

FNW - Future-S

Eine lange Geschichte, ein gemeinsamer Wandel

“The average life-cycle of a building is of 50 years.
That of a tree or of a small milieu is of hundreds of years.”

Prinzipien & Protagonisten

.Die steigende Wohnungsnachfrage zwingt dazu, die Veränderung großflächiger Gebiete für den Zeithorizont 2040 - 2050 zu planen.

. Wenn die Projekte abgeschlossen sein werden, wird sich unsere Art, die Stadt und ihre Infrastrukturen zu nutzen und zu leben, radikal verändert haben.

. Aus diesem Grund konzipieren wir das Projekt als einen **offenen und anpassungsfähigen Rahmen**, der es den beteiligten Akteuren ermöglicht, in den kommenden Jahren eine gemeinsame Geschichte zu schreiben.

1. Grundlage = Geographie/Umwelt Werte

Die neuen Quartiere sollen dazu beitragen, eine territoriale zusammenhängendes Gefüge zu schaffen, an dem es derzeit im großstädtischen Maßstab mangelt. Wir schlagen vor, von den natürlichen geographischen Linien und einer potentiellen “Tannus-orientierten Metropole” zu lernen, um dieses neue Gefüge zu definieren. Es wird also darum gehen, die bestehenden Werte der Umwelt zu schützen, aufzuwerten und zu nutzen, um die derzeitige zweidimensionale Agrarlandschaft in eine vielschichtige Umgebung zu verwandeln. Die Stadt der Topographie und des Wassers ist ein feuchtes und reichhaltiges Gebiet, dessen Struktur robust und resilient ist und über die Stadtgrenzen hinaus agiert.

. Diese Struktur hat ein Langzeitgedächtnis und kann die Anpassungsfähigkeit des Gebietes in ferner Zukunft begleiten.

. Wir schlagen vor, diese Stadt aufzuwerten und zu bewohnen und die Logiken der Landschaft die grüne Urbanität von morgen bilden zu lassen.

2. Die Bestandteile der lokalen Landschaft sind die Protagonisten der Zukunft

+ Wasserlinien & Felder

. Die großflächigen Wasserlinien des Steinbachs und des Urselbachs bilden den Rahmen für die gesamte Veränderung und verbinden die lokale Identität mit der großstädtischen Ebene.

Auf lokaler Ebene strukturiert die bestehende Landeinteilung die Freiräume und die Grundstücksdimensionierung der künftigen Quartiere.

Die Parzellen entwickeln sich allmählich vom Grünen zum Gebauten und umgekehrt.

+ A5 & Breite Weg

.Zwei Grenzen teilen das Gebiet. Die lärmintensive A5 und der regionale Radweg am Breite Weg. Diese beiden Linien werden zu den produktiven öffentlichen Räumen von morgen. Keine Barrieren mehr, sondern gestaltete Protagonisten. Nicht mehr trennen, sondern verbinden, Räume und Gemeinschaften.

Entlang dieser Linien werden aktive Felder, die städtische Land- und Forstwirtschaft das Bild des Grenze neu erfinden.

+ Umweltkorridore

. Die Topographie, die großen Windkorridore und auch die Strukturierung der städtischen Leerstellen der bestehenden Stadt definieren ein System von Freiräumen.

Diese Leerstellen werden morgen die strukturierenden Elemente der bewohnten Gebiete und ihre wichtigsten Verbindungen sein.

Korridore für die biologische Vielfalt und bepflanzte Standorte integrieren sich zu einer hybriden Struktur, die die Stadt mit der Natur verbindet.

= **Das Palimpsest**: Das Palimpsest ist eine besondere Unterstützung, die immer wieder verwendet werden kann, um eine Geschichte neu zu schreiben. Das harmonische Zusammenfügen der räumlichen Protagonisten dieser Geschichte stellt für uns ein anpassungsfähiges Palimpsest dar. Dadurch kann das Projekt nicht ein für alle Mal definiert werden, sondern wird zu einem aktiven Instrument, um gemeinsam mit allen beteiligten Akteuren zukünftige Entscheidungen zu entwerfen.

3. Landschaft als Werkzeug für die Anpassbarkeit in der Zeit - Das System der urbanen Grünstreifen

. Die Werte der Umwelt auf großem Maßstab, haben lokale Auswirkungen, auf die Gestaltung der Stadtteile. Das Grüne Streifensystem ist eine Konstante im Gesamtplan. Es verbindet bepflanzte Straßen und Grünräume, die private Grundstücke einrahmen. Die Ausrichtung und die Proportionen der Streifen folgen den verschiedenen überlieferten landwirtschaftlichen Strukturen. Regelmäßiger auf der Heerstraße, entlang der Nordweststadt, und topographisch über die A5 hinaus.

