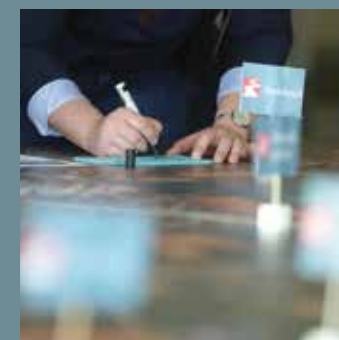


www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/nordwest
www ffm.de/nordwest

Neuer Stadtteil der Quartiere – 3. Sonderausgabe Februar 2021



Neuer Stadtteil der Quartiere
3. Sonderausgabe Februar 2021

IM DIALOG





**Frankfurt Nordwest –
Neuer Stadtteil der Quartiere**

IM DIALOG
3. Sonderausgabe
Prozessdokumentation
Februar 2021



Inhalt

Nachgefragt	4
Im Gespräch mit Martin Hunscher und Mike Josef	
Worum geht es?	6
Die vorbereitenden Untersuchungen	8
Die Gutachten	10
Die Mehrfachbeauftragung	12
Die Bürgerbeteiligung	14
Die Jury	20
Themenschwerpunkt Studien zu Stadt und Landschaft	24
„Quartiere im Kreislauf.“ überzeugt	26
Lesehilfe	28
Team 3 „Quartiere im Kreislauf.“	30
Die sechs weiteren Studien	44
Team 1 „Mikropolis“	46
Team 2 „PlusStadt Nordwest“	56
Team 4 „FNW Future-S“	66
Team 5 „Supergreen“	76
Team 6 „Frankfurt Nordwest – Neuer Stadtteil der Quartiere“	86
Team 7 „TaunusTerrassen“	96
Das neue Gesicht des Stadtrands – Stadterweiterungsprojekte im Zeichen der Reurbanisierung	106
Ein Fachbeitrag von Uwe Altröck	
Sie haben noch Fragen?	111
Impressum	112



Nachgefragt

Im Gespräch mit **Martin Hunscher** (rechts), Leiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Frankfurt am Main, und **Mike Josef**, Dezernent für Planen und Wohnen

Am 11. November 2020 wurde der Siegerentwurf von CITYFÖRSTER architecture + urbanism (Hannover) mit Urbane Gestalt (Köln) gekürt. Durch was zeichnet sich der Siegerentwurf aus?

Mike Josef Das Konzept ‚Quartiere im Kreislauf‘ von Cityförster / Urbane Gestalt hat die Frage, wie Stadt und Landschaft gemeinsam geplant werden können, hervorragend beantwortet. Der Städtebau ist von den bestehenden Siedlungen her gedacht. Im Osten des Plangebiets zeichnet sich das Konzept durch eine großartige Mischung von Freifläche, Wohnungen, gewerblicher Nutzung und sozialer Infrastruktur wie Schulen aus. Im Westen orientiert sich der Städtebau an Steinbach und zeigt so behutsam, wie Stadtentwicklung auch interkommunal gedacht werden kann. Das alles ist mutig, spielerisch und ökologisch nachhaltig durch das Planungsteam gelöst worden. Mit dem vorliegenden Konzept schaffen wir eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Stadtentwicklung, die nachhaltig und sozial ist.

Martin Hunscher Das Konzept von Cityförster / Urbane Gestalt stellt die Ziele für die Entwicklung von Raum und Landschaft gleichberechtigt neben den Anspruch, zukunftsfähige Stadtquartiere zu entwickeln. Geplant sind rund 8.600 Wohnungen, die sich auf vier Quartiere mit vielfältigen Wohnformen verteilen. In den einzelnen autoarmen Quartieren sind sogenannte ‚Hubs‘ mit Mobilitätsangeboten, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Bildungseinrichtungen, Jugendzentrum und Quartiersgaragen geplant. So sollen Tiefgaragen vermieden und gleichzeitig hoch frequentierte urbane Orte in den Quartieren geschaffen werden. Der Entwurf sieht vor, dass in dem Untersuchungsraum von 425 Hektar rund 75 Prozent für Landwirtschaft, Grünflächen, Gärten, Parks und begrünte Innenhöfe reserviert werden. Rund um den neuen Öko-Bauernhof ‚Agro-Hub‘ sollen kleinteilige Anbauflächen und Gartenland für die Bewohner der bestehenden und neuen Quartiere entstehen.

Wie werten Sie das Ergebnis in Hinblick auf die Nachbarstädte und benachbarten Stadtviertel? Mit welchen Argumenten möchten Sie die Regionalversammlung und politischen Gremien der Stadt von diesem Entwicklungsvorschlag überzeugen?

Mike Josef Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen, sozial und ökologisch gerechten Planung macht es Sinn, vor allem dort Gebiete zu planen, wo diese mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gut erreichbar sind und auf wenig Fläche Wohnraum für viele Menschen ermöglichen – dies schafft der Entwurf von Cityförster / Urbane Gestalt. Rund 75 Prozent der Flächen bleiben unbebaut; mit der Regionaltagente West, der S-Bahn und der U-Bahn verfügen wir über eine hervorragende ÖPNV-Anbindung. Hier Wohnraum zu entwickeln ist auch aktiver Klimaschutz! Wenn wir hier keine Stadtentwicklung ermöglichen, wo denn dann in der Region? Mit Steinbach-Ost machen wir ein Angebot an die Region. Wir würden die U7 dorthin verlängern, wovon auch

die Nachbarkommunen profitieren können. Wichtig ist mir aber, dass alle Kommunen ihren Teil dazu beitragen müssen. Wenn sich die Kommunen in der Region gegen den neuen Stadtteil der Quartiere stellen, dann müssen sie aber auch einen Vorschlag machen, wie eine ausreichende Zahl an Wohnungen und Infrastruktur bei ihnen entstehen können. Diese Entwicklung ist eben auch eine Antwort auf steigende Arbeitsplatzzahlen, die in der Region entstehen und entstanden sind.

Die Studien zu Stadt und Landschaft sind nur ein Teil der vorbereitenden Untersuchungen. Wie geht es jetzt fachlich weiter?

Martin Hunscher Im Vorfeld der Studien haben wir im Stadtplanungsamt bereits viele Gutachten, beispielsweise zu Klima, Lärmschutz oder elektromagnetischen Feldern, erarbeiten lassen. Jetzt können wir auf Basis der empfohlenen Studie diese Gutachten präzisieren und weitere Grundlagen wie beispielsweise eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und eine landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse erstellen. Diese sind für den Abschluss der sogenannten „Vorbereitenden Untersuchungen“ nach BauGB rechtlich notwendig. Alle diese Informationen dienen dann dazu, den Stadtverordneten einen finalen Bericht über die Machbarkeit und rechtliche Zulässigkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vorzulegen. Auf dieser Basis lässt sich die Entscheidung treffen, ob und wie die Entwicklung im Frankfurter Nordwesten weitergehen wird.

Die vorbereitenden Untersuchungen prüfen, ob das Untersuchungsgebiet für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme geeignet ist. Welche Vorteile bietet dieses Instrument für die Stadt Frankfurt und gibt es Alternativen?

Mike Josef Mit der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme können wir Qualitäten sichern und Fehlentwicklungen entgegenreten. Wenn die vorbereitenden Untersuchungen abgeschlossen sind und eine förmliche Entwicklungsmaßnahme beschlossen wäre, würde die Stadt grundsätzlich alle Grundstücke erwerben. Hierdurch können wir die grundlegenden Qualitäten – beim Verkauf der Flächen an einen Bauträger – vertraglich festhalten. Ebenso wichtig ist, dass die Stadt durch den Verkauf der Flächen Gelder erwirtschaftet. Diese behält sie aber nicht für sich ein, sondern sie finanziert damit die notwendigen Infrastrukturen, wie der Ausbau der Grünflächen, die Schaffung von Kindergärten und Schulen sowie die Erschließung. Dies ist eine einmalige Chance für Frankfurt. Eine Alternative ist natürlich die klassische Bauleitplanung über Bebauungspläne.

Die Erstellung der Studien wurde intensiv mit verschiedenen Angeboten der Bürgerbeteiligung begleitet. Soll der Dialogprozess zum neuen Stadtteil der Quartiere nun fortgesetzt werden und wenn ja, wie?

Martin Hunscher Selbstverständlich wird der Dialogprozess zum neuen Stadtteil der Quartiere fortgesetzt. Auch bei der Weiterentwicklung der städtebaulichen Studie von Cityförster / Urbane Gestalt und der weiteren Bearbeitung der vorbereitenden Untersuchungen wollen wir die Bürgerschaft einbinden. Wir möchten deshalb den begonnenen innovativen Beteiligungs- und Kommunikationsprozess aktiv weiterführen. Gerne, wenn die Lage es zulässt, auch wieder mit Formaten vor Ort. Aufgrund der aktuellen Situation werden wir aber auch verstärkt auf digitale Angebote setzen und unsere bisher erprobten Formate weiterentwickeln.

Worum geht es?

Warum neue Quartiere?

Die Ausgangslage

Frankfurt am Main wächst. Kein Wunder – die Mainmetropole ist ein Anziehungspunkt für viele Menschen und Unternehmen. Nach allen Prognosen wird der Zuzug anhalten. Die Folge: Einschließlich des bereits heute bestehenden Nachholbedarfs werden bis zum Jahr 2030 allein in Frankfurt weitere 90.000 Wohnungen benötigt. Vor allem bezahlbarer Wohnraum wird gesucht, denn viele können sich jetzt schon keine Wohnung mehr in Frankfurt leisten – und der Mangel treibt die Mietpreise weiter nach oben.

Um dem Wohnungsmangel zu begegnen, werden Konversionsflächen in Wohnquartiere umgewidmet, so zum Beispiel ehemals gewerblich genutzte Flächen. Gleichzeitig werden innerhalb der Stadt Lücken bebaut und Gebäude aufgestockt. Doch dieser Innenentwicklung sind Grenzen gesetzt: Die Fläche Frankfurts ist begrenzt und die verbleibenden unbebauten Flächen unterliegen einer Vielzahl von Nutzungsbeschränkungen, wie beispielsweise die Siedlungsbeschränkungsbereiche rund um den Frankfurter Flughafen. Große Neubaugebiete, wie der Riedberg und das Europaviertel, sind so gut wie gebaut.

Der Rahmen

Im Dezember 2017 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main beschlossen, prüfen zu lassen, ob in dem Bereich „Frankfurt Nordwest“ die Voraussetzungen für eine sogenannte „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“ gegeben sind.

Erst nach Abschluss dieser „Vorbereitenden Untersuchungen“ können die politisch Verantwortlichen entscheiden, ob eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme kommen soll – und wenn ja, in welchem Umfang.

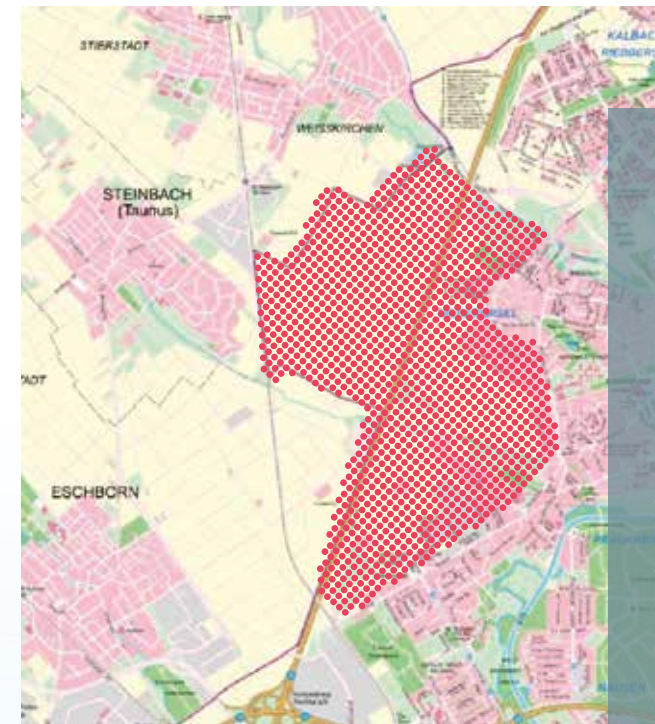
Was könnte hier entstehen – und für wen?

Die Idee

Im Nordwesten Frankfurts könnten im Anschluss an die Nordweststadt und Praunheim, aber auch westlich der A 5 mehrere Stadtquartiere entstehen. Hierfür wurden im Rahmen der sogenannten „Vorbereitenden Untersuchungen“ sieben Planungsteams beauftragt, Studien zu Stadt und Landschaft zu erarbeiten. Nun liegen die sieben Studien als Ergebnis vor, von denen der Entwurf „Quartiere im Kreislauf“ des Planungsteams CITYFÖRSTER architecture + urbanism (Hannover) mit Urbane Gestalt (Köln) zur Weiterarbeit verwendet werden soll.

Eine Heimat für 20.000 Menschen

Die Studie von Cityförster / Urbane Gestalt sieht vor, dass rund 8.600 Wohnungen entstehen. Die Wohnungen verteilen sich auf vier Quartiere mit vielfältigen Wohnformen. In den einzelnen autoarmen Quartieren sind sogenannte ‚Hubs‘ mit Mobilitätsangeboten, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Bildungseinrichtungen, Jugendzentrum und Quartiersgaragen geplant. Rund 75 Prozent der bisherigen Flächen bleiben für Landwirtschaft, Grünflächen, Gärten, Parks und begrünte Innenhöfe reserviert. Rund um den Öko-Bauernhof ‚Agro-Hub‘ sollen kleinteilige Anbauflächen und Gartenland für die Bewohner der bestehenden und neuen Quartiere entstehen.



„Frankfurt 2030+“ – das Integrierte Stadtentwicklungskonzept als Leitfaden

Rund fünf Jahre Arbeit und ein intensiver Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern, Expertinnen und Experten sowie Interessengruppen konnten im November 2019 erfolgreich abgeschlossen werden: Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung hat das Stadtentwicklungskonzept „Frankfurt 2030+“ beschlossen und somit auf den Weg gebracht. Dieser Leitfaden gibt klar vor, welche Ziele alle Ämter bei der räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Stadt bis ins Jahr 2030 – und darüber hinaus – zu berücksichtigen haben. Eine Aussage des Konzepts ist, dass es – unter 222 untersuchten – acht Schwerpunkträume gibt, die Entwicklungspotenzial haben. Dazu gehört auch das Untersuchungsgebiet „Frankfurt Nordwest – Neuer Stadtteil der Quartiere“.

Mit diesem Entwurf von Cityförster / Urbane Gestalt könnte für rund 20.000 Menschen unterschiedlichen Alters und in verschiedenen Lebenssituationen eine neue Heimat geschaffen werden. Um der sozialen Verantwortung gerecht zu werden, soll die Quote der geförderten Wohnungen bei mindestens 30 Prozent und die für genossenschaftliches Wohnen bei mindestens 15 Prozent liegen. Auch neue Arbeitsplätze würden in den Quartieren entstehen.

Warum und wo im Nordwesten?

Der fachliche Hintergrund

Die Stadt hat sich 2015 aufgemacht, eine Zukunftsperspektive für die vielfältigen Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte zu entwickeln. Dabei wurden alle Möglichkeiten geprüft, die künftigen Wohnungsbedarfe im Rahmen der Innenentwicklung zu ermöglichen. Da diese nicht ausreichen werden, wurden dann in intensiver Diskussion mit der Öffentlichkeit Standorte für die Außenentwicklung auf der Grünen Wiese diskutiert und abgewogen. Das daraus hervorgegangene, 2019 beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030+ zeigt jetzt Schwerpunkträume auf, in denen Wohnungsbau und Gewerbeentwicklung stattfinden sollen.

Warum im Nordwesten?

Das Untersuchungsgebiet im Frankfurter Nordwesten liegt in einem solchen Schwerpunktraum, weshalb die Stadtverordnetenversammlung das Stadtplanungsamt beauftragt hat, hier die Möglichkeiten einer Entwicklung zu prüfen. Das Gebiet weist viele Vorteile für eine Entwicklung auf. So kann es beispielsweise mit relativ geringem Aufwand an das vorhandene öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen werden. Das würde neuen Quartieren einen ebenso umweltfreundlichen wie leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr ermöglichen.

Das Untersuchungsgebiet

Das Areal grenzt nicht nur an Frankfurter Stadtteile, sondern liegt auch in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Städten Oberursel, Steinbach und Eschborn. Innerhalb des Untersuchungsbereichs – an seinem östlichen Rand – liegen die Randbereiche von Niederursel, der Nordweststadt und Praunheim. Das Praunheimer Gewerbegebiet ist gänzlich innerhalb der Gebietsgrenze zu finden. Prägendes Element ist die Bundesautobahn A 5. Diese teilt das Gebiet in einen westlichen und einen östlichen Teil.

Die vorbereitenden Untersuchungen

Eine Möglichkeit für Städte und Gemeinden, große Stadtentwicklungsprojekte umzusetzen, wie beispielsweise die Planung neuer Quartiere, ist das Instrument der „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“. Diese ermöglicht es der Kommune, ein Stadtentwicklungsprojekt möglichst schnell zu entwickeln. Doch bevor eine Stadt diese Maßnahme als Satzung beschließen und umsetzen kann, muss sie sogenannte „Vorbereitende Untersuchungen“ durchführen. Das bedeutet, dass interne und externe Fachleute prüfen, ob alle rechtlichen Voraussetzungen und fachlichen Kriterien erfüllt sind, die eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme rechtfertigen.

Was beinhalten die vorbereitenden Untersuchungen?

Ein wichtiger Teil der vorbereitenden Untersuchungen ist die Kosten- und Finanzierungsübersicht. Die Kosten von Straßen, Grünflächen und sonstigen Erschließungsanlagen sowie von sozialen Einrichtungen, wie Schulen und Kindertagesstätten, werden ermittelt und den zu erwartenden Erlösen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gegenübergestellt.

Die vorbereitenden Untersuchungen müssen unter anderem auch folgende Fragen beantworten:

- Welche Flächen innerhalb des Untersuchungsgebiets eignen sich für eine Bebauung, welche nicht?
- Welche Rahmenbedingungen für die Planung zeigen fachliche Gutachten, etwa zu ökologischen Themen, Verkehr und Immissionen auf?
- Wie hoch ist die Bereitschaft der Eigentümer und Pächter der Grundstücke im Untersuchungsgebiet, bei der Entwicklung der neuen Quartiere mitzuwirken?
- Wie könnten neue Quartiere im Untersuchungsgebiet aussehen und funktionieren? Dies zeigen die Studien zu Stadt und Landschaft, die im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung in Auftrag gegeben wurden.

Der abschließende Bericht als Grundlage

Am Ende des aufwändigen Untersuchungsprozesses liegt ein umfassender Bericht vor, der der Stadtverordnetenversammlung als fachliche Beurteilungsgrundlage dient. Erst danach kann das Gremium beschließen, ob im Untersuchungsgebiet – oder in Teilen davon – eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme umgesetzt werden soll.



Die Gutachten

Während der vorbereitenden Untersuchungen werden viele Fachgutachten erstellt. Fachexpertinnen und Fachexperten untersuchen dabei insbesondere ökologische und klimatische Belange, aber auch Fragen der verkehrlichen Erschließung und des Lärmschutzes. So werden die Rahmenbedingungen für das Untersuchungsgebiet festgelegt. Die Gutachten erfassen den Ist-Zustand und geben auch Hinweise darauf, wo eine Bebauung nicht erfolgen soll oder wo sie nur unter bestimmten Bedingungen durchführbar wäre. In einem nächsten Schritt werden die Gutachten hinsichtlich der jetzt vorliegenden empfohlenen Studie angepasst. Sie überprüfen, ob der angestrebte Soll-Zustand umsetzbar wäre. Die wichtigsten Themen, mit denen sich die vorbereitenden Untersuchungen beschäftigen, sind im Folgenden aufgeführt.

Landschaftsplanung und Artenschutz

- **Landschaft und Erholung**
Die Landschaftsraumanalyse weist auf Qualitäten hin, die das Untersuchungsgebiet als Erholungsraum bietet. Sie stellt topographische Merkmale wie Täler und Ebenen heraus, beschreibt Wegeverbindungen und die technische Infrastruktur wie Autobahn und Hochspannungsleitungen.
- **Entwicklungsziele**
Das landschaftsplanerische Gutachten berücksichtigt die Anforderungen aus Landschaftsbild, Erholung, Klima, Entwässerung und Immissionsschutz. Es grenzt Bereiche ab, die nicht bebaut werden sollen, und stellt grüne Achsen dar, die als Erholungsräume weiterentwickelt werden können.
- **Biotop- und Nutzungsstrukturen, Erholung**
Die Bestandsaufnahme dokumentiert die überwiegende Nutzung der Freiflächen im Untersuchungsgebiet. Dargestellt werden zudem kleinteilige Biotop- und Gehölzstrukturen, die Siedlungsränder und ihre Öffnungen zur freien Landschaft.
- **Faunistische Kartierung (Artenschutz)**
Die faunistische Kartierung zeigt auf, welche streng geschützten Tierarten im Untersuchungsgebiet zu berücksichtigen sind.

Klima

- Das Untersuchungsgebiet ist heute zum großen Teil Kaltluftentstehungsgebiet. Das Klimagutachten ermittelt Luftleitbahnen und Kaltlufteinwirkbereiche.

Immissionen

- **Verkehrslärm**
Die Bundesautobahn A 5 verläuft mittig durch das Untersuchungsgebiet und soll von sechs auf acht Spuren erweitert werden. Das Lärmgutachten zeigt, wo bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen besondere Belastungen entstehen können und macht Vorschläge zu Lärmschutzanlagen, wie Wälle oder Wände, die den Lärm im Gebiet vermindern.
- **Gewerbe- und Anlagenlärm**
Das Lärmgutachten ermittelt Lärmbelastungen, die von Gewerbebetrieben im Untersuchungsgebiet ausgehen, und ermittelt Mindestabstände zu diesen, die für den Schutz einer Wohnbebauung und den Bestandsschutz einzuhalten sind.
- **Elektromagnetische Felder**
Im Untersuchungsgebiet verlaufen mehrere Stromtrassen. Das Gutachten gibt Empfehlungen zur Minimierung der elektromagnetischen Felder und zeigt auf, ob die Grenzwerte für elektromagnetische Felder eingehalten werden.

Mobilität und Verkehr

- Zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner sowie neue Arbeitsplätze bedeuten mehr Verkehr. Der öffentliche Nahverkehr und ein attraktives Radverkehrsangebot müssen von Beginn an einen hohen Stellenwert haben. Das Gutachten zeigt Möglichkeiten der Erschließung.

Wasser

- **Regenwasser**
Diese Untersuchung analysiert die vorhandenen Fließwege des Regenwassers und gibt Planungshinweise für die Regenwasserbewirtschaftung und die Lage von Rückhaltebereichen.
- **Wasserwirtschaft**
Das Untersuchungsgebiet liegt fast vollständig innerhalb eines Wasserschutzgebietes. Die Untersuchung ermittelt die Auswirkungen einer Siedlungsentwicklung auf die Grundwasserneubildung, die Grundwasserqualität, den Grundwasserhaushalt und die Trinkwassergewinnung.

Weitere Infos unter:
<https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/nordwest>



Die wichtigsten Ergebnisse der Gutachten werden der interessierten Bevölkerung vorgestellt

Die Mehrfachbeauftragung

Damit neue Quartiere in jeder Hinsicht gut gelingen und für neue Bewohnerinnen und Bewohner zur Heimat werden können, braucht es sehr viel vorausschauende Fachkompetenz und gute Ideen. Deshalb sind die Studien zu Stadt und Landschaft ein Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen. Die Studien sollen einen ersten Eindruck davon vermitteln, wie das Untersuchungsgebiet zukünftig aussehen könnte, wenn alle entscheidenden Kriterien und Gutachten berücksichtigt werden. Damit am Ende der Untersuchungen möglichst viele Ideen und Ansätze vorliegen, wurden im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung sieben Planungsteams mit den Studien beauftragt.

Die Auslobung

Die Auslobung ist ein Dokument, das den Planungsteams als Grundlage diente. Es enthält

- 1 die Formalien der Beauftragung, wie die Zusammensetzung der Jury, die Beschreibung der Wettbewerbsleistungen, Beurteilungskriterien und Termine
- 2 Planungsgrundlagen, vor allem eine Zusammenfassung der bereits erbrachten Gutachten und ihrer Ergebnisse
- 3 eine ausführliche Aufgabenstellung: übergeordnete Zielsetzungen, konkrete Vorgaben zur Stadtstruktur und Städtebau sowie zu Grün- und Freiraumversorgung und zum Landschaftsbild. Darüber hinaus werden Themen wie Mobilität, Immissions-, Klima- und Naturschutz sowie die Wirtschaftlichkeit dargelegt, die bei der Bearbeitung zugrunde zu legen sind.

Kriterien zur Beurteilung der Studien

Die städtebaulichen Konzepte verdeutlichen, welche unterschiedlichen Ansätze und Lösungen es gibt, ein Quartier oder mehrere Quartiere in die vorhandene Landschaft einzubinden – und welche Auswirkungen diese haben. Die folgenden Kriterien wurden für die Beurteilung der Arbeiten festgelegt:

- Umgang mit den naturräumlichen, ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten
- Einbindung in den Landschaftsraum
- städtebauliche Qualität
- typologische Komplexität
- Freiraumtypen
- Dimensionierung und Konzeptionierung der öffentlichen Räume
- klimatische Eignung
- ökologische Funktionalität
- Umgang mit den Restriktionen (Einschränkungen), insbesondere A 5 und Hochspannungsleitungen
- Erfüllung der Zielsetzungen aus der Auslobung
- Möglichkeit einer sinnvollen etappenweisen Realisierung in einzelnen, attraktiven Stadtquartieren
- Mehrwert für angrenzende Stadtteile und Gemeinden
- Aussagen zu sozialer Infrastruktur/Einrichtungen/Wirtschaftlichkeit/Realisierbarkeit
- Mobilitätskonzept

Die Auswahl der Planungsteams

Wie lief die Bewerbung?

Bis zum 13. Dezember 2019 konnten sich die Planungsteams in einem europaweit ausgeschriebenen offenen Verfahren nach § 15 der deutschen Vergabeverordnung bewerben. Die Teams mussten für die Bereiche Stadtplanung und Landschaftsplanung ihre Qualifizierung nachweisen. Die fachliche Eignung hatten sie durch Referenzen zu belegen.

Wie wurden die Planungsteams ausgewählt?

Für die herausfordernde und spannende Aufgabe haben 42 Teams ihre Bewerbung eingereicht. Die Auswahl erfolgte durch ein Gremium aus Vertreterinnen und Vertretern des Stadtplanungsamtes und des Dezernats für Planen und Wohnen sowie externen Fachleuten: Prof. Dr. Janna Hohn aus Frankfurt für den Bereich Stadtplanung, Regina Riedel aus Kassel für den Bereich Landschafts-/Freiraumplanung sowie die Vorsitzende des Consiliums, Prof. Dr. Silke Weidner aus Leipzig.

In einer Sitzung am 22. Januar 2020 wählte das Gremium diejenigen sieben Teams aus, die sich aufgrund ihrer Eignung und der eingereichten Referenzprojekte qualifizieren konnten. Hierzu wurde jedes Team in den Bereichen Stadt-, Landschafts- und Freiraumplanung in einem Punktesystem bewertet.

Der Bearbeitungsprozess

Kooperatives Verfahren

Die vorbereitenden Untersuchungen zu „Frankfurt Nordwest – neuer Stadtteil der Quartiere“ wurden als „Kooperatives Verfahren“ durchgeführt: Anders als bei einem städtebaulichen Wettbewerb blieben die Planerinnen und Planer nicht anonym, sondern sie konnten städtebauliche Lösungsansätze im Dialog entwickeln. Neben Planerinnen und Planern der Jury sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Stadtverwaltung war auch die Bürgerschaft aufgefordert, ihre Meinung einzubringen. Auch lokales und weiteres fachliches Wissen war gefragt.

Die Empfehlung

Nach der finalen Abgabe stellten die Planungsteams am 7. November 2020 ihre Konzeptstudien beim digitalen dritten „Bürgerdialog“ nochmals öffentlich vor. Die Bürgerinnen und Bürger diskutierten mit den Planungsteams die Entwürfe und gaben Hinweise für die Entscheidung der Jury. Die Jury zog in einer nicht öffentlichen Sitzung am 11. November 2020 ein Fazit und sprach sich für den Entwurf von Cityförster / Urbane Gestalt aus. Die Konzeptstudien fließen in den Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen ein, über den die Stadtverordnetenversammlung im Oktober 2021 beschließen soll: Eignet sich das Untersuchungsgebiet zum Bau eines neuen Stadtteils?



Die Bürgerbeteiligung



Aktiv im kooperativen Prozess

Der kooperative Erarbeitungsprozess der Planungsteams fand im Dialog mit der Jury, Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Frankfurt am Main sowie den Bürgerinnen und Bürgern statt. Zu verschiedenen Zwischenständen wurden Jury und Bürgerschaft immer wieder beteiligt. Sie gaben den Planungsteams ihr Fachwissen und ihr lokales Wissen mit und sprachen Empfehlungen für die weitere Bearbeitung aus. Auch nach der finalen Abgabe konnten die Bürgerinnen und Bürger vor der Entscheidung der Jury noch die Entwürfe diskutieren und Empfehlungen aussprechen.

Auch Kritiker kommen zu Wort

Während der vorbereitenden Untersuchungen führte die Stadt Frankfurt am Main mit Bürgerinnen und Bürgern, Organisationen und Initiativen einen Dialog auf Augenhöhe. Sie alle wurden eingebunden und fanden mit ihren Erfahrungen, Meinungen und Vorstellungen Gehör unabhängig davon, ob sie dem Projekt eher kritisch oder wohlwollend gegenüber stehen.

Beteiligung trotz Corona

Nachdem im November 2019 der Beteiligungsprozess mit einer großen Informationsveranstaltung Fahrt aufgenommen hatte und im Februar 2020 auch ein erster Bürgerdialog erfolgreich durchgeführt worden war, kamen die Pandemie-bedingten Beschränkungen. Doch die Corona-Pandemie ließ den Prozess nicht ins Stocken geraten; vielmehr passte das Stadtplanungsamt sein Beteiligungskonzept an die neuen Bedingungen an und setzte nun sogar noch mehr Beteiligungsaktionen um, als ursprünglich geplant.

Auch außerhalb der Beteiligungsangebote nutzten Interessierte die Möglichkeit, das Stadtplanungsamt bei Fragen zu kontaktieren. Es erreichten das Stadtplanungsamt stetig zahlreiche Anregungen und Anfragen. Viele wandten sich damit direkt an den Oberbürgermeister oder an den Planungsdezernenten. Neben konkreten Anregungen zur Planung gibt es immer wieder Nachfragen, wann der neue Stadtteil der Quartiere gebaut wird.

Vielfältig, verständlich, transparent

Viele unterschiedliche Möglichkeiten, sich zu informieren und zu beteiligen, luden zum Mitmachen ein – analog und digital. Dabei blieb das Verfahren während des ganzen Prozesses transparent: Das Stadtplanungsamt informierte kontinuierlich über den aktuellen Stand und erklärte komplizierte Themen so, dass jeder sie verstehen konnte. Entscheiden sich die Stadtverordneten dafür, Quartiere im Untersuchungsgebiet zu bauen, dann wird es auch in den folgenden Jahren viele weitere Gelegenheiten für die Bürgerschaft geben, sich aktiv in den Prozess einzubringen.

Studien und Bürgerschaft im Blick: stadt.bau.plan. und Stadtberatung Dr. Sven Fries

Zwei Büros begleiteten den Prozess der vorbereitenden Untersuchungen: stadt.bau.plan erarbeitete im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen mit dem Stadtplanungsamt die Auslobung und steuerte das Verfahren der Mehrfachbeauftragung. Das Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries entwickelte die Beteiligungsstrategie, konzipierte die Beteiligungsformate und führte sie durch, informierte, dokumentierte und moderierte – analog und digital.

