

Stadtteil der Quartiere

FrankfurtRheinMain

Phase 1 // 08.05.2020

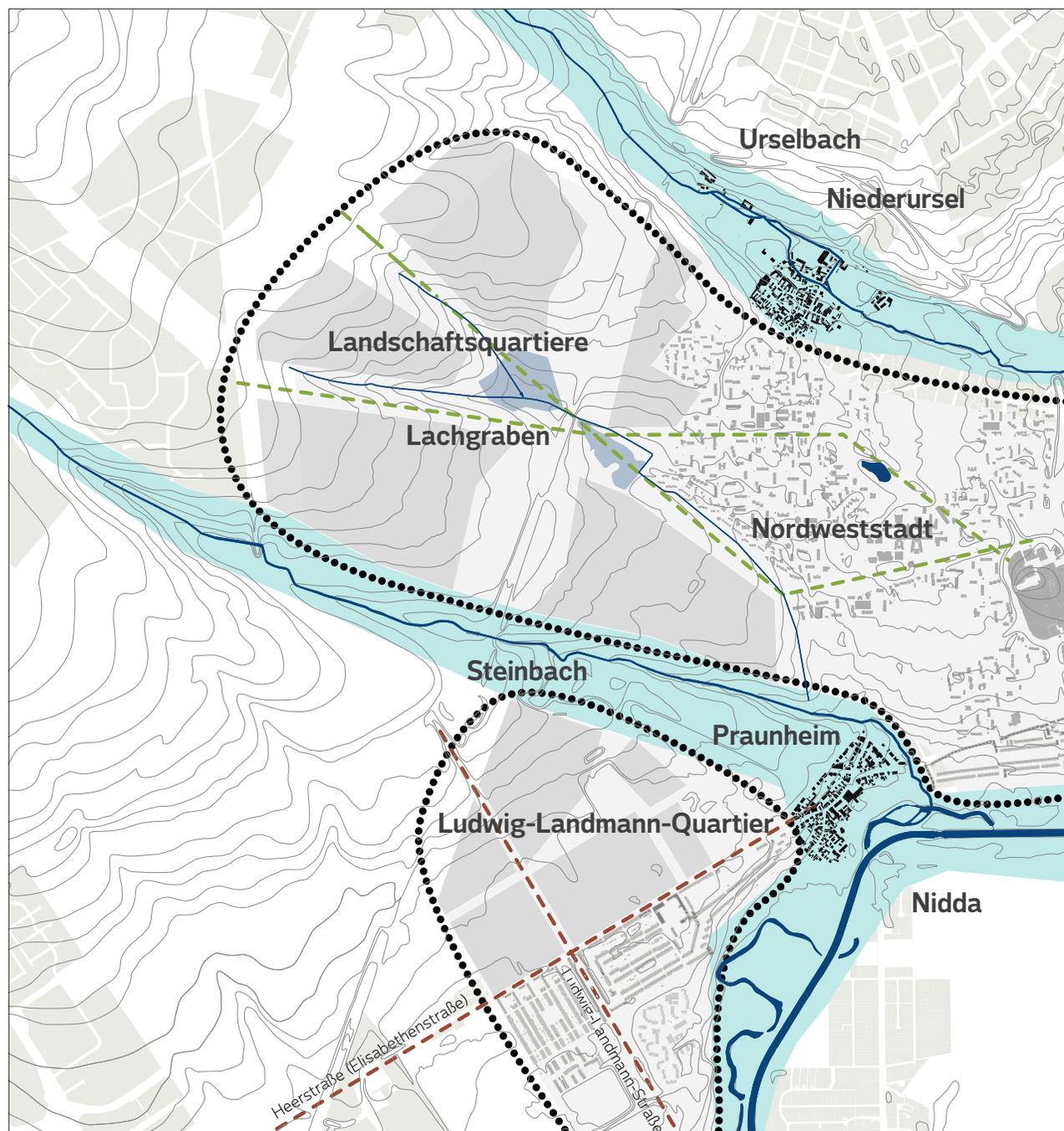
Wie verstehen wir den Ort ?





»Landschaftsbrücke« vom Taunus zum Niddatal

Verbindung von Grüngürtel mit der Region
als Teil des Speichenplans und als
Baustein eines zukünftigen Regionalparks



Interpretation des Ortes

Urselbach mit Ortskern Niederursel

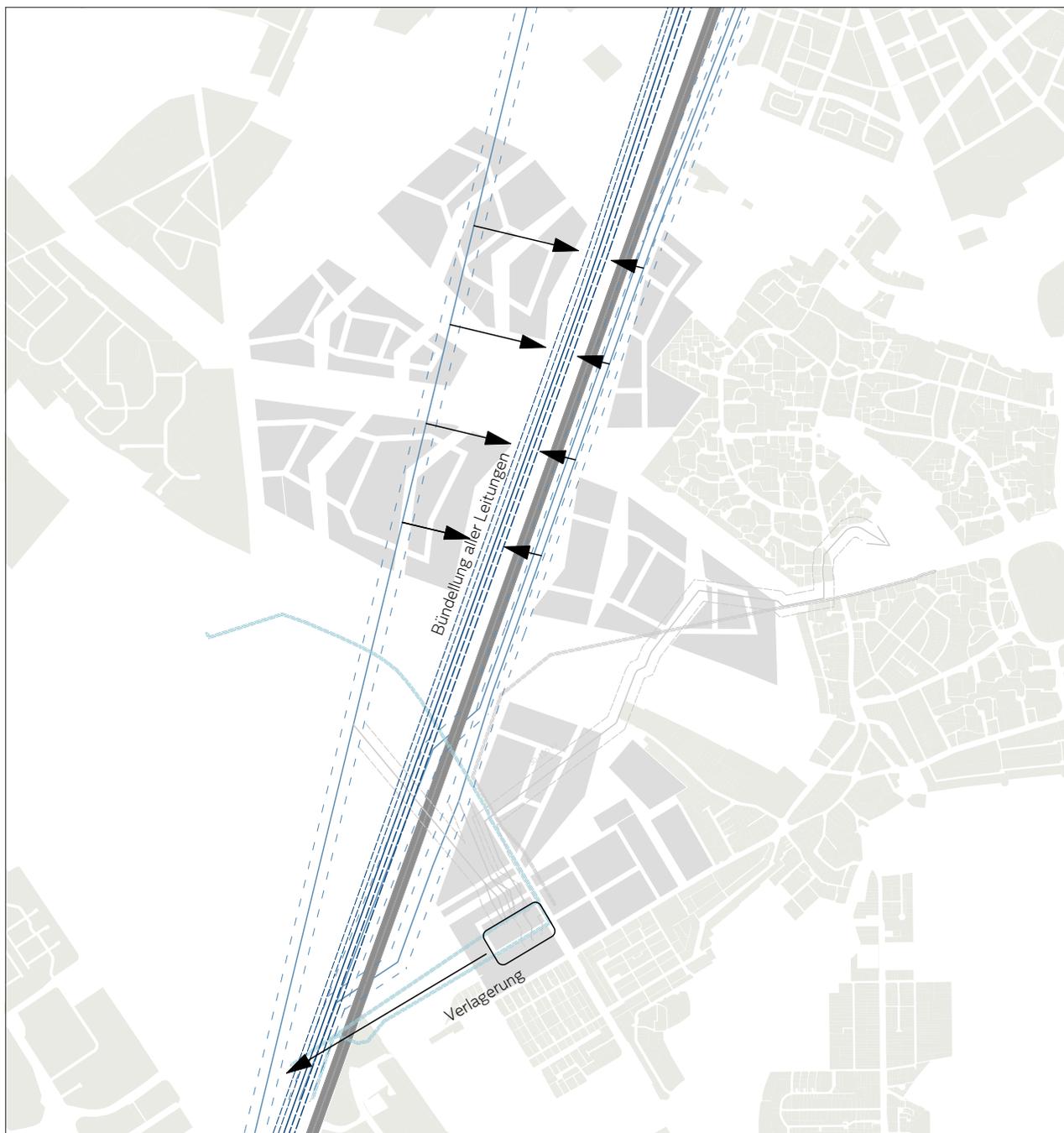
Steinbach mit Ortskern Praunheim
an der Mündung in die Nidda

Landschaftsquartiere

gruppieren sich um die Senke des Lachgrabens und verbinden sich mit der Nordweststadt über den Martin-Luther-King-Park und die Grünsperre zum Nordwestzentrum

Ludwig-Landmann-Quartier

mit Achsenkreuz Heerstraße (Elisabethenstraße) und Ludwig-Landmann-Straße bildet eigenständiges urbanes Quartier



Leitungen
Trassen
Infrastruktur
» Reorganisieren und
zukunftsfähig machen

Verlegen und Bündeln der Leitungen auf die
Westseite der A5

Verlegen der Umspannstation in Richtung
Nordwestkreuz

Vermeiden der weiteren Zerschneidung der
Landschaft

» optimales Ausnutzen der Flächen:
Potenzial von 10.000 WE im östlichen Teil
Potenzial von 7.000 WE im westlichen Teil

Wie gestalten wir die Freiräume ?



Landschaft und Freiraum

Potenziale und Werte:

Vielfältige Landschaften



Main – Taunus - Vorland



Niddatal



Grünzüge



Offenland /Kulturlandschaft



Allee



Übergeordnete Grünverbindung



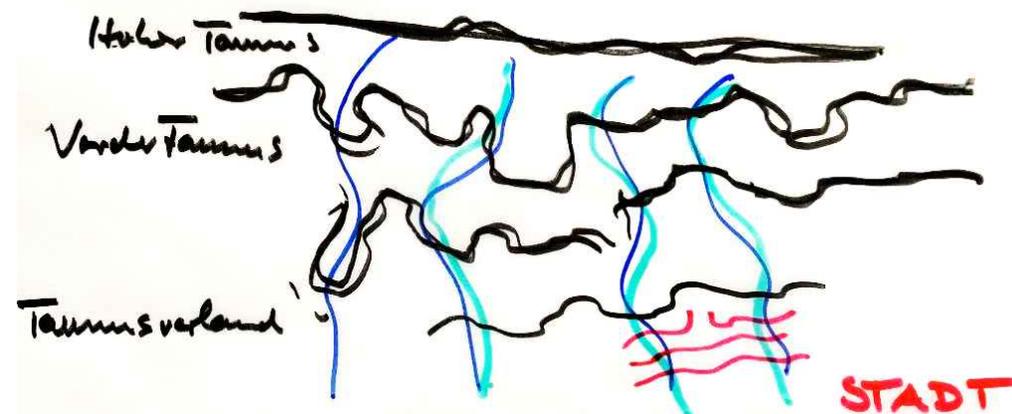
Aus der Schichtung des Taunus ...



Die Stadt aus der Landschaft entwickeln

Klima und Stadt aus der Landschaft entwickelt

Die wichtigen landschaftsräumlichen Elemente sind der Taunuskamm und das Rhein-Main-Becken mit der Nidda-Aue, die den Frankfurter Grüngürtel im Westen prägt. Die Taunuskante ist durch die Taunusbäche über einen langen Zeitraum erodiert. Die Bäche fließen nach Osten und münden in der Nidda. Die abgetreppte Landschaft zieht von den Höhen des Taunus über das Taunusvorland bis zur Talauie der Nidda. Dieses Grundmotiv der Abstufung der Schichten und der Brüche durch die Bäche und die Stufung wird zur Entwicklung der Stadtstruktur genutzt.

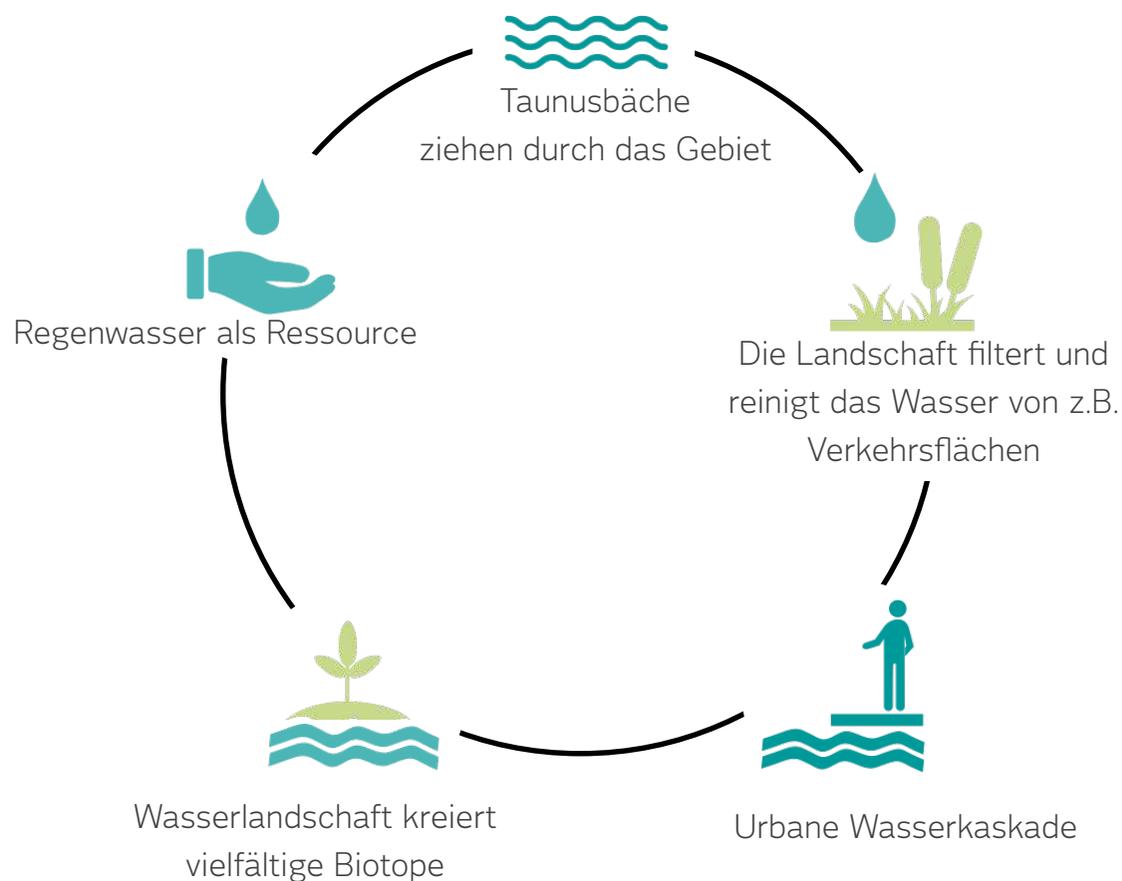




Neues Denken zur Stadt von Morgen

Da Ressourcen im Zuge einer stetigen Zunahme der Weltbevölkerung und der aktuell einhergehenden Klimakrise ein immer knapper werdendes Gut darstellen, muss eine zukunftsweisende Stadtplanung Konzepte aufzeigen, wie Flächen und Räume effektiver genutzt werden und vor allem ein Lebensmodell fördern, bei dem die direkte Beziehung der Menschen zu natürlichen Prozessen, Stoffkreisläufen, Nahrungsmitteln sowie Energieerzeugung möglichst unmittelbar und verständlich wiederhergestellt werden können.