Sobald dieser Landschaftsrahmen definiert und in den verschiedenen Gebieten diversifiziert ist, kann die adaptive Wahl der gebauten Typologien beginnen. Der gemeinsame grüne Rahmen wird die Gesamtkohärenz der Qualität des öffentlichen Raums gewährleisten. Der Prozess der Auswahl und des Entwurfs wird sich aus künftigen Debatten und Konfrontationen der Akteure speisen. Einige Grundstücke werden möglicherweise nicht gebaut und für die Bebauung offen bleiben.

FNW - Identitäten - wo die unterschiedlichen Metropolen aufeinandertreffen

Morgen werden im Planungsgebiet verschiedene nebeneinander existierende großstädtische Realitäten aufeinander treffen. Jede dieser Realitäten beeinflusst die Qualitäten und das Profil der Quartiere.

. Die “Kernmetropole”, ein Anziehungspunkt und Antrieb für Wachstum und Dynamik auf globaler Ebene, ein Erbe des 20. Jahrhunderts, mit Potenzialen und Schwächen.

. Die “Taunus-Metropole”, als kohärentes System paralleler natürlicher Linien (Wasser- und Grünkorridore) fällt zum Zentrum ab, weitet sich und verbindet sich mit dem Stadtrand Frankfurts. In ihrem metropoliten Potential noch nicht erkannt, liefert sie eine neue Antwort auf die sich abzeichnenden Herausforderungen.

. Die “Wissensmetropole”, bestehend aus den Universitätscampi, den unternehmerischen Knotenpunkten und den Arbeits-Bildungs-Einrichtungen, die die Stadtrandgebiete kennzeichnen, fördert eine dynamische Zusammenstellung von sozialen und wirtschaftlichen Akteuren. Es

geht um alle Akteure und ihr Kapital an Erfahrungen und Kompetenzen.

. Die "Agro-Metropole". Verbunden durch ein leichtes und doch dichtes Netz von Fahrradhighways und -wegen, bewohnt von einem Archipel vorstädtischer Einrichtungen, ist die Agro-Metropole schon da! Ein riesiges territoriales System, das geschützt und aufgewertet werden muss. Das Potenzial, neue Lebensformen anzubieten, die global und lokal miteinander verschmelzen, muss noch erforscht werden. In der Natur zu sein und gleichzeitig die Energie einer globalen Stadt einzufangen und umzuwandeln, das ist es, was in FNW Zukunft geschieht!

Die Struktur - Eine robuste und resiliente Grundlage für das Morgen

Freiraum-Palimpsest

. Die Freiraumstruktur der Quartiere wird durch die Umweltstruktur der feuchten Täler und die produktiven Grünflächen der A5 und des Breite-Weges geprägt. Sie stellt eine integrale Landschaft dar.

U-bahn and Quartierszentren

. Die Linien U6 und U7 sind beide über die A5 hinaus verlängert.

. Die Quartierszentren, in denen die wichtigsten Funktionen angesiedelt sind, sind um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs herum angeordnet. Loops für selbstfahrende Mikrobusse verbinden die neuen Quartierszentren mit den bestehenden Quartieren.

Dichteverteilung

. Die Dichte ist Mobilitäts-orientiert, d.h. in einem Radius von 300 m von U-Bahn-Haltestellen werden dichtere und intensivere Cluster gebildet. Ausnahmen bilden großen Baufelder, die die Grenze zur A5, sowie der Campus Heerstrasse Rahmen.

Fahrrad-Stadt

. Eine ausgedehnte Fahrradwegstruktur verbindet private Grundstücke mit öffentlichen Kernbereichen und Fahrradschnellwegen in der offenen Landschaft.

. Spezielle Fahrradloops ermöglichen es, sich in der Stadt und gleichzeitig im Grünen zu bleiben.

MIV Mobilität und Stellplätze

. In jeder Entwicklungsphase wird der Autoverkehr auf einen optimierten, quartiersbezogenen Loop beschränkt.

. Zufahrten und Anbindung an benachbarte Gebiete werden auf das Wesentliche beschränkt.

. Die privaten Parkplätze und die "Logistikräume" (Last km Logistics) werden für die Baufeldgruppen gebündelt und gemeinsam genutzt, in direkter Verbindung mit der öffentlichen Loop.

Innovationspark Heerstraße

Von einem Gewerbegebiet zu einem lebhaften großstädtischen Anziehungspunkt

Das Gebiet an der Heerstraße hat aufgrund seiner Lage in der Großstadt und seiner zukünftigen Erreichbarkeit (RTW + U-Bahn) ein sehr hohes Potenzial. Heute hat dieses städtische Gebiet keine besondere Identität: das Gebiet kennzeichnet sich durch Wohnungen mit geringer Dichte und großen Gewerbegebieten (die von Asphalt und Autos dominiert werden) einerseits und städtischen Einrichtungen (Krankenhaus, Schule, Hotel) andererseits.

Aber wie kann man diese beiden Komponenten neu kombinieren? Und wie kann die neue Erweiterung genutzt werden, um die bestehende Stadt längerfristig aufzuwerten?

