



## PRESSEMITTEILUNG

### **Schöne multifunktionale Straßenräume statt Verkehrs-Trassen und Fußgängerzonen**

**In der kontroversen Diskussion um die Fußgängerzone am nördlichen Frankfurter Mainufer hält das *Deutsche Institut für Stadtbaukunst* ein grundlegend prinzipielles Nachdenken um den städtischen Straßenraum in Frankfurt für notwendig. Weder eine Fußgängerzone noch eine Verkehrs-Trasse für den Individualverkehr sind die angemessenen Antworten auf einen städtebaulich derart sensiblen Bereich im Herzen der Stadt Frankfurt am Main.**

Frankfurt am Main, 25. August 2020 - Alle Straßenplanungen haben eine Geschichte. Was zunächst gesehen werden muss, ist, daß in den 60-70er Jahren das planungspolitische Ziel darin bestand, dem Auto prinzipiell Vorrang im städtischen Leben einzuräumen. Deutschlandweit wurde die „verkehrsgerechte Stadt“ propagiert und umgesetzt. So auch in Frankfurt am Main. Die Folge dieser Politik waren breite Schneisen für Stadtautobahnen, wie zwischen Frankfurts „City“ und der Nordweststadt, der vierspurige Ausbau von „Hauptverkehrsstraßen“, wie der Eschersheimer Landstraße mit durchgehender „Ampelgrünphase“ für den PKW-Verkehr und störungsfreien Fußgängerunterführungen an allen Straßenkreuzungen sowie kreuzungsfreie Knotenpunkte für den Individualverkehr mit innerstädtischen Brückenbauwerken und „Hochstraßen“.

Geplant, aber zum Glück für die Stadt nicht ausgeführt, waren in Frankfurt eine vierspurige Hochstraße über der Freßgasse, deren Rampenbauwerk für den Fußgänger eine unüberwindliche Barriere zwischen Hauptwache und Schillerstraße darstellte und den Grund für den heute noch vorhandenen großen Abgang in die „B-Ebene“ darstellt, durch die man unter der Rampe hindurch die Schillerstrasse erreicht, und, heute kaum mehr vorstellbar, im Mainraum eine vierspurige Hochstraße über der Platanenallee am südlichen Schaumainkai.

Als Reaktion auf diese extremen Planungen der autogerechten Stadt entstanden deutschlandweit monofunktionale Fußgängerzonen, wie die Frankfurter Zeil oder die Schillerstrasse. Ohne Wohn- und Geschäftshäuser und ohne örtlichen Verkehr sind diese Fußgängerzonen aber vor allem nachts in ihrer Monofunktionalität menschenleer und damit ohne soziale Kontrolle.

Beide Systeme, die Verkehrs-Trasse wie die Fußgängerzone und dies zeigen die Frankfurter Beispiele deutlich, sind Extreme, die für das Leben in der Europäischen Stadt untauglich sind, weil sich aufgrund der fehlenden Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten in beiden kein normales städtisches Leben entwickeln kann. Warum sollte man diese Systeme also am nördlichen Mainufer einsetzen?

Spätestens seit der Corona-Krise muss die Bedeutung des öffentlichen Raumes der Stadt, der als städtischer Lebensraum und damit als Ergänzung zum Wohnraum verstanden werden muss, deutlich geworden sein. Vor allem für diejenigen, die nur über kleine Wohnräume verfügen, hat der gut gestaltete, lebendige Straßenraum eine besondere Bedeutung. Er stellt eine Ergänzung der eigenen Wohnräume da. Der öffentliche Raum ist der soziale

Raum unserer demokratischen Gesellschaft. Dieser Gesellschaft ist es wichtig, sich in städtischen Parks, auf Plätzen und Straßen, wie sie im Nordend, in Bornheim oder Sachsenhausen zu finden sind, zu treffen und austauschen zu können, ohne dass es dafür irgendwelcher Aktionen oder besonderer Designideen bedarf.

