

Quartier Mobil

QuartierMobil Bornheim

Ideenbörse zur Freiligrathstraße am 9. April 2019
Ergebnisdokumentation



Saalbau Bornheim

Einführung:

Wie wollen wir zukünftig in der Freiligrathstraße leben?

Diese Frage und mehr beschäftigten bereits seit längerer Zeit die Bewohnerinnen und Bewohner der Freiligrathstraße in Bornheim.

Neben einer Anregung des Ortsbeirats 4 zur Begrünung der Freiligrathstraße (OM 211b v. 19.02.2017) gab es Ende 2018 verschiedene Vorgespräche mit Gruppen aus der Freiligrathstraße, die im Nachgang der Auftaktveranstaltung im Sommer 2018 auf das Projekt zukamen. Gemeinsam mit der Projektsteuerungsgruppe des Projekts QuartierMobil sowie der Stadt Frankfurt am Main wurde sich dazu entschlossen, die interessierten Bewohnerinnen und Bewohner der Straße zu aktivieren, um in einer gemeinsamen Ideenbörse über die Zukunft der Freiligrathstraße zu diskutieren. Dazu gab es zunächst im Februar 2019 ein Vorbereitungstreffen mit Personengruppen aus der Freiligrathstraße.



Am 9. April fanden sich 66 Personen im Saalbau Bornheim zur Ideenbörse ein, um Stadtverwaltung, Ortsbeirat und Planern Ideen zur zukünftigen Gestaltung der Freiligrathstraße mit auf den Weg zu geben.

Ablauf der Veranstaltung

Zu Beginn der Veranstaltung hatten die Besucherinnen und Besucher die Möglichkeit, sich an verschiedenen Stellwänden über die Inhalte der Thementische zu informieren, sich verschiedene Pläne und Luftbilder des betreffenden Abschnitts der Freiligrathstraße anzusehen und gemeinsam ins Gespräch zu kommen.

Moderiert und inhaltlich unterstützt wurde die Veranstaltung von Klaus Winkler von der *Symbiosis GmbH*, der bereits die Auftaktveranstaltung des Projekts QuarterMobil begleitete.



Um 18:00 Uhr begrüßte Herr Winkler die Anwesenden und gab einen Überblick über das Programm. Als Einstieg interviewte er die Gesprächspartner

- Hermann Steib, Ortsvorsteher des Ortsbeirats 4 (Bornheim, Ostend)
- Jens Wöbbeking, Bereichsleiter im Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Frankfurt am Main
- Martin Lanzendorf, Professor am Institut Humangeographie an der Goethe-Universität Frankfurt am Main

Die drei Gesprächspartner verwiesen auf die Ziele der Veranstaltung. Es sollte insbesondere darum gehen, Ideen zu sammeln und Gedanken auszutauschen.

Anwesend waren ebenfalls Wolfgang Koberg und Peter Söhngen von der Nassauische Heimstätte Wohnungs- u. Entwicklungs GmbH (NH). Die Wohnungsbaugesellschaft wird auf dem Areal des ehemaligen Familienmarktes ein Wohngebäude mit 54 Wohneinheiten errichten. Neben 33 Stellplätzen soll es auch drei Carsharing-Plätze geben. Die anwesenden Personen stellten sowohl kritische als auch interessierte Fragen zu dem Projekt und diskutierten untereinander, ob 33 Stellplätze ein passender oder zu niedriger Wert sei. Die beiden Vertreter standen im weiteren Verlauf des Abends als Ansprechpartner für die Anwesenden zur Verfügung.

Anschließend wurden die anwesenden Bürgerinnen und Bürger eingeladen, an verschiedenen Thementischen ihre Ideen und Vorschläge einzubringen.

Thementisch:

Welche Gemeinsamkeiten teilen wir?



Der Thementisch *Welche Gemeinsamkeiten teilen wir?* wurde von Mona Winkelmann und Jens Wöbbeking (beide Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung) moderiert.

Zusammenfassung:

Unabhängig von den unterschiedlichen Mobilitätswünschen der Bewohnerinnen und Bewohnern der Freiligrathstraße haben sich bereits im Vorbereitungstreffen Gemeinsamkeiten herausgestellt, die überwiegend von allen geteilt werden. Dazu gehören u.a. der Erhalt von Lebensqualität und Durchmischung im Viertel. Darüber hinaus möchte jeder mit seinen Bedürfnissen ernst genommen werden und in der Summe soll sich die Mobilität für den Einzelnen nicht verschlechtern.

