

Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung

Landesgruppe Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland

Birte Biemann, Xenia Diehl, Markus Eichberger, Sonja Moers, Constanze Petrow, Kjell Schmidt, Ursula Stein

Beitrag zur Jahrestagung 2023 „Die Welt als Garten. Auf dem Weg zu einer neuen Subsistenz“

Transformation von Freiräumen im Bestand – vom Stadtpark bis zum regionalen Landschaftsraum

Inhalt

1. Einleitung
2. Herausforderungen für die Transformation von Freiräumen
 - 2.1 Klimawandel – Freiraum als grün-blaue Infrastruktur und Stadtnatur
 - 2.2 Mobilitätswende – Freiraum als Bewegungsraum
 - 2.3 Sozialer Wandel – Freiraum als Begegnungsraum
 - 2.4 Post-Corona-Stadt – Freiraum als multifunktionaler Raum mit hoher Aufenthaltsqualität
 - 2.5 Energiewende – Freiraum als Gestaltungsauftrag technischer Notwendigkeiten
 - 2.6 Biodiversitätskrise – Freiraum als artenreicher Lebensraum
3. Fünf Prinzipien der Freiraumtransformation
 - 3.1 Vielfalt
 - 3.2 Komplexität
 - 3.4 Anpassungsfähigkeit
 - 3.5 Produktivität
 - 3.6 Gerechtigkeit
4. Referenzprojekte
 - 4.1 Elsässer Platz in Wiesbaden – städtisches Portal eines regionalen Landschaftsraums
 - 4.2 Mainufer Frankfurt – Verhandlungen über Freiraum und Verkehr
 - 4.3 Alter Flugplatz Frankfurt-Bonames – die zweite Transformation
 - 4.4...Frankfurt Nordwest – neuer Stadtteil und „Koproduktive Landschaft“
 - 4.5 Hanau und der westliche Teil des Main-Kinzig-Kreises – Nachhaltiges Tourismuskonzept

1. Einleitung

Städtische Freiräume und urbane Landschaften werden funktional immer komplexer, ihre sozialen, ökologischen und ökonomischen Leistungen vielschichtiger und konfliktreicher, ihr Zusammenspiel in größeren Wirkungszusammenhängen dringlicher. Freiraum kann nicht mehr singular gedacht werden – etwa als Park inmitten einer hochversiegelten Umgebung. Erst ein System von begrünten Räumen, das die Stadt durchzieht und sie mit der Region verbindet, sichert Lebensqualität und reduziert Vulnerabilität. Der Landesgruppe Mitteldeutschland folgend und die Welt als Garten betrachtend, ist der Freiraum der Zukunft vernetzt, produktiv und an künftige Anforderungen anpassungsfähig. Er wird nicht mehr vorrangig top down hergestellt, sondern gemeinsam mit der Bevölkerung.

In diesem Sinne stellt der Beitrag der Landesgruppe Hessen / Rheinland-Pfalz beispielhafte Freiräume in einem größeren räumlichen Zusammenhang in den Mittelpunkt. Wir reflektieren sie vor dem Hintergrund der großen **Transformationsthemen**:

1. dem Klimawandel mit Hitzesommern, Trockenheit und Starkregenereignissen und der daraus erwachsenden Rolle des Freiraums als grün-blauer Infrastruktur,
2. der Mobilitätswende und sich verändernden Rolle des Freiraums als gesundem, aktivem Bewegungsraum, welcher Flächengerechtigkeit zwischen unterschiedlichen Fortbewegungsarten gewährleistet und Menschen jeden Alters Mobilität und Sicherheit im Alltag bietet,
3. dem sozialen Wandel und der Rolle des öffentlichen Freiraums als Ort der Vielfalt, Integration und Begegnung,
4. der Post-Corona-Stadt und dem Anspruch, die alleinige Ausrichtung der Innenstädte auf Handel und Konsum zu beenden und den Freiraum als attraktiven, multifunktionalen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität für unterschiedliche Nutzergruppen zu ertüchtigen,
5. der Energiewende, die dem Freiraum weitere Produktionsfunktionen zuordnet,
6. der Biodiversitätskrise und damit verbundenen Notwendigkeit, Freiraum als Stadtnatur und Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu qualifizieren.

Fünf **Prinzipien** einer zukunftsfähigen Freiraumentwicklung leiten unsere Betrachtungen: Vielfalt, Komplexität, Anpassungsfähigkeit, Produktivität und Gerechtigkeit. Sie werden anhand aktueller Stadt-Land-Projekte diskutiert.

Viele unserer **Referenzprojekte** stammen aus der Region FrankfurtRheinMain, weil die Komplexität und der Druck auf Freiräume in dieser hochvernetzten Region in besonderem Maße die Herausforderungen der Zukunft verdeutlichen. Der **Elsässer Platz** in Wiesbaden, bislang ein riesiger Parkplatz, soll zu einem Quartierspark umgebaut werden. Er verbindet künftig das dicht besiedelte Westend mit dem renaturierten Wellritztal und dessen Mosaik aus vielfältigen, oft informellen Freiraumnutzungen und fungiert so zugleich als städtisches Portal zu einem der Taunustäler, die Kaltluft für Wiesbaden liefern. Auch der **Mainkai** in Frankfurt braucht die Verkehrswende: Er soll als Verbindung zwischen Innenstadt und Mainuferpark entwickelt werden, wenn die Zeit reif ist für dessen dauerhafte Schließung für den Autoverkehr. Er ist Teil des Mainufers, das unterschiedlichste Freizeitangebote und produktive Freiräume und Landschaften verbindet und als wichtige Querspange im Gefüge

des Regionalparks RheinMain fungiert. Der **Alte Flugplatz in Frankfurt-Bonames**, Teil des Frankfurter Grüngürtels und des Regionalparks RheinMain, wird 20 Jahre nach seiner ersten Transformation zum zweiten Mal den neuen Herausforderungen angepasst. Der **neue Stadtteil Frankfurt Nord-West** baut die Stadt mit hoher Dichte, vielfältiger Freiraumstruktur und regionalisierter Produktion landwirtschaftlicher Güter weiter in Richtung der Umlandgemeinden. Das Projekt **NaTourHuKi im Kinzigtal bei Hanau** strebt eine touristische und verkehrliche Vernetzung des Ballungsraums mit dem ländlichen Raum im Spessart an und betrachtet die Möglichkeiten eines Interessenausgleichs unterschiedlicher Freiraumakteure.

2. Herausforderungen für die Transformation von Freiräumen

2.1 Klimawandel – Freiraum als grün-blaue Infrastruktur und Stadtnatur

Im Zuge des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel gewinnt der Freiraum als grün-blaue Infrastruktur an Bedeutung. Urbane Räume müssen massiv begrünt werden, um lebenswert zu bleiben. Sie sind vor Starkregenereignissen und Überhitzung zu schützen. Neben der Freihaltung von Frischluftschneisen bilden die Regenwasserrückhaltung und Versickerung vor Ort sowie kleinräumige Kühlung und Schattenangebote die wichtigsten Maßnahmen, umgesetzt mit klimagerechter Vegetation. Die Weiterentwicklung urbaner Räume als Reaktion auf dem Klimawandel ist auch Teil der Gesundheitsvorsorge und insbesondere für Ältere und Kinder überlebenswichtig. Zugleich entstehen Habitate für Tiere und Pflanzen und neue Formen von Stadtnatur. Biodiversität wird gefördert. Die dafür nötigen Flächen werden durch die Mobilitätswende verfügbar.

2.2 Mobilitätswende – Freiraum als Bewegungsraum

Die Mobilitätswende setzt ein immenses Flächenpotenzial in den Städten frei. Stadt kann neu gedacht werden: Mit der Rücknahme des ruhenden und fließenden Individualverkehrs und der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs entsteht mehr Flächengerechtigkeit. Freiwerdende Räume können mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten und Funktionen belegt werden. Neben sicheren Bewegungsräumen für alle können Aufenthalt, Spiel und Sport ermöglicht und Flächen für grün-blaue Infrastruktur bereitgestellt werden. Dabei ist auch die Verkehrsfunktion in transformierter Form für die Bedürfnisse einer produktiven Innenstadt sicherzustellen, denn die Post-Corona-Stadt wird auch als produktive Stadt für neue Detailproduktion, Dienstleistungen und Schreibtischtätigkeiten diskutiert.

Diese Transformation wird nur schrittweise gelingen. Sie erfordert eine umfangreiche gesellschaftliche Kommunikation, unterstützt durch Pilotprojekte, die der Gesellschaft den Gewinn aus der Mobilitätswende – hier als neuen Freiraum –vermitteln.

