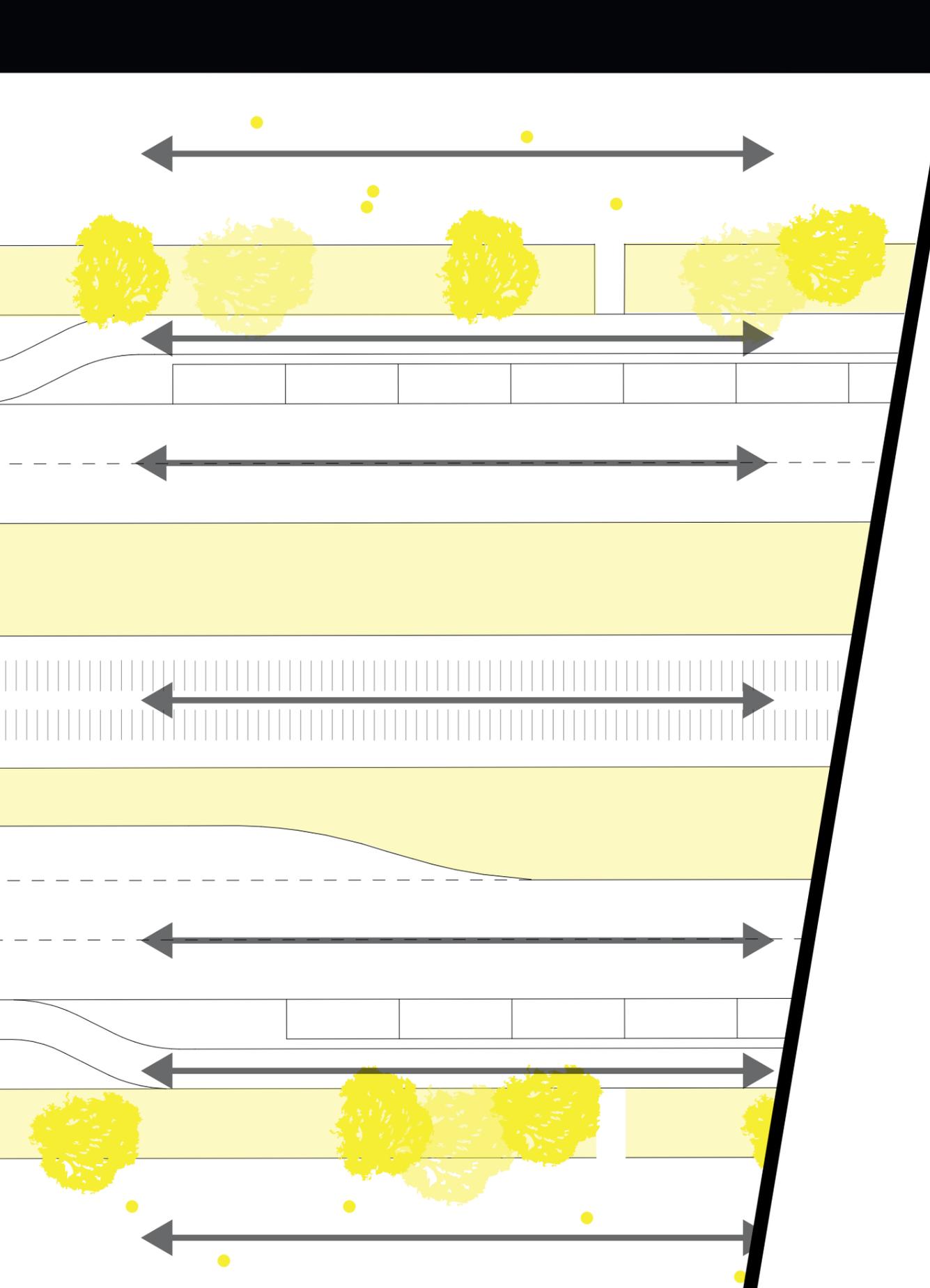


# DISTANZ & TRENNUNG

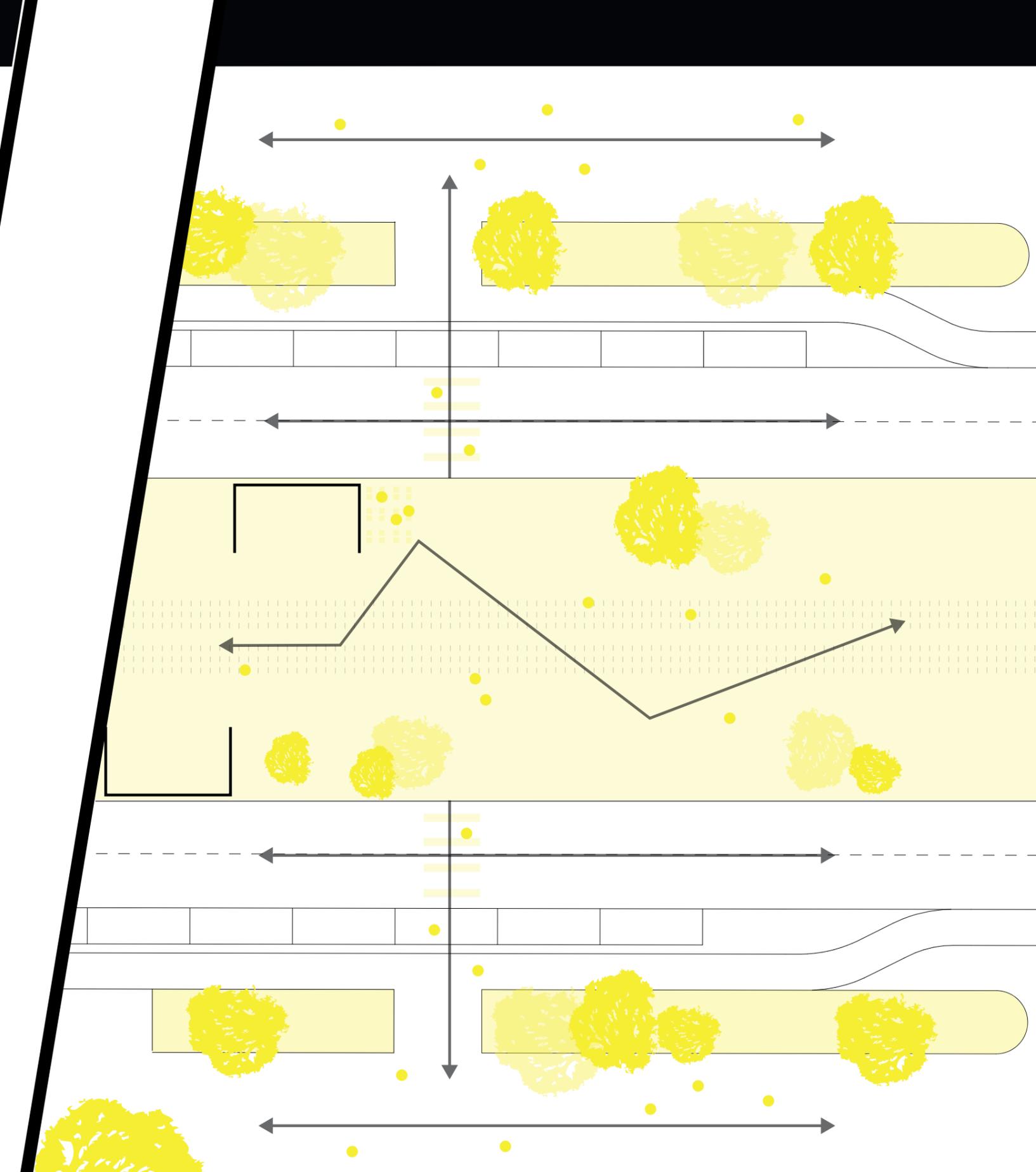