Im Nordwesten Frankfurts kommt der Freiflächenkomposition und der (Multi-)Kodierung der verschiedenen Arten von Freiflächen eine neue Rolle zu. Freiraum wird hier für weit mehr als nur für monofunktionale Nutzung wie Verkehr, Erholung, Spiel und Sport vorgesehen, er hat eine herausragende Funktion, um die Anpassung an den Klimawandel bestmöglichst zu meistern. Um diesen Anspruch in den Freiräumen des Neuen Stadtteils zu erreichen, sind klassische Bilder rein ‚designorientierter Freiflächengestaltung‘ zu überdenken und können hier nicht angewandt werden. In Verbindung mit der möglichst lokalen Produktion von Lebensmitteln sind Mehrfachnutzungen ein Muss.



Schwammstadt-Konzept

Es werden alle Strategien für die Vermeidung von Überflutungsereignissen sowie Mitigation von Hitze Problemen im Stadtkörper mit einem dichten Netz an Freiräumen und sinnvoll integrierten Maßnahmenbausteinen von Anfang an mitgedacht. Die Freiräume im neuen Stadtteil werden eine physische Integration von natürlichen Elementen erfahren, um die Erlebnisqualität und Nachvollziehbarkeit von natürlichen Prozessen für die Anwohner zu steigern. Nur wenn man emotionale Bindungen zu Gestalt oder Prozessen seiner Umgebung aufbauen kann und diese als positiv bewertet, wird auch die nächste Generation bereit sein, aufgebaute Werte zu schützen.

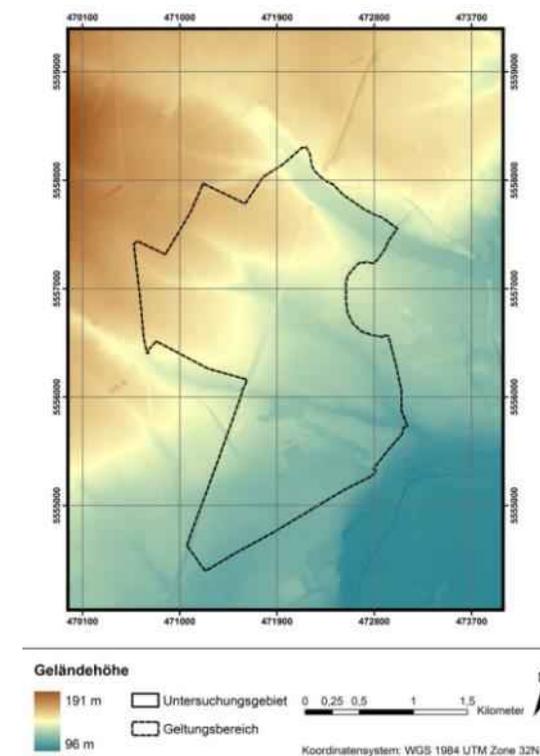
Eine feinjustierte Modellierung, die das Wasser im System der Gräben, Mulden und Grünflächen bewirtschaftet, schützt die Bebauung vor Überflutung und nutzt das Regenwasser in den Grünflächen für Gestaltung von wechselfeuchten Bereichen. Dadurch entstehen gleichzeitig wertvolle Biotope. Durch ein hohes Maß an wechselfeuchten Grünflächen und einer wesentlichen Erhöhung des Grünvolumens, sowie der Beschattungsintensität durch Baumpflanzung, werden im Gebiet auch nächtliche Abkühlungseffekte gestärkt.

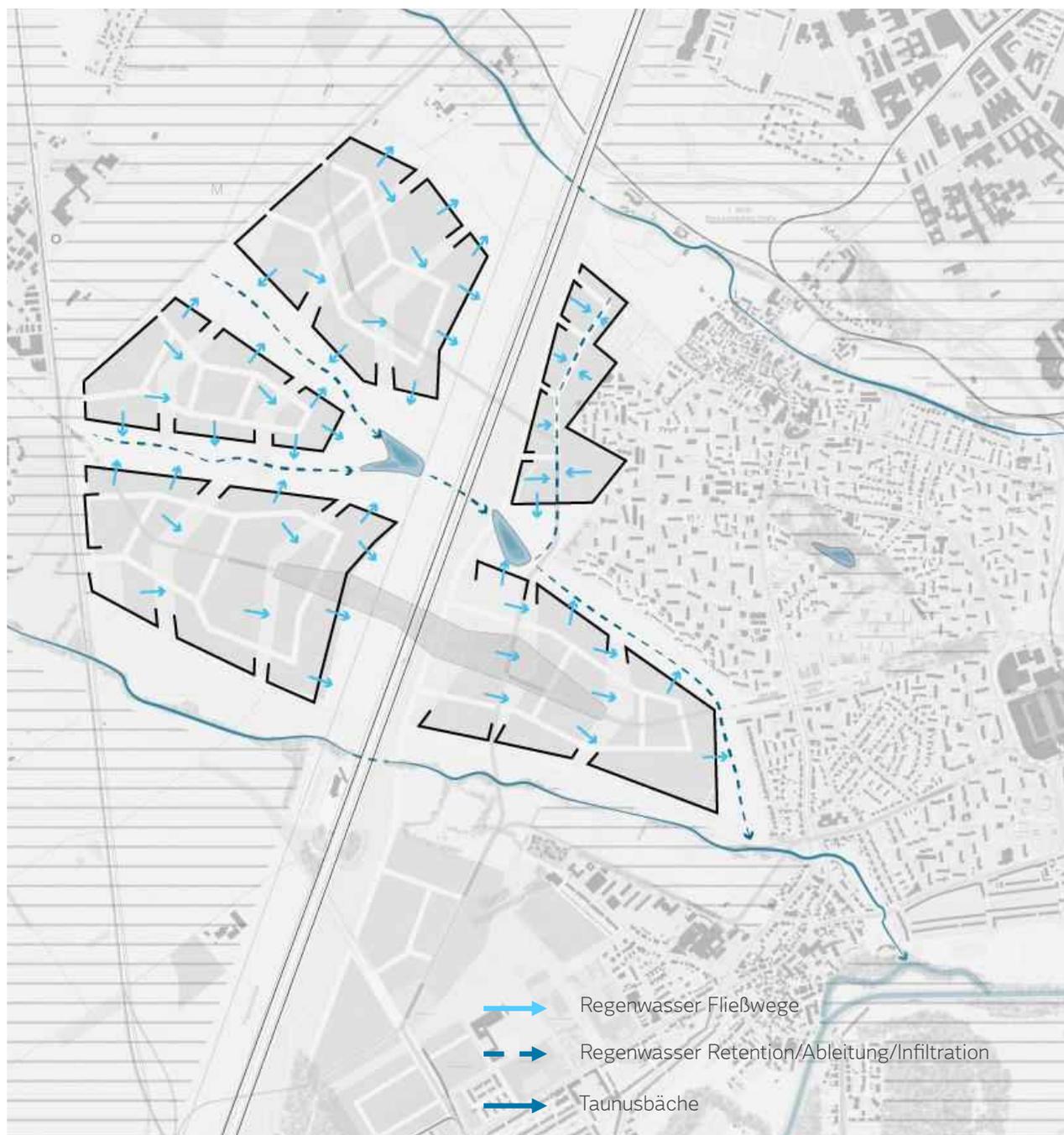


Stadt - Grün - Natur

Stadtklima: Kaltluft entsteht vom Taunusgebirge

Kaltluftströme des Taunus und des Taunusvorlandes werden durch Ost-West Fugen durch den neuen Stadtteil geleitet. Die Kaltluftentstehung auf den benachbarten westlichen landwirtschaftlichen Flächen, durch nächtliche Abkühlung, positiv in die bebauten Bereiche wirken. Im Norden und Süden leiten die Talsysteme von Steinbach und Urselbach die Kaltluft bis in die Nordweststadt und das Niddatal.





Schwammstadt Konzept

Regenwasser als Ressource

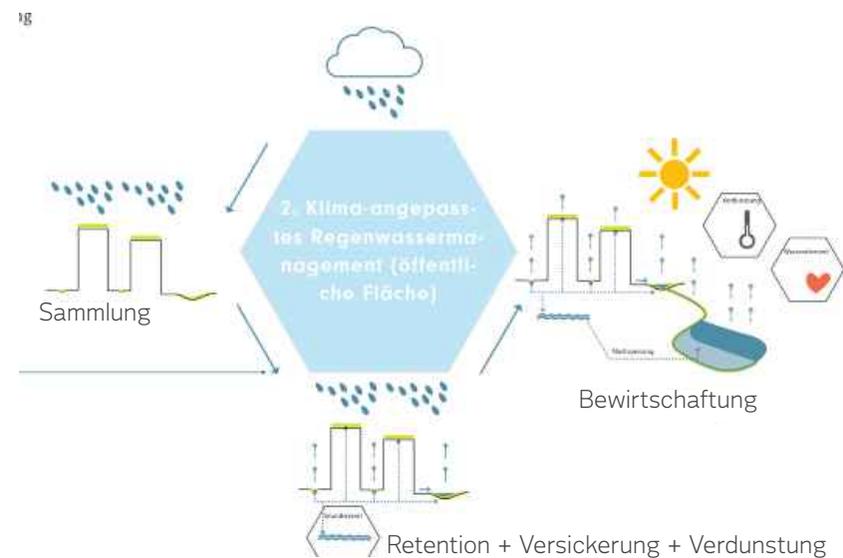
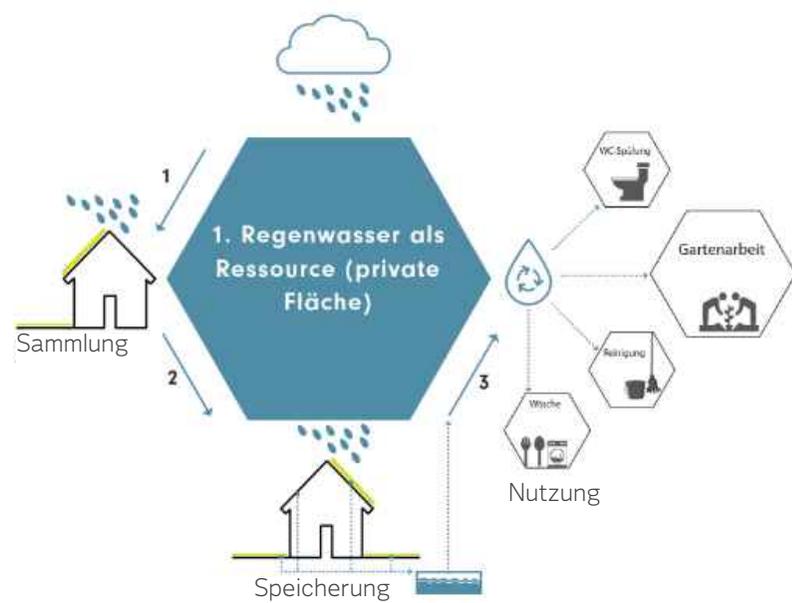
Die beiden Taunusbäche Steinbach und Urselbach werden gestärkt in ihrer Biotopvielfalt zu naturnahen Korridoren weiterentwickelt.

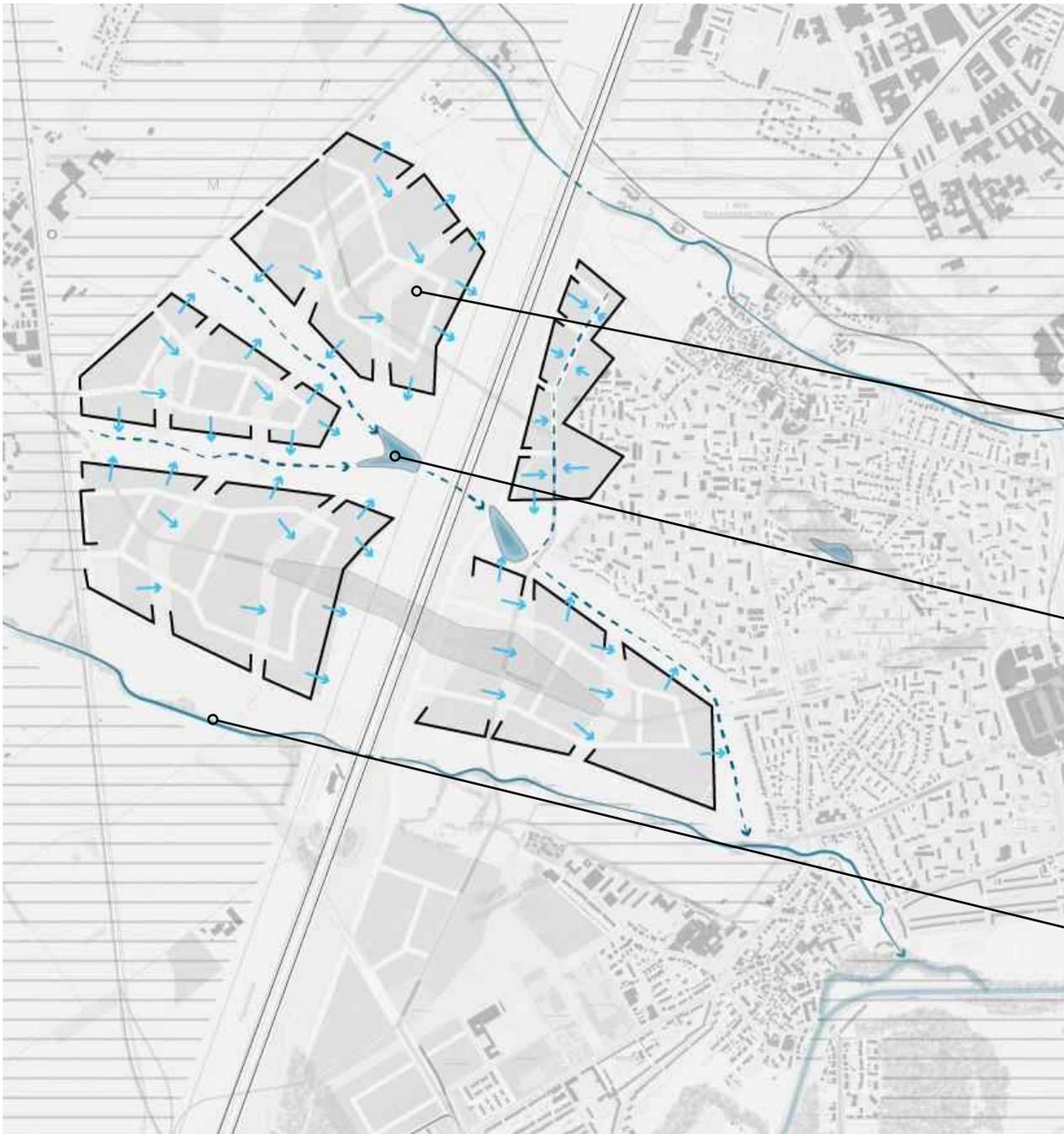
Das Regenwasser wird in einer urbanen Regenwasserkaskade schon auf den Privaten Grundstücken gesammelt und als Brauchwasser genutzt. Überläufe sind and öffentliche Grünflächen angeschlossen.

