Frankfurt-Nordwest - Neuer Stadtteil der Quartiere

# the project of time

## als Vorbereitung auf ...

**KH STUDIO. building strong stories**
Architektur Stadtplanung Landschaftsarchitektur
info@khstudio.org // 44, rue des Vinaigriers, 75010, PARIS // +33 (0)6 23 88 94 62

08-05-2020

... und während die Stadt sich  verändert und neu konstituiert, immer und immer wieder,
vermitteln die Bäume, wie stille Zeugen, eine Botschaft von großer Bedeutung für dieses Abenteuer:

“Die durchschnittliche Lebensdauer eines Gebäudes beträgt 50,
die eines Baumes mehrere hundert Jahre”

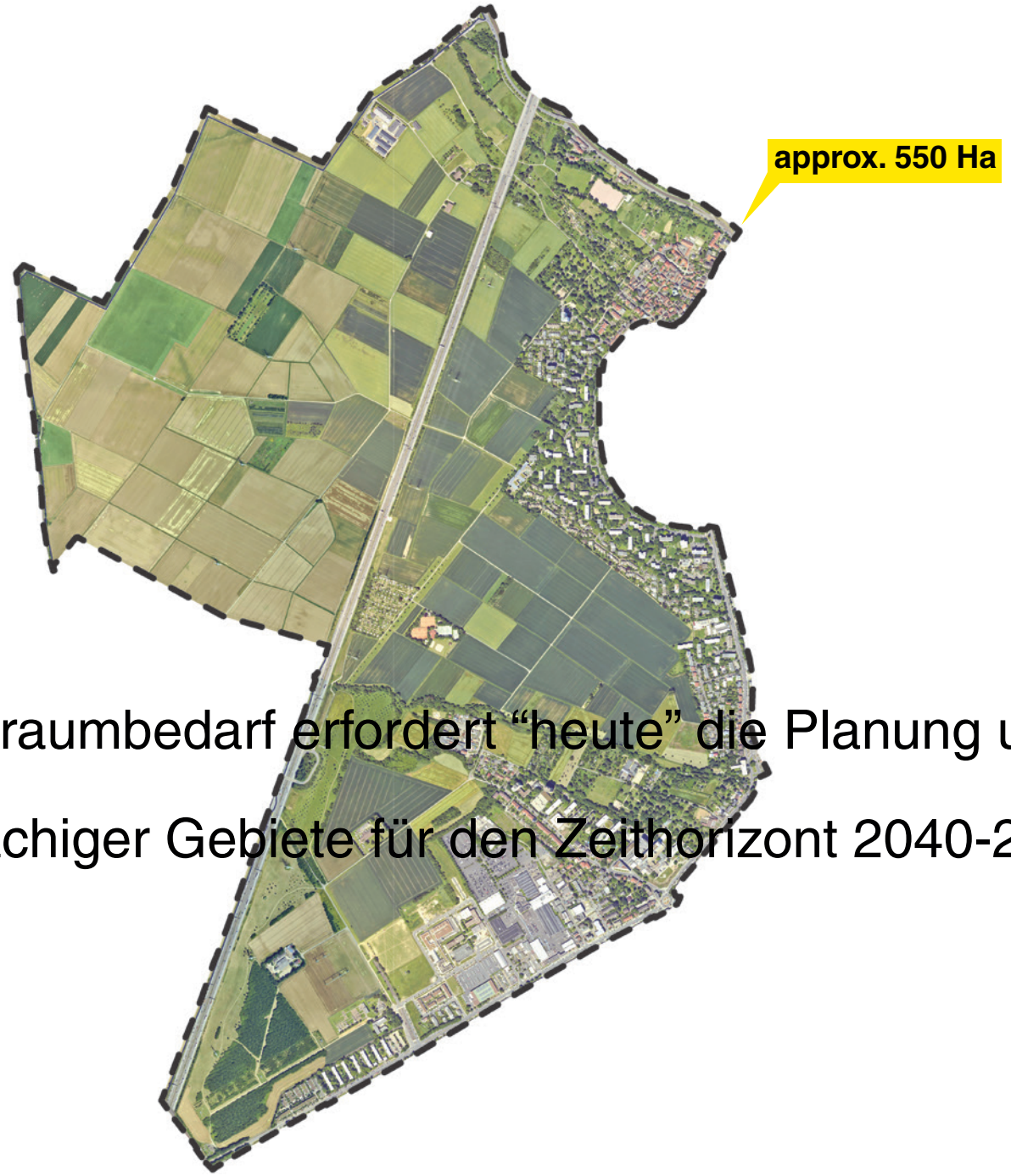
Das metropolitane Zeitalter des Großraums Frankfurt

kündigt sich mit förderlichen Paradoxa an.

Unser Ziel ist es diese Paradoxa

zu einer kollektiven Möglichkeit zu machen.

# Paradoxon 1.




## Maßstab vs Zeit

Der steigende Wohnraumbedarf erfordert “heute” die Planung und Veränderung großflächiger Gebiete für den Zeithorizont 2040-2050.

Wenn diese Stadtentwicklung abgeschlossen sein wird,

wird sich die Art und Weise, wie wir unsere Städte und

ihre Infrastrukturen nutzen und leben, radikal verändert haben.

**Das Projekt kann nicht mehr die Blaupause**

**einer illusionären Zukunft sein.**

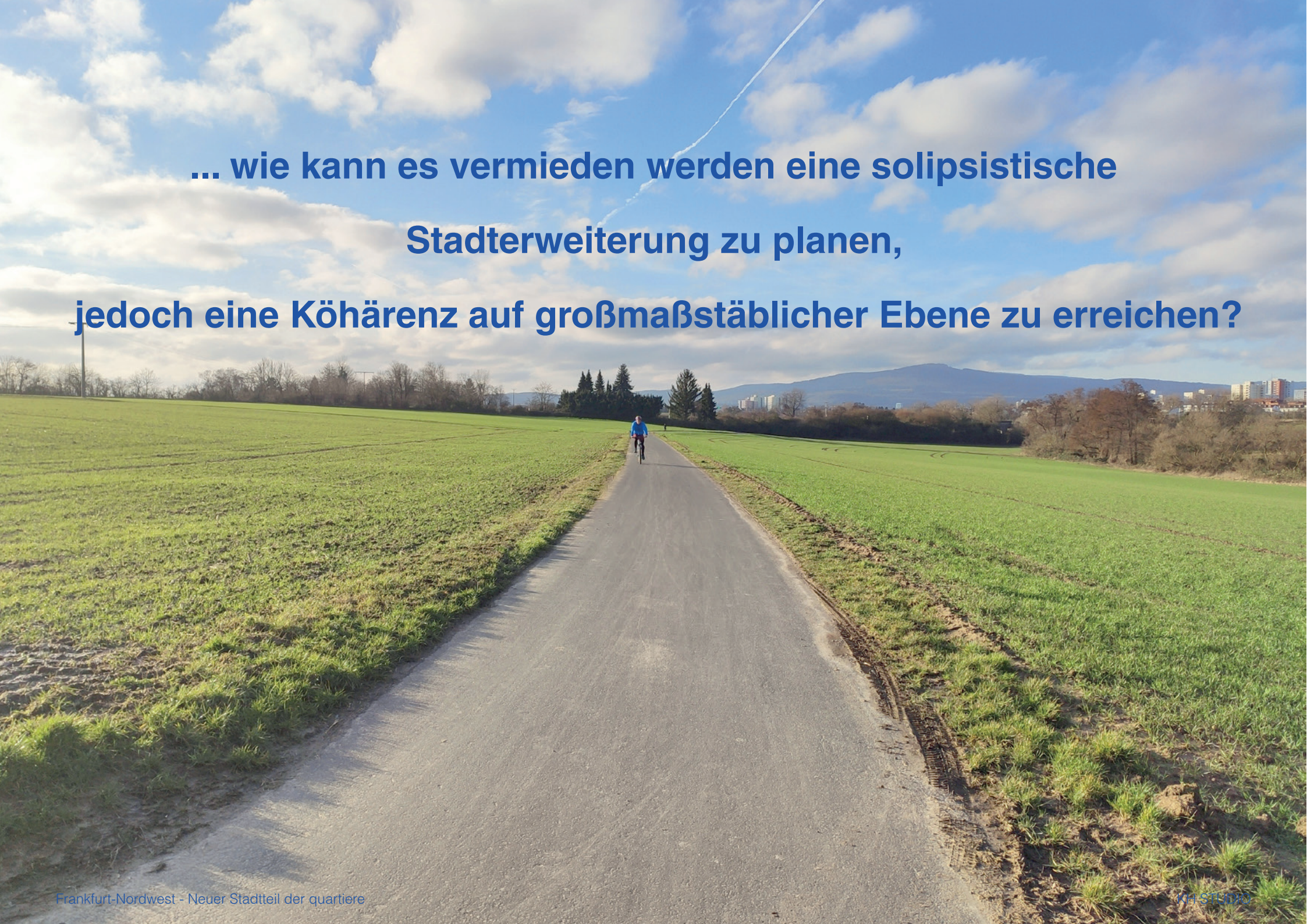
**Wir schlagen deshalb vor, diesen Beteiligungsprozess zu nutzen,**

**um das Projekt als ein “Palimpsest” zu entwickeln.**

**Dies heist einen offenen und anpassungsfähigen Rahmen anzubieten,**

**der es den beteiligten Akteuren erlaubt, in den kommenden Jahren**

**eine gemeinsame Geschichte zu schreiben.**


... wie kann es vermieden werden eine solipsistische
Stadterweiterung zu planen,
jedoch eine Köhärenz auf großmaßstäblicher Ebene zu erreichen?