# DISTANZ & VERBINDUNG





**VORHER**



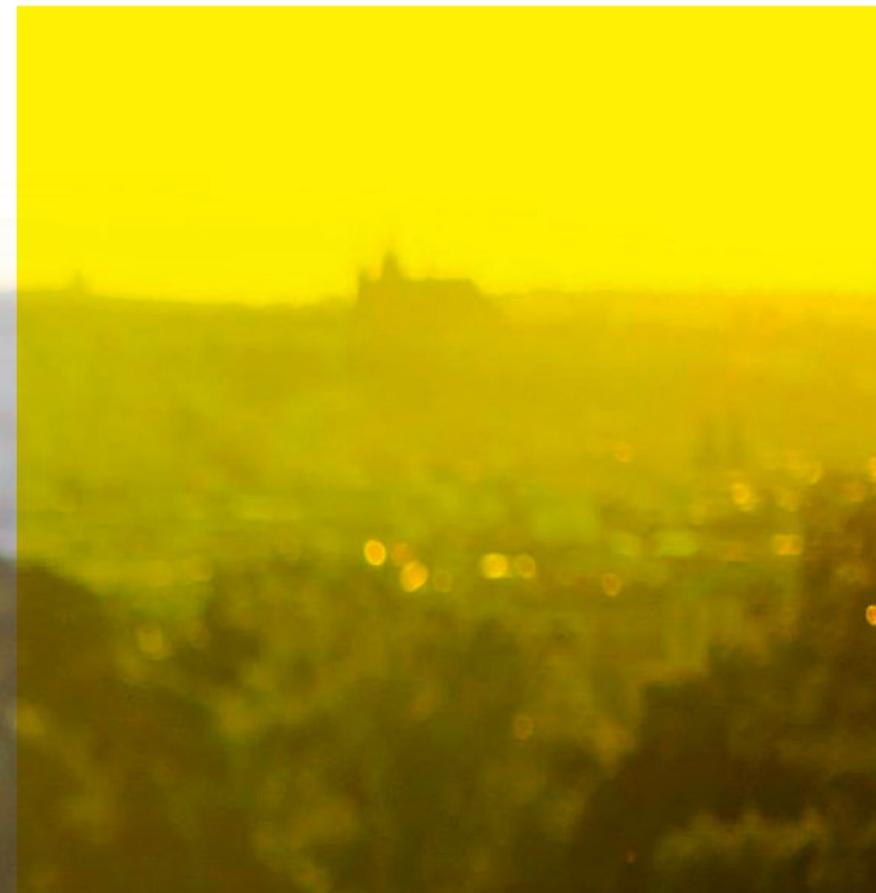
**VISION**

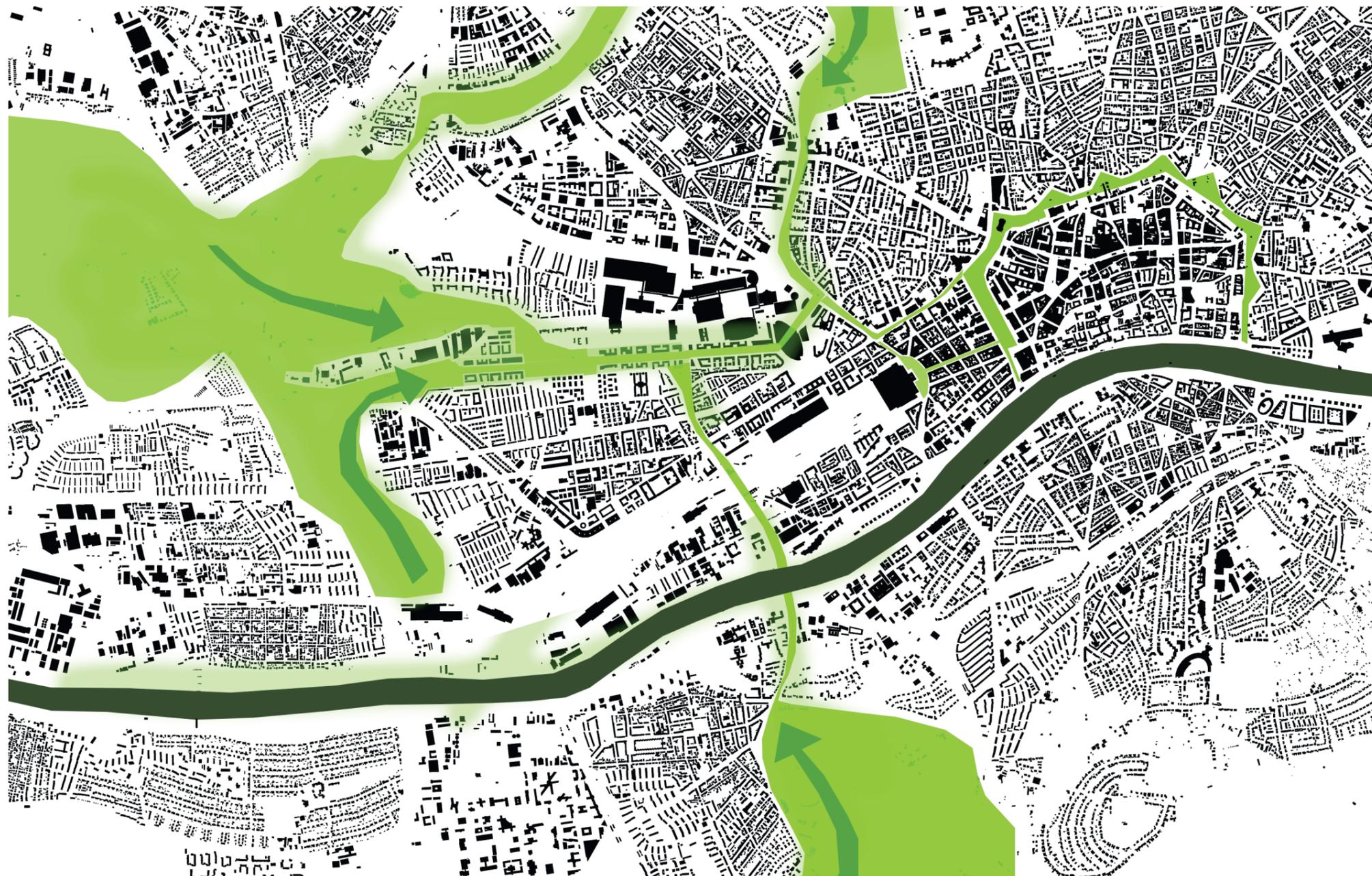