2.3 Sozialer Wandel – Freiraum als Begegnungsraum

Die Verknüpfung von „analoger“ und „digitaler“ Welt schreitet in Sieben-Meilen-Stiefeln voran. Sie öffnet neue Möglichkeiten, den Ressourcenverbrauch in Städten zu senken und infrastrukturelle Angebote zu verbessern. Jedoch zeigen sich hierbei auch Gefahren einer einseitig durch wirtschaftliche Verwertungsinteressen vorangetriebenen Dynamik. Freiräume geben den Menschen eine stabile Verankerung in der lokalen Gegenwart und schaffen

wichtige Begegnungsräume für eine demokratisch basierte Gesellschaft. Durch Überlagerungen von realen und digitalen Erlebnissen und konkreten Handlungsmöglichkeiten, aber auch durch die Bereitstellung von Rückzugs- und Erholungsräumen werden lokale Gemeinschaften gestärkt.

2.4 Post-Corona-Stadt – Freiraum als multifunktionaler Raum mit hoher Aufenthaltsqualität

Während der Pandemie ist der Wert von Freiräumen verstärkt ins kollektive Bewusstsein gedrungen. Dies betraf sowohl die Freiräume im Wohnumfeld als auch in den stadtnahen Grünzügen. Zeitgleich verlagerten sich Konsum und Handel noch stärker in den digitalen Raum, sodass die Hauptfunktionen der Innenstädte, die diese seit Mitte des 20. Jahrhunderts innehatten, an Bedeutung verloren. Nun wird nach neuen Perspektiven für die Innenstädte gesucht. Dabei geraten neben Immobilien die öffentlichen Freiräume in den Blick. Sie sollen eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität mit Möglichkeiten für Begegnung, Spiel und Sport bieten und Maßnahmen zur Klimaanpassung integrieren. Im Quartier ist der Freiraum als Sozialraum zu stärken. Begegnungsoptionen, die Möglichkeit zum Selbermachen und Aneignen sowie Orte, die Gemeinschaft und Zusammenhalt fördern, sind auszubauen.

2.5 Energiewende – Freiraum als Gestaltungsauftrag technischer Notwendigkeiten

Durch die notwendige Energiewende verlagern sich vermehrt Produktions- und Leitungsinfrastrukturen in den Landschaftsraum. Aktuell werden diese noch im Rahmen wirtschaftlicher Notwendigkeiten oder nach der Logik der Fachplanung im Freiraum angesiedelt. Windräder und Agro-Photovoltaik (PV) insbesondere entlang von Autobahnen sowie die Biomasseproduktion in der Landwirtschaft führen zu neuen, grün-grünen Flächenkonflikten zwischen Biodiversität, Wasserhaushalt, Landschaftsbild, Nahrungsmittelproduktion und Erholungsfunktion zum einen und der Energieerzeugung zum anderen. Es wird eine zunehmende Gestaltungsaufgabe der räumlichen Planung sein, diese Konflikte integriert zu betrachten und attraktive Bilder zu gestalten. Landschaft und Freiraum können nicht mehr allein Container für solche dienstleistenden Nutzungen sein. Hierbei entstehen auch neue Abstimmungsnotwendigkeiten zwischen überregionaler Fachplanung und lokaler Stadt- und Freiraumplanung, sodass der Mehr-Ebenen-Kooperation auch im Freiraum eine neue Bedeutung zukommt. Mögliche Lösungswege liegen im Bereich überlagerter Raumfunktionen, sodass die Gestaltungsaufgabe „Freiraum“ zunehmend dreidimensional, teilweise sogar vierdimensional – mit der Zeit als vierter Dimension und großem Transformator – angegangen werden sollte.

2.6 Biodiversitätskrise – Freiraum als artenreicher Lebensraum

Ausgelöst durch den immensen Verlust an Arten und an genetischer Vielfalt wird die gezielte Gestaltung und Nicht-Gestaltung des Freiraums als Lebensraum eine wesentliche Rolle bei zukünftigen flächenbezogenen Entscheidungen spielen.

Innerstädtisch werden durch die Förderung von vielfältigen öffentlichen und privaten Grünanlagen und Gärten Lebensräume für Insekten, Vögel und Kleinsäuger geschaffen. Zudem wird die Begrünung von Dächern und anderen bisher „grau“ genutzten Flächen einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensbedingungen leisten.

Beim Übergang vom innerstädtischen bebauten Raum in die Grünzüge der Region werden die vorherrschenden großflächigen Landnutzungsformen durch fördernde Maßnahmen kleinteiliger strukturiert. Hierbei spielen verbindende Elemente wie Baumreihen, Baumgruppen, Hecken und extensiv gepflegte Grünlandparzellen eine besondere Rolle. Neben der eigentlichen Funktion als Lebensraum tragen diese unter anderem zu einem regionalen und überregionalen genetischen Austausch bei. Alte Landnutzungsformen wie Streuobstwiesen erfahren eine Renaissance und fördern neben ihrer kulturellen Bedeutung die Ziele des Arterhalts. Neben der Verbesserung der Lebensraumqualität für eine große Zahl an Tieren und Pflanzen trägt eine kleinteiliger gestaltete Landschaft auch zu Erholung und Gesundheit sowie zur Dämpfung der Folgen des Klimawandels bei.

3. Fünf Prinzipien der Freiraumtransformation

Angesichts der großen gesellschaftlichen Herausforderungen setzen sich derzeit neue Prinzipien bei der Planung und Umsetzung von Projekten durch. Vielfalt und Komplexität erscheinen uns als prägende Merkmale nahezu jedes landschaftsbezogenen Projektes; Anpassungsfähigkeit, Produktivität und Gerechtigkeit stellen anzustrebende Ziele dar.

Diese Prinzipien wurden nicht wissenschaftlich erhoben, sondern haben sich in der Diskussion über die ausgewählten Freiraumprojekte herauskristallisiert. Wir stellen sie hiermit zur Diskussion.

3.1 Vielfalt

Unsere Gesellschaft ist in den letzten Jahrzehnten sowohl ethnisch-kulturell als auch hinsichtlich der Milieus und Lebensstile heterogener geworden. Die sozio-ökonomischen Bedingungen, unter denen Menschen leben, driften weit auseinander. Daraus resultiert eine große Vielfalt an Sozialräumen und Kontexten, in denen Freiräume entwickelt werden. Sehr divers sind die Ansprüche an sie und die Aktivitäten, denen Menschen dort nachgehen wollen, sowie die Bedürfnisse von Flora und Fauna.

Für uns Planerinnen und Planer bedeutet das zum einen, diese Unterschiedlichkeit wahrzunehmen und darauf zu reagieren – ohne allgemeingültige Rezepte, sondern immer kontextspezifisch und in Partizipationsprozessen ausgehandelt. Für die Planung folgt daraus zum anderen die Notwendigkeit der Multifunktionalität von Freiräumen. Da die Ressource Boden knapp ist, können wir uns monostrukturierte Nutzungen nicht länger erlauben. Grundprinzip jeder Planung und Veränderung muss ein Sowohl-als-auch und nicht länger ein Entweder-oder sein. Hierin liegt eine große Chance, denn Vielfalt ist mehr als die „Summe aller Teile“.

3.2 Komplexität

Durch die Vielfalt der Kontexte und Freiraumaktivitäten entsteht eine neue Komplexität urbaner Freiraumsysteme. Freiräume haben sich in den vergangenen Jahrzehnten hinsichtlich ihrer Ästhetik, Nutzungswidmung, Öffentlichkeitsgrade und Akteurskonstellationen typologisch ausdifferenziert. Auch das Angebot an Freiräumen hat sich vervielfacht – ohne dass sich vielerorts die Budgets für das städtische Grün in gleichem Maße erhöht hätten.

Wir Planerinnen und Planer müssen uns dieser Komplexität stellen. Konflikte, aber auch Synergiepotentiale im Freiraum sind fundiert zu untersuchen. Dies erfordert Forschung, Interdisziplinarität sowie eine neue Wissensvernetzung. Es erfordert zudem eine neue Planungs- und Kommunikationskultur, die Komplexität vermittelt und moderiert und verfestigtes „Expertenwissen“ kritisch und lösungsorientiert hinterfragt.

3.3 Anpassungsfähigkeit

Es gibt keine fertigen Lösungen, sondern nur den Prozess der Annäherung. Da sich Freizeitaktivitäten und Nutzungsansprüche an Freiräume stetig wandeln, müssen Freiräume anpassungsfähig bleiben.

