

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 12.08.2024

Dezernat: XII Mobilität

Eingang Amt 01: 12.08.2024, 11:15 Uhr

**Bericht des Magistrats
an die Stadtverordnetenversammlung**

B 314

M
PW

Anhörung Ortsbeiräte 1 bis 5

Betreff

Mainkai

hier: Ergebnisbericht Temporäre Umnutzung 2023

- ohne Vorgang -

a) Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	vom	§
b) Antrag d.	vom	NR
c) Etat-Antrag d.	vom	E
d) Anregung des Ortsbeirats	vom	OA
e) Etat-Anregung des Ortsbeirats	vom	EA
f) Anregung der KAV	vom	K
g) Anfrage d.	vom	A
h) Initiative des Ortsbeirats	vom	OI
i) Beschluss des Ortsbeirats	vom	§
j) Bericht des Magistrats	vom 24.06.2022	B 256

Vertraulich: ja nein

Anlage(n): Auswertungsbericht Online-Befragung 2023 - nicht vervielfältigt -

Begründung der Vertraulichkeit:

- Der oben bezeichnete Beschluss lautet:
- Die oben bezeichnete Anfrage lautet:
- Die oben bezeichnete Initiative lautet:

- Zwischenbericht:**
- Bericht:** (siehe Seite 2 ff.)

1. Vorbemerkungen

Auch im Sommer 2023 wurde eine temporäre Umnutzung des Mainkai gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 27.01.2022, § 1157, durchgeführt.

2. Nachbetrachtung „Sommer am Main“ 2023

Das Stadtraumexperiment „Sommer am Main“ wurde in 2023 fortgesetzt. Es gab erneut die Möglichkeit, die Potentiale, Qualitäten und Chancen des Stadtraumes am Main auszuprobieren, zu erleben, mitzugestalten und darüber ins Gespräch zu kommen. Bei den insgesamt ca. 80 Veranstaltungen und Programmpunkten während zwei Aktionszeiträume von einmal gut drei Wochen und einmal zehn Tagen ging es sowohl um eine temporäre Umnutzung als auch die Erprobung der gemeinwohlorientierten Nutzungsmöglichkeiten und -bedürfnisse an diesem für Frankfurt so zentralen und historisch bedeutsamen Ort.



© Cornelius Pfannkuch

Möblierung und temporäre Aufenthaltsqualität

Nach den Rückmeldungen zum Sommer am Main 2022 zu der fehlenden Verschattung und Aufenthaltsqualität stand im Jahr 2023 im Fokus; durch Möblierung mehr temporäre Aufenthaltsqualität zu schaffen. Es kamen eine Vielzahl von Sitzmöbel, Verschattungselementen und Begrünung zum Einsatz. Zudem gab es erstmals ein gastronomisches Angebot an zwei Standorten.

Für mehr Grün sorgten zeitweise Grüne Zimmer, eine Grüne Oase neben dem Kiosk am Historischen Museum sowie zehn Pflanzkübel. Die Grünen Zimmer stellte das Grünflächenamt zur Verfügung. Die Pflanzkübel wurden durch Schüler:innen der Philipp-Holzmann-Schule mit Unterstützung von Umweltlernen in Frankfurt e. V. gebaut und vor Ort mit bienenfreundlichen Stauden bepflanzt.

Neben der Grünen Oase entstand in Kooperation mit dem Stadtmarketing auch das gastronomische Angebot. Eingebunden waren der DEHOGA Kreisverband Frankfurt e.V., Local Heroz und „Yok Yok am Fluss“, ein Ableger des beliebten Kultkiosks aus dem Bahnhofsviertel. Menschen wollen öffentliche Räume unterschiedlich und vielfältig nutzen. Attraktiv werden sie durch gastronomische Angebote, die zum Verweilen einladen, die Genuss und einen Raum für Zusammenkommen und Dialog bieten. Mit dieser Intention wurde diesjährig ein Angebot geschaffen, das diesen Anforderungen gerecht wird und durch die Nutzer*innen durchweg positiv angenommen worden ist. Der beliebte Kultkiosk wurde mit vielen Grünpflanzen gestaltet und entwickelte sich dadurch zur temporären Oase und zu einem Emotionsraum am Mainufer.

100 gelbe Liegestühle prägten gleich zu Beginn das Bild vom diesjährigen Sommer am Main und luden zum Verweilen ein. Ein Teil verbleibt dauerhaft am Mainkai und wird nachfolgend vom Kiosk am Eisernen Steg genutzt.

Sonnenschirme und orange Sitzringe waren an drei Standorten zu finden und wurden sehr gut angenommen. Zum Ende der Sommerferien wurden die Sitzringe zur weiteren Nutzung auf Schulhöfen im Innenstadtgebiet aufgestellt. Die Schirme haben eine dauerhafte Verwendung auf öffentlichen Kinderspiel- bzw. Quartiersplätzen im gesamten Stadtgebiet.

Für den ersten Zeitraum wurden an vier Standorten Baugerüste mit Sonnensegeln aufgestellt. Die Idee entstand im Rahmen eines Stegreifes am Fachgebiet „Entwerfen und Nachhaltiges Bauen“ von Professor Christoph Kuhn am Fachbereich Architektur der TU-Darmstadt. Die Wahl fiel auf den Entwurf von Hannah Lindholm und Tillmann Grobe. Hier standen große Flächen mit Schatten in Aussicht und neue Perspektiven auf den Mainkai und Umgebung durch Tribünen mit Sitzstufen. Mit dem Vorschlag; Standardbaugerüste zu verwenden, die für den kurzen Zeitraum geliehen und anschließend weiterverwendet werden können, konnten Sie zusätzlich überzeugen. Lediglich die Sonnensegel mussten angeschafft werden. Diese werden teilweise nachgenutzt. Markant waren zudem die gelben Möbel unter den Sonnensegeln. Hierfür hatten die Studierenden ein Stecksystem aus Schaltafeln konzipiert und konnten die Abteilung Holzbau der Staatlichen Berufsschule Aschaffenburg für die Umsetzung gewinnen. Sie wurden gefräst und dann am Mainkai unkompliziert aufgebaut. Ein Teil wird in der Agentur des Städtischen Wandels weiter genutzt.

Zusätzliche Farbe in den Stadtraum brachten die bunten Banner zum „Sommer am Main“ und die „Streetart“-Projektwoche der Schüler:innen der Helmholzschole. Das Design der Kreativagentur „esistfreitag“ von 2022 wurde hierfür weiterentwickelt. Im Rahmen der Projektwoche wurden vielfältige urbane Interventionen umgesetzt. Unterstützt wurden die Schüler:innen durch den Sportkreis Frankfurt zusammen mit Kunststudenten in Kooperation mit den Akteuren der zwischenzeitlich erfolgreichen Bewerbung zum World Design Capital 2026.

Zweitweise kam die Lange Bank an zwei Standorten am Mainkai zum Einsatz – siehe auch inhaltlicher Baustein: „Initiative Zukunft Innenstadt“.



Das Programm umfasste vier inhaltliche Bausteine:

Sport- und Bewegungsangebote

Der Sportkreis Frankfurt am Main e.V. steht für mehr Sport und Bewegung im öffentlichen Raum. Der „Sommer am Main“ verkörpert ebendiese Öffnung. Gemeinsam mit PROPROJEKT übernahm der Sportkreis Frankfurt die Koordination und Umsetzung des sportlichen und musikalischen Programms, um die Menschen wieder in Bewegung zu bringen.