„Ein Ort für uns und unsere Interessen!“

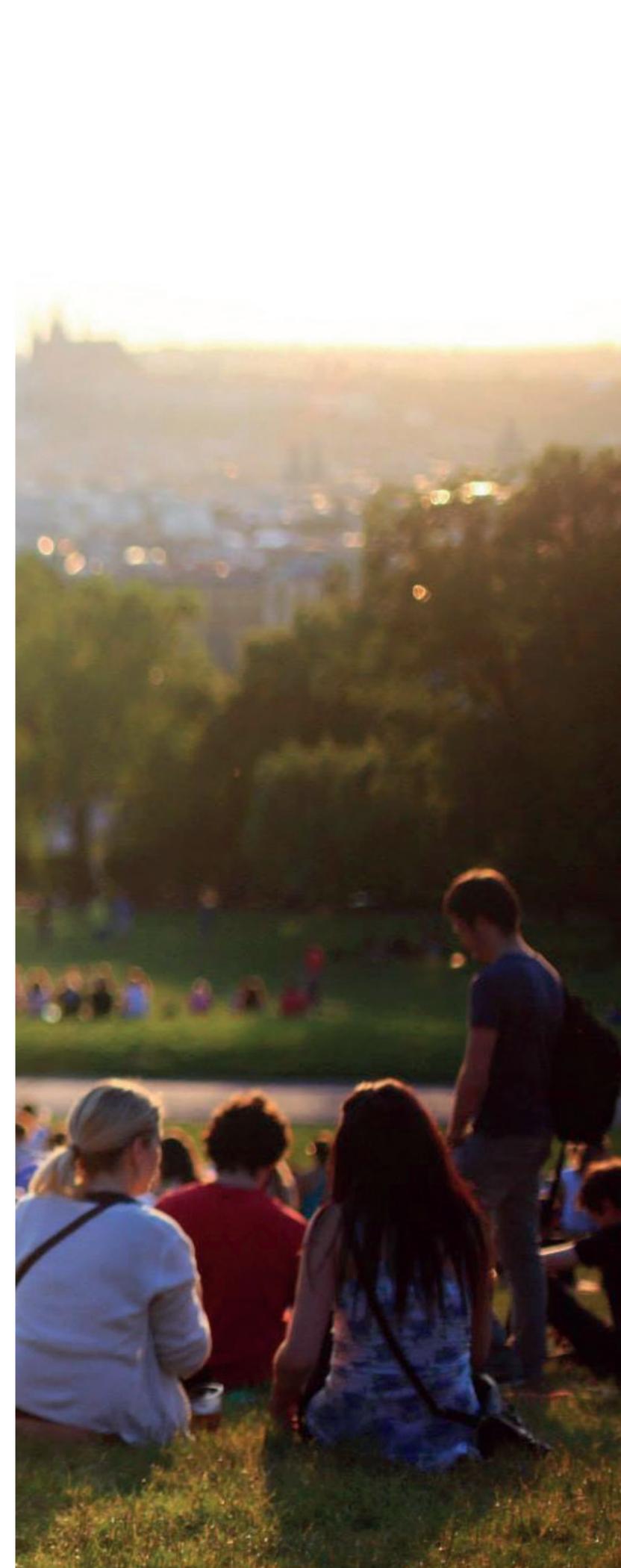
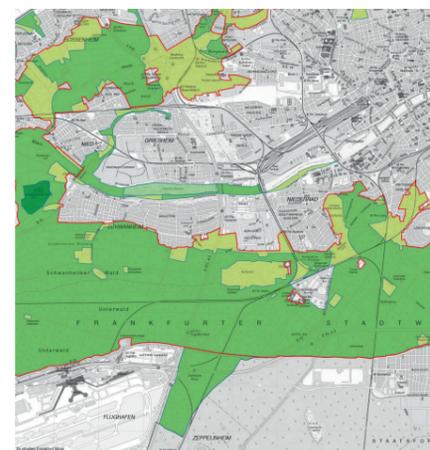