Historie der Bürgerbeteiligung

2017

Auf der Pressekonferenz am 6. Juni 2017 mit Oberbürgermeister Peter Feldmann, Bürgermeister Uwe Becker, Stadtrat Stefan Majer und Planungsdezernent Mike Josef wurde die Idee, einen neuen Stadtteil im Frankfurter Nordwesten zu entwickeln, offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt. Danach begann eine Reihe von Präsentationen auf Informationsveranstaltungen und in politischen Gremien in den betroffenen Stadtteilen und Ortsbezirken:

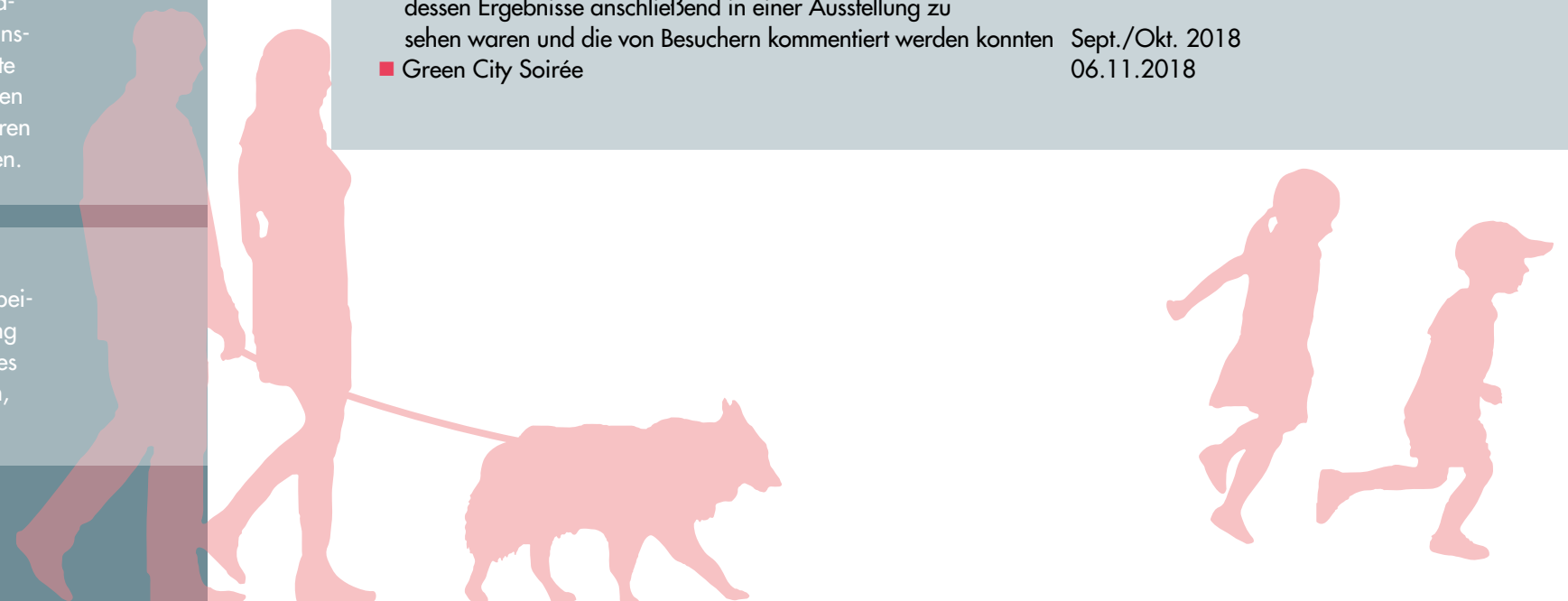
■ Frankfurt	19.06.2017	Ausschuss für Planung, Bau und Wohnungsbau mit ausführlicher Aussprache in der Bürgerinnen- und Bürgerrunde
■ Oberursel	23.08.2017	öffentliche Sitzung des Bauausschusses
■ Steinbach	16.09.2017	Vor-Ort-Begehung
■ Nordweststadt	27.09.2017	Titusforum
■ Frankfurt	06.11.2017	Ausschuss für Planung, Bau und Wohnungsbau mit ausführlicher Aussprache in der Bürgerinnen- und Bürgerrunde
■ Nordweststadt	28.11.2017	öffentliche Sitzung des Bauausschusses
■ Frankfurt	04.12.2017	Ausschuss für Planung, Bau und Wohnungsbau mit ausführlicher Aussprache in der Bürgerinnen- und Bürgerrunde

■ Eschborn	24.01.2018	öffentliche Sitzung des Bauausschusses
■ Eschborn	03.05.2018	öffentliche Sitzung des Bauausschusses
■ Oberursel	08.06.2018	Austausch mit Mitgliedern der Stadtverordnetenversammlung Oberursel
■ Nordweststadt	25.09.2018	Dietrich-Bonhoeffer-Kirche

In weiteren Veranstaltungen und Fachkongressen wurde der neue Stadtteil der Quartiere ebenfalls vorgestellt und diskutiert, unter anderem hier:

■ Green City Soirée	20.03.2018
■ Öffentliche Veranstaltung „Kein Land in Sicht“	18.04.2018
■ Regionaler Kongress „FrankfurtRheinMain baut“	05.06.2018
■ Green City Soirée	20.08.2018
■ Bundeskongress Nationale Stadtentwicklungspolitik	17.-18.09.2018
■ Workshop des Deutschen Architekturmuseums, dessen Ergebnisse anschließend in einer Ausstellung zu sehen waren und die von Besuchern kommentiert werden konnten	Sept./Okt. 2018
■ Green City Soirée	06.11.2018

2018





Bei der Infoveranstaltung macht der große Tisch mit einem Luftbild das Untersuchungsgebiet anschaulich



Auch Vertretende von Initiativen sind eingeladen, ihren Standpunkt zu erläutern

■ Regionaler Kongress „FrankfurtRheinMain baut“

26.06.2019

2019

Informationsveranstaltung

Eine Fülle an Fakten kam am 28. November 2019 auf den Tisch: In einer großen Informationsveranstaltung stellte das Prozessteam das Verfahren der vorbereitenden Untersuchungen sowie das Beteiligungskonzept vor und lieferte Hintergründe und Infos zu Sachthemen. Das Team nahm auch erste Anregungen für den Prozess und die städtebaulichen Konzepte auf. Für die rund 350 Interessierten war das nicht nur ein guter Einstieg ins Thema und eine Grundlage für die kommenden Veranstaltungen, sondern auch eine gute Gelegenheit, das Prozessteam persönlich kennenzulernen und die Fachleute direkt zu befragen.



Stößt auf großes Interesse: die Infoveranstaltung im Planungsdezernat

Bürgerdialog I

Am 15. Februar 2020 lud das Stadtplanungsamt Frankfurt am Main zum Bürgerdialog I ein. Etwa 120 Interessierte besuchten die Veranstaltung im Hotel am Krankenhaus Nord-west. Hinzu kamen weitere Personen: Fachleute des Stadtplanungsamtes, des Consiliums und der ausgewählten Planungsteams sowie Jurymitglieder.

„Leben mit und in der Landschaft / Urbane Quartiere“, „Lebendige und produktive Stadt“ und „Zukunftsfähige Mobilität“ waren die Themen der drei Workshops, in denen die Bürgerinnen und Bürger Wünsche, Visionen und Ziele entwickelten. Diese gaben sie den Planungsteams als Anregungen für die Studien zu Stadt und Landschaft mit auf den Weg.

2020



Interessante Diskussionen und konstruktive Gruppenarbeit prägen den ersten Bürgerdialog



Bürgerdialog II

Beim Bürgerdialog II im Mai 2020 sahen die Bürgerinnen und Bürger erstmals die ersten Entwürfe der Studien der sieben Planungsteams. Sie konnten überprüfen, was die Planer aus Ihren Anregungen gemacht hatten und dies kommentieren. Auch diese Ergebnisse wurden an die Planungsteams weitergegeben, die im Anschluss ihre Arbeiten nochmals anpassen.

Dieser Bürgerdialog II wurde aufgrund der Pandemiesituation online durchgeführt. Dafür stellte das Stadtplanungsamt die Studien zu Stadt und Landschaft in zwei Dialogrunden – vom 13. Mai bis zum 3. Juni sowie vom 3. bis zum 23. August 2020 – über die städtische Online-Beteiligungsplattform „Frankfurt Fragt Mich“ zur Diskussion. Ebenso tauschten sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes auf der städtischen Beteiligungsplattform „Frankfurt fragt mich“ mit Bürgerinnen und Bürgern aus und beantworteten deren Fragen. Eine Ausstellung im Foyer des Planungsdezernats mit der Möglichkeit, die Studien zu kommentieren, ergänzte das Beteiligungsangebot.



TIPP

Auf www.ffm.de/nordwest sind die Auswertung sowie Fragen und Antworten aus dem Bürgerdialog II nachzulesen.

Bürgerforum

Einen weiteren Dialog ermöglichte das Bürgerforum am 11. August 2020. „Wie wir wohnen sollen: Neuer Stadtteil der Quartiere im Nordwesten“ hieß die „Hybrid-Veranstaltung“, zu der das Planungsdezernat und die Frankfurter Neue Presse (FNP) gemeinsam im Haus am Dom einluden. Auf dem Podium saßen die Vizechefin des Planungsausschusses der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung und Regionalpolitikerin Christiane Loizides (CDU), Wolf-Rüdiger Hansen vom Verein „Brücke 71 – Leben in der Nordweststadt“, das Fachjury-Mitglied Michael Peterek von der Frankfurt University of Applied Sciences, Professor für Städtebau und Entwerfen sowie der Planungsdezernent Mike Josef (SPD).

30 angemeldete Bürgerinnen und Bürger konnten dabei sein und mitdiskutieren; eine größere Zahl war aufgrund der Corona-Abstandsregeln nicht möglich. Andere Interessierte konnten die Diskussion live von Zuhause aus verfolgen und über die Chatfunktion Fragen stellen. Fragen, die aus Zeitgründen unbeantwortet blieben, beantwortete das Planungsdezernat auf ffm.de/nordwest.

Ausstellung im Planungsdezernat

Vom 27. Oktober bis 30. November 2020 präsentierte das Stadtplanungsamt die sieben Endergebnisse der Studien zu Stadt und Landschaft im Foyer des Planungsdezernats.



Bürgerdialog III

Am 7. November 2020 bot der dritte Bürgerdialog die Möglichkeit, die fertigen Studien zu Stadt und Landschaft besser kennenzulernen. Aufgrund der Corona-Pandemie fand die Veranstaltung, die als Dialog vor Ort geplant war, als Online-Konferenz statt. Rund 100 engagierte Bürgerinnen und Bürger meldeten sich zum Bürgerdialog III an. In vertiefenden digitalen Workshops diskutierten sie schließlich mit den Planungsteams und Fachleuten aus dem Stadtplanungsamt jeweils eine der Studien. Auch Mitglieder der Fachjury waren beobachtend dabei. So wurde sichergestellt, dass das Feedback der Teilnehmenden mit in die abschließende Jursitzung am 11. November 2020 getragen wurde.

Die Prozesswebseite

Seit November 2019 informiert eine Webseite des Stadtplanungsamtes umfassend über den Prozess der vorbereitenden Untersuchungen. Unter www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/nordwest ist alles rund um den Prozess zu finden: vom Beschluss des Magistrats über das Erklärvideo bis zu den Magazinen, den ausführlichen Dokumentationen der Veranstaltungen, den Gutachten, den städtebaulichen Konzeptstudien der Planungsteams sowie Terminen und Neuigkeiten.



Die Magazine

Mit zwei Sonderausgaben des Magazins „Im Dialog“ des Stadtplanungsamtes hielt das Stadtplanungsamt die Bürgerinnen und Bürger auf dem Laufenden. Sie informierten über Termine und Veranstaltungen, Sachstand und Hintergründe. Die Magazine erschienen im November 2019 beziehungsweise im Februar 2020 und sind sowohl im Stadtplanungsamt als auch digital zum Download auf der Webseite des Stadtplanungsamtes kostenlos erhältlich.



Die vorliegende Prozessdokumentation ist die dritte Sonderausgabe zu „Frankfurt Nordwest – Neuer Stadtteil der Quartiere“ und schließt die kleine Reihe der Veröffentlichungen zu den vorbereitenden Untersuchungen ab.

Das Erklärvideo

Das rund zweiminütige Erklärvideo ist ein guter Einstieg ins Thema. Mit bewegten Bildern und leicht verständlicher Sprache holt es auch diejenigen ab, die sich noch nicht mit dem Prozess auseinandergesetzt haben und die mehr darüber wissen wollen. Erstmals wurde das Video während der Informationsveranstaltung gezeigt, seitdem ist es online unter der Projektwebseite www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/nordwest anzusehen.



Die Jury

Die hochkarätig besetzte Jury begleitete den Bearbeitungsprozess der Planungsteams und bewertete die Studien zu Stadt und Landschaft. Zum Abschluss wählte sie unter den sieben Studien den überzeugendsten Beitrag.

Das Gremium bestand zum einen aus acht Personen der Fachjury. Diese sind Expertinnen und Experten der Stadtplanung, Landschaftsarchitektur und Verkehr. Sie wurden aufgrund ihrer großen Erfahrung mit ähnlichen Aufgabenstellungen ausgewählt. Zum anderen waren sechs Mitglieder der Sachjury aus Stadtverwaltung und Magistrat der Stadt Frankfurt am Main Teil des Gremiums.

Unterstützt wurde die Jury von weiteren 35 Sachverständigen aus Politik, Ortsbeiräten, Ämtern und Consilium, aus der Wohnungswirtschaft, aus sozialen Einrichtungen sowie aus Betrieben der Verkehrs- und technischen Infrastruktur.

Termine

15. Februar 2020	Bürgerdialog I
26. Februar 2020	Kolloquium/Juryvorbesprechung Nach der ersten Bearbeitungsphase diskutierte die Jury mit den Teams gemeinsam Lösungsansätze
25./26. März 2020	Zwischenpräsentation Die Planungsteams stellten ihre ersten Konzeptideen der Jury vor
13. Mai – 03. Juni 2020	Erste Online-Beteiligung (Teil des Bürgerdialogs II)
04. Juni 2020	Jury-Sitzung
03. August – 23. August 2020	Zweite Online-Beteiligung (Teil des Bürgerdialogs II)
13. August 2020	Zwischenpräsentation
15. Oktober 2020 – 11. November 2020	Dritte Online-Beteiligung
07. November 2020	Bürgerdialog III, Vorstellung der Ergebnisse, Feedback
11. November 2020	Jurysitzung Die Jury beurteilte die Studien zu Stadt und Landschaft und gab eine Empfehlung für die weitere Bearbeitung ab
12. November 2020	Pressekonferenz

Veranstaltungen mit Bürgerbeteiligung (teils digital) sind **rot** markiert



Während einer Zwischenpräsentation sind die Planungsteams digital zugeschaltet

Nachgefragt

Die acht Mitglieder der Fachjury begleiteten die Studien zu Stadt und Landschaft über Monate – von den ersten Lösungsansätzen bis zu den fertigen Studien. Sie diskutierten die Konzeptideen mit den Planungsteams, der Sachjury und den Sachverständigen. Während des ganzen Prozesses berücksichtigten sie auch die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft.



Architektin, Präsidentin der Bundesarchitektenkammer, Berlin
Gesellschafterin ANP Architektur- und Planungsgesellschaft mbH, Kassel
Vorsitzende der Jury

**Barbara
Ettinger-Brinckmann**

Baukultur zeigt sich nicht nur im gelungenen Ergebnis – sie ist auch Prozesskultur und sorgfältige Vorbereitung. Die intensive Bürgerbeteiligung ist bemerkenswert, da sie sich eher an benachbarte Gemeinden und Quartiere richten musste. Denn die Bewohner, die betroffen sein könnten, gibt es noch nicht. Es galt, potenzielle Eigentümer und Mieter zu erreichen, obwohl es bis zur Realisierung noch Atem braucht. Alle Möglichkeiten wurden genutzt, auch die technischen, was aufgrund der unerwarteten Ausnahmesituation einer Pandemie segensreich war. Die frühe Auseinandersetzung mit Gegebenheiten setzt das Projekt auf eine realistische Schiene. So sind bei einer Umsetzung keine bösen Überraschungen zu erwarten.



Verkehrsplaner, Ehemaliger Leiter der Abteilung „Verkehr“ der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Mitglied des Consiliums

**Burkhard
Horn**

Das war ein sehr spannendes Verfahren im Rahmen eines planerisch wie politisch sehr komplexen Projekts. Ich bin beeindruckt, mit welchem Engagement die eingeladenen Teams ihre Konzepte im Zuge des Prozesses weiterentwickelt haben, so dass die Jury den Luxus hatte, aus vielen faszinierenden Ideen das Konzept auszuwählen, das vor dem Hintergrund dieser Komplexität am zukunftsfähigsten erschien. Der sehr transparente Prozess mit vielfältigen Beteiligungsmöglichkeiten für die interessierte Öffentlichkeit hat sich bewährt. Dabei wurde deutlich, wie wichtig ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Umsetzbarkeit einer solchen Planung nicht nur aus fachlicher Sicht, sondern auch aus dem Blickwinkel der Bevölkerung ist. Es bleibt weiter spannend!

Thomas
Madreiter

Stadtplaner, Planungsdirektor der Stadt Wien,
Mitglied des Consiliums

Der Prozess zu „Frankfurt Nordwest“ ist ein vorausschauendes und kluges Verfahren, bei dem Fachexpertisen und Expertisen von Bürgerinnen und Bürgern miteinander verwoben und abgewogen werden. Unter den Rahmenbedingungen einer Pandemie zeigt sich einmal mehr, dass hier von Beginn an strukturierende und qualitätssichernde Prozessschritte gesetzt wurden, die auch in einer (notgedrungen) digitalen Durchführung nicht an Konsistenz und Tiefe verloren haben. Das ist nicht selbstverständlich, sondern setzt den Willen und die Bereitschaft aller beteiligten Akteurinnen und Akteure voraus, hier konstruktiv einen Beitrag leisten zu wollen. Das Ergebnis ist meines Erachtens ein robuster Entwurf, der die fachlichen Anforderungen und die regional-politischen Rahmenbedingungen jedenfalls aufnimmt und damit ein tragfähiges Fundament für die weitere Entwicklung bildet.



Landschaftsarchitekt, Dresden
Gesellschafter Rehwaldt Landschaftsarchitekten
Präsident des Bundes Deutscher Landschaftsarchitekten BDLA
Gastprofessor für Landschaftsarchitektur an der TU Prag

Ich habe das Verfahren als sehr ambitioniert und komplex erlebt. Einerseits begründet sich dies natürlich aus der besonderen Aufgabenstellung. Es ist keinesfalls alltäglich, einen komplett neuen Stadtteil mit unterschiedlich strukturierten Quartieren zu entwickeln. Andererseits war der Prozess auch technisch sehr anspruchsvoll, unterschiedlichste Perspektiven der Beteiligten wurden zusammengetragen und in der Konsensfindung gebündelt. Im Ergebnis empfand ich es als sehr gelungen, wie der Diskurs auf verschiedenen Ebenen strukturiert wurde. So hatte ich den Eindruck, daß durch die Aktivierung der „Schwarmintelligenz“ letztlich ein ausgewogenes Gesamtbild entstand und konnte als Jurymitglied meine Urteilsbildung auf ein sehr gutes Fundament gründen.

Till
Rehwaldt

Prof. Dr.-Ing.
Michael Peterek

Stadtplaner, Städtebaubeirat, Professor für Städtebau und Entwerfen an der Frankfurt University of Applied Sciences

Das offene Verfahren hat zu weitaus tragfähigeren Ergebnissen geführt als nur ein klassischer (Ideen-)Wettbewerb. Während häufig die Optimierung eines Entwurfskonzepts erst im Anschluss an die Jurierung erfolgt, wurde dies hier schon im Laufe des Prozesses erreicht. Alle Büros haben die Anregungen aus der Bürgerschaft, den Diskurs mit der Jury, aber auch die Kenntnis der anderen Ansätze, unmittelbar in eine Weiterentwicklung ihrer Projekte übersetzt. Gleichwohl hat dies keineswegs zu einer Vereinheitlichung der Konzepte geführt – im Gegenteil, die jeweiligen Grundhaltungen wurden weiter ausdifferenziert. Damit liegt nun, neben dem Siegerentwurf als Grundlage der nächsten Schritte, ein Pool von Ideen vor, auf die auch künftig zurückgegriffen werden kann.



Direktor DAM, Frankfurt am Main

Das iterative Entwerfen in Diskussion mit der interessierten (skeptischen) Öffentlichkeit und unter gegenseitiger Beobachtung war für die Planer Neuland. Als Jury waren wir uns bis zum Ende nicht sicher, ob sie die wichtigsten Entwurfselemente erst am Ende überraschend aus dem Hut ziehen würden, um der Aufmerksamkeit der Konkurrenz zu entgehen. Manches ist auch tatsächlich am Ende ganz anders geworden. Erschöpfend waren dagegen oft die verbalen und verschriftlichten Ausführungen der Planer. Es mangelte an prägnanter und verständlicher Kommunikation, knapp vorgetragen, von unterhaltend ganz zu schweigen. Wie kann der Bürger da begeistert werden für komplexe Partizipationsprozesse?

Peter
Cachola Schmal

Prof. Dr.
Constanze Petrow

Landschaftsarchitektin, Städtebaubeirat
Professorin für Freiraumentwicklung und Institutsleitung an der Hochschule Geisenheim

Dem Wettbewerb für das neue Stadtviertel im Frankfurter Nordwesten liegt die Frage zugrunde, wie wir künftig leben wollen – in der Stadt, mit der Landschaft, individuell, gemeinsam. Dieser Zukunftsgehalt hat mich am meisten interessiert. Die Planungsteams sind sehr unterschiedlich damit umgegangen. Manche haben bewährte Typologien weiterentwickelt, andere waren visionärer, aber auch vager. Planung entwirft immer ein Morgen. Wie groß kann der Schritt sein, mit dem wir uns gedanklich vom heute Gültigen entfernen? Und wie visionär lässt sich planen, wenn so viele handfeste Anforderungen zu berücksichtigen sind? Wir sollten die Wettbewerbsbeiträge nutzen, um den Diskurs über die Zukunft des Lebens in der Stadt und an ihren Rändern fortzuführen.



Stadtplanerin, Vorsitzende des Consiliums, Cottbus/Leipzig
Professorin für Stadtmanagement an der BTU Cottbus-Senftenberg,
Gesellschafterin u|m|s urban management systems GmbH, Leipzig

Die im Consilium entstandene Grundidee zur Strukturentwicklung aus der Landschaft einerseits und der Ausbildung eines „Stadtteils der Quartiere“ andererseits wurden durch die Büros auf unterschiedlichste Art und Weise aufgenommen und kreativ wie fundiert umgesetzt. Im schrittweisen, dialogorientierten Prozess dieses umfänglichen Verfahrens ist somit ein breiter Fächer an Ansätzen für die Kernthemen Wohnen, Arbeiten, Erholen, Versorgen, Bewegen entstanden. Auf Basis des ausgewählten Konzeptes sowie der weiteren mannigfaltigen Ideen kann die Stadt Frankfurt bestens gewappnet in die nächsten Verfahrensschritte gehen.

Prof. Dr.
Silke Weidner

Die Studien zu Stadt und Landschaft

„Quartiere im Kreislauf.“

Team 3
CITYFÖRSTER architecture +
urbanism (Hannover)
Urbane Gestalt (Köln)



„Quartiere im Kreislauf.“ überzeugt

Jury entscheidet sich für Konzept des Planungsteams Cityförster / Urbane Gestalt

Das Votum der Jury ist einstimmig: Unter den sieben Studien zu Stadt und Landschaft ist das Konzept „Quartiere im Kreislauf.“ des Teams Cityförster und Urbane Gestalt das überzeugendste.

■ Ein guter erster Eindruck

„Das Konzept bietet eine sehr gute Grundlage für die weiteren Untersuchungen und einen guten ersten Eindruck davon, wie das Gebiet künftig aussehen könnte“, so die Jury. Geplant sind rund 8.600 Wohnungen, die sich auf vier Quartiere mit vielfältigen Wohnformen verteilen. In den einzelnen autoarmen Quartieren sind sogenannte ‚Hubs‘ mit Mobilitätsangeboten, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Bildungseinrichtungen, Jugendzentrum und Quartiersgaragen anstelle von Tiefgaragen geplant.

■ Perspektive für die Landschaft

Die Studie von Cityförster/Urbane Gestalt stellt die Ziele für die Entwicklung von Raum und Landschaft gleichberechtigt neben den Anspruch, zukunftsfähige Stadtquartiere zu entwickeln. Die vier vorgeschlagenen Quartiere respektieren gepaart mit einem schlüssigen Erschließungskonzept Landschaftsraum und Klimatologie vor Ort und geben gleichzeitig der Landwirtschaft eine Zukunftsperspektive.

■ Stadt und Landschaft gemeinsam planen

Der Entwurf sieht vor, dass von dem Untersuchungsraum von 425 Hektar rund 75 Prozent für Landwirtschaft, Grünflächen, Gärten, Parks und begrünte Innenhöfe reserviert werden. Rund um den neuen Öko-Bauernhof ‚Agro-Hub‘ sollen kleinteilige Anbauflächen und Gartenland für die Bewohner der bestehenden und neuen Quartiere entstehen. „Der Entwurf hat die Frage, wie Stadt und Landschaft gemeinsam geplant werden können, hervorragend beantwortet“, ist die Jury überzeugt.

■ Schrittweise nah am Bedarf entwickeln

„Das Konzept von Cityförster bietet ein selbstverständliches Weiterbauen, ein unaufgeregtes Anknüpfen an Vorhandenes, es respektiert die Natur und bietet den künftigen Bewohnern genau das, was ich mir erhofft habe: Städtebau, Architektur, Freiraum und Verkehr zusammen zu denken für eine ‚Stadt der kurzen Wege‘, die Vielfalt bietet – Vielfalt der Bewohner, der Nutzungen, der Architekturen – und sich mit Landschaft und Wasser verwebt“, erklärt die Vorsitzende der Jury, Barbara Ettinger-Brinckmann. „Auch die Steinbacher erhalten ein Angebot, das sie annehmen oder auch ausschlagen können, wie überhaupt sich das Projekt schrittweise nah am Bedarf entwickeln lässt.“

■ Bürgerdialog trägt zur Qualität bei

Es hat sich gezeigt, dass der breit angelegte Bürgerdialog maßgeblich zur Qualität der Studien beigetragen hat. Bei Planungsaufgaben dieser Größenordnung und Komplexität hat es sich bewährt, dass die Planung auf einer fairen Basis von mehreren Teams konkurrierend, jedoch im offenen und transparenten Dialog mit der Öffentlichkeit und der Fachwelt erarbeitet wird. Es hat sich auch als richtig erwiesen, Teams aus verschiedenen Fachrichtungen zu beauftragen. „Große Anerkennung ist den Kolleginnen und Kollegen zu zollen, die mit einem virtuellen Bündel kreativer Ideen der Jury geholfen haben, das beste Konzept zu erkennen“, lobt Barbara Ettinger-Brinckmann außerdem die Zusammenarbeit der Fach- und der Sachjury.

■ Fundierte Grundlage liegt nun vor

Mit dem Konzept „Quartiere im Kreislauf.“ liegt nun eine fundierte Grundlage vor, um die vorbereitenden Untersuchungen zum Neuen Stadtteil der Quartiere weiter voranzubringen. An dem favorisierten konkreten Planungsvorschlag kann nun geprüft werden, ob die Entwicklung des Stadtteils der Quartiere für das geplante Entwicklungsgebiet trägt. Aber auch die anderen Beiträge verfügen über vielversprechende Ideen, die den Blick für die tragfähige Grundkonzeption geschärft haben.

Lageplan

Der Lageplan gibt einen ersten Überblick über den Entwurf und seine Umgebung. Hier ist noch viel vom weiteren Umfeld zu sehen – so ist es leichter, sich zu orientieren.

Wo genau liegt das Quartier?
Wie sind die Übergänge von Neuem und Altem?
Welche wichtigen Wegebeziehungen gibt es?



Strukturpläne

Wer einen schnellen Überblick bekommen will, wo welche Straßen und Schienen verlaufen sollen, oder wie die Frei- und Grünräume im Quartier vernetzt werden, findet es oft schwierig, dies aus dem Rahmenplan heraus zu lesen. Deshalb werden hierfür sogenannte „Strukturpläne“ erstellt, die die Einzelthemen Verkehr, Nutzungsverteilung oder Grün- und Freiräume sowie Wasserwirtschaft darstellen und alle anderen Informationen außer Acht lassen. Zusammen mit dem detaillierten Rahmenplan ist es so einfacher, sich ein Bild davon zu machen, wie das Quartier funktionieren soll.

Rahmenplan und Teilbereiche

Der Rahmenplan zeigt die wesentlichen Grundzüge des Konzepts und dessen städtebaulichen Prinzipien. Zum besseren Verständnis werden in dieser Planungsstufe Gebäude, Grünflächen und Parks schon recht detailliert dargestellt. Normalerweise haben Rahmenpläne den Maßstab 1:5000, so dass es sogar möglich ist, Entfernungen zu messen: Wie weit ist es vom Zentrum des Quartiers zu einem Wohngebäude? Auf den folgenden Seiten ist der Maßstab so verkleinert, dass er auf ein DIN A4-Blatt passt.

In der Fülle der Informationen ist es allerdings aufwändig, einzelne Dinge gezielt aus dem Plan herauszusuchen. Nicht alles kann hier in dem kleinen Maßstab des Rahmenplans gezeigt werden. Daher werden wichtige Teilbereiche noch einmal in einem größeren Maßstab abgebildet. Außerdem gibt es zu bestimmten Informationen noch einfachere Strukturpläne, die den Rahmenplan ergänzen.



Schwarzplan

Der Schwarzplan zeigt nur zwei Dinge: wo ein Gebäude steht und wo nicht. In diesem Plan sind alle Baukörper schwarz und alle nicht bebauten Flächen weiß dargestellt. Hieran lässt sich die Dichte des Quartiers erkennen, also wie das Verhältnis von bebautem und unbebautem Raum ist. Außerdem wird die Körnung eines Entwurfs erkennbar, das heißt: Handelt es sich um viele kleinere, freistehende Baukörper wie in einem klassischen Einfamilienhaus- oder Villengebiet? Oder um geschlossene Baublöcke wie in einem gründerzeitlichen Innenstadtviertel? Anhand des Schwarzplans ist auch die Dichte des neuen Stadtteils mit der Umgebung zu vergleichen, die auf die gleiche Art dargestellt ist.



Isometrie

Die Isometrie zeigt aus der Vogelperspektive, wie das Quartier aussieht. Sie vermittelt einen Eindruck davon, wie der Entwurf mit der Topografie der Landschaft zusammenspielt und wie sich die Gebäude höhenmäßig entwickeln.

Visualisierungen

Die dreidimensionale Darstellung mit Fotocollagen vermittelt einen lebendigen Eindruck von den geplanten Quartieren. Diese Visualisierungen sind sehr einfach zu verstehen, da sie möglichst realistisch das Quartier abbilden sollen. Allerdings kann natürlich nicht genau vorhergesagt werden, wie die Gebäude, Plätze und Bewohner künftig aussehen werden, weshalb diese Visualisierungen oder „Renderings“ auch immer der Fantasie der Entwurfsteams entspringen. Deswegen vermitteln sie nicht detailgetreu, was geplant ist. Sie zeigen eher die Atmosphäre der fertig entwickelten Quartiere auf, die erreicht werden soll.