Die Diskussion verlief zunächst kontrovers. Einem Teil der Diskutierenden war es sehr wichtig, die Parkplätze in der Freiligrathstraße zu erhalten, da das Auto gebraucht würde um zur Arbeit zu fahren und es wenig Parkmöglichkeiten im Quartier gebe. Der andere Teil der Diskutierenden machte deutlich, dass es kein „Vorrecht“ auf einen kostenlosen Stellplatz gebe und forderte, das Gemeinwohl mehr in den Vordergrund zu stellen. Statt privaten Pkws im Straßenraum wurde auf einen bezahlbaren ÖPNV sowie auf die nachfragegesteuerten neuen On-Demand-Anbieter im ÖPNV hingewiesen. Genannt wurden auch Car Sharing Angebote, E-Bike-Leihstationen, Lastenfahrräder, E-Lademöglichkeiten und Fahrradständer.

Im weiteren Fokus der Diskussion stand die Aufenthaltsqualität der Straße, insbesondere wurde der Erhalt von Licht und Freiplätzen und das Problem der Überhitzung genannt. Thematisiert wurde auch das nachbarschaftliche Miteinander und das Einrichten von Nachbarschaftstreffpunkten.

Weitere Anmerkungen am Thementisch „Welche Gemeinsamkeiten teilen wir?“ / Übersicht der angefertigten Karteikarten:

- Engagement für das Wohnumfeld ist gemeinsame Grundlage
- Nachbarschaftstreffpunkte sollen möglich gemacht werden

- „Wir schreiben ein Buch“ als gemeinsames Projekt über den Lebensraum in der Freiligrathstraße
- Baumpflege vor Reinigung
- Überhitzung vermeiden
- Es darf nicht dunkel und schattig werden → Erhalt von Licht und Freiplätzen
- Im Sinne des Gemeinwohls sorgt eine gerechte Verteilung (durch Politik) der Privilegien der Nutzung des öffentlichen Raumes für faire Mieten & faire Platzverteilung
- Verhinderung von Falschparkern und Verbesserung der Durchfahrt für Feuerwehr durch neugestaltete Ecken (Fahrradbügel, grün)
- Förderung Radverkehr durch mehr Fahrradständer und öffentlich nutzbare Lasten- E-Bike-Station
- ÖPNV soll bezahlbar sein und kann „on-demand“ Bedürfnis erfüllen
- Carsharingfläche in öffentlichem Raum etablieren
- E-Laden möglich machen
- Feststellung: Autos nehmen sich den Platz selber weg (SUV)
- Möglichkeit der Durchführung eines Verkehrsversuchs?
- trotzdem auch individuelle Pkw-Parkplätze -> Garagen (tief)

Thematisch:

Mobilität und Sicherheit für alle



Der Thementisch *Mobilität und Sicherheit für alle* wurde von Franziska Kirschner von der Goethe-Universität Frankfurt am Main sowie Herrn Stenzel vom Straßenverkehrsamt und Herrn Lang vom Amt für Straßenbau und Erschließung moderiert.

Zusammenfassung:

Das Thema dieses Tisches hat sich ebenfalls aus der vorbereiteten Sitzung ergeben, in der es um Nutzungskonflikte verschiedener Nutzer*innengruppen in der Freiligrathstraße sowie unterschiedlicher Mobilitätsoptionen ging. Neben Fotos von Beispielen von Fahrradabstellanlagen und Verkehrsberuhigungen war der Tisch mit einem Diagramm zum Flächenverbrauch verschiedener Verkehrsmittel und Nutzer*innen, einer Übersichtskarte mit der Anzahl und dem Typ an Parkplätzen in der Straße, Karten mit den Car- und Bikesharing-Stationen im Stadtteil sowie einer Karte mit den offiziellen Fahrradwegen ausgestattet.

Zu Beginn der Diskussion an der Themeninsel wurde vor allem über die Situation von *Fremdparkern* gesprochen, parkende Autos, die aus anderen Stadtteilen oder aus dem Umland die Straße als *Park&Ride*-Parkplatz nutzen, um in die Frankfurt Innenstadt zu fahren oder während der Zeit der Dippemess. Darüber hinaus wurde angemerkt, dass es einige Campingwagen in der Straße gäbe, die für mehrere Wochen oder Monate am Stück ungenutzt in der Straße stünden.