# Paradoxon 2. Verwaltungsgrenzen vs großräumlicher Kohärenz

Nach der Stadt der Zentren und der Grüngürtel, benötigen wir eine neue Grundlage den Big-Bang des polyzentrischen Wachstums zu lesen...

Verwaltungsgrenzen sind diesbezüglich nicht hilfreich.

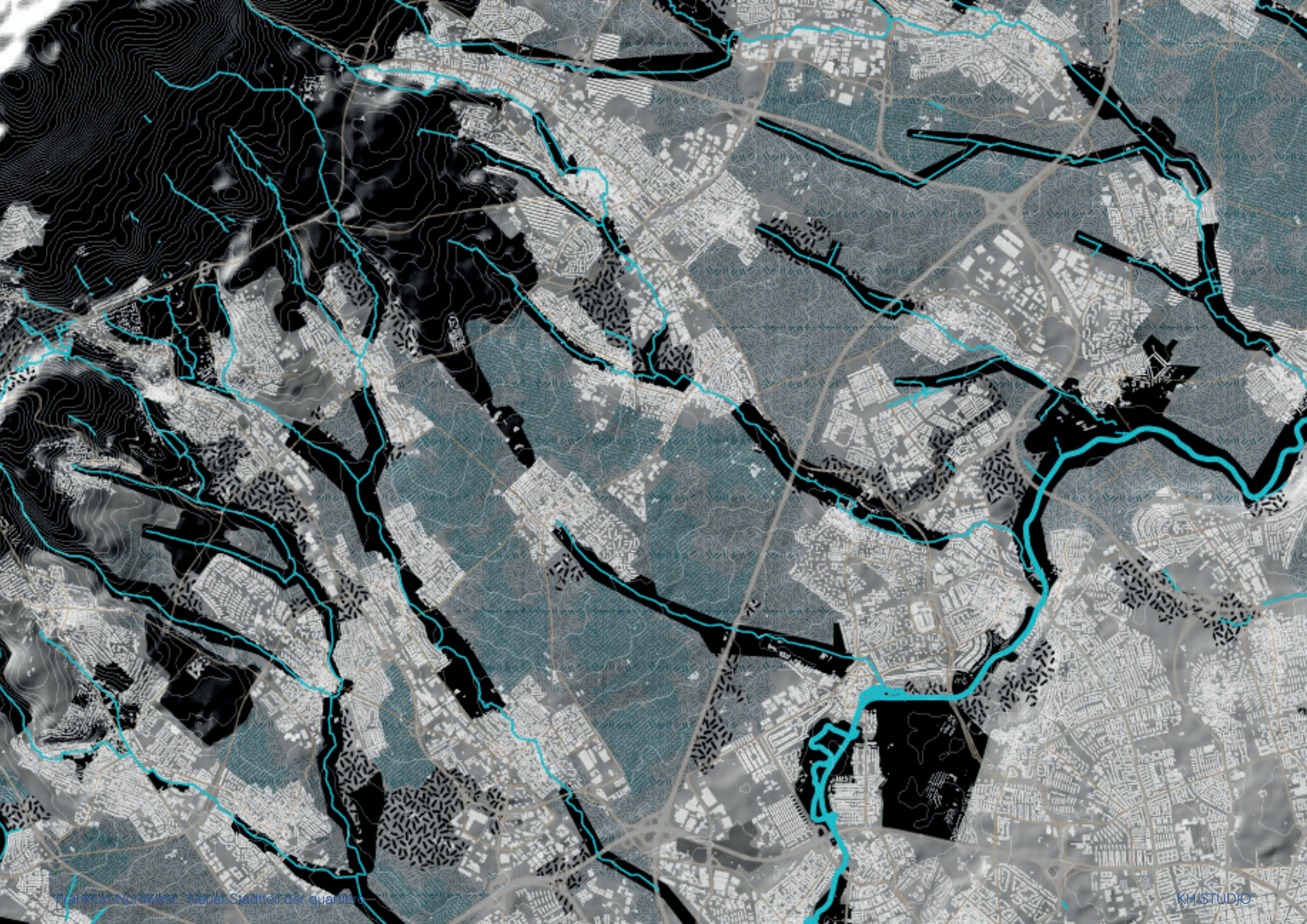
Sie rahmen und vervielfältigen lediglich die Ambitionen

und die gegenseitige Konkurrenz.

**Wir schlagen die Suche nach einem Instrument vor, welches die großräumliche Kohärenz nicht mit den üblichen Instrumenten der Stadterweiterung und der Landerschließung erzielt.**

**Indes jedoch versuchen wir den Linien der natürlichen Geographie und des ländlichen Raums zu folgen.**

**Es bedarf nur die Postkarte der Frankfurter Skyline zu wenden ...**



Die Stadt der Topographie und des Wassers liegt uns vor Augen.
EinfeuchtesundreichesGebiet,dessenStrukturrobustundresilientistund
die Verwaltungsgrenzen ignoriert.
Von Natur aus schafft es Kohärenz sowie eine starke territoriale Figur.

Die Stadt der Topographie und des Wassers liegt uns vor Augen.
Ein feuchtes und reiches Gebiet, dessen Struktur robust und resilient ist und
die Verwaltungsgrenzen ignoriert.
Von Natur aus schafft es Kohärenz und eine starke territoriale Figur.
Die Linien dieser Gestalt leiten die Definition des Palimpsests

# Landschaft als bewohntes Palimpsest

## der Protagonist einer progressiven Metamorphose

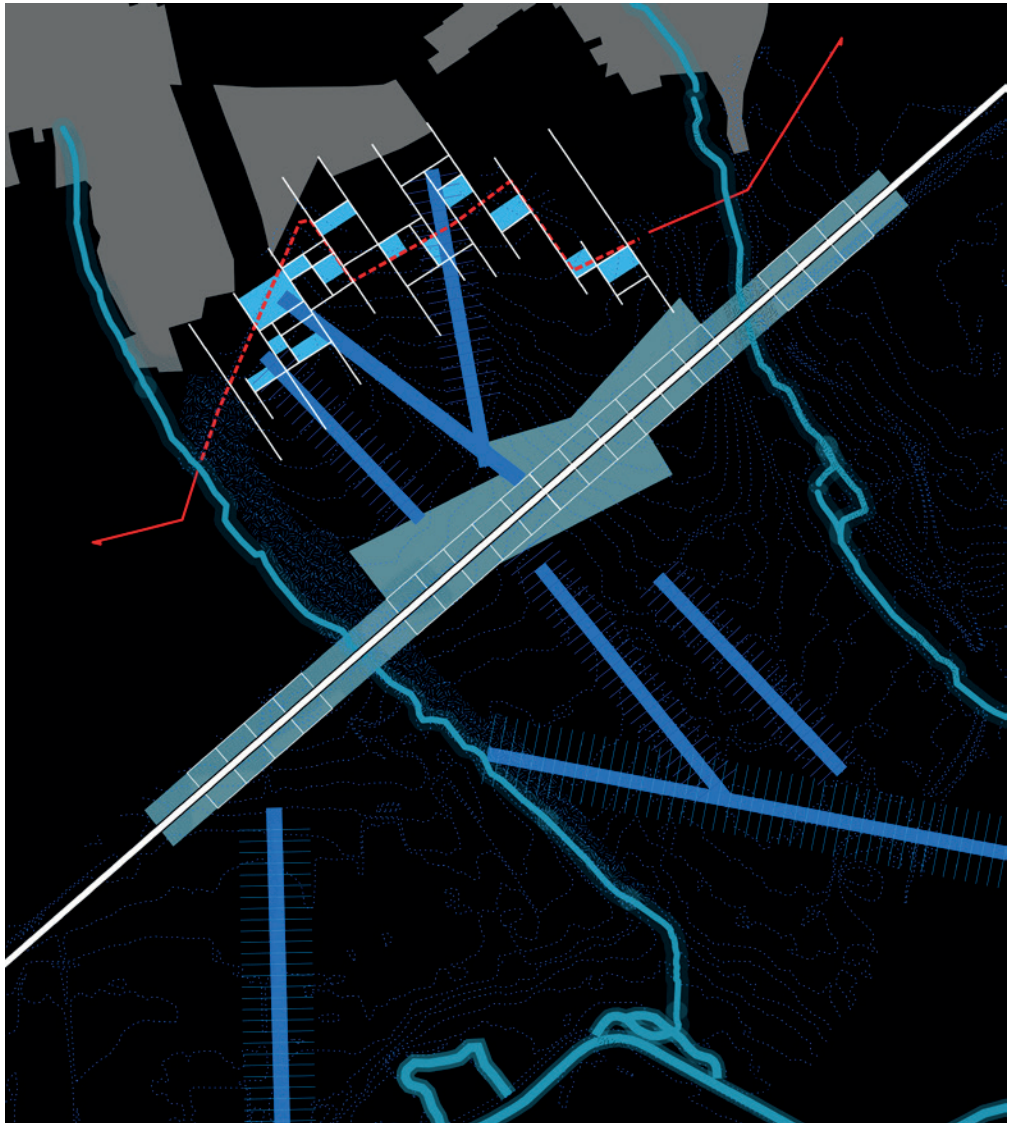
- Die Landschaft ist ein hervorragendes Werkzeug das “Project of time” zu verwirklichen.

