

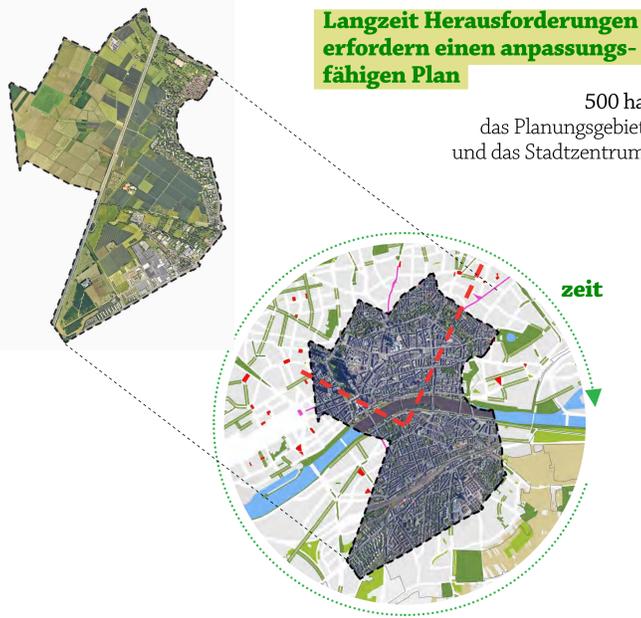
## Prinzipien & Protagonisten

### 1. Die Herausforderung - Maßstab vs Zeit

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

Im Laufe dieser Zeit, wird sich unsere Art, die Stadt und ihre Infrastrukturen zu nutzen und zu leben, radikal verändern.

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 erzählen.



### 2. Grundlage = Werte der Geographie und der Umwelt

Die neuen Quartiere sollen dazu beitragen, ein territorial zusammenhängendes Gefüge zu schaffen, das derzeit auf großstädtischen Maßstab nicht vorhanden ist. Wir schlagen vor, von den natürlichen geographischen Landschaftslinien und einer potentiellen "Taunus-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.

#### FNW - wo die aufkommenden Metropolen-Charaktere aufeinandertreffen!

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

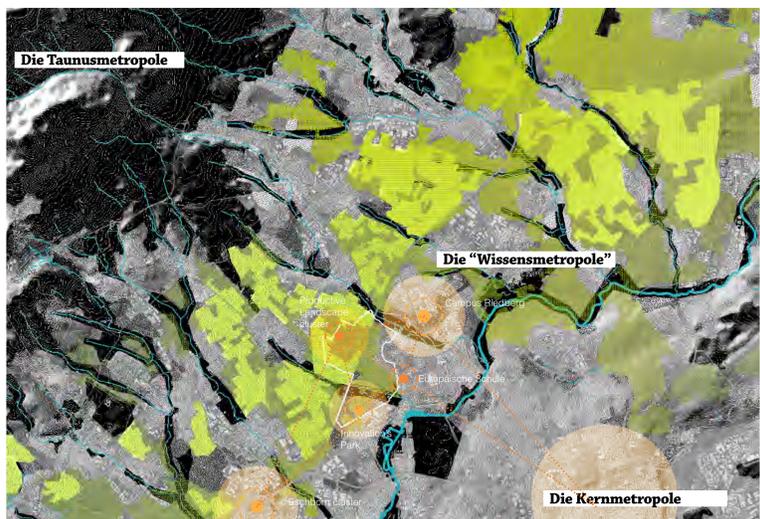
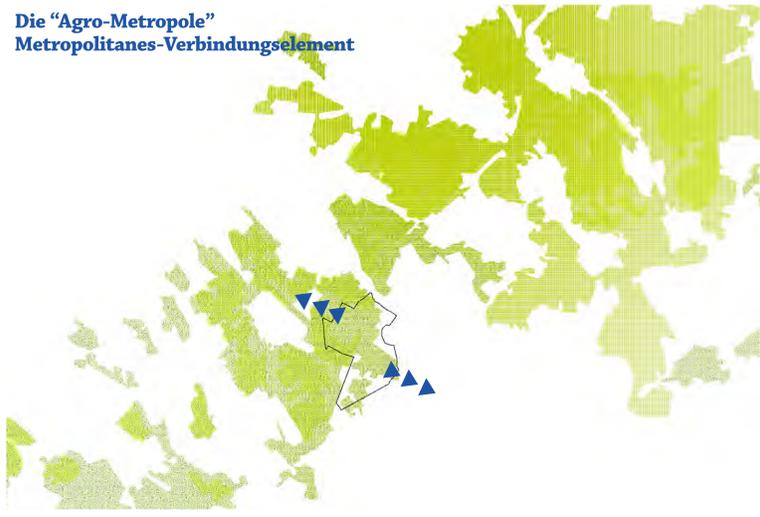
Die **„Kernmetropole“**, ein Anziehungspunkt und Antrieb für Wachstum und Dynamik auf globaler Ebene, ein Erbe des 20. Jahrhunderts, mit Potenzialen und Schwächen.

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 metropolitanen Potential noch nicht erkannt, liefert sie eine neue Antwort auf die sich abzeichnenden Herausforderungen.

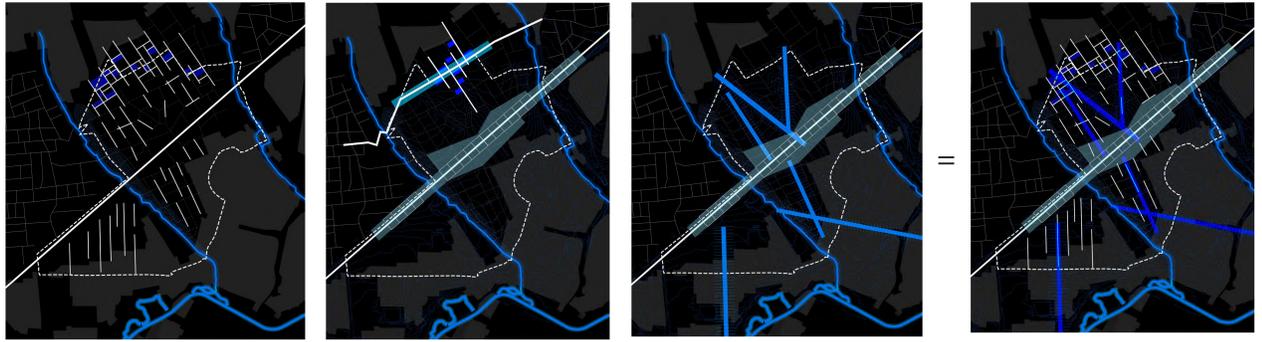
Die **„Wissensmetropole“**, bestehend aus den Universitäts-Campi, den unternehmerischen Knotenpunkten und den Arbeits- und Bildungseinrichtungen, die die Stadtrandgebiete kennzeichnen, fördert eine dynamische Konstellation von sozialen und wirtschaftlichen Akteuren. Hier geht es um alle Akteure und ihr Kapital an Erfahrungen und Kompetenzen.

Die **„Agro-Metropole“**. Verbunden durch ein leichtes und doch dichtes Netz von Fahrradhighways und -wegen, bewohnt durch ein Archipel vorstädtischer Einrichtungen, ist die Agro-Metropole bereits vor Ort! Ein riesiges territoriales Netzwerk, 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's Zukunft geschieht!

#### Die „Agro-Metropole“ Metropolitanes-Verbindungselement



### 3. 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- mit der großstädtischen Identität.

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 von Räumen und Gemeinschaften.

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

#### Umwelt Korridore

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

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

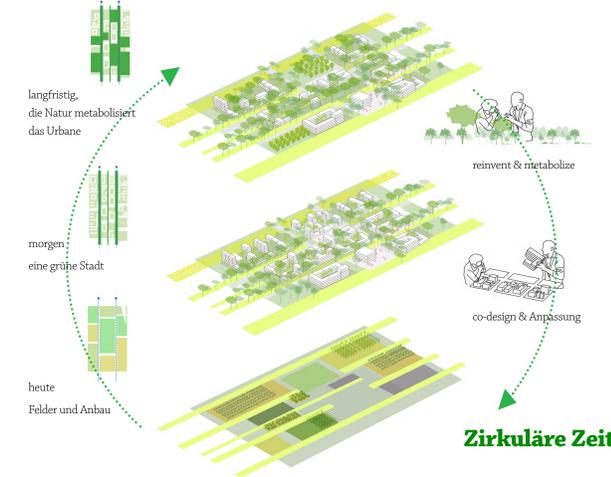
Korridore für die biologische Vielfalt und bepflanzte Standorte integrieren sich zu einer hybriden Struktur, die die Stadt mit der Natur verbindet.