Eines der Hauptthemen war die Situation der Parkplätze und das Bewohnerparken in der Straße. Derzeit sind 50% der Parkplätze für eine bestimmte Zeitspanne für Anwohner*innen mit Parkausweis reserviert, während auf den anderen vorhandenen Parkplätzen 50% kostenlos und ohne Zeiteinschränkung geparkt werden kann. Als Idee für eine Veränderung der Situation wurde vorgeschlagen, das Anwohner*innenparken auf die gesamte Straße auszuweiten, die Parkplätze, die nicht zum Anwohnerparken gehören zu bewirtschaften oder Parkplätze zu markieren, so dass die Anzahl der Parkplätze klar erkennbar ist. Darüber hinaus sollte Falschparken stärker kontrolliert und geahndet werden. Daneben diskutierten die Teilnehmer*innen darüber, dass der Parkdruck unterschiedlich wahrgenommen wird; einige finden, dass es schwierig sei einen Parkplatz zu finden, andere sehen den Parkdruck nicht, da sie immer schnell einen Parkplatz finden würden. Im Zuge dessen wurde auch über die entstehenden Parkplätze auf dem Areal der Nassauischen Heimstätte gesprochen, in der zwar nicht für alle Bewohnenden Pkw-Stellplätze geschaffen werden, es aber wahrscheinlich dennoch nicht zu weiterem Parkdruck kommen werde, da verhältnismäßig mehr Parkraum geschaffen wird, als es im Moment verhältnismäßig in der Freiligrathstraße gibt.

Daran anschließend wurde darüber diskutiert, welche weiteren Nutzer*innen es in der Straße gibt, denen im Moment weniger Raum zur Verfügung steht. Es wurde angemerkt, dass der öffentliche Raum in der Straße im Moment von Autos und nicht von Menschen genutzt wird. Daher sollten Möglichkeiten und Anreize für eine Veränderung der Situation geschaffen werden, z.B. in Form von Begrünung (Straße dann auch als Ruhepol), Schaffung von Treffpunkten und Bänken, so dass alle Anwohner*innen sich auf der Straße bewegen können (auch spielende Kinder und Ältere). Für den Fußverkehr wurde angesprochen, dass die Gehwege derzeit aufgrund der parkenden Autos zu eng seien, es keine Querungsmöglichkeiten gäbe und die Straßenkanten nicht überall abgeflacht seien. Um Durchgänge zu schützen wurde vorgeschlagen Poller oder Bänke aufzustellen. Ein weiteres großes Thema waren sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, e-Scooter (elektrisch angetriebene Roller), Kinderwagen, etc. Um Platz für diese zu schaffen wurde vorgeschlagen Pkw-Stellplätze umzuwandeln. Anschließend wurde diskutiert, dass (Lasten-)Fahrräder als Alternative nicht genug gefördert würden, beispielsweise könnte die Sicherheit durch Fahrradabstellplätze, bessere Beleuchtung und eine bessere Infrastruktur (z.B. Ampeltaktung) erhöht werden.

Obwohl die Freiligrathstraße sehr gut an den ÖPNV angebunden sei, wurde angemerkt, dass es dahingehend Verbesserungsbedarf gebe. Die Preise für den ÖPNV wurden als zu hoch eingestuft, Linien sollten ausgebaut sowie die Zuverlässigkeit erhöht werden. Als weitere Lösungsmöglichkeiten für das Platzproblem wurden bauliche Ideen vorgeschlagen: So könnten die Fechenheimer oder die Mainkurstraße als Sackgassen verändert werden, wodurch in der Freiligrathstraße Plätze entstehen würden. Außerdem könnten Quartiersgaragen (z.B. unter der Wittelbacherallee) dafür sorgen, dass der Raum in der Freiligrathstraße für andere Aktivitäten genutzt werden könnte. Tarife von bis zu 200-300€/Monat für einen Stellplatz seien laut einiger Diskutierenden in Ordnung, es könnten aber auch unterschiedliche Tarife (je nach Einkommen) angeboten werden. Als weitere Lösungsmöglichkeit wurde angesprochen zu versuchen, den Mobilitätsdruck auch dadurch zu verringern, dass mehr im

Homeoffice gearbeitet wird. Hierbei könnte die Stadt Frankfurt als Vorreiterin andere Unternehmen dazu animieren.