Quartiere im Kreislauf. Zwischen Taunus und Frankfurt

CITYFÖRSTER architecture +
urbanism (Hannover)
Urbane Gestalt (Köln)

cityförster
architecture + urbanism

urbanegestalt
PartGmbH

Isometrie



Das Konzept „Circular City“

Das Ziel ist es, einen Stadtteil der Quartiere zu entwickeln, der einen erheblichen Beitrag zur Versorgung mit Wasser, Energie, Nahrung, zu einer umweltverträglichen Mobilität, zur Regulierung des Stadtklimas, zur Förderung von Biodiversität, zum ressourcenschonenden Bauen und Produzieren und zu einem intensiveren, sozialen Austausch leistet.

Der großmaßstäbliche Landschaftsraum mit seinen vielfältigen Teilräumen wie Agro-Park, Gartenland, offene Felder, Obstbaumhaine, Bachauen, Feuchtwiesen etc. übernimmt dabei diverse KreislaufFunktionen: Regenwassermanagement, Klimatisierung der Stadträume, Stärkung der Biodiversität und Nahrungsmittelproduktion, Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen.

Einsatz von nachwachsenden Baustoffen (Holz) und Gebrauchtmaterialien, ReCYC¹, Gebäude als Bauteillager

Schwammstadt² / dezentrales, kaskadisches Regenwassermanagement / grün-blaue Dächer, Urban Wetlands³ / Stärken des lokalen Gewässersystems / Wiedernutzen von Regenwasser für Nahrungsmittelproduktion/ Retentionsflächen = Erholungsflächen / Verbesserung von Stadtklima und Stadtraumqualität

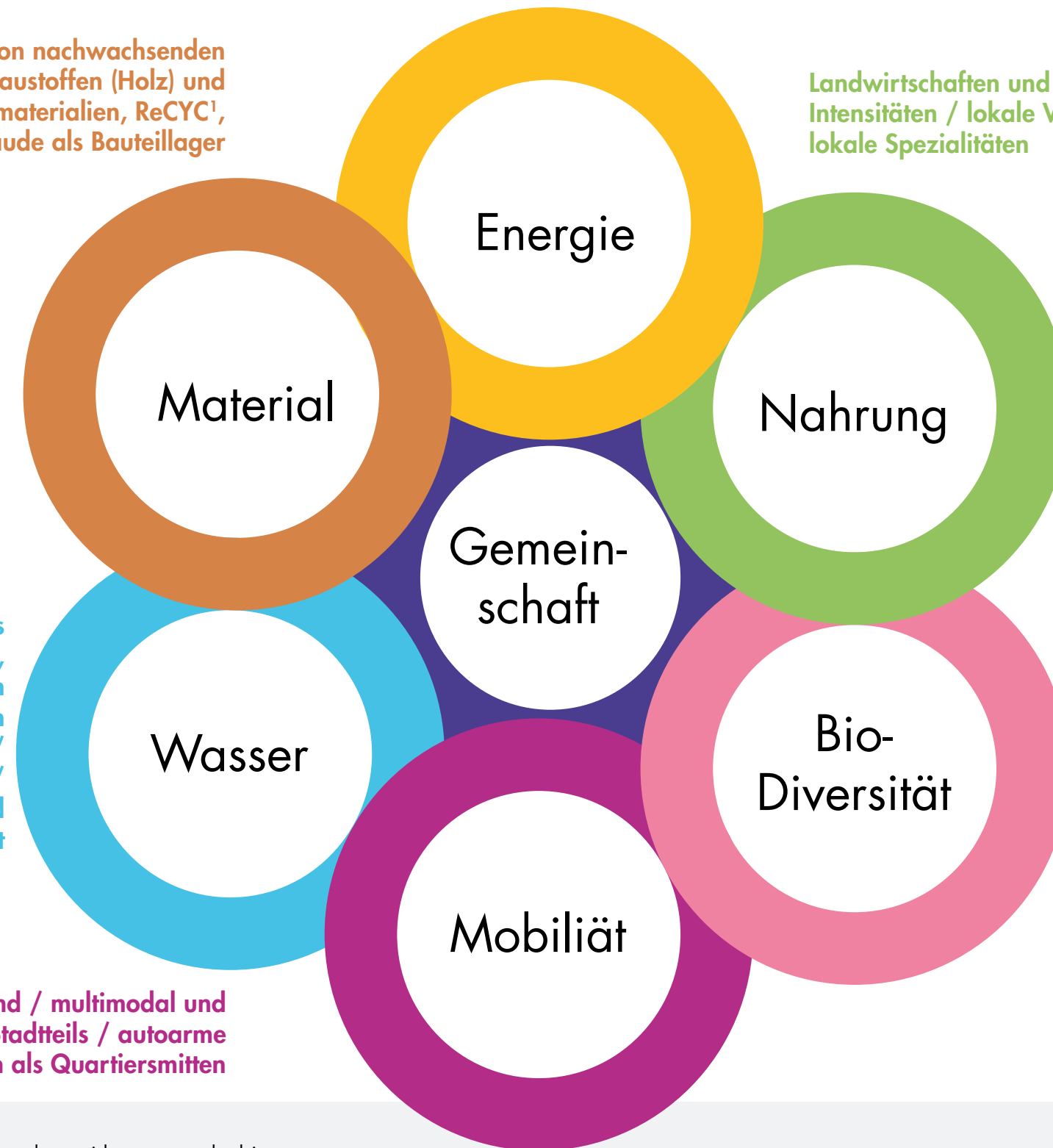
„Umsteigen“ Auto > Umweltverbund / multimodal und seamless mobility¹⁰ / Schiene als Rückgrat des Stadtteils / autoarme Quartiere / Mobility-Hubs und Quartiersgaragen als Quartiersmitten

CO2-neutraler Stadtteil / dezentrales Strom-, Wärme-, Kältenetz / BHKW⁴ je Quartier / Photovoltaik und Solarthermie je Gebäude / Abwärme-Produktion

Landwirtschaften und Gärtnern / Anbau in verschiedenen Intensitäten / lokale Versorgung / „place-making“⁵ / lokale Spezialitäten

Agro-Hubs und CYC-Hubs⁶ als Kreislaufschnittstellen / nicht-kommerzielle Quartiersmitten, Commons⁷: Energie-, Mobilitätszentrale, Kita, Jugendclub, Quartierstreff, Gemeinschaftsgärten, Werkstätten, FabLabs⁸ / gemeinschaftliche Wohnformen

verschiedene Landschaftstypen, Ökosysteme und Habitate, Nutzungen und Nutzungsintensitäten z. B. Bachtäler, Felder, Wälder) / Animal-Aided-Design⁹



1 Recycling

2 Ein Konzept der Stadtplanung, Regenwasser in Städten lokal aufzunehmen und zu speichern, statt es abzuleiten

3 Städtische Feuchtbiopte

4 Blockheizkraftwerk

5 Place-making bedeutet, Gebäude und öffentliche Plätze zu attraktiven Orten zu machen – durch die Gestaltung, aber auch durch die Planung und Weiterentwicklung ihrer sozialen und kulturellen Identität

6 Ein neuer Gebäudetypus, der als Kreislaufschnittstelle dient. Hier finden sich beispielsweise die technische Infrastruktur des Quartiers, eine Mobilitätsstation, eine Kita, ein Nachbarschaftstreff und Bildungseinrichtungen

7 Gemeinsam hergestellte, gepflegte und genutzte Ressourcen oder Produkte

8 Offene Werkstatt, die Privatpersonen und einzelnen Gewerbetreibenden den Zugang zu modernen Fertigungsverfahren für Einzelstücke ermöglicht

9 Ein Planungsansatz, der darauf abzielt, wildlebende Tiere und ihre Bedürfnisse von Anfang an in Stadt-, Landschafts- und Freiraumplanung integriert

10 „Nahtlose“, vernetzte Mobilitätskette mit beliebigen Ausgangs- und Zielpunkten. Unterschiedliche Verkehrsmittel stehen nicht mehr in Konkurrenz zueinander, sondern werden miteinander verzahnt.

Nachgefragt

Wie lautet die Kernidee Ihres Entwurfs?

Das Konzept Quartiere im Kreislauf. Zwischen Taunus und Frankfurt bietet eine Zukunft an, in der städtisches Wachstum mit der Etablierung von Kreisläufen verbunden wird. Grundgedanken sind: Ein fairer und nachhaltiger Umgang mit Boden, Wasser, Energie und Material erfordert ein neues Bauen. Die Mobilität der Zukunft wird sich um gemeinsam genutzte Fahrzeuge drehen. Die Quartiere vernetzen Landschaft und Stadt, fördern Gemeinschaft, Austausch, Naturerleben, lokale Nahrungsmittel und die Möglichkeit, für viele selbst etwas zu tun im Grünen. Im Osten wird die Stadt weitergebaut, Wohnraum, Schulen, Kindergärten und Arbeitsplätze geschaffen; im Westen bleibt die landschaftliche Weite und der Bezug zum Taunus erhalten.

Worin unterscheidet sich Ihr Entwurf zu den üblichen Neubaugebieten?

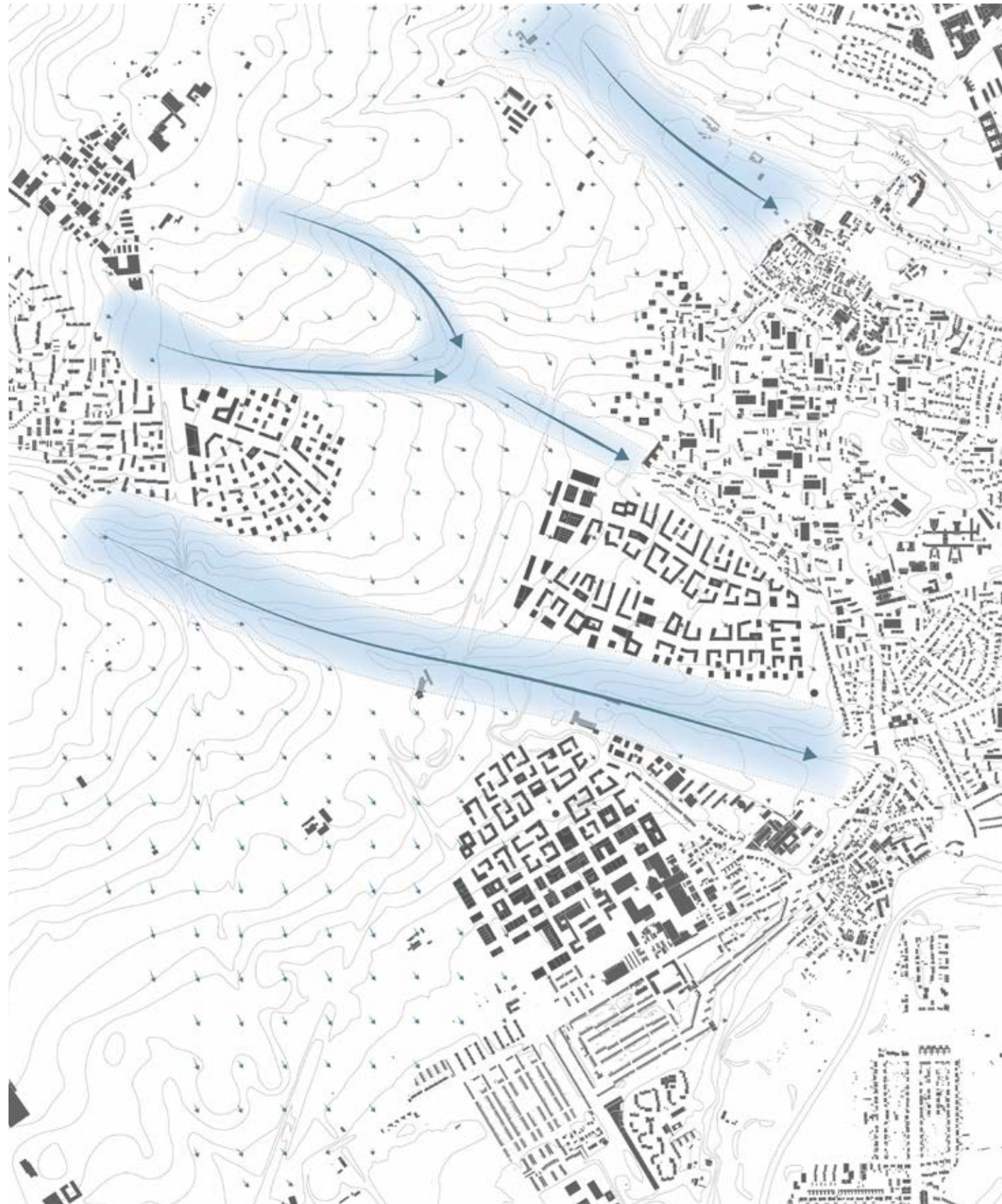
Die Quartiere im Kreislauf werden mit mehrgeschossigen Gebäuden errichtet, die vielfältige Wohnformen bieten. Dafür gibt es keine Einfamilienhäuser, die viele Neubaugebiete am Stadtrand prägen. Dadurch kann viel Landschaft erhalten werden und innerhalb der Quartiere sind die Gärten gemeinschaftliche Räume, Höfe und Plätze. Die Straßen sind für Fußgänger und Radfahrer gemacht, Autos bewegen sich langsam durch die Quartiere und Teilbereiche sind autofrei. Gebaut wird von Baugemeinschaften, von Genossenschaften, einer Vielfalt von Menschen. Das Wohnen und das Arbeiten sind räumlich nah, viele Menschen arbeiten im Erdgeschoss ihres Wohnhauses, dadurch ist das Quartier tagsüber belebt. Bürogebäude und Werkhöfe liegen am Rand der Quartiere, ganz in der Nähe.

Was in Ihrem Entwurf bringt einem Bewohner der bestehenden Nachbarstadtteile einen Gewinn?

Unser Entwurf positioniert sich Zwischen Taunus und Frankfurt. Der Frankfurter Grüngürtel ist ein Jahrhundertprojekt und gewinnt in unserem Entwurf durch die Anordnung der Quartiere und den Umbau der Landwirtschaft im Westen an Profil. Das Taunusvorland wird benutzbarer Park und Ort, um lokale Produkte zu erwerben, das bringt allen Bewohnerinnen und Bewohnern im Umfeld Lebensqualität. In den neuen Quartieren entstehen neben Arbeitsstätten und Wohnlagen auch Schulen, Kitas, Praxen, Läden, Freizeit- und Sportangebote, die auch die Nachbarn aus den bestehenden Quartieren aufsuchen. Die größere Zahl an Menschen ermöglicht einen besseren öffentlichen Nahverkehr. Auf der Schiene werden U-Bahn, S-Bahn und RTW mehr Haltestellen anbieten, ergänzend fahren Buslinien. Zudem verbessern zwei Brücken über die Autobahn die Verbindung zwischen Stadtrand und Landschaftsraum. Das ist ein Gewinn für alle im Nordwesten.

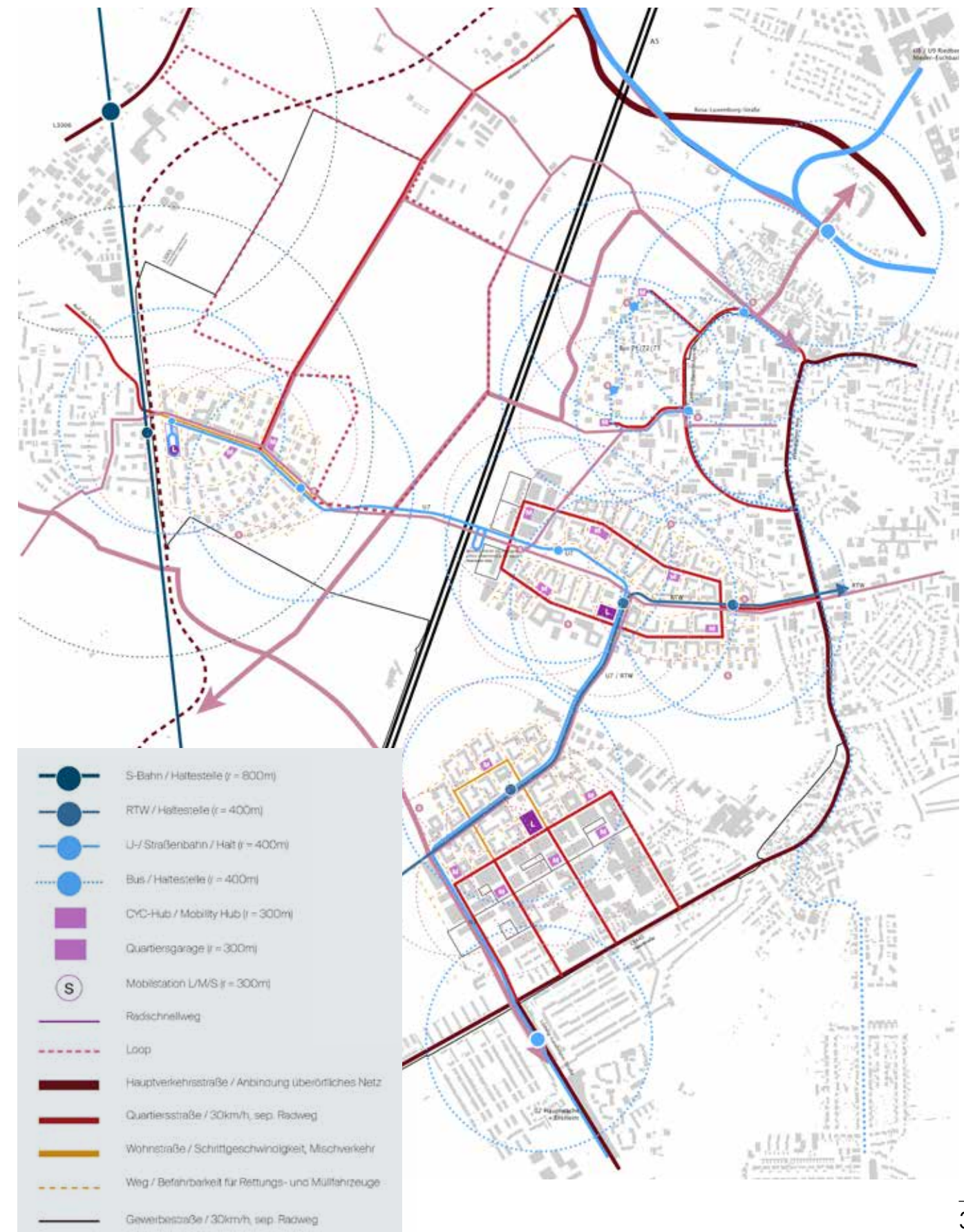
**„Es kann viel
Landschaft
erhalten werden“**

Schwarzplan und Relief



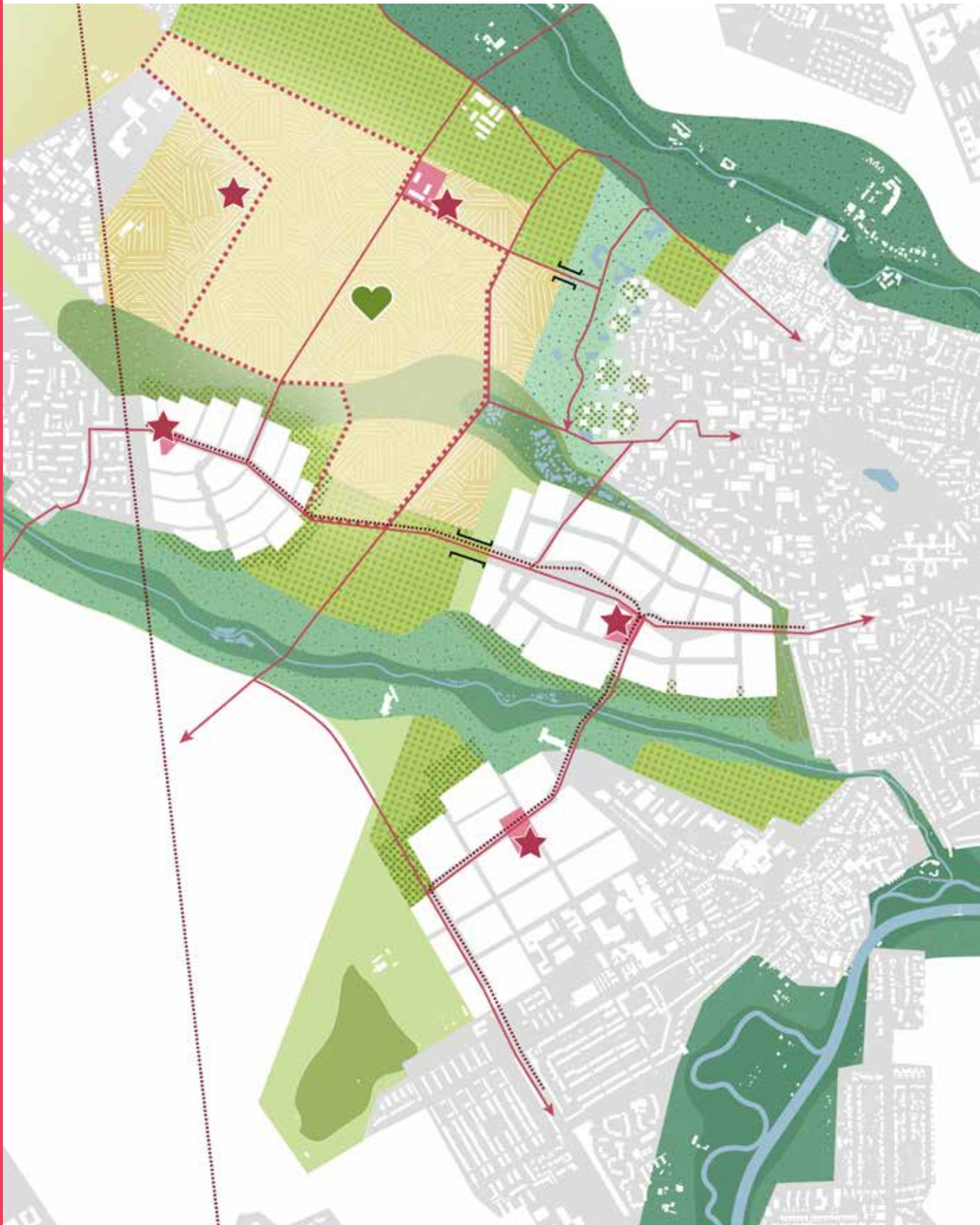
35

Strukturplan mit Erschließungsnetz

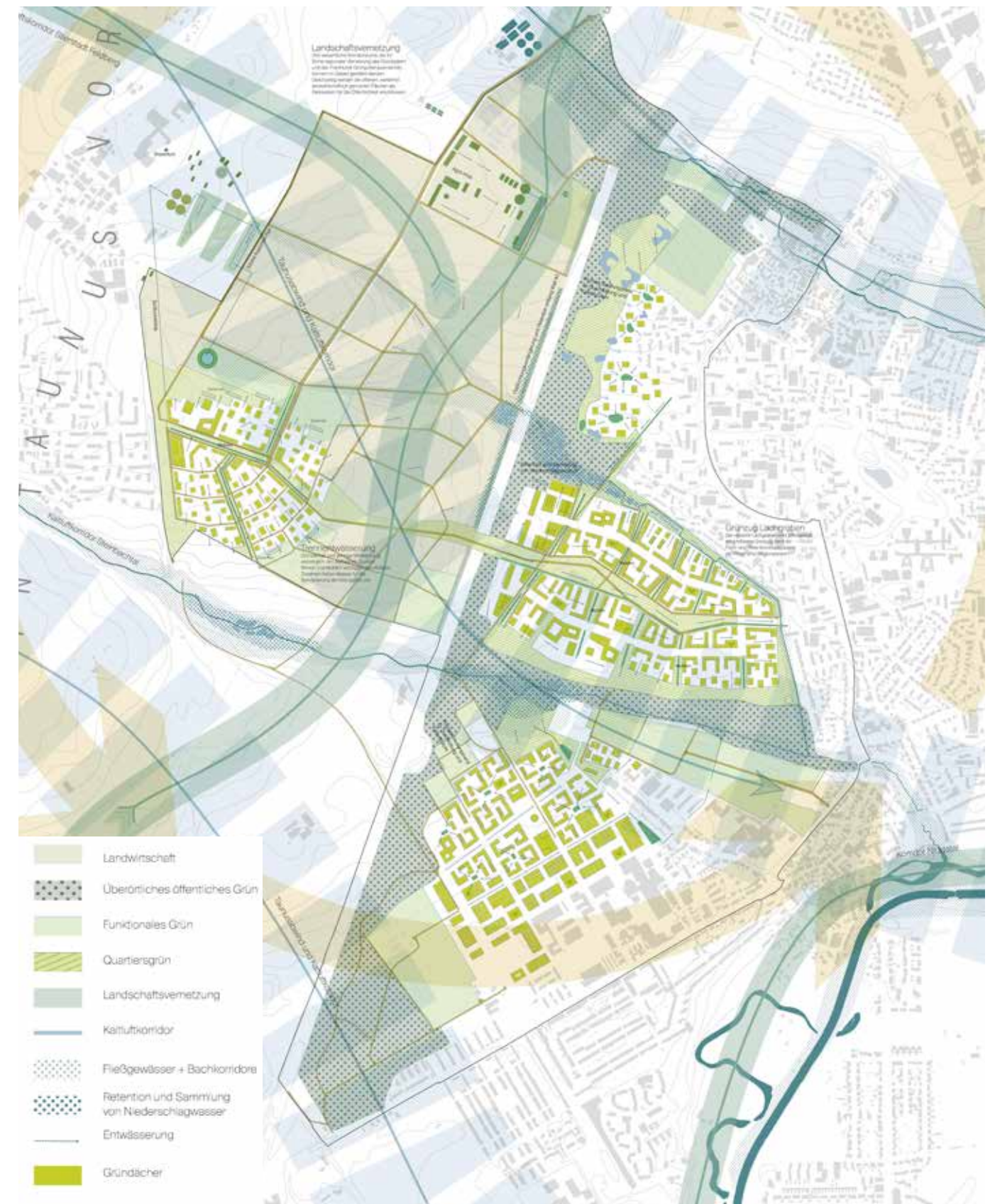


36

Lageplan



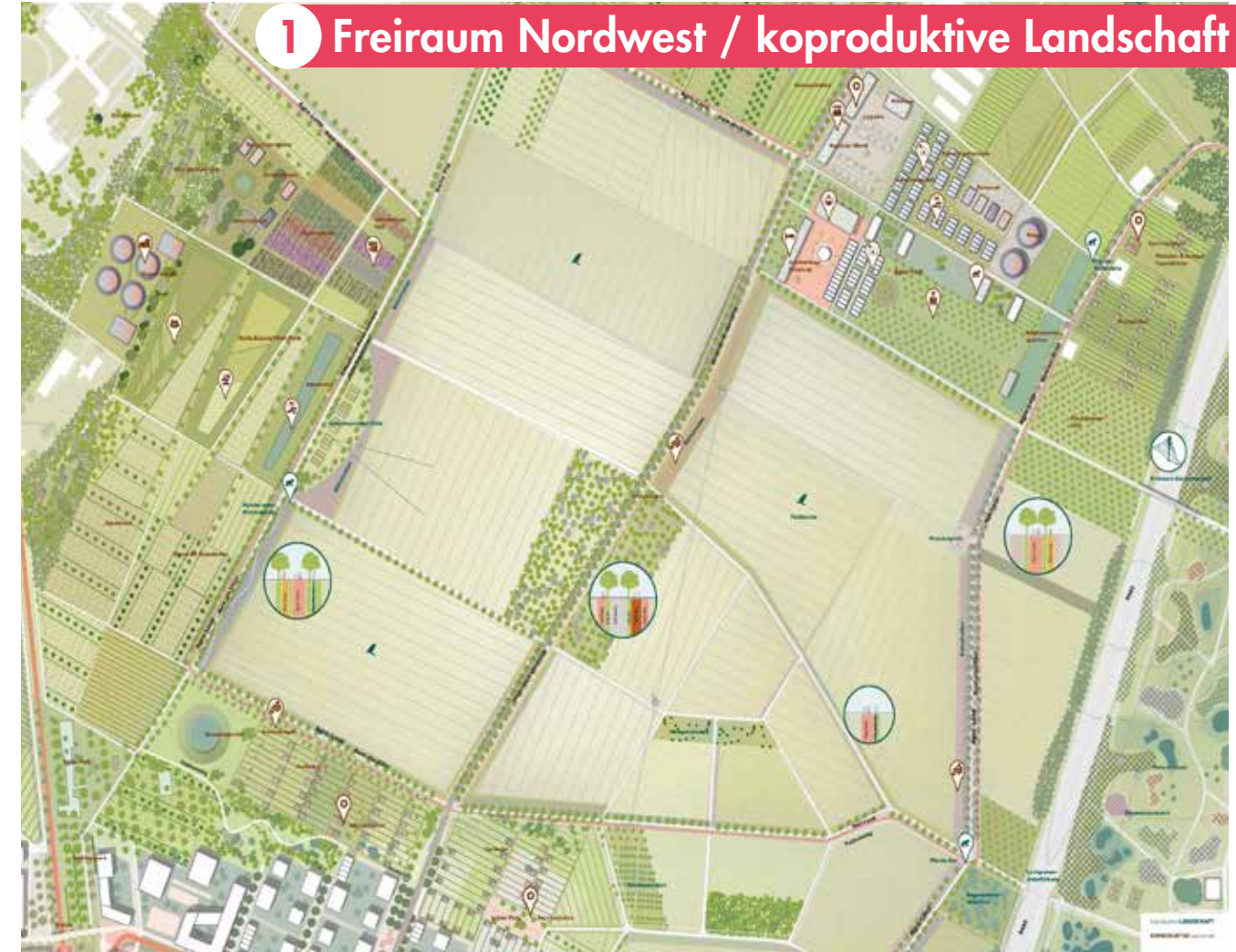
Strukturplan grün-blaue Infrastruktur



Rahmenplan



1 Freiraum Nordwest / koproduktive Landschaft

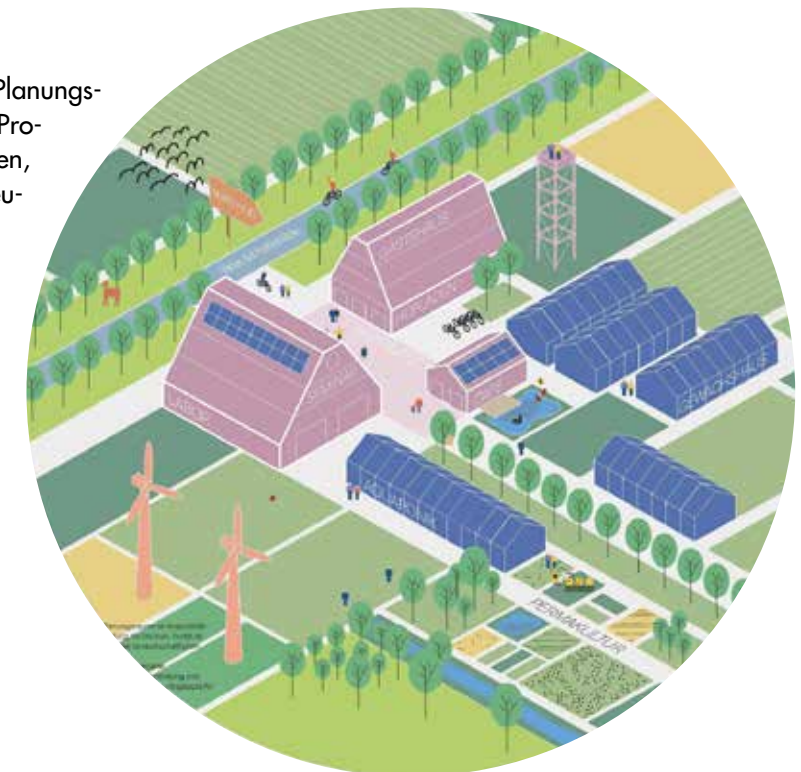


2 Agro-Hub

Der Agro-Hub im Nordwesten des Planungsraums ist Anlaufstelle für regionale Produkte und Umweltbildung, für Studien, Testläufe und Veranstaltungen zu neuen Formen der landwirtschaftlichen Bodennutzung, zur Agrarökologie.