Ein nachvollziehbares, natürliches Abfluss-, Retentions- und Versickerungssystem wird für jeden Bewohner erlebbar in den Grünfingern und den Landschaftsräumen integriert. Das Regenwasserkonzept zeichnet sich durch zwei Hauptkomponenten aus. Innerhalb der Quartiere wird das Regenwasser von den Dächern gesammelt und auf den privaten Grundstücken und für eine Nutzung in Grünflächen sowie als Betriebswasser für privates Gardening zur Verfügung stehen. Die Entwässerung der öffentlichen Platz- und Straßenflächen erfolgt in ein Geflecht von offenes Retentions- und Versickerungsmulden. Dieses Regenwassersystem ist in das Freiraum und Erschließungssystem der Quartiere sowie die Flächen der Grünfinger integriert. Im selben System werden auch Starkregenereignisse sicher bewältigt. Aus dem Stadtkörper wird sehr stark verlangsamt (gedrosselt) das Regenwasser in die Täler der Landschaftsräume abgegeben.

Schwammstadt Konzept

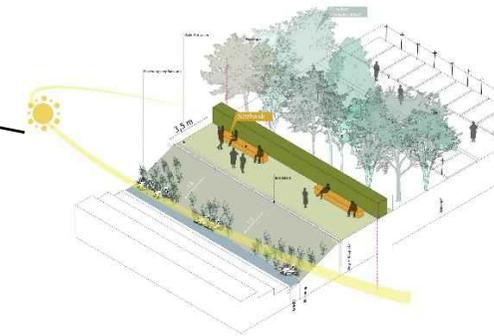
Regenwasser als Ressource



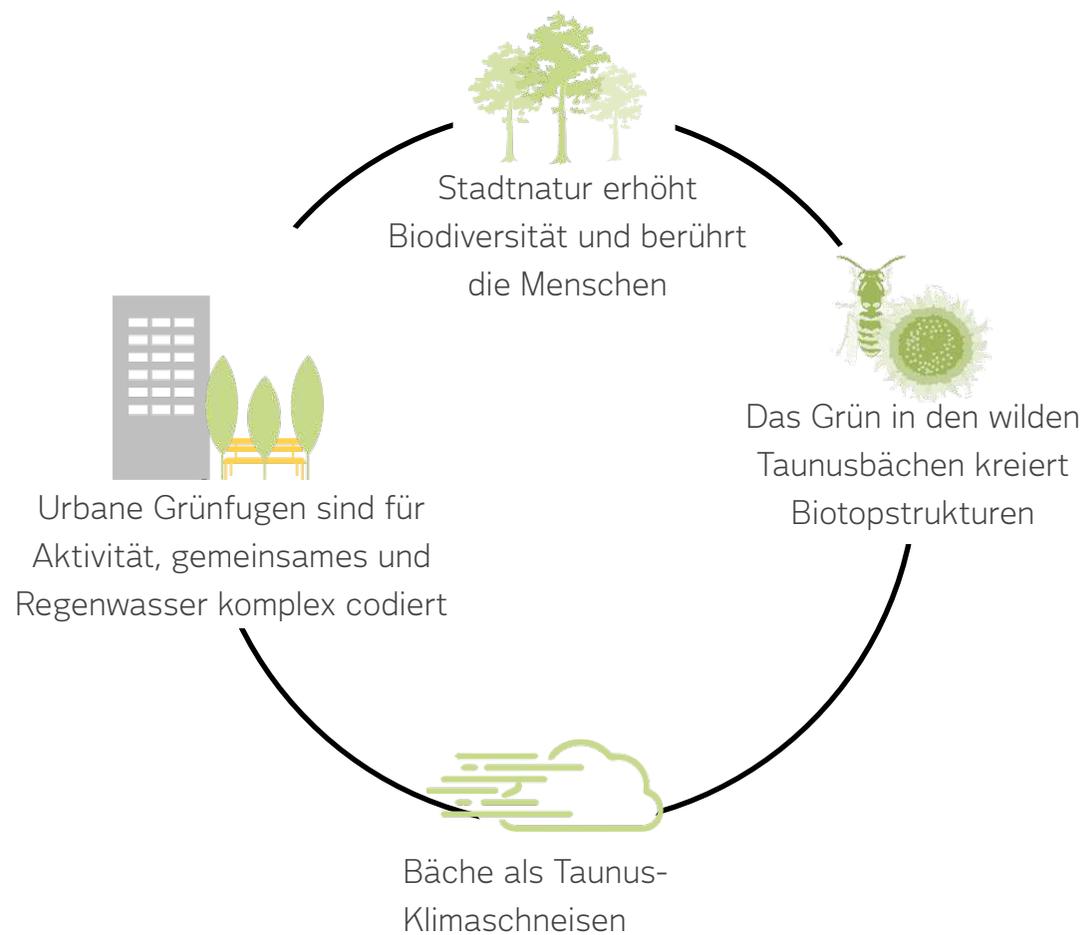


Schwammstadt Konzept

Fließgewässer sichtbar integrieren
Ufer Renaturierung
Wasserlandschaft kreiert vielfältige Biotope
zwei Charaktere der Bäche



Stadt - Grün - Natur



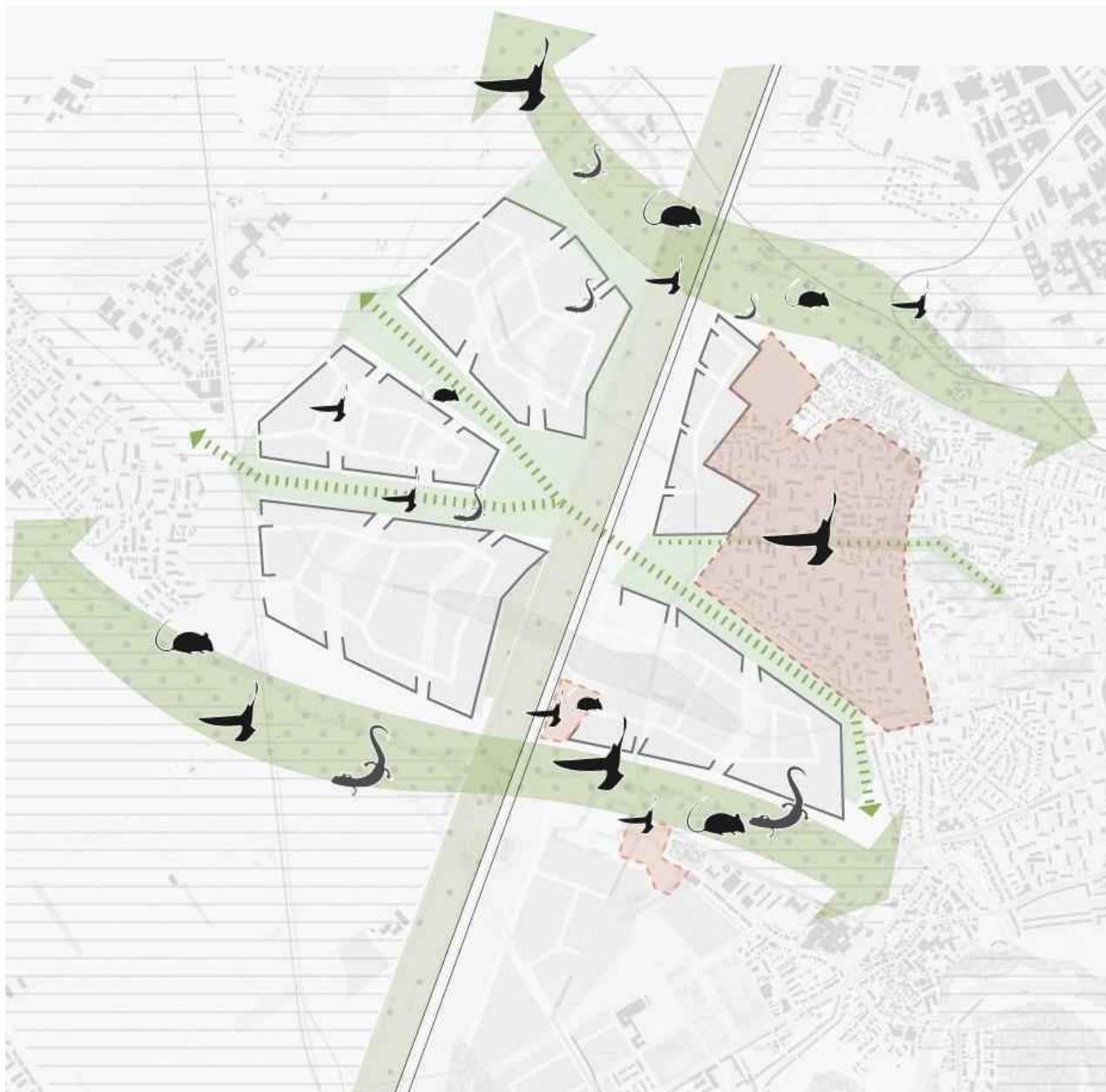


Stadt - Grün - Natur

Freiraumstrategie

Die Gesamtstrategie für den Freiraum geht von einem engen Netzwerk von Freiräumen mit unterschiedlichen Typologien aus. Stadtnaturräume schaffen Habitate und dienen dem Artenschutz, bieten aber gleichzeitig auch Naturerfahrungsräume für alle Bewohner. Treffpunkte, große Parkflächen, Spiel- und Sportbereiche sind in dieses Netz eingebunden. Die Ableitung, Speicherung und Versickerung des Regenwassers ziehen sich als Verknüpfungselement durch alle diese unterschiedlichen Freiräume.

- Der Grüne Rücken
- Die Landschaftsräume
- Die Naturräume als Korridore
- Die grünen Finger in den Quartieren
- Das Sport- und Aktivband