Doch sportlich mit Leben füllten die Frankfurter Sportvereine und -initiativen, Bildungsträger und Sozialverbände sowie Schulen und urbane Sport- und Tanzcommunities den Mainkai. Sie boten ein buntes und abwechslungsreiches Sport- und Mitmach-Programm für Jung und Alt. Ob im Rahmen des Vereins-Dienstag, des Hochschul-Mittwoch, des Aktions-Donnerstag oder den Tanz- und Urban-Sport-Events am Wochenende – die Vereine und Partner:innen des Sportkreises, ihre Angebote und der Spaß an der gemeinsamen Bewegung standen im Mittelpunkt des sportlichen Programms. Volleyball, Rugby, Tennis, Tischtennis, Cricket, aber auch individuelle Bewegung wie Musik- und Tanz-Workshops, Calisthenics, Skateboarding, Yoga oder Fitness und Laufen: Für alle Besucher:innen fand sich eine passende Sportart, die gemeinsam er- und gelebt werden konnte.

Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“

Das Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“ verwandelte den Straßenraum in einen Bildungsraum für Jung und Alt. Den Anfang machte das Solarrennen Frankfurt RheinMain - fast 1.000 jugendliche Tüftler:innen traten in den Wettbewerb um das schnellste Solarboot und Solarmobil sowie das kreativste Fahrzeug. Anschließend lud eine Nachhaltigkeits-Rallye Kinder und Jugendliche vier Tage lang ein, sich mit den Themen Ernährung & Klima, Wasser und Energie, Kleidung & Konsum auseinanderzusetzen und sich auszutauschen. Die Aktionsreihe mündete im „main Zukunfts-Pavillon“- Fest für alle. Zahlreiche Partner:innen des Netzwerks Nachhaltigkeit lernen zeigten mit ihren vielfältigen, kreativen Angeboten wie unser Leben / unser Alltag zukunftsfähig gestaltet werden kann.

Musik- und Kultur

Der umgenutzte Mainkai bot auch in diesem Jahr wieder die Möglichkeit für Künstler:innen und Kulturveranstalter, den öffentlichen Raum für sich zu nutzen. Künstler:innen des weltweiten Netzwerks Urban Sketchers zeichnen die Städte, in denen sie leben und zu denen sie reisen. Sie zeichnen vor Ort, drinnen oder draußen, nach direkter Beobachtung, so auch am Mainkai in Vorbereitung auf die Ausstellung zum Thema Mobilität im Historischen Museum 2024.

Das gemeinsame Kulturförderprogramm „Kulturerwachen 2023“ der Crespo Foundation, Stiftung Polytechnische Gesellschaft sowie Kulturamt der Stadt Frankfurt brachte Musik und Tanz an den Mainkai. Die mobile Bühne des Frankfurter Musiker-Duos The OhOhOhs, die Super Discoteca Tropical oder die DJs von Crémant.Cava.Booty Bounce - Our Streets! luden Besucherinnen und Besucher zu spontanen Konzerten und Tanzeinlagen am Main ein und schafften eine gelöste Aufenthaltsqualität.

Auswertung Online-Umfrage

Zum Angebot des „Sommer am Main“ wurde auch in 2023 eine Online-Umfrage durchgeführt. Über die Plattform „Frankfurt fragt mich“ fanden 500 Teilnahmen statt. Die Auswertung erfolgte durch Polidia (Auswertungsbericht siehe Anlage) und kommt zu folgendem Fazit:

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die Hauptanliegen des letzten Jahres, besonders in den Bereichen Gastronomie und Sitzmöglichkeiten, dieses Jahr viele Besucher*innen angelockt und bei ihnen positiven Anklang gefunden haben. Die Erfahrungen aus der Beteiligung zum Sommer am Main 2022 haben dazu geführt, dass Angebote geschaffen wurden, die zum einen genutzt wurden und zum anderen auch zu einer höheren Zufriedenheit mit der Veranstaltung geführt haben. Die angebotenen Programme und Veranstaltungen wurden von den Leuten gut angenommen. Es ist erwähnenswert, dass sowohl kulturelle als auch sportliche Angebote gleichermaßen beliebt waren. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Teilnehmer*innen des Sommers am Main 2023 diesen als überwiegend positiv empfunden haben.

Für zukünftige Maßnahmen sollte der Fokus darauf liegen, die Qualität der Aufenthaltsmöglichkeiten zu verbessern und die Attraktivität weiter zu steigern. Das bedeutet konkret, dass Ruhezonen gefördert, mehr Sitzgelegenheiten geschaffen und das Grün in der Stadt erweitert werden sollten.

Der Konflikt zwischen Bürger*innen, die den Autoverkehr auf dem Mainkai bevorzugen und solchen, die dagegen sind, besteht weiterhin. In den Antworten gibt es Anzeichen dafür, dass die Entwicklung eines langfristigen Nutzungskonzepts die negativen Einstellungen zur Umgestaltung verändern könnte. Bei einer Umgestaltung sollte vor allem die Bevölkerung informiert und die Anwohner:innen aktiv in die Planung einbezogen werden.

3. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Aufgrund der o.g. Veranstaltungen und in Umsetzung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 27.01.2022, § 1157, entsprechend des Berichts des Magistrats vom 24.06.2022, B 256, war der Straßenzug Mainkai/Untermainkai (ostwärts Untermainbrücke) - im Folgenden kurz Mainkai genannt - auch im Sommer 2023 auf Grundlage des § 29 Abs. 2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt.

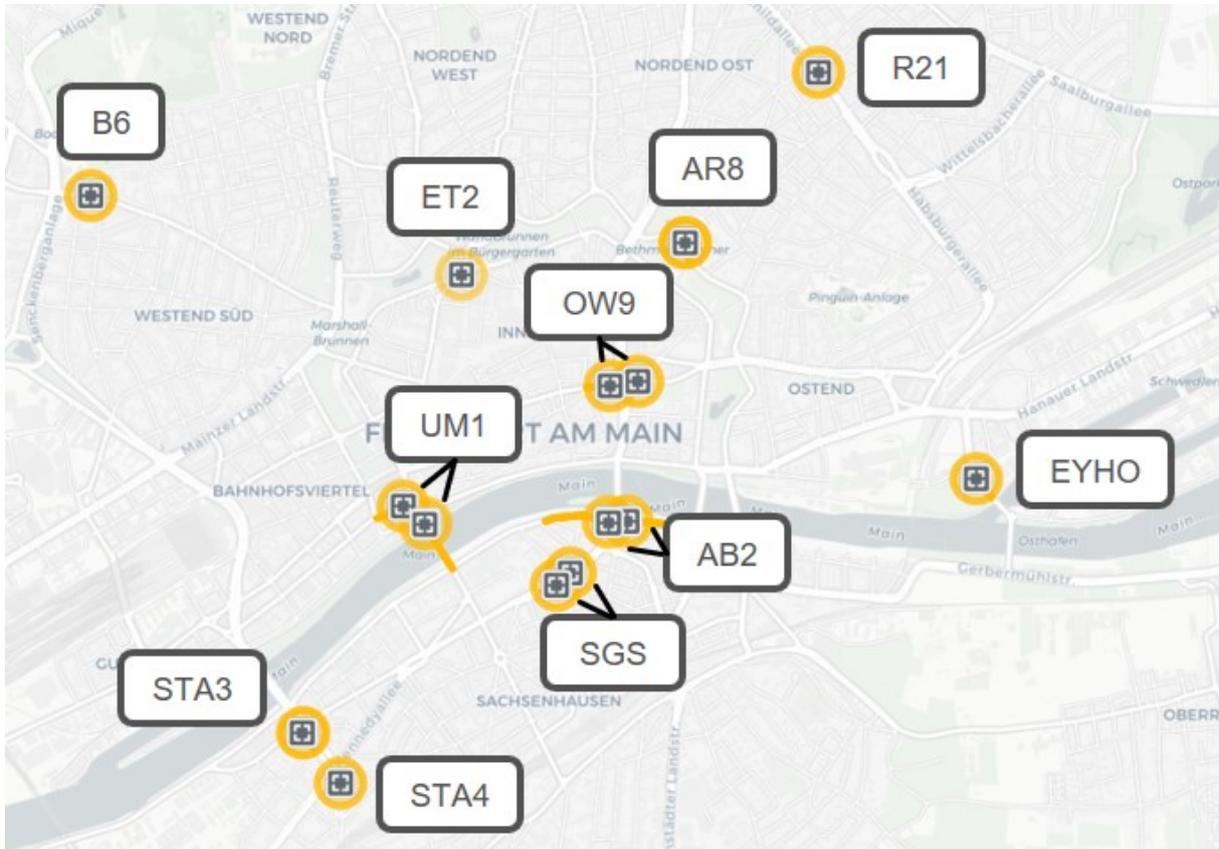
Der o.g. Magistratsbericht führt zu 3.f) aus: „Es ist vorgesehen, die Auswirkungen der temporären Umnutzungen verkehrlich zu untersuchen.“ Diese Untersuchung hat der Magistrat abgeschlossen und berichtet erneut über die Ergebnisse. Die zugrundeliegenden Analysen wurden mit dem Dynamic Traffic Monitor (DTM) des Straßenverkehrsamtes durchgeführt und gründen sich auf zwei Datenquellen:

1. Floating Car Data (FCD): Anonymisierte Daten aus rückkanalfähigen Navigationsgeräten (auch Mobiltelefonen), die aus einem Kraftfahrzeug heraus generiert werden, welches aktuell am Verkehrsgeschehen teilnimmt. Das umfasst sowohl Daten über den Zustand des Fahrens als auch Zustandsdaten des Ortes beim Stehen, zum Beispiel im Stau, vor Ampeln oder auf einem Warteplatz. Ein Datensatz beinhaltet zumindest den Zeitstempel sowie die aktuellen Ortskoordinaten. Durch den Einsatz von FCD werden Kraftfahrzeuge so zu mobilen Sensoren. FCD lassen allgemeine Rückschlüsse auf das Verkehrsaufkommen zu, nicht jedoch zur Verkehrsstärke. Diese Daten liegen für das gesamte städtische Grundnetz, differenziert nach einzelnen Netzabschnitten, vor.



Netzübersicht DTM, Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main

Detektionsdaten von Lichtsignalanlagen (LSA): Über Detektoren an damit ausgestatteten Lichtsignalanlagen (Induktionsschleifen oder Über-Kopf-Detektion) werden Verkehrsstärken auf der jeweiligen Fahrspur in die jeweilige Fahrtrichtung ermittelt. Es handelt sich hierbei um Kraftfahrzeug-Äquivalente, eine Differenzierung in verschiedene Kraftfahrzeugtypen ist nicht möglich.



Übersicht der genutzten LSA-Detektoren DTM, Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main

Anmerkung: Die Auswahl der Detektoren unterscheidet sich geringfügig von der im vorangegangenen Jahr 2022. Auf dem Schaumainkai wurden in diesem Jahr aufgrund der Datenlage Detektoren an der LSA AB2 verwendet und auf der Gartenstraße Detektoren an der LSA SGS. Für die Schweizer Straße in Fahrtrichtung Süden standen keine Daten zur Verkehrsstärke zur Verfügung. Hinzugekommen sind allerdings Detektordaten an der LSA OW9 auf der Berliner Straße, die im Vorjahr nicht verfügbar waren.

Zu beachten ist, dass FCD in der Analyse aggregiert und gemittelt werden, um eine Beurteilung der Verkehrssituation insgesamt vornehmen zu können. Subjektiv wahrgenommene Reisezeitpitzen insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, sind in „hochauflösender“ Analyse sichtbar, jedoch örtlich und zeitlich so uneinheitlich verteilt, dass sie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit von nicht erfassbaren, alltäglichen Einzelereignissen im Straßennetz (auch umliegendes Netz im Nahbereich) ausgelöst wurden (z. B. verkehrsbehinderndes Parken, kleine Baumaßnahmen, Verkehrsunfälle, Feuerwehr- oder Rettungsdiensteinsätze).

Es ist weiterhin zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen der Mainkai-Umnutzung in engem Zusammenhang mit weiteren verkehrlichen Maßnahmen stehen.

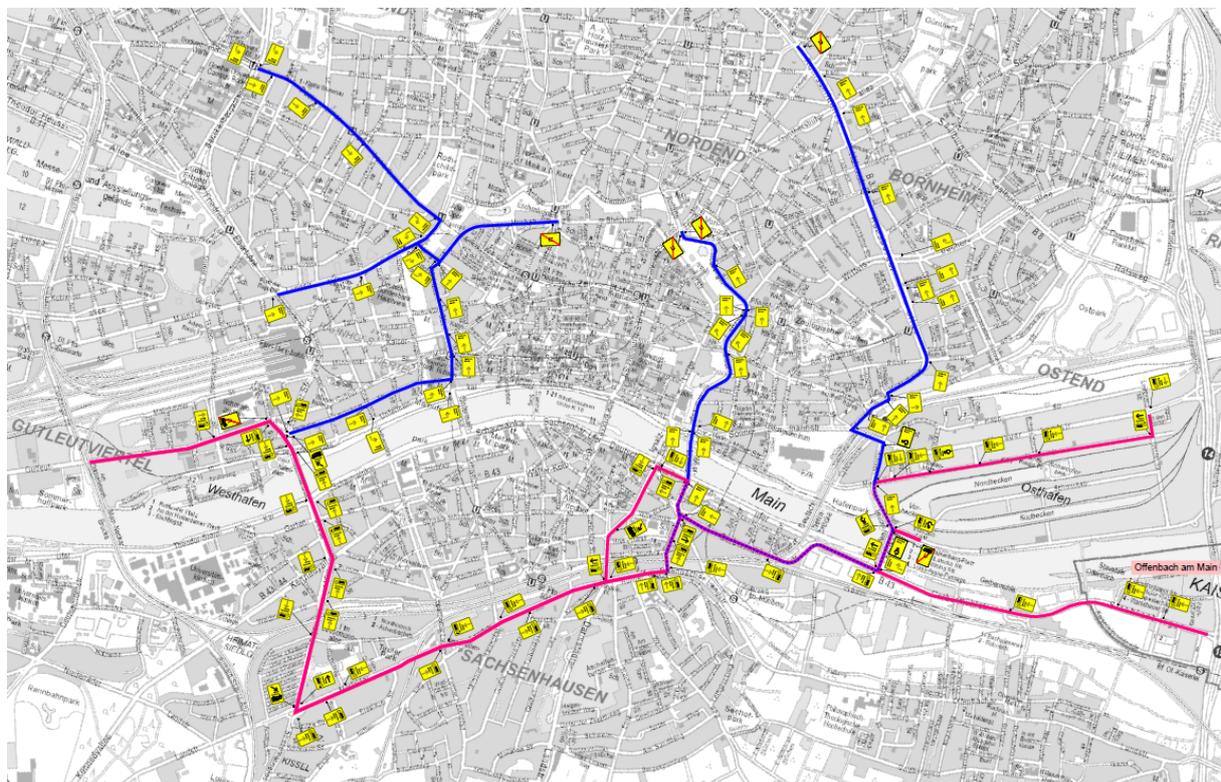
Dazu gehören

- Die Vollsperrung der Allerheiligenstraße stadteinwärts (Fahrtrichtung Westen) vom 24.07. bis 02.09.2023;
- diverse Baustellen mit Fahrspurreduzierungen im Innenstadtbereich;