Als ein weiteres Problem wurde auf den hohen Geräuschpegel der Wittelsbacherallee hingewiesen und vorgeschlagen die Geschwindigkeit zumindest nachts auf 30km/h abzusenken. Schließlich wurde die Sorge geäußert, dass eine Verschönerung der Straße zu einer Verteuerung der Mieten und dadurch zu einer Verdrängung führen könnte. Gleichzeitig sollte nur aus diesem Grund nicht verharrt, sondern Änderungen trotzdem angegangen werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Priorisierung der Autos und dem persönlichen Bedürfnis nach einem Auto, die Mobilität ohne privaten Pkw und Parkraum für diesen gegenübersteht.

Übersicht der angefertigten Karteikarten:

- Öffentlicher Raum wird von Autos genutzt, statt Menschen: Möglichkeiten und Anreize für Veränderung schaffen → Grün, Treffpunkte, Bänke, spielende Kinder, Fairness Verkehrsteilnehmender
- Fußverkehr: Gehwege zu eng und nicht abgeflacht; Autos parken auf Wegen, mehr Querungsmöglichkeiten → bei baulichen Änderungen mitdenken
- Straße: begrünt, Ruhepol, nicht nur parkende Autos
- Durchgänge schützen durch z. B. Poller, Bänke
- Vorschlag Platz einsparen: Fechenheimer Straße oder Mainkurstraße als Sackgasse
- Geräuschpegel Wittelsbacher Allee → Vorschlag: Geschwindigkeitsbegrenzung
- (Lasten-)fahrrad als Alternative nicht gefördert → Sicherheit erhöhen durch richtige Fahrradstellplätze + Beleuchtung und bessere Infrastruktur → Radwege und Ampeltaktung
- Flächenkonkurrenz: Stellplätze für Fahrräder + e-Scooter für z.B. 2 Autostellplätze
- Alternativen zum Auto: ÖPNV etc. → (Preise (günstiger/gratis), Ausbau, Zuverlässigkeit)
- Raumproblem: Historisch Städte ohne Autos geplant
- Parkdruck wird unterschiedlich wahrgenommen
- Mobilitätsdruck generell verringern (z.B. Homeoffice) → Stadt animiert Unternehmen
- Bewohnerparken in gesamter Straße, Bewirtschaftung der Parkplätze, Kennzeichnung der Stellplätze und vermehrte Kontrollen Parkraum effizienter gestalten (Problem v.a. zwischen 18 und 7 Uhr)
- Quartiersgarage, dann Platz für andere → Laufweg okay (generelle Akzeptanz wohnungsfernerer Parkplätze) → unterschiedliche Tarife 200-300€ im Monat
- Sorge, dass Verschönerung der Straße zu Verteuerung der Mieten und dadurch zu Verdrängung führen könnte, aber nur aus diesem Grund nicht verharren
- Zunahme der Kurzzeitparkende z.B. während Dippemess und Situation Dauerparkende (z.B. Campingwagen)
- Priorisierung der Autos steht Bereitschaft, auf privaten PKW und Parkraum zu verzichten gegenüber (Idee: keine privaten Autos in Stadt? - braucht jeder 1-2 Autos?)
- Neubau der Nassauischen Heimstätte: Dort werden im Vergleich zum Parken auf der Straße verhältnismäßig viele Stellplätze entstehen
- Feststellung: Straße wird als Park& Ride genutzt

Thementisch: Lebenswertes Umfeld



Der Thementisch *Lebenswertes Umfeld* wurde von Manuel Weiß (Planersocietät), Michael Hootz (Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main) Renate Friedrich (Grünflächenamt) und Thomas Sauerbier (Grünflächenamt) moderiert.