Stadt Natur

Zielarten und Lebensräume:
Wertvolle Artengruppe im
Untersuchungsgebiet



Saatkrähen



Haussperling



Steinkauz



Bluthänfling



Gartenrotschwanz



Fledermaus



Rauhautfledermaus

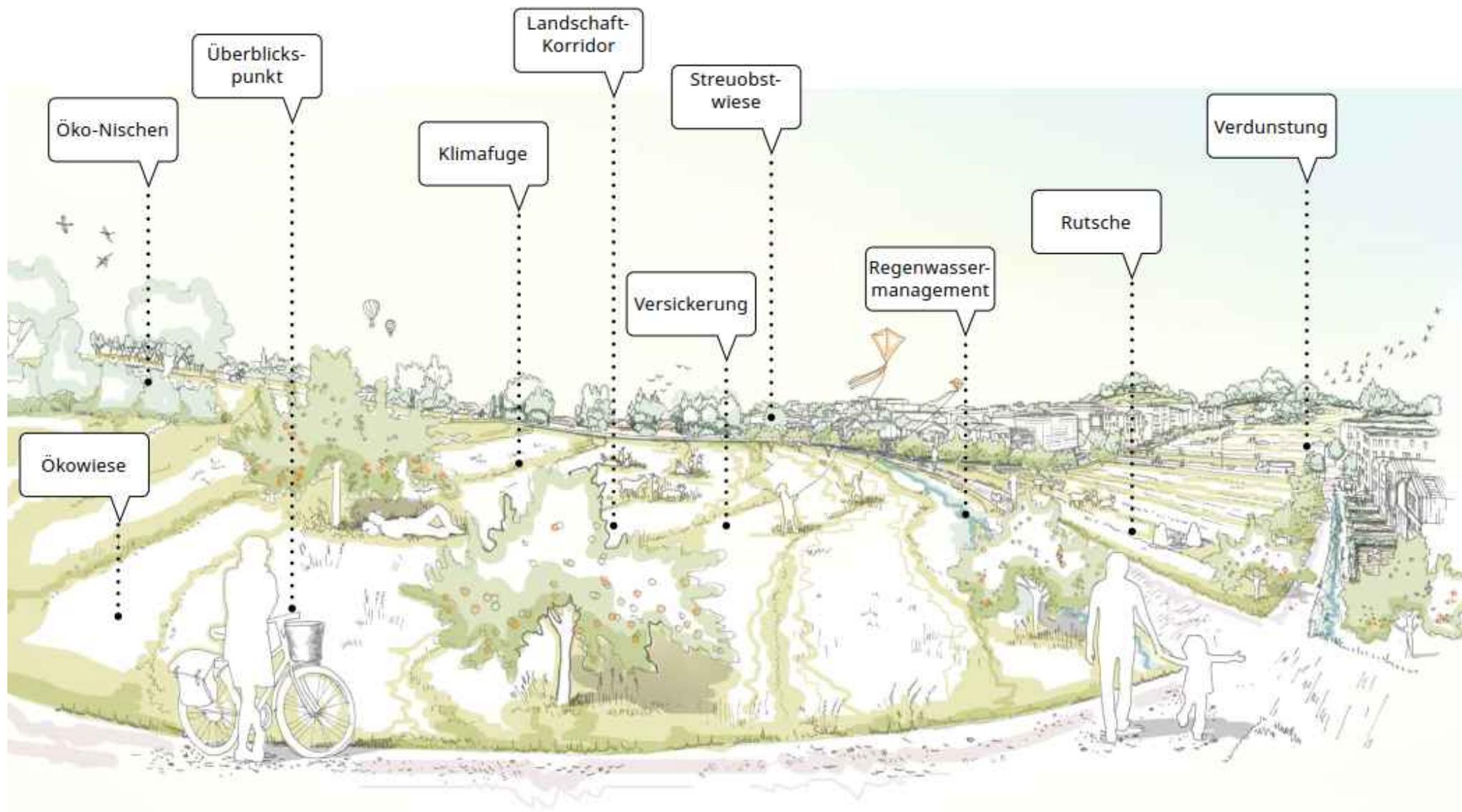


Breitflügelfledermaus

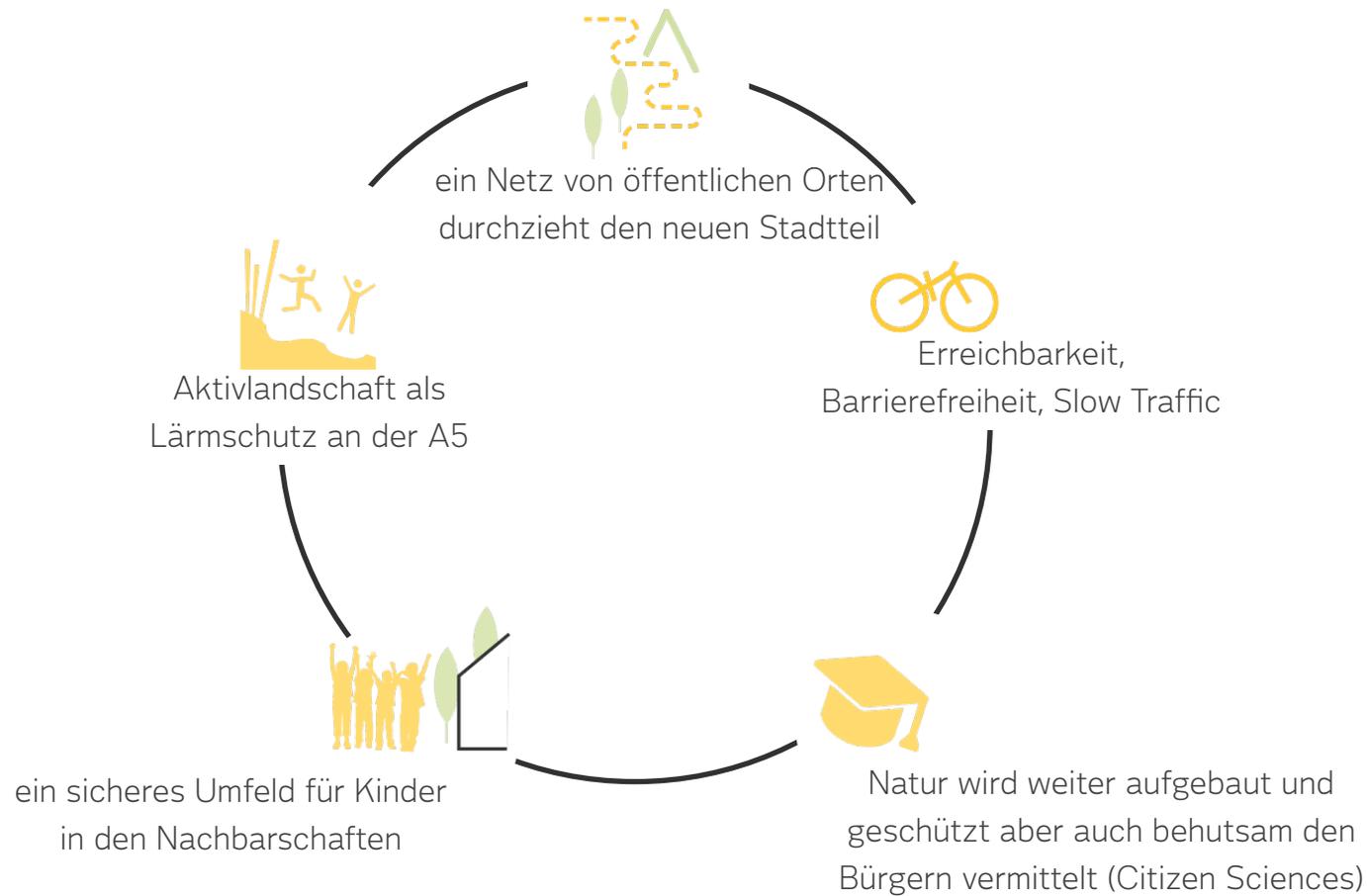


Zauneidechse

Der Grüne Rücken



Sozial - Aktiv - Vernetzt





Sozial - Aktiv - Vernetzt

Aktivlandschaft als Lärmschutz an der A5





Sozial - Aktiv - Vernetzt

»Loop« des Freiraum/Landschaft/Aktivität

Physische Vernetzung mit der Umgebung

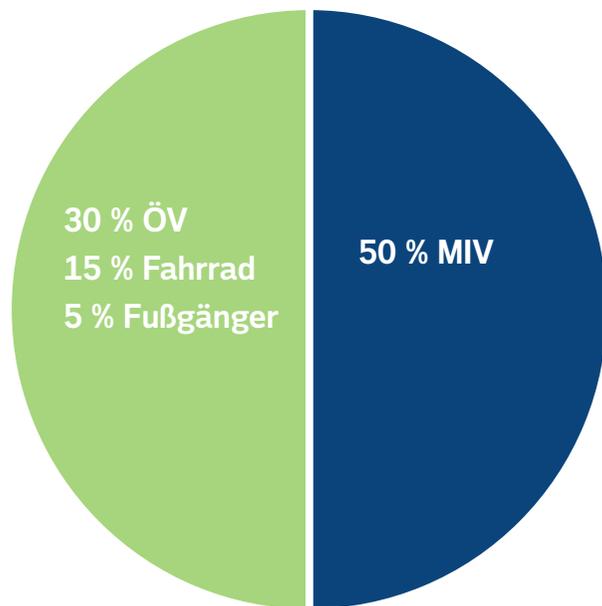
Unser Konzept ermöglicht die Vernetzung von inneren Grünflächen zur äußeren Umgebung. Eine Fortführung von Grünstrukturen (Alleen, extensive Grünstreifen westlich der A5, u.a.), integriert in die vorhandenen Feldstrukturen sowie an den Frankfurter Grüngürtel mit der Niddaaue, schafft eine Vernetzung für definierte Tierarten.



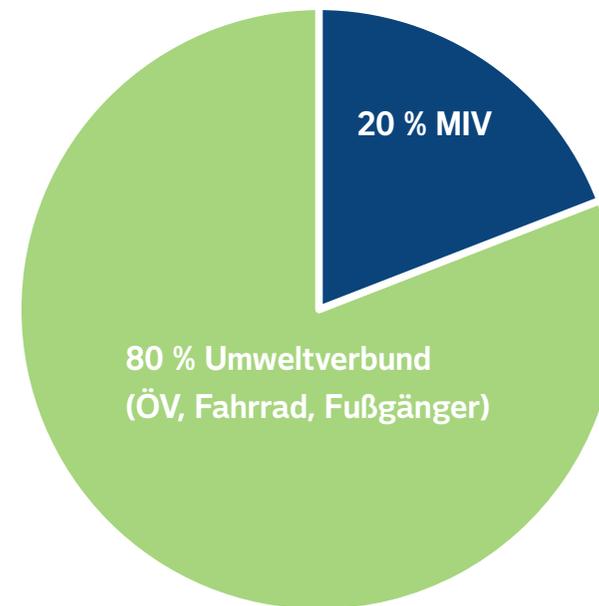
Wie organisieren wir die Mobilität ?



Modal Split bisheriger Ansatz



Modal Split Planungsansatz Neuer Stadtteil

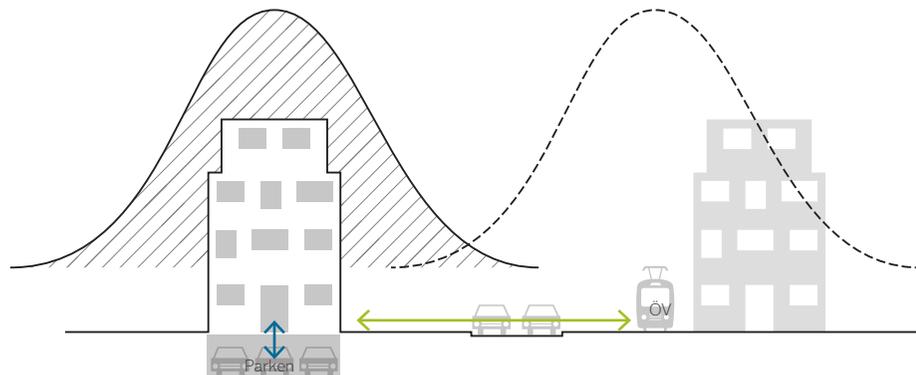


Attraktivitätsverteilung

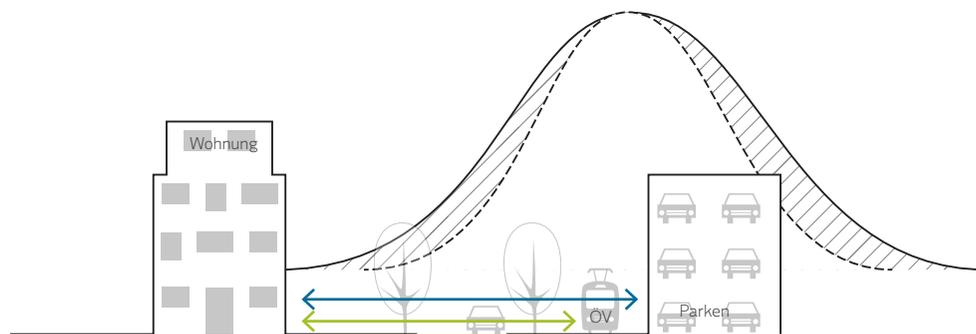
um die Wohnung (Arbeitsplatz etc.)

um die ÖV-Haltestelle

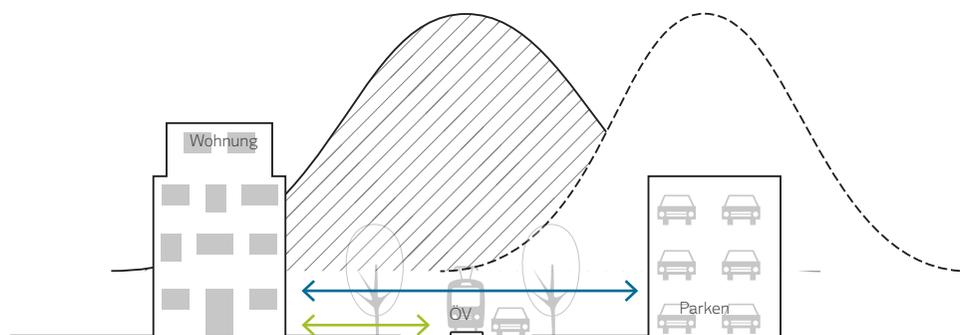
Situation bisher:
Nachteil ÖV



Prinzip Chancengleichheit



Planungsansatz:
Vorteil ÖV



Prinzip: Vorzug ÖV vor MIV

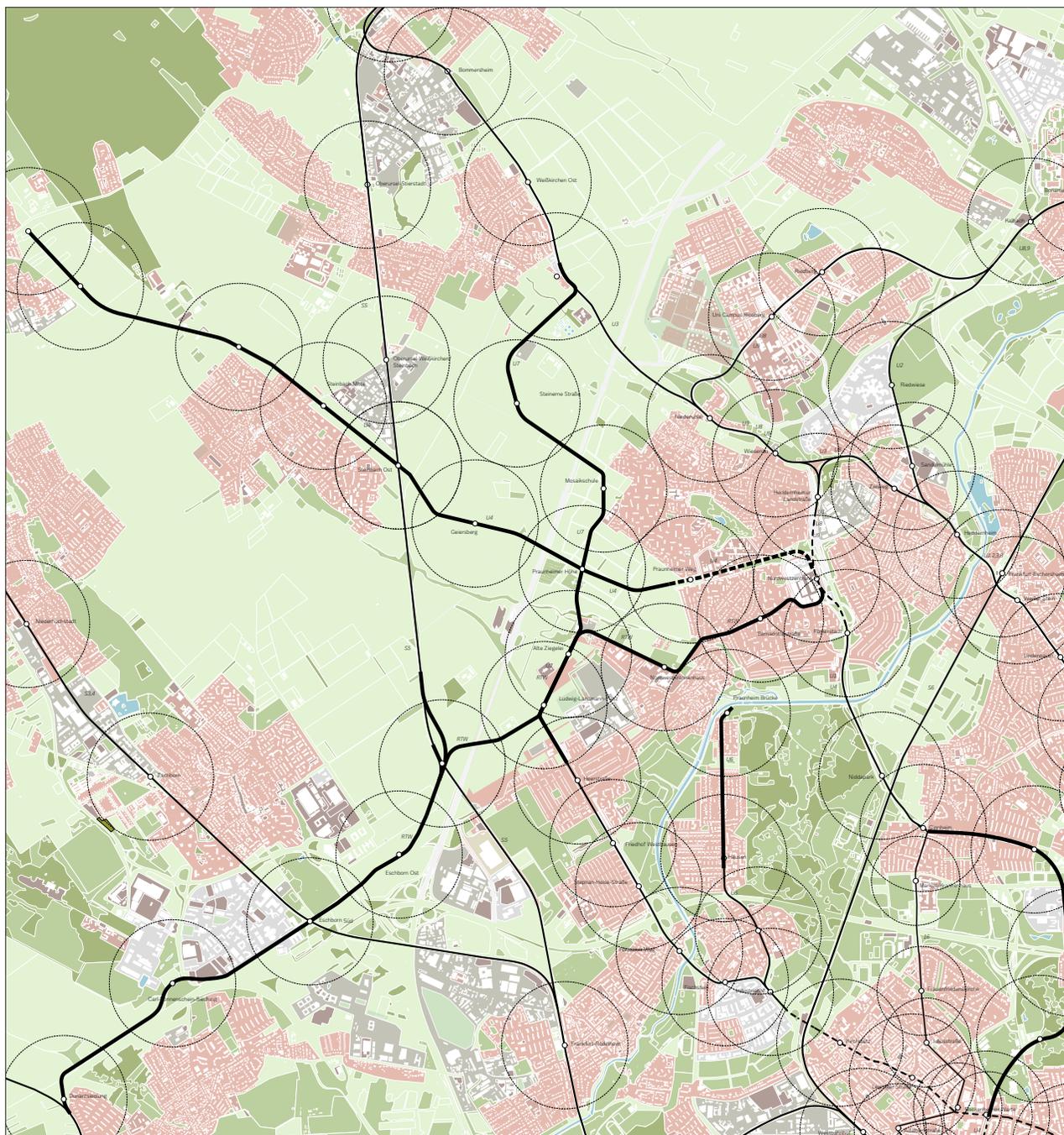
Hochwertiger ÖV-Anschluss in jedem Quartier