Stoff- und Warenkreisläufe werden hier aktiv gestaltet.

Der Agro-Hub ist ein offener Ort, auch Ziel für Naherholung und Freizeit der Anwohner und macht mit dem Gästehaus Angebote für regionalen Tourismus.



An der koproduktiven Landschaft beteiligen sich viele: Landwirte, Kollektive, Hausgemeinschaften, Familien und Amateure. Die Größen der bewirtschafteten Flächen reichen von der Gartenparzelle über Obstbaumhaine bis hin zu Feldfluren. Ebenso unterscheiden sich die Methoden und Konzepte von nicht kommerziellen urbanen Gärten bis zur biologisch-dynamischen Landwirtschaft stark.

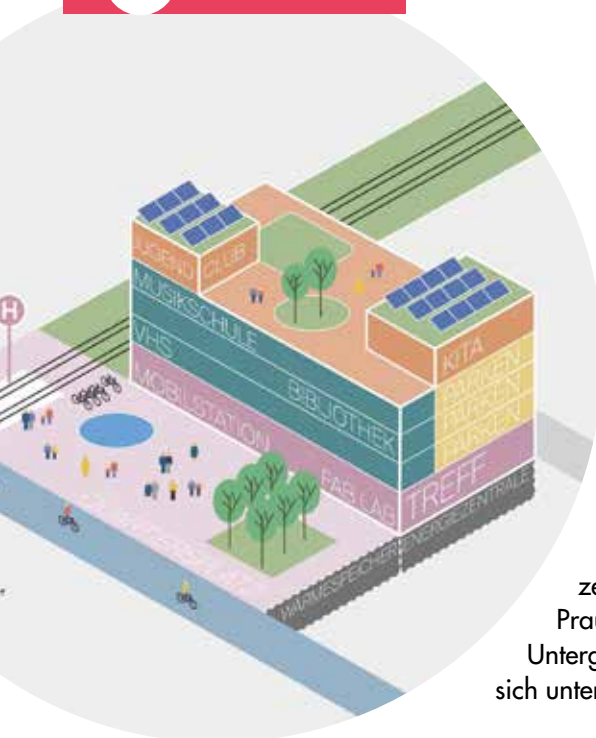
3 Lachgraben-Quartier



4 Quartiersmitte Produktives Praunheim



5 CYC-Hub



Je Quartier gibt es einen CYC-Hub. Als Umsteigeorte sind sie an den Bahnstationen verortet und fördern ein ökologisch sinnvolles Mobilitätsverhalten. Zugleich wirken sie als Quartiersmitten mit soziokulturellen Angeboten, die sich auch an die Menschen in Steinbach, Praunheim und Nordweststadt richten. Die Gebäude beinhalten eine Quartiersgarage für die PKW der Anwohner und Mobilitätsservices wie Werkstatt und Leihstation. Im Erdgeschoss gibt es einen Quartierstreff mit FabLab. Ein Teilbereich der Obergeschosse ist für Kulturelles und Soziales reserviert, wie Musikschule, VHS, Bibliothek (Lachgraben-Quartier), Familienzentrum (Steinbach-Ost) oder das Unternehmerzentrum im Produktiven Praunheim. Hier befinden sich zudem jeweils eine Kita und ein Jugendtreff. Im Untergeschoss ist die Energiezentrale untergebracht, ein Wärmespeicher befindet sich unter dem Quartiersplatz.

Phasierung Schlüsselprojekte



Je nach Erfolg und Geschwindigkeit laufen der Infrastrukturprojekte (z. B. RTW-Trasse, Verlängerung U7, S-Bahn-Halt Steinbach) können die Quartiere Steinbach-Ost und am Lachgraben entstehen; das Produktive Praunheim und die Neu-West-Stadt sind davon unabhängiger.

Zum Schutz vor Verkehrslärm, Koronageräuschen und elektromagnetischen Feldern wird beidseitig der Autobahn ein Abstand von 200 m zwischen der Autobahnmittelachse und einer Wohnbebauung eingehalten. Dies schließt den Schutzabstand von 40 m bzw. 92 m zur bestehenden östlichsten Stromtrasse mit ein.

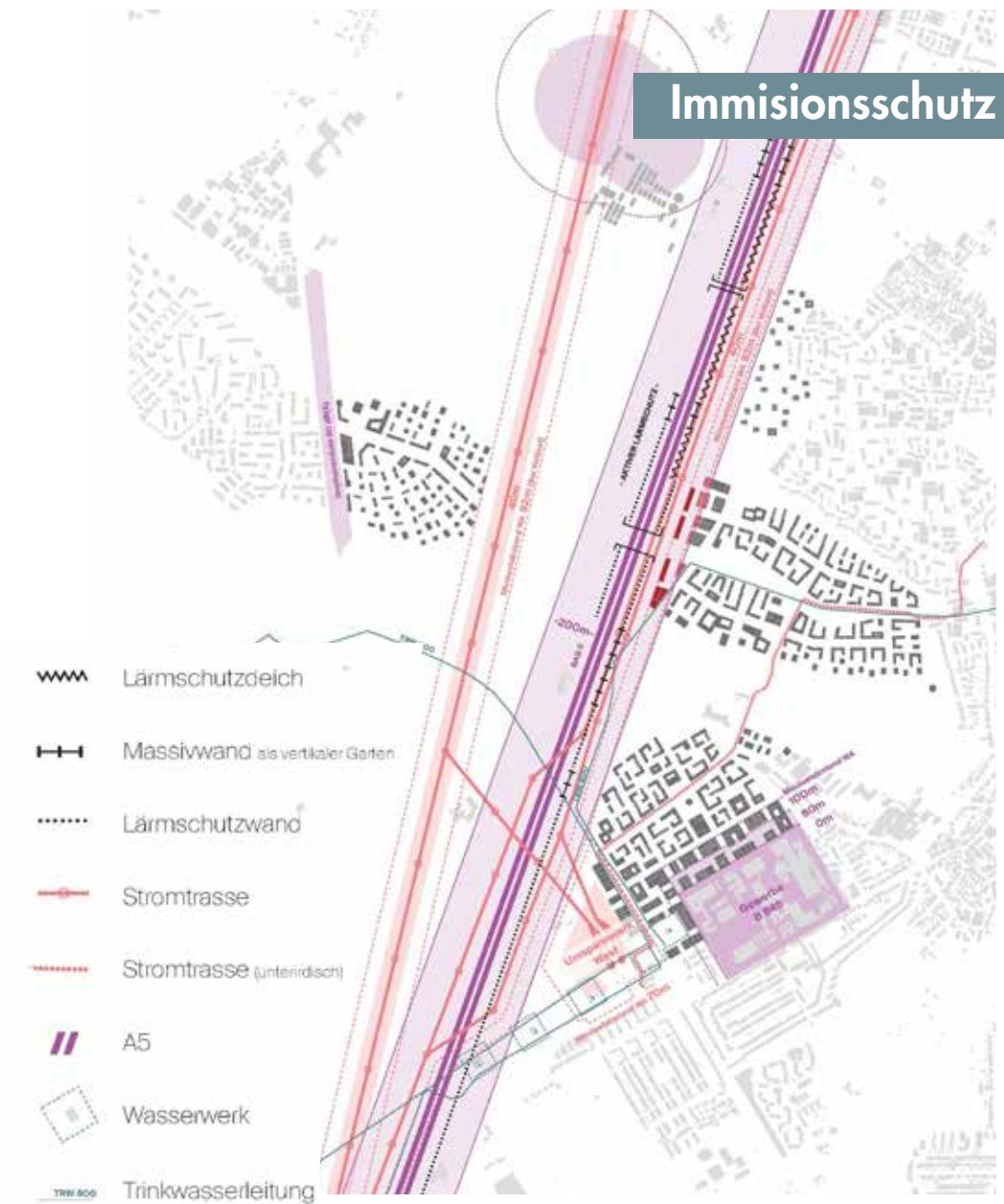
Im Abstand von 40 bis 92 m von der Stromtrasse befindet sich eine nur gewerblich genutzte Struktur, die als Lärmschutzarchitektur wirkt. Die Stromtrasse im Westen des Gebietes wird erhalten. Die Wohnbebauung des neuen Quartiers hält einen Abstand von 92 m zur Trassenachse ein, die Bebauung am Agro-Hub hält den Abstand von 40 m zur Trassenachse ein.

Phasierung Impulsprojekte



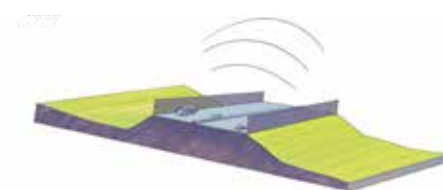
Impulsprojekte bereiten Schlüsselprojekte und weitere Entwicklungen vor und beschleunigen sie. Solche Projekte können beispielsweise das Anlegen von Experimentierfeldern für alternative Bewirtschaftungsformen (Agro-Park) oder die Aufwertung von Routen in die und in der Landschaft (etwa durch Offenlegung und Aufwertung des Lachgrabens) sein.

Immissionsschutz



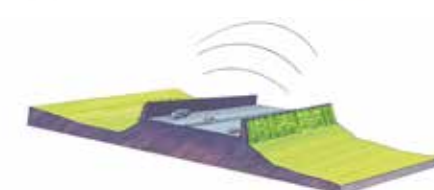
Lärmschutz als Beitrag zu einer diversen Stadtlandschaft

Lärmschutzwand aus C2C-Materialien



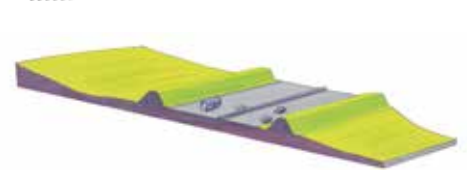
Bis zu 10 m hohe Lärmschutzwände begleiten erhebliche Längen der Strecke entlang der A 5. Begrünungen schaffen Feinstaubabsorption und Kühlungseffekte.

Massivwand als vertikaler Garten



Erdgefüllte Massivwände sind als vertikale Gärten konzipiert. In Bereichen, in denen die Straße eingeschnitten liegt, binden Lärmschutzdeiche die quartiersbezogenen Freiraumsysteme ein.

Lärmschutzdeich



Die geringe Nutzungsfrequenz in den Bereichen direkt an der Lärmquelle wird über das Anlegen von artenreichen Wiesen, Gehölzgruppen und modellierten Flächen mit Retentionswirkung für das Niederschlagswasser genutzt.

Die Studien zu Stadt und Landschaft

Die weiteren sechs Studien

„Mikropolis“

Team 1

Arup Deutschland (Frankfurt/London)

InD Initialdesign (Berlin/Paris)

urbanista (Hamburg)

„PlusStadt“

Team 2

bb22 architekten + stadtplaner (Frankfurt)

LolaLandscapeArchitects (Rotterdam)

Meixner Schlüter Wendt Architekten (Frankfurt)

Transsolar (Stuttgart)

W. Canzler / A. Knie (Berlin)

„FNW Future-S“

Team 4

KH studio (Paris)

„Supergreen“

Team 5

superwien urbanism ZT OG (Wien)

Siri Frech – Raum + Strategie (Berlin)

DnD Landschaftsplanung ZT KG (Wien)

„Frankfurt Northwest – Neuer Stadtteil der Quartiere“

Team 6

rheinflügel Severin (Düsseldorf)

A24 Landschaft (Berlin)

„TaunusTerrassen“

Team 7

to be STADT (Frankfurt) mit Ramboll Studio

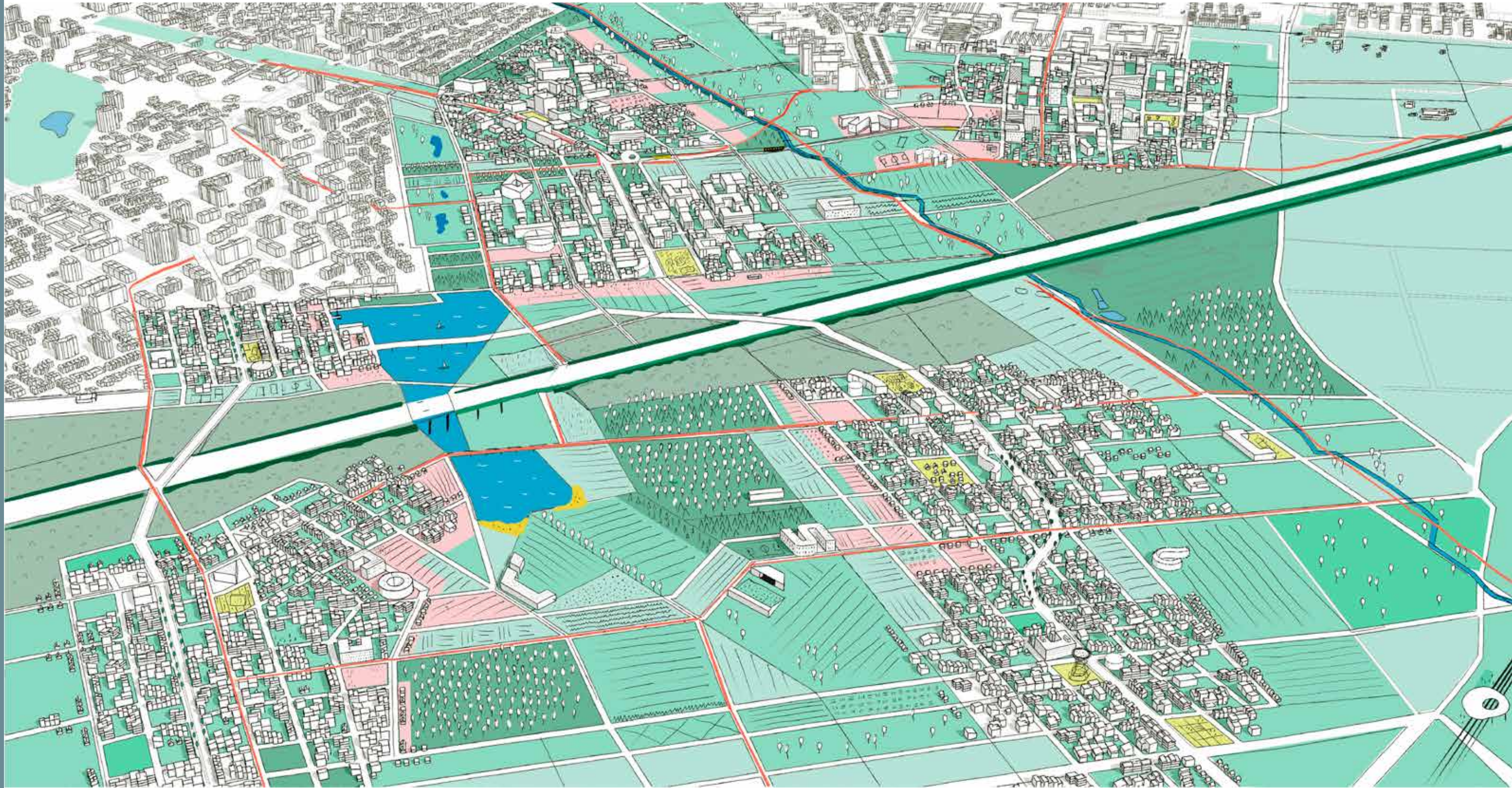
Dreiseitl (Überlingen), komobile (Wien)

Mikropolis

Arup Deutschland (Frankfurt/London)
InD Initialdesign (Berlin/Paris)
urbanista (Hamburg)



Isometrie



Nachgefragt

Wie lautet die Kernidee Ihres Entwurfs?

Der Entwurf ist ein erster Rahmen für einen Lebensraum, der sich über die Jahre verändern wird. Menschen werden hier leben und arbeiten, joggen oder ihre Kartoffeln ernten. Sie werden ihre Kinder erziehen und vor Ort einkaufen oder arbeiten. Jenseits der Innenstadt wollen sie ihr Leben zwischen Stadt und Land bewusst gestalten. Um diesem Bedürfnis zu entsprechen, ziehen sie nach MIKROPOLIS, an den Rand der Großstadt und an die Ausläufer des Taunus. Hier gibt es Regeln für den Ausbau, gleichzeitig gibt es aber auch vielfältige Räume, die alle Menschen, die hier wohnen, gemeinsam nutzen.

Worin unterscheidet sich Ihr Entwurf von den üblichen Neubaugebieten?

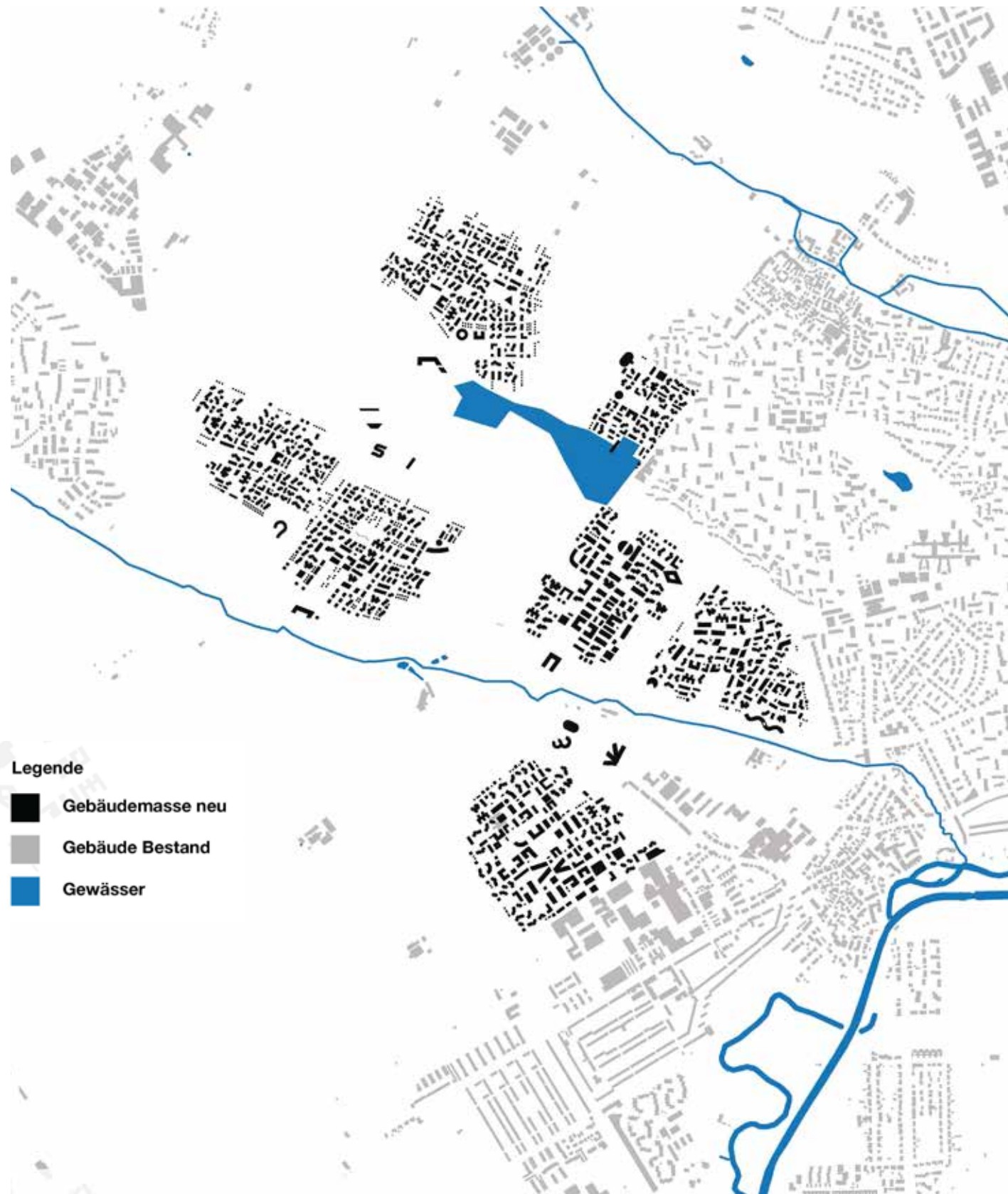
Lebendigkeit, Vielfalt und Durchmischung sind erklärte Ziele des Entwurfes. Aus aktiver Beteiligung und Ausgestaltung wächst Gemeinschaft. Es entsteht ein lebendiges Miteinander und für alle ein Zuhause. Die Grundstückszuschnitte haben viele unterschiedliche Größen. So werden einheitliche und langweilige Fassaden vermieden. Im Gegensatz zu anderen Neubaugebieten sind hier alle Dinge des täglichen Bedarfs zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar. Die Aufteilung in kleine und deutlich voneinander getrennte Quartiere unterstützt überschaubare Entwicklungsschritte und fördert die Nähe zur Natur und zu den Feldern.

Was in Ihrem Entwurf bringt einem Bewohner der bestehenden Nachbarstadteile einen Gewinn?

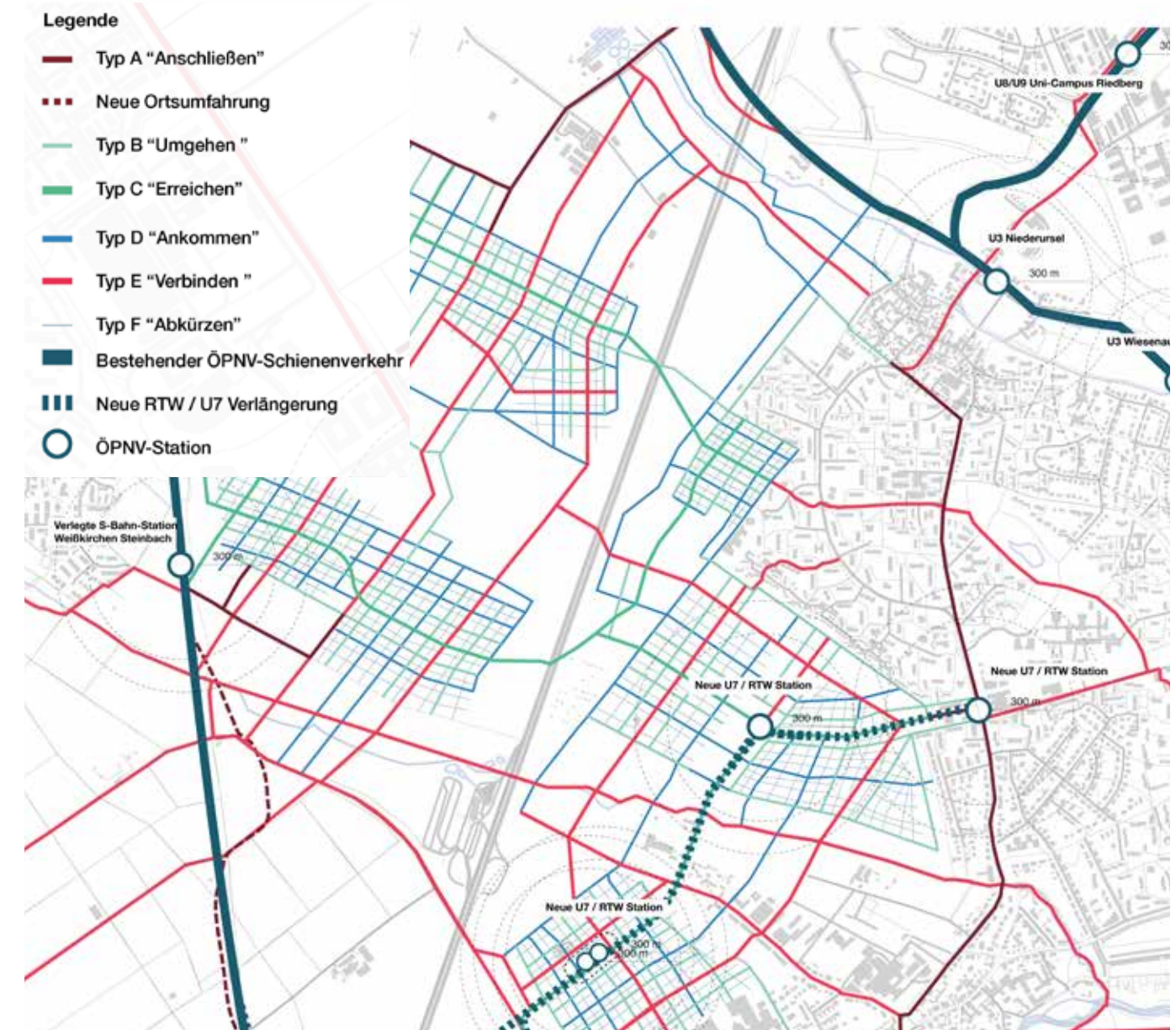
Das Herz von MIKROPOLIS ist die Landschaft, auf die sich die neuen Quartiere und die bestehenden Stadträume orientieren. Sie ist für alle leicht zu erreichen. Sie wird aufgewertet und langfristig erhalten. Die gemeinschaftlichen Nutzungen, die am Landschaftsrand entstehen, sind ein großer Gewinn an Vielfalt und mit den Nachbarn abgestimmt: Bildungsangebote, Kultur- und Vereinsleben oder wohnortnahes Arbeiten für alle sind hier vorgesehen. Neue Versorgungs- und Mobilitätsformen werden die angrenzenden Räume spürbar vom Verkehr entlasten. Für alle – Anrainergemeinden und neu Zugezogene – entsteht dauerhaft eine hohe Lebensqualität.

**„Das Herz ist
die Landschaft“**

Schwarzplan



Strukturplan mit Erschließungsnetz



MIKROPOLIS: vom Feldweg zum multimodalen Netz

Aus dem existierenden Wegenetz wird ein multimodales Verkehrsnetz abgeleitet, das auf den Standort und die Topografie bezogen ist und so schnell wie möglich und entsprechend dem jeweiligen Ausbau von MIKROPOLIS realisiert werden kann. Ein fußgänger- und fahrradorientiertes Mobilitätsangebot entlastet dabei den gesamten Raum, neue PKW-Verkehre werden minimiert. Gleichzeitig werden die bestehenden ÖPNV-Anbindungen gestärkt und besser ausgelastet.

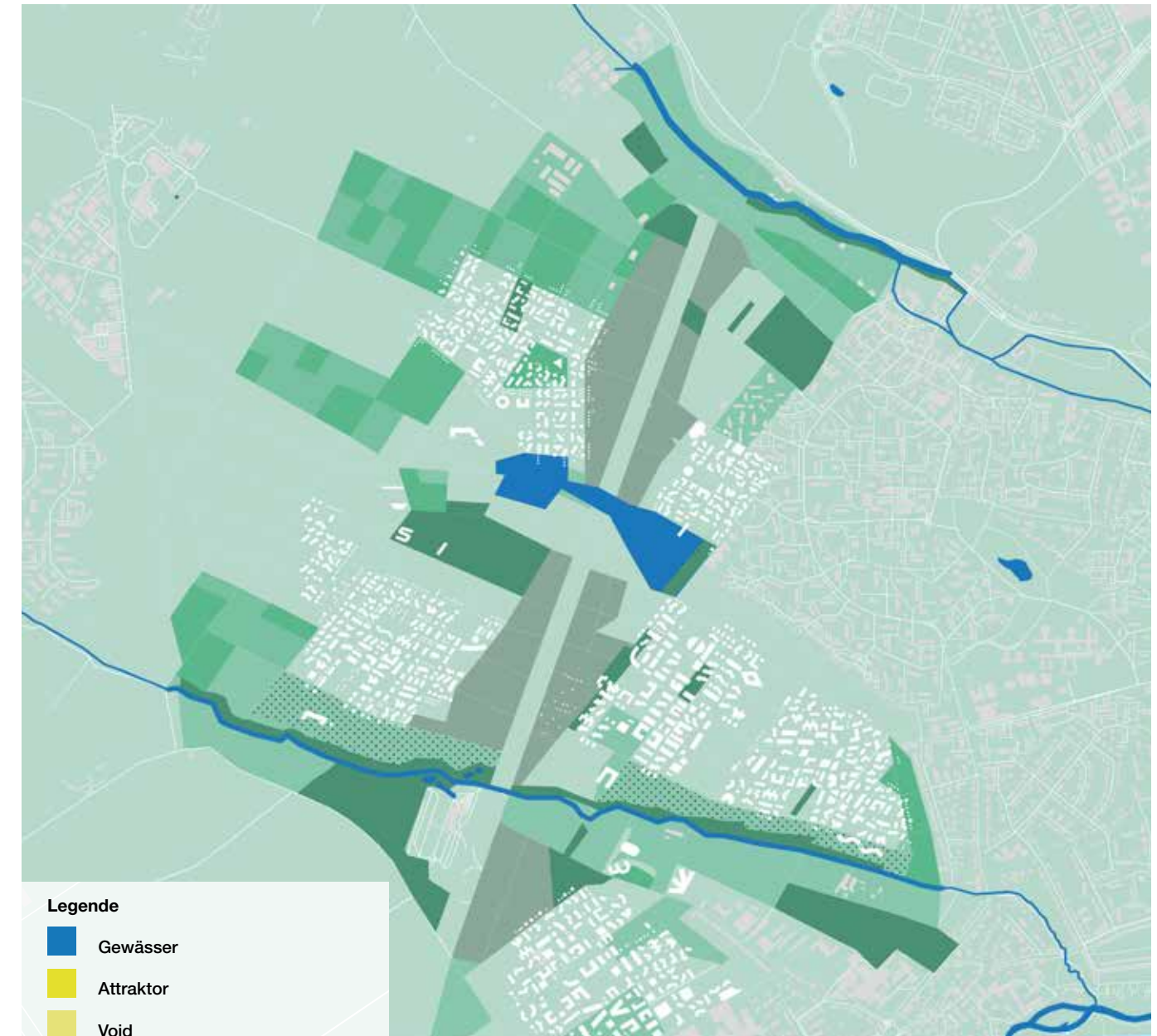
Lageplan



MIKROPOLIS: Vor der Stadt und nach dem Land

Ausgangspunkt allen Planens ist die Landschaft der MIKROPOLIS: Sie wird, dank der intensiven Bewirtschaftung, ein attraktiver und spannender Raum sein, der sich verändert mit Jahreszeiten und Wetter. Der Zugang zu ihr wird erleichtert und das bestehende Angebot ergänzt: Die sieben Quartiere von MIKROPOLIS organisieren sich um einen bewirtschafteten und lebendigen, modernen Raum, der gleichermaßen der Naherholung dient wie der Produktion von Nahrungsmitteln und ökologischer Vielfalt.

Strukturplan grün-blaue Infrastruktur



Legende

- Gewässer
- Attraktor
- Void
- Resonanzräume
- Gebäude Bestand
- Obstwiese
- Gärten / Mikrolandwirtschaft
- Permagrünzug / Wiese
- Gemüse & Getreidefelder
- Schafweide
- Forst / Baumschule
- Renaturierung
- U-/RTW-Schienenverkehr

MIKROPOLIS: Feldflur 2.0

Die topografischen und ökologischen Rahmenbedingungen werden in MIKROPOLIS aufgenommen: Die bestehenden Bachläufe werden als naturnahe Räume ausgestaltet und aufgewertet. Der Blick auf Taunus und Skyline ist nicht verstellt, Freiluftschneisen sind freigehalten. Die intensive, kleinflächige Bewirtschaftung der Flächen leistet einen Beitrag zur Eigenversorgung. Bepflanzung und Heckenanbau steigern die Biodiversität und reduzieren den Chemieeinsatz in der Landwirtschaft.