**Nutzungen**  
und **Themenvielfalt**





Anbindung an  
vorhandene städtische  
**Grünräume und Radwege**





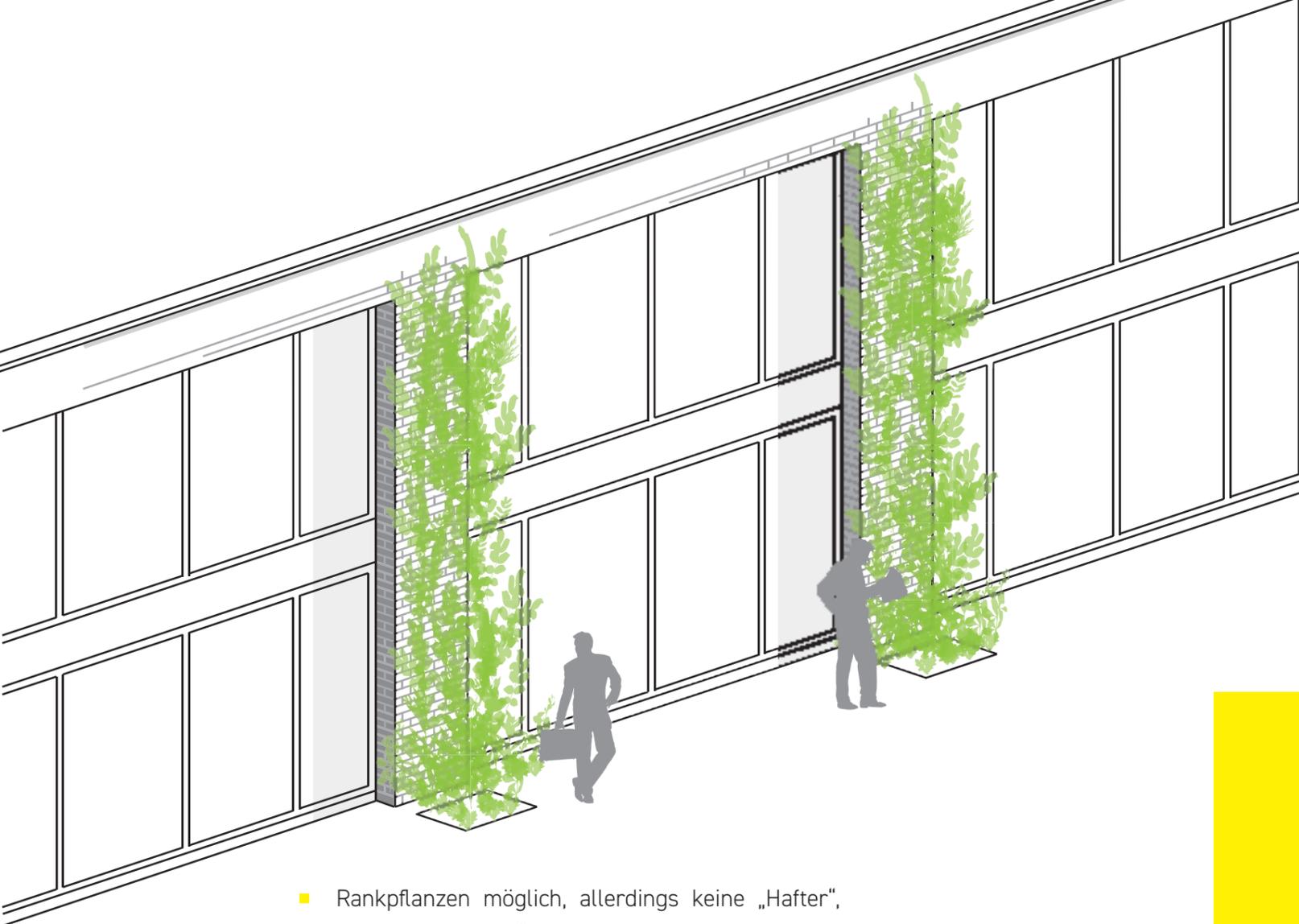
Derzeitige Planung



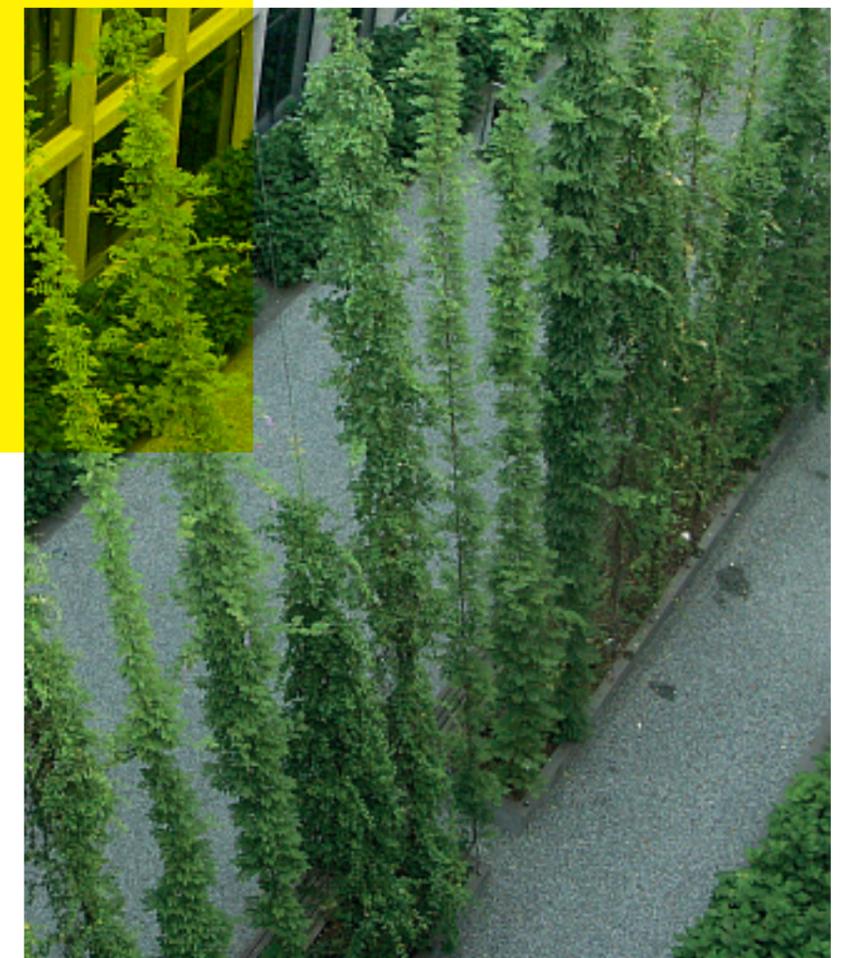
Vorschlag

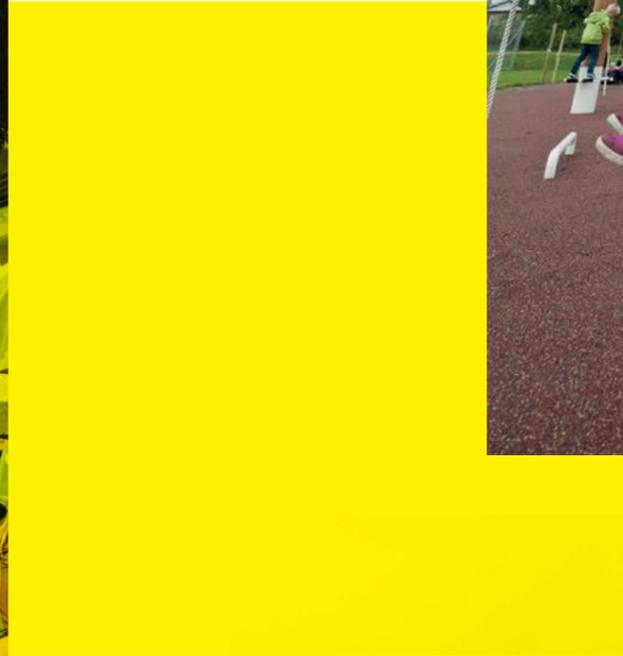
## Lösungsansatz

- Intensive und erfolgreiche interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Behörden, Dienststellen und Investoren.
- Vergrößerung der geometrisch verfügbaren Grünflächen / Oberflächen horizontal und vertikal  
Überwärmungspotential verringern
- Anreize auch für Investoren geschaffen mit dem Programm des Dezernates für Umwelt und Frauen: „Frankfurt frischt auf“
- Konkrete Umsetzungsstrategien des verstärkten Einsatzs von Fassadenbegrünung beiderseits der Europapalace
- Vertraglich in Abstimmung zwischen Investoren, Stadt (ASE / Grünflächenamt / VGF) ge-regelte Pflanzungen.