Prinzip der Äquidistanz (ÖV-Haltestellen näher als Quartiersgarage)

Keine Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Direkte Fuß-Radverbindungen (nicht für den Kfz-Verkehr) zwischen westlichem und östlichem Stadtteil

Schnelle hochwertige Radverbindungen nach Eschborn, Oberursel und Frankfurt-Zentrum



Konzept ÖV: multiples, vernetztes Trassensystem

RTW als Straßenbahn durch die
Bernadottestraße zum Nordwestzentrum

U7 Verlängerung von der Heerstraße ins
Gebiet und Anbindung im Norden an die U3
nach Oberursel

U4 von Bockenheimer Warte über
Nordwestzentrum nach Westen in Richtung
Steinbach verlängern

U6 von Hausen nach Praunheim verlängern
(oberirdisch)

S5 mit neuer Haltstelle Steinbach,
Vernetzung mit RTW



Konzept ÖV: multiples, vernetztes Trassensystem

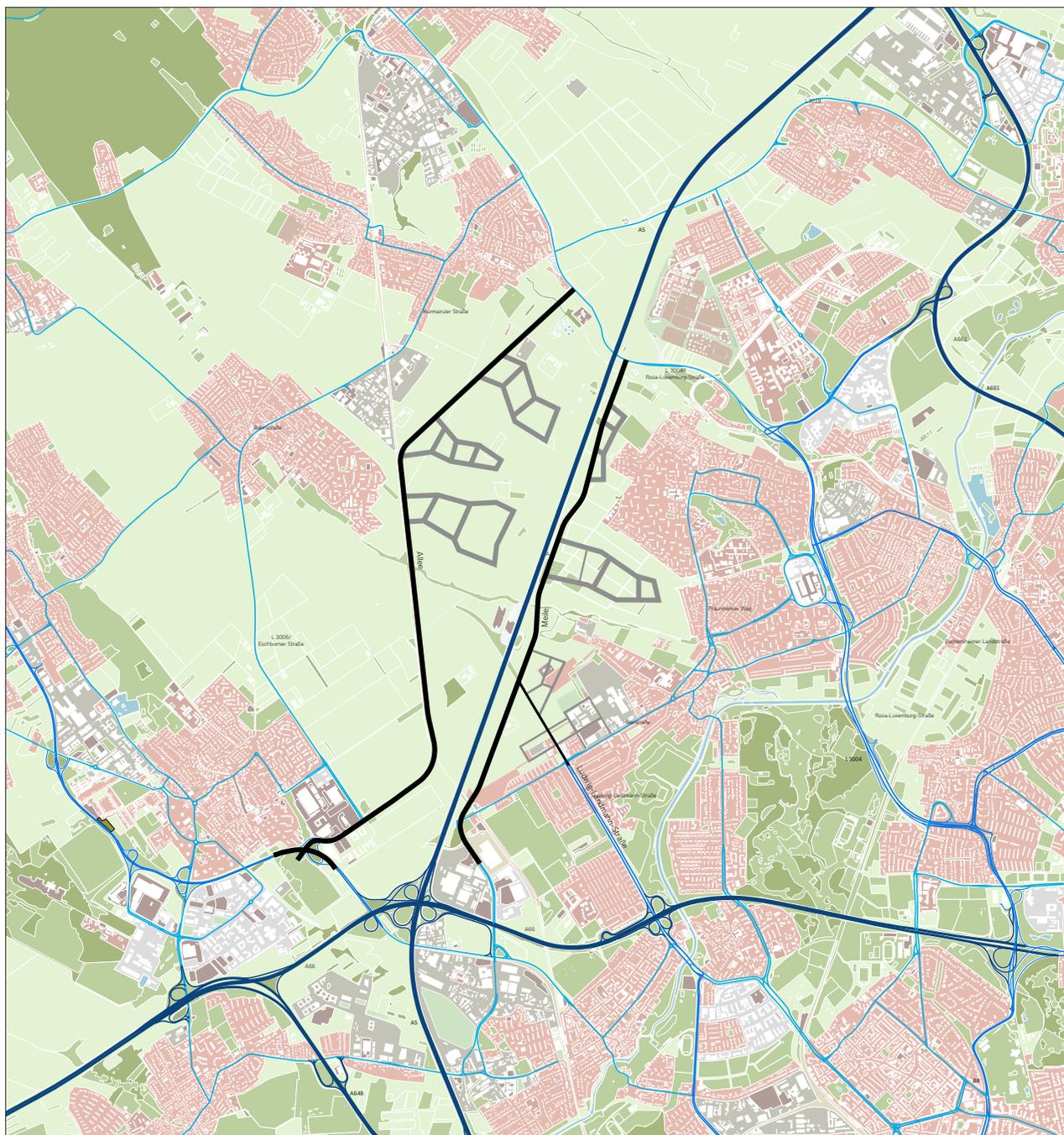
Netz aus ÖV-Linien mit vielen Umsteigemöglichkeiten zur Förderung tangentialer Verbindungen

Trassen im Gebiet werden als grüne Stadträume mit schnellen Radwegen gestaltet

Ausrichtung auf Nordwestzentrum stärkt Vernetzung

Anbindung Nordwestkrankenhaus und Ortskern Praunheim

Abdeckung fast aller Bauflächen im 500m-Radius, teilweise Überlagerung in besonders dichten Quartieren



Konzept MIV: autoarmes Quartier mit peripherer Randerschließung

Entlastung von Praunheim und Niederursel

kein Neuverkehr durch bestehende
Ortslagen

klare Hierarchie der Straßen

»Allee« am Rand im Westen (Umgehung
Steinbach, Weißkirchen)

»Meile« am Rand im Osten parallel zur A5

Anbindung an Guerickestraße,
Reorganisation A66 zur Stadtstraße

Ludwig-Landmann-Straße soweit möglich
entlasten



Konzept MIV: autoarmes Quartier mit peripherer Randerschließung

Mobilstationen an den Erschließungsachsen
autoarme Quartiere

schleifenartige Erschließung der Quartiere

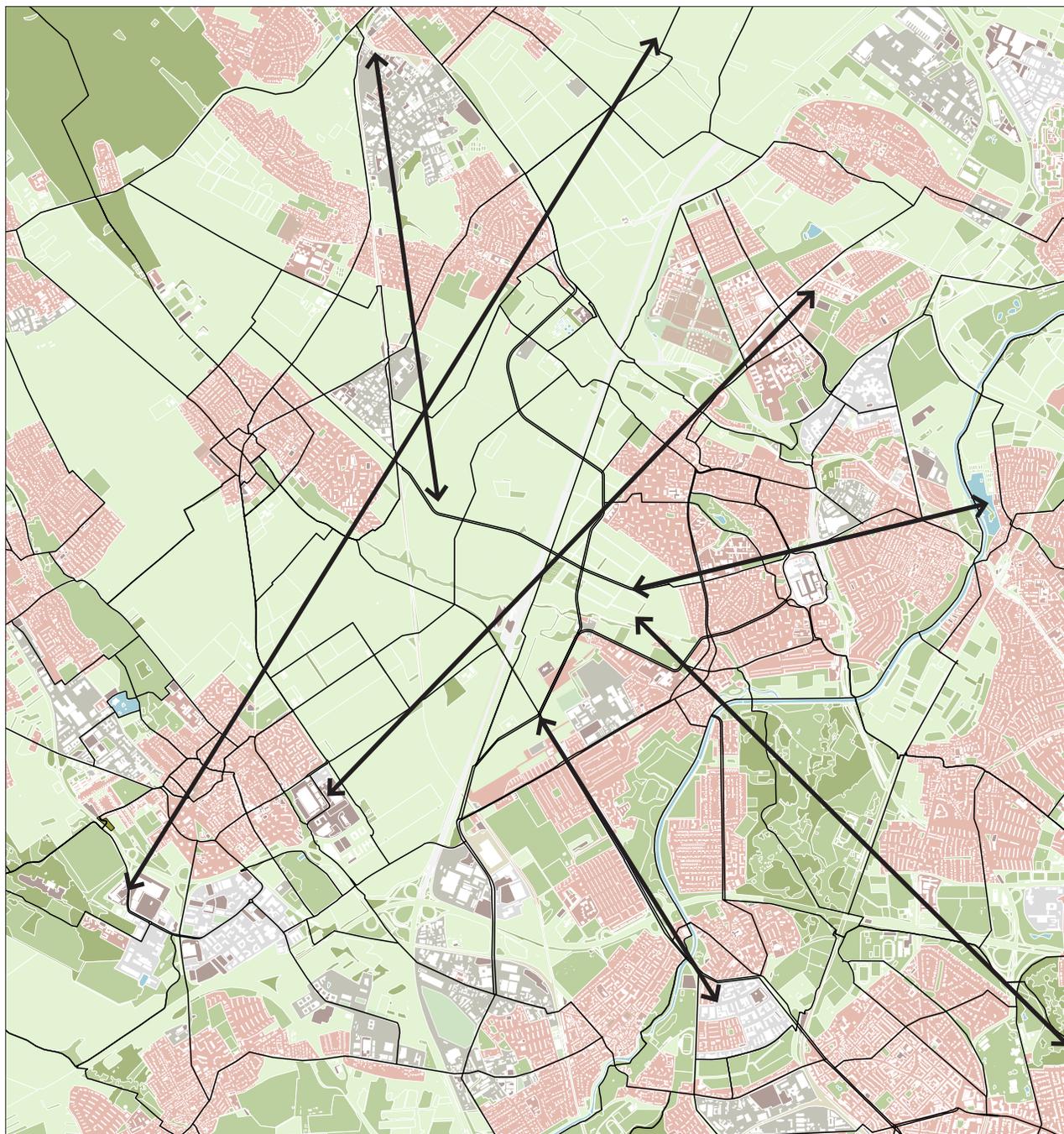
Neuverkehr wird direkt an die
übergeordneten Straßen angebunden

bestehende Ortslagen werden bestmöglich
geschont, keine Durchbindung zum
Praunheimer Weg

Grünzüge autofrei

flächensparende und qualitativ
hochwertige Gestaltung der öffentlichen
Straßenräume, verkehrsberuhigte Bereiche
in den Stadtquartieren

nur im Ausnahmefall PKW-Stellplätze im
öffentlichen Raum



Konzept Radverkehr:
komfortables
Radroutennetz aus neuen
schnelle großräumigen
Radverbindungen
und kleinteiligen
Quartiersvernetzungen