- Unser Palimpsest besteht aus einigen maßgebenden Landschaften, die uns dabei helfen die progressive Metamorphose des Ortes **vorwegzunehmen**, zu **begleiten** und zu **verhandeln**. Jede dieser Landschaften trägt auf ihre besondere Weise zur Gesamtfigur bei.

- Die bestehenden Wasserlinien des Steinbachs und des Urselbachs tragen dazu bei den linearen Campus und die umfassende Umwandlung zu formen und die Verbindung zum großstädtischen Maßstab herzustellen.
- Anderen Protagonisten arbeiten an der Verwandlung und der Vorwegnahme: die Verkehrsinfrastruktur der A5 wird zu einem produktiven Grünstreifen; die Verwaltungsgrenze zu einem vermittelnden Übergangsbereich.

- Auf einem kleineren Maßstab trägt die Struktur der landwirtschaftlichen Felder (deren Wege und ihre Ausrichtung an der Topographie) dazu bei, ein System von bewohnten Gewebelinien festzulegen, in dem Straßen zu linearen Wäldern werden und die Baufelder sich an diese lineare Durchlässigkeit anpassen.

- Heute ist das Gebiet eine zweidimensionale monofunktionale Fläche.
Morgen, kann daraus eine vielschichtige 4D Umwelt werden:
eine Quartiesbezogene Baumschule, die Integration der Vertikalität durch lineare Agroforst Systeme, Cluster Wälder, urban gardening, produktive Felder, Wiesen und Weiden mit der vierten Dimension der Zeit ... eine Nutzlandschaft als Vorbereitung einer neuen Art von Urbanität.

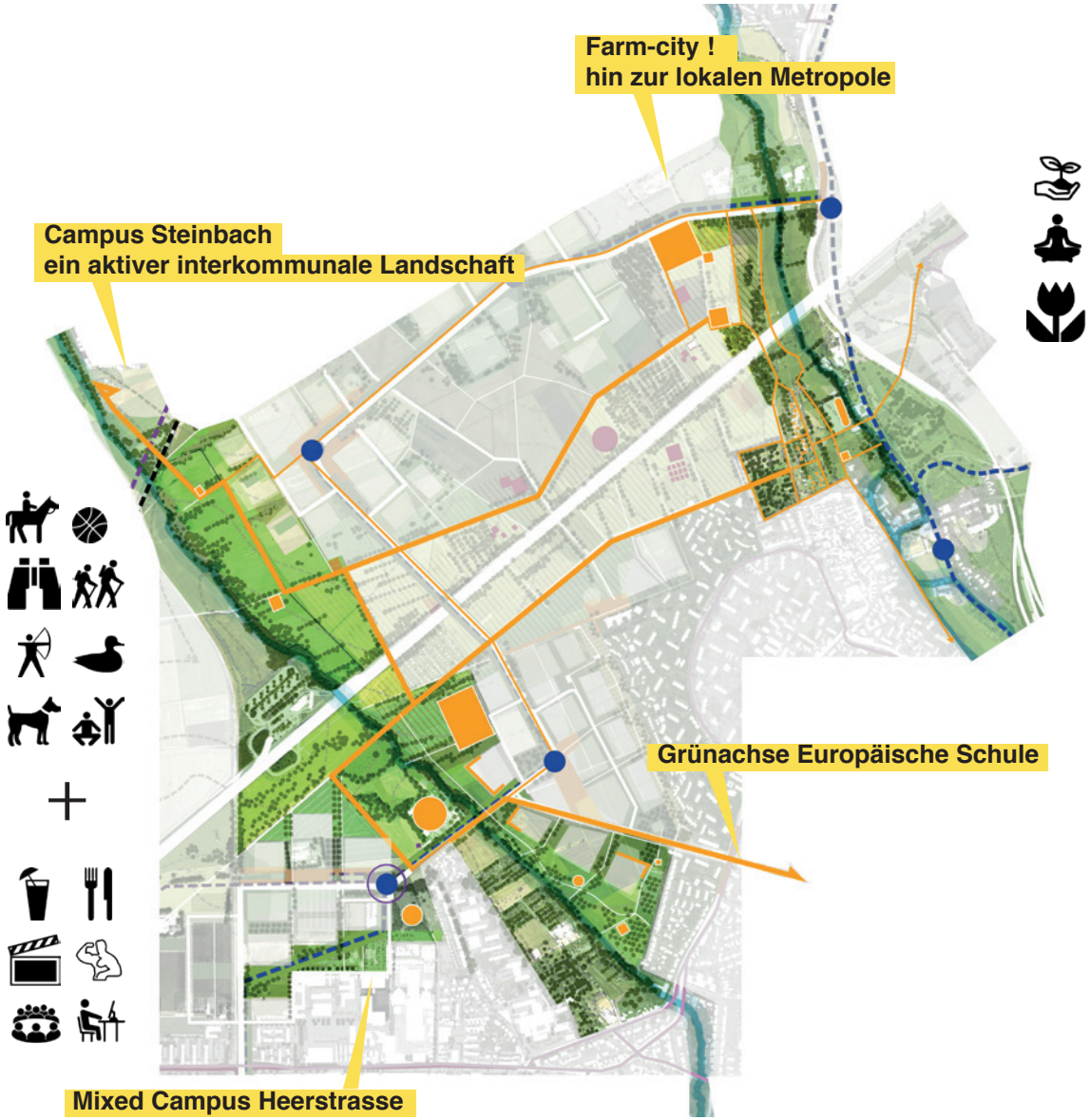


# Der lineare “Campus Steinbach” und “Farm City Urselbach”

## Programmierung der inter-kommunalen Umweltkorridore

# Der lineare “Campus Steinbach” und “Farm city Urselbach”

## Programmierung der inter-kommunalen Umweltkorridore




Die Wasserlinien des Steinbachs und des Urselbachs sind die beiden zentralen städtischen Umweltkorridore, die die Identität der neuen Quartiere rahmen und formen.

Hier wollen wir :

- das naturalistische Setting stärken
- die Konzeption von schlüssigen Nutzungsstrukturen
- deren Verbindung mit den Kerngebieten der Quartiere und mit anderen bestehenden Landschaften, um ein robustes Netzwerk an Freiräumen zu formen.

- Entlang des Urselbachs sollen die bestehenden Aktivitäten verstärkt und zu den zukünftigen landwirtschaftlichen Einrichtungen entlang der A5 verbunden werden.

- Der Campus Steinbach ist eine lineare Sammlung an gemeinschaftlichen Freiräumen (Sport, Freizeit, Bildung, Kultur).

- Das Campus-Konzept schließt sich sowohl and die Achse der urbanen Heerstraße und der Europäische Schule an, das durch einen “grünen und lebendigen Korridor” erreicht wird.

# A5 - eine produktive Landschaft

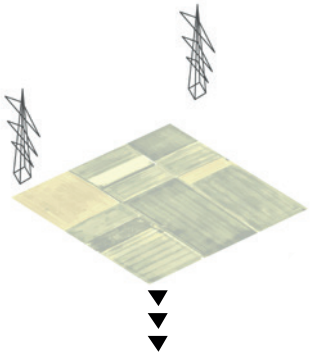
## Von der infrastrukturellen Trennlinie zu einer räumliche Möglichkeit

# A5 - eine produktive Landschaft

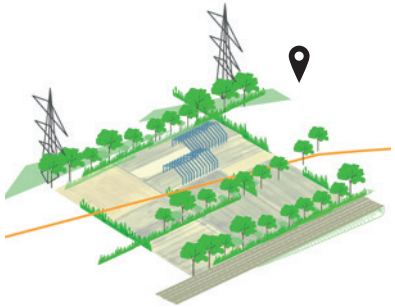
## Von der infrastrukturellen Trennlinie zu einer Möglichkeit

**Eine neue Allianz**
zwischen Landwirtschaft, Wissenstransfer, Freizeit, Sport, Aktivitäten, Ebents & Kultur

**VON**
monokultureller und monofunktioneller Landwirtschaft



**ZU**
einer neuen produktiven agroforstlichen Landschaft



**WIRD ZU**
einem Ort für neue Aktivitäten und einem Vektor der Biodiversität

- Die A5 ist heute ein Hindernis und ein störendes Element, jedoch ist sie auch ein Element das Mobilität auf großstädtischer Ebene ermöglicht, sie nimmt die Stromkorridore auf und bedient die Stadt.