Wir Planerinnen und Planer müssen lernen, Veränderungen zu wagen, ohne bereits alle Konsequenzen im Detail zu kennen. Denn nur im Tun, im stetigen Evaluieren und Anpassen können wir notwendige Erkenntnisse für die Zukunft sammeln und nutzen. Der Ausgang eines Experiments ist niemals falsch, sondern höchstens unerwartet. Basis aller Planung ist eine robuste und flexible Grundstruktur, die Raum für Entwicklungen lässt, die wir heute noch nicht kennen können. Nur wenn Kommunen Eingriffsmöglichkeiten auf Grund und Boden haben, werden sie in die Lage versetzt, notwendige Anpassungen in ihrer Freiraumstruktur voranzutreiben.

3.4 Produktivität

Produktivität bedeutet Kreislauf und Erhalt von Ressourcen. Urbane Freiräume werden zunehmend wieder zur Nahrungsmittelproduktion genutzt. Urban Gardening, Urban Farming, Krautgärten und weitere Formen zwischen an Gemeinschaft und Selbstversorgung orientierten oder wirtschaftlich ausgerichteten Gartenkulturen haben sich in der Stadt und ihrem Umland verbreitet.

Biodiversität ist die natürlichste Form der Produktivität. Wir Menschen müssen uns und unser Tun als Teil kybernetischer Systeme verstehen. Freiräume sind hierfür ideale Lern- und Erlebnisorte.

3.5 Gerechtigkeit

Ohne Gerechtigkeit gibt es kein Vertrauen. Dieses ist aber notwendig für Veränderung. Nur wenn die Belastungen des Klimawandels fair und transparent verteilt werden, ist gemeinsames Handeln möglich.

Freiräume als Orte der Begegnung und Verständigung sind nur idealerweise offen für alle. Häufig sind sie jedoch von (gezielter) Exklusion geprägt. Unterprivilegierte Bevölkerungsgruppen haben weniger Zugang zu attraktivem Freiraum als Bessersituierte. Gerade das wohnungsnah Grün ist je nach „sozialer Höhenlage“ von sehr unterschiedlicher Qualität.

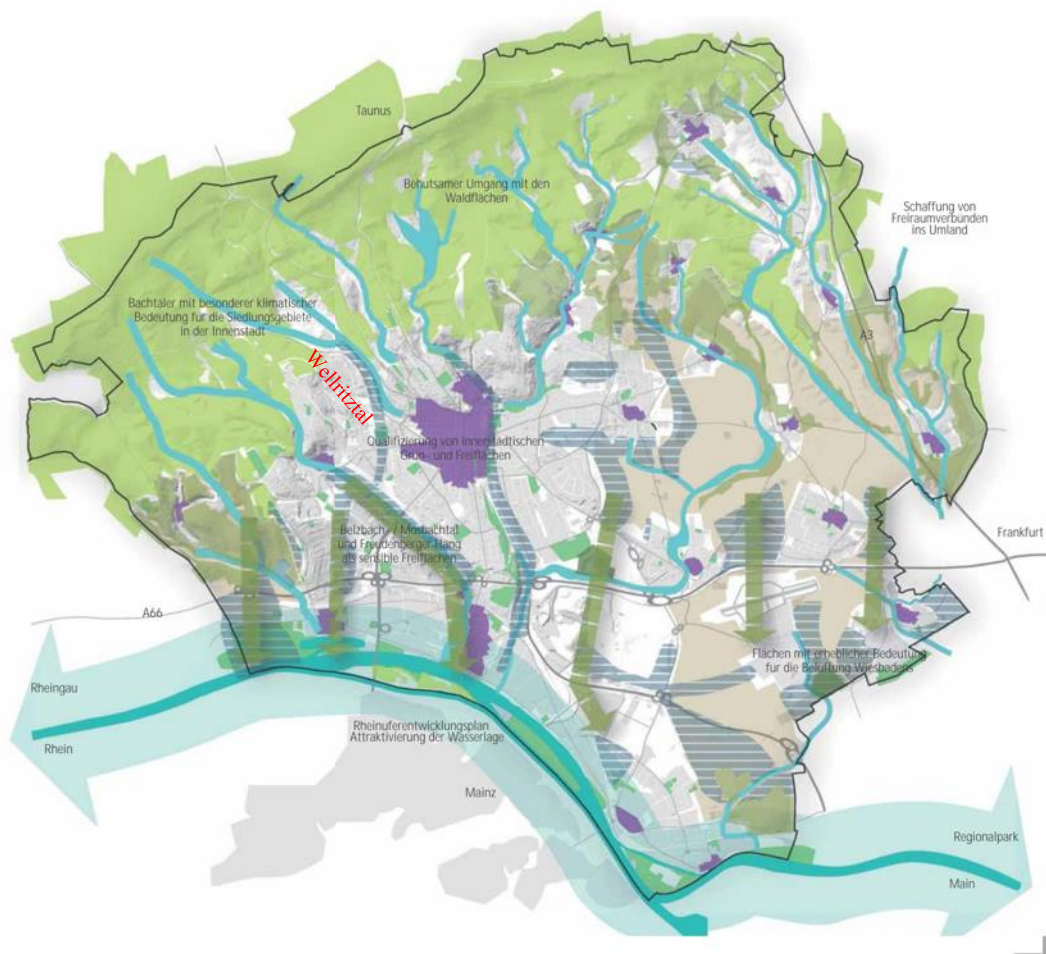
Für Planerinnen und Planer folgt daraus die Notwendigkeit, Freiraumgerechtigkeit als Teil der Umweltgerechtigkeit herzustellen, und zwar sowohl strukturell durch eine gut verteilte und gleichermaßen wertige Freiraumausstattung als auch durch die Vermeidung exkludierender Zeichen. Die Bedürfnisse unterschiedlicher Lebensalter und Gender sind zu berücksichtigen.

4. Referenzprojekte

4.1 Elsässer Platz in Wiesbaden – städtisches Portal eines regionalen Landschaftsraums

Die Lage der Landeshauptstadt Wiesbaden ist naturräumlich geprägt durch den Rhein im Süden und die Taunushänge bzw. den Naturpark Rhein-Taunus im Norden. Ein System von Bächen und Bachtälern verbindet die Ausläufer des Mittelgebirges mit dem Fluss und bildet gleichzeitig wichtige Naherholungsräume und Frischluftbahnen. Zum Teil gliedern diese den Siedlungsbereich bis weit in die innere Stadt hinein.

Eines dieser Bachtäler ist das Wellritztal. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts formten



Wiesen und Mühlgräben, begleitet von großen Obstwiesenhängen und kleinteiligen Äckern, den Landschaftsraum. Nach der vorletzten Jahrhundertwende veränderte das Tal mit der Ansiedlung von Gärtnereien und Baumschulen sein Gesicht. Der Stadtkörper dehnte sich bis zum heutigen 2. Ring aus und der Endpunkt des Tales ist seither durch die gründerzeitliche Bebauung des Wiesbadener Westends definiert. Ab den 1960er Jahren entstanden östlich und westlich des Tals große Siedlungen wie Klarenthal (von Ernst May konzipiert) oder die Bebauung an der Friedrich-Naumann-Straße, jeweils mit Bändern aus Kleingärten als Übergangsräumen zum Tal.

In den 1950er Jahren bekam der Bach ein Betonprofil und das Tal verlor in den darauffolgenden Jahrzehnten seinen offenen Charakter was mit Verwahrlosung, ungenehmigten Bauten, Abfallablagerungen u.a. einherging. Ein wertvoller Lebensraum für Tiere und Pflanzen ging verloren. Für die Naherholung spielte das Tal kaum mehr eine Rolle.

Mit der Umsetzung der Landschaftsplanung seit den 2000er Jahren wird der Wellritzbach sukzessive renaturiert. Die zentralen Auenbereiche werden in Wiesen zurückverwandelt. Ein Regenwasserrückhaltebecken wurde integriert. Mosaikartig gruppieren sich heute Kleingärten, letzte Gärtnereien, alte und neue Wohnbauten, Tierhaltung, Gastronomie u.a. im gleichzeitig städtisch und landschaftlich geprägten Raum. Den stadträumlichen Schlusspunkt des Tals bildet der Elsässer Platz, ein riesiger Parkplatz (1 ha) mit über 450 Stellplätzen. Die Landeshauptstadt Wiesbaden arbeitet seit einigen Jahren an seiner Umgestaltung. Im Dezember 2021 wurde ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb entschieden, dem Voruntersuchungen und eine mehrstufige Bürgerbeteiligung vorausgingen.