#### Das Palimpsest

Das Palimpsest ist eine besondere Grundlage, 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.

### 4. Landschaft als Werkzeug für eine anpassungsfähige Zukunft



#### Urbane 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 ist 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.

Längerfristig, in einem post-urbanem Zustand, wird dieselbe Grünfaserstruktur die potentielle Metabolisierung der Bausubstanz ermöglichen, wodurch die gebauten Einheiten rückgebaut werden könnten, ihre Form verändern und neue Plantagen und Biotope in den einst bewohnten Parzellen angelegt werden können. Die Geschichte kann dann von Anfang an beginnen!



## Die Mobilitätesstrukturen: Eine robuste Grundlage für das Morgen

### Die U-Bahn als territoriales Rückgrat ÖPNV und Nutzungintensität



Die Tram-Linie als linearer Wald

Die Dichte ist mobilitätsorientiert, 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 den Campus Heerstrasse Rahmen.

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. Auch hier ermöglichen P+B+R der Nachbarschaft eine multimodale Mobilität. Loops für selbstfahrende Mikrobusse verbinden die neuen Quartierszentren mit den bestehenden Quartieren.

### “Fahrrad-Stadt”

Die Freiraumstruktur und das System der sanften Mobilität

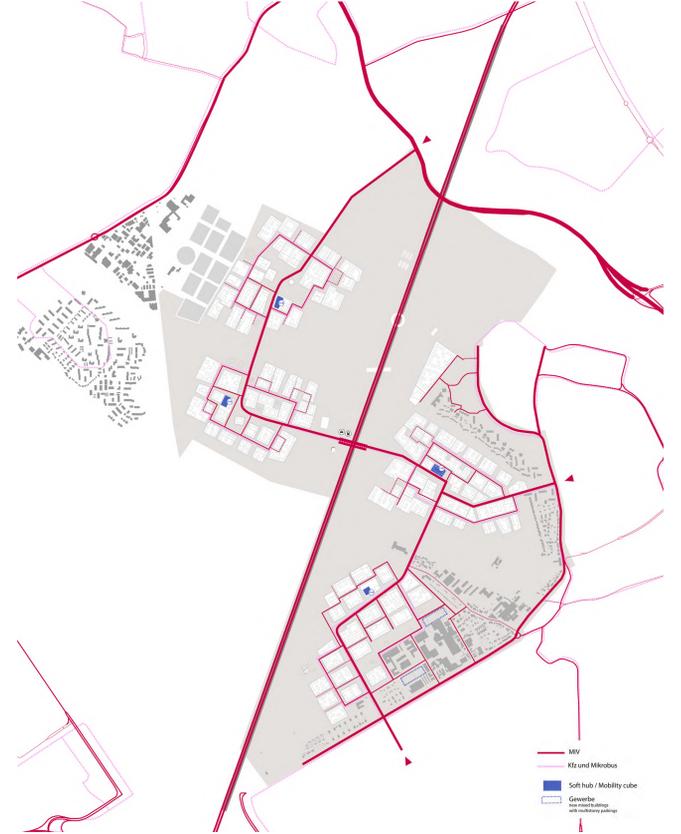


Die Freiraumstruktur der Quartiere wird durch die Umweltstruktur der feuchten Täler und die produktiven Grünflächen der A5 und des Breite-Weges geprägt. Sie stellt eine integrale Landschaft dar.

Eine ausgedehnte Fahrradwegestruktur verbindet private Grundstücke mit öffentlichen Quartiersmiten und diese durch Fahrradschnellwege mit der offenen Landschaft. Spezielle Fahrradloops ermöglichen es, sich in der Stadt und gleichzeitig im Grünen zu bleiben. Zwei Fahrradwege, ein Fahrradhighway sowie ein lokaler Fahrradweg mit mäßiger Geschwindigkeit (Ortsschleifen) ermöglichen es, das gesamte Gebiet weiträumig zu befahren und unterschiedliche Bedürfnisse zu befriedigen.

### Eine optimierte Autostadt

MIV und lokales Busnetz

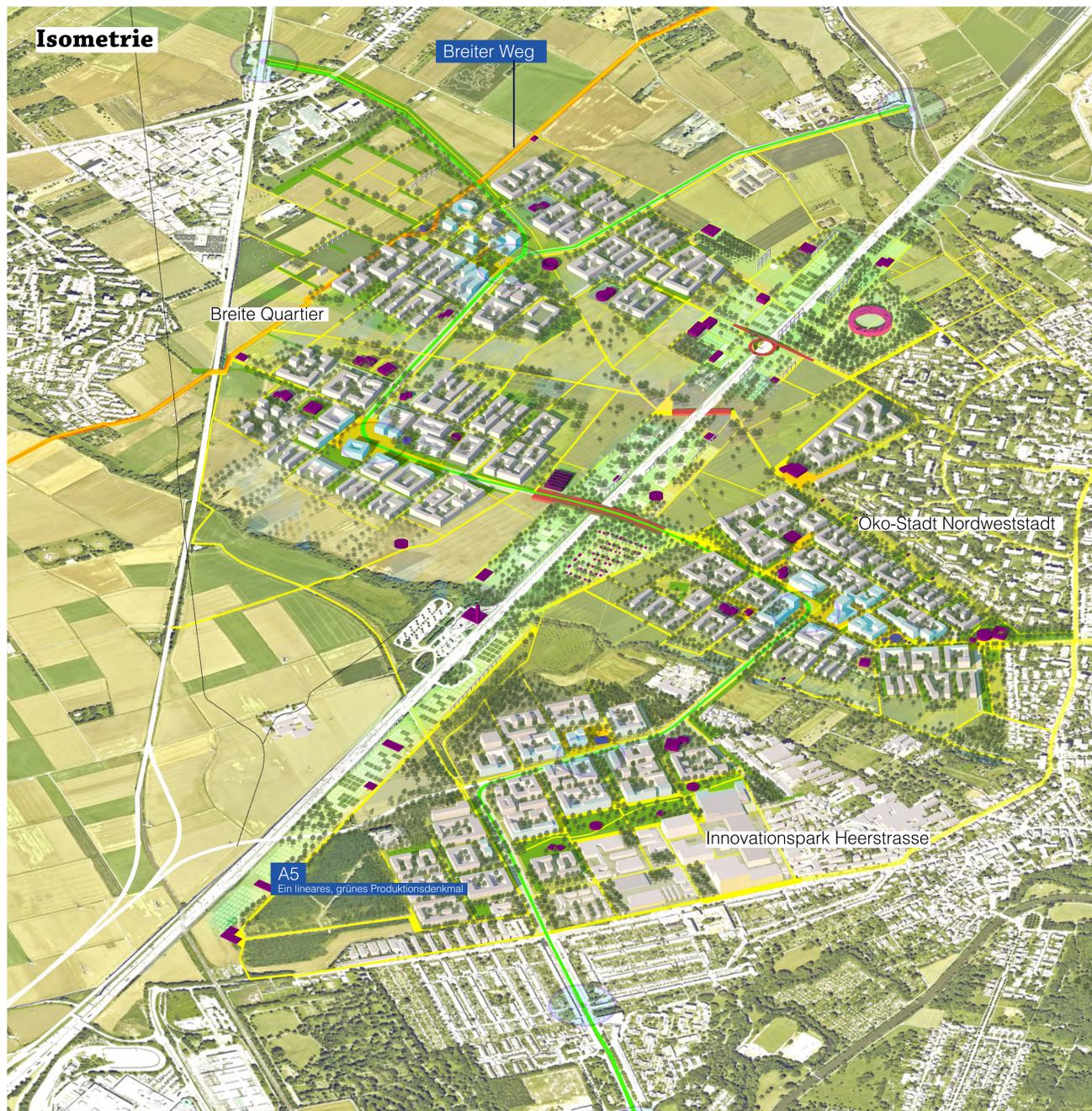


In jeder Entwicklungsphase wird der Autoverkehr auf einen optimierten, quartiersbezogenen Loop beschränkt.

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 Zufahrtsschleife.

Loops für selbstfahrende Mikrobusse verbinden die neuen Quartierszentren mit den bestehenden Quartieren. Eine Zufahrtsbrücke über die A5 wird die neuen Stadtteile miteinander verbinden.



## Was wäre, wenn ... ?

Dieses Projekt stellt sich eine langfristige Entwicklung vor.

Wenn in diesem Gebiet gebaut wird, wird sich die Art, wie wir uns in der Metropole bewegen, studieren, arbeiten und leben, wahrscheinlich verändert haben.

