

Wie könnte man sich den neuen „Stadtteil der Quartiere“ im Frankfurter Nordwesten vorstellen?

Der neue Stadtteil der Quartiere nutzt zwei zentrale Rahmenbedingungen des Ortes als Eckpfeiler seiner Attraktivität:

- die landschaftliche und topografische Situation,
- die hohe Verkehrsgunst durch die Lage an drei Systemen des ÖPNV (U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn).

Leben mit und in der Landschaft

Ausgangspunkt jeder städtebaulichen Vision muss die Landschaft der im Frankfurter Nordwesten auslaufenden Hänge des Hochtaunus sein. Mit seinen drei markanten Bachläufen, dem Urselbach im Norden, dem Lachbach in der Mitte und dem Steinbach im Süden prägt der Natur- und Kulturräum im Frankfurter Nordweste ein einzigartiges Landschaftsbild, das am Horizont durch den Hochtaunus im Nordwesten und die Frankfurter Skyline im Südosten geprägt wird. Gestört wird der landschaftliche Gesamteindruck - noch - durch die von Nord nach Süd verlaufende A 5, die heute die räumliche und akustische Wahrnehmung dominiert. Allerdings liegen Teile der Autobahn im Einschnitt, sodass sie partiell überbaut werden könnte. Bei einer teilweisen Einhausung der A 5 wird die Barrierewirkung der Autobahn gemildert und die Landschaftsräume können miteinander verknüpft werden. Dabei kommt es weniger auf die Länge der Überdeckung an als auf die Qualität dessen, was auf der Autobahneinhausung passiert und welche freiräumlich - städtebauliche Qualität der Brückenschlag über die A 5 bekommt.

Uli Hellweg, Stadtplaner, Dresden
Vorsitzender des Consiliums

Der neue „Stadtteil der Quartiere“ ist das erste Modellprojekt eines Paradigmenwechsel in der Stadt- und Regionalentwicklung im Metropolraum Frankfurt. Es zeigt, wie im „Großen Frankfurter Bogen“ umweltfreundliche Mobilität mit einer flächen- und ressourcensparenden städtebaulichen Entwicklung an den Schnittpunkten – und nicht nur an den Haltepunkten! – des ÖPNV verknüpft werden kann.



Für die Qualität des zukünftigen „Stadtteils der Quartiere“ spielen die natur- und landschaftsräumlichen Gegebenheiten sowie die Überwindbarkeit der A 5 also eine zentrale Rolle. Der spannungsvolle Wechsel aus städtebaulicher Dichte und offenem Landschaftsraum schafft eine besondere räumliche Atmosphäre, die dem „Stadtteil der Quartiere“ seinen eigenen und unverwechselbaren Charakter verleiht. Es geht nicht um eine „Stadtlandschaft“ im Sinne der „Raumstadt“ der 70er Jahre, der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ der 50er Jahre oder der suburbanen Gartenvorstadt, sondern um den spannungsreichen Szenenwechsel von Dichte und Leere, Geschlossenheit und Weite, von urbaner Lebendigkeit und gelassener Ruhe. Die Quartiere liegen an mäandrierenden behutsam gestalteten Bachauen, die als „Linear Parks“ Landschaftsbrücken in die angrenzenden Gemeinden Oberursel, Steinbach und Eschborn sowie in die Frankfurter Innenstadt bilden. Sie bieten den Bewohnern vielfältige Möglichkeiten von Freizeit-, Spiel- und Sport, Selbstversorgungs- und Naherholungsmöglichkeiten und dienen der Sammlung und Weiterverwendung des anfallenden Regenwassers. Statt monofunktionaler Technikbauwerke wie z.B. Regenrückhaltebecken, ist das urbane Wassermanagement ein integrierter Bestandteil der Parks und Freiflächen. Notwendige Vorkehrungen gegen Starkregen und Hochwasser werden zu mehrfach kodierbaren Gestaltungselementen von Stadt und Freiraum (z.B. Dach- und Fassadenbegrünung, Plätze, Spiel- und Sportflächen als temporäre Retentionsräume).