Elsässer Platz, Foto: Xenia Diehl

Die Umwandlung des Elsässer Platzes zu einem Quartierspark und „Portal“ für den Freiraum bis hinauf in die Taunushänge ist nur möglich, wenn die Pkw weichen. Der ruhende Verkehr soll in ein nahegelegenes neues Parkdeck mit E-Mobility-Hub umziehen. Dieses besonders sichtbare Zeichen der **Mobilitätswende** soll einhergehen mit Angeboten für den Fuß- und Radverkehr „ab der Haustür“ auf einem neuen grün-blauen Band, das straßenbegleitend weiter in die innere Stadt geführt werden soll. Ursprünglich wäre hier auch ein Halt der geplanten „Citybahn“ angeordnet worden. Das Nahverkehrsprojekt scheiterte jedoch 2020 an einem Bürgerentscheid.

Insbesondere während der **Corona-Pandemie** nahmen die Bürgerinnen und Bürger aus dem extrem dicht besiedelten Westend sowie die Studierenden der nahegelegenen Hochschule Rhein-Main das renaturierte Wellritztal für Begegnung und Erholung intensiv in Besitz. Die „Übernutzung“ insbesondere der Bachufer beeinträchtigte deren Funktion als Lebensraum für Pflanzen und Tiere, zeigt aber auch die Bedeutung stadtnaher Grünzüge

und gleichzeitig den Mangel an fußläufig erreichbaren Begegnungs-, Spiel- und Erholungsflächen.

Das Westend ist mit grünen Freiflächen extrem unterversorgt: real 0,3 qm/Person bei einem Zielwert von 15 qm/Person. In den Sommermonaten ist der abendliche Kaltluftstrom des renaturierten Wellritzals sehr wichtig für die hitzebelasteten Bewohnerinnen und Bewohner in den Gründerzeitquartieren. Das Einbeziehen des Elsässer Platzes in den Landschaftsraum wird zur Kühlung der Wohnquartiere beitragen. Die Auswirkungen des **Klimawandels** können abgemildert werden, auch für bereits hier lebende Tiere (u.a. Falken, Bussarde, Fledermäuse) und Pflanzen (u.a. große Platanen).



Wellritzal mit Renaturierung, Foto: Xenia Diehl

Wie spiegeln sich die Prinzipien zukünftiger Stadtentwicklung wider?

Vielfalt: Der Landschaftsraum und das renaturierte südliche Wellritzal sind ein Ort, der bislang bis auf ein einzelnes Spielgerät keine expliziten Einrichtungen aufweist. Wiesen, Bäume, Bänke und der Bach wirken für sich, und alle finden in diesem „neutralen“ Raum ihren Wohlfühlort, sei es als Bühne oder für Rückzug. Auf dem Elsässer Platz wird es spezifischere Angebote geben, z.B. für Sport und Spiel, die sich auch überlagern können. Begegnung und Austausch werden hier eine größere Rolle spielen.

Komplexität: Der regionale Landschaftsraum verändert seinen Charakter vom „Portal“ des Elsässer Platzes über die renaturierten Zonen, Kleingärten, Gärtnereien, Wohnnutzungen,

Gastronomie, Hundeplätze, Streuobstwiesen, Weiden bis zum Taunuswald. Der momentane Zustand ist nicht statisch. Die verschiedenen Ansprüche der Menschen sowie von Natur und Landschaft sollen planerisch eine neue Balance zugunsten des Klima- und Naturschutzes erhalten. Mit den Aufwertungsmaßnahmen steigt auch die Nutzungsfrequenz durch die Erholungssuchenden. Diese Wechselwirkungen werden immer wieder neu justiert werden müssen.

Anpassungsfähigkeit: Die Kulturlandschaft des Tals wurde durch die Jahrhunderte immer wieder an die Bedürfnisse der Menschen angepasst. Jetzt fordern Natur- und Gewässerschutz sowie die Klimafolgenanpassung neue Eingriffe und Rückbauten sowie eine großräumige Perspektive. Der aktuelle Prozess ist noch nicht abgeschlossen, wobei die Umgestaltung des Elsässer Platzes als besonderer Meilenstein betrachtet werden kann.

Produktivität: Landwirtschaft, Mühlen, Obst- und Gartenbau sowie Gastronomie formten den Landschaftsraum über lange Zeiträume. Derzeit übernehmen an anderer Stelle in Wiesbaden Initiativen wie die Solidarische Landwirtschaft ehemalige Gärtnereien; dies ist auch im Wellritztal gut vorstellbar. Der Erholungsraum bietet attraktive Rahmenbedingungen für Biergärten u.ä., deren Existenz durch den Verwertungsdruck für Wohnbebauung allerdings gefährdet ist. Streuobst und temporäre Viehhaltung gehören im Kontext der biologischen Landwirtschaft und der Umweltbildung wieder zum Landschaftsbild.

Gerechtigkeit: Der Elsässer Platz, das Wellritztal und der weitere Landschaftsraum sind keine Orte der Repräsentation wie die ebenfalls strukturbildenden Bachtäler des Kurparks oder des mondänen Nerotals. Es geht den Menschen hier um Erholung, Grün-Erfahrung, Sport usw. Dies betrifft alle Altersklassen und Milieus. Es ist davon auszugehen, dass das Treiben der Nutzerinnen und Nutzer auf dem umgestalteten Elsässer Platz zukünftig stärker reglementiert und moderiert werden muss, als dies bisher im Wellritztal notwendig ist, wo es recht „gechillt“ zugeht. Im besten Falle entstehen lokale bürgerschaftliche Initiativen, die das Wohlfühlen für alle unterstützen.



Klimafunktionskarte 2017: Darstellung der Temperaturen ansteigend von grün bis lila, Quelle: Umweltamt Wiesbaden, <https://www.gpm-webgis-10.de/>, Abrufdatum 08.09.23



3-D Stadtmodell Wiesbaden: Elsässer Platz im unteren linken Bildbereich, Quelle: <https://wiesbaden.virtualcitymap.de/#/>, Abrufdatum 08.09.23

4.2 Mainufer Frankfurt – Verhandlungen über Freiraum und Verkehr

Das **Frankfurter Mainufer** ist ein prominenter Stadt- und Landschaftsraum, in dem sich alle fünf von der Landesgruppe adressierten Planungsprinzipien beispielhaft widerspiegeln.

Von der Anlage des „Nizza“ im 19. Jahrhundert, einem botanischen Garten in klimatisch günstiger Lage am Untermainkai, über die Entwicklung des Museumsufers in den 1980er Jahren und die Verwirklichung des Vorhabens „Stadtraum Main“ mit zahlreichen Konversionsprojekten in den 1990er Jahren hat sich das Mainufer in vielen Häutungsprozessen vom vorrangig gewerblich genutzten Raum zu einem Ort der Freizeit und Erholung mit hoher Identifikationskraft gewandelt. Jüngste Hinzufügungen sind der Hafepark mit zeitgemäßen Sportangeboten sowie das Areal der Ruhrorter Werft an der Europäischen Zentralbank (EZB), das die frühere Hafennutzung des Mainufers atmosphärisch dicht in Szene setzt. Eine Erinnerungsstätte an der Großmarkthalle erzählt ein anderes Kapitel der Frankfurter Geschichte, das der Massendeportationen zur Zeit des Nationalsozialismus.

Das Mainufer präsentiert sich heute als durchgängiger innerstädtischer Park und grüne Infrastruktur, die den Stadtraum nach innen und außen vernetzt. Am Mainufer dockt beidseitig der Anlagenring an und wird sich eines Tages auch der Frankfurter Grüngürtel schließen. Das Mainufer ist zudem eine Querspange des Regionalparks Rhein-Main. Stadtauswärts befinden sich Naherholungsangebote wie das Licht- und Luftbad Niederrad im Südwesten und die Oberräder Felder im Südosten, auf denen die Kräuter für die Grüne Soße angebaut werden. Das Frankfurter Mainufer ist Teil des Main-Radwegs, einer überregionalen Freizeitinfrastruktur von rund 600 Kilometern. Im innerstädtischen Teil kollidiert diese Fahrradnutzung allerdings an den Wochenenden mit den Platz- und Sicherheitsbedürfnissen der zahlreichen Spaziergängerinnen und Spaziergänger.

Während der **Corona-Pandemie** wurde das Mainufer zu einem wichtigen Ort, um den eigenen vier Wänden zu entfliehen, unter Menschen zu sein und Freunde sicher treffen zu können. Insbesondere der Hafepark erfüllte in dieser Zeit eine wichtige Funktion gerade für Jugendliche, die in beengten Verhältnissen mit der Familie leben. Intensivste Nutzung und Überfüllung führten zu partieller Räumung des Parks durch die Polizei.