Aus diesem Grund haben wir das Projekt nicht als ein fertiges Standbild, sondern als ein anpassungsfähiges Instrument konzipiert, das in der Lage ist, einen langen Prozess des Dialogs, der Diskussion und der Veränderung zu begleiten.

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.

Hier wollen wir eine „utopische“ Alternative skizzieren, die uns wichtig erscheint.

Die Anbindung der neuen Siedlung an das Stadtgefüge von Steinbach-Weiskirchen würde :

- Eine bessere Verankerung des neuen Quartiers in seinem weiträumigen Umfeld (verstanden über die administrativen Grenzen hinaus), wodurch das Risiko einer potenziellen Isolation minimiert wird.

- Die Aufwertung und Optimierung einer bestehenden Infrastrukturalchse durch die Schaffung eines Knotenpunktes (S-Bahn, U-Bahn, RTW).

- Die Erhaltung eines größeren Gebietes für die landwirtschaftliche Nutzung innerhalb der Stadt, in Kontinuität mit dem landwirtschaftlichen System auf regionaler Ebene.

### Was wäre wenn... ?

### eine anpassungsfähige Struktur !



## Das Projekt, Schritt für Schritt

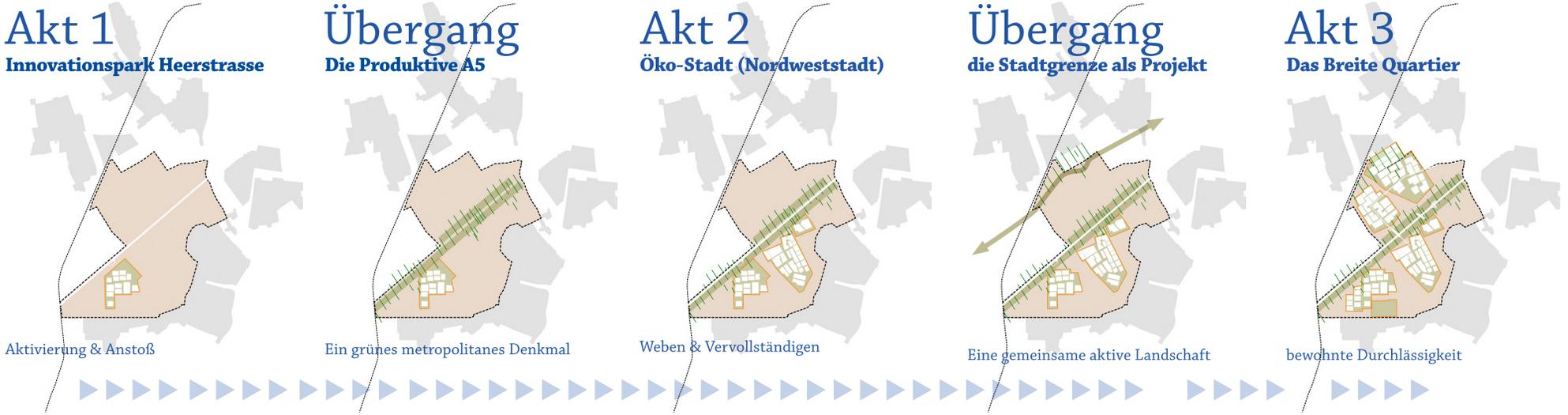
**Akt 1**  
Innovationspark Heerstrasse

**Übergang**  
Die Produktive A5

**Akt 2**  
Öko-Stadt (Nordweststadt)

**Übergang**  
die Stadtgrenze als Projekt

**Akt 3**  
Das Breite Quartier



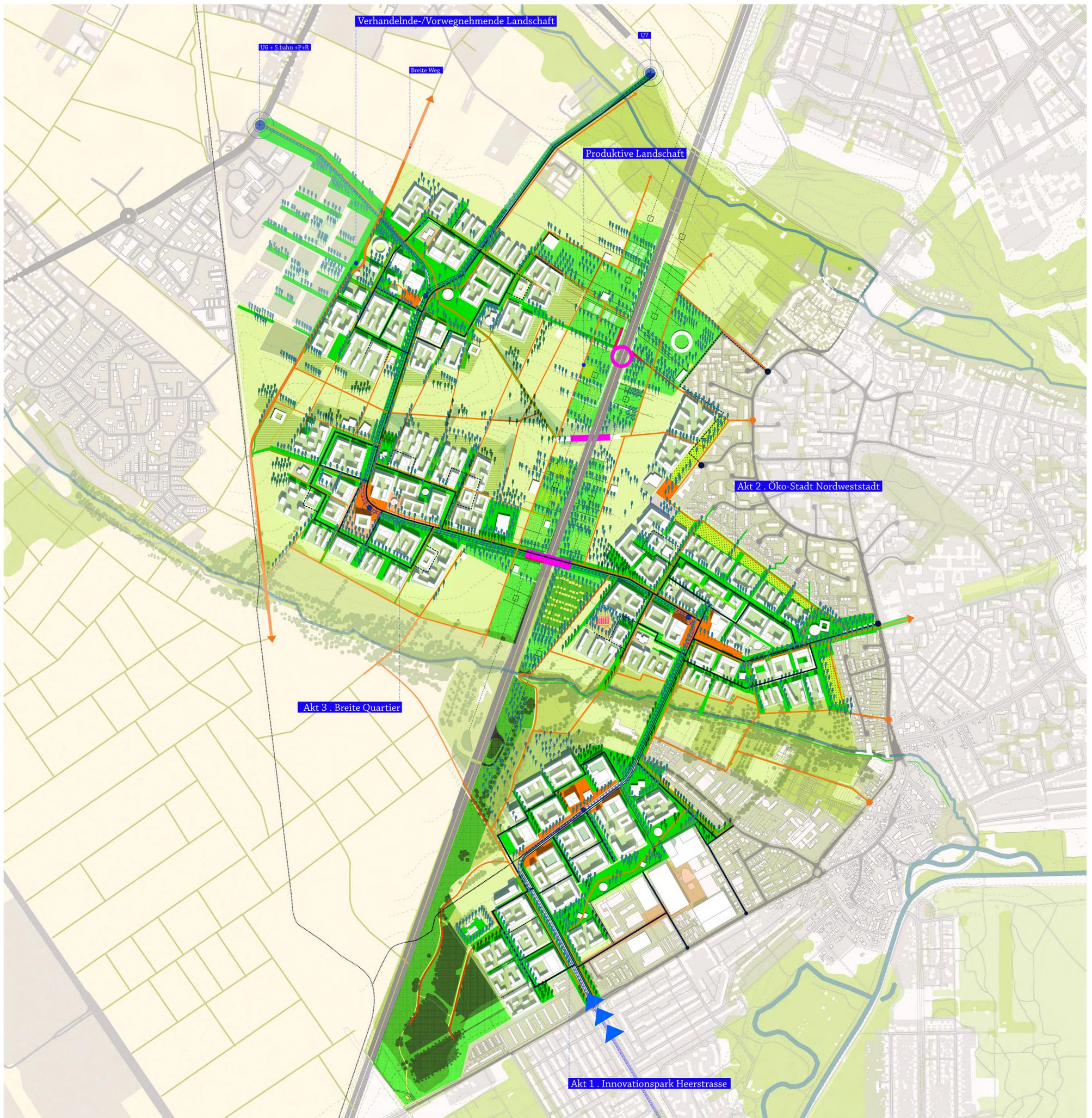
Aktivierung & Anstoß

Ein grünes metropolitanes Denkmal

Weben & Vervollständigen

Eine gemeinsame aktive Landschaft

bewohnte Durchlässigkeit



## Akt 1

Aktivierung & Anstoß

# 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 Freizeitzentren 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.

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 ein kohärentes und durchgängiges urbanes System von Grünachsen und großen Höfen, das von der Heerstraße bis zur A5 reicht.
- Das Raster folgt der Ausrichtung der derzeit vorhandenen Felder und Straßen. Das Raster erweitert die Gliederungslinien des Gewerbegebietes Heerstraße, so dass langfristig eine Aufwertung in zu einem zusammenhängenden Stadtteil möglich ist.
- Die Großzügigkeit der Freiflächen ermöglicht die Integration von linearen Regenwasserrückgewinnungsflächen in die Straßenprofile und trägt zur visuellen Identität des Quartiers bei. In dem Campus im grünen Milieu dominieren durchlässige Flächen gegenüber versiegelten.

## Programme und Aktivitäten

Was kann man im Innovationspark tun?