Die Autobahn wird zum Zwecke des Lärmschutzes durch Geländeverlagerungen in die Landschaft eingebettet. Der Aushub der Baumaßnahmen wird in „Dünen“ wieder verbaut, die neuer Lebensraum für Pflanzen und Tiere werden, über dem die Hochspannungsleitung verläuft.

Rahmenplan



1 Verwebung Quartier und Landschaft



2 Übergang zur Nordweststadt



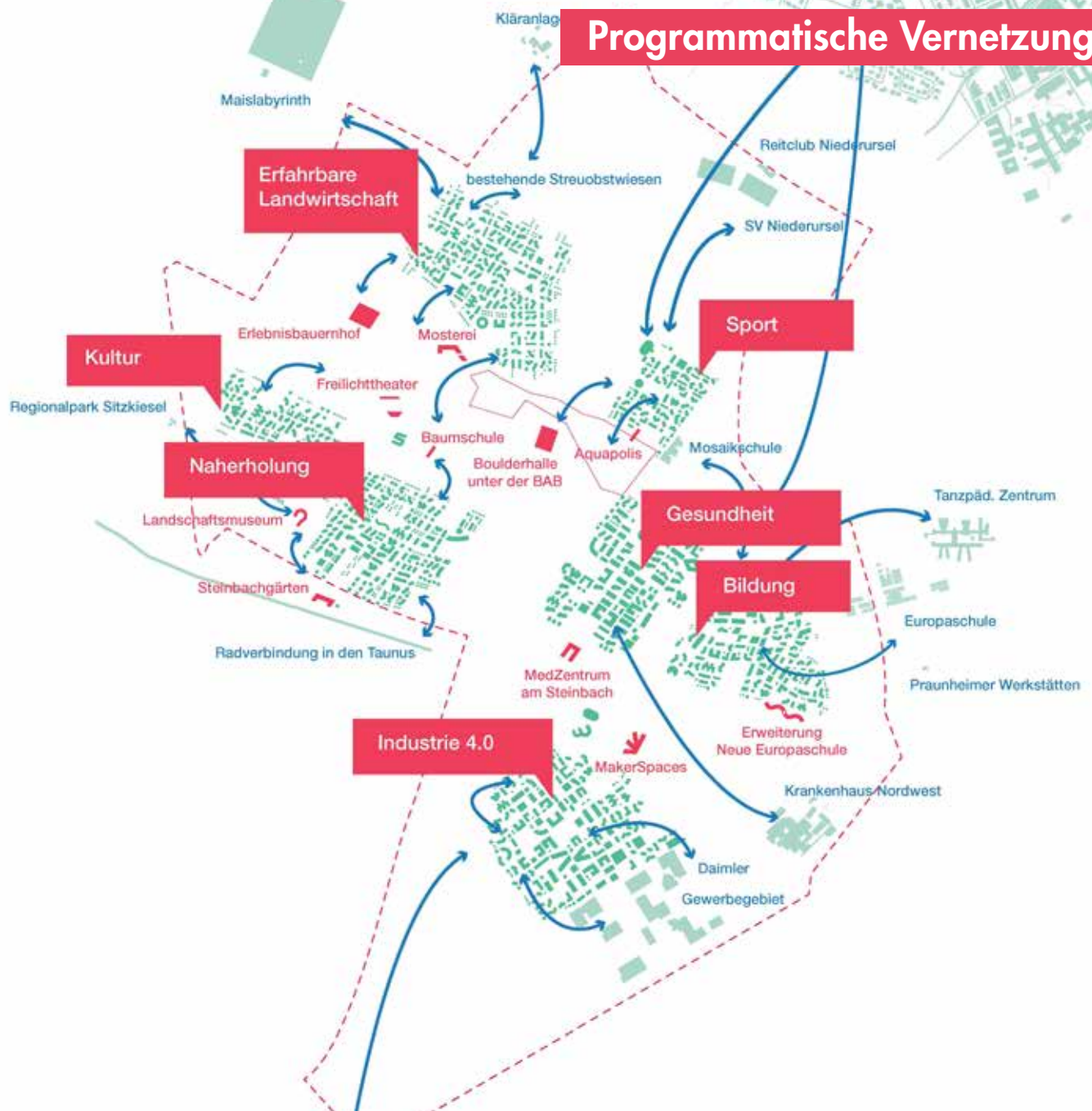
MIKROPOLIS: Offen und bestimmt

Neue attraktive Nutzungen, die von einem übergeordneten Interesse für alle Bewohnerinnen und Bewohner sind, werden an geeigneten Punkten in die Landschaft eingesetzt: Freilichtbühne, Wasserfläche, aber auch Schulen oder landwirtschaftliche Gemeinschaftsangebote. Soziale Nutzungen, Arbeitsplätze, Sportplätze und gastronomische Angebote werden in einem belebten Saum entlang der Quartiere entstehen und für viele Menschen zugänglich sein.

3 Zwischenraum der Quartiere



In den Quartieren selbst wird sich das Leben verlangsamen. Es entstehen enge nachbarschaftliche Bezüge, die durch Räume gestärkt werden, die sich die Bewohnenden selbst aneignen können. Vielleicht entstehen hier Spielplätze oder Boulebahnen oder ein kleines Feierabendkino. Hier werden aber auch die Kindertagesstätten oder die Grundschule zu finden sein. Es entstehen intime Räume, in denen der soziale Kitt für eine lebendige und selbstbestimmte Nachbarschaft wachsen kann.



Zwischen Stadt und Land



PlusStadt Nordwest

bb22 architekten + stadtplaner (Frankfurt)
LolaLandscapeArchitects (Rotterdam)
Meixner Schlüter Wendt Architekten (Frankfurt)
Transsolar (Stuttgart)
W. Canzler / A. Knie (Berlin)

Isometrie



Nachgefragt

Wie lautet die Kernidee Ihres Entwurfs?

Der Begriff der „PlusStadt“ steht für den Anspruch, in allen Belangen eine Verbesserung des Status Quo vor Ort zu erzielen. Gleichzeitig wird ein ganzheitlicher Planungsansatz verfolgt, der ökologische, soziale, wirtschaftliche, räumliche, verkehrliche und soziale Aspekte der Planung zu einem zukunftsfähigen, übergreifenden Stadtkonzept integriert. Die städtebauliche Struktur entwickelt sich aus der bestehenden Landschaft. Topografie, Fließwege des Oberflächenwassers, Bachläufe und landwirtschaftliche Parzellierung werden zu bestimmenden Gestaltungselementen.

Worin unterscheidet sich Ihr Entwurf von den üblichen Neubaugebieten?

Der besondere Charakter der PlusStadt basiert auf einer hohen baulichen Verdichtung bei gleichzeitiger Maximierung der Landschaftsräume und Freiflächen – sowohl im Quartiersmaßstab als auch bezogen auf das gesamte Plangebiet. Die PlusStadt bezieht in ihrer Gestaltung die späteren NutzerInnen mit ein – Mobilität, Energie, Wasser und Produktion werden neu gedacht. Die vernetzten Kreisläufe in den Quartieren reduzieren den CO₂-Abdruck der Bewohner auf ein Minimum. Dabei soll das Leben im Quartier Spaß machen und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten – gemäß dem Motto „Mehrwert durch Nachhaltigkeit“.

Was in Ihrem Entwurf bringt einem Bewohner der bestehenden Nachbarstadtteile einen Gewinn?

Mit der PlusStadt bekommt die Region eine Mitte und einen regionalen Identifikationsort. Vielfältige Nutzungen und Freiraumangebote wie der Agrikulturpark, der Innovationscampus sowie vielfältige Mobilitätsangebote stehen nicht nur den Frankfurtern, sondern auch Nutzern aus der gesamten Region zur Verfügung.

Ziele des Agrikulturparks westlich der A 5 sind der Erhalt der Ackerflächen und die Umwandlung in ein ökologisch und ökonomisch zukunftsweisendes Gebiet mit hoher Biodiversität und gleichzeitigem Erholungsraum für die Nachbargemeinden.

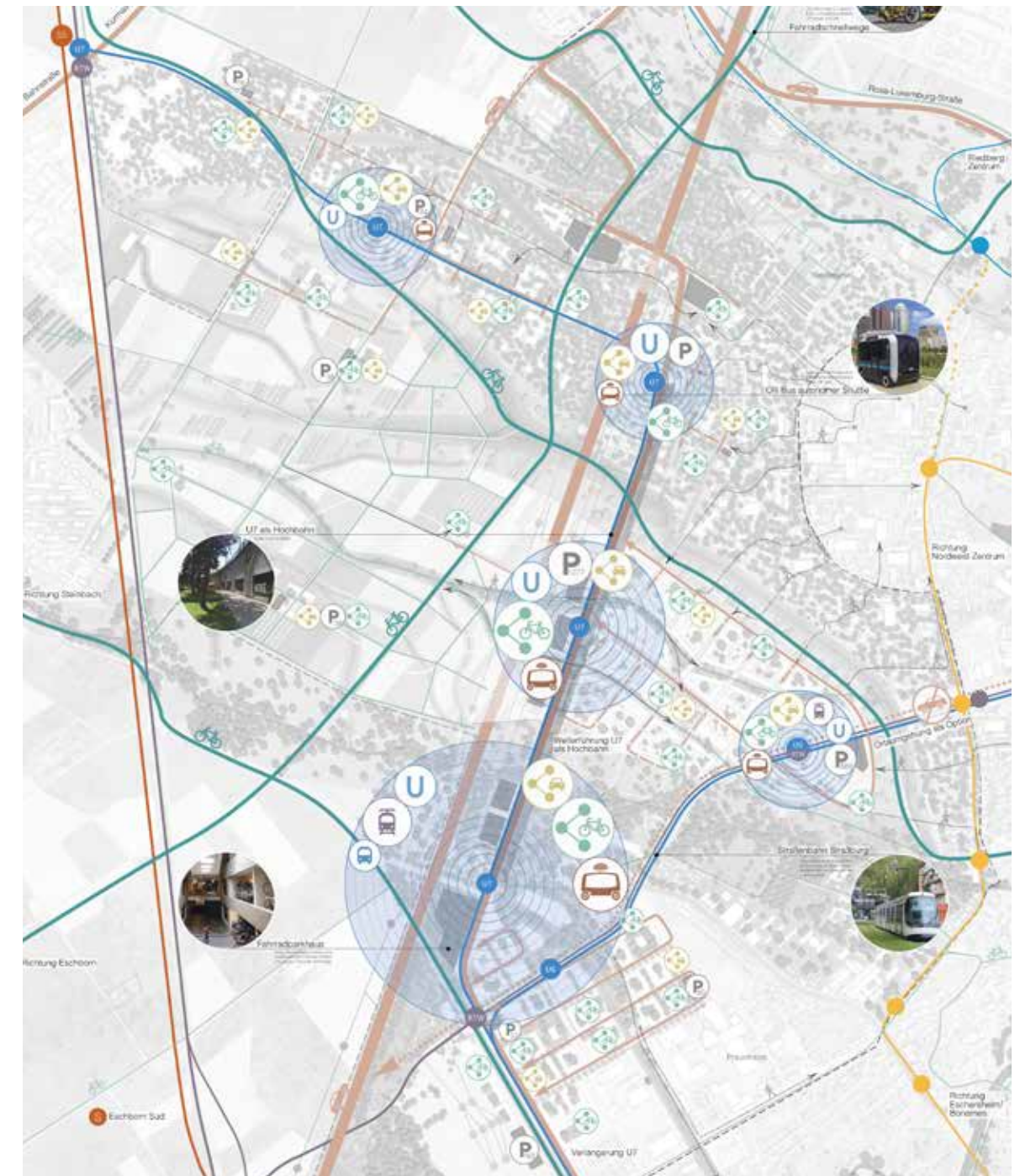
Die großzügigen Freiflächen bilden grüne Brücken zwischen den Landschaftsräumen des Vordertaunus und den Grünzügen der Stadt Frankfurt.

„In allen
Belangen eine
Verbesserung“

Schwarzplan



Strukturplan mit Erschließungsnetz



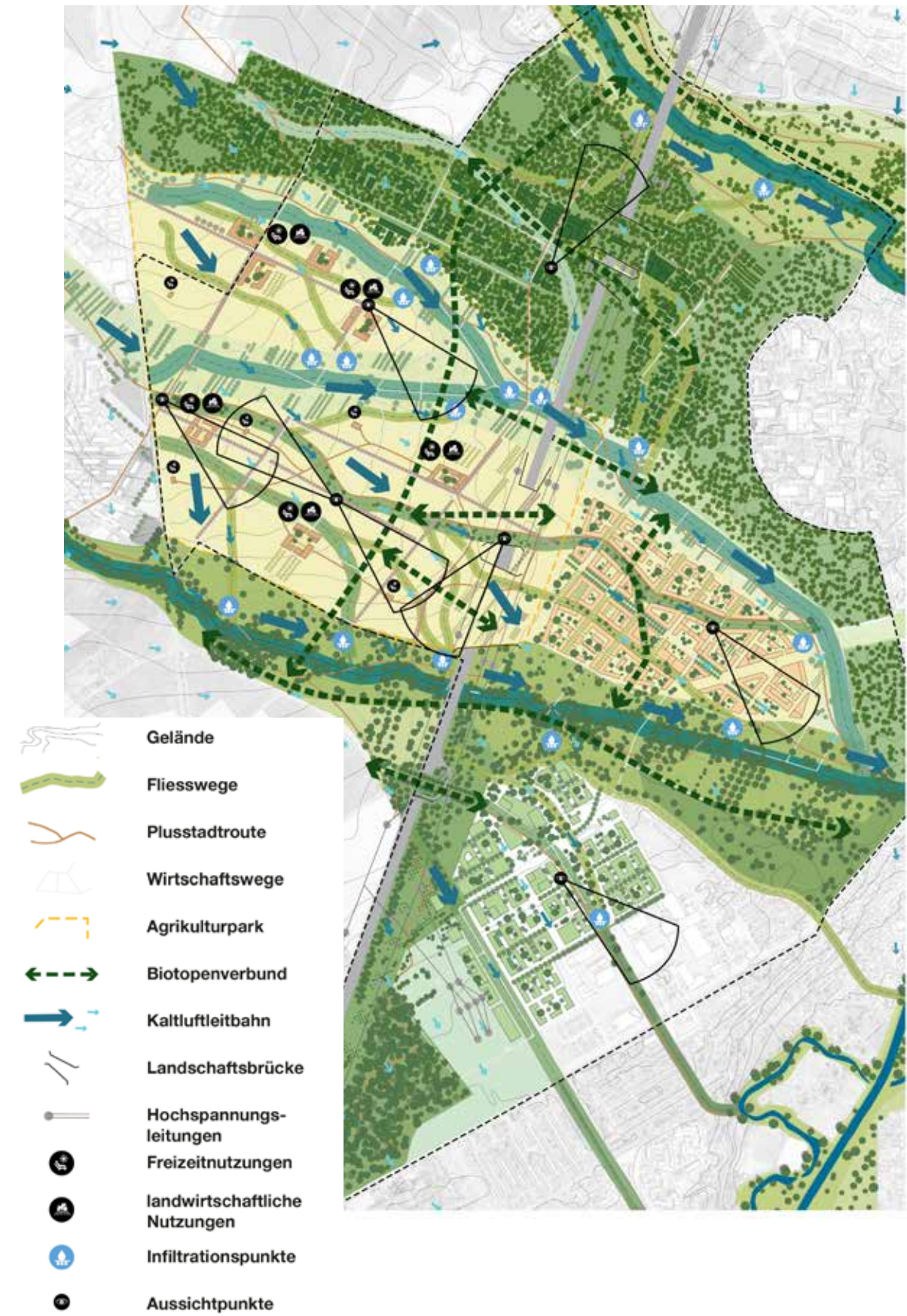
	MIV		Fahrradweg
	RTW		Parkhaus
	Straßenbahn		autonomes Shuttle
	S- Bahn		Carsharing
	U- Bahn		Bikeshaaring
	Fahrradschnellweg		

Lageplan



61

Strukturplan grün-blaue Infrastruktur



62

Rahmenplan



Die Entwicklung von landschaftlichen und urbanen Qualitäten erfolgt zeitgleich in unabhängigen Schritten. Mit der vorgezogenen Realisierung eines Teilabschnittes der RTW kann die U7 umgehend erweitert werden und die Anbindung in den ersten Entwicklungsschritten gewährleisten. Die Stärkung der drei Bachsenken ist die Grundlage für die landschaftliche Entwicklung und die Radwegeverbindungen in die benachbarten Gebiete. Mit dem Bau der Infrastrukturschiene für den ÖPNV, Parkhäusern und anderen großflächige Nutzungen entlang der A 5 wird ein Impuls für die Entwicklung von urbaner Dichte gesetzt. Auf der frisch bewaldeten Kante zum Urseltal entsteht in der Nähe der Nordweststadt und des Uni-Campus Riedberg ein neuer Innovationscampus.

Der Anschluss der RTW zum Flughafen führt zu einer Verdichtung mit neuen Arbeitsstätten und dem Ausbau der Raststätte Taunusblick zur regionalen Drehscheibe. Es entsteht eine attraktive Grünverbindung zum Nordwestzentrum. Mit der Verlängerung der U7 bis zur Haltestelle der S5 erhöht sich die Erschließungsqualität für Weißkirchen und Steinbach. Das Nordwestzentrum als Haltestelle für U6, RTW und einer neuen Straßenbahnlinie stärkt die Verknüpfung zwischen bestehenden und neuen Quartieren. In Praunheim verbinden sich die Fließwege aus dem Agrikulturpark mit dem Grüngürtel.

1 Waldquartier Urseler Hang



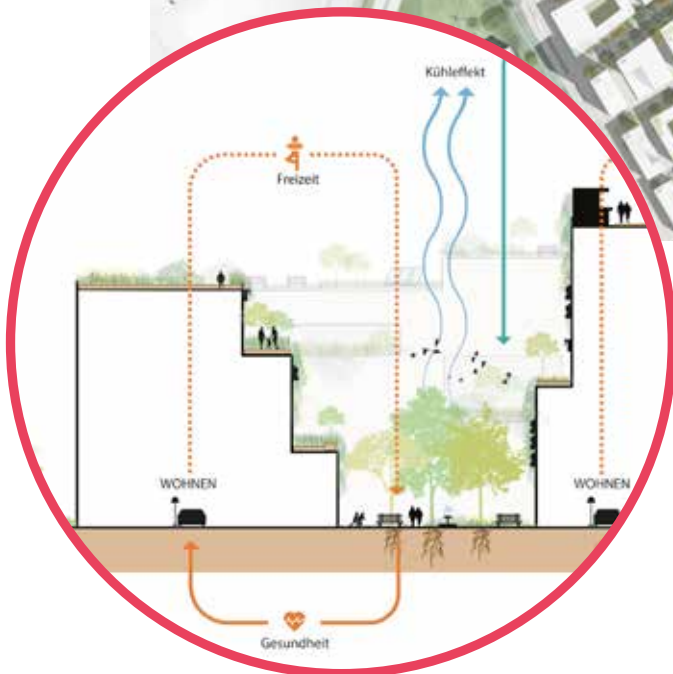
Anstatt sich um den eigenen Garten zu kümmern, pflegen und pflanzen die Bewohner hier im Urseler Hang Bäume. Der Wald ist der Hinterhof, in dem Kinder Waldhütten bauen, Erwachsene sich auf Hängematten, aufgespannt zwischen Bäumen, entspannen und die urwaldähnliche Natur hautnah miterleben. Der Wald fängt CO₂ ein, kühlt die Umgebung an heißen Sommertagen und steigert die Artenvielfalt.

2 Quartier Praunheimer Höfe



Hier im Quartier Praunheimer Höfe werden Gemüse und Obst in Innenhöfen und auf den Dächern angebaut. Bewohner, Restaurantbesitzer und Schulkinder pflanzen, pflegen und ernten gemeinsam Kräuter, Erdbeeren und Bohnen für den Eigenbedarf, für die Restaurantküche oder das Schulmittagessen. Natürliche Fließwege durchqueren das Quartier und bringen die Natur bis zur Haustür.

3 Quartier Taunusblick



Das Geheimnis des Quartiers Taunusblick liegt im Inneren der Gebäudeblöcke: Grün, das wie ein Wasserfall von den Dächern in die Innenhöfe fließt. In diesen Gartenoasen können sich die Bewohner zurückziehen und entspannen. Gemeinschaftlich werden die Innenhöfe genutzt und gepflegt, lassen jedoch genug Freiraum, damit jeder Bewohner seinen Lieblingsplatz finden kann. Eine Vielfalt an Pflanzen sorgt dafür, dass Vögel und Insekten eine neue Heimat finden und über das gesamte Jahr ein angenehmes Mikroklima herrscht.



Breites Quartier

Öko-Stadt Nordweststadt

Nachgefragt

„Die Zeit der Stadt an die der Bäume anpassen“

Wie lautet die Kernidee Ihres Entwurfs?

Die Zeit der Stadt an die der Bäume anzupassen. Wir denken eine zukünftige Entwicklung an, die auf der Einteilung der landwirtschaftlichen Felder und der Erweiterung der Nachbarsquartiere basiert, um eine unterbrochene Stadt zu vervollständigen. Die für lange Zeit als gegensätzlich empfundenen Elemente Stadt und Natur verbinden sich zu einem gemeinsamen Ambiente, das die Geographie des Taunus und die Werte der Agrarmetropole in den Mittelpunkt des täglichen Lebens rückt. Die Grünstruktur ist nicht dazu gedacht, die Nachbarn auf Distanz zu halten, sondern diese mit der weiträumigen Umgebung zu verbinden. Die urbane, belebte, aktive Dimension, die durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs herbeigeführt wird, wird von einer Vielzahl an originellen und unterschiedlichen Landschaften eingerahmt, die den Alltag lebenswert machen.

Worin unterscheidet sich Ihr Entwurf von den üblichen Neubaugebieten?

Eine territoriale Transformation in diesem Ausmaß muss langfristig, als progressiver Prozess, gedacht werden. In zwei Punkten müssen wir die Sichtweise grundlegend ändern:

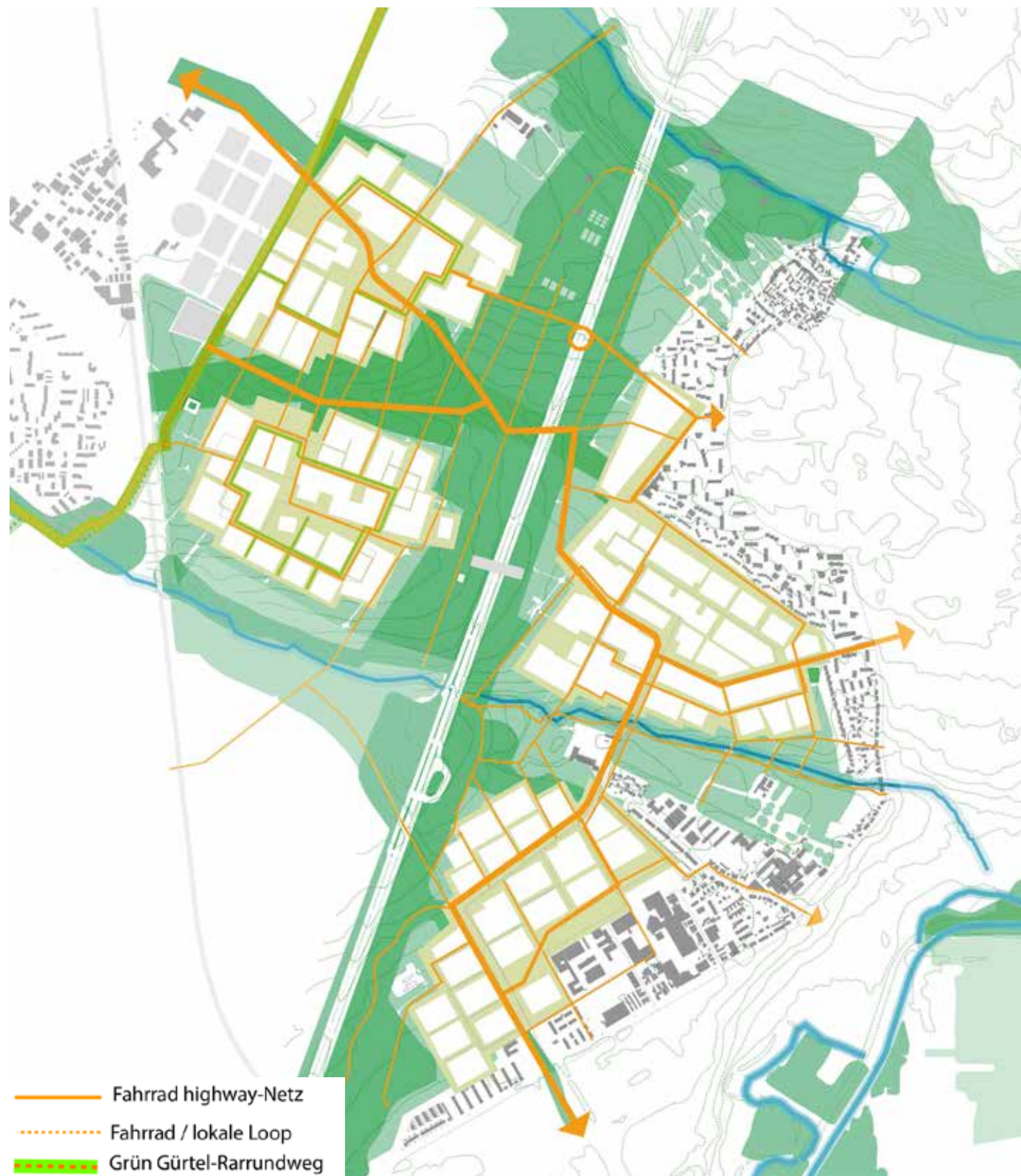
1. Die Landschaft legt den Grundstein des Projekts, aufbauend auf dem landwirtschaftlichen Erbe, und sie begleitet die Entwicklung im Laufe der Zeit. Man könnte sagen, dass die Landschaft „vor der Stadt ankommt“. Das Projekt wird ein neuer Protagonismus der Agroforstwirtschaft in der Stadt. Wir schlagen sehr durchlässige und grüne öffentliche Räume vor, die den Atem der Natur in das Herz der öffentlichen Räume bringen. Dieser Ansatz führt, global gesehen, zu einem geringeren CO₂-Ausstoß.
2. Methodologisch versteht sich das Projekt als ein anpassungsfähiger Support, eine Grundlage, die in der Zukunft dazu dient, den Dialog fortzusetzen und die Zukunft gemeinsam zu gestalten. Das Projekt ist so konzipiert, dass es durch die aktive Beteiligung der Bewohner- und der Nachbarschaft sowie neuer Akteure des großstädtischen Lebens (Universitäten, Start-ups, landwirtschaftliche Genossenschaften, Vereine) und nicht nur durch wirtschaftliche Akteure der Bauwirtschaft gepflegt und angepasst wird.

Was in Ihrem Entwurf bringt einem Bewohner der bestehenden Nachbarstadtteile einen Gewinn?

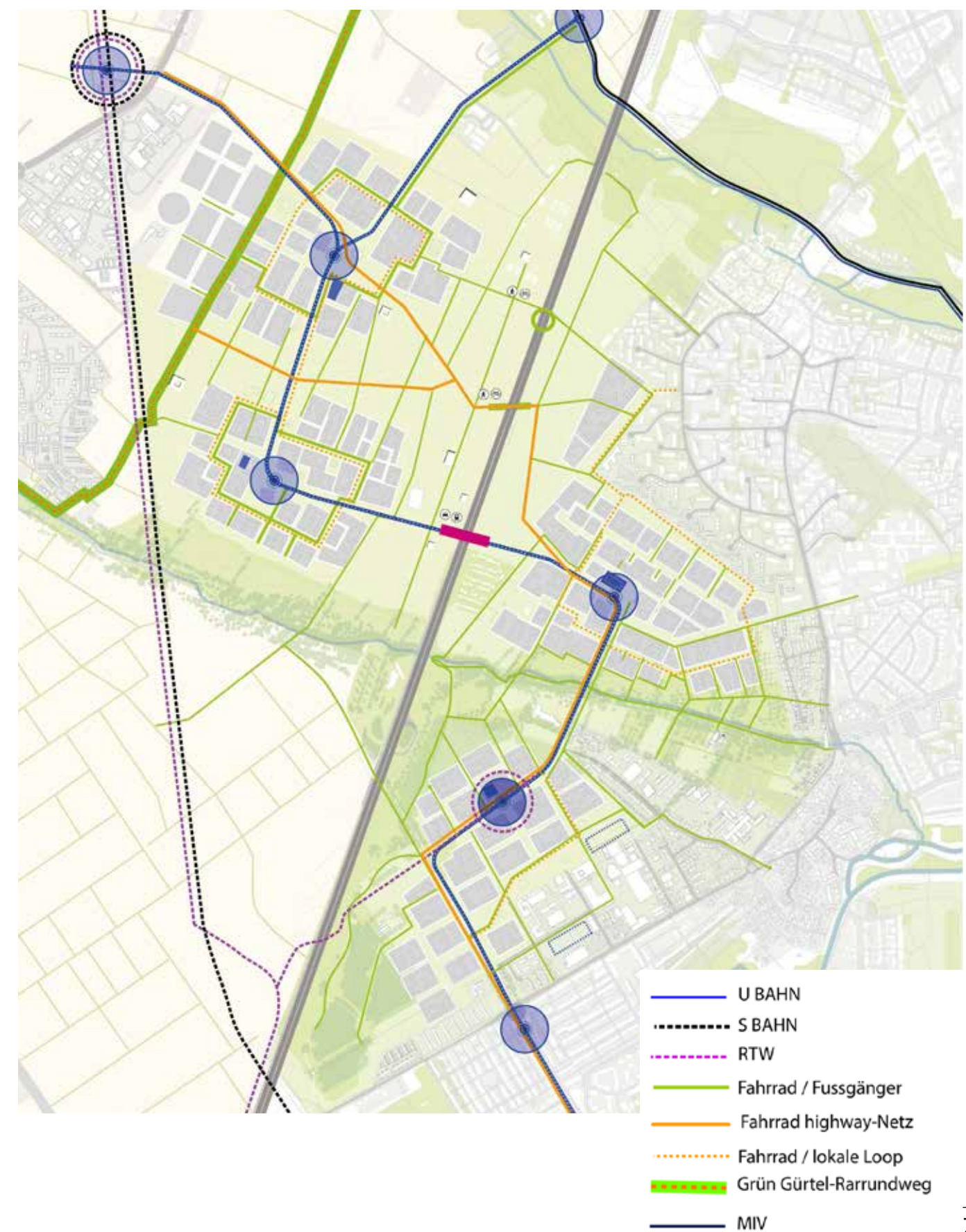
Die Stadt der Zukunft wird die Verwandlung des Bestehenden bewirken, indem sie gemischte, offene und miteinander verbundene Bereiche schafft, die zurzeit monofunktional genutzt werden. Die drei Quartiere mit ihren unterschiedlichen Identitäten werden Teil einer aktiven Landschaft sein, die lokale Nahrungsressourcen, aber auch neue Kompetenzen (Bildung) und neue Möglichkeiten für die Arbeit der Zukunft im gesamten Ballungsgebiet erzeugt und verteilen wird.

Die Quartiere werden sich zwischen intensiv genutzten Quartierszentren in der Nähe der U-Bahn-Haltestellen artikulieren, wo Dienstleistungen, Mobilitätshubs, Logistik- und Handelsflächen in gemischten Baufeldern und an „langsamen“ Loops angesiedelt sind. Diese verweben alte und neue Nachbarschaften in einer offenen Landschaft ineinander und erlauben es, in wenigen Schritten von zu Hause aus die Orte des täglichen Lebens (Schulen, Coworking Spaces, assoziative Orte) zu erreichen.