Ludwig-Landmann-Straße

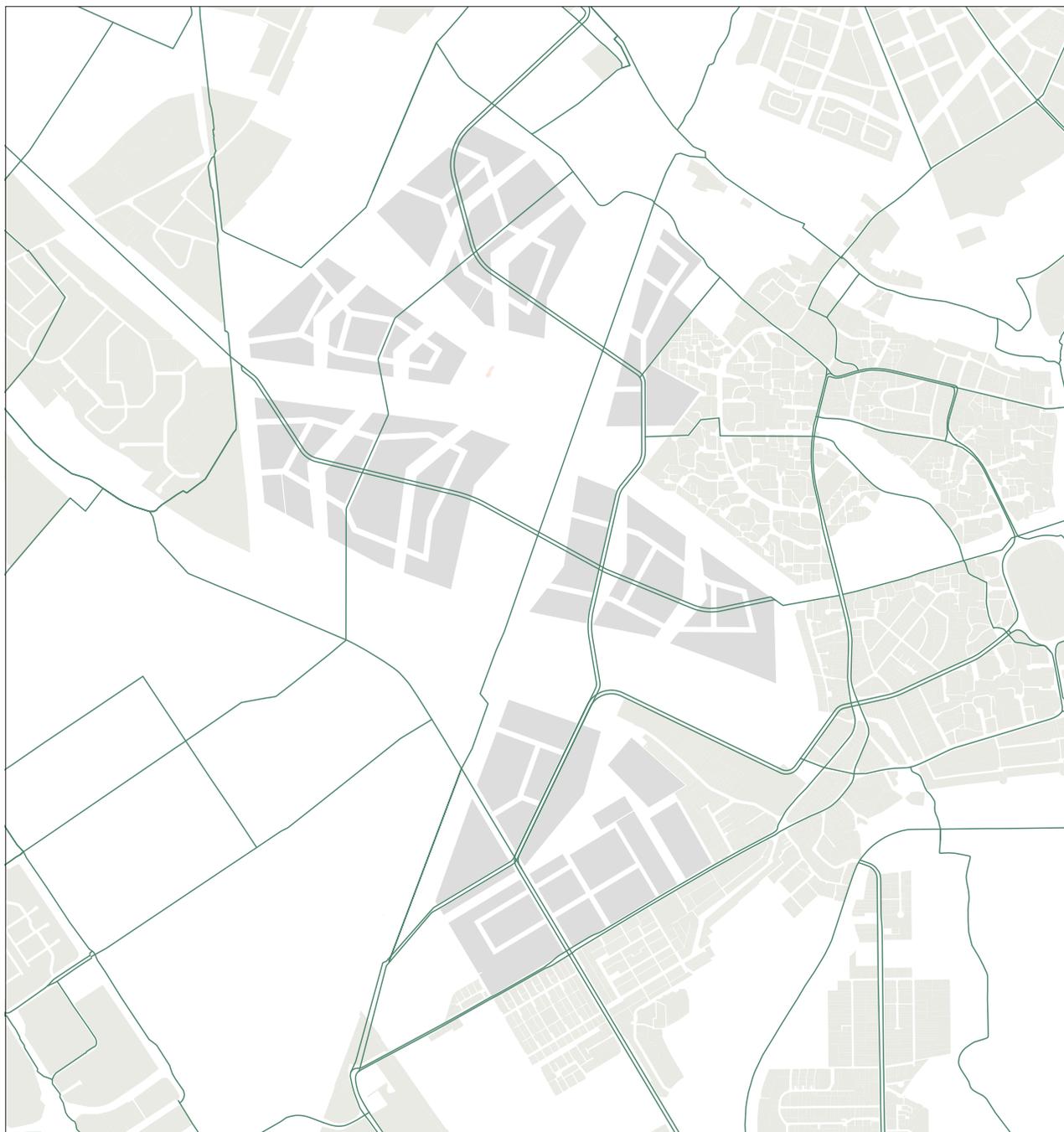
Niddapark - Grüneburgpark

Nordwestzentrum - Eschersheim

Eschborn - Riedberg

Praunheim - Oberursel

Regionalpark Rundroute
Eschborn - Bad Homburg

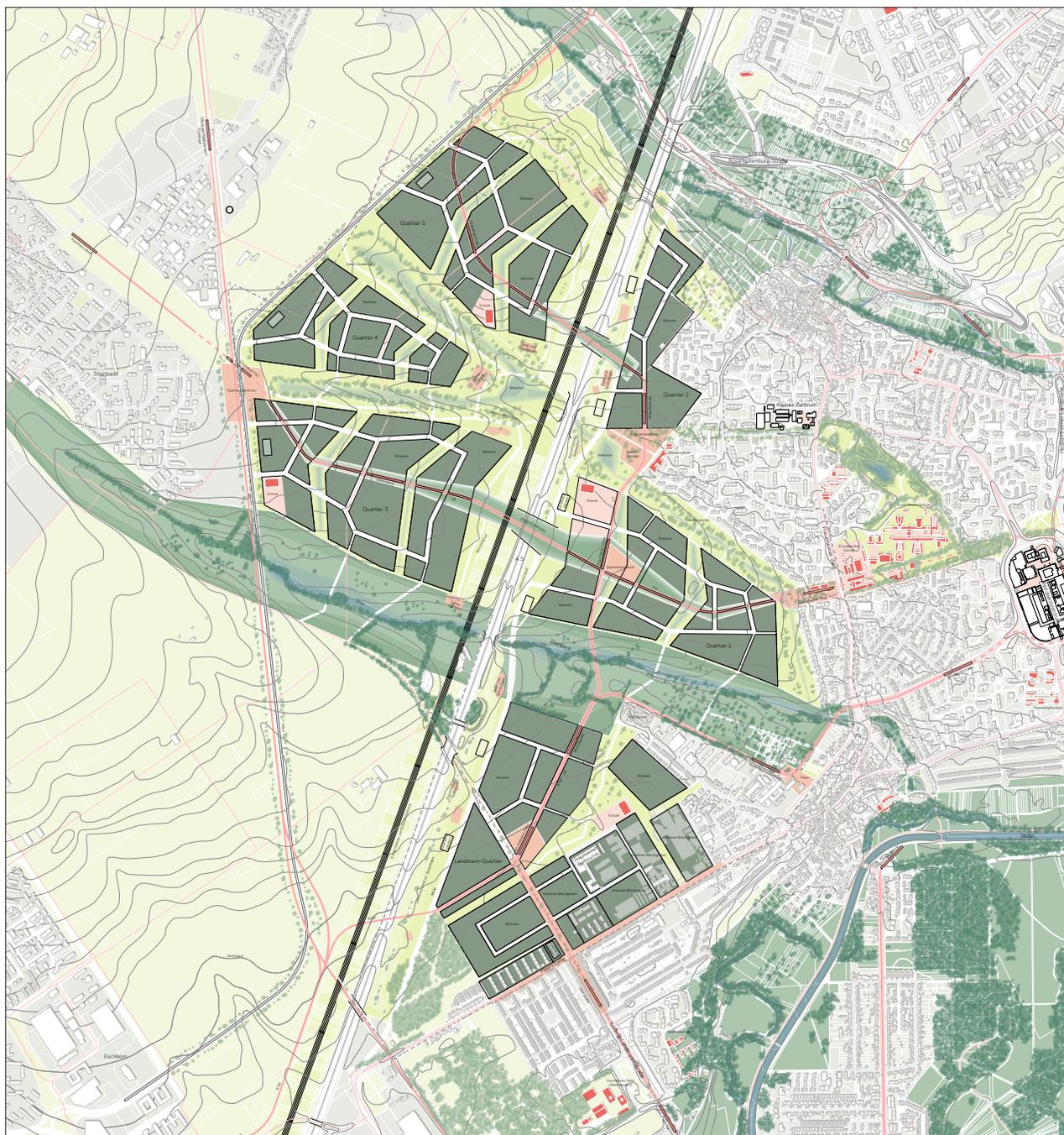


Konzept Radverkehr:
komfortables
Radroutennetz aus neuen
schnelle großräumigen
Radverbindungen
und kleinteiligen
Quartiersvernetzungen

ÖV-Trassen gleichzeitig Rückgrat des
schnellen Radverkehrs

Wie planen wir die Quartiere ?





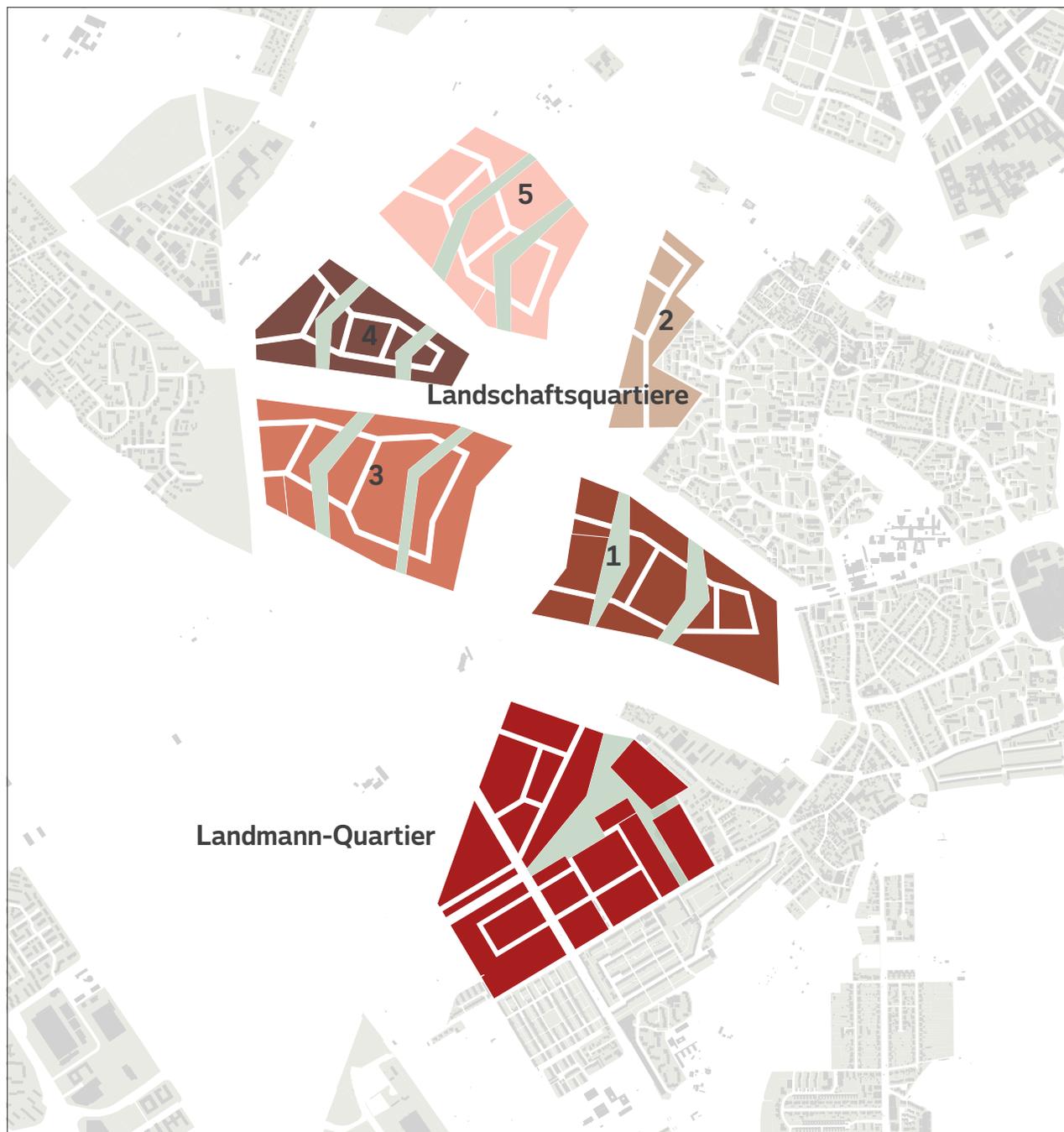
Strukturkonzept

ca. 10.000 WE östlich der A5

ca. 7.000 WE westlich der A5

hohe Dichte ermöglicht

- » radikales Mobilitätskonzept
- » soziale Angebote
- » vitales Quartiersleben
- » bezahlbaren Wohnraum
- » und vieles mehr
- » und trägt indirekt zum Schutz der Landschaft vor weiterer Versiegelung bei
- » es ist aus regionaler Perspektive am sinnvollsten, an solch einem Standort die Siedlungstätigkeit zu konzentrieren, als im weiteren Umfeld der Region die Landschaft durch Wohngebiete mit geringer Dichte und Pkw-Abhängigkeit zu zersiedeln



Quartiere

Landmann-Quartier

- » urbanes Stadtquartier als Erweiterung von Praunheim
- » 5 Landschaftsquartiere gruppieren sich um einen gemeinsamen Landschaftsraum in der Mitte



Querungen der Autobahn

Unterführungen

- » Urselbach (1)
- » Lachgraben (2)
- » Steinbach (3)
- » Ludwig-Landmann-Straße (4)

zwei große Grünbrücken als
landschaftsarchitektonische Elemente
zwischen den Quartieren

- » zentrale Verbindung auf dem
Höhenrücken von Quartier 1 und 3 mit
der ÖV-Achse (U4) nach Steinbach (5)
- » Verbindung von Quartier 2 und 5 mit der
ÖV-Achse (U7) nach Oberursel (6)



Vernetzung der Quartiere

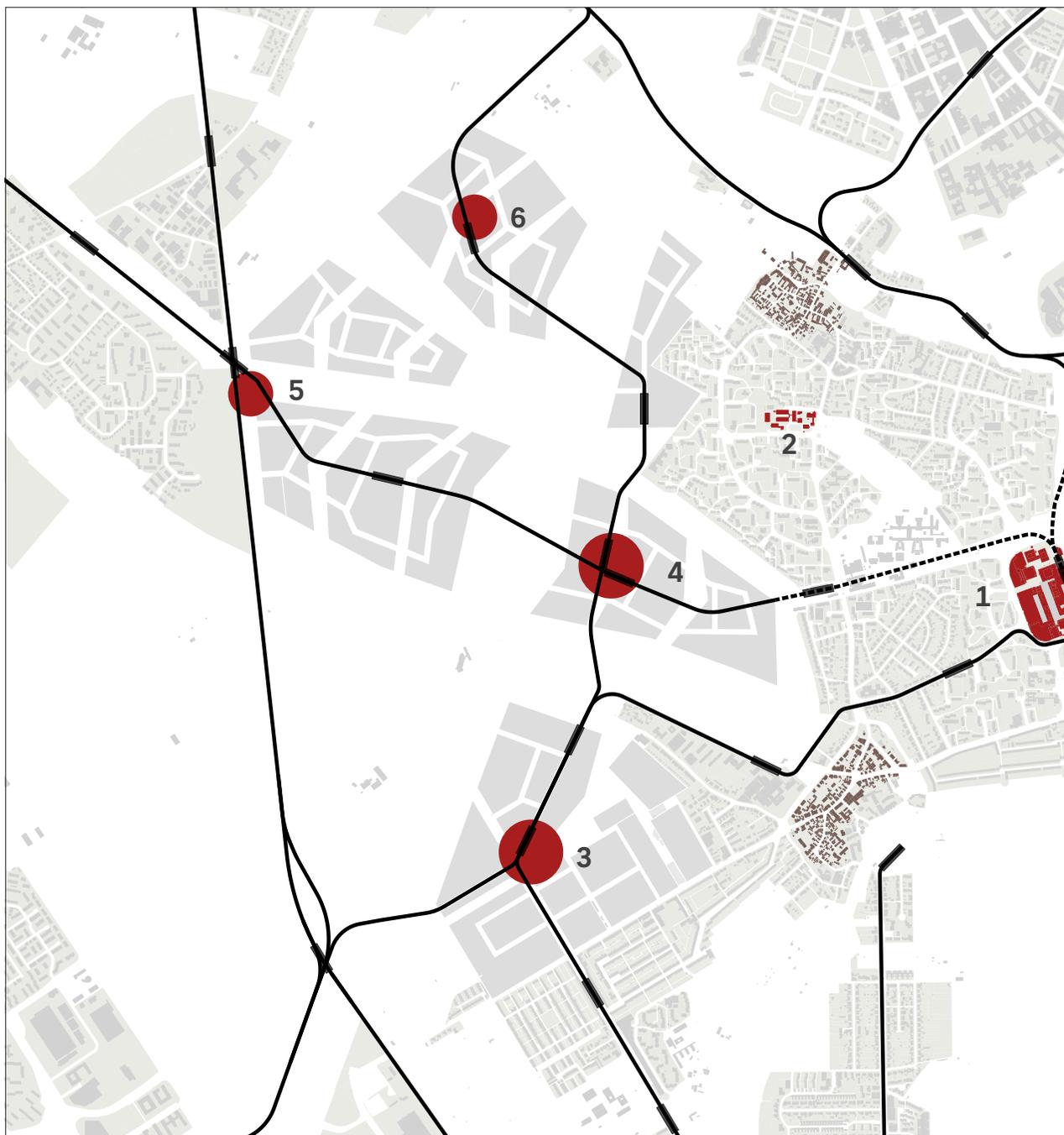
- » Wegeverbindungen
- » ÖV-Verbindungen
- » wichtige Einrichtungen an den Rändern



Schnittstellen

strategisch besonders wichtige Räume zur Vernetzung mit den bestehenden Quartieren und Nachbarorten