Die Baufelder weisen an ihren Rändern und in der aktiven Erdgeschosszone eine Nutzungsdurchmischung auf: 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

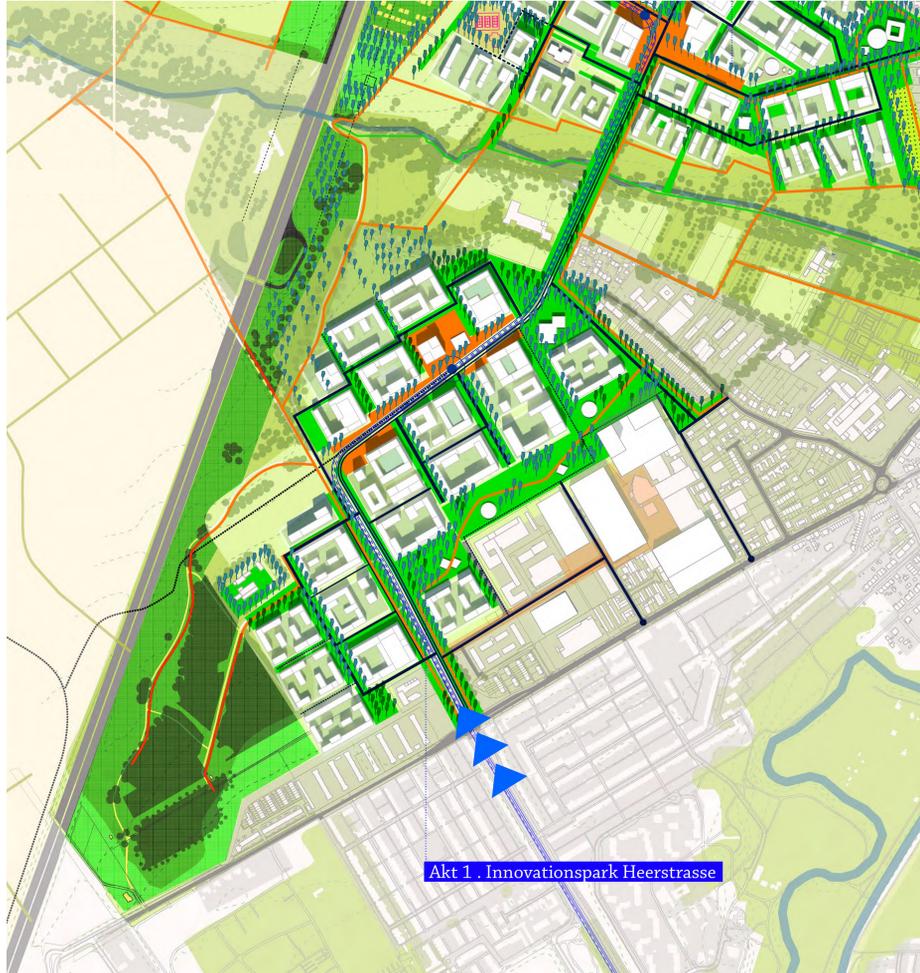
Schützen und Aktivieren

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 mit der neuen Mobilität (RTW + Mikrobuss) zusammenbringt, das Büroräume mit neuen Produktionsmethoden verbindet (coworking, Smart Working, Makerkultur).

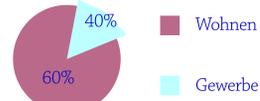
**Stadtbibliothek für Innovation**, in der das Thema des Wissenstransfers im Post-Papier-Zeitalter und Bücher mit Räumen und Ständen verbunden sind, um Podcasts zu hören und zu produzieren.

Plan 1:5000

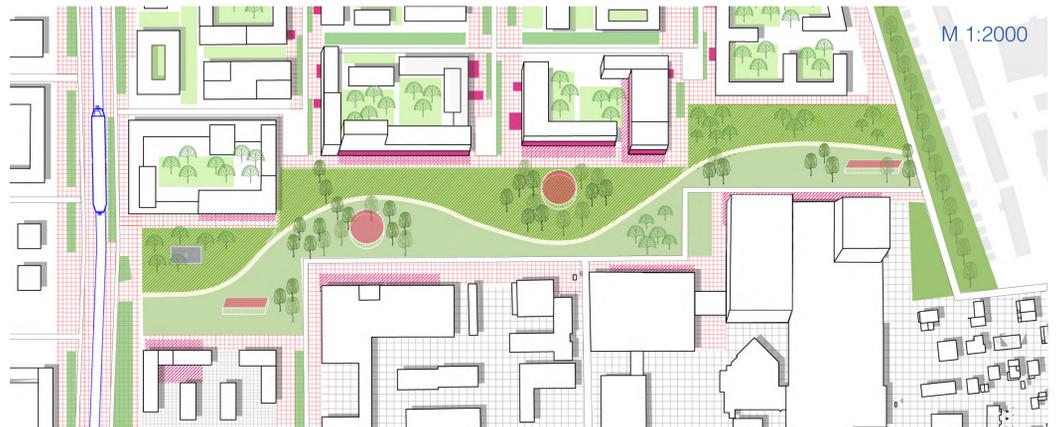


## Innovationspark Heerstrasse

Nettobauland 202.119 m<sup>2</sup>  
BGF ges.: 436.671.923 m<sup>2</sup>  
davon Wohnen 262.002 m<sup>2</sup>  
Wohnungen: 3232



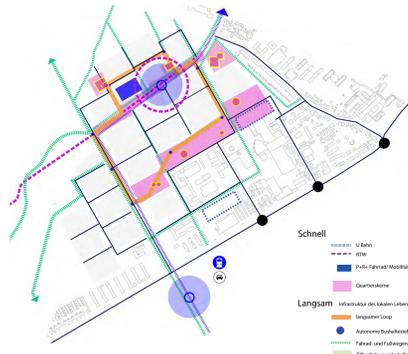
## Der zentrale Park



Umwelt Raster  
Grüne Freiräume + Wasser- und Windkorridore



Schnelle & langsame Stadt  
Mobilität und ÖPNV



Urbane Mitten & lokales Leben  
Programm und Intensitäten



Erweiterung des westlichen Bereichs



Der westliche Bereich, wird jetzt von der Umlandestation besetzt. Eine zukünftige Erweiterung des „Netztes“ wird im Rahmen des Projekts erwogen.



Produktive, intensive und anpassungsfähige Stadt

## Das Projekt als prozessorientiertes Werkzeug für einen zukünftigen Dialog

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

Die Organisationslogik der 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) der RTW und der U-Bahn. Das Landschaftsraster definiert "flexible" Makro-Baufelder, die je nach ihrer Positionierung mit verschiedenen Arten urbaner Bestandteile besetzt werden können:

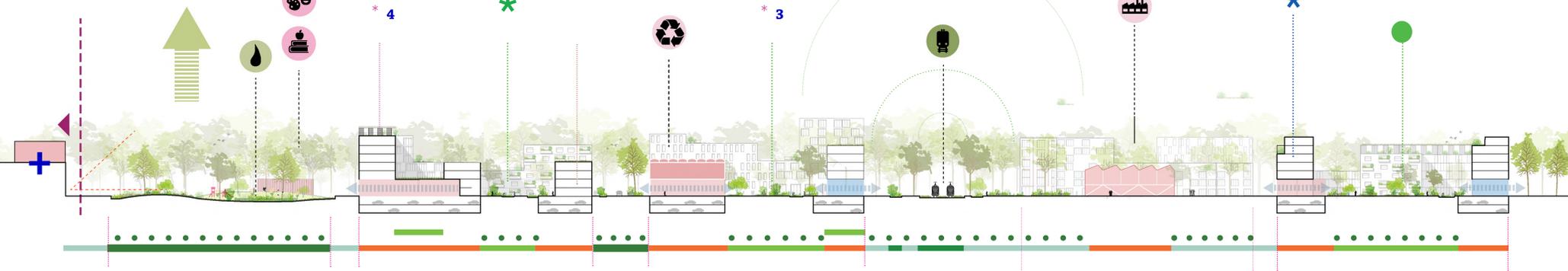
**Baufelder der Kernbereiche** (entlang des Parks, in der Nähe der RTW, U-Bahn-Haltestelle, entlang der Achsen), profitieren von einer guten Zugänglichkeit und großzügigen öffentlichen Räumen. Hier ist die Beziehung zwischen aktiven Erdgeschossen und öffentlichem Raum intensiv. Gemischte Gebäude (Wohnen + 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.

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

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.