Die landwirtschaftlichen Flächen an den Hängen des Taunus sind von hoher Güte und erfordern eine besondere Wertschätzung. Die Inanspruchnahme des hochwertigen Agrarlandes durch den Städtebau, insbesondere die Versiegelung, wird durch eine kompakte, dichte Bebauung auf ein Mindestmaß beschränkt. Unvermeidbare Eingriffe werden möglichst im Gebiet ausgeglichen. Die jetzt eher eindimensionale Agrarnutzung kann zu einer neuen Vielfalt von ökologischen Qualitäten und sozialen Nutzungen (z.B. Gärten, Urban Gardening, Urbane Landwirtschaft, Bionik etc.) weiterentwickelt werden. Um die Wertigkeit der Böden und des Landschaftsraumes zu schützen, werden in den „Linear Parks“ große Teile dieser Flächen für Fauna und Flora freigehalten. Der jetzt schon vorhandene und neu zu erwartende Nutzungsdruck auf den Landschaftsraum wird durch eine sensible Garten- und Landschaftsgestaltung, kompakten Städtebau und intelligente Wegeführungen gesteuert und kanalisiert.

„Stadt“ und „Land“ werden im neuen „Stadtteil der Quartiere“ zu einem räumlich erlebbaren Kontinuum, ohne dass dabei die jeweiligen Besonderheiten und Qualitäten verloren gehen. Gerade die Unterschiedlichkeit, die Grenzen und Verwebungen von urbanen Quartieren und gestalteter Landschaft erzeugen eine besondere Einprägsamkeit des neuen „Stadtteils der Quartiere“.

Referenzprojekte:

Linear Parks wie Mauerpark, Park am Gleisdreieck und Natur-Park Südgelände (Berlin), Kattenbrook Park (Hannover), Sagrera Linear Park (Barcelona), Torrens Linear Park (Adelaide); Meadoway Park (Toronto).

Leben im städtischen Quartier

Kommt man aus einer der Landschaftsachsen bzw. Bachauen in eines der Quartiere des neuen Stadtteils, betritt man eine andere Welt. Hier herrscht auch tagsüber reges Leben. Es wird gewohnt und gearbeitet. Die Erdgeschosse werden zumindest an den Quartiersplätzen durchgängig für die Nahversorgung, Restaurants, Cafés, Handwerk und Dienstleistungen genutzt. Durch eine Geschosshöhe von mind. 5 Metern lassen sie eine Vielzahl gewerblicher, dienstleistungsorientierter und infrastruktureller Nutzungen zu. Die grundsätzlich fünf bis sechsgeschossige Bebauung gruppiert sich um Quartiersplätze. Da wo die Erdgeschosse auch zu Wohnzwecken genutzt werden (vorwiegend abseits der Quartiersplätze), sichern großzügige Vorgärten den notwendigen sozialen Distanzraum.