- » Heerstraße (1)
- » Ludwig-Landmann-Straße (2)
- » Nordwestkrankenhaus / Haingrabenstraße in Praunheim (3)
- » Praunheimer Weg / Europäische Schule (4)
- » Mosaikschule / Gerhart-Hauptmann-Ring (5)
- » Steinbach Ost (6)



Nahversorgung und Zentren

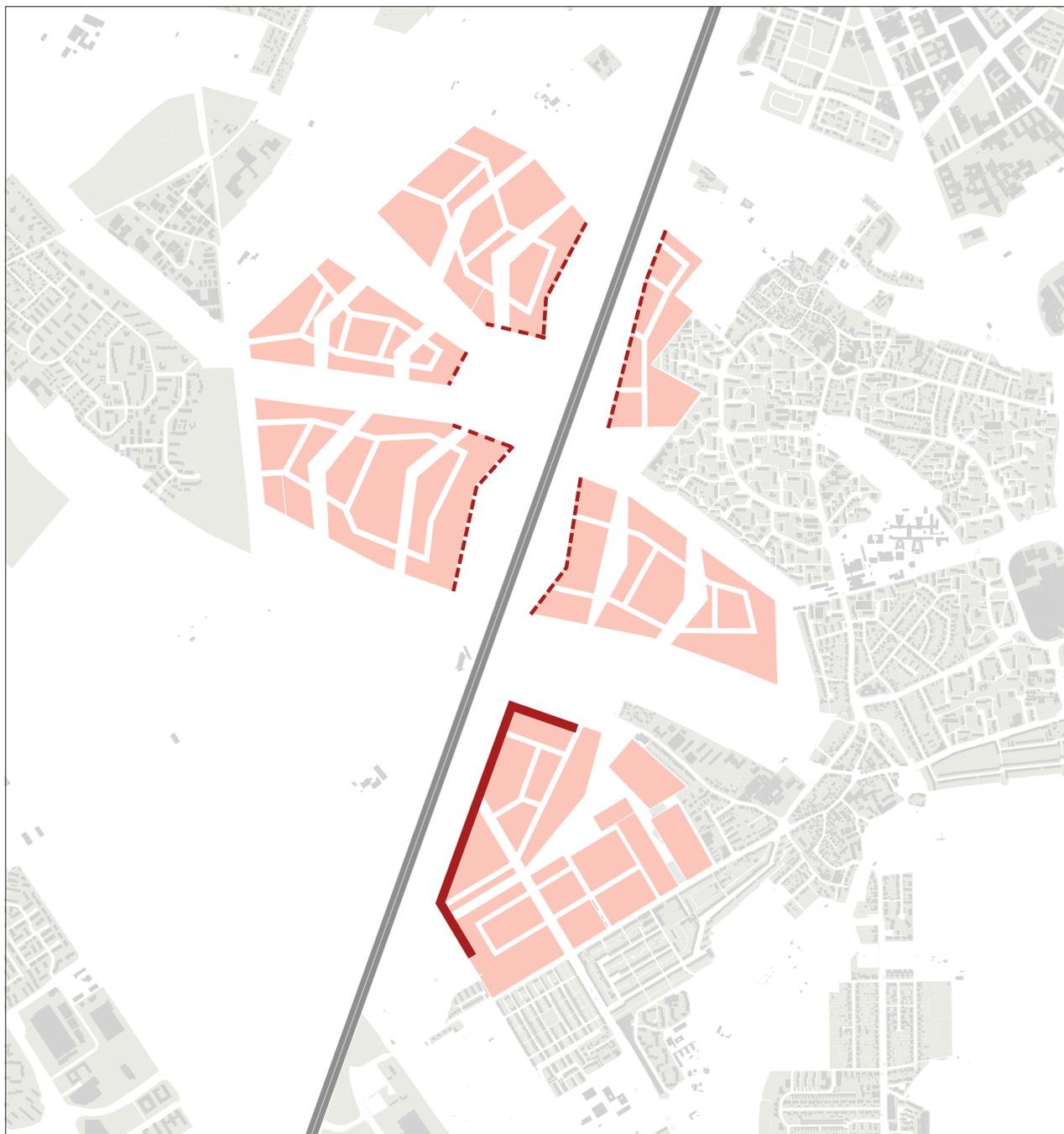
- » Nordwestzentrum als übergeordnetes Nahversorgungszentrum (1)
- » kleines Zentrum der Nordweststadt (2)
- » neues Quartierszentrum im Landmann-Quartier (3)
- » neues Quartierszentrum in Q2 (4)
- » neues Zentrum an S-Bahn Steinbach-Ost für Q3 und 4 (5)
- » neues Quartierszentrum für Q5 (6)
- » Ortskerne Praunheim Niederursel



Schulen

4 Schulstandorte

- » Landmann-Quartier: Grundschule (1)
- » Quartier 1: Grundschule und weiterführende Schule (2)
- » Quartier 3: Grundschule (3)
- » Quartier 5: Grundschule (4)

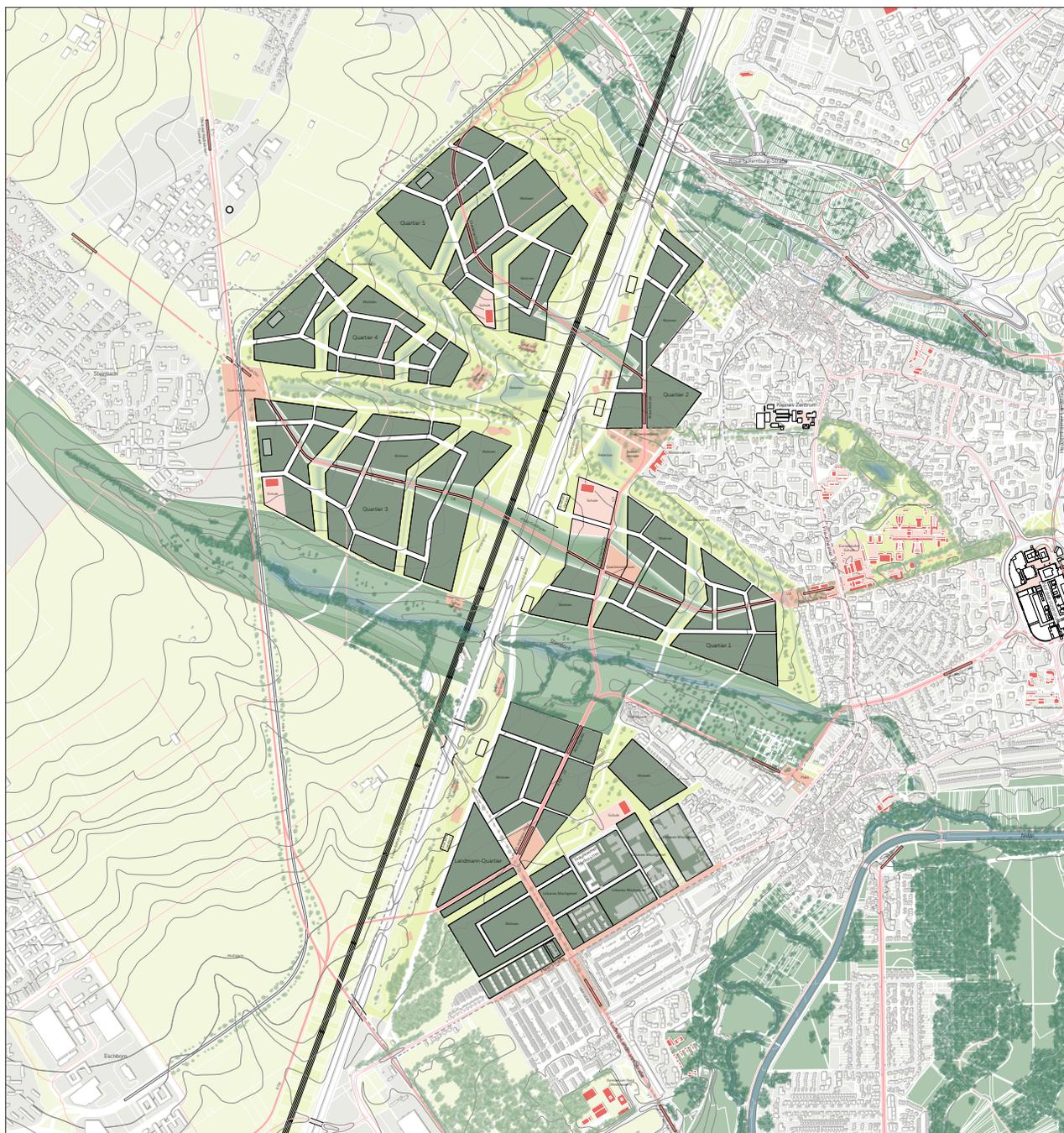


Stadtkante an der A5

unterschiedliche Ausprägung der Ränder zur A5

Landmann-Quartier mit klar definierter, weithin sichtbarer Stadtkante

Landschaftsquartiere mit differenziertem Rand und perforierter Gestaltung



Strukturkonzept

kompakte, dichte, urbane Stadtquartiere eingebettet in System aus vielfältigen Landschaftsräumen

Städtebau und Landschaftsplanung sind integriert gedacht und führen zu einer einprägsamen Struktur des Stadtteils der Quartiere



Ludwig-Landmann-Quartier

Anbindung über die verlängerte Ludwig-Landmann-Straße als urbane ÖV- und Fahrradachse

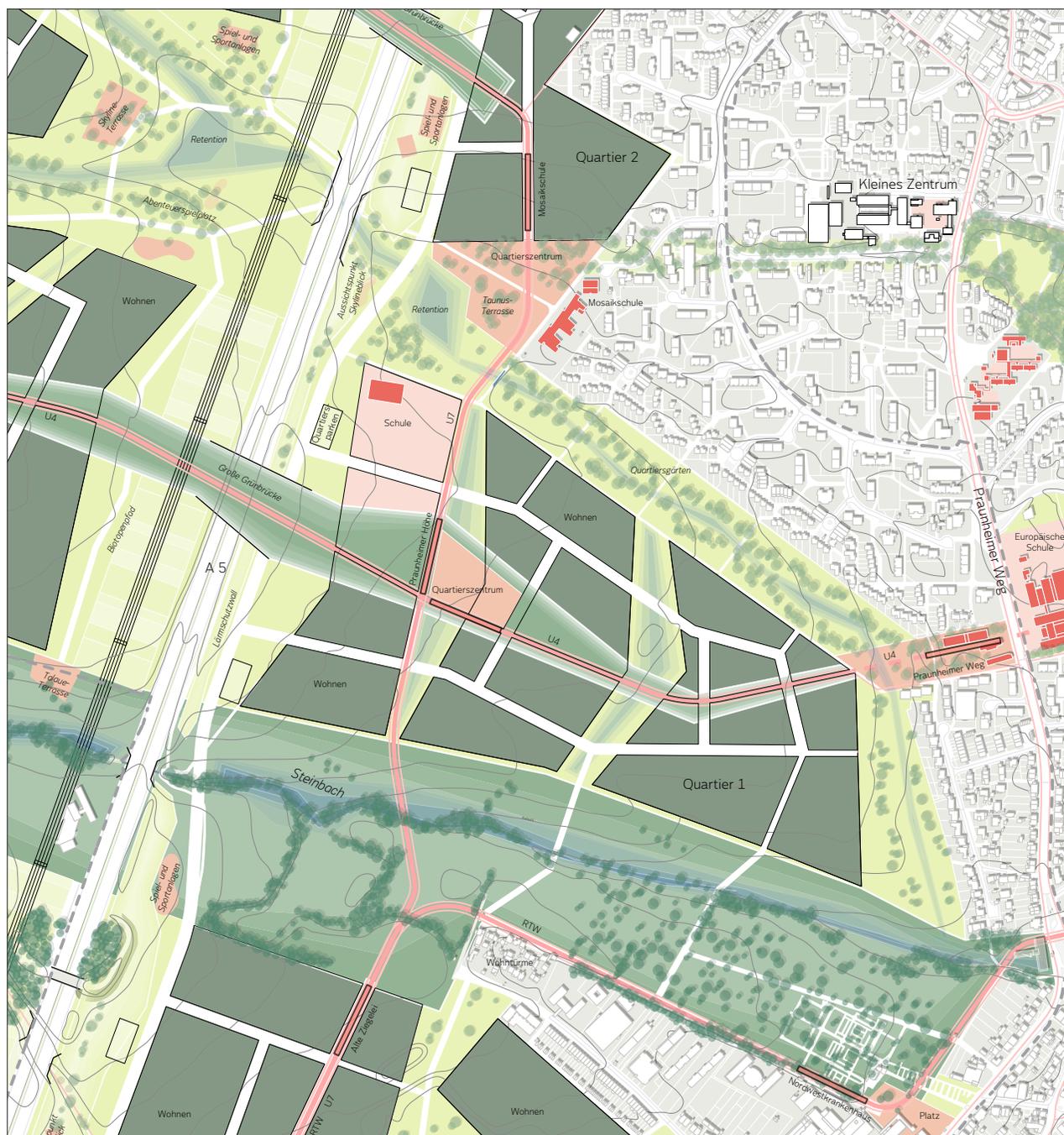
RTW-Trasse und U7-Verlängerung vereinen sich und bilden zentralen Straßenraum mit Quartierszentrum an der Schnittstelle zur Landmann-Straße

großer Stadtteilpark in der Mitte mit Öffnungen zur Steinbachau, zur Steinbacher Hohl und zur Heerstraße (und weiter zum Damaschkeanger)

RTW-Trasse bildet Rand an der Steinbachau am Übergang zum Gesundheitsquartier

Neuordnung des Bereichs am Übergang des Nordwestkrankenhauses zur Haingrabenstraße

Umorganisation und Nachverdichtung der gewerblichen Nutzungen nördlich der Heerstraße zu einem urbanen Mischgebiet