- Rankpflanzen möglich, allerdings keine „Hafter“, sondern „Klimmer“...
- Systemische Klärung Brandschutzanforderungen erfolgt... unkritisch umsetzbar bei GK 5, bei HHR im Regelfall für Geschosse EG / 1.OG möglich... ist aber im Einzelfall zu betrachten
- Klimmhilfen z.B. aus nichtbrennbaren Materialien an der Fassade befestigen. Ggf. Brandriegel aus Blech (A Material gem. DIN 4102) vorsehen.
- Differenzierung nach Pflanztypen... Blauregen, Wilder Wein etc. besser als Efeu (Wachsschicht und Ätherische Öle, Verholzungsanteil)
- Lediglich ca. 50cm tiefe Bereiche mit Bodenanschluss vorsehen...
- Konkrete Regelungen zur Pflege / Bewässerung / Schnitt für die Bepflanzungen vorsehen...
  - Schnittstelle Öffentlicher Raum und Privatrecht

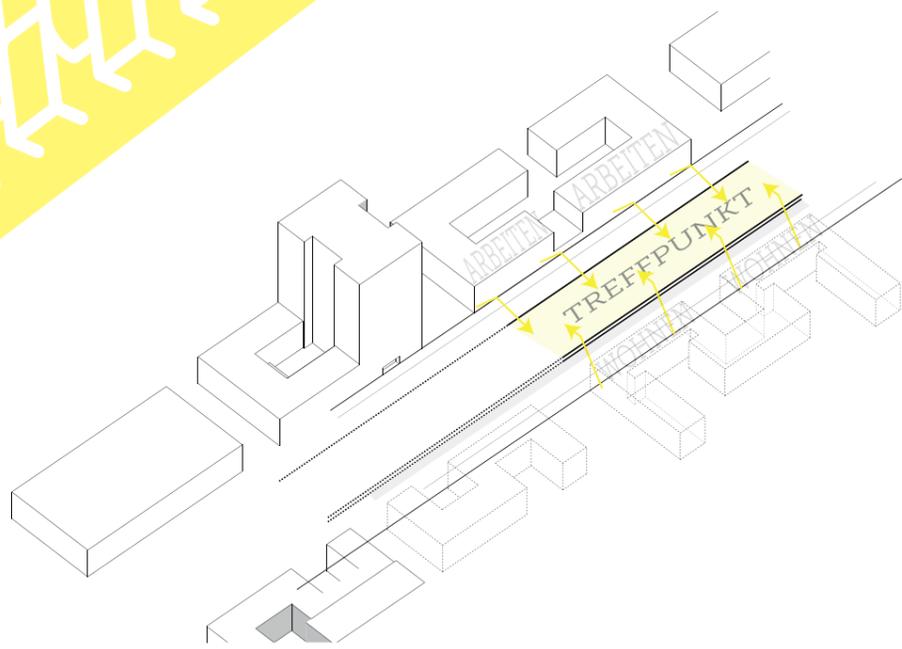




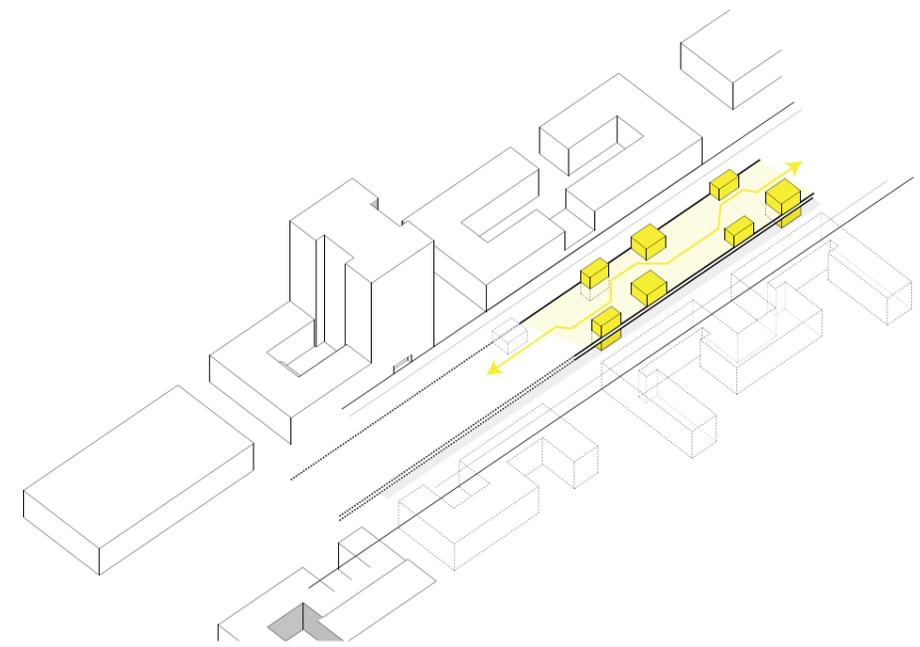
**"Die Menschen, nicht  
die Häuser machen  
die Stadt."**