Zukunft

. Stellen Sie sich eine Stadt vor, die gleichzeitig leistungsstark und grün ist, einen lebendigen Campus, der von verschiedenen Gemeinschaften bewohnt wird; direkt verbunden mit dem Stadtzentrum und mit der umgebenden Landschaft.

. Stellen Sie sich vor, über Bildungs-, Lern-, Kultur-, Produktions- und Freizeitstätten zu wohnen, von einem freien Horizont in grünen Höfen zu profitieren und durch einen neuen grünen Park in nahe gelegene Stadtteile zu ziehen.

. Stellen Sie sich eine urbane und landschaftliche Struktur vor, die die Fähigkeit besitzt, den bestehenden Gewerbebezirk von monofunktionalen "vorstädtischen" Parzellen zu einem produktiven Stadtkern mit gemischter Nutzung aufzuwerten.

Der Innovationspark bringt die Stadt näher zu Ihnen. Schon bald wird der Stadtteil an der Heerstraße, in Richtung Praunheim, eine neue Stadtfassade bieten, die "ein Zugang zur Metropole" wird.

Robuste Landschaften für eine intensive Stadt

Wie kann man einen lebhaften Campus in einem grünen Milieu konzipieren?

. Die Struktur des Quartiers basiert auf einem kohärenten und durchgängigen urbanen System von Grünachsen und großen Höfen, das von der Heerstraße bis zur A5 reicht.

. Das Raster folgt der Ausrichtung der derzeit vorhandenen Landfelder und Straßen. Das Raster erweitert die Gliederungslinien des Gewerbegebietes Heerstraße, so dass langfristig eine Aufwertung des Gewerbegebietes zu einem zusammenhängenden Stadtteil möglich ist.

. Die Großzügigkeit der Freiflächen ermöglicht die Integration von linearen Regenwasserrückgewinnungsflächen in die Straßenprofile und trägt zur Definition der visuellen Identität des Quartiers bei. In dem Campus im grünen Milieu dominieren durchlässige Flächen gegenüber versiegelten.

Wie kann man ein Landschaftsraster nutzen um Kohärenz und Anpassungsfähigkeit zu garantieren?

. Die Organisationslogik des Baufelder lässt viel Raum für die Anpassungsfähigkeit an das quantitative Verhältnis zwischen Gewerbe und Wohnnutzungen.

. Die städtische Struktur formt verschiedene Arten von "Makro-Baufeldern", einen zentralen Park; die öffentliche Mobilitätsachse (und den

linearen Wald) des RTW und der U-Bahn.

. Das Landschaftsraster definiert "flexible" Makro-Baufelder", die je nach ihrer Positionierung mit verschiedenen Arten von urbanen Bestandteilen besetzt werden können:

Grundstücke der Kernbereiche (entlang des Parks, in der Nähe des RTW, U-Bahn-Haltestelle, entlang der Achsen), profitieren von einer hohen Zugänglichkeit und großzügigen öffentlichen Räumen. Hier ist die Beziehung zwischen aktiven Erdgeschossen und öffentlichem Raum intensiv. Gemischte Gebäude (Wohnen + Gewerbe + Dienstleistungen + Last km Logistik) bieten aktive Erdgeschosse an der Straßen an.

Innenliegende und periphere Grundstücke sind eher introvertiert und konzentrieren sich auf die Qualität der inneren und großzügigen privaten Grünanlagen. Hier findet Landschaft auf allen Ebenen statt, vom durchlässigen Hof bis zu den wasser speichernden Dächern. - Schnittzeichnung + Schemata

Stellplatz- und Logistikflächen werden auf dem Baufeld Maßstab gemeinsam genutzt, um die Zugänglichkeit für Autos zu optimieren und versiegelte Oberflächen zu minimieren.

Private Parkplätze werden keine Freiflächen belegen und sollten direkt von der Straße aus zugänglich sein.

. In der Nähe der Straßenbahnhaltestelle wird ein spezielles "Park+Bike & Ride"-Gebäude (das Hybrid-Monument) es den Nachbarn des Bezirks ermöglichen, mit ihrem Auto oder Fahrrad den öffentlichen Verkehr zu erreichen und sich direkt an das öffentliche Verkehrssystem anzuschließen.

Programme und Aktivitäten des Innovationsparks

. Die Baufelder haben innerhalb ihres Umfangs und der aktiven Erdgeschosse eine Nutzungsdurchmischung: Produktionsaktivitäten der neuen Generation, Einkaufsmöglichkeiten, Co-working Räume, Ateliers, Büroräume, Gemeinschaftsräume. Die Nutzungsintensität nimmt zu, je näher man an die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und in die Mitte des Campus kommt. Hier finden lokale Gemeinschaften und neue Besucher der Metropole Räume für Begegnungen in der Stadt.

. Mit einem besonderen Augenmerk auf den Bau eines "gesundheitlich resilienten Quartiers" werden Wissensräume und Coworking Räume auf die verschiedenen Grundstücke verteilt.

Sie können in die Erdgeschosszone integriert werden, so dass die Straße belebt wird.