Aktuell wird mit dem sogenannten Mainkai die Zukunft eines Kernstücks des Frankfurter Mainufers diskutiert. Mainkai heißt das nördliche Mainufer auf Höhe der Frankfurter Altstadt, heute noch eine viel befahrende Straße. Bereits im zweiten Jahr temporär für den Autoverkehr gesperrt und unter dem Slogan „Sommer am Main“ bespielt, verhandelt die Frankfurter Stadtgesellschaft unter anderem anhand des Mainkais das Tempo der Mobilitätswende. Das Mainufer könnte damit bald erneut zum Schauplatz eines städtebaulichen Paradigmenwechsels werden: Wenn sich der Konflikt zwischen Autoverkehr auf der einen Seite und Freizeit- und Erholungsnutzung sowie touristischer Attraktivität auf der anderen Seite zugunsten einer Entwicklung des Mainkais als Verbindungsstück zwischen Mainufer und Römerberg löst, können wichtige stadträumliche Qualitäten gewonnen werden.

Wie spiegeln sich die Prinzipien künftiger Stadt- und Landschaftsentwicklung am Mainufer wider?

Vielfalt: Das Mainufer verbindet eine Vielfalt sozialräumlicher Kontexte, und seine Freiraumgestaltung spricht verschiedene „Sprachen“: Während im hochpreisigen Westhafen Repräsentativität und Ruhe für die dort Wohnenden im Vordergrund stehen und sich kaum Räume für Aktivität und Aneignung öffnen, ist das innerstädtische Ufer robust gestaltet, komplex programmiert und einladend für ein breites Spektrum von Nutzerinnen und Nutzern. Am anderen Ende, dem Osthafen, tun sich mit dem postindustriellen Flair auf der ehemaligen Ruhrorter Werft und der subkulturellen Atmosphäre zwischen Skatepark und Honsellbrücke eigene kleine Welten auf.

Aufgrund der Vielfalt der angrenzenden Stadträume sind auch die Konflikte um die Ufernutzung vielfältig. Der hohe Nutzungsdruck macht es zu einer Herausforderung, möglichst vielen Nutzergruppen gerecht zu werden.

Komplexität: Der Vielfalt der sozialräumlichen Kontexte folgend weist das Mainufer keine durchgängig einheitliche landschaftsarchitektonische Gestaltung auf, sondern trägt der Verschiedenheit Rechnung. In weiten Teilen ist es mit einfachen Bänken, einem breiten Asphaltstreifen als Bewegungszone entlang der Uferkante sowie Wiesenbereichen mit Solitärbäumen ausgestattet. Die Nutzungsangebote reichen von Kinderspielplätzen für unterschiedliche Altersgruppen über Sportangebote bis hin zu Cafés und Bars. Das Mainufer ist zudem ein beliebter Ort für Streetart, was darauf hinweist, dass es nicht als überkontrolliert, sondern offen für Aneignung wahrgenommen wird.

Auch auf der Ebene der Landschaftsgestaltung entfaltet sich ein komplexes Bild: Neben der exotischen Bepflanzung des Nizza, den Anleihen am Englischen Landschaftsgarten im zentralen Bereich des Mainufers sowie einer abstrahierten Nachzeichnung der einstigen Auenlandschaft des Mains im Freiraum der EZB überraschen artenreiche Staudenpflanzungen unter der Deutschherrenbrücke. Mit der produktiven Gartenlandschaft in Oberrad entfaltet sich auf der anderen Mainuferseite ein weiterer Typus von Stadtnatur.

Anpassungsfähigkeit: Die Gestaltung des Mainufers ist überwiegend robust und auf Alltagstauglichkeit sowie Weiterentwicklung ausgerichtet.

Produktivität: Die im Osten an das südliche Mainufer angrenzenden Felder, auf denen die Kräuter für die Grüne Soße angebaut werden, sind Orte des Gartenbaus mit jahrhundertealter Tradition. Diese wurde in jüngerer Zeit durch Gemeinschaftsgärten und Selbsterntefelder ergänzt. Zusammen mit den bestehenden Kleingärten bilden sie ein Patchwork unterschiedlichster Gartenpraktiken.

Gerechtigkeit: Das Frankfurter Mainufer ist kein Freiraum für Bessersituierte, sondern ein Ort für alle mit niedrigschwelligem Zugang, vielfältigen Angeboten und wenig exkludierenden Zeichen. Es ist ein Raum, an dem Stadt und Landschaft verschmelzen und sich durch eine gute Balance zwischen Kontrolle und Laissez-faire, von kommunal verantworteter Gestaltung und Bottom-up-Aktivität ein hohes Maß an Urbanität entfaltet.



Hafenpark vor der EZB und der Frankfurter Skyline, Foto: Petrow



Hafenpark als Freiraum mit vielen Sportangeboten, Foto: Petrow



Felder mit Kräutern für die Grüne Soße in Oberrad, Foto: Petrow



Mainuferpark auf Höhe der Frankfurter Innenstadt, Foto: Petrow



Freiraum an der Ruhrorter Werft mit Relikten der Hafennutzung, Foto: Petrow



Bespielung des temporär für den Autoverkehr gesperrten Mainz Kai, Foto: Petrow

4.3 Alter Flugplatz Frankfurt-Bonames – die zweite Transformation

Der Alte Flugplatz Bonames/Kalbach liegt im Norden der Stadt Frankfurt am Ufer der Nidda und ist ein wichtiger Bestandteil des GrünGürtel Frankfurt. Er grenzt an die Stadtteile Bonames und Kalbach im Norden und Frankfurter Berg im Süden. Der Flugplatz bildet durch seine Lage einen wichtigen Knotenpunkt für den Erholungsradverkehr in der Region. Unter anderem kreuzen sich hier die beliebte Niddaroute (durchschnittlich 1.200 Nutzende/Tag) sowie der Hölderlinpfad, der die Frankfurter Innenstadt über die Rundroute des Regionalparks RheinMain mit der Stadt Bad Homburg verbindet.



Lage Alter Flugplatz Bonames im Regionalpark RheinMain, Quelle: Regionalpark RheinMain 2023

Der Flugplatz wurde bis Anfang der 1990er Jahre als Militärflugplatz für Hubschraubereinheiten der US-amerikanischen Streitkräfte genutzt. Nach dem Ende der militärischen Nutzung erwarb die Stadt Frankfurt das Gelände. Anfang der 2000er Jahre wurde der Entschluss gefasst, die Fläche so umzugestalten, dass Mensch und Natur mehr Raum erhalten. Den Wettbewerb gewann das Büro GTL aus Kassel. Zentrale Maßnahme war die Entsiegelung großer Flächen, um Raum für natürliche Sukzession sowie Aufenthalts- und Erholungsmöglichkeiten zu schaffen. Für die Erholung spielt auch die Verfügbarkeit von größeren unbebauten Freiflächen wie der Landebahn eine wesentliche Rolle – der „Tempelhofeffekt“.

Der Erfolg der Transformation zeigte sich einerseits in der starken Inanspruchnahme durch Besucherinnen und Besucher, andererseits in der Entwicklung zu einem Lebensraum für