Perikles

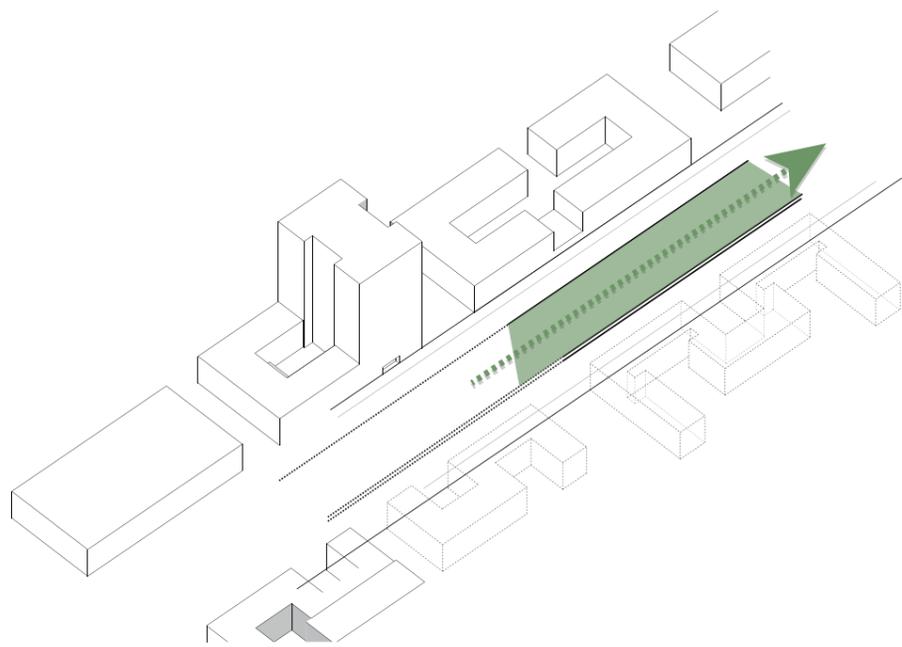




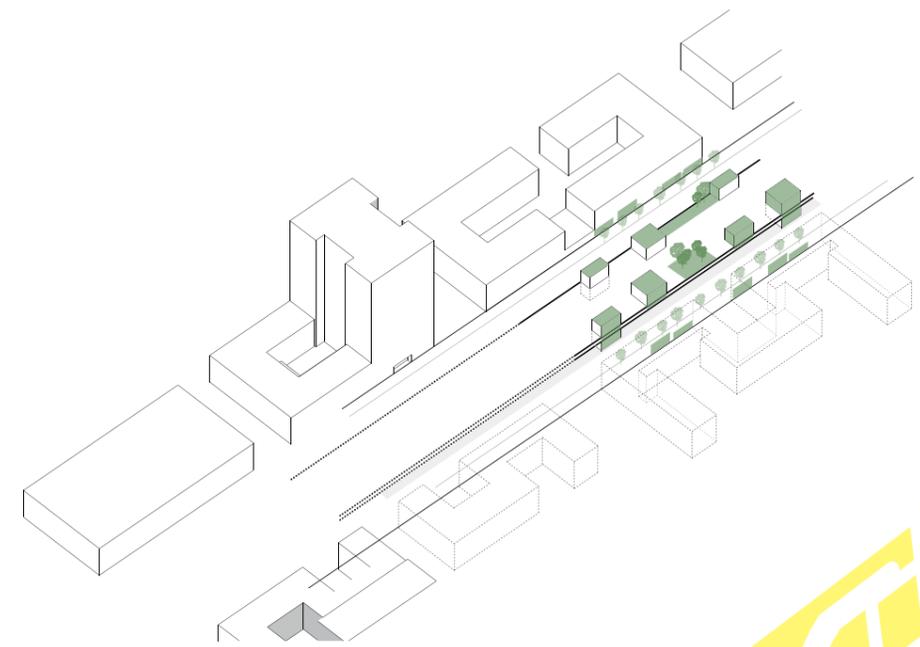
1. Mittelzone als Treffpunkt heterogener Nutzungen