- Anstatt die A5 mit Barrieren abzuschirmen, sehen wir dieses Element eher als weitere Landschaft: eine produktive Landschaft.

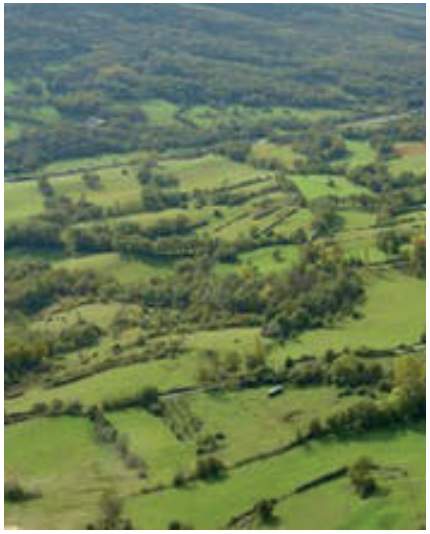
- Entlang der A5 wird ein Raster aus landswirtschaftlichen Feldern, von den bestehenden Gartenflächen (Kleingärten) bis hin zu land-/forstwirtschaftlichen Flächen und Treibhäusern angelegt, das die neue großstädtische Identität bildet (auch mit Blick von der A5) und die Quartiere mit landwirtschaftlichen Produkten und Freiräumen bedient.

- Die sanften Architekturen der Schallschutzmaßnahmen werden in dieses Raster eingebaut , und schaffen dadurch eine originelle und lebendige Architektur.

- Der produktive Streifen ist auch ein anpassungsfähiges Instument, das die urbane Transformation vom ersten Tag an ankündigt, und über die Zeit die Transformation der A5 unterstützt (mögliche Fahrbahnerweiterung, mögliche ÖPNV Achse, Last Km Logistics...).

## Nutzungen

## Agroforstliche Landschaft



# Der vermittelnde Übergangsbereich

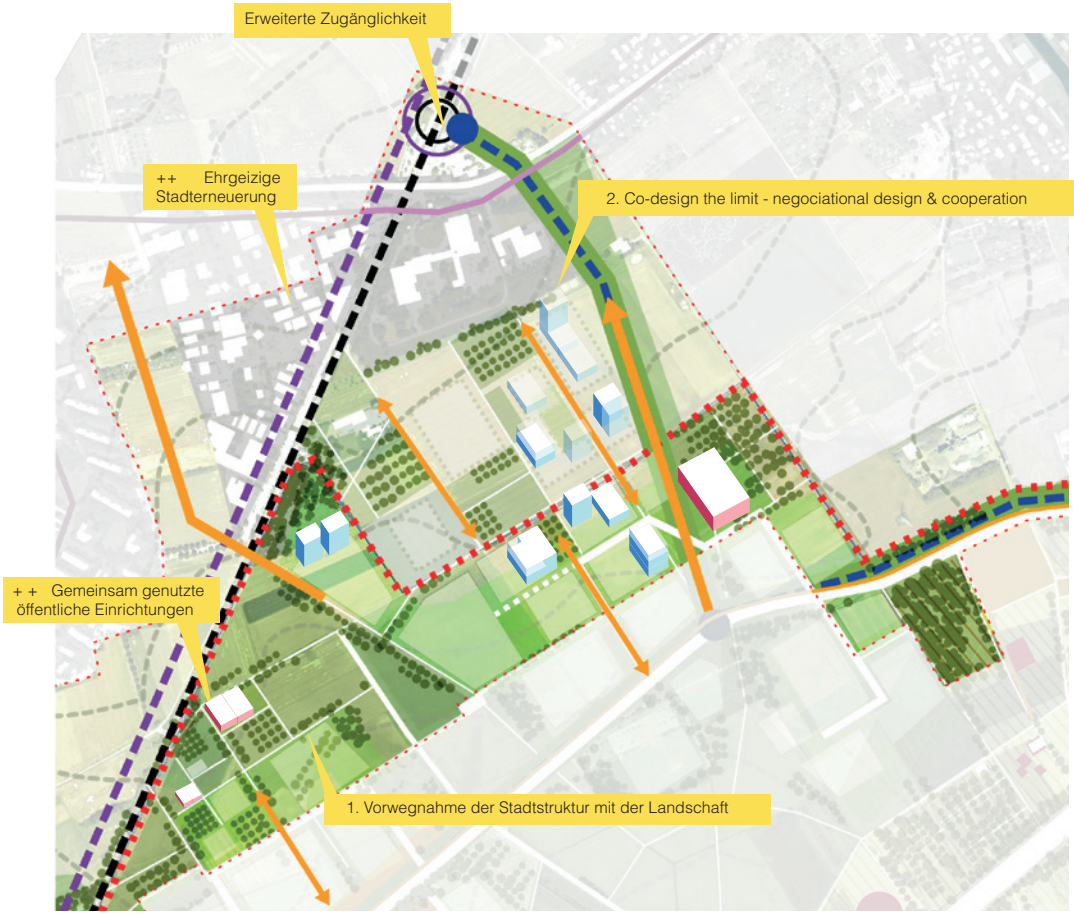
## vom der zweidimensionalen kommunalen Grenze zu einem funktionellen und belebten Bereich

Verwaltungsgrenzen sind zweidimensionale Linien, sehr oft mit einer suburbanen Atmosphäre von unfertigen Städten assoziiert, unterbrochenen Straßen-Landschaften und logistischen Resten

Entlang der westlichen Stadtgrenze zu Oberursel-Weißkirchen/Steinbach, läuft ein regionaler Fahrrad-Highway.
Entlang dieser Linie denken wir, dass die Möglichkeit eines gemeinschaftlichen (verhandlungsfähigen) urbanen Definitionsprozesses mit den angrenzenden Gemeinden großartig und notwendig wäre.
Die Landschaft wird zu einem Werkzeug der zweidimensionalen Grenze eine Tiefe zu geben, eine gemeinschaftliche Nutzung vorwegzunehmen und ein Wegenetz aus Pfaden und differenzierten Bereichen herzustellen.

# Der vermittelnde Übergangsbereich

## vom der zweidimensionalen kommunalen Grenze zu einem funktionellen und belebten Bereich



- In Zukunft wird die Stadtentwicklung Frankfurts neue Wohnangebote, Dienstleistungen und öffentlichen Verkehr in die Nähe der Nachbargemeinden bringen. Der Anschluss von U- und S-Bahn kann von beidseitigem Interesse sein, ebenso wie eine integrierte urbane Vision. Dem Gewerbegebiet an der Heerstraße wird die Möglichkeit gegeben seinen Stadort zu stärken und die Angebote/Nutzungen neu zu orientieren, während Steinbach die Möglichkeit hat wertvolles und qualitatives Land beizubehalten.

- Diese Grenze kann eine aktive Übergangszone werden, in der produktive Flächen und Sportbereiche mit Baufeldern und Dienstleistungsbereichen sich abwechseln, in einem offenen Muster, das klare urbane Fronten vermeidet.

- Der Respekt der ursprünglichen land(wirt)schaftlichen Einteilung, sowohl für die Landschaft als auch für die Baufelder, erlaubt eine mögliche Integration der Planungen der Nachbargemeinden, die ebenso diese Linien aufnehmen können.

- In Zukunft, wird dieser aktive Übergangsbereich Teil der übergeordneten urbanen Struktur sein.

# “Bewohnte” Gewebelinien

## die lebendigen Linien der Zukunft

# “Bewohnte” Gewebelinien

## die lebendigen Linien Zukunft

- die Grünen Linien weben das städtische Gefüge als Gesamtes.

- Diese bewohnten Korridore interagieren und kooperieren mit den “grünen Räumen” der Baufelder, um die Durchlässigkeit der lokalen Umwelt der Quartiere zu stärken.

- Diese Elemente artikulieren ökotone Weiden, mit geclusterten Bepflanzungen und Feuchtgebieten. Diese Bereiche können ebenso Raum bergen für die direkte Intervention von BewohnerInnen und improvisierten Nutzungen der Freiräume. Menschliche Spontaneität und Biodiversität treffen sich und die Menschen können in die Natur eintauchen.

- Wie die Räume und Korridore eines gemeinschaftlichen Hauses, werden diese der Träger von tägichen sportlichen Tätigkeiten, sowie die schnellsten und direktesten Verbindungen der Kerngebiete für die sanfte Mobilität sein.

# Gebaute Landschaft = inhabited fibers

## Anpassungsfähige Baufelder  und “räumliche Bedingungen”

Das urbane Gefüge wird zu einem Gesamtbild mit der übergeordneten Landschaft. Die besondere und starke Verbindung zur Umwelt wird die feinsinnige Konstante der gesamten urbanen und öffentlichen Räume bilden.

- Die aktuelle Version des Plans vermeidet es von urbanen Fronten zu sprechen. Der Plan sollte vielmehr Landschaften definieren und sich auf mögliche, alternative Arten diese progressiv zu nutzen konzentrieren und die Baufelder in schlüssige Ensembles zu gruppieren.