Quartier 1

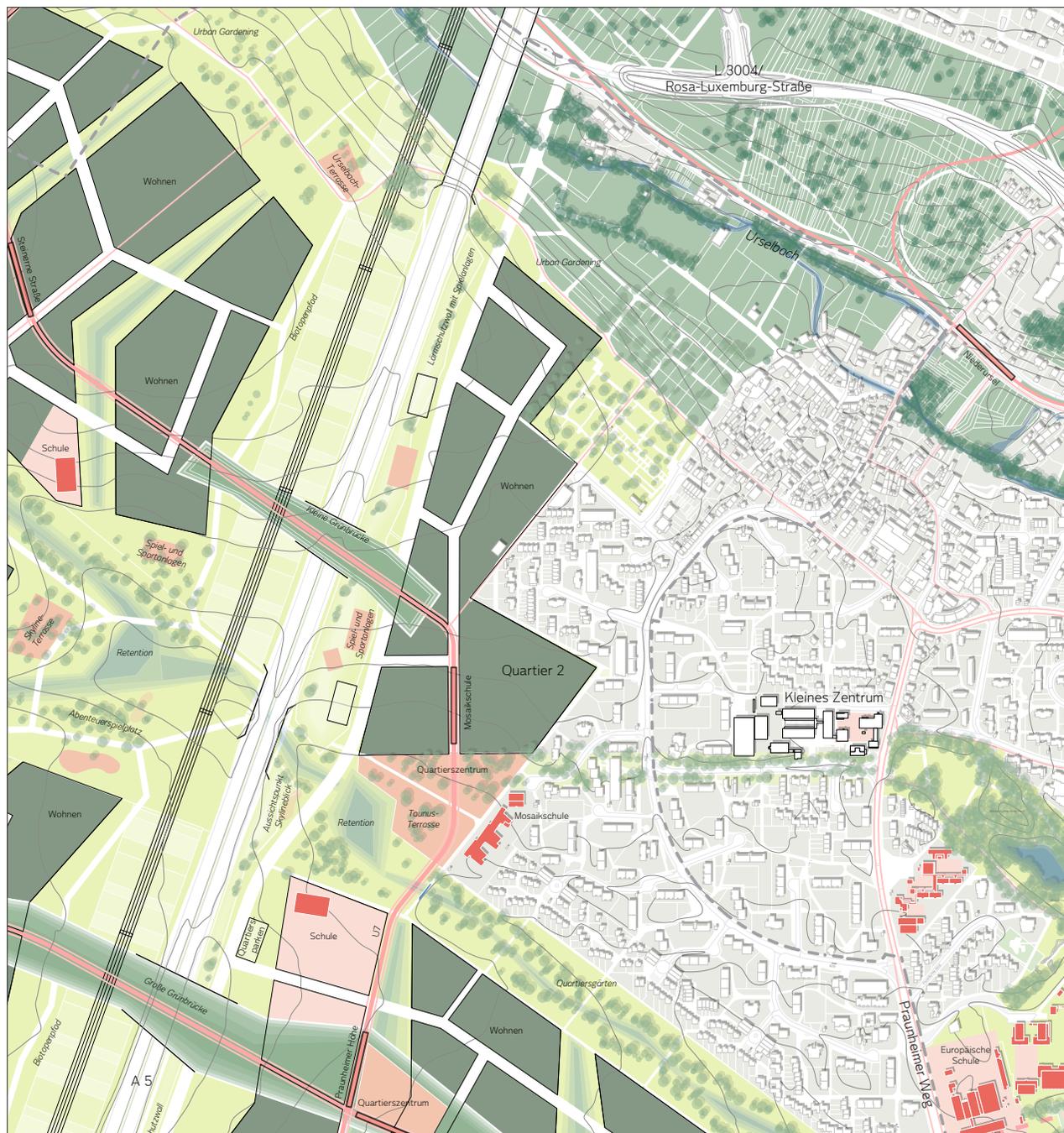
eigenständiger Siedlungskörper zwischen Steinbachau im Süden und Lachgraben im Norden (am Übergang zur Nordweststadt)

zentraler Stadtraum mit ÖV-Achse der U4-Verlängerung vom Nordwestzentrum nach Steinbach, große Grünbrücke über die A5

Quartierszentrum an der Kreuzung mit der U7-Verlängerung nach Norden

querliegende Freiräume gliedern das Quartier und verbinden die Mitte mit der Landschaft

MIV-Erschließung über Schleifen von der Randstraße im Westen (Meile), keine Belastung der bestehenden Quartiere (Praunheimer Weg)



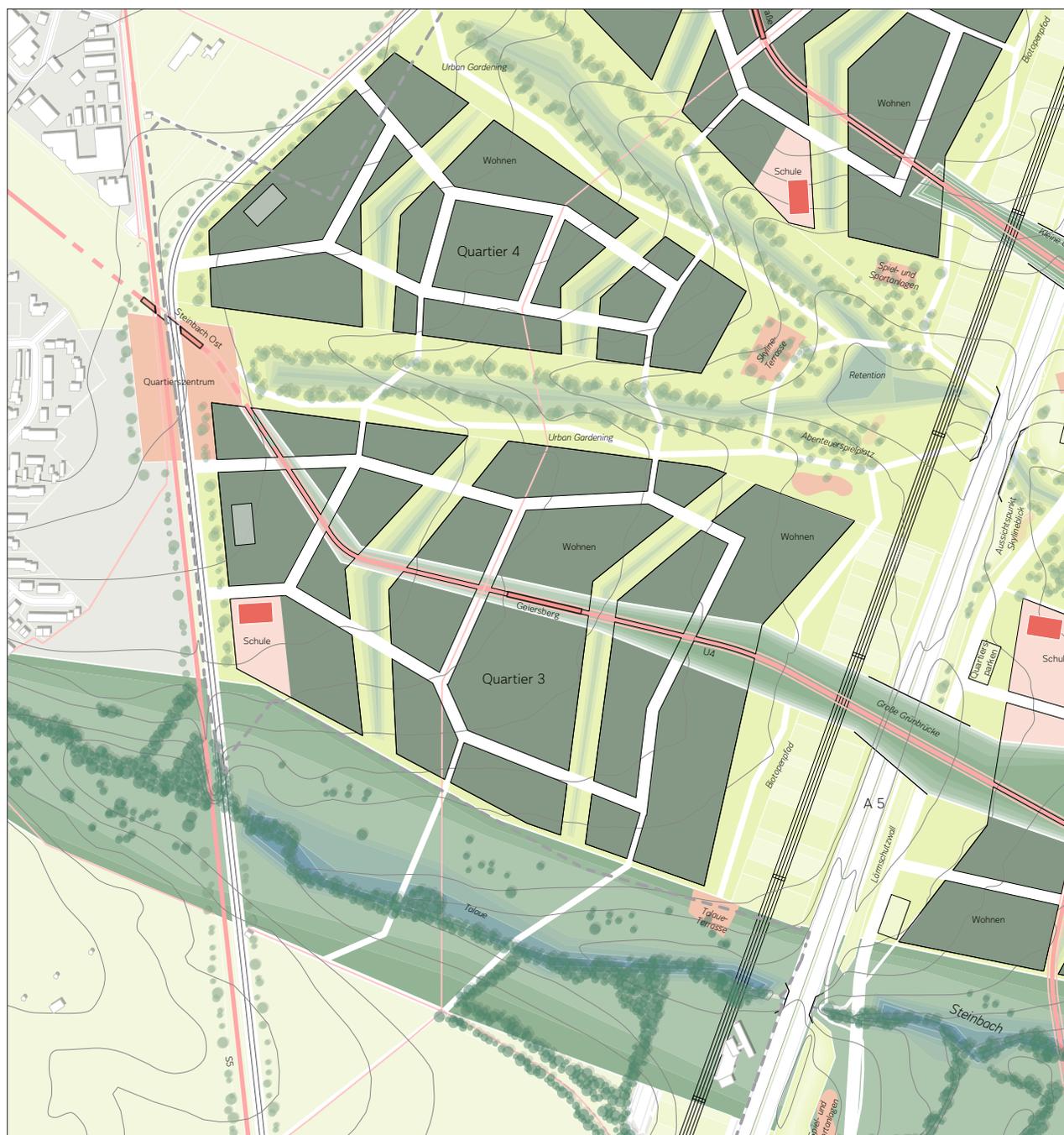
Quartier 2

Adresse an der Senke des Lachgrabens mit der Mosaikschule

Anbindung an die Nordweststadt zum kleinen Zentrum

kleinere Grünbrücke mit der ÖV- und Radtrasse zum Quartier 5

MIV-Erschließung über Schleifen von der Randstraße im Westen (Meile), keine Belastung der bestehenden Quartiere (Niederursel und Gerhart-Hauptmann-Ring)



Quartier 3

Großes Wohnquartier nördlich der Steinbachaue mit zentraler ÖV- und Radachse in Verlängerung der Grünbrücke

querliegende Freiräume gliedern das Quartier und verbinden die Mitte mit der Landschaft

MIV-Erschließung über Schleifen von der Randstraße im Westen (Allee), der neuen Umfahrung von Steinbach und Weißkirchen

an der neuen S-Bahnstation Steinbach Querung der U-Bahnverlängerung

neues Zentrum mit Angeboten auch für Quartier 4 und Steinbach



Quartier 4

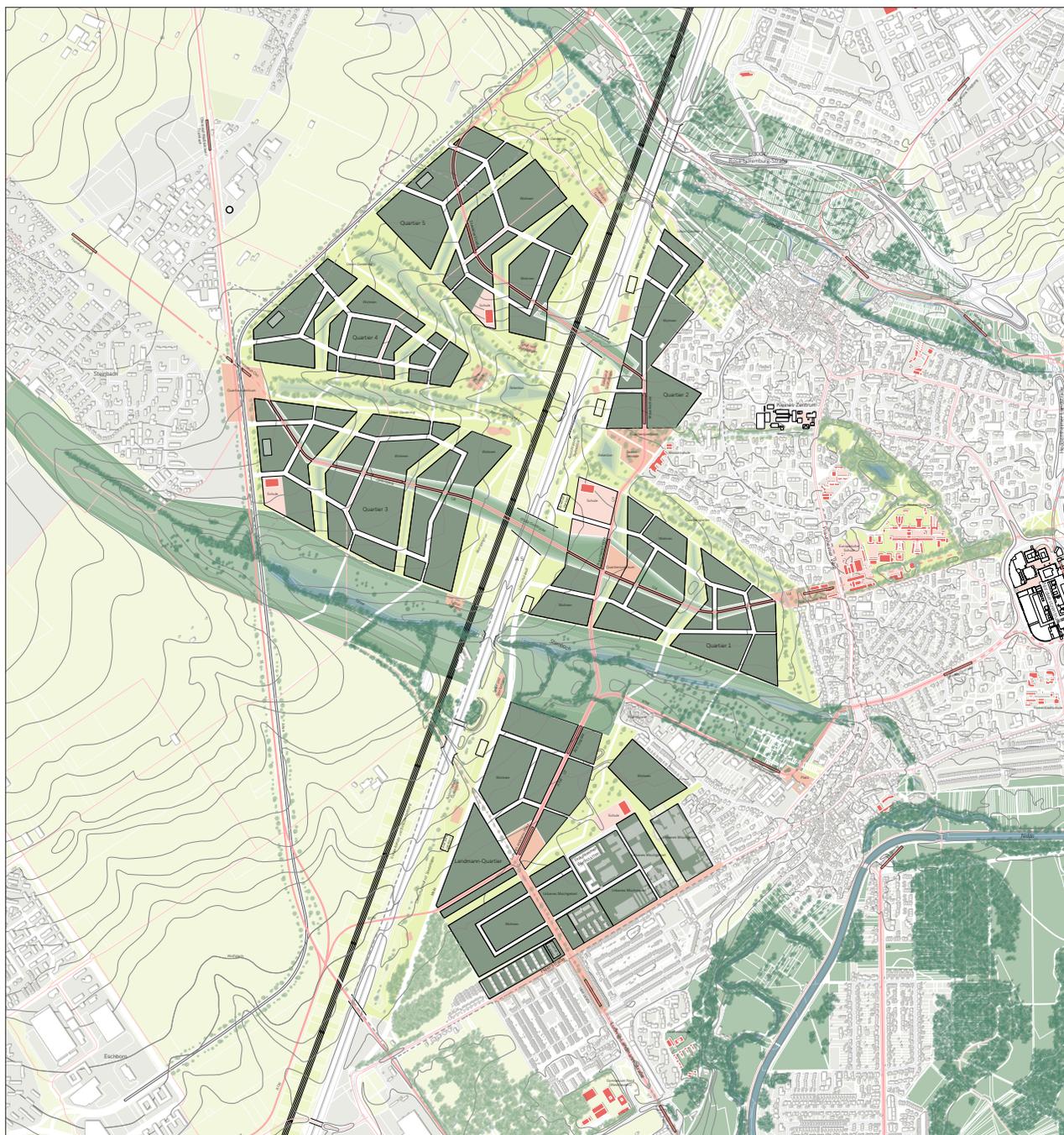
Wohnquartier auf dem Höhenrücken

Kopfbildung am östlichen Rand

großer Landschaftsraum am Lachgraben
als grüne Mitte der Quartiere 3, 4 und 5

querliegende Freiräume gliedern das
Quartier und verbinden die Mitte mit der
Landschaft

MIV-Erschließung über Schleifen von der
Randstraße im Westen (Allee), der neuen
Umfahrung von Steinbach und Weißkirchen



Strukturkonzept

Der Planungsraum eignet sich hervorragend für die Entwicklung eines Stadtteils der Quartiere.

Ein radikales Mobilitätskonzept, eine innovative Landschaftsplanung und eine urbanen Gestaltung erzeugen Synergien für einen nachhaltigen Städtebau.

Frankfurt war in seinen besten Zeiten mutiger, innovativer und entschlossener als andere Städte. Daran sollten wir bei der Planung des Stadtteils der Quartiere anknüpfen und mit dem Landmann-Quartier anfangen.

Planungsstand 08.05.2020

Auftraggeber:

Stadt Frankfurt am Main
Stadtplanungsamt
Kurt-Schumacher-Str. 10
60311 Frankfurt am Main
vertreten durch: Herrn Martin Hunscher

Planungsteam:

to be STADT

RAMBOLL STUDIOREISEITL

Torsten Becker
Dipl.-Ing. Stadtplaner BDA DASL SRL
Kennedyallee 34
60596 Frankfurt am Main
www.tobestadt.de
info@tobestadt.de
069.6986193-0

Mitarbeit:
Tobias Bender
Kerstin Formhals
Jonas Hölzel
Johanna Moraweg

Dieter Grau
Landscape Architect AKBW, BDLA, ASLA
Executive Partner
Nußdorfer Straße 9
88662 Überlingen
www.dreiseitl.com
dieter.grau@ramboll.com
07551.9288-0

komobile

Dipl.-Ing. Dr. techn. Romain Molitor
Verkehrsplaner
Schottenfeldgasse 51/17
A-1070 Wien
romain.molitor@komobile.at
www.komobile.at
0043 1 89 00 681

Mitarbeit:
Stéphanie Bauer-Ibili