- Museumsuferfest mit Sperrung des Schaumainkais vom 22.-29.08.2023 (einzelne Abschnitte vom 24.-28.08.2023) und mit Sperrung der Untermainbrücke und des nördlichen Abschnitts der Schweizer Straße bis zur Gartenstraße vom 25.-28.08.2023;
- Sperrung Stadtbahntunnel der U4 und U5 zwischen der Bockenheimer Warte und der Konstablerwache ab dem 22.07.2023 bis zum Ende der Sommerferien;
- 49-Euro-Ticket seit Mai 2023;
- Beginn der Sommerferien am 24.07.2023.

3.1 Umfahungskonzept

Auf den Schlussbericht zur „Probeweise[n] Öffnung des innerstädtischen nördlichen Mainufers (zwischen Alte Brücke und Untermainbrücke) für den Fuß- und Radverkehr“ 2019/2020 (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 27.06.2019, § 4255 (M 72), Anlage zum o.g. Magistratsbericht), wird verwiesen. Wesentliche Neuerung bei den verkehrlichen Begleitmaßnahmen war in 2022 die Planung und Umsetzung eines Umfahungskonzeptes, welches auch 2023 wieder angewandt wurde.



Umfahrungsplan nördliches Mainufer 2022/2023, Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main

Im Bewusstsein, dass der überwiegende Teil der motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen entweder gewohnheitsmäßig bekannte Strecken fährt, oder auf Navigationsgeräte zurückgreift (deren Routingroutinen von der Stadt Frankfurt am Main kaum beeinflussbar sind), diente das Umfahungskonzept dazu, durch deutlich sichtbare Beschilderung an allen relevanten Entscheidungspunkten allgemeine motorisierte Verkehre über City-/Anlagenring bzw. Alleenring abzuführen (in obigem Plan blau dargestellt). Zusätzlich wurde in Zusammenarbeit mit den gewerblichen Hafenanlieger:innen der Gewerbegebiete im Frankfurter Osten eine südmainische Umfahrung für von dort ausgehende Quellverkehre mit Lkw und Logistikfahrzeugen entwickelt und gesondert mit Lkw-Piktogrammen ausgewiesen (in obigem Plan magenta dargestellt). Die Informationen zu Sperrung und Umfahungsrouuten wurden den Navigationsdienstleistern kommuniziert.

Zusammenfassend können Verlagerungseffekte auf die Umfahrungsstrecken angenommen werden, die sich im Bereich von 5-10% zusätzlich zum dort üblichen Verkehrsaufkommen bewegten.

Auf der Umleitungsrouten 125 (Siemensstraße – Flößerbrücke – Friedberger Anlage) ist eine leichte Steigerung der Verkehrsstärke zu Beginn der Umnutzung des Mainkais festzustellen. Das Niveau wurde weitestgehend auch in den Vormonaten April und Mai bereits erreicht. Mit Beginn der Ferien liegt der durchschnittliche DTV wieder auf dem gleichen Niveau wie in den unmittelbar der Umnutzung vorhergehenden Wochen. Bei Betrachtung der Spitzenstunden über die Umnutzung des Mainkais hinweg ist keine signifikante Steigerung festzustellen.

Auf den Umleitungsrouten 123 und 127 (Strahlenbergstraße/Honsellstraße – Gerbermühlstraße – Dreieichstraße – Mörfelder Landstraße – Stresemannallee – Friedensbrücke – Gutleutstraße) ist der Verlauf der Verkehrsstärke aufgrund einer Datenlücke während der zweiten Woche der Umnutzung kaum bewertbar. In der vierten Woche der Umnutzung ist jedoch eine leichte Steigerung des durchschnittlichen täglichen Kraftfahrzeugverkehrs (DTV) festzustellen. Mit Beginn der Sommerferien liegt die Verkehrsstärke in etwa auf dem gleichen Niveau wie vor der Umnutzung.

Die Umfahrungsstrecken konnten diese Verkehre gleichwohl verträglich aufnehmen, deutliche Reisezeitveränderungen oder andere störende Phänomene traten nicht auf.

Auf den Umleitungsrouten 119 (Wilhelm-Leuschner-Straße – Hofstraße – Neue Mainzer Straße – Hochstraße), 120 (Mainzer Landstraße – Taunusanlage – Junghofstraße – Neue Mainzer Straße – Hochstraße) und 126 (Gerbermühlstraße – Osthafenbrücke – Honsellbrücke – Honsellstraße – Hanauer Landstraße – Grusonstraße – Danziger Platz – Henschelstraße – Habsburgerallee – Höhenstraße – Rothschildallee) ist nur in der zweiten Woche der Umnutzung eine Erhöhung der Reisezeiten festzustellen, bedingt durch vereinzelte hohe Reisezeiten am 04.07. und/oder 06.07.2023.

Auch die Umleitungsrouten 125 (Siemensstraße – Wasserweg – Flößerbrücke – Obermainanlage – Friedberger Anlage) weist lediglich in der zweiten Woche der Umnutzung leicht erhöhte Reisezeiten auf. Vergleichbare Werte wurden bereits in den Vormonaten April und Mai erreicht. Auf der Umleitungsrouten 121 (Bockenheimer Landstraße – Taunusanlage – Junghofstraße – Neue Mainzer Straße – Hochstraße) ist nur eine sehr leichte Steigerung der Reisezeit zu Beginn der Umnutzung festzustellen. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Reisezeiten über den Tagesverlauf besteht die größte Verlängerung der Reisezeit zur abendlichen Spitzenstunde mit etwa 2 Minuten. Während der Sommerferien ist eine stetige Steigerung der Reisezeit festzustellen, diese hält über die Umnutzung hinaus an.