## Der zentrale Park

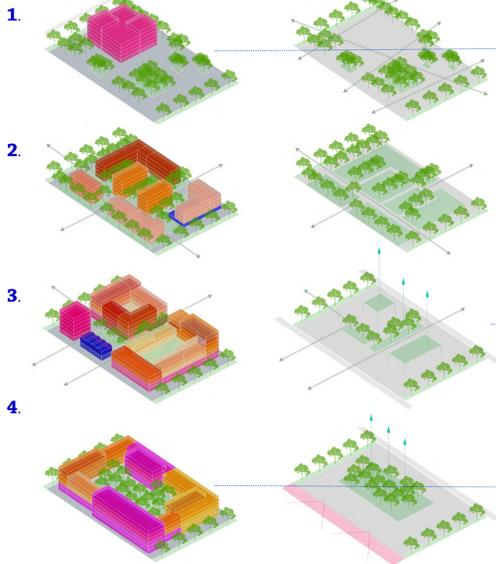
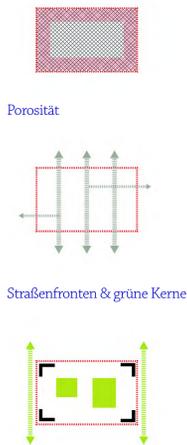


## Heerstraße Baufeldtypen

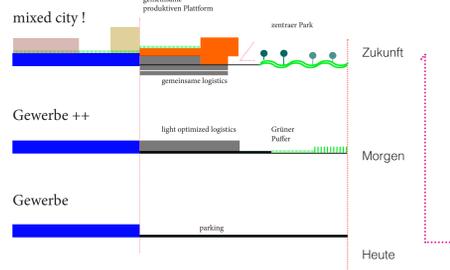
### LEGENDE

- Dienstleistungen, Schulen oder Haus des Quartiers, Aktivator des öffentlichen Raums - offen für Befestigte- oder Grünflächen
  - Wohnbaufeld + lokale Dienstleistungen, Anschluss an den Bestand - grüne private Innenbereiche
  - Produktive gemischte Baufelder Durchlässige, poröse Innenbereiche
  - Gemischtes Makro-Baufeld Einrahmung städtischer Haupträume - gemeinsamer grüner Kern.
- \* Möglichkeit eines ausgedehnten OG.1, das große produktive Flächen bereitstellt

### INVARIANTEN



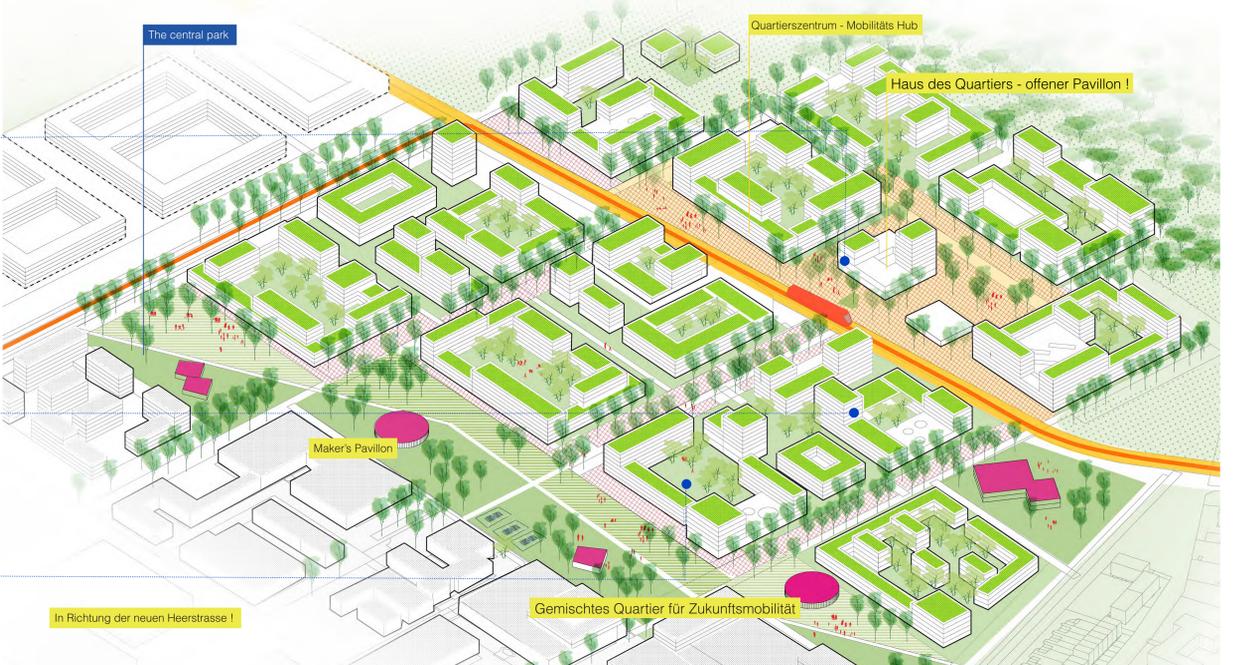
## Gewerbe Bearbeitung



## Der zentrale Park und das Business Quartier - nicht nur Autos!

- Der zentrale Park Heerstraße soll zunächst als Puffer zwischen Neuem und Bestehendem dienen, um die städtebauliche Gestaltung des neuen Quartiers voranzutreiben und den Schutz der bestehenden Gewerbe vor Lärmbelastigung zu gewährleisten.

Mit der langfristigen Transformation dieses Sektors, die durch die neue Erreichbarkeit im Sinne der öffentlichen Mobilität (RTW - U-Bahn) und die fortschreitende Urbanisierung beschleunigt wird, wird er zum Bindegewebe des Quartiers.



# Übergang

## Die A5 als grüner metropolitaner Vermittler, ein produktives und lineares Monument

Wir sind nun einen Schritt weiter in der Zukunft. 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 Infrastrukturen (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.

### Zukunft

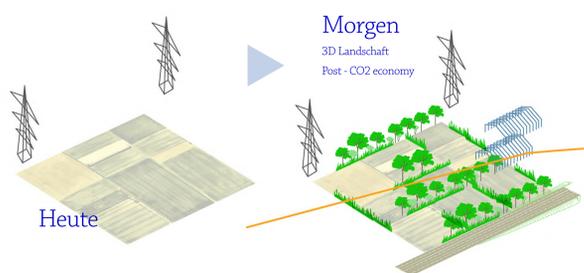
. Anstatt teure Lärmschutzwände und Verbindungsbrücken zu errichten, schlagen wir vor, das Bild der A5 ab sofort zu verändern.

. Wir schlagen vor, um die A5 herum ein wirtschaftliches und natürliches Ökosystem zu errichten und die in dem 300-Meter breitem Buffer enthaltenen Einschränkungen und "Hindernisse" in Möglichkeiten umzuwandeln, 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 Identifikationselement für die zukünftigen Bezirke bilden.