Die Baustrukturen (z.B. offene und geschlossene Blöcke), städtebauliche Hochpunkte oder auch eher kleinteiliger Eigentumswohnungsbau weisen grundsätzlich eine hohe GFZ aus, die durch die großen Grünachsen sowie Quartiersplätze und Freiräume kompensiert wird. Dadurch entsteht eine hohe Netto-Baulanddichte bei gleichzeitig großzügiger Brutto-Baulandnutzung. Die Gebäude sind typologisch vielfältig: sie können von vier- bis fünfgeschossigen gestapelten Einfamilienhäusern, über Geschosswohnungsbauten mit gewerblichen EG-Nutzungen bis hin zu multifunktionalen mehrgeschossigen Loftgebäuden, in denen gewohnt und gearbeitet wird, reichen. Der Städtebau ist ruhig und einprägsam. Er orientiert sich an der bewährten Differenzierung von öffentlichen und privaten, ggfs. halb-öffentlichen Räumen. Die Straßenräume und Plätze bilden ein gestuftes leicht verständliches Orientierungssystem. Von jedem Punkt des Quartiers ist man in wenigen Minuten fußläufig im Landschaftsraum. Die Quartiere haben klare Grenzen zur Landschaft, ohne sich allerdings gegen sie abzuschotten. Einzelne städtebauliche Hochpunkte können das Quartier oder die zentralen Quartiersplätze markieren und zu „Landmarks“ in der Landschaft werden. Eine Hochhaussiedlung ist das neue Quartier deshalb allerdings nicht, denn Hochpunkte werden an ausgewählten strategischen Punkten gezielt gesetzt und so „quartiersübergreifend“ zu einem Orientierungssystem im „Stadtteil der Quartiere“.

Die Architektur der Gebäude ist individuell und gestalterisch vielfältig. Es kann mit unterschiedlichen Materialien gearbeitet werden, die allerdings ökologischen und nachhaltigen Ansprüchen gerecht werden. WDVS-Fassaden gehören nicht zum Material- und Gestaltungskanon des neuen Stadtteils. Dagegen sind Holz, Ziegel und neue energiesparende Materialien wie Hyperleichtbeton eine willkommene Abwechslung in der ruhigen städtebaulichen Grundform der Quartiere.

Die Grundrisse der Häuser sind für unterschiedliche Nutzer- und Altersgruppen adaptierbar. In jedem Quartier sind Häuser für Mehrgenerationenwohnen und Wohngemeinschaften (Studentenwohnen, Inklusionsprojekte etc.) möglich. Geförderter Wohnungsbau hat pro Quartier einen Anteil von 30 %; er ist aber optisch als solche nicht identifizierbar. Im Gegenteil: über Konzeptausschreibungen wird grundsätzlich die Mischung von Sozial- und freifinanzierten Wohnungen in einem Gebäude sichergestellt. Baugruppen oder Baugemeinschaften können für sich kleine Nachbarschaften bilden, die aber räumlich oder/und funktional auch einen Mehrwert für das Quartier anbieten (z.B. Gemeinschaftsräume oder soziale Einrichtungen).

Ein besonderes Augenmerk wird auf die Nutzungsmischung in den Quartieren gelegt. Trotz der relativ hohen Dichte sind auch gewerbliche Produktions- und Handwerksbetriebe möglich, die allerdings mit den modernsten immissionsarmen Technologien (Laserschneider, 3-D-Drucker etc.) arbeiten. Viele von ihnen fokussieren den lokalen und regionalen Markt, den sie über die herausragende verkehrliche Anbindung gut bedienen können. Im Bereich der für Wohnnutzung nicht geeigneten Schutzabstände an der A 5 sind auch größere gewerbliche Einheiten wie z.B. Handwerkerhöfe möglich. Logistikbetriebe und großflächiger Einzelhandel sind hier jedoch ausgeschlossen. Die Gewerbehöfe sind in ihrer Baustruktur mindestens dreigeschossig, auch um eine entsprechende Lärmschutzwirkung gegen die Autobahn zu erzielen. Sie bündeln ihre Liefer- und Stellplatzflächen in gemeinschaftlich genutzten Höfen. Die Erschließung der neuen Gewerbehöfe darf die Quartiere des neuen Stadtteils nicht belasten, sondern erfolgt unabhängig davon.