In einem "Virus-resilientem Quartier" werden Wissens-/Bildungsräume flexible Räume für Schule oder Arbeit "auf Distanz" beherbergen, ohne unbedingt auf das Homeworking zurückgreifen zu müssen.

Der zentrale Park

. Der zentrale Park an der Heerstraße ist der räumliche Schwerpunkt zwischen bestehenden Gewerbeflächen und der zukünftigen Entwicklung. Der Park definiert eine neue klare und qualitativ differenzierte Front. Er wird ein Anziehungspunkt sein. Er bietet eine qualitative Fassade für die bestehenden Gewerbeflächen (Mercedes) und ermöglicht deren langfristige Öffnung zur Stadt sowie eine funktionale Diversifizierung.

. MAKER'S PAVILLON, wo öffentliche Veranstaltungen abgehalten werden, und neue Formen der Produktivität entwickelt werden. Dieses Programm ist das Beispiel eines gemischten Viertels, das die Akteure der traditionellen Mobilität (Mercedes) mit der neuen Mobilität (RTW + Mikrobüs) zusammenbringt, das Büroräume mit neuen Produktionsmethoden verbindet (coworking, Smart Working, Makerkultur).

. Stadtbibliothek für Innovation, in der das Thema des Wissenstransfers in der Post-Papier-Zeitalter und Bücher mit Räumen und Ständen verbunden sind, um Podcasts zu hören und zu produzieren.

Die Produktive A5

Die A5 als grüner metropolitaner Vermittler ein produktives un lineares Monument

Während der Innovationspark Heerstraße zum Leben erwacht, bereitet die Stadt Frankfurt die Fertigstellung des Stadtteils Nordwest vor.

Am Horizont des neuen Quartiers steht die A5 als Ansammlung von Lärm, Schadstoffen und technischen Einrichtungen (Strom).

Wenn alles wie gewohnt verlaufen würde, würde die "Stadt" 300 Meter von der Autobahn entfernt "aufhören", und die entstehende Lücke mit Vorstädtischen Bauten aufgefüllt werden: große Kisten für Handel und Büro oder Lärmschutzwände.

. Anstatt teure Lärmschutzwände und Verbindungsbrücken zu errichten, schlagen wir eine Vision vor, um das Bild der A5 ab sofort verändern.

. Wir schlagen vor, um die A5 herum ein wirtschaftliches und natürliches Ökosystem zu errichten und die in dem 300-Meter breitem Buffer enthaltenen Beschränkungen und "Lasten" in Möglichkeiten zu verwandeln, und dadurch eine neue Art von großstädtischen grünen Produktionsräumen zu erfinden:

. Ein ausgedehnter landwirtschaftlicher Park für Waldbau, Topfpflanzen, Permakultur und Baumschulen für die öffentlichen Räume der Großstadt. Dieses grüne lineare Monument wird die Verwandlung der städtischen Quartiere begleiten, die Pflanzen, Holz, CO2-Credits und Nahrungsmittel liefern. Das lineare Monument wird ein starkes Identitätselement für die zukünftigen Bezirke bilden.

. Es wird kein klassischer Raum der Freizeitgestaltung sein, sondern ein Raum, den erkunden und nutzen kann. Ein echter Botschafter der Metropole, der Raum für eine zukünftige Entwicklung der A5 lässt.

. Die Stadt über die A5 hinaus zu führen, bedeutet zudem die A5 in einen Kreislauf wirtschaftlicher und gemeinschaftlicher Aktivitäten einzufügen.

Öko-Stadt (Nordweststadt)

Die Definition eines Randes - eine neue Art lokal zu leben

Akt 2 Verbinden und verweben

Heute ist die Nordweststadt ein unvollendeter Teil der Stadt. Monofunktionale Wohngebiete überlagern sich mit dem zweidimensionalen landwirtschaftlichen Fläche. Die Dienstleistungen und die öffentliche Mobilität sind schwer zugänglich, und das lokale Leben ist von den Vorteilen der Stadt (keine Dienstleistungen, Geschäfte, Arbeits- und Freizeiteinrichtungen) etwas abgekoppelt.

. Wie kann die Stadterweiterung die Identität der bestehenden Landschaften stärken und die Qualitäten der Umwelt verbessern ?

. Welche neuen "besonderen Orte" kann die Stadterweiterung alten und neuen lokalen Gemeinschaften anbieten ?

Wir schlagen vor, das Projekt dieses Gebietes (Öko-Stadt) nicht als ein neues, abgetrenntes Quartier zu verstehen, sondern als die Fertigstellung und Erneuerung der "unterbrochenen Stadt".

. Stellen Sie sich die Verlängerung der grünen Achse der Europa-Schule-Nordwestzentrum vor.

Wie ein linearer Wald wird sie sie morgen in das Herz eines lebendigen Viertels führen, wo Bars, Cafés und Arbeitsräume eine atmende und bepflanzte Straße beleben.