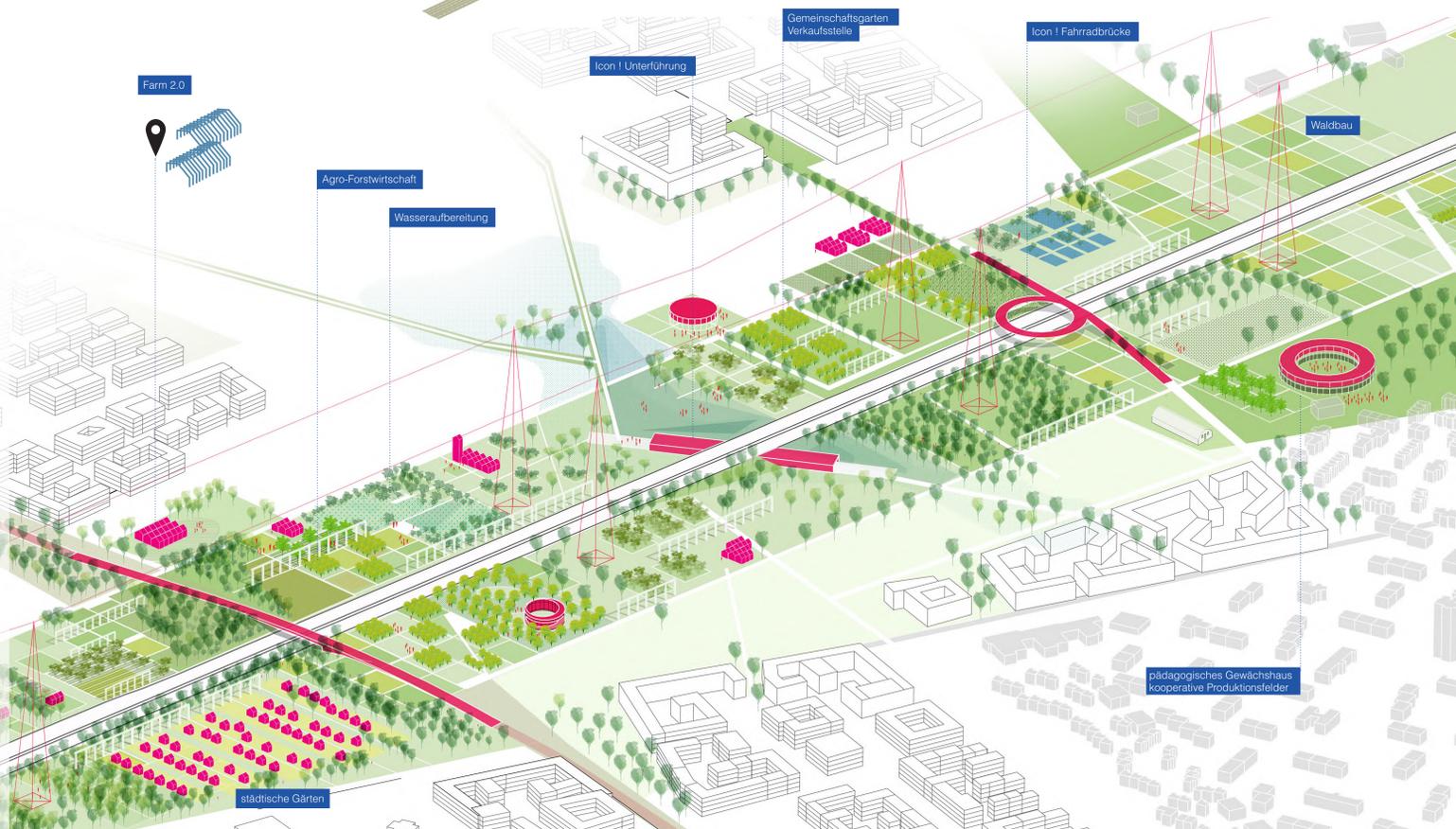
. Es wird kein klassischer Raum der Freizeitgestaltung sein, sondern ein Raum, den man erkunden und nutzen kann. Ein echter Botschafter der Metropole, der Raum für eine zukünftige Verbreiterung der A5 lässt.

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



# Die Produktive A5

## Ein lineares metropolitanes Monument für neue grüne Ökonomien und städtische Forstwirtschaft



## Akt 2

Verweben & Vervollständigen

# Öko-Stadt (Nordweststadt)

Die Definition eines Randes, eine neue Art lokal zu leben

Heute ist die Nordweststadt ein unvollendeter Teil der Stadt. Monofunktionale Wohngebiete überlagern sich mit den zweidimensionalen landwirtschaftlichen Flächen. 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 gleichzeitig die Qualitäten der Umwelt verbessern?

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

### Zukunft

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".

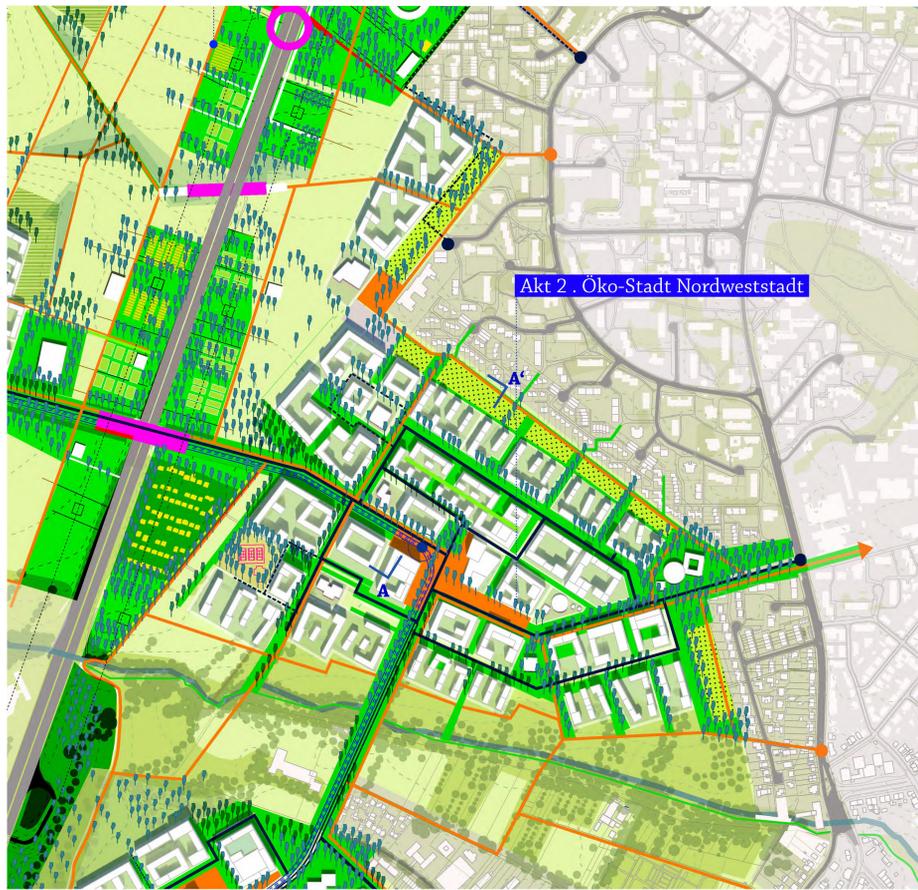
Stellen Sie sich die Verlängerung der grünen Achse der Europa-Schule-Nordwestzentrum vor.

Wie ein linearer Wald wird Sie diese Grünachse morgen in das Herz eines lebendigen Viertels führen, wo Bars, Cafés und Arbeitsräume eine atmende und grüne 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,

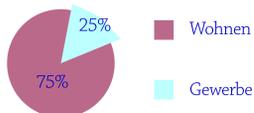
Sport- und Bildungsmöglichkeiten Schwerpunkte entlang des Stadtradwegs, der es erlaubt sich im Alltag durch die Natur zu bewegen.

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



### Öko-Stadt (Nordweststadt)

Nettobauwand 202.119 m<sup>2</sup>  
BGF ges.: 555.252 m<sup>2</sup>  
davon Wohnen 416.439 m<sup>2</sup>  
Wohnungen: 3950



### Umwelt Raster

Grüne Freiräume + Wasser- und Windkorridore



### Schnelle & langsame Stadt

Mobilität und ÖPNV



### Urbane Mitten & lokales Leben

Programm und Intensitäten



### 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 Kammmöffnungen zum Steinbach. Diese linearen Wälder werden punktuell mit hohen Bäumen in den Kernbereichen (U-Bahn-Haltestelle) ergänzt. Sie durchziehen das neue Stadtquartier und verweben es mit dem Bestand zu einer zusammenhängenden Kontinuität.

### Die privaten Grünflächen

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

### Programm und Aktivitäten

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 einer Fahrradwegs) 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.

### Das Projekt als ein prozessorientiertes Werkzeug für zukünftige Dialoge

Das räumlichen Grünstreifen als anpassungsfähige Strategie

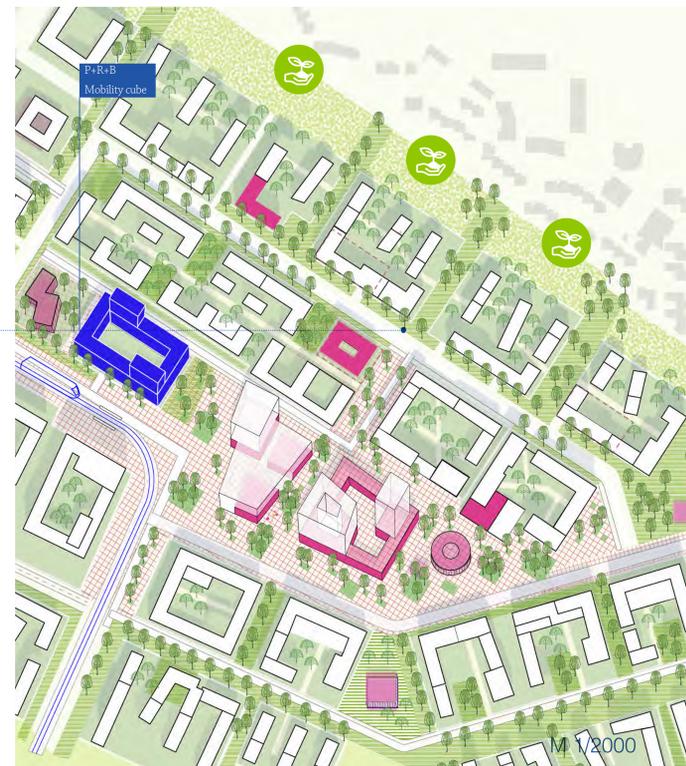
Bei den räumlichen Grünstreifen geht es darum, die linearen Spuren der Landwirtschaft aufzugreifen, um dichte lineare Stadtlandschaften aus Wegen und bepflanzten Räumen zu schaffen. Dies sind die Straßen und die Höfe des zukünftigen Stadtteils. Die reiche Palette des typologischen Angebots des Quartiers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

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

### Ausdehnung Richtung A5

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.