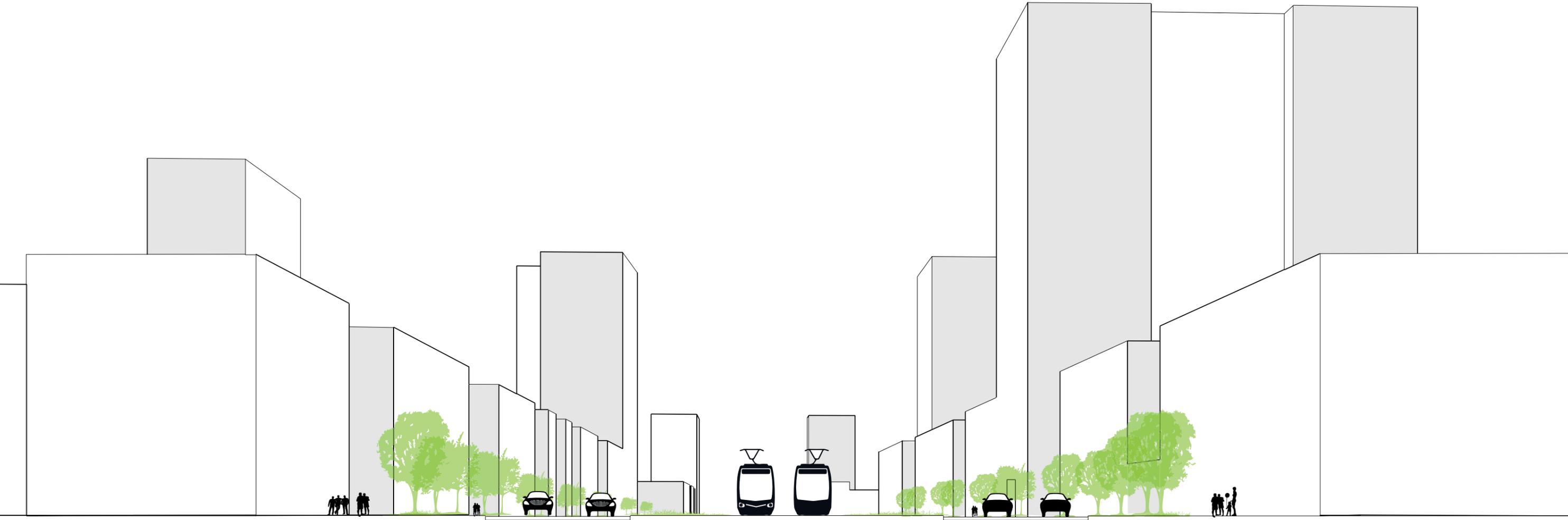
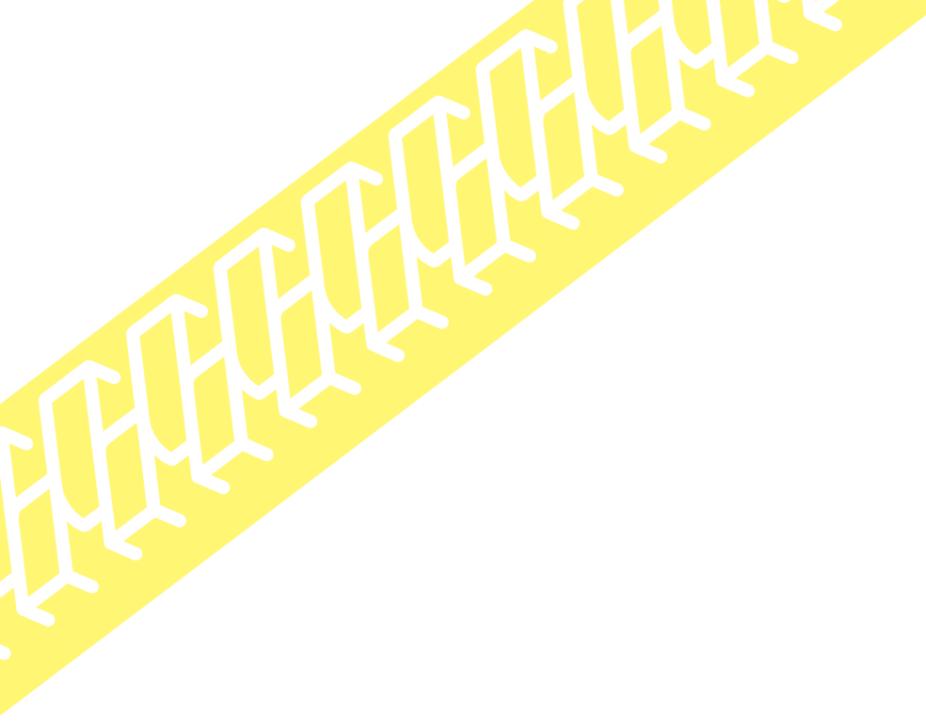
2. Fehlende öffentliche Nutzungen in Mittelzone herstellen / Vernetzung beider Straßenseiten / Räumliche Verbindung

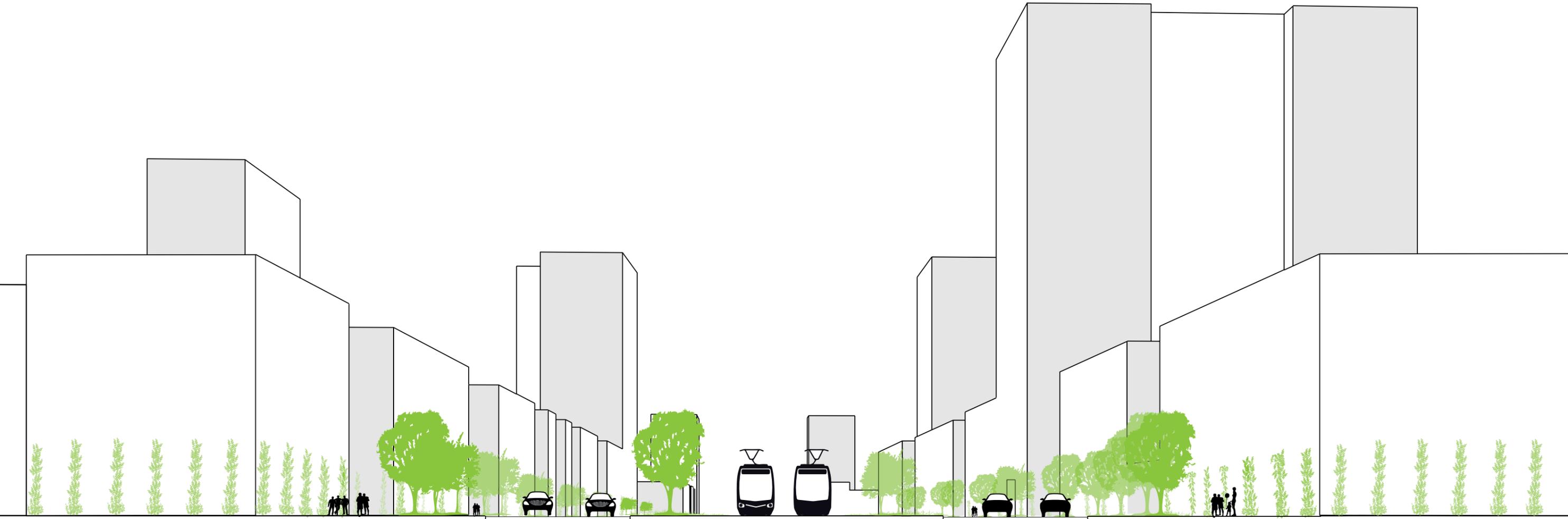
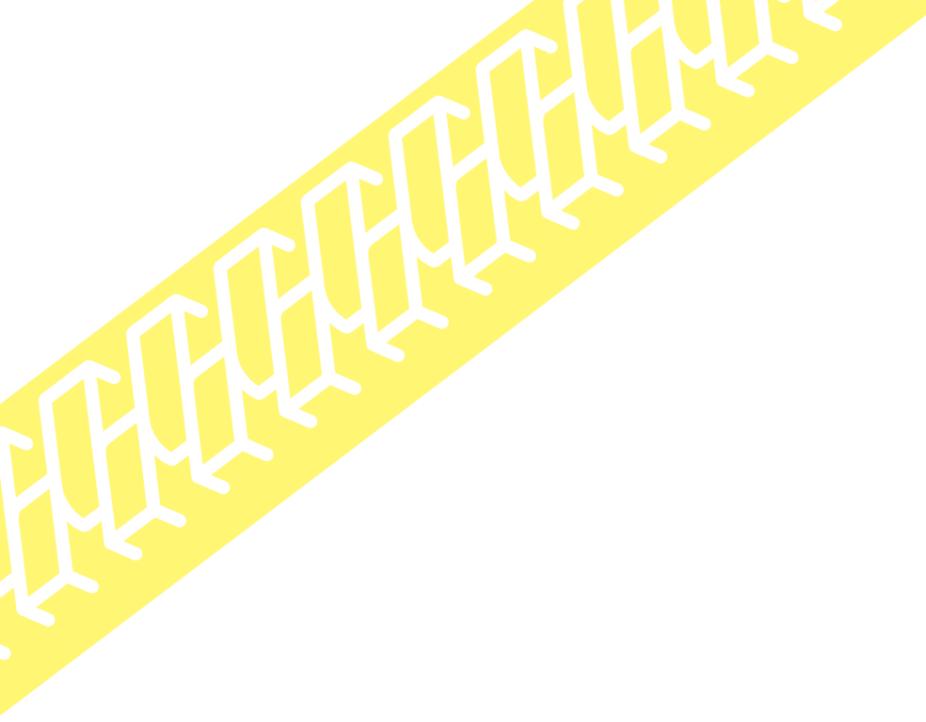