. Geschützt in Richtung A5, und doch offen zum Steinbach und zu den grünen Rändern hin. Hier in der Öko-Stadt, bilden punktuelle Cluster von Dienstleistungen, Sport- und Bildungsmöglichkeiten Schwerpunkte entlang des Stadtradswegs, der es erlaubt sich im Alltag durch die Natur zu bewegen.

. Morgen könnte sich der unfertige Stadtrand, wo heute hohe Plantagen an der Grundstücksgrenze aufhören, ausdehnen und mit neuen Baugruppenstreifen geringer Dichte entlang des groß angelegten Radweges, begleitet von städtischen Gärten und Spielplätzen, bespickt werden. Vom Herzen der Nordweststadt aus sind die Haltestellen der lokalen Busse und der U-Bahn in 5 Minuten zu Fuß erreichbar.

Grüne Streifen verweben die Stadt -

Die Verstärkung der lokalen Landschaft für eine dynamische Quartiersstruktur

LOKALE VERBINDUNGEN

In der Öko-Stadt-Nordweststadt wird die Stadtstruktur durch bepflanzte lineare Streifen definiert. Diese sind entsprechend der Struktur und Ausrichtung der vorhandenen Felder gewebt. Sie folgen der Ausrichtung der frischen Sommerwinde und werden zum Herzstück der bewohnten städtischen Höfe.

Das Herz des Quartiers – ein grünes Zentrum

Das Herz des Quartiers wird durch die Erweiterung bestehender Landschaftsachsen geformt: die U-Bahn-Linie des Campus Heerstrasse; die Grünachse der Europäischen Schule; die Kammöffnungen zum Steinbach. Diese linearen Wälder werden punktuell mit hohen Bäumen in den Kernbereichen (U-Bahn-Haltestelle) ergänzt. Sie durchziehen das neue Stadtteilquartier und verweben es mit dem bestehenden zu einer zusammenhängenden Kontinuität.

Die privaten Grünflächen

. Die privaten Grünflächen variieren in Form und Gestalt auf dem Gebiet: eher geschlossene Höfe zu den großen Stadtfronten hin (A5 und Quartierskern) und offeneren Strukturen zu den grünen Grenzen des Gebietes hin (Steinbach und angrenzende Wohnungen).

Das Projekt ist ein prozessorientiertes Werkzeug - eine zukünftiger Dialog

Das räumliche Grünstreifen-System als anpassbare Strategie

Bei diesem räumlichen Grünstreifen-System geht es darum, die linearen Spuren der Landwirtschaft aufzugreifen, um dichte lineare Stadtlandschaften aus Wegen und bepflanzten Räumen zu schaffen. Dies sind die Straßen und die Höfe des zukünftigen Stadtteils. Die reiche Palette des typologischen Angebots des Quartiers wird diese Landschaftsstruktur einnehmen, wobei die Ausrichtung der Durchlässigkeit auf Wind und Sonne und die Beziehung zur bepflanzten Straßenachse reagiert und eingeht.

. diese klare Diversifizierung (geschlossene Blöcke des Stadtkerns und der A5-Front; porösere Linien der Zwischenparzellen) erlaubt es, während der zukünftigen Entwurfsphasen unsere Typologieauswahl anzupassen, wobei die Gesamtstruktur und die Identität der öffentlichen Orte respektiert werden.

Längerfristig kann dieses Leitbild, das auf Streifen basiert und "Straße- und Bautypen-Gestaltung zusammenbringt, je nach Entwicklung der Planungssituation linear erweitert werden, um näher an die A5 zu gelangen.

Wie können die urbanen Grünstreifen der Öko-Stadt-(Nordweststadt) gelebt werden?

. Die neue Nachbarschaft bietet den Bewohnern eine neue Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die U-Bahn-Haltestelle und lokale Bus-Loops.

. Die Stadtteile werden eine Mischung aus intensiven städtischen Orten (mit Anbindung an den öffentlichen Verkehr) und diskreteren, auf das lokale Alltagsleben ausgerichteten Zentralitäten (entlang der Fahrradwege) bieten.

Der Kernbereiche

. Direkt an die U-Bahn-Haltestelle und an ein Park& Ride-Gebäude (Hybridmonument) angeschlossen, befindet sich das Gebiet an der Kreuzung der wichtigsten strukturierenden Freiräume. Es wird von dichten Hofgebäuden mit gemischten Programmen und großzügigen Freiräumen geprägt sein. Der öffentliche Raum wird durch Pavillons und aktive Erdgeschosse (Dienstleistungen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeit) belebt. Privat- und Sozialwohnungen finden in den gemischten Grundstücken des Zentrums eine gemeinsame Basis.

Die landschaftlichen Ausläufer

.Entlang der inneren grünen Quartierslinien verläuft eine perimetrale Schleife für langsamere Fahrräder. Hier werden niedrigere und kompaktere Typologien in eine dichtere Landschaft gesetzt. Ein idealer Raum für die Unterbringung von Sozialwohnungen, Baugruppen und Atelier-Häusern.