Zusammenfassung:

Im Mittelpunkt dieses Tisches stand die Diskussion um alle Elemente, die ein lebenswertes Umfeld in der Freiligrathstraße gestalten. Das Thema des Tisches resultierte aus den Erwartungen des Vorgesprächs zur Ideenbörse. Als Informations- und Anschauungsmaterial wurden auf zwei Stellwänden Beispielfotos von Fassadenbegrünungen aus der Stadt Frankfurt am Main sowie andere gestalterische Elemente (z. B. Platzgestaltungen, Fahrradabstellanlagen) aus anderen Städten gezeigt. Fotos von Hochwasserereignissen sollen die klimatischen Gefahren veranschaulichen. In Bezug dazu diente die Klimaflächenfunktionskarte 2016 der Stadt Frankfurt am Main. Möglichkeiten von konkreten Maßnahmen in der Freiligrathstraße konnten anhand des ausgehängten Trassenplans von Ver- und Entsorgungsleitungen diskutiert werden. Außerdem konnten Informationen zum städtischen Förderprogramm „Frankfurt frischt auf“ für Gebäudebegrünungen eingeholt werden.

Im Mittelpunkt des Thementischs standen eine Karte und ein Luftbild mit dem Ausschnitt der Freiligrathstraße und ihrem Umfeld, so dass die Teilnehmenden ihre Ideen und Kritikpunkte einzeichnen und direkt verorten konnten.

Bei den Teilnehmenden herrscht ein großes Bewusstsein über die klimatischen Folgen in dicht bebauten Wohngebieten wie dem der Freiligrathstraße. Gleichzeitig wurde das Spannungsfeld zwischen einem funktionierenden, eher verkehrsorientiertem Straßenraum und Grüninfrastrukturen, die Flächen beanspruchen, welche heute vor allem dem Parken von Fahrzeugen dienen, in der konstruktiven Diskussion deutlich. Diese Aushandlung zwischen den begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen zeigte sich auch an den skizzenhaften Überlegungen am Thementisch.

Einer der Hauptdiskussionspunkte waren mögliche Standorte, an denen Bäume im Straßenraum gepflanzt werden können. Anhand des ausgehängten Trassenplans ließen sich potenzielle Standorte ablesen. Zwei Personen boten sich sogar als Baumpat*innen an. Die von den Teilnehmenden identifizierten Flächen werden derzeit nur in Teilen als Kfz-Parkstände genutzt und liegen an den Rändern der Parkstände. Im Rahmen der Überlegungen wurden damit mögliche einhergehende

Einschränkungen gegenüber der Anzahl der Parkplätze und Verschattungen in den Wohnungen der ersten Stockwerke diskutiert.

Weitere Bestandteile der Diskussion um eine lebenswerte Umfeldgestaltung in der Freiligrathstraße waren, dass auch das derzeit schon vorhandene Grün stärker gepflegt werden müsse. Außerdem bedürfe es mehr Fahrradabstellanlagen, da Fahrräder derzeit oft wahllos abgestellt werden. Hierin floss insbesondere die Überlegung mit ein, dass bei Neubauvorhaben Fahrradabstellplätze für die Allgemeinheit verpflichtend geschaffen werden müssten, weil dabei größere Möglichkeiten für eine Flächenumnutzung zur Verfügung stünden.

Neben gestalterischen Aspekten spielte auch die einschränkende Wirkung von Lärm aus den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen auf den lebenswerten Charakter eine Rolle. Die Übergänge der Freiligrathstraße zur Wittelsbacherallee und der Saalburgallee wirken demnach als Trichter und tragen den Lärm in die Freiligrathstraße. Es wurde vorgebracht, dass sinnvoll platzierte Grünelemente Geräusche absorbieren können. Wirksamer sei jedoch eine Geschwindigkeitsreduktion in den Nachtstunden und z. B. technische Maßnahmen an den Straßenbahnfahrzeugen und Lkw.

In die Diskussionen floss der Aspekt ein, dass es auch Begrünungsmöglichkeiten gibt, die nicht nur Bäume umfassen. Beispielsweise eignen sich nach Aussagen der Teilnehmenden auch Sträucher oder Blumenkästen, um Verschönerungen im Wohnumfeld zu schaffen. So stießen die Varianten von verschiedenen Begrünungen an Wohngebäuden als eine mögliche Lösung auf reges Interesse.

Hierbei stellte sich die Frage nach den Möglichkeiten, die Mieter einer Wohnung haben, um solche Maßnahmen in die Wege zu leiten. Hierzu bietet die Stadt Frankfurt am Main das Förderprogramm „Frankfurt frischt auf“ an, bei dem verschiedene Begrünungsvarianten (Dach-, Fassaden- und Hinterhofbegrünung), Verschattungen von Gebäuden sowie die Installation von öffentlich zugänglichen Trinkbrunnen in einer Höhe von bis zu 50 Prozent (höchstens 50.000 EUR pro Maßnahme oder Liegenschaft) gefördert werden. Interessierte Personen konnten sich beim zuständigen städtischen Vertreter des Grünflächenamts informieren und auf Wunsch im Nachgang an die Veranstaltung einen Termin für eine Erstberatung vereinbaren.