- Das Ziel ist es einen Vorgeschmack eines Hybrids zwischen urbaner und landschaftlicher Großstadt zu entwerfen, charakterisiert durch eine starke Durchlässigkeit hin zur Natur, aber auch die Definition von spezifischen Lebensbedingungen und Atmosphären, je nach Gebiet.

- Die derzeitige Darstellung der Baufelder ist nur vorübergehend, jedoch kündigen sie ein Kriterium der Anpassungsfähigkeit an: Baufeldgrößen und volumetrische Typen werden variieren, um die Interaktion und Koexistenz von unterschiedlichen Bau- und Wohnformen zu ermöglichen, vom gemeinschaftlichen (Bottom-Up) Wohnungsbau, bis hin zum konventionellen Wohnungsbau.

concept plan

# Gebaute Landschaft - Das “hyper-lokale - großstädtische Leben”

## Vom gemischten Campus zur Slow Metropolis

Das urbane Gefüge wird zu einem Gesamtbild mit der übergeordneten Landschaft. Die besondere und starke Verbindung zur Umwelt wird die feinsinnige Konstante der gesamten urbanen und öffentlichen Räume bilden.

In den zukünftigen Quartieren, wird: “in der Natur gelebt und gearbeitet/produziert”; “die großstädtische Weite bewohnt”; “Rückzug in Oasenstädte möglich”; “In den gemeinschaftlichen Archipelen navigiert”; ”zur Stadt der Gemeinschaften beigetragen”.
Dies sind einige der Atmosphären und Perspektiven, welche das urbane Zeitalter dieses Gebietes anbieten können, basierend auf den unterschiedlichen Lebensarten, welche die Quartiere schaffen .

# Klima-Intelligenz der gebauten Strukturen

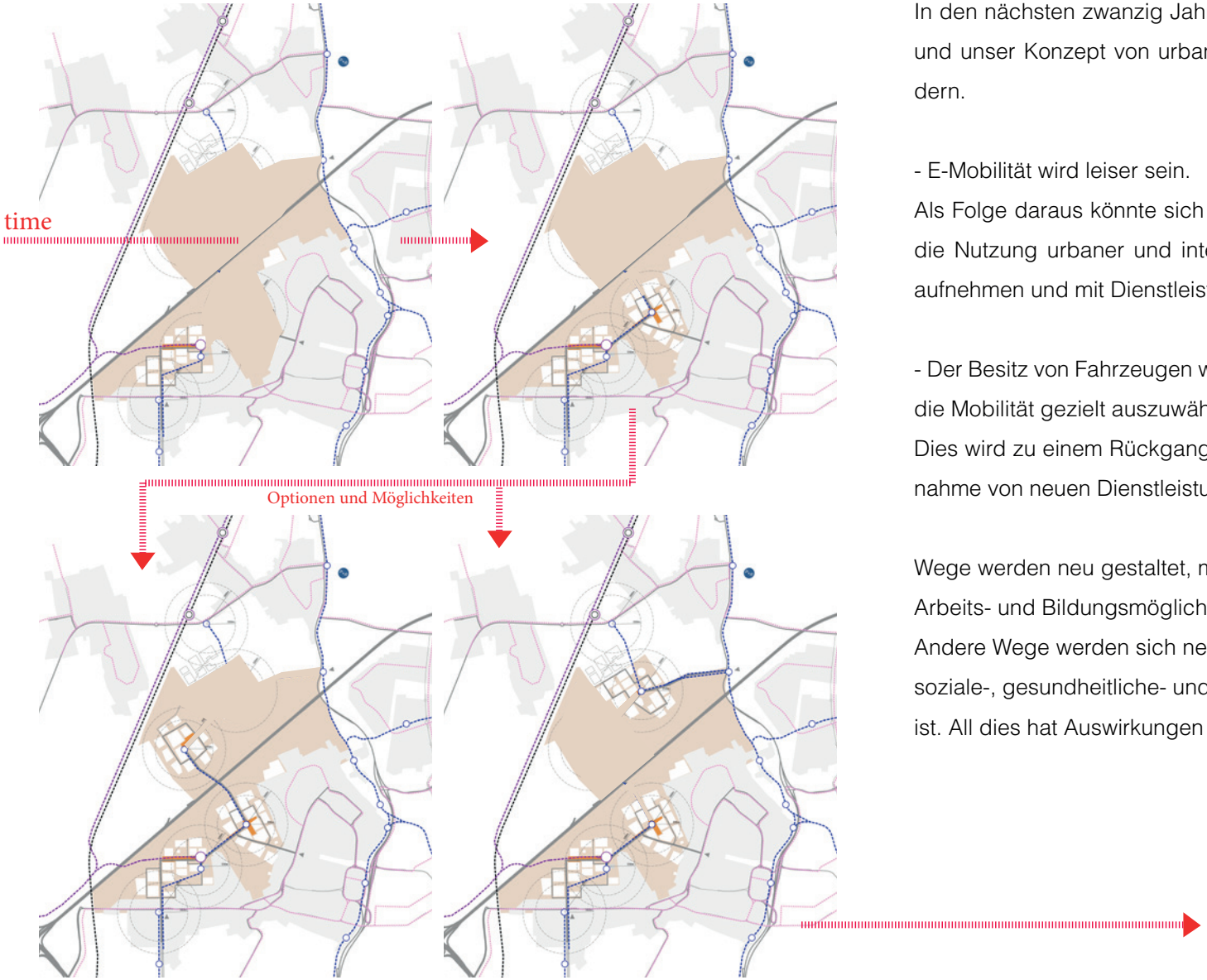
## Wasser management & Wind Korridore

- Das kleinmaßstäbliche Palimpsest der volumetrischen Leerstellen und Straßen folgt der Anordnung der bestehenden landwirtschaftlichen Felder und entspricht dem Schema der Frischluft Winde.
- Die Gebaute Durchlässigkeit passt sich an die Topographie an und öffnet sich in Richtung der weiteren Landschaften.
- Die Straßenlandschaften werden intensiv begrünt und durch das sichtbaren Wasser-Management charakterisiert (feuchte Flächen), die somit zur Sammlung und Verteilung von Regenwasser und zu Herstellung von Frischluftschneisen dienen.
- Diese passiven und Kosten-effektiven Maßnahmen tragen zu einem internen quartiersbezogenen, sowie einem großräumlichen positiven Klima des Gebietes bei.