Freiraumstruktur- und Radwegenetz



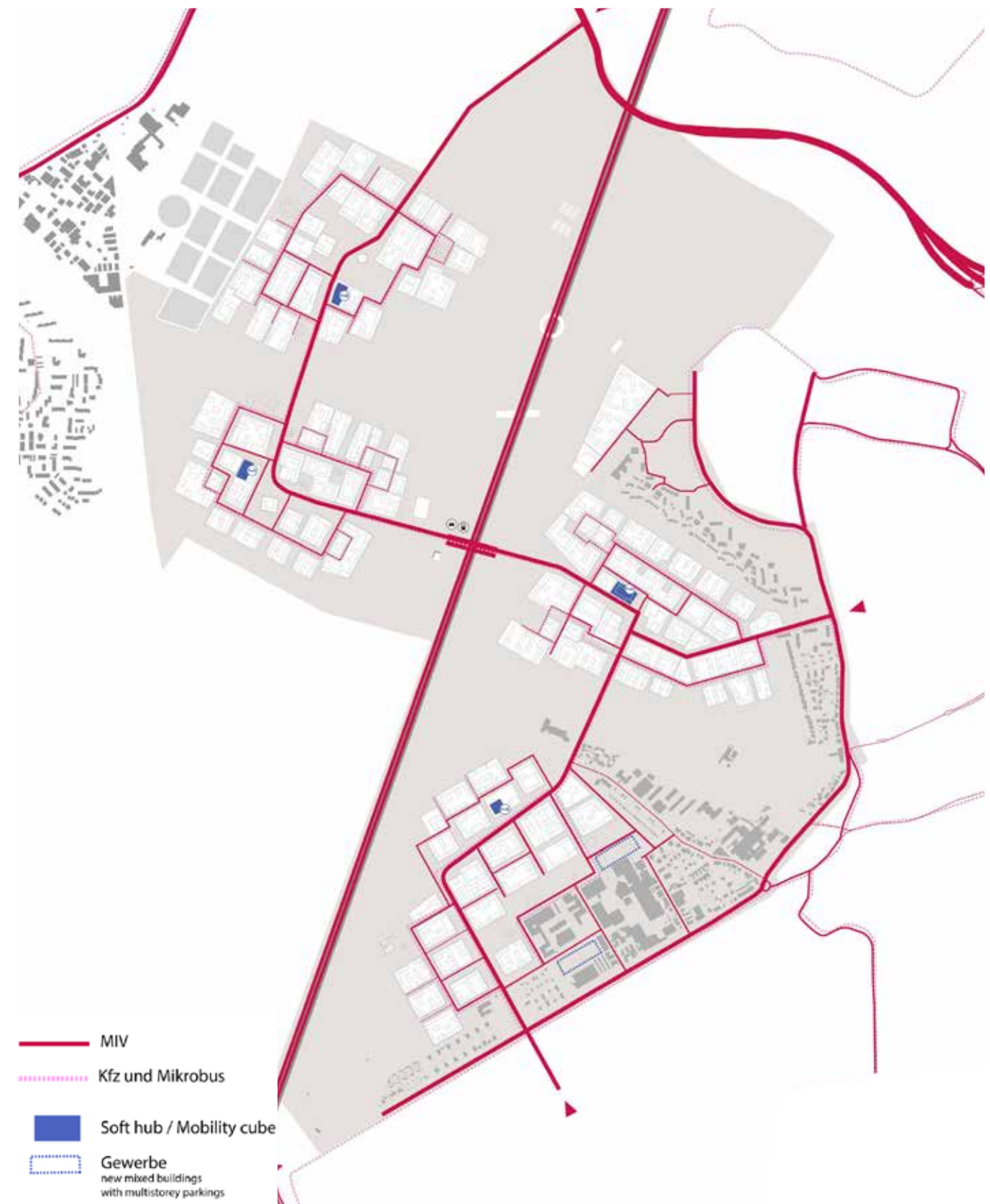
Strukturplan mit Erschließungsnetz



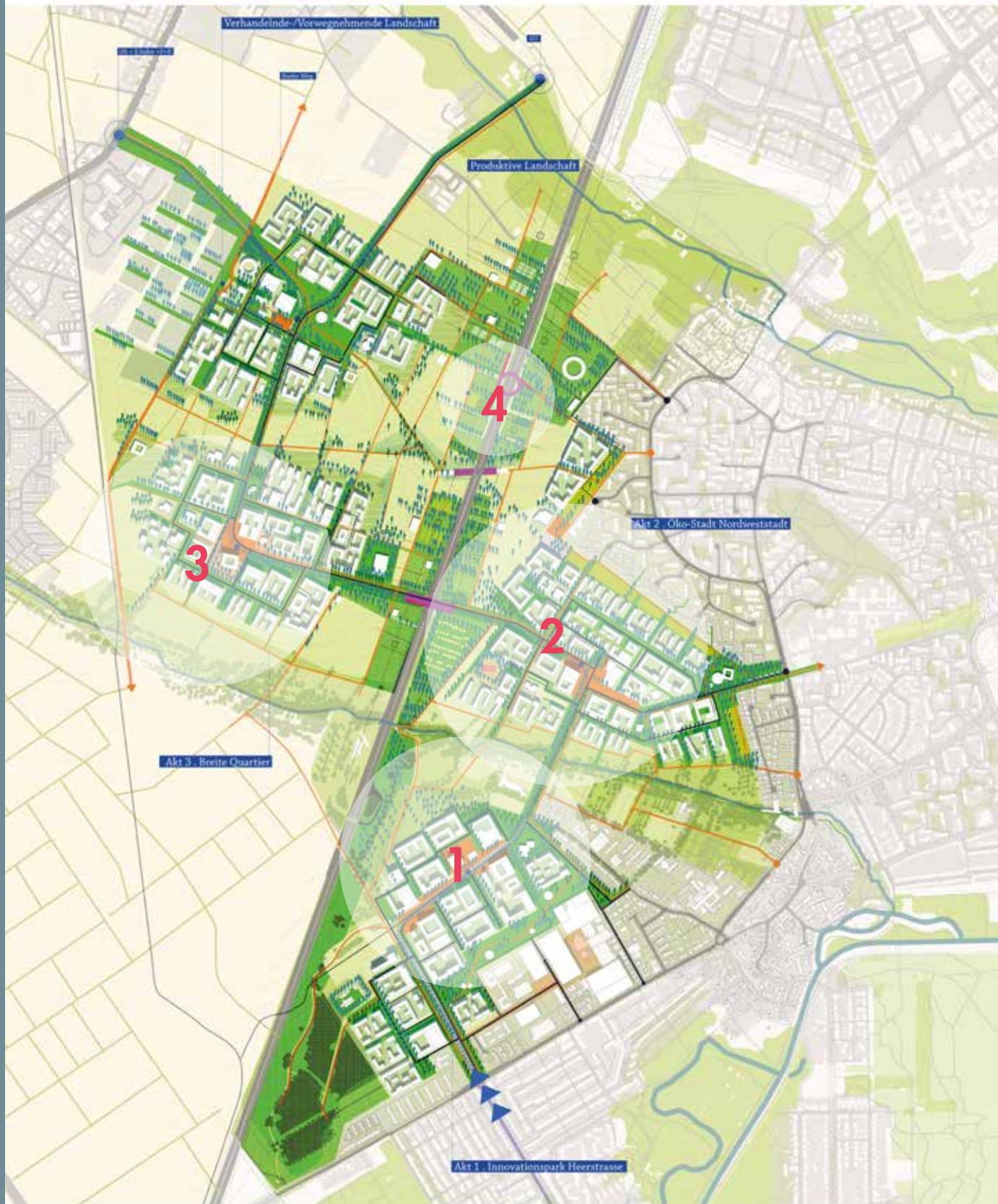
Lageplan



Autoverkehr- und lokales Busnetz



Rahmenplan



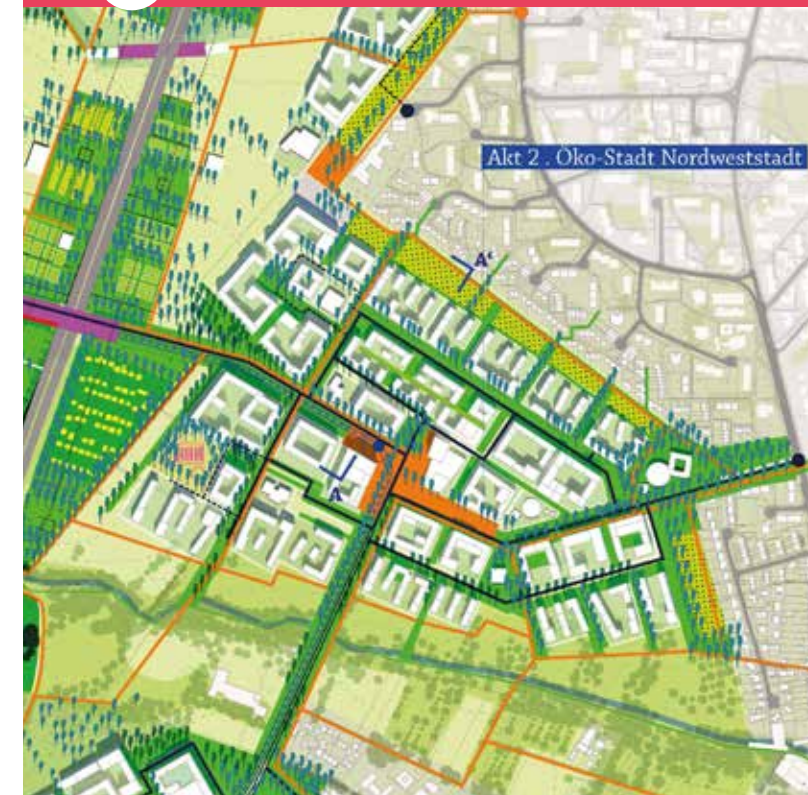
Heute hat das Gebiet an der Heerstraße keine besondere Identität: Es ist geprägt von Wohnungen mit geringer Dichte, großen Gewerbegebieten, die von Asphalt und Autos dominiert werden, und städtischen Einrichtungen (Krankenhaus, Schule, Hotel). Doch es hat aufgrund seiner Lage in der Großstadt und seiner zukünftigen Erreichbarkeit (RTW und U-Bahn) ein sehr hohes Potenzial. Es kann ein Innovationspark werden: leistungsstark und grün, mit produktivem Kern und gemischter Nutzung.



1 Innovationspark Heerstraße



2 Öko-Stadt (Nordweststadt)

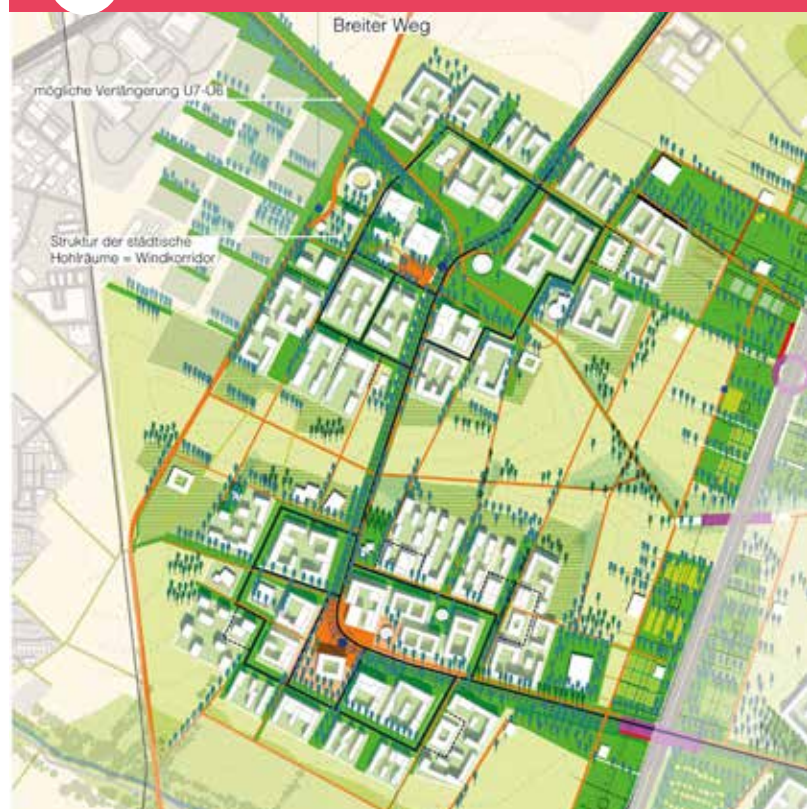


Zukünftig soll eine Verlängerung der grünen Achse der Europa-Schule-Nordwestzentrum die Menschen wie ein linearer Wald in das Herz eines lebendigen Viertels führen, wo Bars, Cafés und Arbeitsräume eine grüne Straße beleben – geschützt in Richtung A 5, und doch offen zum Steinbach und zu den grünen Rändern hin. Hier gibt es Dienstleistungen, Sport- und Bildungsmöglichkeiten entlang des Stadtradswegs, der es erlaubt, sich im Alltag durch die Natur zu bewegen.

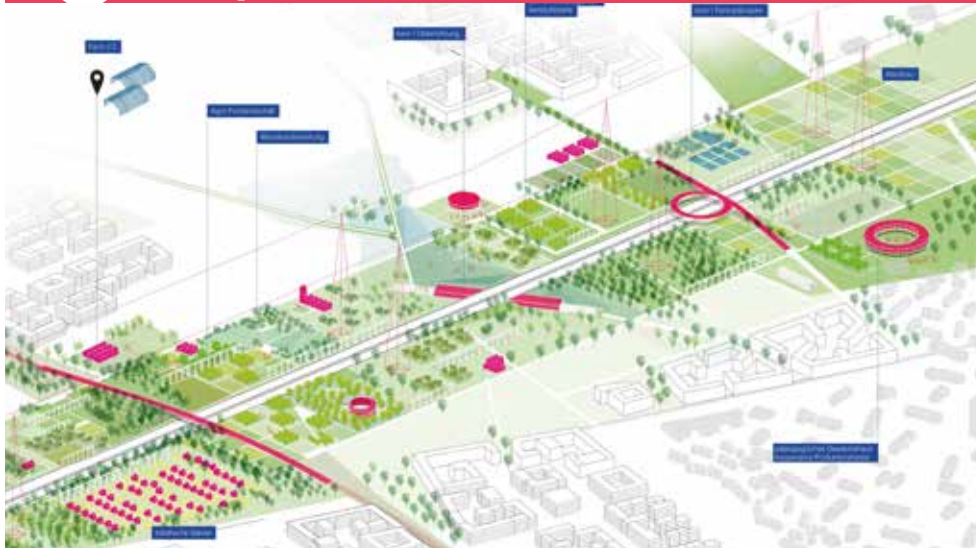


Schon bald könnten Verbindungslinien die produktive Landschaft entlang der A 5 mit dem Bereich der Stadtgrenze entlang des Breiten Weges in einer bewohnten Landschaft verbinden. Die produktive Landschaft wird Teil einer täglichen Erfahrung und einer ständigen Versorgung aller lokalen Gemeinschaften mit Lebensmitteln und Ressourcen sein. Auch Möglichkeiten zur sozialen Interaktion wird es geben. In diesem Gebiet sind die Vorteile des Landlebens zu erleben, in den grünen Tälern am Fuße des Taunus, während es durch die Verlängerung der U7 und U6 eine direkte Verbindung zur Intensität und den Reizen der Metropole gibt.

3 Das Breite Quartier



4 Die produktive A 5



Statt Lärmschutzwänden und Abständen zur A 5 schlagen wir vor, ein wirtschaftliches und natürliches Ökosystem zu errichten. „Hindernisse“ werden Möglichkeiten und dadurch ein großstädtischer, grüner Produktionsraum: Ein landwirtschaftlicher Park für Waldbau, Topfpflanzen und Baumschulen für die öffentlichen Räume der Großstadt. Das grüne lineare Monument wird ein starkes Identifikationselement für die zukünftigen Quartiere und lässt Raum für eine zukünftige Verbreiterung der A 5. Es wird kein klassischer Raum der Freizeitgestaltung, sondern ein Raum, den man erkunden und nutzen kann.

Supergreen

superwien urbanism ZT OG (Wien)
Siri Frech – Raum + Strategie (Berlin)
DnD Landschaftsplanung ZT KG (Wien)

SUPERWIEN
architecture urbanism

DnD
landschafts
planung

SIRI
Raum
+ Strategie
FRECH

Isometrie



Nachgefragt

Wie lautet die Kernidee Ihres Entwurfs?

Der Entwurf setzt mit kompakten Quartieren ein Zeichen gegen unnötigen Flächenfraß. Geplant sind nachhaltige urbane Quartiere, welche sich in die naturräumliche Struktur des Main-Taunusvorlands einfügen. Mit dem Praunheimer Feld, der Taunusstadt und der Taunusvorstadt werden drei gemischte Quartiere vorgeschlagen, welche sich untereinander sowie mit dem bestehenden Kontext auf kurzen Wegen vernetzen. Als Schnittstellen der Vernetzung kommt den vielfältig ausgestalteten Freiräumen eine große Bedeutung zu. Dies gilt in besonderer Weise bei der Herstellung des alle Quartiere prägenden Landschaftsbezugs.

Worin unterscheidet sich Ihr Entwurf von den üblichen Neubaugebieten?

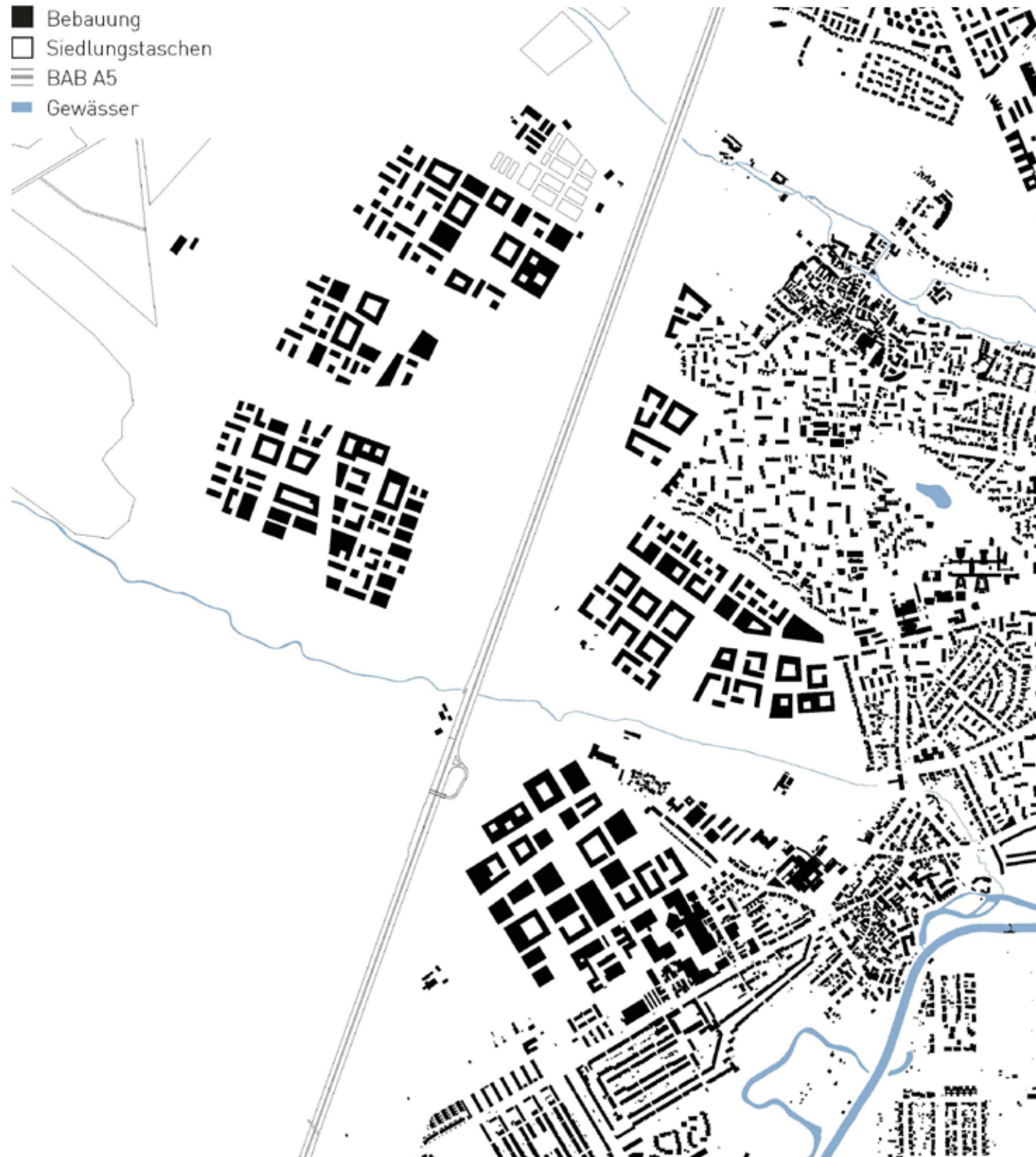
Die Quartiere zeichnen sich durch einen hohen Grad funktionaler und sozialer Durchmischung aus. Unterschiedliche Wohnformen überlagern sich mit sozialer Infrastruktur, Nahversorgung, Gastronomie und weiteren Nutzungen, sodass in Verbindung mit einer entsprechenden Dichte ein urbanes Lebensgefühl entsteht und gleichwohl Nachbarschaften spürbar werden. Die Freiraumgestaltung wirkt hier unterstützend, etwa durch Gemeinschaftsgärten. Straßen und Plätze werden von Menschen, nicht von Autos dominiert, da es kein bequemes Parken im oder am Haus gibt. Der Weg zum eigenen, geteilten oder gemieteten PKW in der Quartiersgarage ist mindestens so weit wie zur nächsten Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs.

Was in Ihrem Entwurf bringt einem Bewohner der bestehenden Nachbarstadtteile einen Gewinn?

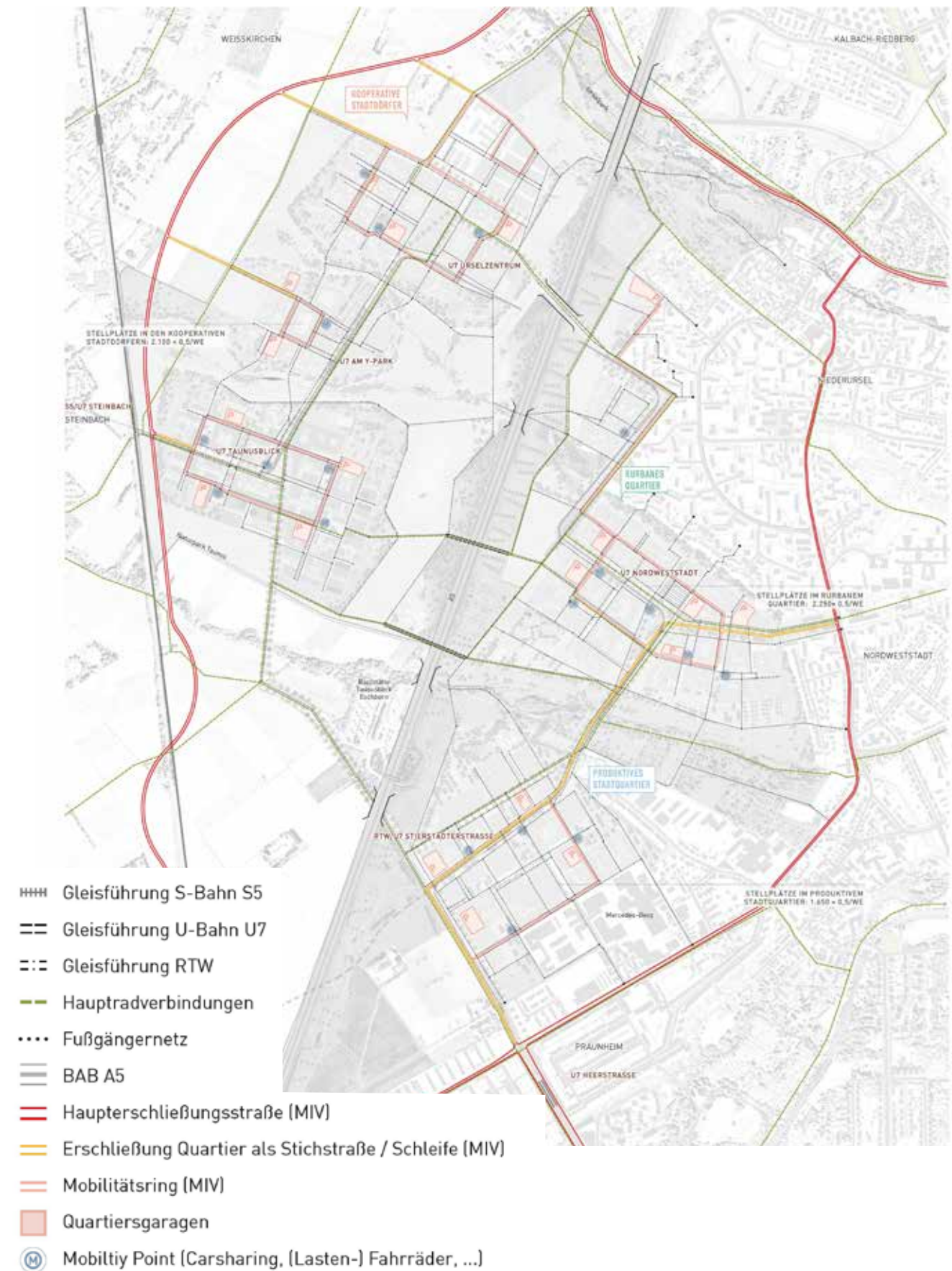
Zum einen werden durch die Lärmschutzlandschaft jegliche Konflikte reduziert, welche auf die Autobahn zurückzuführen sind, sowohl den Lärm betreffend als auch die Trennwirkung. Zum anderen werden die ungenutzten Potentiale im Bereich Freizeit und Versorgung aktiviert. Ob Aktivlandschaft mit Spiel- und Sportangeboten einschließlich Badensee, produktive Landschaft, aufgewertete Feldlandschaft oder renaturierte Bachtäler – an allen großzügigen Freiräumen partizipieren auch die Bewohner der bestehenden Quartiere. Darüber hinaus verbessert sich die Versorgungsfunktion durch Kitas, Schulen, Einzelhandel und Gastronomie.