Kleinere Plätze schaffen ein lokales Leben, das aus gemeinschaftlichen Lernräumen, Räumen für berufliche und gemeinschaftliche Aktivitäten und Gärtnern im Alltag besteht.

. Die bestehende örtliche Schule wird zu einem lokalen Cluster mit einem öffentlichen Platz und Grünflächen.

. Das System der grünen Streifen organisiert entlang der Randbereiche Grundstücke, die zur Landschaft hin offen sind, ideal für die Unterbringung von Baugruppen und Haus-Atelier-Arbeitsplätzen.

. Der neu Stadtteil bringt im Vergleich zu den derzeitigen monofunktionalen landwirtschaftlichen Flächen eine positive Klimabilanz mit sich. In Richtung der bestehenden Stadt bietet ein Streifen städtischer Gärten eine neue Art und Weise, die Stadt und das landwirtschaftliche Gebiet für zukünftige und alte Bewohner zu erleben.

Pavillons für besondere Funktionen. Diese fungieren als urbane Scharniere und Aktivatoren des öffentlichen Raums. (Knotenpunkt für sanfte Mobilität, Metropolen-Info-Point, Bibliotheks-Café).

Die zentralen Hofbebauungen werden durch einen kompakten, langsam fahrenden Loop bedient, der einen direkten Zugang zu den gemeinsamen Parkplätze gewährt.

Aktives Erdgeschoss - Anpassungsfähige Erdgeschosse

Die Programmierung der Erdgeschosse folgt der Logik der Zugänglichkeit und der Positionierung Baufelder im urbanen Gefüge. Die Konfigurationen gehen nach und nach von den städtischsten (in der Nähe der Straßenbahnhaltestelle) zu den intimsten und gemeinschaftlichsten.

- . Die bestehende örtliche Schule wird zu einem lokalen Cluster mit einem öffentlichen Platz und Grünflächen.
- . Das System der grünen Streifen organisiert entlang der Randbereiche Grundstücke, die zur Landschaft hin offen sind, ideal für die Unterbringung von Baugruppen und Haus-Atelier-Arbeitsplätzen.
- . Der neue Stadtteil bringt im Vergleich zu den derzeitigen monofunktionalen landwirtschaftlichen Flächen eine positive Klimabilanz mit sich. In Richtung der bestehenden Stadt bietet ein Streifen städtischer Gärten eine neue Art und Weise, die Stadt und das landwirtschaftliche Gebiet für zukünftige und alte Bewohner zu erleben.

Pavillons für besondere Funktionen. Diese fungieren als urbane Scharniere und Aktivator des öffentlichen Raums. (Knotenpunkt für sanfte Mobilität, Metropolen-Info-Point, Bibliotheks-Café).

Die zentralen Hofbebauungen werden durch einen kompakten, langsam fahrenden Loop bedient, der einen direkten Zugang zu den gemeinsamen Parkplätzen gewährt.

Aktives Erdgeschoss - Anpassungsfähige Erdgeschosse

Die Programmierung der Erdgeschosse folgt der Logik der Zugänglichkeit und der Positionierung Baufelder im urbanen Gefüge. Die Konfigurationen gehen nach und nach von den städtischsten (in der Nähe der Straßenbahnhaltestelle) zu den intimsten und gemeinschaftlichsten.

Übergangsphase Co-Planung entlang der Stadtgrenze,

eine vorwegnehmende und verhandelnde Landschaft und ein weiterer Schritt in Richtung Zukunft

. Lassen Sie uns einen Blick darauf werfen, was entlang der westlichen Verwaltungsgrenze geschieht. Hier trennt eine dünne, einsame, regionale Fahrradlinie (Bereit Weg) Frankfurt von den an der Kurmainzer Straße gelegenen Stadtteilen Steinbach und Weißkirchen. Diese Kommunen haben ein großes Potenzial für die zukünftige Veränderung. Wenn Frankfurt sich ausdehnt, beginnen die Nachbarn (ebenso) mit der Planung von Erweiterungen von Einfamilienhäusern mit geringer Dichte. Eine Stadterweiterung mit geringer Dichte führt zu einem höheren Flächenverbrauch und erhöht den Druck auf den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Nahverkehr in Frankfurt. Die große Gefahr besteht darin, dass ein unkoordiniertes Wachstum zu starken Auswirkungen auf großstädtischer Ebene führt.

ZUKUNFT

Wir schlagen vor, den "unsichtbaren Raum" der Verwaltungsgrenze (Breite-Weg) als Gestaltungsraum zu nutzen und dadurch diesen Bereich als zusammenhängenden Landstrich zwischen Frankfurt und Weisskirchen zu verbinden.

. In einem ersten Schritt wird dieses Zwischenland zu einer prozessorientierten Landschaft, die mit einem Raster von linearen Plantagen die Form der Baufelder vorwegnimmt und sie mit Landwirtschaft und temporären Einrichtungen besetzt. Ziel ist es, einen Weg aufzuzeigen, wie städtisches und ökologisches Wachstum unter den angrenzenden Gemeinden koordiniert und mitgestaltet werden kann. Eine "verhandlungsfähige" Landschaft.