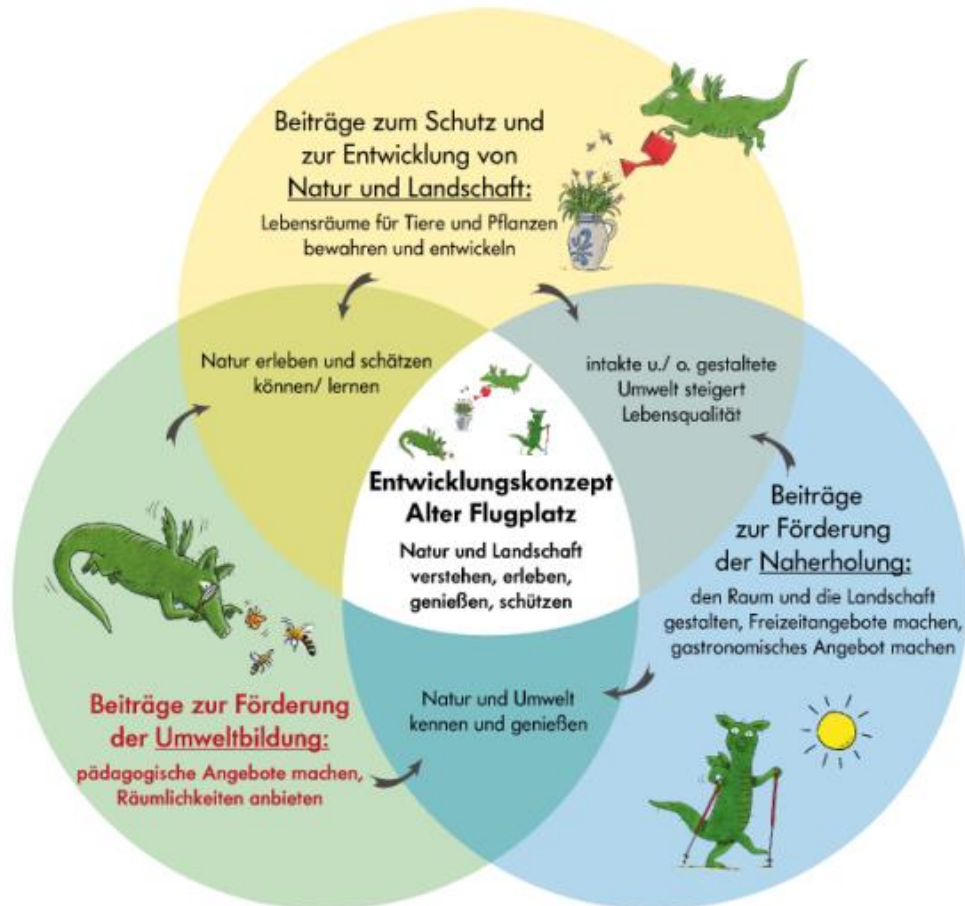
viele geschützte Arten. Die Fläche gilt in Frankfurt mittlerweile als eine Biotopfläche von herausragender Bedeutung. Dieses Potential, aber auch Spannungsfeld führte zu der Erkenntnis, vor Ort verstärkt Maßnahmen der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) durchführen zu müssen. Der Alte Flugplatz Frankfurt Bonames hat sich zu einem Ort der multifunktionalen Nutzung und Vernetzung entwickelt. Dieser Erfolg ist nicht statisch, sondern muss durch Lenkung, Moderation und Anpassung stets weiterentwickelt werden.



Schollenfeld Flugplatz Bonames, Quelle: Umweltamt Frankfurt 2005



Schollenfeld Alter Flugplatz Bonames, Quelle: Regionalpark RheinMain 2023



Fachbeitrag Umweltbildung; Umweltamt Stadt Frankfurt 2022, Graphikentwurf Th. Hartmanshen, Graphikdesign A. Schreiber-Karl

Zwanzig Jahre nach der ersten Transformation steht jetzt der Flugplatz vor neuen und alten Herausforderungen, die nach einem neuen Gesamtkonzept verlangen. Wesentliche Treiber der aktuellen Situation sind die Krisen unserer Zeit:

1. Flüchtlingskrise

Im Zuge der Flüchtlingskrise 2015 wurde das Gelände für Wohncontainer für Geflüchtete genutzt. Diese wurden erst 2022 wieder abgebaut. Diese Nutzung schränkte eine Entwicklung des Geländes stark ein.

2. Coronakrise

Die Coronakrise führte zu einem starken Anstieg des Besucherdrucks auf der Fläche. Hierdurch stieg das Konfliktpotenzial mit anderen Nutzungsansprüchen. Vor allem der in der ersten Transformation geschaffene Sukzessionsbereich wurde stark belastet. Zudem ging durch die schwierige wirtschaftliche Situation der Betreiber der Gastronomie 2021 in Konkurs.

3. Klimakrise

Das Gelände muss sowohl mit Blick auf die Klimaresilienz als auch mit Blick auf die Zielsetzungen für die naturschutzfachlichen Belange überdacht werden. Neben dem Umgang mit Niederschlagswasser und der Verfügbarkeit von Wasser im Sommer ist die

Frage der Beschattung und der Umgang mit der noch vorhandenen versiegelten Fläche eine wesentliche Herausforderung. Zudem stellt sich mit Blick auf die Veränderung von Niederschlägen und Temperaturen die Frage nach der naturschutzfachlichen Zielsetzung:

- Will man die vorhandenen Arten schützen und versuchen, sie durch Maßnahmen zu fördern?
- Oder will man weiterhin Sukzession zulassen, dies mit dem großen Risiko, durch die Änderung des Klimas vorhandene Arten nicht halten zu können?

4. Energiekrise

Das Gelände und die Gebäude sind in einem baulich schlechten Zustand, teilweise sind die Gebäude noch im Zustand aus der Zeit der militärischen Nutzung. Mit Blick auf ein adäquates Angebot für die Erholung und zugleich auf die Herausforderungen, die sich aus der Energiekrise ergeben, müssen Gelände und Gebäude neu gedacht werden.

Wie spiegeln sich die Prinzipien künftiger Stadt- und Landschaftsentwicklung am Alten Flugplatz wider?

Vielfalt:

Mit seinen Angeboten für Mensch und Natur bildet der Alte Flugplatz Bonames ein gutes Beispiel für eine vielfältige multifunktionale Nutzung der Ressource Boden. Die Kombination aus einem naturschutzfachlich wertvollen Sukzessions- aber auch Lernraum sowie das Angebot, sich stadtnah erholen zu können, hat den Flugplatz in seiner Vielfältigkeit zu einem wichtigen Lebensort von regionaler Bedeutung gemacht. Dabei spiegeln auch die Nutzergruppen einen Querschnitt der Stadtgesellschaft.

Komplexität:

Die starke Kleinteiligkeit des Geländes bildet in sich schon die Komplexität des Flugplatzes ab. Hinzu kommen die verschiedenen Nutzungsansprüche, die am Flughafen geltend gemacht und umgesetzt werden. Diese permanent auszutarieren und abzuwägen bildet den größten Anspruch an die diversen Planungsebenen.

Anpassungsfähigkeit:

Mit der Umsetzung des ursprünglichen Konzeptes ist der Flugplatz zu einem Ort permanenter Anpassung geworden. Durch die natürliche Sukzession findet vor Ort ein steter Prozess der Veränderung statt. Dementsprechend wird zur Zeit das Konzept mit Blick auf die veränderten Ansprüche der Nutzerinnen und Nutzer überarbeitet, um den aktuellen Krisen und den Herausforderungen vor Ort gerecht zu werden. Dies ist ein kontinuierlicher Prozess der Aushandlung verschiedener Ansprüche, dem im Vergleich zu den natürlichen Sukzessionsprozessen „noch“ das Permanente und Immanente fehlt.

Produktivität:

Mit Blick auf die Erhaltung und Entwicklung von Biodiversität bildet der Alte Flugplatz einen wichtigen Raum für natürliche Produktivität. Auch die Nutzung von Ressourcen und die Entwicklung von Wirtschaftskraft sind zu betrachten. Ein Teil der Wiesenflächen wird bis heute landwirtschaftlich genutzt. Die Nutzung als Grünland ist zwar den Interessen des Naturschutzes untergeordnet, sie erwirtschaftet aber trotzdem Tierfutter. Neben der

Landwirtschaft ist auch die Nutzung als Erholungsraum wirtschaftlich zu betrachten, nicht zuletzt, da die Besucherinnen und Besucher die Gastronomie vor Ort nutzen. Mit Blick auf die diversen Bildungsangebote am Flugplatz muss auch dies als Beitrag zur Produktivität gewertet werden.