3.2 Wirkungen auf die Verkehrssituation im benachbarten Netz

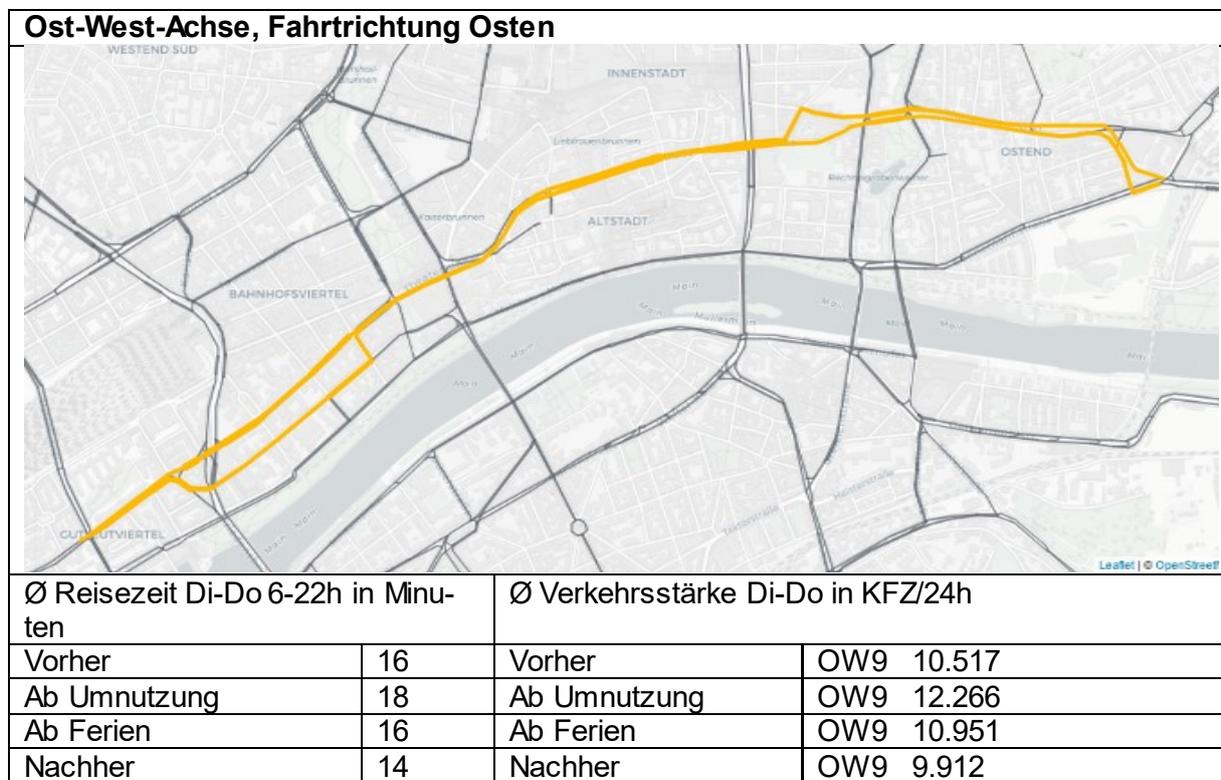
Es werden Strecken des benachbarten Netzes dargestellt sowie die jeweils durchschnittlichen Reisezeiten und Verkehrsstärken aufgelistet. Unterschieden wird nach vor der Umnutzung 29.05.-26.06. (Vorher), während der Umnutzung aber noch keine Sommerferien 27.06. - 23.07. (Ab Umnutzung), während der Umnutzung und Sommerferien 24.07. - 01.09. (Ab Ferien) sowie im Anschluss 02.09. - 10.09. (Nachher). Ausgewertet wurden die Tage Dienstag bis Donnerstag, da hier regelmäßig das höchste Verkehrsaufkommen zu beobachten ist. Die Reisezeit betrachtet den Zeitraum 6 bis 22 Uhr. Die Verkehrsstärken werden - sofern verfügbar - über den gesamten Tagesverlauf unter Angabe der Messstelle angegeben.

3.2.1 Berliner Straße (Ost-West-Achse)

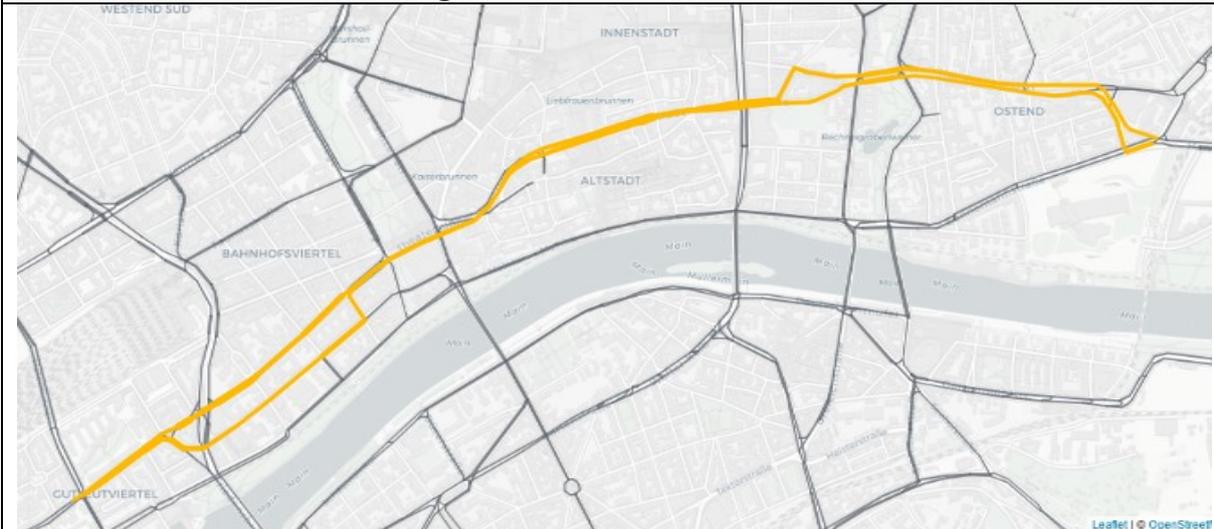
In Fahrtrichtung Osten ist mit Beginn der Umnutzung des Mainkais eine deutliche Steigerung der Reisezeit festzustellen. Zur abendlichen Spitzenstunde verlängert sie sich vor Beginn der Sommerferien von etwa 19 auf etwa 24 Minuten.

Mit Beginn der Sommerferien verkürzt sie sich auf etwa 20 Minuten. Die Verkehrsstärke steigt mit Beginn der Umnutzung an, um mit Beginn der Sommerferien wieder knapp über das Niveau der Wochen vor der Umnutzung zu sinken. In den Spitzenstunden ist keine signifikante Steigerung festzustellen.

Die ausgewertete Strecke in Fahrtrichtung Westen unterscheidet sich von der im Vorjahr. 2022 befand sich eine Vollsperrung auf der Hanauer Landstraße, weswegen eine Umfahrung über die Sonnemannstraße und Obermainanlage ausgewertet wurde. Diese Sperrung war 2023 nicht mehr vorhanden. In Fahrtrichtung Westen ist mit Beginn der Umnutzung eine Verlängerung der Reisezeit festzustellen. Zu dieser Zeit ist sie zur morgendlichen Spitzenstunde um etwa 2 Minuten erhöht, zur abendlichen etwa 2,5 Minuten. Mit Beginn der Sommerferien und der baustellenbedingten Sperrung auf der Allerheiligenstraße sinkt sie dann stark. Mit Beginn der Umnutzung steigt die Verkehrsstärke um rund 1.000 KFZ/24h an. Auch zu den Spitzenstunden ist eine leichte Steigerung festzustellen. Mit Beginn der Sommerferien und der Sperrung aufgrund einer Baumaßnahme in der Allerheiligenstraße sinkt die Verkehrsstärke dann stark.