. Diese sollte zu einer Landschaft unterschiedlichster Akteure werden, die nicht nur Bauherren und Investoren, sondern auch Universitäten und grüne Unternehmen, die an der produktiven Verschmelzung von Stadt und Land interessiert sind, in den Entwurfsprozess einbeziehen. Die Messlatte für eine qualitative Urbanisierung hoch zu legen, kann dazu beitragen, der Initiative Sichtbarkeit zu verleihen und die Verantwortung für die Umgestaltung des Gebietes mitzutragen.

. Im Laufe der Zeit soll ein Dialogprozess entlang dieser geradlinigen Landschaft es ermöglichen, in enger Verbindung mit der künftigen U6/7-Haltestelle der U-Bahn gemeinsame Angebote für Frankfurt und seine Nachbarn zu verorten.

. Diese Lösung erlaubt es, einen resilienten Übergang zu definieren, der in der Lage ist, zu einer neuen Landschaft in einem kontinuierlichen städtischen Gefüge oder zu einer qualitativen landschaftlichen Begrenzung der künftigen frankfurter Stadtgrenze zu werden. Die Vorwegnahme einer Hybridisierung zwischen Stadt und Land.

Das Breite Quartier

Eine hybride Stadt - aus Grenzen Möglichkeiten machen

Akt 3 Aktivierung & Anstoß

Erst die Zukunft wird zeigen, ob der Ausbau Frankfurts über die A5 hinaus notwendig sein wird oder nicht.

Wir könnten also hier aufhören!

... Aber die Chance, die wir heute haben, besteht darin, mit einiger Zeit im Voraus die Bedingungen zu untersuchen, unter denen diese eventuelle Erweiterung stattfinden könnte. Das Projekt ist nicht dazu da, um zu überzeugen, sondern um ein unerwartetes Potential zu analysieren und zu veranschaulichen, nämlich das Potential einer Landschaftsgestaltung, die es erlaubt, sich sowohl auf die Ankunft der Stadt als auch auf eine reichere, mehrschichtige landwirtschaftliche Nutzfläche vorzubereiten; das Potential der Gestaltung der Stadtgrenzen zusammen mit den Nachbargemeinden, wobei die administrativen Grenzen die neuen Protagonisten der städtischen Qualität werden und nicht ein vergessener Rückstand. Das Ziel besteht darin, einen resilienten Plan zu definieren, in dem eine gestaltete Umgebung den die Entwicklung Stück für Stück vorbereitet und auf lange Sicht verankert.

Die Nachfrage nach Wohnraum in der Metropole ist nicht zurückgegangen. Die Urbanisierung des Gebietes westlich der A5 scheint eine Chance zu sein, um der unkontrollierten Entwicklung der Metropole entgegenzuwirken.

. Im Laufe der Jahre hat sich die aktive und produktive Landschaft des Breiten Wegs zu einem "grünen Anziehungspunkt der Metropole" entwickelt. Dies hat die grüne Produktion und Mitgestaltung in den Mittelpunkt der Interessen der gesellschaftlichen Akteure gerückt und eine fruchtbare kulturelle und wirtschaftliche Debatte in Gang gesetzt, von der sowohl Frankfurt als auch die angrenzende Kommune in einer Win-Win-Initiative profitieren. Die Urbanisierung dieses Bereichs stellt vielmehr eine Besonderheit dar, als einen gewöhnlichen Stadtteil.

. Schon bald könnten Verbindungslinien die produktive Landschaft entlang der A5 mit dem Bereich der Stadtgrenze entlang des Bereit-Weges in einer bewohnten Landschaft verbinden.

. Die produktive Landschaft wird Teil einer täglichen Erfahrung und einer ständigen Versorgung aller lokalen Gemeinschaften mit Lebensmitteln, Ressourcen und Möglichkeiten zur sozialen Stärkung sein.

. In diesem Gebiet werden Sie die Vorteile des Landlebens erleben, in den grünen Tälern am Fuße des Taunus, während Sie durch die Verlängerung der U7 und U6 eine direkte Verbindung zur Intensität und den Reizen der Metropole haben.

Topographische Hügel und feuchte Senken machen Stadt!

Ein neues urbanes Modell, verwebt bepflanzte Felder und dichte urbane Cluster

. Wie im Öko-Quartier an der Nordweststadt werden die bebauten Taschen durch die Ausrichtung und Größe der Felder definiert und in linear bepflanzte Achsen umgewandelt. In diesem Gebiet sind die Freiräume dieser grünen Linien großzügiger.

. Die städtischen Grundstücke passen sich der Topographie an und schaffen transversale Freiräume, die die großen Umweltkorridore von regionaler Bedeutung mit dem Quartierszentrum in Beziehung setzen.