**„Gegen
unnötigen
Flächenfraß“**

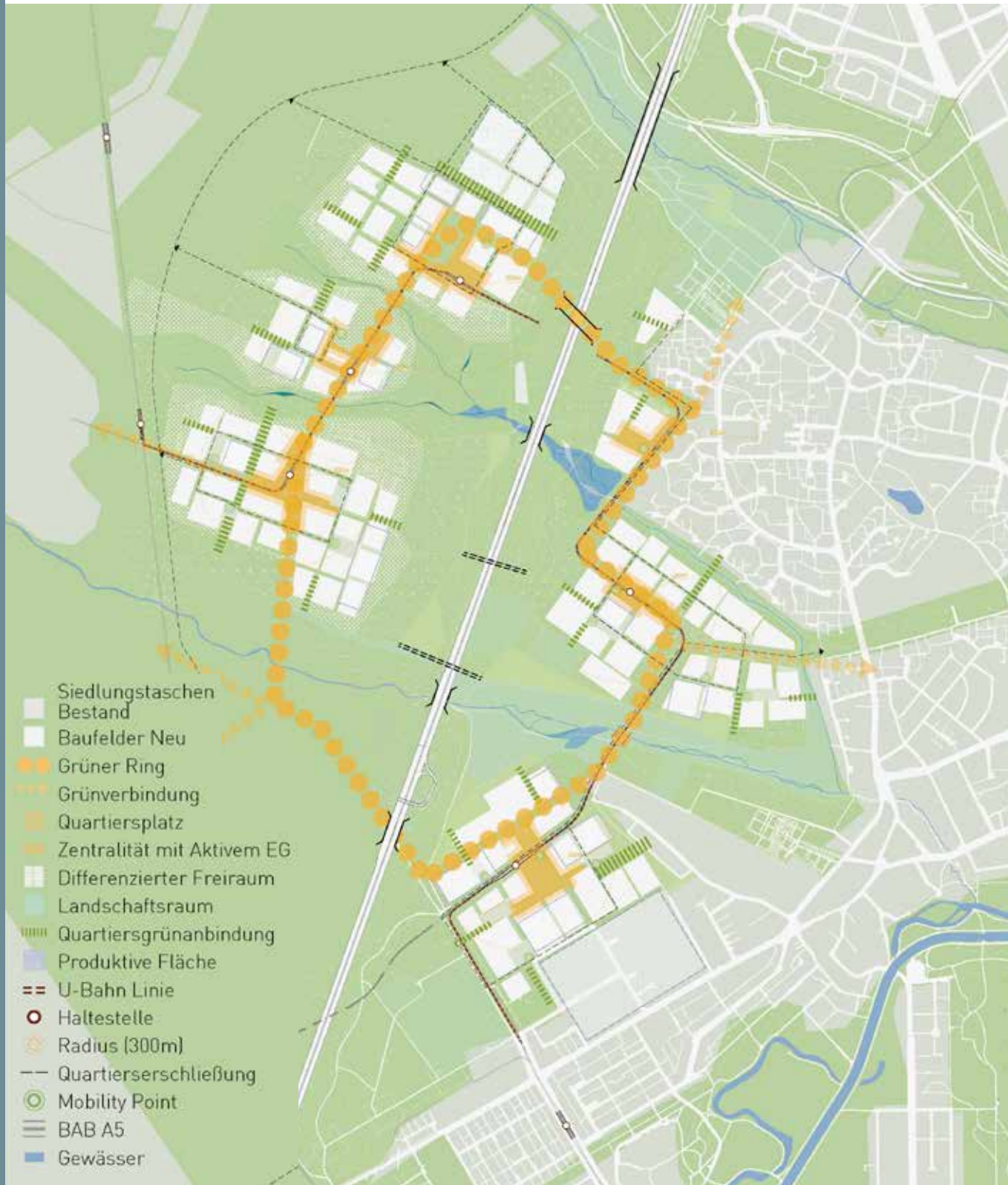
Schwarzplan



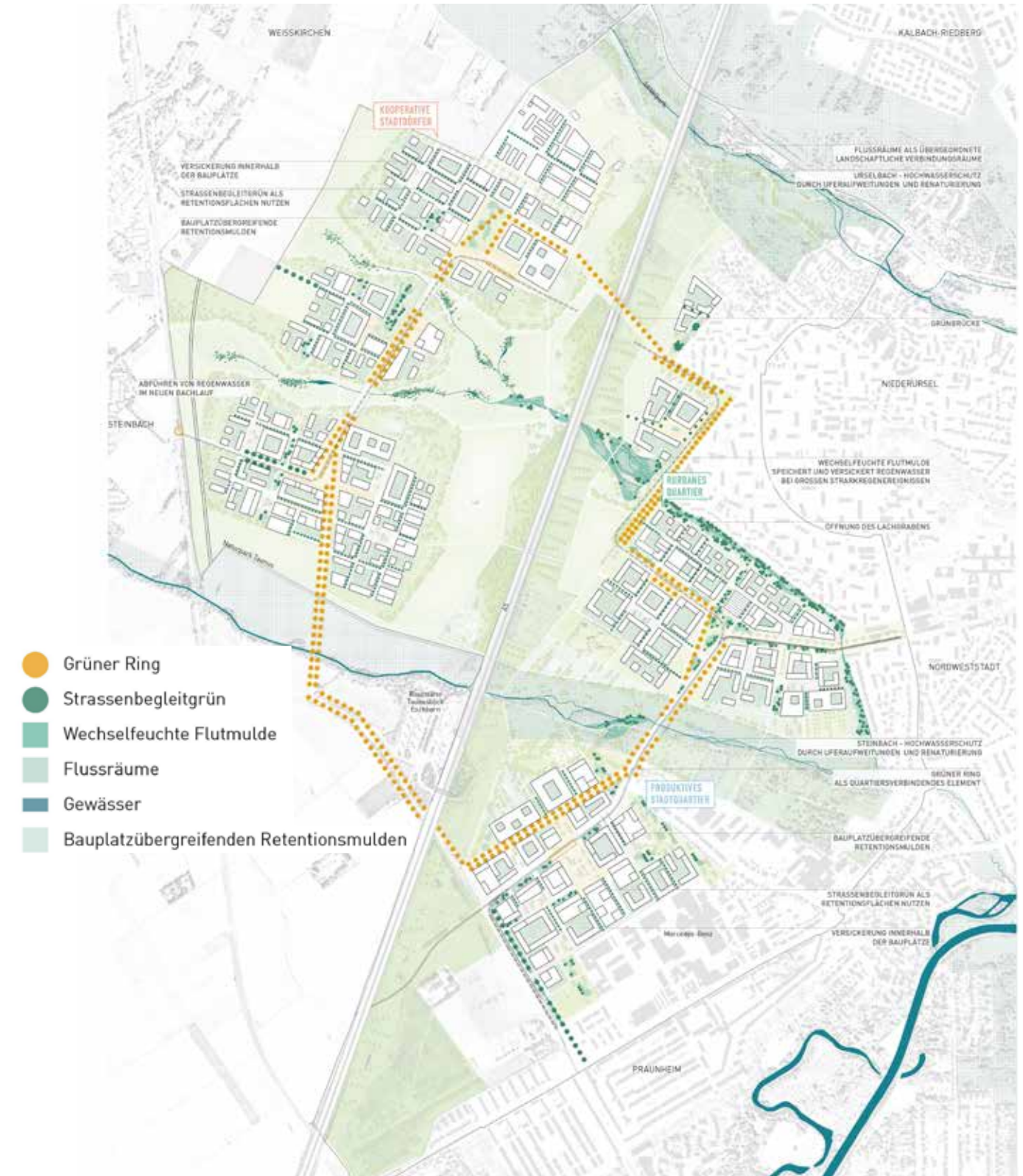
Strukturplan mit Erschließungsnetz



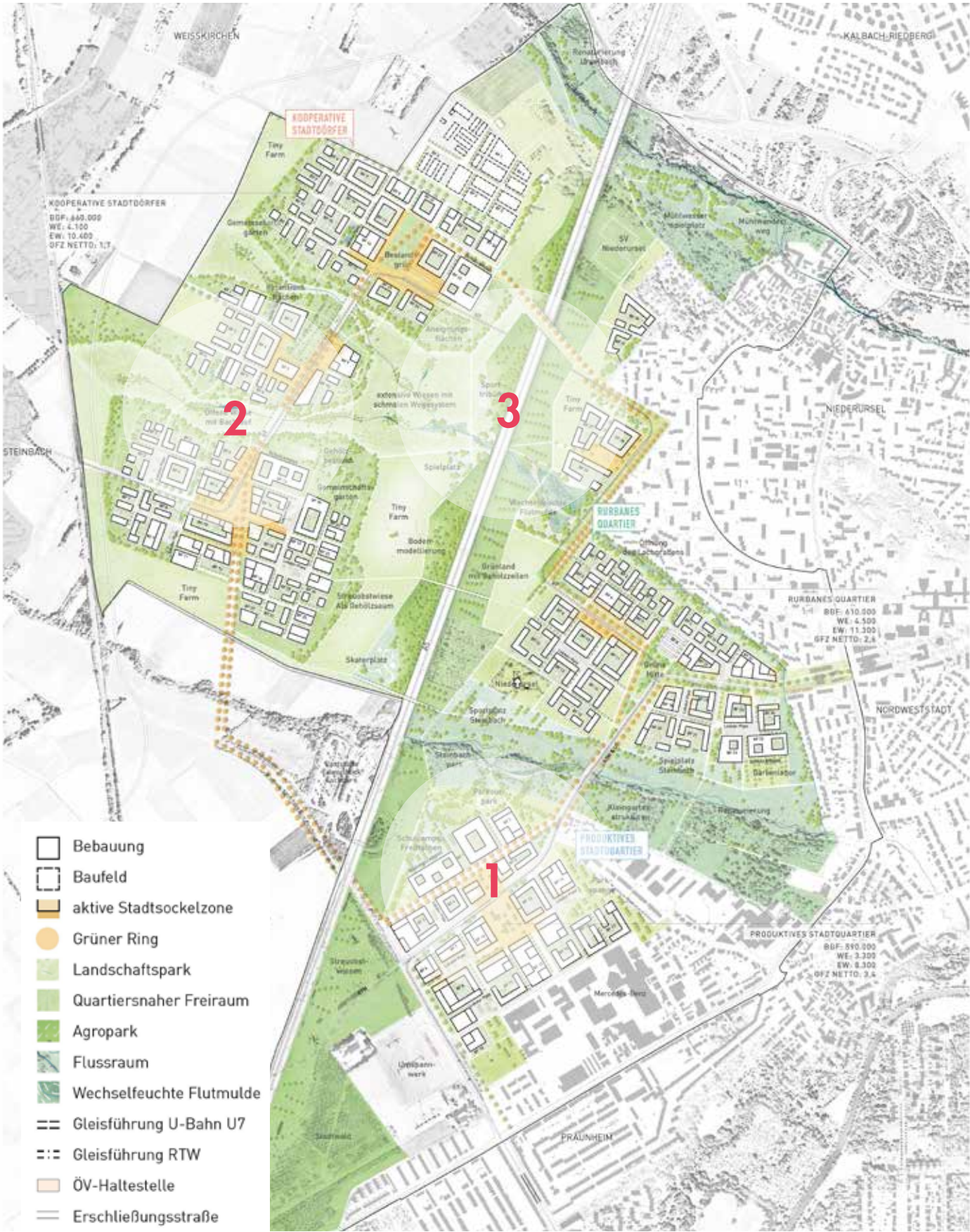
Lageplan



Strukturplan Freiraumvernetzung



Rahmenplan



1 Quartiersmitte



- | | |
|------------------------|------------------------|
| Bebauung | Freifläche Baufeld |
| Baufeld | Freifläche Quartier |
| aktive Stadtsockelzone | Quartiersplatz |
| produktive Flächen | Gleisführung U-Bahn U7 |



Eine Vielzahl von kleinen, lebendigen Plätzen prägt das Produktive Quartier. Diese werden als zweites Wohnzimmer von den Anwohner*innen genutzt und die angrenzenden Firmen freuen sich über die lebendige Schnittfläche und das Schaufenster nach außen.

2 Quartiersrand



- | | |
|--------------------------|------------------------|
| Landschaft Bachlauf | aktive Stadtsockelzone |
| Freifläche Quartiersrand | produktive Flächen |
| Freifläche Baufeld | Bildungseinrichtungen |
| Quartiersplatz | Vorzone |



Die kooperativen Stadtdörfer sind räumlich eng mit der umgebenden Landschaft verknüpft. Eine grüne, vielfältige Nutzungszone bildet den Übergang zur offenen Landschaft und rahmt das Stadtdorf. Rundwege machen diese Verknüpfung direkt erlebbar.

- | | |
|-------------|----------------------------|
| Grüner Ring | Gleisführung U-Bahn U7 |
| Bebauung | ÖV-Haltestelle |
| Baufeld | Stichstraße/Mobilitätsring |

3

Landschaft als verbindende Struktur

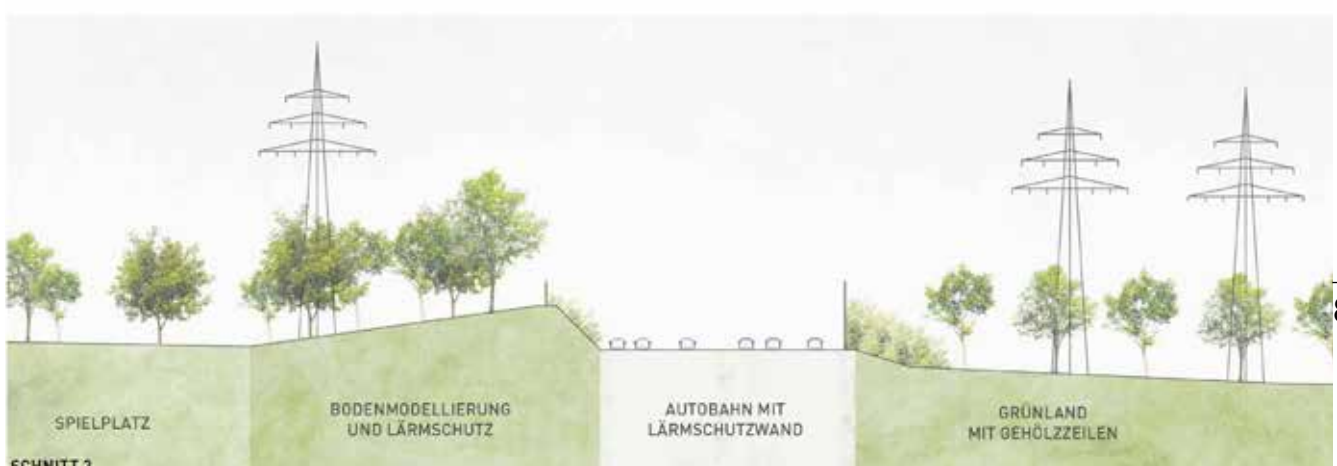
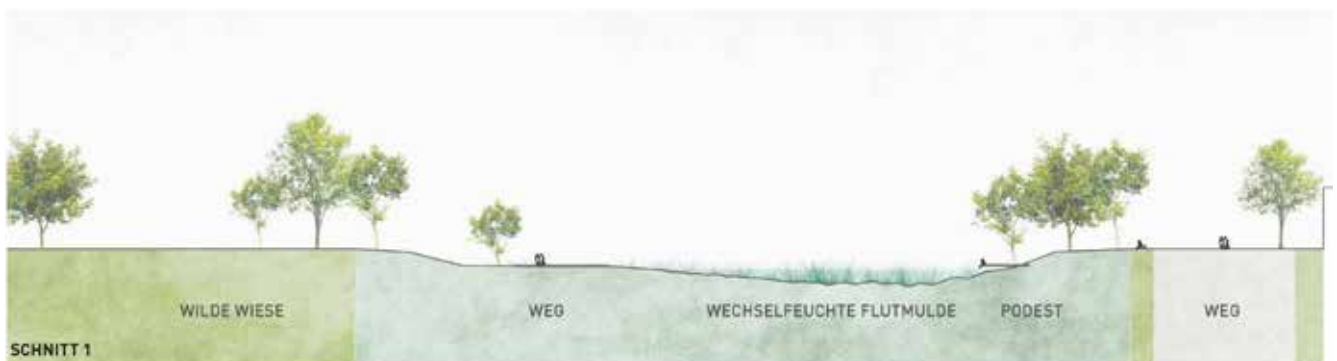


- | | |
|--------------------------|------------------------|
| Landschaftsraum Agropark | Bebauung |
| Landschaftsraum Y-Park | Baufeld |
| Wechselfeuchte Flutmulde | Gleisführung U-Bahn U7 |
| Freifläche Quartiersrand | BAB A5 |
| Freifläche Baufeld | Erschließungsstraße |
| Grüner Ring | |



Vielfältigen und großzügige Landschaftsstrukturen verweben die neuen Quartiere, mit ursprünglichen Naturräumen, den landwirtschaftlichen Flächen und bestehenden Infrastrukturen.

Feldgehölzzeilen, Lärmschutzhügel, Grünbrücken bzw. -unterführungen und ein dichtes Wegenetz sind wichtige landschaftliche Verbindungselemente.



Frankfurt Northwest – Neuer Stadtteil der Quartiere

rheinflügel Severin (Düsseldorf)
A24 Landschaft (Berlin)

rheinflügel severin



Isometrie



Nachgefragt

Wie lautet die Kernidee Ihres Entwurfs?

Die Kernidee unseres Entwurfs ist die Schaffung eines mischgenutzten Stadtteils mit einem breiten Angebot an Wohnungen, aber auch Arbeitsplätzen und Freiräumen. Die neue Bebauung ist behutsam in die Landschaft integriert, ohne bestehende Wegeverbindungen zu stören oder zu zerstören. Unser Entwurf sieht drei verschiedene Quartiere mit einem breiten Angebot an Wohnungen vor und mit unterschiedlichen Nutzungen in der Erdgeschosszone. Die drei Quartiere sind perfekt an den öffentlichen Nahverkehr (U7, RTW) angebunden und ermöglichen eine direkte Verbindung ins Zentrum von Frankfurt. Gleichzeitig bieten die drei Quartiere ein umfassendes Angebot an neuen Arbeitsplätzen; das Pendeln in die Stadt ist daher nicht immer notwendig. Frankfurt Nordwest bekommt ein engmaschiges Zentrum, in dem alles innerhalb von maximal 15 Gehminuten erreichbar ist.

Worin unterscheidet sich Ihr Entwurf von den üblichen Neubaugebieten?

Wir bauen Stadt weiter! Dies bedeutet, dass sich neue Zentren an den U-Bahnstationen bilden. Dies ist wichtig für die Versorgung der Bevölkerung vor Ort und in der Umgebung, mit kurzen Wegen zu Fuß und mit dem Rad und ohne ein Auto zu benötigen. Im Gegensatz zu üblichen Stadtentwicklungsgebieten bietet unser Entwurf einen Mehrwert für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sowie für die Menschen aus den umgebenden Nachbarschaften. Wir bauen mehr als nur reine Wohnsiedlungen, wir setzen daher einen Fokus auf die belebte Erdgeschosszone. Es wird ein vielfältiges Angebot an Nutzungen geben, Geschäfte, Restaurants und Cafés, aber auch neue Arztpraxen und Gesundheitseinrichtungen.

Was in Ihrem Entwurf bringt einem Bewohner der bestehenden Nachbarstadtteile einen Gewinn?

Der Mehrwert des Entwurfs für die bestehenden Nachbarschaftsteile liegt darin, dass neue Zentren für alle Bewohnerinnen und Bewohner aus Frankfurt Nordwest geschaffen werden. Neue Wegverbindungen aus den bestehenden Stadtteilen sorgen dafür, dass diese neuen Zentren intensiv genutzt werden. Es wird erstmals ein umfassendes Angebot an Geschäften und sozialen Versorgungseinrichtungen entstehen, wie in der historischen Stadt. Darüber hinaus werden auch wertvolle Arbeitsplätze im Bereich Produktion und Hi-Tech in neuen Betrieben geschaffen. Die Bewohnerschaft bekommt ein neues Angebot an Bildungseinrichtungen und neue Verbindungen des öffentlichen Nahverkehrs. Das Freiraumangebot wird verbessert und Parks und Plätze laden zum Verweilen ein. Wir schlagen darüber hinaus einen partizipativen Planungsprozess vor, um die Wünsche der Nachbarschaft besser berücksichtigen zu können. Das Projekt ist sozusagen ein Gewinn für alle.

**„Wir bauen
Stadt weiter!“**

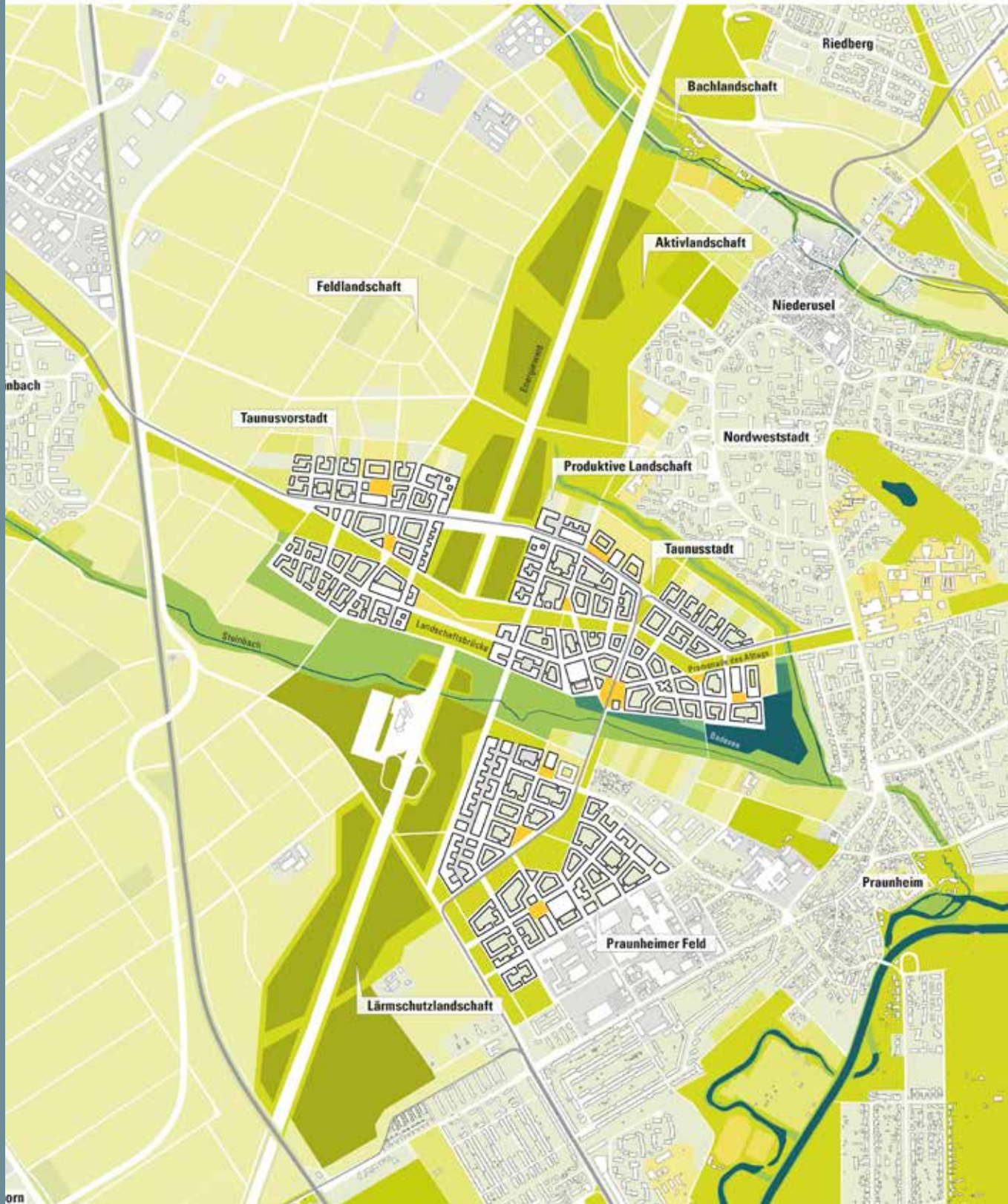
Schwarzplan



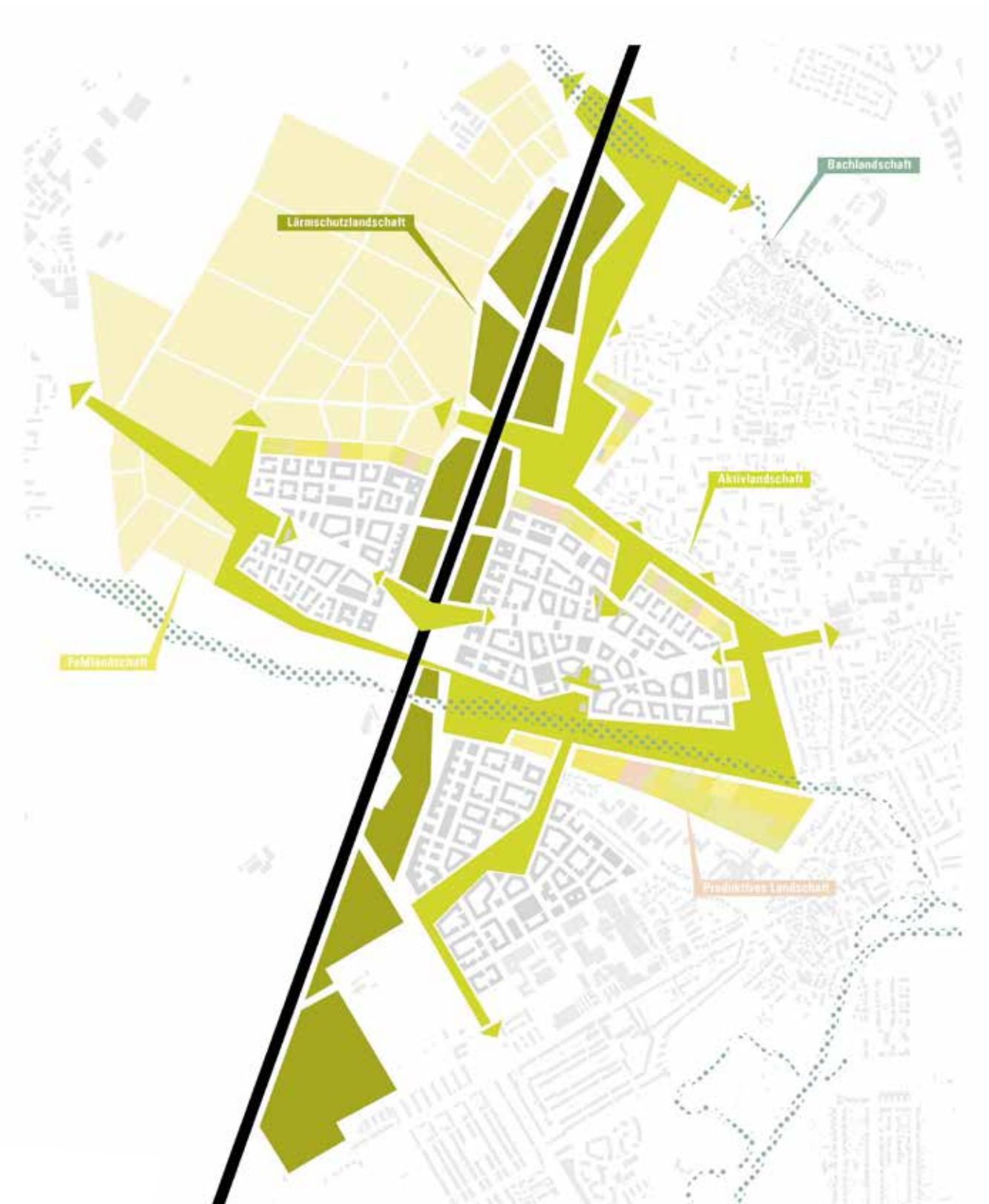
ÖPNV-Plan



Lageplan



Strukturplan grün-blaue Infrastruktur



Rahmenplan



1 Taunusvorstadt



In der Taunusvorstadt ist alles etwas überschaubarer, schließlich handelt es sich um das kleinste Quartier im Stadtteil, welches sich als Ergänzung der Taunusstadt versteht. Ihr Alleinstellungsmerkmal ist die freie Lage im Landschaftsraum. Mit Gewerbe entlang der Autobahn, der Kombination von Grundschule, U-Bahn-Haltestelle und Nahversorgungszentrum im Norden und gemeinschaftlichem Wohnen gewidmeten Höfen im Süden und Westen hat das Quartier drei funktionale Schwerpunkte. Die Promenade des Alltags überspringt mit Hilfe einer Landschaftsbrücke die A 5 und stellt damit das wichtigste Gliederungselement dar. Über die Verlängerung der Promenade nach Westen ist die Nachbargemeinde Steinbach zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar.

2 Taunusstadt



Die Taunusstadt beinhaltet das übergeordnete Stadtteilzentrum nördlich des Steinbachs. Hochgradig urban sind alle Erdgeschosse durch Einzelhandel, Gastronomie oder kleinteiliges Gewerbe aktiviert. Unweit der zweiten kombinierten RTW/U-Bahn-Haltestelle entsteht ein zum Steinbach geöffneter Platz als öffentlichster und zentralster Ort des gesamten Stadtteils. Hier steht das Bürgerhaus. Der Platz ist Teil der Steinbachpromenade und gliedert diese in ihrem Verlauf mit dem Badeseen als östlichem Abschluss.

3 Praunheimer Feld



Das Praunheimer Feld wird aufgrund der Gewerbeflächen im Übergangsbereich relativ eigenständig wahrgenommen. Es verfügt über eine eigene Mitte mit zentralem Platz an der kombinierten RTW/U-Bahn-Haltestelle. Parallel zur Bahntrasse verläuft ein innerer Grünzug zur Gliederung, Frischluftversorgung und Anbindung an das Steinbachtal und die nördlich gelegene Taunusstadt. Im Übergang zu den Gewerbeflächen werden Mischgebiete vorgeschlagen, welche auch als urbane Gebiete ausgewiesen werden könnten. Vorgesehen ist ein dichtes Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten. Innovative Formen der Verknüpfung sollen hier Raum bekommen, beispielsweise mit Grundstücken für gemischte Baugruppen.

4

Lärmschutzwall



Unmittelbar an der Lärmquelle wird ein Lärmschutzwall errichtet bzw. der bestehende Wall aufgestockt. Ein Höhenweg begleitet die Autobahn zu beiden Seiten. Dort, wo die Autobahn besonders nah an die Frankfurter Nordweststadt heranrückt, wirken zusätzliche Hügel als Lärm- und Sichtschutz und sind in die Gestaltung der wohnungsnahen Parkbereiche eingebunden. Sie können mit dem Bodenaushub aus den neuen Quartieren entwickelt werden. Eine Besonderheit stellen die Energiewälder dar. Sie fungieren als reinigende Immissionsfilter zur Verbesserung der Luftqualität und zugleich als optischer wie psychologischer Schutz.

Je nach Standort umschließen bewirtschaftete Niederwälder oder nachverdichtete Streuobstwiesen die Autobahn. Die Niederwälder können aufgrund ihres dichten Unterwuchses und ihrer Tiefe von zum Teil über 100 Metern auch als akustischer Schutz wirken. Zwei mäandrierende Fußwege zu beiden Seiten der Autobahn führen durch diesen neuen Landschaftstyp und stärken die Nord-Süd-Ausrichtung. Kleine Sport- und Spielflächen oder Aussichtspunkte begleiten diesen Weg. Die Trennwirkung der Autobahn wird durch eine Vielzahl an gestalteten Über- und Unterquerungen reduziert.



TaunusTerrassen

to be STADT (Frankfurt) mit Ramboll Studio
Dreiseitl (Überlingen), komobile (Wien)

torsten becker | stadtPLANER

Isometrie



Nachgefragt

Wie lautet die Kernidee Ihres Entwurfs?

Die Idee für den neuen Stadtteil der Quartiere – die Taunusterrassen – ist aus der terrassierten Landschaft zwischen Taunuskamm und Rhein-Main-Becken entwickelt. Der Landschaftsraum ist durch vorhandene und neue Freiräume geprägt, die die Quartiere gleichermaßen gliedern und verbinden. Sechs charaktervolle Freiräume und sechs vielfältige Quartiere formen eine vernetzende und nachhaltige Stadtlandschaft, die die Herausforderungen des Klimawandels bewältigt. Freiräume und Bebauung stehen in einem lebendigen Verhältnis zueinander und ermöglichen die Realisierung zukunftsfähiger Siedlungsstrukturen.

Worin unterscheidet sich Ihr Entwurf von den üblichen Neubaugebieten?

Mit Blick auf eine nachhaltige Zukunft zeichnet sich der Entwurf insbesondere durch die Ausrichtung auf einen ökologischen Städtebau aus. Eine kompakte, urbane Bauweise sichert zudem kurze Wege zur Nahversorgung, nachbarschaftliches Zusammenleben durch Höfe und Gemeinschaftsgärten sowie einen besonders schonenden Umgang mit den Ressourcen Boden und Wasser. Vor diesem Hintergrund liegt ein weiterer Schwerpunkt des Entwurfs auf der Schaffung sozialer Vielfalt und bezahlbarem Lebensraum für alle Bevölkerungs- und Einkommensgruppen. Auch soll im neuen Stadtteil das Arbeiten im Quartier integrativer Bestandteil des alltäglichen Lebens sein. Die radikale Ausrichtung auf den öffentlichen Nahverkehr, Rad- und Fußverkehr trägt den Anforderungen des Klimawandels besonders Rechnung und ermöglicht die Gestaltung atmosphärisch attraktiver Straßen und Plätze in den Quartieren.

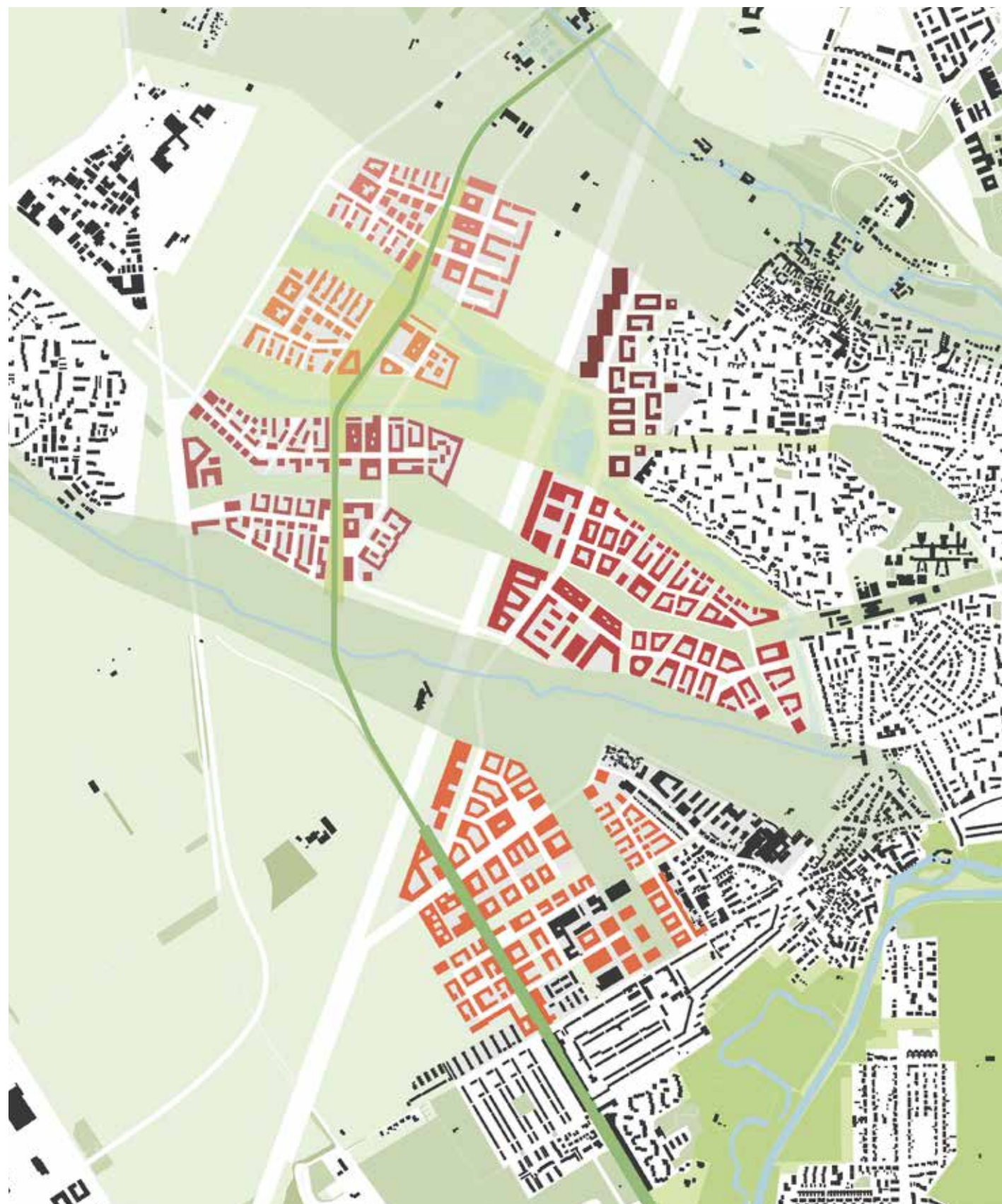
Was in Ihrem Entwurf bringt einem Bewohner der bestehenden Nachbarstadteile einen Gewinn?