Übersicht der angefertigten Karteikarten:

- Wildes Abstellen von Leihrädern, daher sind mehr Fahrradparkplätze erforderlich.
- Bäume als Luftfilter, natürlicher Sonnenschirm im Sommer und Sauerstoffspender.
Es ist aber eine Abwägung, da Bäume auf der Straße auch Wohnungen beschatten.
- Es wird immer wärmer, Klimaanpassungen sind erforderlich. Zum Beispiel können Bäume immer nach zwei Parkplätzen gesetzt werden.
- Feste Abstände, Strukturierung der Parkplätze durch Bäume
- „Grün“ gut fürs Auge und für die Seele
- Fassaden mit Kletterpflanzen sind positiv, besser als andere. Eigentümer einbeziehen
- Auflage bei Neu- und Umbauten, dass Fahrradständer für alle gebaut werden (entweder auf dem Grundstück des Eigentümers oder im öffentlichen Raum mit einem Kostenbeitrag durch den Eigentümer)
- Werden Autos abgeschafft, wenn der Parkdruck erhöht wird?
- Es gibt viele Arbeitspendler
- Mehr alternative Mobilität (z. B. Fahrräder, e-Mobilität) fördern

Thementisch:

Was passiert, wenn nichts passiert?



Der Thementisch *Was passiert, wenn nichts passiert?* wurde von Kevin Hillen und Céline Schmidt-Hamburger von der Planersocietät moderiert.

Zusammenfassung:

Hintergrund dieses Thementisches war zunächst, dass im Rahmen eines Vorbereitungstreffens der Wunsch bestand, bei der Ideenbörse nicht lediglich Thementische anzubieten, die auf Veränderungen abzielen, sondern speziell Themen behandeln, die losgelöst von baulichen und/oder veränderten Eingriffen sind.

Als Diskussionsgrundlage gab es unter anderem verschiedene Luftbilder des betreffenden Abschnitts der Freiligrathstraße. Darauf war zu sehen, dass die Straße in den vergangenen Jahrzehnten ihre Erscheinung kaum verändert hat – lediglich die Diversität und Menge an Fahrzeugen hat sich verändert. Insbesondere langjährige Bewohner*innen der Freiligrathstraße bestätigten die immer größer werdende Parkplatznot im Laufe der Jahre und Jahrzehnte. Gleichzeitig waren sich einige der Diskutierenden einig, dass sich neben der höheren Anzahl an Fahrzeugen auch die Anzahl der Radfahrenden erhöht hat. Ebenfalls wurde eine Veränderung der Altersgruppen seitens der Bewohner*innen festgestellt: war die Freiligrathstraße stets Wohnort zahlreicher Kinder, ist deren Anteil heute geringer geworden, jedoch stieg die Anzahl älterer Personen. Alte Menschen und Kinder sind dabei jedoch jeweils stark schutzbedürftige Personengruppen, so dass die Anforderungen an Sicherheit und Aufenthalt nach wie vor hoch sind.

Relativ schnell wurde am Thementisch *Was passiert, wenn nichts passiert* deutlich, dass Anpassungen an die Bedürfnisse schon immer stattfanden und auch weiterhin geschehen sollen – im Fokus standen dabei wie erwähnt Radfahrende, ältere Menschen und Kinder („Barrierefreiheit erzeugt automatisch Handlungserfordernisse“). Viele Diskutierende an diesem Thementisch waren sich einig, dass die Bepflanzung des Straßenraums nicht die einzige Lösung sein kann, vielmehr ging es hier um alternative Möglichkeiten, die Freiligrathstraße weiter mit Qualitäten auszustatten. Genannt wurde beispielsweise die derzeit zu starke Toleranz gegenüber wildparkenden Fahrzeugen. Ebenfalls wurden Qualitäten durch Innenhöfe benannt – zahlreiche Innenhöfe gibt es derzeit, die weder begrünt noch

öffentlich zugänglich sind. Letzteres – die Öffnung von Innenhöfen für den Rest der Nachbarschaft wurden jedoch eher kritisch gesehen.