. Die Logik der Frischluftverteilung und des natürlichen Wassermanagements gibt die Bebauung vor.

. Die regionalen Windkorridore werden zu echten öffentlichen Räumen. Sie werden nach und nach in ökologische Korridore umgewandelt, indem neue Plantagen angelegt werden, die die bebauten Gebiete umschließen, und durch die Organisation von Wasserrückhaltegebieten komplexere Biotope in die Landschaftssenken zu bringen.

Programme und Aktivitäten - Quartierszentren

Wie kann in der hybriden Stadt/auf dem Land gelebt werden?

. dichtere Wohnbereiche mit öffentlichen Einrichtungen sind in verschiedenen lokalen Mikrozentren gebündelt, so dass städtische Funktionen die ländliche Atmosphäre integrieren können.

Haltestellen der Penny Lane / U-Bahn

. In der Nähe der Straßenbahn finden Sie alles, was Sie im täglichen Leben brauchen, von kleinen Geschäften über Arbeitsräume bis hin zu mittelgroßen Büros. Besucher aus den angrenzenden Gemeinden finden hier ein Park+Bike & Ride "Hybrid-Monument", das es ihnen ermöglicht, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

. Der Quartiersbau wird sich ebenfalls in der Nähe der U-Bahn-Haltestelle befinden, aber dennoch offen für die Landschaft des Tals sein. Als multifunktionales Zentrum des Quartiers kann man hier Bücher ausleihen, Filme anschauen, Musikunterricht nehmen oder Räume für den eigenen Verein mieten.

. Neben der Tramhaltestelle gibt es ein gemischtes Wohnungsangebot für junge Menschen. Kompakte Höfe versammeln die Vielfalt des Wohnungsangebots um einen einzigartigen Grünraum: Baugruppen und Sozialwohnungen finden hier die neue Dynamik der Kombination mit Reihenhaus/Ateliers.

Ränder und Senken - Wie kann in der hybriden Stadt/auf dem Land gelebt werden?

. Entlang der grünen Straßen bildet sich eine Kombination aus offenen und geschlossenen Bebauungen, die eine Beziehung zwischen den inneren Bereichen und der offenen Landschaft herstellt. Diese Bebauungen passen sich der Topographie an und rahmen die Landschaft.

. Diese Bebauungscluster können spezifisch von Investoren oder Sozialwohnungen oder Baugruppen entwickelt werden, aber die Mischung der Kategorien wird nur in den Kernbereichen vorgeschlagen.

. Jeder Cluster teilt Dienstleistungen, Lern- und Arbeitsräume um lokale kleine Plätze herum, die zwischen der Mobilitätsschleife und der offenen Landschaft liegen.

. Die Parkplätze sind in gemeinsam genutzten Einheiten in direktem Kontakt mit der öffentlichen Straße konzentriert, in der Größenordnung von Makroparzellen. Dies ermöglicht es, die Zugänglichkeit zu maximieren und die Anwesenheit von Autos auf den Grundstücken zu minimieren.

. an den Punkten mit Ausblick über die Talsenken und der Landschaft, bedient durch den internen Schleifen der sanften Mobilität, gibt es Dienstleistungen, Schulen und Kitas. Damit nutzen sie sowohl die gute Erreichbarkeit als auch die Weitsicht. Das lokale Leben ist um diese Mikrozentren herum organisiert.

Weitere Schritte in die Zukunft

Open - End Zukunft, wie kann die Entwicklung über eine lange Zeitspanne gedacht werden?

Dieses Projekt stellt sich eine langfristige Entwicklung vor.

Dies kann ein Problem darstellen, denn wenn das Gebiet gebaut wird, wird sich unsere Art, uns in der Metropole zu bewegen, zu studieren, zu arbeiten und zu leben, verändert haben. Aus diesem Grund haben wir das Projekt nicht als ein fertiges Standbild, sondern als ein reagierendes und anpassungsfähiges Instrument konzipiert, das in der Lage ist, einen langen Prozess des Dialogs, der Diskussion und der Veränderung zu begleiten. Die Zeit wird ein Projekt für sich allein machen, deshalb müssen wir bereit sein, zu reagieren! Das Projekt kann alternative Entwicklungen begleiten und sich an diese anpassen.

Hier skizzieren wir drei unterschiedliche Alternativen :

1. Eine behutsame Besiedlung des Gebietes

In diesem Szenario werden Süd-Weißkirchen und das Breite-Weg-Gebiet gemeinsam gestaltet, um ein Ganzes zu bilden und den Bodenverbrauch zu reduzieren.

2. Eine zukünftige Erweiterung in Richtung der A5

In diesem Szenario untersuchen wir die potenziell hohe Nachfrage an Wohnraum. Die grünen Fasern erweitern sich in Richtung der A5.

3. Die längerfristige Schrumpfung des Bezirks.

Ein post-urbanistischer Zustand

In diesem weit entfernten Szenario nimmt die Nachfrage nach Wohnraum ab, so dass es notwendig wird die städtische Gebiete anzupassen.