### Öko-Stadt - die urbane Mitte



Lokales Leben entlang des langsamen Loops

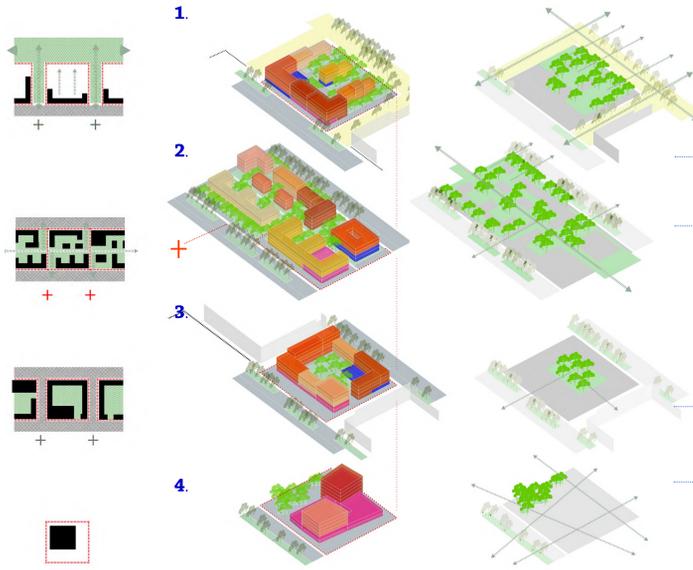
## Ein entfernter Zeithorizont, eine gemeinsame Herausforderung



### Öko-Stadt Baufeldtypen

1. Wohngrundstück + lokale Dienstleistungen, Coworking, Gemeinschaftliches, Ateliers  
Verwebung der Landschaftsränder + Rahmung des Straßenbildes
2. Lineare Baufelder - Kooperative- & Dienstleistungserdgeschosse,  
Innere grüne lineare Höfe, die gemischte Typologien artikulieren
3. Kompaktes Hofbaufeld - aktive Erdgeschosse + typologisches Mischangebot  
Einrahmung der Stadtkerne und Organisation der Dichte
4. Intensiv gemischtes Baufeld - Dienstleistungen, Gewerbe + Wohnen,  
Aktivieren städtischer Quartiersmitte

### Versammlung



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

Das System der grünen Streifen organisiert entlang der Randbereiche Baufelder, 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 bi-

etet 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 Aktivoren des öffentlichen Raums. (Knotenpunkt für sanfte Mobilität, Metropolen-Info-Point, Bibliotheks-Café).

Die zentralen Hofbebauungen werden durch einen kompakten, langsam Loop bedient, der einen direkten Zugang zu

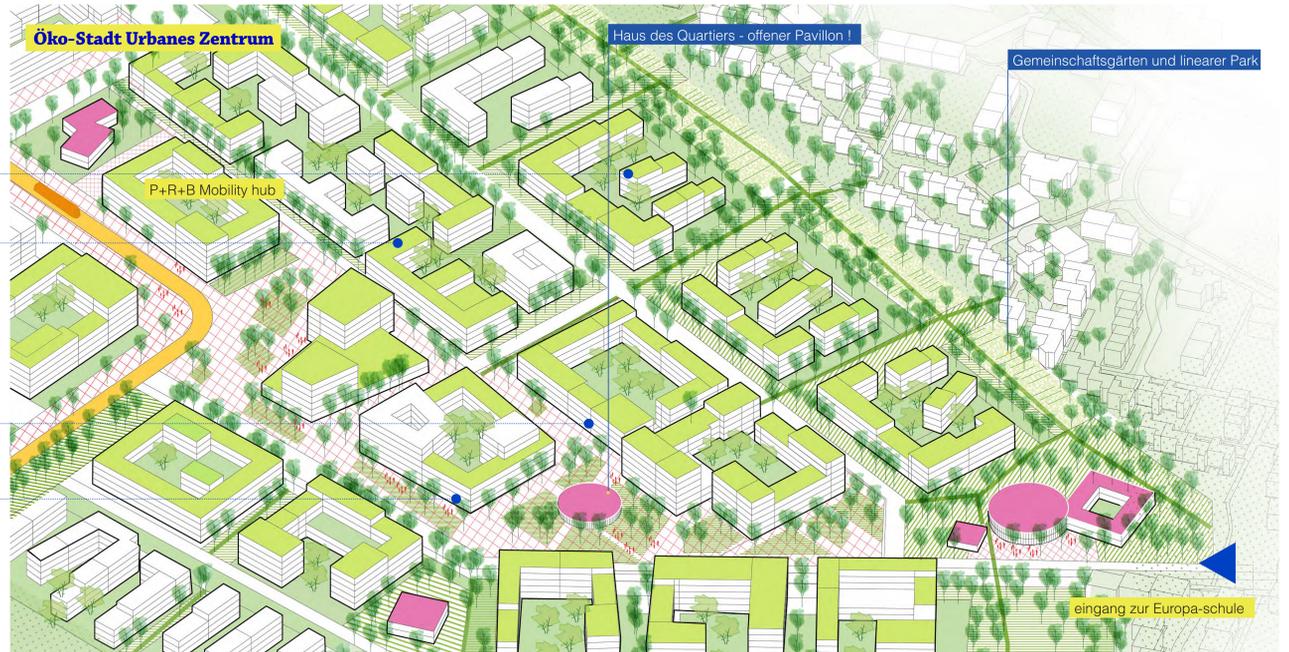
den gemeinsamen Parkplätze gewährt.

### 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.

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.



## Übergang



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 Aktivoren des öffentlichen Raums. (Knotenpunkt für sanfte Mobilität, Metropolen-Info-Point, Bibliotheks-Café).

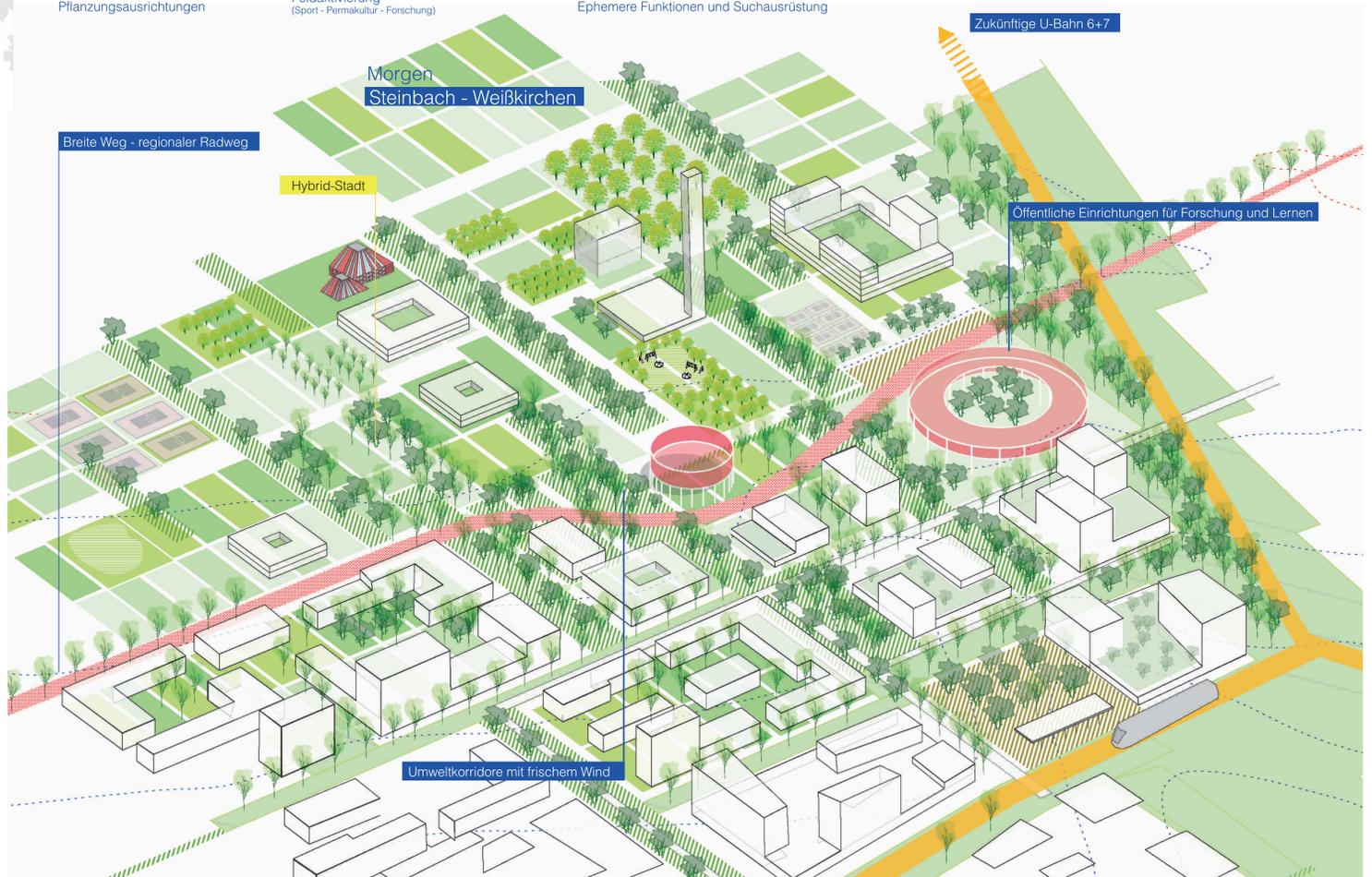
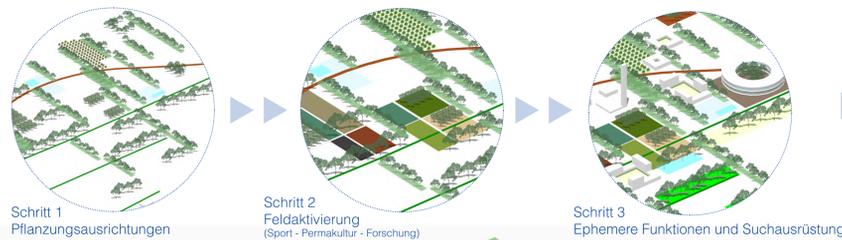
Die zentralen Hofbebauungen werden durch einen kompakten, langsam fahrenden Loop bedient, der einen direkten Zugang zu den gemeinsamen Parkplätzen gewährt.