Kontrovers diskutiert wurde über punktuelle Verbesserungen hinsichtlich der Aufenthaltsmöglichkeiten in der Freiligrathstraße. Ein großer Teil der Personen an diesem Thementisch sprach sich dagegen aus, Sitzbänke o.ä. für *Fremde* bereitzustellen, da negative Begleiterscheinungen (v.a. Lärm und Verschmutzung) befürchtet werden. Ein gewisser Konsens bestand jedoch darin, dass die (Park-)probleme durch die Bewohner*innen selber ausgelöst werden und demnach auch selber gelöst werden müssten. Einigkeit bestand darin, dass der Zustand *wenn nichts passiert* zwar die negativen Begleiterscheinungen von Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten sowie Begrünung (gleichgesetzt mit Verschattung in diesem Falle) verhindert, nicht jedoch die Parkprobleme in der Freiligrathstraße löst.

Übersicht der angefertigten Karteikarten:

- „Rauminfarkt“ legt radikale Lösungen nahe (Parkplatzverzicht, öffentlichen Raum schaffen)
- Vorrang „wilder“ Parkgewohnheiten vor gemeinsam geplanter Straßengestaltung
- Die „Alten“ behalten ihre Autos und beharren auf ihrer Mobilität, während die „Jungen“ ihre wegen Platzmangels verwehrt wird
- Barrierefreiheit erzeugt automatisch Handlungserfordernisse
- Erhitzung der Straße durch Klimawandel, Abhilfe durch z.B. Dach- und Fassadenbegrünung oder Innenhöfe als Grünzug
- Rolle der Hausbesitzer*innen: Aktivierung zwecks Innenhofbegrünung
- Wer will die Bäume (Hausbesitzer*innen für Bäume- Mieter*innen für Parkplätze?)?
- Keine Bäume für Parkplätze
- Vorschlag: „Fahrradparkhaus“ + begrüntes Dach (Einsparung PKW-Parkplätze) kann Lösung des Problems der „Fahrrad-Schrottplätze“ sein.
- Parkplatznot wird immer größer (mehr + größere Kfz) wie soll die Situation verbessert werden? (abends ab 19:00 sind selbst für Anwohner mit Parkausweis keine Parkplätze mehr vorhanden?)
- Nur Anwohner*innenparken
- Weg mit Dauerparker*innen (auch Campingwagen), die sehr lange stehen
- Klimaprobleme liegen im Flugverkehr

Ende und Ausblick der Veranstaltung

Nach den Diskussionen an den Thementischen bat Moderator Klaus Winkler die Verantwortlichen der Thementische in einer kurzen Zusammenfassung im Plenum die wesentlichen Ergebnisse vorzustellen.