# Mobilität

# Mobilität

## Vorbereitung auf eine unvorhersagbare Zukunft



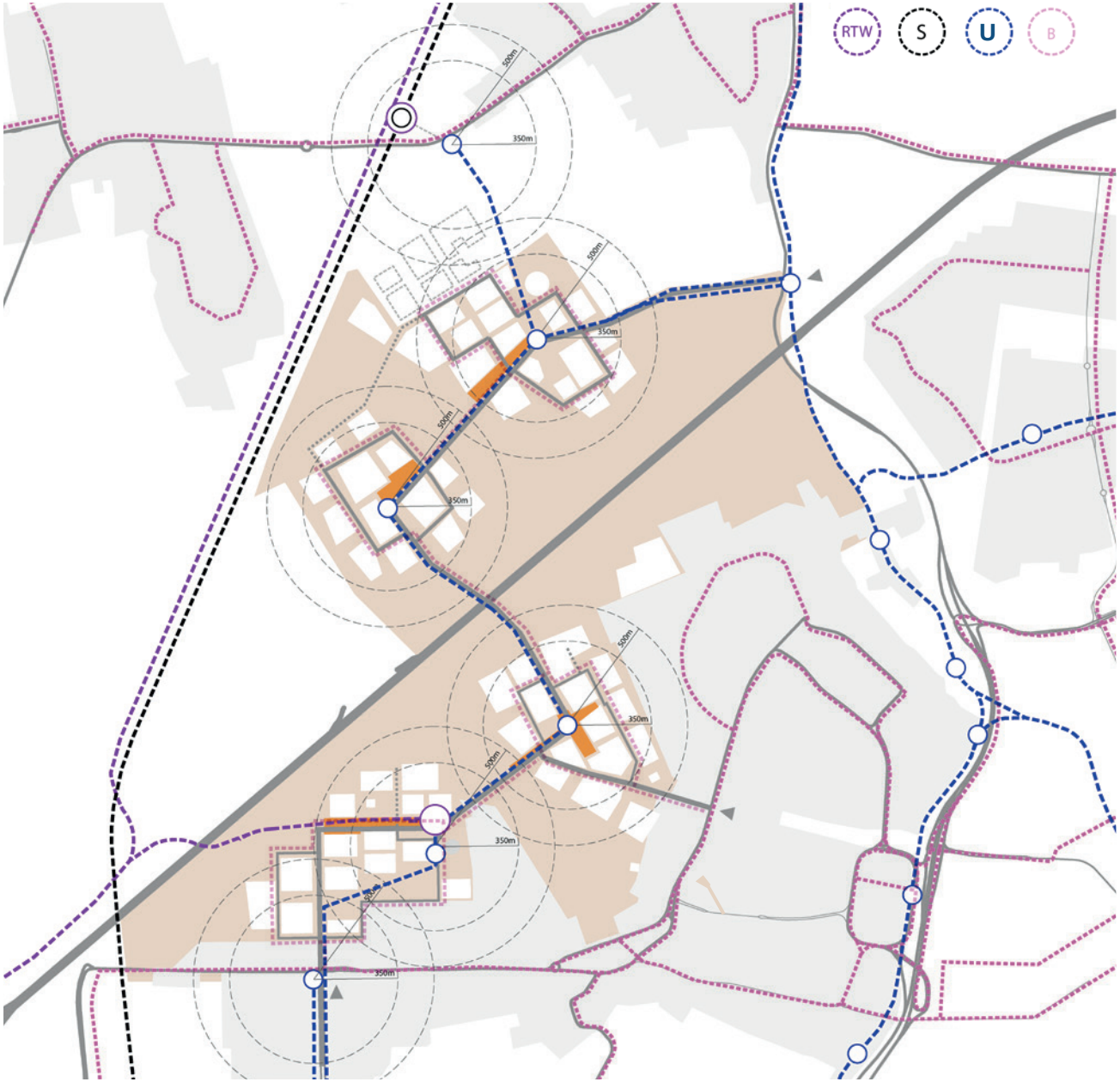

In den nächsten zwanzig Jahren wird sich die Nutzung der urbanen Infrastrukturen und unser Konzept von urbanen Mobilitätsflüssen voraussichtlich erheblich verändern.

- E-Mobilität wird leiser sein.
Als Folge daraus könnte sich die Wahrnehmung von Infrastrukturen verändern und die Nutzung urbaner und integrierter werden. Die A5 könnte öffentlichen Verkehr aufnehmen und mit Dienstleistungen und Einrichtungen verbunden werden.

- Der Besitz von Fahrzeugen wird an Bedeutung verlieren, während unsere Fähigkeit die Mobilität gezielt auszuwählen und mit anderen zu teilen zunehmen wird.
Dies wird zu einem Rückgang an “ruhendem Verkehr” führen, bei gleichzeitiger Zunahme von neuen Dienstleistungs- und Sharing Ökonomien.

Wege werden neu gestaltet, manche werden an Bedeutung verlieren, aufgrund von Arbeits- und Bildungsmöglichkeiten in der Wohnortnähe.
Andere Wege werden sich neu einrichten. Die Erfahrung von Mobilität wird mehr an soziale-, gesundheitliche- und Umweltbelange gebunden sein, als dies jetzt der Fall ist. All dies hat Auswirkungen auf unsere Entwurfsstrategie.

# **Mobilität** . ein anpassungsfähiges System für die Aktivierung von einzelnen Bereichen

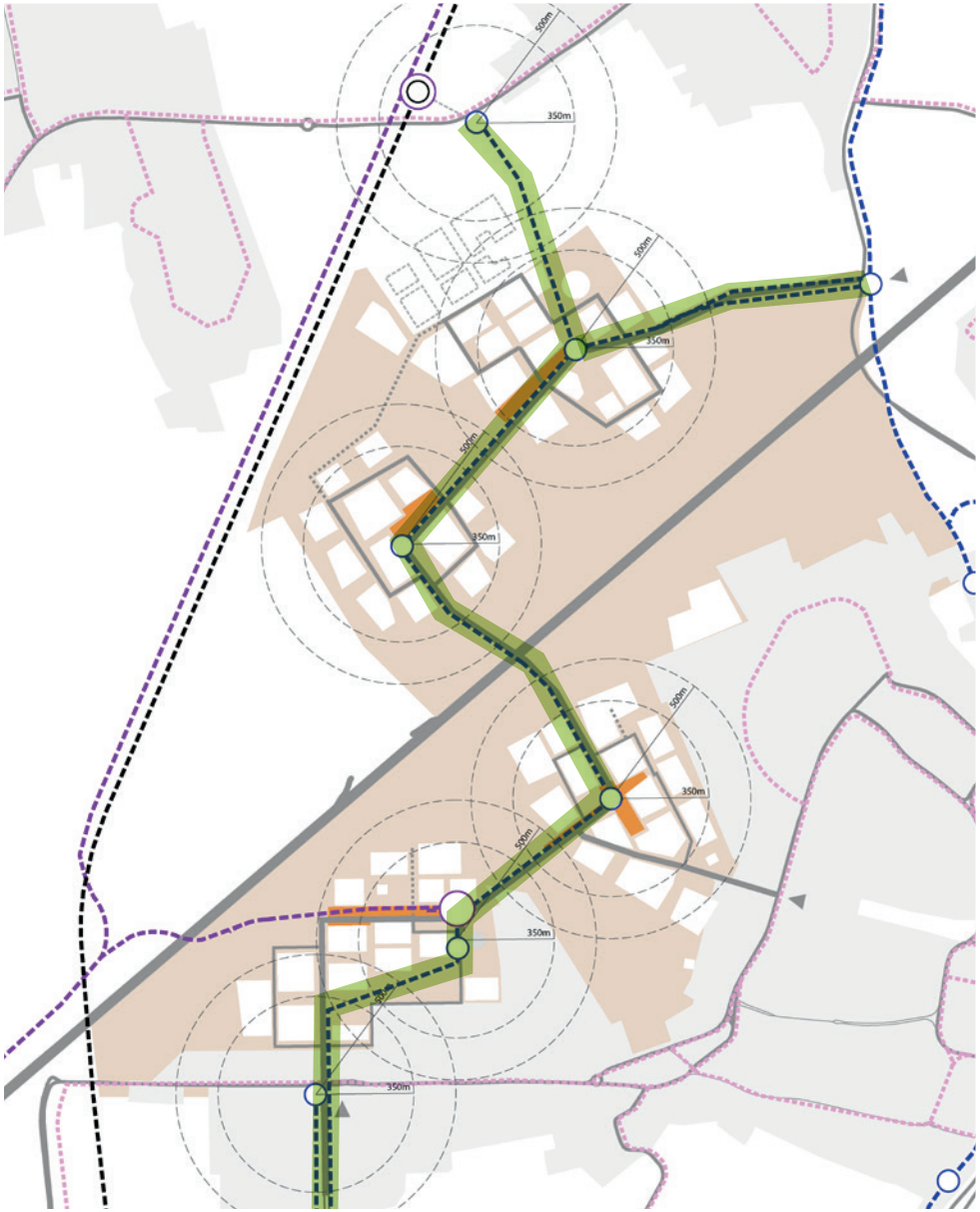



- Das Mobilitätsschema ist als Träger einer progressiven und anpassungsfähigen Aktivierung der einzelnen Bereiche konzipiert. Es bezieht die derzeitige Planung der RTW und U7 ein. Einige Varianten werden später noch gezeigt.

- Die zukünftigen Linien der U7-U6 und RTW sind das Grückgrat der Quartiere. Ihre Führung folgt der Bebauungs- und der Nutzungsdichte und maximiert den Zugang zum ÖPNV.

- Eine Reihe von dichteren Quartierszentren folgt den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Haltestellen werden durch großzügige “free-flow” Bereiche gekennzeichnet sein, idealerweise frei von MIV, und in Verbindung mit “P+R+B” Gebäuden stehen, die wir “Hybride Monumente” nennen.