Referenzprojekte Städtebau:

Französisches Viertel (Tübingen), Vauban (Freiburg), Kalkbreite (Zürich), Hunziker Areal (Zürich), Bülach Nord (Zürich), Stadtausstellung (Heilbronn);
Referenzprojekte Nutzungsmischung: Frizz23 (Berlin), Kalkbreite (Zürich),
Integratives Wohnprojekt IBeB (Berlin), Weltquartier und Weltgewerbehof (Hamburg)

Verkehr und Mobilität

Der Stadtteil der Quartiere ist verkehrsarm und weitgehend autofrei. Stellplatzanlagen sind auf den einzelnen Grundstücken – schon auf Grund der angestrebten Dichte – nicht möglich. In jedem Quartier befindet sich daher in einem maximalen Radius von 300 m Fußweg von den Wohnungen ein multimodaler Mobilitätshub. Architektonisch und von seinen Nutzungen her bietet jeder Mobilitätshub urbane Vielfalt wie Einkaufsmöglichkeiten, Cafés, Gesundheitseinrichtungen oder auch Wohnungen. Verkehrlich decken die Hubs den notwendigen privaten Stellplatzbedarf (Stellplatzschlüssel 0,5) sowie die Parkplätze für Carsharing ab. Gleichzeitig sind sie die Schnittstelle zum ÖPNV. Jeder Hub ist mit Elektroladestationen und mit Wasserstofftankstellen ausgestattet. Im Hub stehen Lastenfahrräder für „die letzten Hundertmeter“ zur Verfügung. Nach Möglichkeit liegen die Hubs direkt an den U-, S- oder Regionalbahnstationen. Wo eine unmittelbare Integration von ÖPNV Station und Hub nicht möglich ist, wird die Verbindung zur nächsten ÖPNV-Haltestation durch einen voll automatisierten Shuttle-Bus hergestellt.

Eine zentrale Rolle im „Stadtteil der Quartiere“ spielt der Fuß- und Radverkehr. Aufgrund der Kompaktheit der Quartiere sind innerhalb eines Quartiers alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie alle erforderlichen Dienstleistungen zu Fuß oder per Rad zu erreichen. Gegebenenfalls teilen sich zwei benachbarte Quartiere bestimmte Einrichtungen (z.B. Facharztzentrum). Die Quartiere sind untereinander durch untergeordnete Straßen, vor allem aber durch Fuß- und Radwege verbunden. Überörtliche Radschnellwege führen in die angrenzenden Gemeinden und

die Tiefe der Region bzw. in die Frankfurter Innenstadt. Darüber hinaus sichert ein tangentialer Radschnellweg die schnelle Verbindung nach Eschborn und zum Flughafen. Die straßenseitige Anbindung der neuen Quartiere erfolgt hauptsächlich an den Knotenpunkten Rosa-Luxemburg-Straße und Ludwig-Landmann-Straße.

Das Rückgrat der Mobilität ist der um die U7 und die Regionaltangente West (RTW) erweiterte ÖPNV im Frankfurter Nordwesten. Die RTW ist das erste Teilstück einer regionalen Ringbahn, die nicht nur der zunehmenden Überlastung des bestehenden radialen ÖPNV-Systems entgegenwirkt, sondern auch den bestehenden dezentralen Verflechtungen im Agglomerationsraum gerecht wird. In wenigen Minuten Fahrzeit ist der Arbeitsplatzschwerpunkt Eschborn oder der Airport Frankfurt auf direktem Wege mit dem schnellen ÖPNV (oder dem Radschnellweg) erreichbar.

Der neue „Stadtteil der Quartiere“ ist das erste Modellprojekt eines Paradigmenwechsel in der Stadt- und Regionalentwicklung im Metropolraum Frankfurt. Es zeigt, wie im „Großen Frankfurter Bogen“ umweltfreundliche Mobilität mit einer flächen- und ressourcensparenden städtebaulichen Entwicklung an den Schnittpunkten – und nicht nur an den Haltepunkten! – des ÖPNV verknüpft werden kann.

Referenzprojekte Mobilität (Planungen):

Schumacher Quartier (Berlin), SEM Krampnitz (Potsdam)

*Uli Hellweg
Berlin, den 7.11.2019
(Vorsitzender des Consiliums)*