3. Nutzbare Grünfläche in Mittelzone (Grünflächenanteil bleibt erhalten)



4. Grünflächen in unterschiedlichster Form und Gestaltung (Grünflächenanteil kann sogar vergrößert werden)





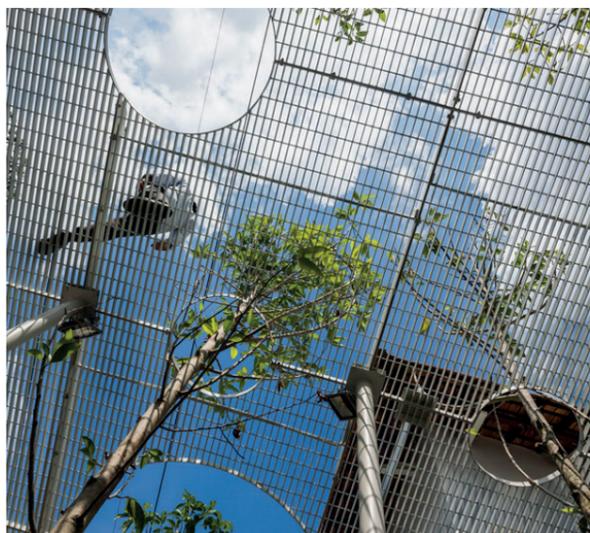
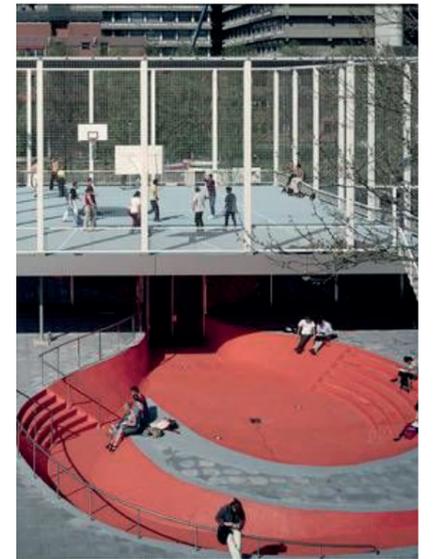
Vorschlag

## Perspektive

- Auch im Bereich der Trasse der Straßenbahn / U-Bahntrasse kann u.U. vermehrt Grün und Bepflanzung erfolgen.
- Durch die Reduzierung auf eine Straßenprofilbreite im üblichen Masstab der Europäischen Stadt verbessert sich die Aufenthaltsqualität zu beiden Seiten der Bebauungen
- Räumliche und nutzungsbezogene Vernetzung verbessert die Urbane Nutzungsvielfalt
- Schnittführung, wechselseitige Beziehung der Straßenseiten stärken durch Nutzung und Belegung der Mitte... vom Verkehrsbauwerk zum Boulevard.







... wie geht es weiter?

Die in dieser Studie vorgestellten Konzepte, grafischen Gestaltungen, Fotografien und Texte sind geistiges Eigentum der schmidtploecker planungsgesellschaft bzw. der Inhaber gezeigter Websites/Visualisierungen und sind Urheber- sowie Nutzungsrechtlich geschützt.

Alle Rechte liegen bei der schmidtploecker planungsgesellschaft, den beteiligten Unternehmen und Fotografen. Die Wiedergabe in gedruckter oder elektronischer Form, sowie die Verwendung von Inhalten, Ideen, textlichen und visuellen Darstellungen, auch in abgeänderter Form, bedarf der ausdrücklichen Zustimmung.

**spa.**

**schmidtploecker architekten bda  
schmidtploecker planungsgesellschaft**

dreieichstraße 59  
60594 frankfurt am main

069 959 320 2-0  
mail@schmidtploecker.de  
www.schmidtploecker.de



---

Mehr und mehr Flächen gehen heutzutage in Frankfurt für die Allgemeinheit verloren. Die Folge ist ein Stadtraum, der auf seine reine Funktion Strasse, Gleis, Weg, Sauerstoffproduktion (Baumreihe) mit einer maximalen Ausnutzung der Grundstücksfläche reduziert ist. Die Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit der Aneignung des Stadtraums durch die Bewohner reduzieren sich. Die Gründe dafür mögen vielfältig sein, durch zunehmende Privatisierung, durch Zeit- und Kostendruck, fehlende Regularien und Vorgaben der Stadt dagegen zu steuern. Auch wenn es für den Einzelnen häufig als Anmaßung verstanden wird, sich auf dem eigenen Grundstück Vorgaben machen zu lassen, so nutzt es langfristig doch der Allgemeinheit, da damit das Bild der Stadt geprägt und die Lebensqualität eines Stadtteils gesteigert oder geschwächt wird.

Gegenstand dieser Studie ist der Stadtraum im Europaviertel, der von vielen Seiten bemängelt wird. Obwohl er als lebendiger Stadtteil mit pulsierendem Leben erdacht ist, erfahren wir hier die Reduktion auf die reine Funktion - um von Punkt A nach B zu kommen - und die höchste Ausnutzung der Grundstücke, ohne öffentliche Plätze und Nutzungen besonders deutlich wahrnehmbar. Der menschliche Maßstab ist nicht erfahrbar, die Distanzen sind nur für das Auto geplant. Die Erdgeschosszonen sind überwiegend privat genutzt und nicht für die Öffentlichkeit vorgesehen, sodass die Strassen monoton und steril wirken.

Mit einer Nutzungsvielfalt hat das wenig gemein, deshalb gilt es hier anzusetzen ...

**spa.**