Ost-West-Achse, Fahrtrichtung Westen



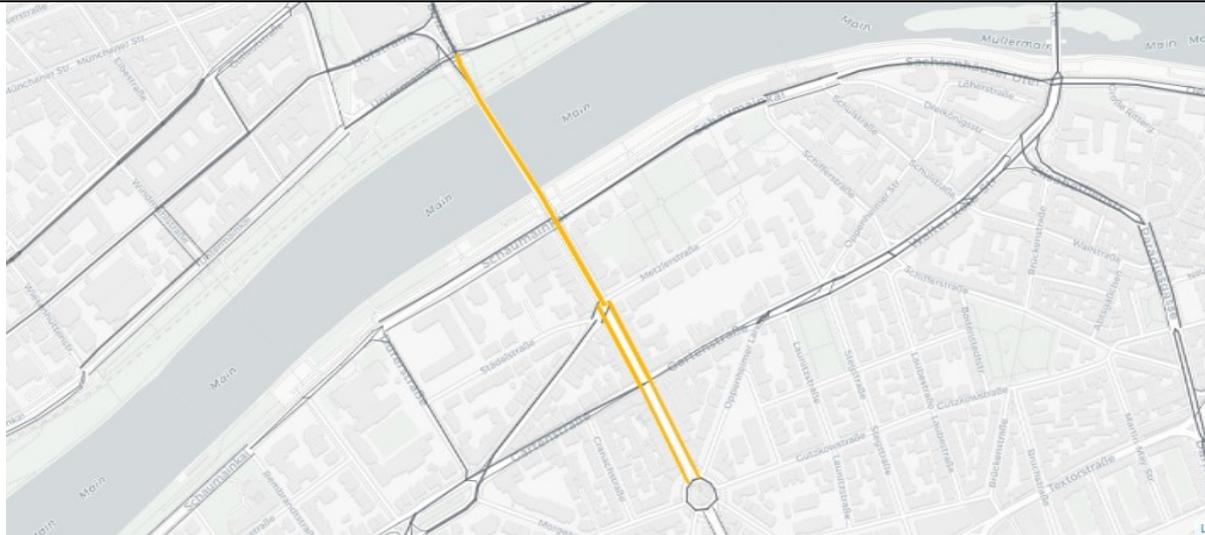
Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	15	Vorher	OW9 5.369
Ab Umnutzung	16	Ab Umnutzung	OW9 6.216
Ab Ferien	13	Ab Ferien	OW9 4.060
Nachher	12	Nachher	OW9 3.230

3.2.2 Schweizer Straße

In Fahrtrichtung Süden ist eine Erhöhung der Reisezeit festzustellen. Jedoch wurde dieses Niveau auch in den Vorwochen bereits vereinzelt erreicht. Mit Beginn der Umnutzung ist zur morgendlichen Spitzenstunde kaum eine Steigerung festzustellen (etwa 0,5 Minuten). Zur abendlichen Spitzenstunde verlängert sie sich um etwa 2 Minuten auf durchschnittlich etwa 6,5 Minuten. Mit Beginn der Sommerferien liegt sie noch bei etwa 6 Minuten.

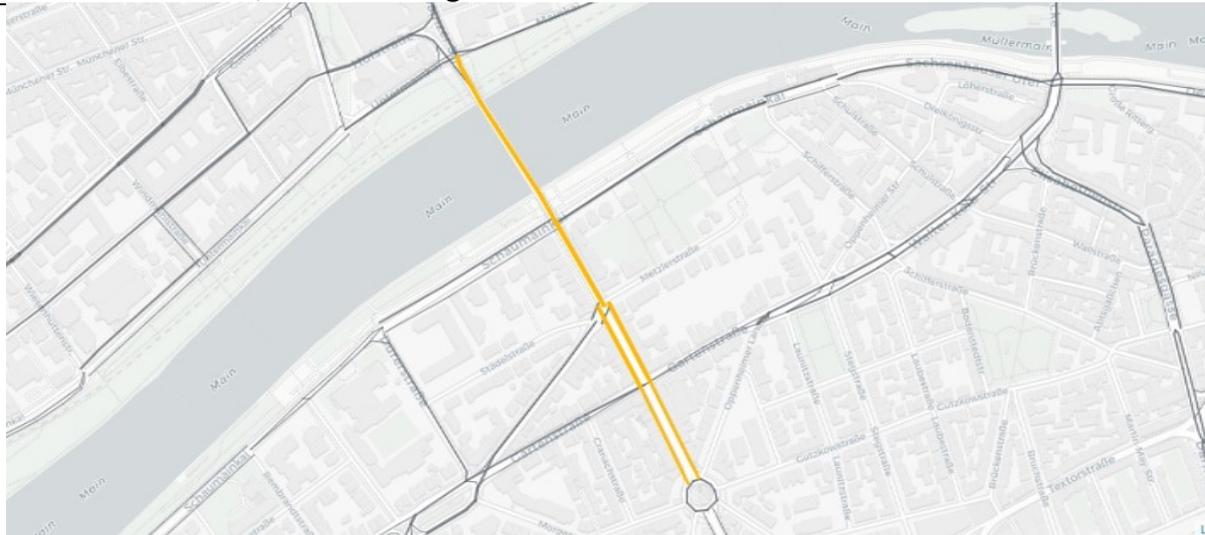
Die durchschnittliche Verkehrsstärke in Fahrtrichtung Nord steigt mit Beginn der Mainkai- Umnutzung deutlich an. Der besonders hohe Durchschnittswert in der zweiten Woche der Umnutzung ist jedoch bedingt durch eine vereinzelt sehr hohe gemessene Verkehrsstärke am 04.07.2023 zwischen 11:00 und 12:00 Uhr. Ab der dritten Woche der Umnutzung sinkt das Verkehrsaufkommen wieder und liegt während der Sommerferien nur noch leicht über dem Niveau vor der Umnutzung. In der ersten Woche des Untersuchungszeitraums vor der Umnutzung wurde dieses Niveau ebenfalls bereits erreicht. Bei Betrachtung der Spitzenstunden sind kaum erhöhte Verkehrsstärken festzustellen. Die durchschnittliche Reisezeit verlängert sich während der Mainkai- Umnutzung nicht, mit Ausnahme von vereinzelt erhöhten Werten während der zweiten Woche der Umnutzung.

Schweizer Straße, Fahrtrichtung Norden



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	3	Vorher	UM1 6.679
Ab Umnutzung	3	Ab Umnutzung	UM1 7.928
Ab Ferien	3	Ab Ferien	UM1 6.814
Nachher	3	Nachher	UM1 6.665

Schweizer Straße, Fahrtrichtung Süden



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	3	Vorher	(keine Daten vorh.)
Ab Umnutzung	4	Ab Umnutzung	
Ab Ferien	4	Ab Ferien	
Nachher	3	Nachher	