### 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.

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.

## Co-Planung entlang der Stadtgrenze, eine vorwegnehmende und verhandelnde Landschaft



## Akt 3

Bewohnte Durchlässigkeit

# Das Breite Quartier

Eine Hybride Stadt - Grenzen zu Möglichkeiten machen

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 Stadtgrenze 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 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 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.

### Zukunft

Schon bald könnten Verbindungslinien die produktive Landschaft entlang der A5 mit dem Bereich der Stadtgrenze ent-

lang des Breiten-Wegs 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 Interaktion 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, sodass städtische Funktionen die ländliche Atmosphäre integrieren können.

### Haltestellen / 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.

Das Quartiers-Haus 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 Reihenhäusern/Ateliers.

## Programme und Aktivitäten - Ränder und Senken

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

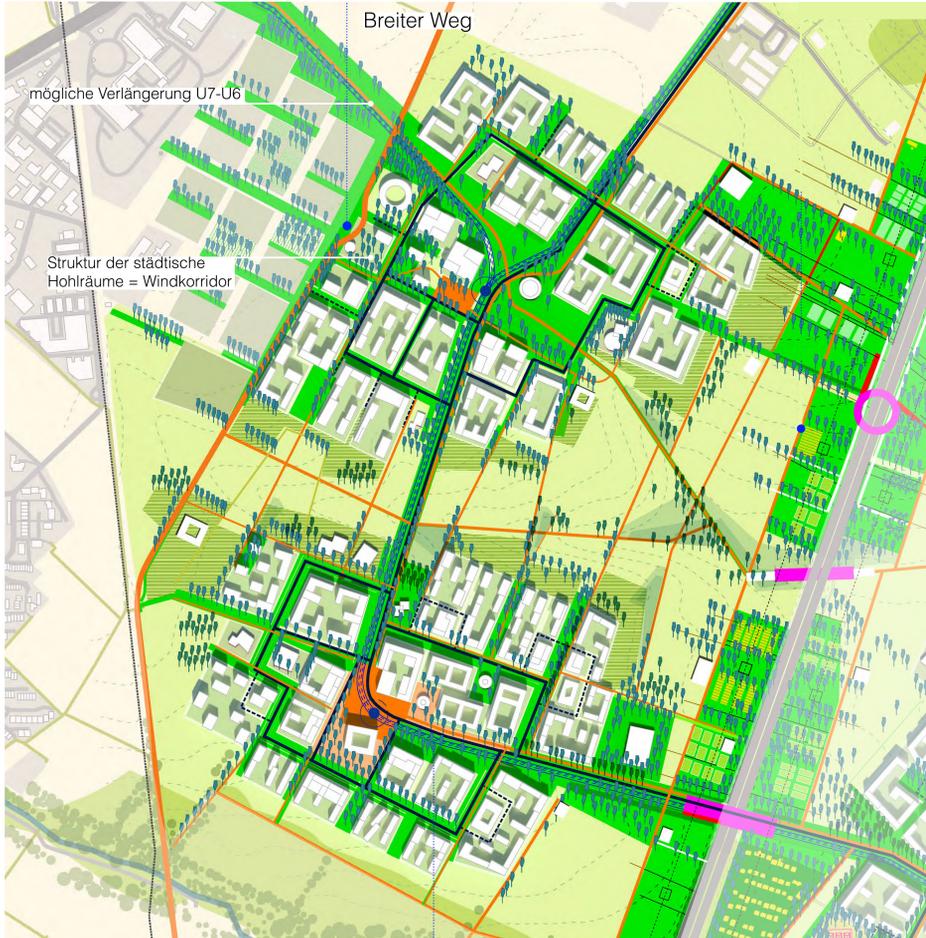
Entlang der grünen Straßen bildet sich eine Kombination aus offenen und geschlossenen Bebauungen, die eine Beziehung zwischen den inneren Bereichen und der offenen Landschaft herstellen. Diese Bebauungen passen sich der Topographie an und rahmen die Landschaft.

Diese Bebauungscluster können spezifisch von Investoren, 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 Mobilitätschleife und der offenen Landschaft liegen.

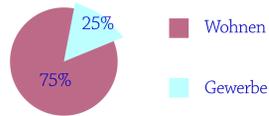
Die Parkplätze sind in gemeinsam genutzten Einheiten in direktem Kontakt mit der öffentlichen Straße konzentriert, in der Größenordnung von Makroaufeldern. Dies ermöglicht es, die Zugänglichkeit zu verbessern und die Anwesenheit von Autos auf den Grundstücken zu minimieren.

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.

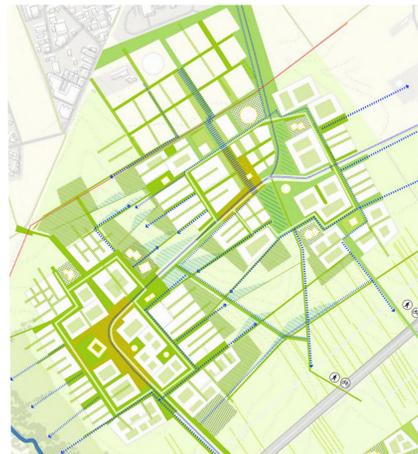


## Das Breite Quartier

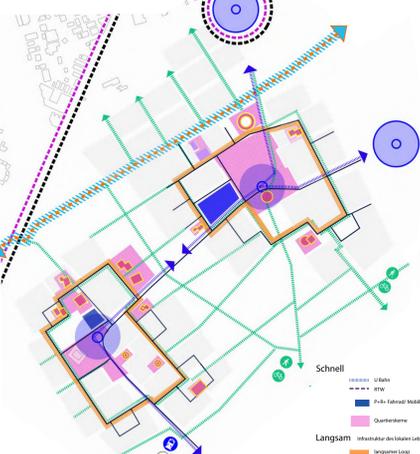
Nettobauland: 528.710 m<sup>2</sup>  
BGF ges.: 898.367 m<sup>2</sup>  
davon Wohnen: 681.056 m<sup>2</sup>  
Wohnungen: 6076



**Umwelt Raster**  
Grüne Freiräume + Wasser- und Windkorridore



**Schnelle & langsame Stadt**  
Mobilität und ÖPNV



**Urbane Mitten & lokales Leben**  
Programm und Intensitäten



## Gebaute Landschaftsschwelle



## Versickerungsflächen