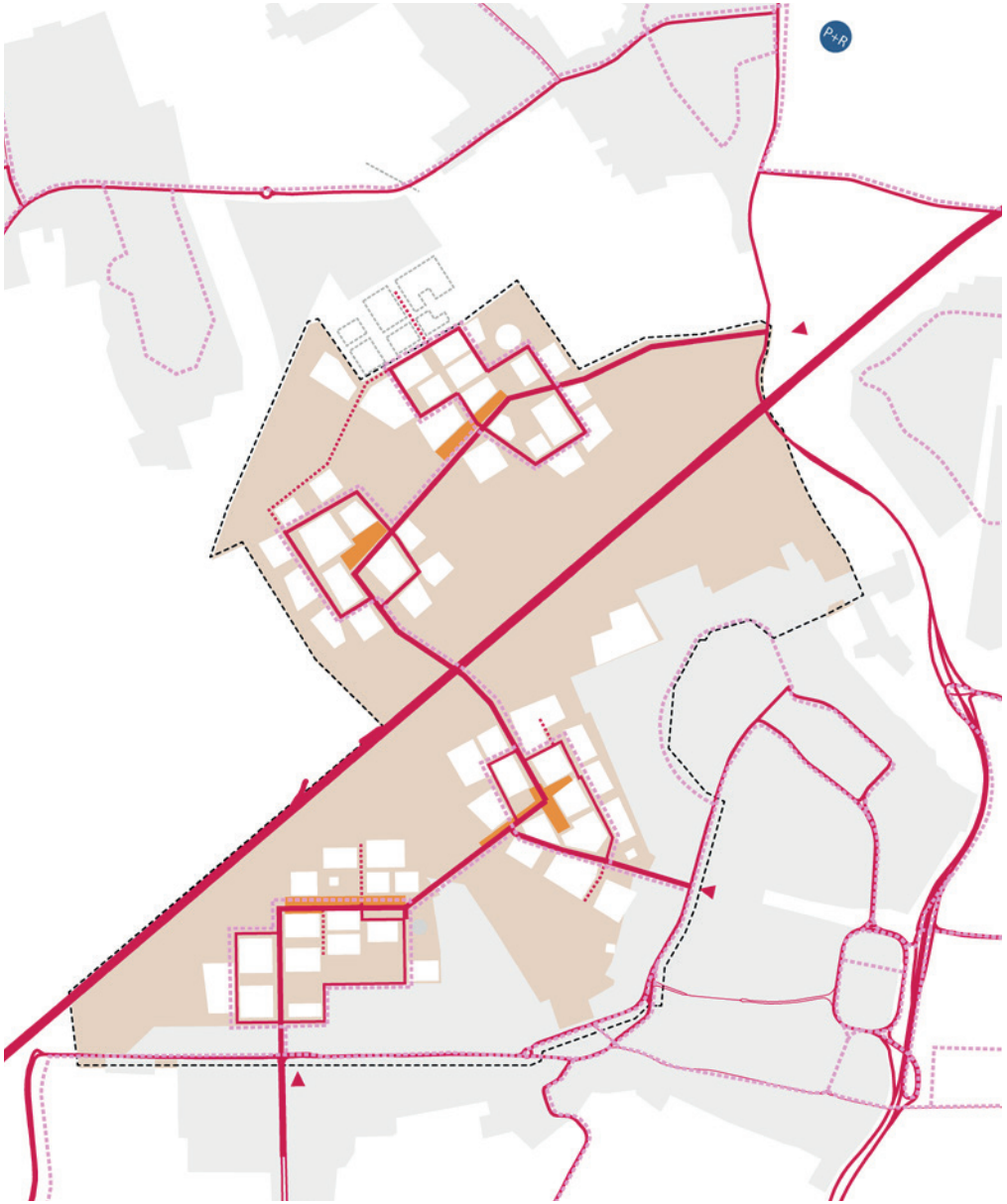
# **Mobilität** . ein anpassungsfähiges System für die Aktivierung von einzelnen Bereichen



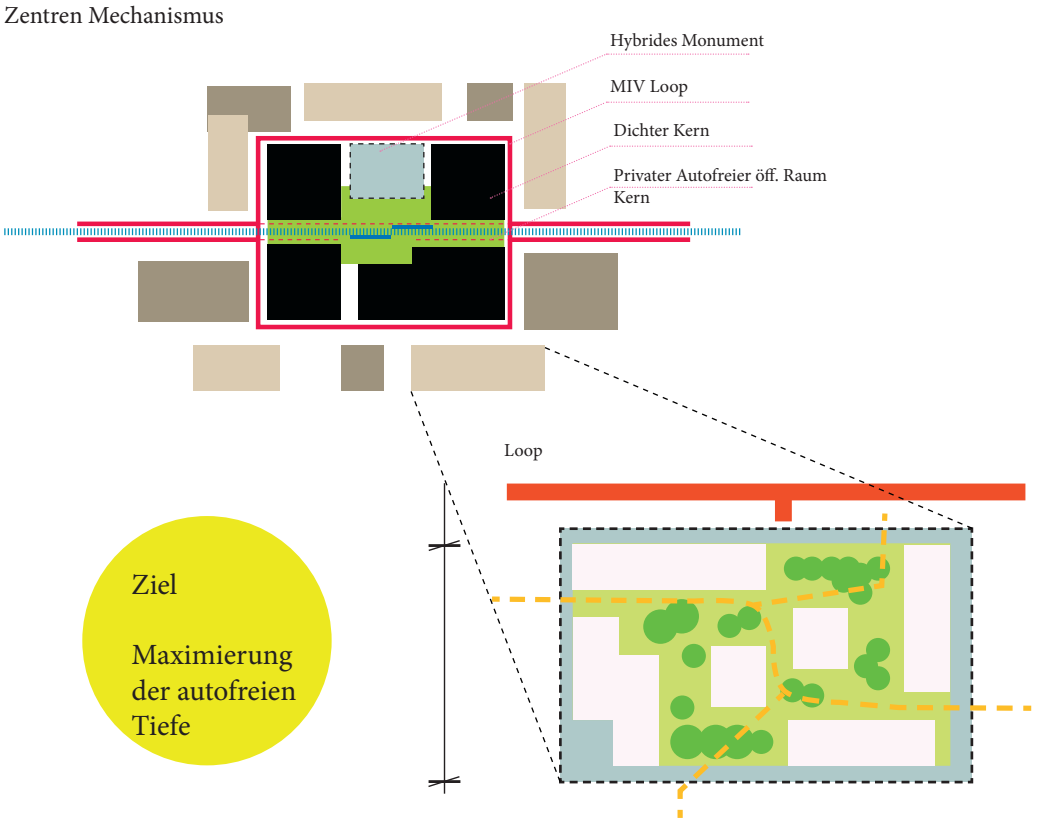
**Die Tram-Linie als linearer Wald**

# MIV + Lokal Busse

## Lokale private und öffentliche Mobilität



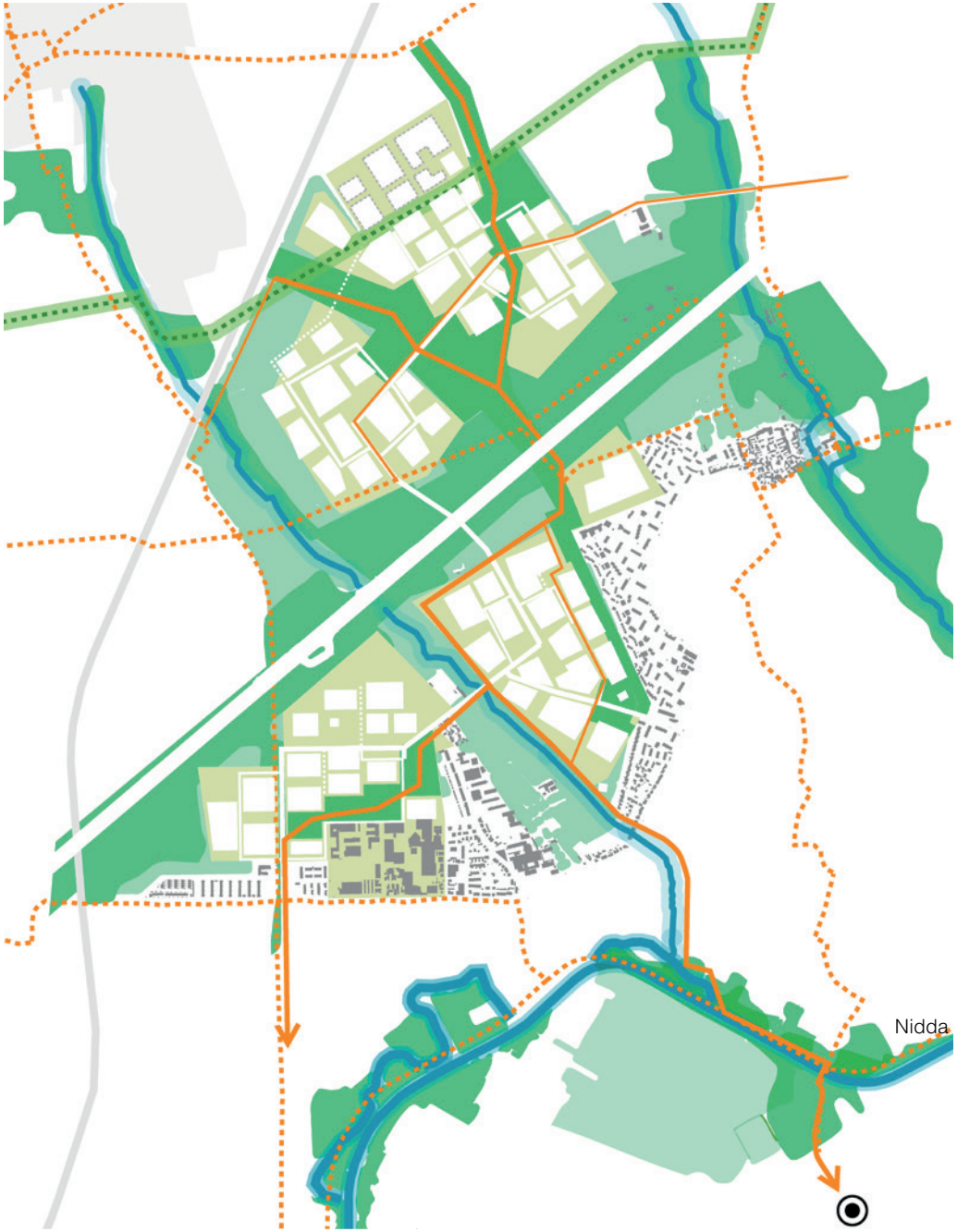
- **Die MIV Mobilität** wird entlang von sogenannten Loops gebündelt, welche die Kernbereiche frei von privatem Autoverkehr halten. Dieses System erlaubt eine Anpassung der Baufelder und ihre Erreichbarkeit. Private Stellplätze werden in die Gebäude integriert und direkt vom Loop aus zugänglich sein.