Angestoßen durch die Debatte um den nördlichen Mainkai in Frankfurt schlägt das *Deutsche Institut für Stadtbaukunst* vor, die Fehlentwicklungen der verkehrsgerechten Stadt und deren gebaute Reaktion, die Fußgängerzonen, Stück für Stück zurückzubauen und wieder großräumig schöne Straßen- und Stadträume zu konzipieren. Auch die Fußgängerzone Zeil sollte, wie die Kaiserstraße, wieder reduzierten Autoverkehr aufnehmen und mit breiten Gehsteigen ausgestattet werden. Prinzipiell muss mit dem Wegfall einiger großer Kaufhäuser über diese Straße neu nachgedacht werden. Schon heute aber genügt eine Sperrung der Zeil am Wochenende, statt einer Fußgängerzone, um diese Straße zu einer lebendigen Stadtstraße werden zu lassen.

Gut proportionierte und gegliederte Stadtstraßen in gemischt genutzten Stadtvierteln in der gesamten Innenstadt Frankfurts und den direkt angrenzenden Stadtteilen auf beiden Seiten des Mains sollten zur Normalität im Planungsalltag werden. So könnte die Berliner Straße beispielsweise zu einer normalen Stadtstraße werden und der Willy Brandt Platz im Rahmen der „Kulturmeile“ als neugestalteter städtischer Theaterplatz entstehen.

Für all dies aber bedarf es statt vereinzelter ungeplanter örtlicher Sperrungen, die die Bürger gegeneinander aufbringen, eines städtebaulich konzipierten Gesamtverkehrsplans. Im *Deutschen Institut für Stadtbaukunst* wird erwogen, einen solchen Plan zu erarbeiten und der Öffentlichkeit als Diskussionsgrundlage vorzustellen.

Am Beispiel von Nizza zeigt sich, wie neu gestaltete Straßen aussehen können: <http://www.nice.fr/fr/actualites/la-nature-au-coeur-de-nice/mairie?type=articles&parent=root#>



C'est tout Nice  
qui s'embellit

LIEUX EMBLÉMATIQUES ET VOIES RÉAMÉNAGÉES



2019

3<sup>e</sup> trimestre

Promenade des Anglais / 3<sup>e</sup> phase

## Deutsches Institut für Stadtbaukunst

Das *Deutsche Institut für Stadtbaukunst* hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Leitbild eines nachhaltigen, dauerhaften und schönen Bauens für jegliche städtebauliche Planung in Deutschland zu etablieren. In Deutschland entstehen kaum Stadträume, die wie die sogenannten Altbauquartiere von einem Großteil der Bevölkerung als alltagstauglich, lebendig und schön empfunden werden. Die Kunst eines solchen Städtebaus ging mit den reduktionistischen Auffassungen einer funktionalistischen, soziologischen oder verkehrstechnischen Stadtplanung weitgehend verloren. Das *Deutsche Institut für Stadtbaukunst* widmet sich aus diesem Grund seit seiner Gründung 2008 unter der Leitung von Prof. Christoph Mäckler und Prof. Dr. Wolfgang Sonne der Erforschung und Lehre der Stadtbaukunst. Diese bringt die ästhetisch-gestalterische Seite der Stadt mit sozialen, ökonomischen, politischen, ökologischen, technischen und kulturellen Anforderungen zusammen. Darüber hinaus handelt das Institut konkret und erarbeitet zusammen mit führenden Experten aus ganz Deutschland Maßnahmenkataloge, um Veränderungen in der Stadtentwicklungspraxis hin zu einem urbaneren Städtebau zu bewirken.

### Pressekontakt:

Deutsches Institut für Stadtbaukunst  
Caroline Mohler  
Pressereferentin  
60596 Frankfurt am Main  
Tel: 069 5050800-12  
Email: [caroline.mohler@stadtbaukunst.de](mailto:caroline.mohler@stadtbaukunst.de)