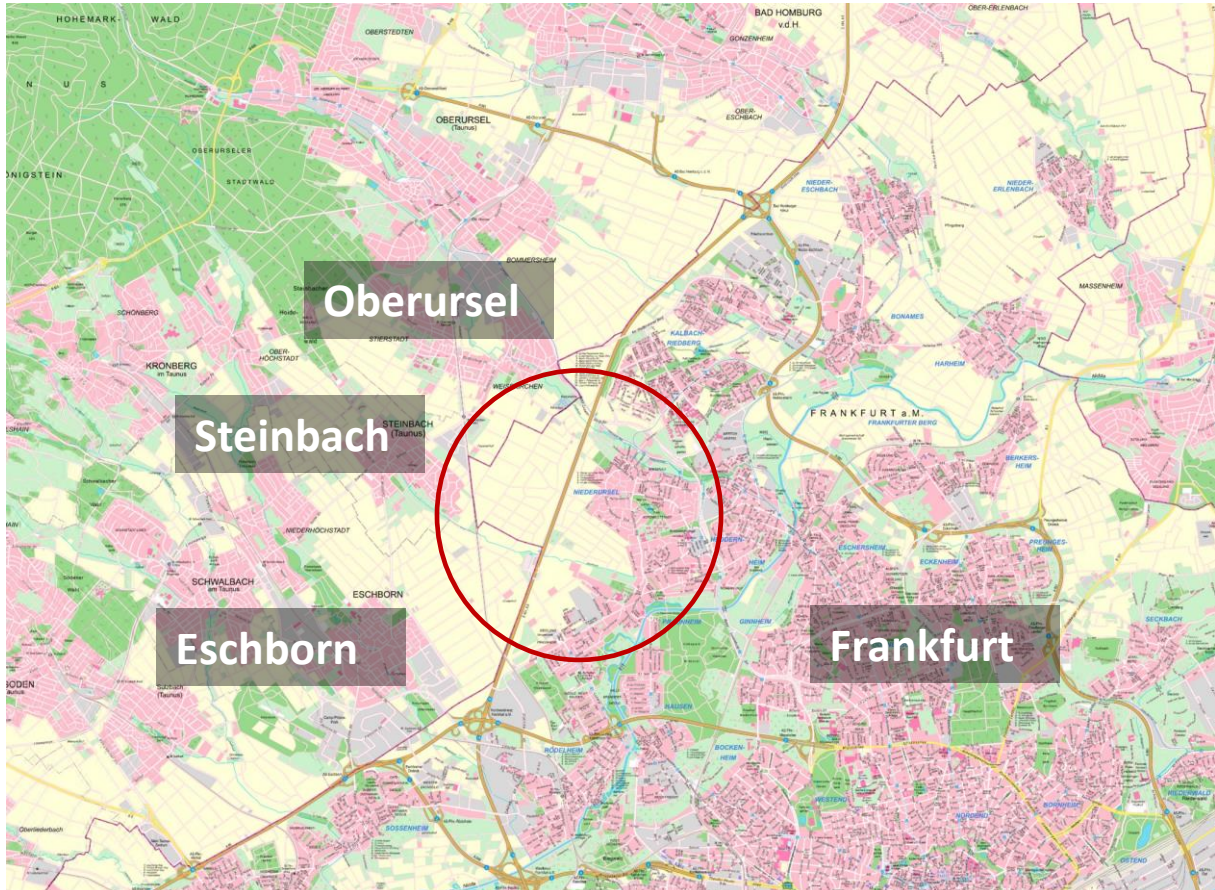
Gerechtigkeit:

Im Hinblick auf Gerechtigkeit erfüllt der Flugplatz zwei wesentliche Aspekte. Zum einen bietet er frei zugängliche, auch regional bedeutsame Erholungsmöglichkeiten für alle Menschen. Zum anderem liefert er bezüglich der Generationengerechtigkeit wichtige Bausteine zum Umgang mit Ressourcen und zur Förderung der Biodiversität im stadt-landschaftlichen Kontext.

4.4...Frankfurt Nordwest – neuer Stadtteil und „Koproduktive Landschaft“

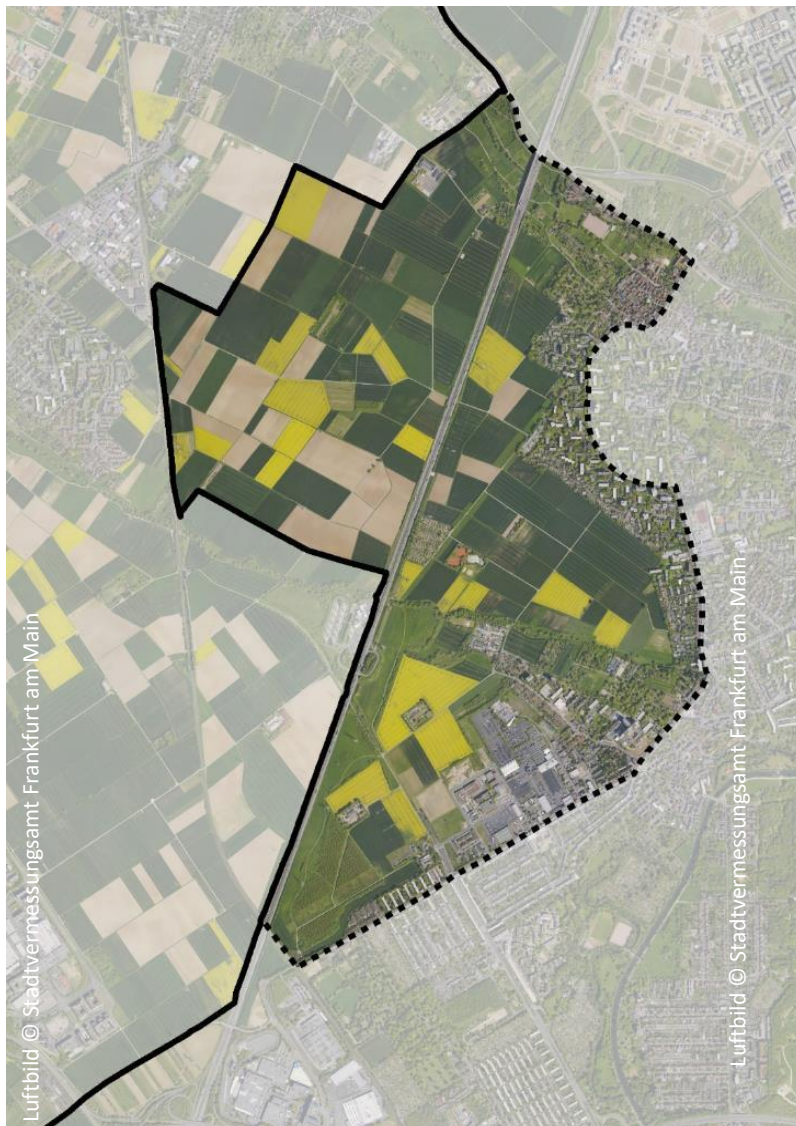
Das Projekt liegt im Nordwesten der Stadt Frankfurt a.M., in der Nähe von Nordweststadt und Praunheim. Es grenzt an die Taunusgemeinden Eschborn, Steinbach und Oberursel an; zugleich ist die Frankfurter Innenstadt nur sieben Kilometer Luftlinie entfernt. Quer durch das Gebiet verläuft die Autobahn A5, welche als eine der meist befahrenen Straßen Deutschlands den Landschaftsraum durchschneidet.

Hier führt die Stadt seit 2017 vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (VU) durch. Ziel ist es, mit dem Projekt einen Beitrag für den sehr angespannten Wohnungsmarkt der Stadt Frankfurt und der Rhein-Main-Region allgemein zu leisten. Gleichzeitig sollen bei dieser Außenentwicklung größtmögliche Qualitäten erreicht werden, um einen klimaangepassten, zukunftsfähigen Stadtteil mit nachhaltiger Mobilität und Nutzungsmischung im Sinne der 15-Minuten-Stadt zu schaffen. Im Rahmen der VU wurde deshalb in einer Mehrfachbeauftragung mit sieben Planungsteams nach einem tragfähigen städtebaulichen Konzept gesucht. Die Teams bestanden jeweils aus Stadtplanungs- und Landschaftsarchitekturbüros, da die Aufgabe lautete, die Stadt aus der Landschaft heraus weiterzuentwickeln. Im Ergebnis wurde der Beitrag „Quartiere im Kreislauf“ der Büros cityförster und urbanegestalt zur Umsetzung ausgewählt und auf dieser Basis die VU weitergeführt. Die Entscheidung, ob an dieser Stelle ein neuer Stadtteil entstehen wird, wird voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2024 gefällt.