- Der **Lokale ÖPNV** wird sich voraussichtlich erheblich verändern, vor allem durch die Präsenz von selbstfahrenden Bussen. Diese Fahrzeuge bieten Mobilität auf Anfrage als einen kontinuierlichen Service für kurze Entfernungen. Somit eine attraktive Alternative zum MIV. Diese ergänzen die Gesamtstruktur und verbinden die Tram-Haltestellen mit den angrenzenden Quartieren.

# Fahrrad Highway-Netz

## ein Cyclopolityaner Ansatz



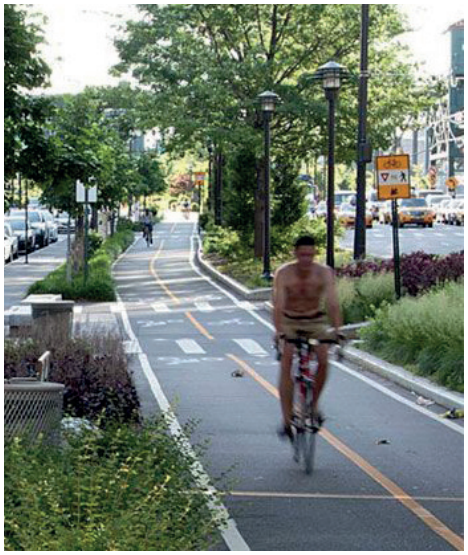

- Fahrrad- und E-Mobilität werden die Hauptprotagonisten der Quartiere sein. Die Landschaftsstruktur und die Straßen werden ein spezifisches Design aufweisen um eine effiziente sanfte Mobilität zuzulassen.

- Wie ein U-Bahn Fahrplan, aber für Fahrräder und E-Gefährte, wird es einen spezfischen  Plan geben, der Wege anzeigt und bestehende und zünftige Dienstleistungssbereiche, den Campus und Freiräume miteinander verbindet.

Fahrrad highway-Netz

GrünGürtel-Radrundweg

Bestand



KH STUDIO

# Hybride Monumente

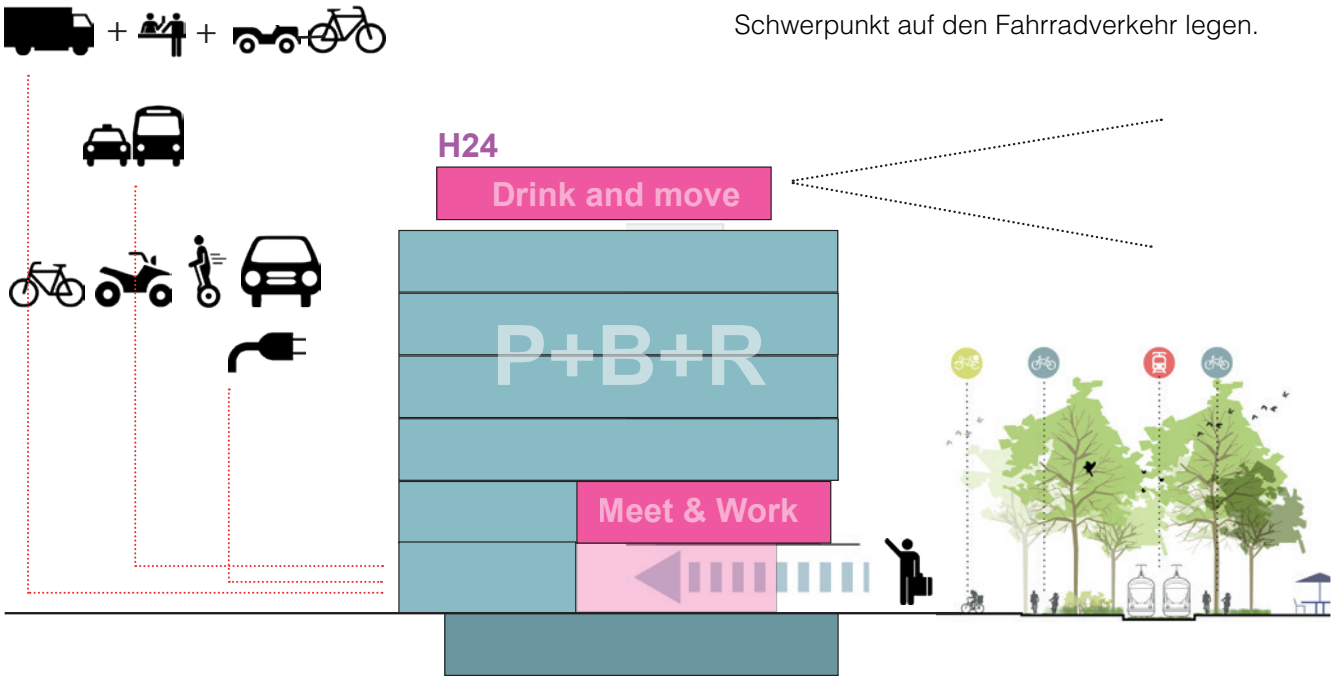
## P+R+B+FUN+CO-WORK+Last KM LOGISTICS!

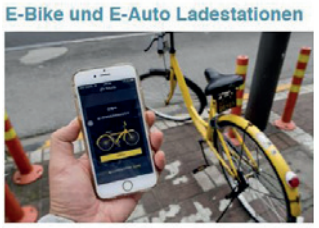
Bei den U- und RTW Haltestellen animieren und dienen “Hybride Monumente” als H24 Gebäude.

Dies sind gemischt genutzte Cluster Gebäude, bestehend aus einem auf die Quartiersgröße angemessene P+B+R Einrichtung, in Verbindung mit Funktionen wie Co-Work, Fitness, Supermarkt, Last Km Logistics.

- Das Mobilitätsangebot der P+B+R erlaubt zusätzlich zum Parken des eigenen Autos auch den Zugang zu Leihautos und Car-sharing. All jene die entscheiden kein eigenes Auto zu besitzen, können hier bei Bedarf in der Nähe der ÖPNV Haltestellen einfachen Zugang zu Fahrzeugen finden.

- Das Thema der Last Km Logistics wird in den kommenden Jahren ebenso von zentralem Interesse sein. Indem die Packetzustellung an geeigneten Spots konzentriert wird, können andere Bereich einen größeren Schwerpunkt auf den Fahrradverkehr legen.



# Mobilität Zoom

## U7 - RTW - Optionen und Fragen - Anpassbarkeit

**1. RTW + U7 - Heerstrasse Campus Bereich**

Im jetzigen Plan folgen U7 und RTW zwei getrennten Linien.
Dies führt zu einem dynamischen urbanem Gefüge. Nichtsdestotrotz erhöht diese Lösung den Landverbrauch und erschwert die Querung durch den MIV.
- Wir würden sehr gerne Feendback erhalten ob RTW und U7 eventuell dasselbe Schienennetz verwenden können und daher nur 2 Fahrbahnen benötigen.

**2. Phasen RTW Umsetzung**

- Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Haltestelle der RTW im Bereich der Heerstraße vorgesehen.
Die aktuelle Version unseres Plans sieht die Freihaltung eines Bereichs vor, der es ermöglicht die RTW zu verlängern um (unterirdisch) die Europäische Schule zu erreichen und eventuell bis zum Shopping Center erweitert zu werden.

- Wir denken, dass dies eine interessante Lösung sein kann, da diese Achse die Europäische Schule mit dem Linearen Campus auf direktem Weg verbindet.
- Um diesen Freiraum zu Dimensionieren würden wir gerne Feedback erhalten, ob eine zukünftige Verlängerung der RTW sinnvoll erscheint oder nicht.

# Mobilität Zoom

## U7 - U6 - Optionen und Fragen - Anpassbarkeit

**3. U7 & U6 auf der selben Infrastruktur ?**

Im jetzigen Plan haben wir es uns erlaubt das Mobilitätsschema der Auslobung etwas weiterzudenken. Wir wollten die Option darstellen, in der die verlängerte U7 auch der Erweiterung der U6 dient.

- In diesem Szenario könnte die U6 direkt den S-Bahnhof Oberursel-Weißkirchen-Steinbach erreichen. Dies könnte die Anzahl der Wagen reduzieren, da U6 und U7 teilweise dieselben Haltestellen haben.

- Diese Option könnte interessant sein, für den Vorschlag einer gemeinsamen Planung mit den Nachbargemeinden. Die Vorteile eines solchen Mobilitätskonzepts können ein Ansporn sein in einer schlüssigen urbanen Entwicklung zu kooperieren

- Wir hätten gerne ein Feedback ob diese Option interessant und optimierend sein könnte oder nicht?

**Eine Langzeit-Vision**

... der Plan ist in Arbeit

# KH STUDIO. building strong stories

Architektur Stadtplanung Landschaftsarchitektur

info@khstudio.org // 44, rue des Vinaigriers, 75010, PARIS // +33 (0)6 23 88 94 62