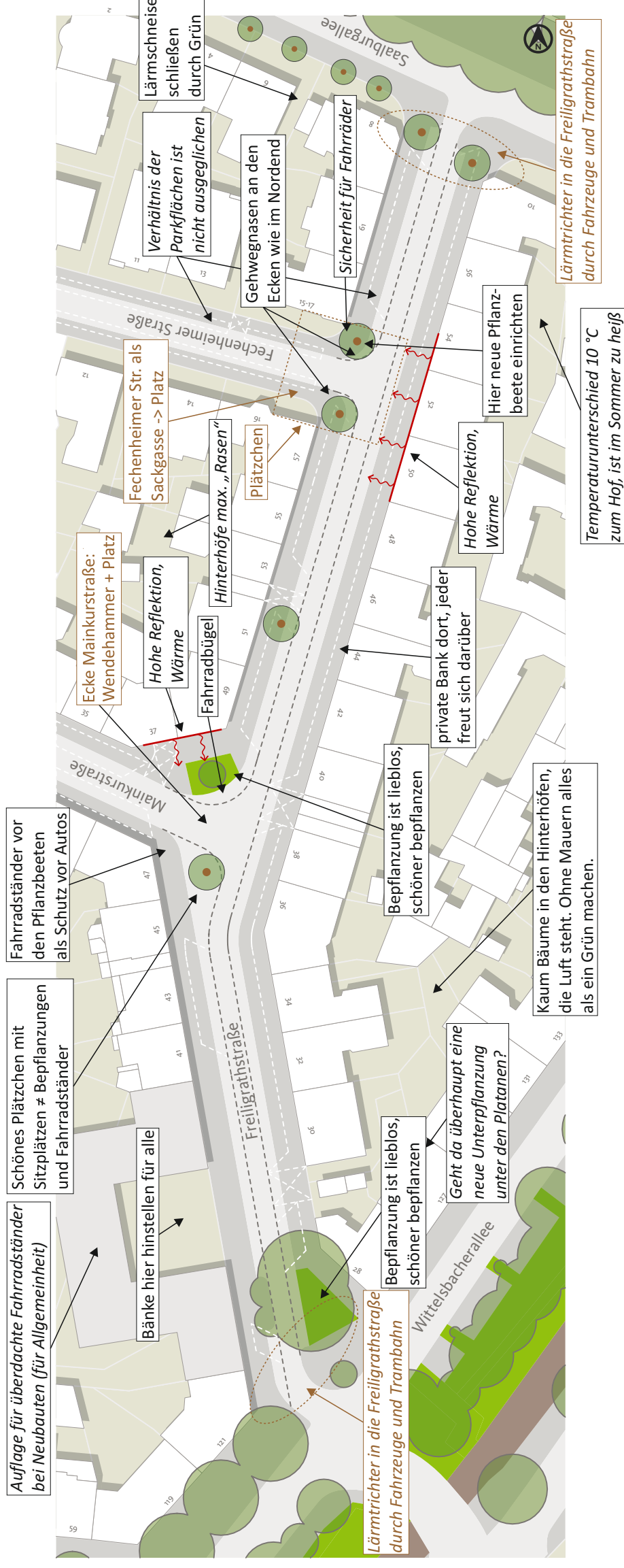
Zum Ende stellten viele der Anwesenden die Frage, wie der genaue Zeitplan für Planungen ist und wie nun konkret mit den Ergebnissen des heutigen Abends umgegangen wird. Jens Wöbbeking von der Stadt Frankfurt teilte mit, dass es zunächst in den kommenden Wochen ein Planungstreffen zwischen den beteiligten Ämtern und dem Projekt QuartierMobil geben wird. Die Ergebnisse werden in eine Vorkonzeption übersetzt und gehen anschließend zur Abstimmung in den Ortsbeirat 4.

Klaus Winkler und die Organisatoren der Veranstaltung bedankten sich für das Erscheinen an diesem Abend und die vielen konstruktiven Beiträge. Sie machten noch einmal deutlich, dass sich jederzeit mit Ideen und Fragen gemeldet werden kann. Kontaktmöglichkeiten finden sich dafür auf www.quartiermobil-bornheim.de.

QuartierMobil Bornheim

Freiligrathstraße

Dokumentation der Vorschläge aus der Ideenbörse am 9. April 2019



Vorschlag für Baumstandort

Allgemeine Äußerungen ohne klare Verortung:

- Fechenheimer Straße / Mainkurstraße als Sackgasse
- Quartiersgaragen
- Wittelsbacherallee nachts 30 km/h
- Parkplätze effizienter markieren
- Fahrradparkhaus „begrüntes Dach“
- Verhinderung von Falschparkern + Verbesserung der Durchfahrt für Feuerwehr / neuer Querungsmöglichkeiten
- E-Laden
- Straße nur für Anlieger frei

- Viel zu viele Autos in der Straße
- > Auswärtige, z.B. Pendler, Berufsschüler
- Es fehlen Fahrradständer, wohin mit dem E-Bike / E-Scooter?
- wo möglich Bäume pflanzen – Überhitzung vermeiden
- Baumpatenschaft wird von den Anliegern angeboten
- „Begrünung“ ist auch: Sträucher, Efeu, Blumenkästen, Hängeampeln an Laternen oder am Haus
- Hier wohnen total viele Kinder
- Bitte häufiger die Straße kehren, auf nassem Laub rutscht man aus -> FES kommt zu selten
- Positive Beispiele: Linnéstraße, Roßdorfer Straße
- Bsp. Roßdorfer Straße: Da parken die Autos vor den Bäumen, man kommt kaum durch.
- Parkplatznot (weg mit Dauerparken), Bewohnerparken in gesamter Straße / Bewirtschaftung, Kontrolle
- Bänke zum Sitzen?
- Platz für Kinder zum Spielen?
- Fahrradabstellplätze?
- Vielleicht sogar für Lastenräder?
- ... nein, alles voller Autos!