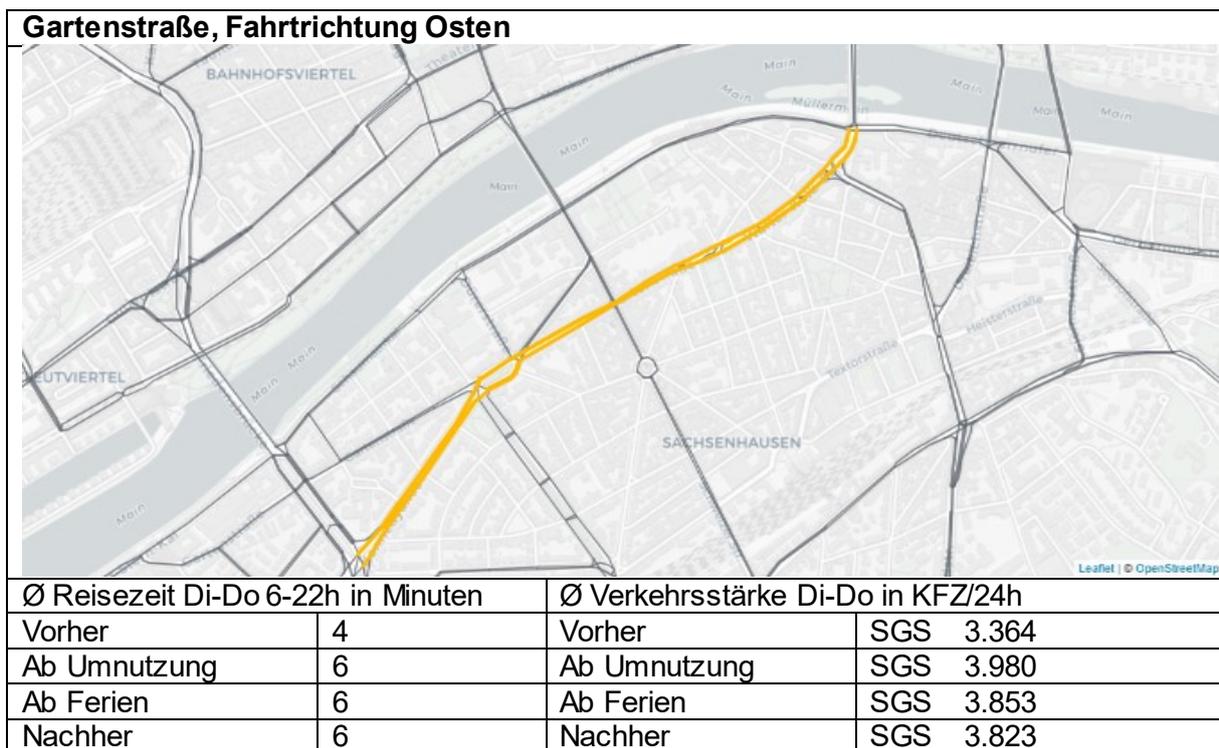
3.2.3 Gartenstraße (Walter-Kolb-Straße – Gartenstraße – Kennedyallee)

Im Vorjahr wurde aufgrund einer Vollsperrung in Fahrtrichtung Osten nur die Fahrtrichtung Westen untersucht. Diese Vollsperrung war während der Umnutzung des Mainkais 2023 nicht mehr vorhanden, weswegen nun beide Fahrtrichtungen untersucht werden konnten.

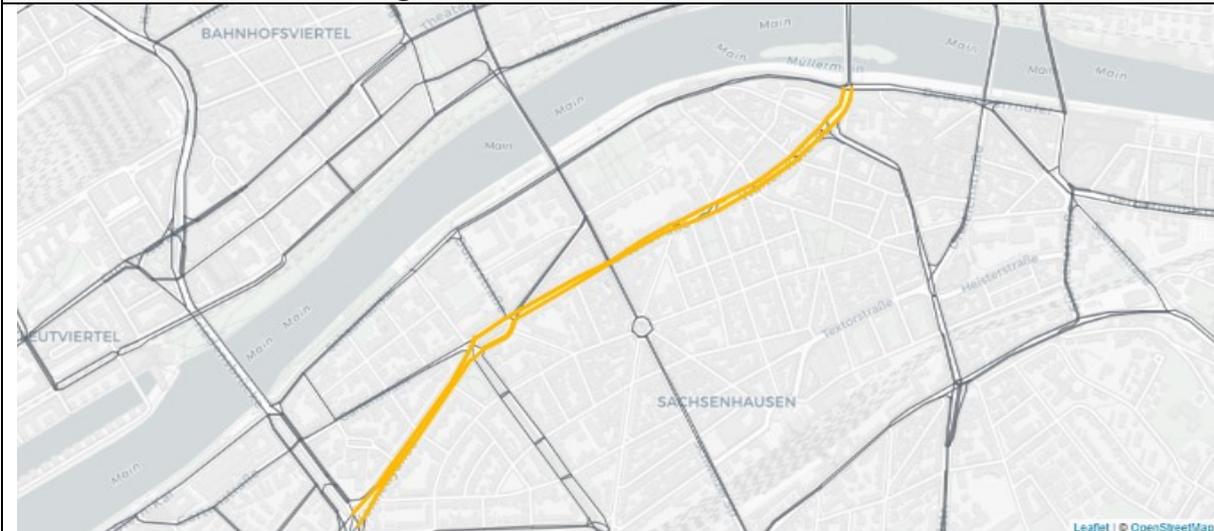
In Fahrtrichtung Osten verlängert sich die Reisezeit mit Beginn der Umnutzung und bleibt auch während der Sommerferien und über die Umnutzung hinaus erhöht. Zur morgendlichen Spitzenstunde verlängert sich die Reisezeit über den gesamten Zeitraum der Umnutzung und darüber hinaus von etwa 4,5 Minuten auf etwa 5,5 Minuten, zur abendlichen Spitzenstunde verlängert sie sich bis zum Beginn der Sommerferien um etwa 2 Minuten auf durchschnittlich etwa 7 Minuten. Ab Beginn der Sommerferien sinkt sie wieder auf etwa 6 Minuten.

Die durchschnittliche Verkehrsstärke steigt nur sehr leicht an. Die Steigerung ist bereits zwei Wochen vor Beginn der Mainkai- Umnutzung zu beobachten. Bei Betrachtung der Spitzenstunden ist keine Steigerung der Verkehrsstärke erkennbar.

In Fahrtrichtung Westen ist die Reisezeit lediglich zu Beginn der Umnutzung leicht erhöht, sinkt dann jedoch wieder ab. Im Tagesverlauf ist mit Beginn der Umnutzung insbesondere zur morgendlichen Spitzenstunde eine Verlängerung von etwa 5,5 Minuten auf etwa 6,5 Minuten zu beobachten. Zur abendlichen Spitzenstunde ist keine Erhöhung festzustellen. Die durchschnittliche Verkehrsstärke zeigt kaum eine Veränderung. Lediglich während des Museumsuferfestes ist eine signifikante Steigerung festzustellen, die auch den erhöhten Durchschnittswert während der Sommerferien verursacht.



Gartenstraße, Fahrtrichtung Westen



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	5	Vorher	SGS 4.636
Ab Umnutzung	6	Ab Umnutzung	SGS 4.768
Ab Ferien	6	Ab Ferien	SGS 5.291
Nachher	5	Nachher	SGS 4.205

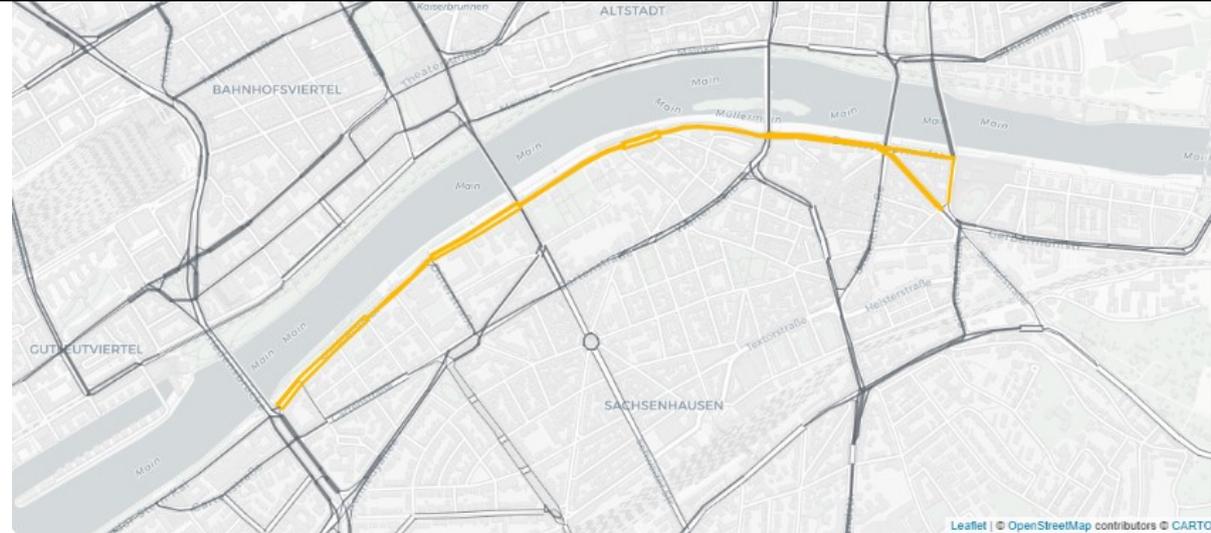
3.2.4 Schaumainkai (Wasserweg – Deutschherrnufer – Sachsenhäuser Ufer – Schaumainkai beziehungsweise Schaumainkai – Sachsenhäuser Ufer – Deutschherrnufer – Seehofstraße)