Die schrittweise Urbanisierung der derzeit weitgehend monofunktionalen Agrarflächen erweitert die Nutzungsmöglichkeiten für die angrenzende Bewohnerschaft. Mit dem geplanten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur insbesondere des öffentlichen Verkehrs werden die angrenzenden Stadtteile Praunheim und Niederursel sowie die Nachbargemeinden Steinbach und Oberursel erheblich besser angebunden und in die Region vernetzt. Die bestehenden Quartiere (insbesondere der Ortskern Praunheim) werden vom Autoverkehr deutlich entlastet.

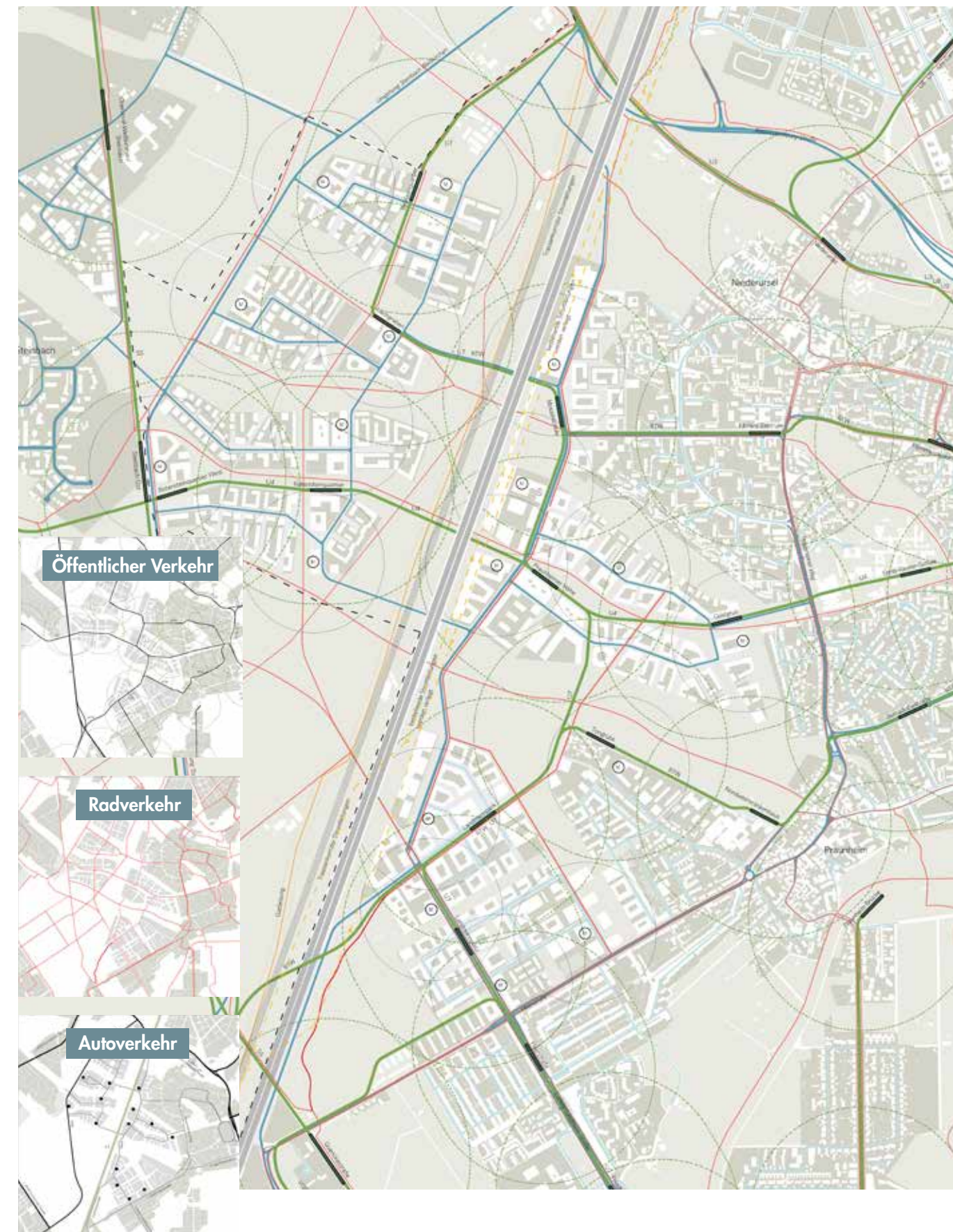
Ein enges Netzwerk von neuen Freiräumen unterschiedlicher Typologie bringt erheblichen Mehrwert. Die Schnittstellen zwischen dem neuen Stadtteil und der Umgebung offerieren ein großes Bildungs-, Sport-, Erholungs- und Nahversorgungsangebot.

„Eine Stadtlandschaft, die die Herausforderungen des Klimawandels bewältigt“

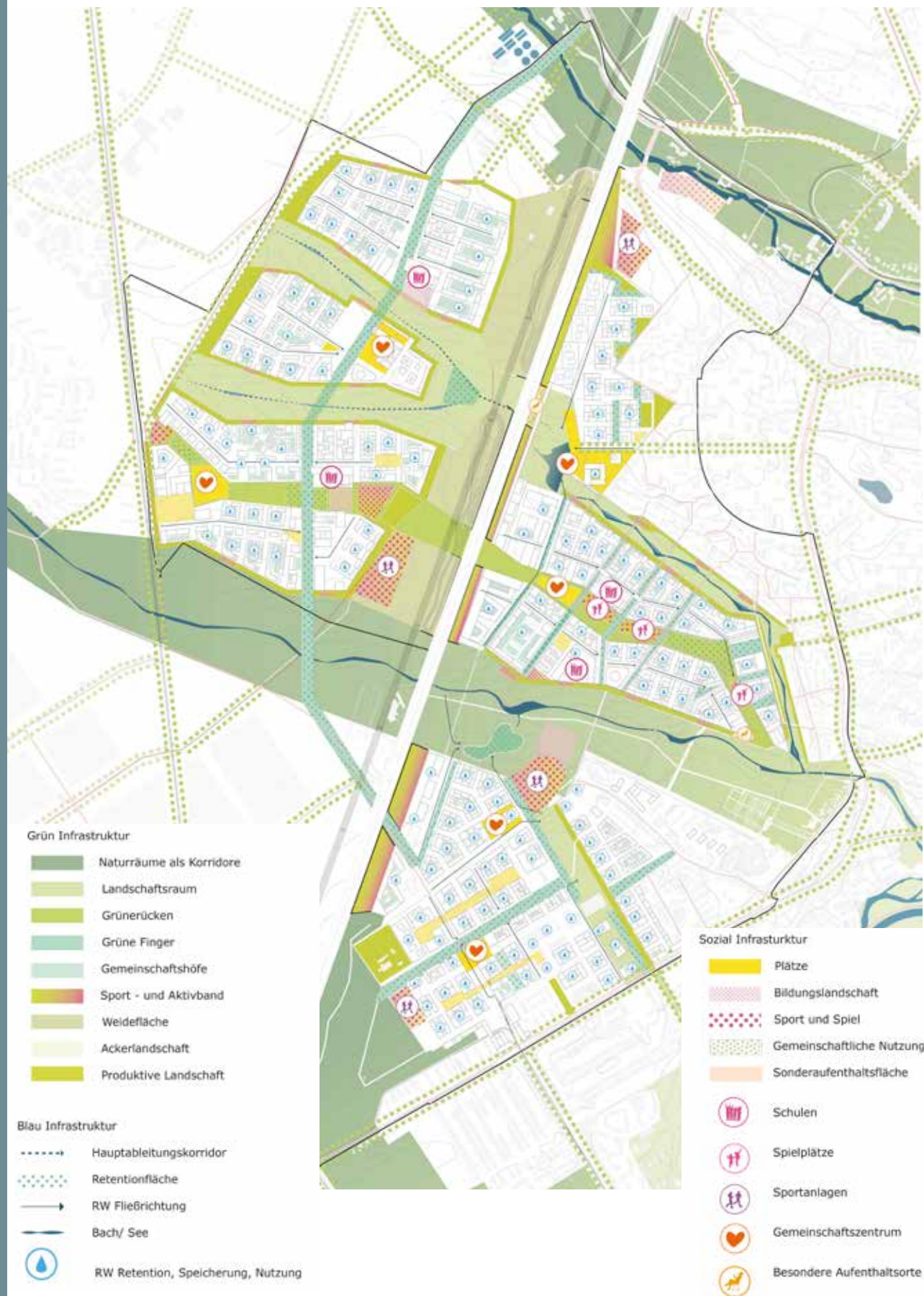
Schwarzplan



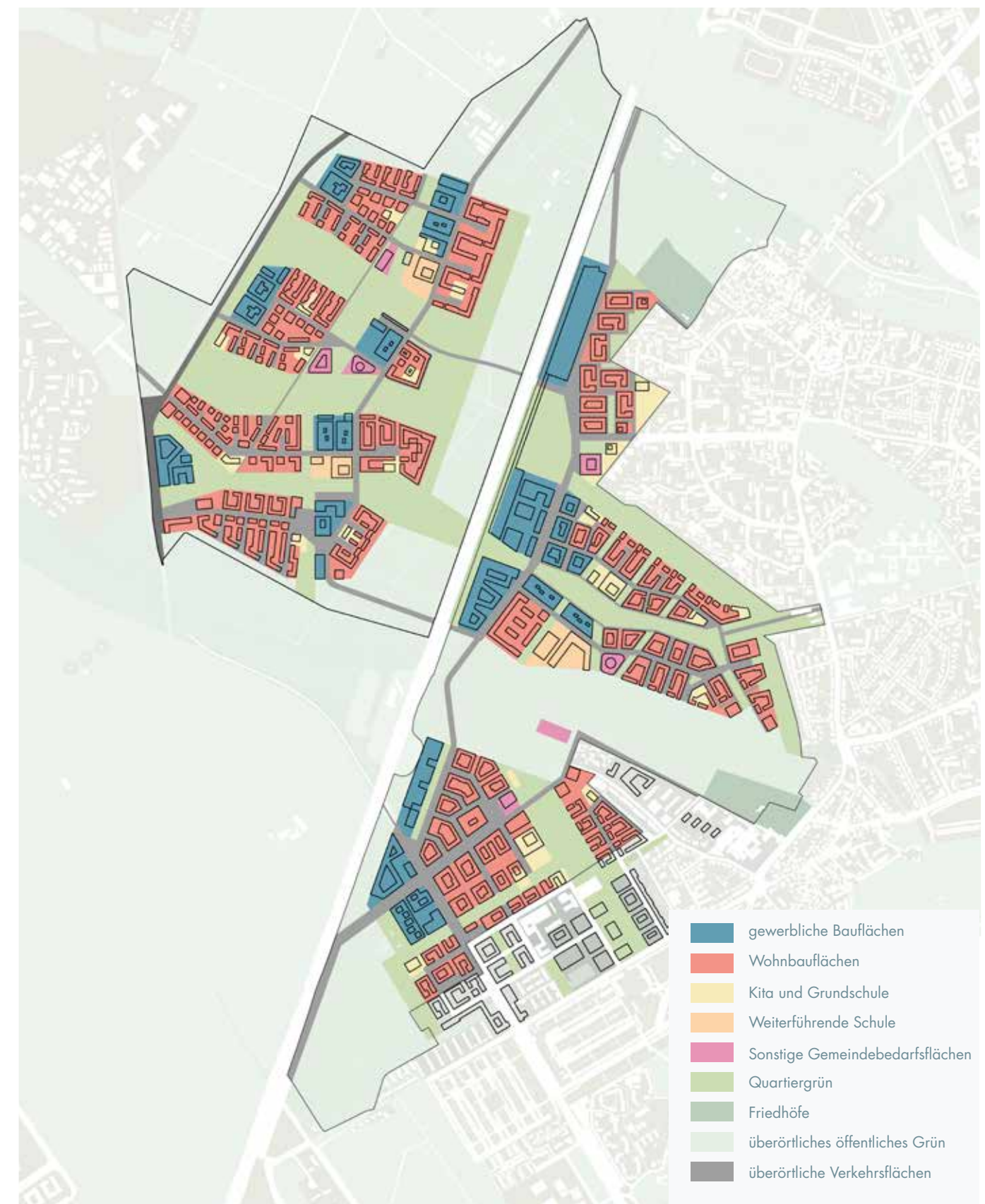
Strukturplan mit Erschließungsnetz



Strukturplan mit Freiraum



Nutzungskonzept



Rahmenplan



1 Praunheimer Höhe mit Grünem Rücken



Das Quartier ist kompakt und ermöglicht an den Rändern die für die Luftströmung erforderlichen Abstände zur Nachbarbebauung im Norden und Süden. Die Bebauung ist in der Mitte dicht und zeigt eine markante Höhenentwicklung, die Bezug nimmt auf die plastische Baukörperanordnung der Nordweststadt. Zu den Rändern hin lockert sich die Bebauung auf. Eine Besonderheit ist der Wohnhof im Südwesten: Zum Schutz des Baumbestands werden dort ein Großblock und drei eingestellte Wohntürme vorgeschlagen. Der Grüne Rücken ist die zentrale Achse des Öffentlichen Verkehrs mit zwei Haltestellen im Osten und Westen. Der wesentliche Teil des motorisierten Individualverkehrs soll durch Mobilitätsstationen am westlichen Rand gebündelt werden.

2 Landmannquartier als urbaner Weiterbau

Dieses Quartier ist die logische Fortsetzung der Siedlung Praunheim aus den 1920er Jahren. Die Ludwig-Landmann-Straße wird als urbane, grüne Achse den neuen Stadtteil mit der Kernstadt verbinden. Sie nimmt den schnellen Radverkehr und die Trasse der U7 auf. Durch zusätzliche Anbindung des Autoverkehrs über die Guerickestraße wird die Landmannstraße entlastet, so kann sie die Funktion einer Stadtteilstraße übernehmen. Der vorhandene Baumbestand wird nahezu vollständig in die Gestaltung der Freiräume integriert. Im nördlichen Teil wird im Bereich der geplanten RTW-Haltestelle ein Quartierszentrum vorgesehen. Selbstverständlicher Teil des Landmannquartiers sind die gewerblichen Nutzungen.

Landmannquartier: Quartiersplatz



3 Urbaner Gürtel als Verbindungselement der Quartiere



Die drei Quartiere im Westen nehmen die gewellte Formation der Landschaft auf und bilden ein gemeinsames Siedlungsband. Die Bebauung ist offener und lockerer. Sie ermöglicht Blickbeziehungen zur Landschaft und einen intensiven Austausch mit den Freiräumen. Zentrales räumliches und funktionales Element ist der urbane Gürtel, der die drei Quartiere miteinander verbindet und von der Landmannstraße im Süden bis hin zur Krebsmühle im Norden führt.

Der Gürtel ist Standort für die zentralen Einrichtungen und die gemischt genutzten Areale. Die Bebauung zeigt sich nach Osten zur Autobahn aus Lärmschutzgründen geschlossen. Es werden große Wohnhöfe vorgeschlagen, deren Wohnungen sich nach Westen hin in Richtung Taunus orientieren. Im Kern der Quartiere werden Baufelder geplant, die sich für die Entwicklung größerer Wohnprojekte anbieten. Gemeinschaftsgärten dienen dem Quartiersleben und der Selbstversorgung.

Lachgrabenquartier: Blick zum Quartiersplatz



Das neue Gesicht des Stadtrands – Stadterweiterungsprojekte im Zeichen der Reurbanisierung

Ein Fachbeitrag von Uwe Altrock

Während das Leben in den großen Städten für viele Gesellschaftsschichten attraktiv wie lange nicht ist und der Städtetourismus blüht, drängen insbesondere junge Leute und Zuwanderer aus dem Ausland in die großen Metropolen. Seit etwa 10 bis 15 Jahren hat vor diesem Hintergrund eine neue Wohnungsknappheit mit dramatischen stadträumlichen Folgen vielerorts die Stadtentwicklung bestimmt. Man könnte meinen, dass darauf mit einer fortgesetzten Suburbanisierung¹ reagiert würde. Doch seit einigen Jahren wird in Deutschlands Städten ernst gemacht mit der Innenentwicklung zur Erreichung des 30-ha-Ziels².

Auch in Frankfurt am Main wurden in den letzten Jahrzehnten konsequent brach fallende Innenentwicklungspotentiale, wie das heutige Europaviertel, die Flächen im West- und Osthafen oder alte Kasernenstandorte, in Wohngebiete umgewandelt. Inzwischen zeichnet sich jedoch ab, dass Städte solche Potentiale nun ausgeschöpft haben. Mit ihrer Wohnbaulandentwicklung greifen diese Städte im Rahmen einer abgewogenen Gesamtstrategie zu einem gewissen Grad auch wieder auf größere Neubaustandorte auf der „grünen Wiese“ zurück.

Dies gilt nicht nur für die Metropolräume wie beispielsweise das Rhein-Main-Gebiet: Allein von den 50 größten deutschen Städten planen über 20 in größerem Umfang die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen, von Landschaftsschutzgebieten oder anderen Freiräumen. Dies wird damit gerechtfertigt, dass zwar der weitaus größere Teil der Neubaupotentiale weiterhin im Innenbereich liegt, angesichts der überall auftretenden Widerstände gegen eine weitere Nachverdichtung eine starke Erhöhung der angestrebten Dichten dort aber unrealistisch ist. Teils handelt es sich bei den daher nun in den Blick genommenen Standorten auf der „Grünen Wiese“ um schon seit Jahrzehnten diskutierte, aber immer wieder zurückgestellte Projekte wie etwa in München-Freiham oder Berlin-Buch. In manchen Fällen geht es um eine Arrondierung von Projekten, die in der letzten Stadterweiterungswelle ins Stocken geraten sind wie in Berlin-Altglienicke. Zum Teil sind es aber auch große Flächen in der Nachbarschaft jüngerer Stadterweiterungen, wie in Hamburg-Oberbillwerder oder in Frankfurt am Main. Häufig weisen die Flächen Nutzungseinschränkungen auf, weswegen sie in früheren Entwicklungsphasen nicht vorrangig in Anspruch genommen wurden. Besonders kontrovers ist diese Entwicklung in Städten wie etwa in Freiburg, die nun auf wichtige naturnahe Flächen (Dietenbach) zurückgreifen müssen, gegen deren Entwicklung sie sich früher bereits bewusst entschieden hatten.

Bei der Auswahl der Neubaustandorte am Stadtrand spielt heute eine Reihe plausibler stadtentwicklungspolitischer Erwägungen eine Rolle. Kleinteiligen Innenentwicklungsstandorten werden größere zusammenhängende Flächen am Stadtrand an die Seite gestellt. Deren Verfügbarkeit und zügige Bebaubarkeit spielt eine große Rolle. Dafür werden vielerorts neue städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen vorbereitet.

Obwohl davon ausgegangen werden kann, dass die Städte zunächst ihre infrastrukturell und stadträumlich gut angebundenen Flächen in den Blick nehmen, sind auch diese mitunter mit

schwerwiegenden Entwicklungshemmnissen behaftet, wie etwa im Blankenburger Süden von Berlin. Daher weisen die Planverfahren erhebliche Vorlaufzeiten auf, in denen mit der Stadtgesellschaft viele grundsätzliche Fragen wie Bebaubarkeit, städtebauliche Verträglichkeit, Dichtevorstellungen, Umgang mit Vornutzungen, Anbindung an das Verkehrssystem und zu erwartende Folgen für Stadtklima und Naturschutz geklärt werden müssen.

Das Thema der mangelnden Grundstücksverfügbarkeit und der explodierenden Grundstückspreise spielt eine wichtige Rolle: Städte, die in der Vergangenheit aktiv Bodenpolitik betrieben haben und über geeignete Flächen in ihrem Eigentum verfügen, sind deutlich im Vorteil. Hieran ändert auch die unterstützende Rolle des Instruments „städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“ nichts Wesentliches, da die Zivilgesellschaft die Fähigkeit besitzt, bei fast allen Neubauvorhaben ernst zu nehmende Gegenargumente zu finden und diese in der städtischen Öffentlichkeit zu skandalisieren.

Die beschriebenen Stadterweiterungsprozesse finden unter dem Zeichen der Reurbanisierung³ statt. So werden nun neue Leitbilder einer Urbanität am Stadtrand gesucht, die von der Debatte um die „Europäische Stadt“ aus den 1990er Jahren geprägt sind. Prinzipien von Kompaktheit, funktionaler und sozialer Mischung, möglichst kleinteilig differenzierter Parzellierung und Trägerschaft, Fußgängerfreundlichkeit sowie ökologisch und gestalterisch hochwertigen und aneignungsfreundlichen öffentlichen Freiräumen bestimmen die Leitbilder.

Die aktuellen Projekte begnügen sich nicht mit den dabei erreichten Ergebnissen früherer Tage. In Berlin-Karow, Hamburg-Allermöhe oder Frankfurt-Riedberg wurden in den letzten Jahrzehnten zwar ansehnliche und aufgrund ihrer Maßstäblichkeit bis heute durchaus attraktive Quartiere hervorgebracht, die aber aufgrund ihrer Entstehungsbedingungen weit unter den ursprünglichen Erwartungen etwa an Nutzungsmischung und Urbanität geblieben sind.

Für die Kernstädte von größeren Ballungsräumen scheiden Einfamilienhausquartiere am Stadtrand ohnehin aus. Sie müssen vor allem eine zunehmend „urbane“ Klientel in ihrem Weichbild⁴ unterbringen. Ihre erheblichen Anstrengungen im Rahmen einer sozialverträglichen Sanierung von Prenzlauer Berg, Ottensen oder Bockenheim waren nicht in der Lage, auf lange Sicht erhebliche innerstädtische Verdrängungstendenzen aufzuhalten.

Es ist noch nicht ausgemacht, wie die Auseinandersetzungen um neue Quartiere am Stadtrand ausgehen wird und welche Rolle dabei etwa auch kleinere, häufig eher an der städtebaulichen Struktur ihrer unmittelbaren Umgebung orientierte Siedlungsergänzungen spielen werden, die nach wie vor eher anspruchslose städtebauliche Leitbilder verfolgen.

Für die großen Vorhaben am Rand der deutschen Metropolräume ist dagegen klar, dass sich eine zweite Phase städtebaulicher Leitbilder der Nachmoderne abzeichnet. Die großen Städte wollen und müssen Ernst machen mit der Suche nach urbanen, nachhaltigen Quartieren, wenn diese angesichts des öffentlichen Gegenwinds, der ihnen entgegenschlägt, überhaupt realisierbar und schließlich auch nach ihrer Fertigstellung in 20 bis 30 Jahren noch zeitgemäß und attraktiv sein sollen.

1 die Abwanderung städtischer Bevölkerung oder städtischer Funktionen wie Industrie oder Dienstleistungen

2 das langfristige Ziel der Bundesregierung, den Flächenverbrauch für Siedlungen und Verkehr auf 30 Hektar pro Tag zu reduzieren

3 das Gegenteil von Suburbanisierung, also die Zunahme von Bevölkerung und Beschäftigung in einer Kernstadt

4 das Erscheinungsbild einer Stadt

Neue Leitbildansätze – mit ungewisser Umsetzungsperspektive – zeigen sich daher insbesondere auf den folgenden Ebenen:

- Verfahren: Umfassend angelegte Bürgerwerkstätten mit zugeschalteten Expertinnen und Experten, mehrstufigen innovativen Wettbewerbselementen und einer diskursiven Einbeziehung unterschiedlichster Akteure der „Stadtproduktion“
- Trägerschaft und Kleinteiligkeit: differenzierte Ausgestaltung des Spektrums möglicher Bauherren und Investoren mit einem starken Anteil öffentlicher Wohnungsunternehmen, aber vor allem auch von Genossenschaften und Baugruppen, die dadurch „quartiersbildend“ wirken sollen, aber deren breite Mobilisierung in der vorgesehenen Größenordnung am Stadtrand kaum vorhersehbar ist
- Stadträumliche Einbindung und nachhaltigkeitsorientierte Freiraumgliederung: intensive Durchgrünung unter Berücksichtigung von ökologischen Ausgleichsfunktionen, infrastrukturellen Aufgaben und einem umfangreichen Angebot von Aktivitätszonen
- Identitätsstiftende Untergliederung von Großsiedlungen: konsequente Phasierung mit ablesbaren eigenständigen „Quartierspersönlichkeiten“ und differenzierter stadträumlicher Profilierung kleinräumiger Einheiten
- Überlegungen zu einer neuen Form der „produktiven Stadt“ in Verschränkung von Siedlung und Landschaft: Belegung der unbebauten Freiräume mit innovativen Nutzungen im Geist der kleinräumigen Nachhaltigkeit unter Einbeziehung der Bewohnenden
- Innovative Mobilität in Verbindung mit Smart-City-Ansätzen: Starke Ausrichtung auf nichtmotorisierte Mobilitätsformen neben der Anbindung an den öffentlichen Verkehr und dezentrale Bündelung des ruhenden Verkehrs in multimodalen „Mobility Hubs“, die gleichzeitig Konzentrationspunkte des öffentlichen Lebens werden sollen
- Neue Formen der Nutzungsmischung in unterschiedlicher Körnigkeit: Eingestreute Raumangebote für innovative Formen städtischen Arbeitens vom Erdgeschoss bis zum eigenständigen Gebäude, weitestgehend kleinteiligen Organisationsformen ergänzt durch Bildungs- oder Gesundheitseinrichtungen mit quartiersübergreifender Bedeutung
- Quartiersmanagementansätze in der Entwicklungsphase: „Bespielung“ der Angebotsräume für Nichtwohnräume und öffentliche Flächen zur Umsetzung der Anfangsidee eines vielfältigen Stadtquartiers

Diese Ansätze prägen auch die Diskussion um den „Stadtteil der Quartiere“ im Frankfurter Nordwesten. Seine Ausgangsbedingungen sind nicht einfach: angefangen von der Lage in Richtung der klein- und mittelstädtischen Taunusvororte sowie an einer der meistbefahrenen deutschen Autobahnen, seinen großräumigen Entwicklungseinschränkungen durch wichtige Frischluftschneisen, Hochspannungsleitungen und die Nachbarschaft zu keineswegs langfristig für die Anbindung eines neuen Stadtteils vorgeplanten Bestandsquartieren. Diese Rahmenbedingungen spiegeln die in deutschen Ballungsräumen oft zu beobachtenden Schwierigkeiten wider, geeignete Stadterweiterungsflächen zu finden, die hohe Ansprüche befriedigen sollen und sich dabei in ein Umfeld einschreiben müssen, das nicht unbedingt auf „noch mehr Stadt“ gewartet hat. Dieses Umfeld hat sich vielmehr in einer vielleicht nicht idealtypischen, aber dennoch gewachsenen Koexistenz zwischen Siedlung und Freiraum eingerichtet, deren Qualitäten von den Bewohnenden vor Ort mit der Zeit entdeckt worden sind. Letztere möchten diese Qualitäten nicht leichtfertig zugunsten einer ungewissen Zukunft mit einem großen neuen Stadtteil teilen. Dessen neu entstehende Qualitäten können von der Bestandsbevölkerung nicht seriös abgeschätzt werden.

Die Stadt Frankfurt hat deshalb zu Recht auf ein sehr offenes Verfahren gesetzt, das auf einem umfassenden Dialog mit der Stadtgesellschaft und einem breiten Spektrum von Fachleuten aufbaut. Ein großer Erfahrungsschatz aus mehreren Jahrzehnten Stadterweiterungspraxis, neueste Ideen zur Organisation der Quartiersentwicklung und viel lokales Wissen werden in die Diskussion einbezogen. Auch wenn die Corona-Pandemie den ursprünglichen Ambitionen einen gehörigen Strich durch die Rechnung gemacht hat und die Diskussion auf der regionalen Ebene erwartet kontrovers verläuft, müssen die Anstrengungen der Stadt sehr positiv gewürdigt werden. Sie können aber einige schwierige Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Stadtteils auch unter Einsatz kreativster Ideen nicht völlig aushebeln:

- die Frage, ob sich neben der Autobahn wirklich ein attraktiver Stadtteil organisieren lässt,
- die ungewöhnliche Wettbewerbssituation bei der Entwicklung der städtebaulichen Gesamtkonzepte durch sieben komplex zusammengesetzte Teams. Diese formulieren an vielen Stellen besonders zukunftssträngig anmutende, aber gleichwohl spekulative und mitunter vage Konzeptideen und ringen darum, diese in relativ konkrete städtebauliche Bilder zu übersetzen, die Grenzen der heutigen Vorstellbarkeit „wirklich“ nachhaltiger und klimaneutraler Quartiere. Diese erfordern völlig andere Formen von Wohnen, Arbeiten, Erholung und Mobilität. Die dafür geeigneten baulich-räumlichen Ausdrucksformen können aber nur ansatzweise vorhergesehen und im Umfeld der existierenden Stadt mit ihren konventionellen, bequemen, aber wenig nachhaltigen Organisationsformen bislang auch nur schwer überzeugend vermittelt werden.

So bleibt zu hoffen, dass der große Schatz an innovativen Ideen und offen geführten Debatten die Ernsthaftigkeit und Redlichkeit des Unterfangens demonstrieren kann, mit dem hier um neue Organisationsformen und stadträumliche Konzepte für Stadtquartiere der Zukunft gerungen wird. Der prämierte Vorschlag zum neuen „Stadtteil der Quartiere“ wird mehr als nur einen sinnvollen Beitrag dazu leisten, die schwierige Lage am Wohnungsmarkt in der Region Frankfurt ein wenig zu entspannen und dabei überdies zukunftssträngige Wege für unser räumliches Zusammenleben in Städten aufzuzeigen.

Dr.-Ing. Uwe Altrock ist Stadtplaner und als Fachbereichsleiter Professor für Stadterneuerung und Planungstheorie an der Universität Kassel. Darüber hinaus ist er Herausgeber der Zeitschrift „Planungsrundschau“ und Mitherausgeber des „Jahrbuchs Stadterneuerung“.



Sie haben noch Fragen?

Auch nach Abschluss der Mehrfachbeauftragung sind wir für Sie da.
Bitte zögern Sie nicht, uns zu kontaktieren.

Kontakt

Antonius Schulze Mönking
Telefon: +49 (0)69 212 36107
Telefax: +49 (0)69 212 30731

Sabine Guttman
Telefon: +49 (0)69 212 34351
Telefax: +49 (0)69 212 30731

Birte Biemann
Telefon: +49 (0)69 212 36311
Telefax: +49 (0)69 212 30731

oder unter der Projektwebseite
www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/nordwest

Impressum

Gesamtverantwortung

Stadt Frankfurt am Main
Dezernat Planen und Wohnen
Stadtplanungsamt
Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main

Redaktion und Gestaltung

Stadtberatung Dr. Sven Fries
Landauer Straße 58
67346 Speyer

Druck

Thoma Druck GmbH
Am Lachengraben 3
63303 Dreieich

Auflage

500 Stück
Frankfurt am Main, Februar 2021

Quellen

Umschlag	© Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main
S. 2	© Stadtvermessungsamt Stadt Frankfurt am Main
S. 7	© Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main, Integriertes Stadtentwicklungskonzept/ISTEK Frankfurt, 2019
S. 8/9	Grafik: Stadtberatung Dr. Sven Fries
S. 28–105	Die Grafiken zu den Studien wurden von den jeweiligen Planungsteams angefertigt.

Fotonachweis

Alle Fotos Stadtberatung Dr. Sven Fries, außer:
S. 6/7, 26/27, 106/107, 108/109: © Stadtplanungsamt Frankfurt am Main