In Fahrtrichtung Osten ist eine Steigerung der Reisezeit zu Beginn der Umnutzung bis zum Beginn der Sommerferien festzustellen. Sowohl zur morgendlichen als auch zur abendlichen Spitzenstunde verlängert sich die Reisezeit um durchschnittliche 2 Minuten. Jedoch wurde das erhöhte Niveau auch in den Vorwochen bereits erreicht. Nach Beginn der Sommerferien sinkt die Reisezeit und erreicht gegen Ende der Umnutzung ein niedrigeres Niveau als vor der Umnutzung.

In Fahrtrichtung Westen ist eine Steigerung der Reisezeit zu Beginn der Umnutzung bis zum Beginn der Sommerferien festzustellen. Zur morgendlichen Spitzenstunde ist die Reisezeit zu Beginn um etwa 4 Minuten erhöht, zur abendlichen um etwa 2 Minuten. Mit Beginn der Ferien verkürzt sich die Reisezeit stetig wieder.

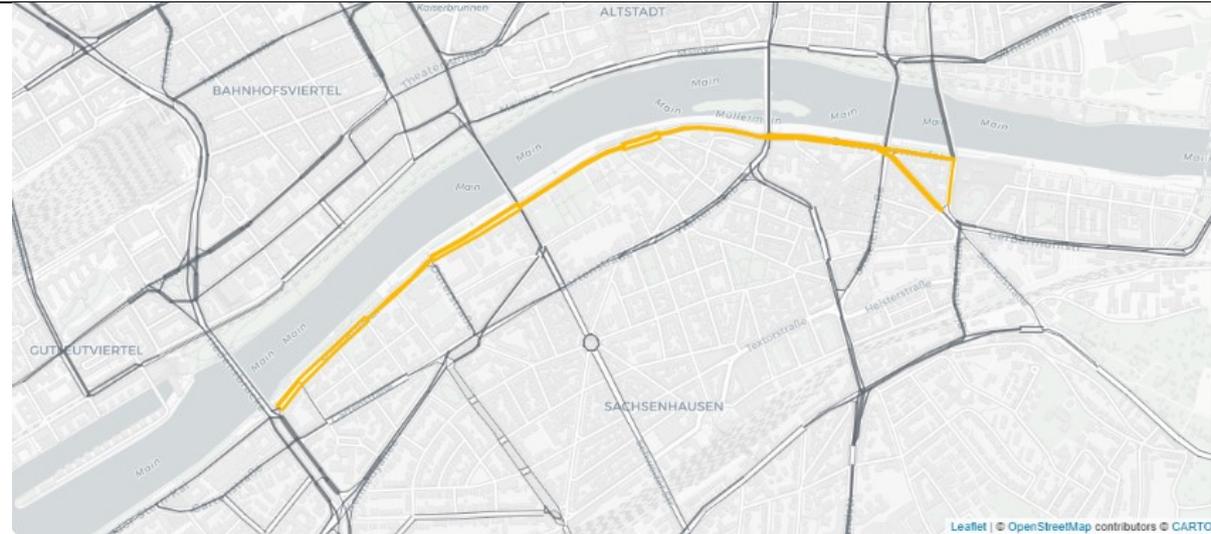
In beiden Richtungen steigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nur leicht an. Mit Beginn der Sommerferien liegt sie bereits nahezu wieder auf dem gleichen Niveau wie vor der Umnutzung. Die vergleichsweise niedrige durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke während der Sommerferien ist durch einen sehr niedrigen Wert während des Museumsuferfestes bedingt. In beiden Richtungen ist keine signifikante Steigerung der Verkehrsstärke zu den Spitzenstunden festzustellen.

Schaumainkai, Fahrtrichtung Osten



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	8	Vorher	AB2 7.924
Ab Umnutzung	9	Ab Umnutzung	AB2 8.582
Ab Ferien	7	Ab Ferien	AB2 6.914
Nachher	7	Nachher	AB2 7.125

Schaumainkai, Fahrtrichtung Westen



Ø Reisezeit Di-Do 6-22h in Minuten		Ø Verkehrsstärke Di-Do in KFZ/24h	
Vorher	6	Vorher	AB2 8.827
Ab Umnutzung	8	Ab Umnutzung	AB2 9.367
Ab Ferien	6	Ab Ferien	AB2 8.063
Nachher	6	Nachher	AB2 8.951

4 Bewertung und weiteres Vorgehen

Verkehrlich sind im Vergleich zur Umnutzung des Mainkais 2022 auf den Strecken Schaumainkai und Schweizer Straße ähnliche Verläufe und Werte sowohl hinsichtlich der Reisezeit als auch der Verkehrsstärke zu beobachten. Lediglich auf der Strecke Schaumainkai sind erhöhte Reisezeiten im Vergleich zum Vorjahr festzustellen. Dabei lassen sich aber auch im Mai 2023, also vor der erneuten Umnutzung des Mainkais, dort bereits erhöhte Reisezeiten beobachten. Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht bestehen unverändert keine grundsätzlichen Bedenken gegen den perspektivischen Entfall des Netzbestandteils Mainkai.

Die Aufbauten markierten den Raum als Veranstaltungsfläche und schafften unterschiedliche Räume. Die beiden Aktionsflächen westlich und östlich des Eisernen Stegs haben sich dabei bewährt. Die einseitige Bündelung des Radverkehrs reduziert die Konflikte mit dem Fußverkehr. Die vom ULI Advisory Services Panel aufgegriffene Vision vom „Mainkai Urban Park“ als aktivierendes Bewegungsufer mit Street Art und Urban Sport konnte im Stadtexperiment weiter erprobt werden. Alle Kooperationspartnerinnen vom „Sommer am Main“ aus 2022 haben sich erneut an der Umnutzung des Mainkai mit Sport, Musik und Tanz beteiligt. Weiterhin waren neue Anfragen zu Beteiligungsmöglichkeiten zu verzeichnen und konnten in 2023 ergänzende Partnerschaften mit Vereinen, Initiativen und Institutionen der Frankfurter Stadtgesellschaft geschlossen werden. Das gastronomische Angebot brachte kontinuierlichen Betrieb. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Grenze zur Eventisierung des Raumes erreicht ist und auf diesen Aspekt bei der weiteren Umnutzung besonderes geachtet werden muss.

gez.: Dr. Bergerhoff
begl.: Lenz