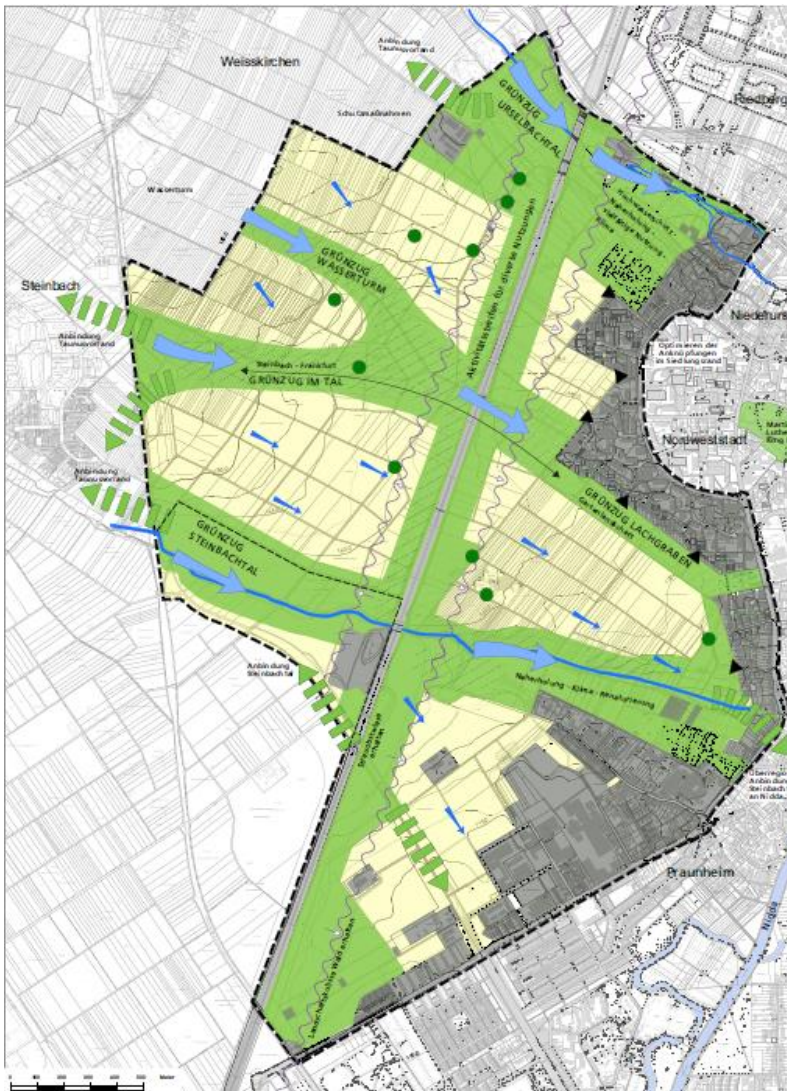


Lage des Projekts in der Region, Quelle: Stadt Frankfurt am Main, © Stadtvermessungsamt
(https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/frankfurt_nordwest_neuer_stadtteil_der_quartiere_23670.html)

Aktuell ist das Planungsgebiet vor allem von intensiver Landwirtschaft auf den Hochebenen und in den eingegrabenen Bachtälern und Gräben in Nordwest-Südost-Richtung geprägt. In den Randbereichen schließen Siedlungsflächen der Nordweststadt, der Siedlung Heerstraße aus den 1920er Jahren und weiterer Wohn-, Gewerbe- sowie Krankenhausnutzungen an. Prägende landschaftliche Elemente sind die großen Infrastrukturen von Autobahn, Stromleitungen und Kläranlage, welche diesen Zwischenstadtraum dominieren. Der Umgang mit dieser „Zwischenstadtlanschaft“ war eine wichtige Entwurfsaufgabe für die Mehrfachbeauftragung.



Luftbild mit dem Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen für den neuen Stadtteil, Quelle: Stadt Frankfurt am Main, Stadtplanungsamt, © Stadtvermessungsamt (https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/frankfurt_nordwest_neuer_stadtteil_der_quartiere_23670.html), Zugriff 26.09.2023



Landschaftsplanerische Entwicklungsziele im Untersuchungsbereich – Grundlage zur Entwicklung des Stadtteils aus der Landschaft, Quelle: Projektbüro Stadtlandschaft im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main: Landschaftsplanerisches Gutachten (https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/frankfurt_nordwest_neuer_stadtteil_der_quartiere_23670.html), Zugriff 26.09.2023

Der Beitrag „Quartiere im Kreislauf“ entwirft für das Gebiet folgerichtig einen „Stadtteil der Quartiere“. Dieses Konzept umfasst vier bauliche Quartiersentwicklungen (Produktives Praunheim, Lachgraben Quartier, Neu-West-Stadt und Steinbach Ost) mit unterschiedlicher Nutzungsmischung und Typologie, welche sich aus den bestehenden Siedlungsrändern heraus entwickeln, sowie als sogenanntes fünftes Quartier die „Koproduktive Landschaft“ als verbindendes Element und Zugeständnis an die große Bedeutung der freiräumlichen Funktionen des Gebiets. Diese Landschaft bildet auch das Bedürfnis der Nachbargemeinden nach einem „Achtungsgrün“ zwischen der heranrückenden Großstadt und ihren Siedlungsrändern ab. Zugleich ist sie nicht nur Abstands- sondern auch regional geteilter Freiraum, der den Regionalpark RheinMain weiterentwickeln soll.



Quartiere im Kreislauf – städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerbsbeitrag des Planungsteams cityförster & urbanegestalt, Quelle: cityförster architecture + urbanism (Hannover)/urbanegestalt (Köln), https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/frankfurt_nordwest_neuer_stadtteil_der_quartiere_23670.html, Zugriff 26.09.2023

Im Konzept der „Koproduktiven Landschaft“ bilden sich die Transformationsthemen unserer Zeit ab; sie werden zu Entwurfsbestandteilen der Landschaftsentwicklung gemacht. Dies entspricht in weiten Teilen den von den Verfasserinnen und Verfassern abgeleiteten Prinzipien für die Entwicklung von Freiräumen.

Wie spiegeln sich die aktuellen Herausforderungen und die Prinzipien künftiger Stadt- und Landschaftsentwicklung in der Entwicklung von Frankfurt Nordwest wider?

Der Klimaanpassung dient die gesamte Grundstruktur des Landschaftsentwurfs. Diese gibt in den Siedlungskörpern den Anteil an strömungsaktiven Freiflächen und die Baukörperstellung quer zu den Bachtälern und Senken vor. Die Bachtäler und Senken werden als Landschaftsbänder und Parks für die Kaltluftsammlung und als Leitbahnen

ausgebildet, indem sie auf Korridoren von 100 bis 200 m Breite von Bebauung freigehalten und zu Park- und Flusslandschaften weiterentwickelt werden. Die Querungen der auf einem Damm verlaufenden A5 werden verbreitert, sodass diese nicht als Hindernis für die aus dem Taunus anströmende Kaltluft wirkt. Diese grün-blaue Infrastruktur kommt nicht nur den neuen, sondern vor allem auch den Bestandsquartieren zugute und verknüpft die regionalen Landschaftsräume des Niddatal in Frankfurt mit den Vordertaunus-Tälern Steinbachs und Oberursels. Das Transformationsthema **Klimawandel** lässt sich folglich als konstitutiv und entwurfsleitend für diese Planung ansehen.

Im Konzept der Koproduktiven Landschaft bilden sich die Wandelthemen der **Biodiversität** ebenso ab wie des Klimaschutzes durch die **Energiewende**. Diese Themen werden ergänzt durch die Ertüchtigung des Raumes für unterschiedliche Nutzungen, welche dem Bedeutungszuwachs des Freiraums als Ort der Vielfalt, Integration und Begegnung Rechnung trägt und damit dem **sozialen Wandel** gerecht wird. So ist hier die Entwicklung eines neuen Landschaftsraumes vorgesehen, welcher in vielfältiger Weise zur Koproduktion durch alte und neue Akteure einlädt. Neben traditioneller Landwirtschaft soll auch Energie für lokale Wärmenetze erzeugt werden und in Kleingärten und einem sogenannten Agro-Hub gewirtschaftet und geforscht werden. Lokale **Produktions-** und Konsumkreisläufe sollen entstehen und neue Techniken lokaler Agrarproduktion erprobt werden. Dabei soll eine Landschaft mit einem dichten Fuß- und Radwegenetz entwickelt werden, die das Miteinander von Menschen ebenso fördert wie den Kontakt mit und das Verständnis für Tiere und Pflanzen. Die Koproduktive Landschaft ist kein fertiger landschaftsarchitektonischer Entwurf, sondern eine verräumlichte Idee, welche einen Prozess der Koproduktion anstößt, der unter der Schirmherrschaft der Stadt im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme ablaufen soll. Im Ergebnis soll ein Experimentierfeld und Reallabor für das neue Miteinander von Kernstadt und regionalem Umland, aber auch von Stadtraum und Landschaftsraum geschaffen werden. Diesen Grad an **Komplexität** und Offenheit im Rahmen des gesetzlich stark normierten Instruments einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme umzusetzen wird eine spannende Herausforderung sein. Dabei wird es auch entscheidend auf die Anpassungsfähigkeit der Idee und ihre Robustheit in Bezug auf sich ändernde Rahmenbedingungen ankommen.

Fragen der **Gerechtigkeit** in Bezug auf Flächennutzungen stellen sich insbesondere in der Anfangsphase des Projekts. Ob es, besonders gegenüber künftigen Generationen, überhaupt angemessen und gerecht ist, in Zeiten von Wohnungsnot und Klimawandel noch Stadtplanung auf der Grünen Wiese zu betreiben, wird in der Region seit Bekanntwerden des Projekts intensiv diskutiert. Einerseits verbraucht eine zunehmende Bodenversiegelung Ressourcen, welche künftigen Generationen nicht mehr zur Verfügung stehen. Andererseits wird ohne Wohnungsneubau in Frankfurt die Verdrängung auf dem Wohnungsmarkt weiter angeheizt, was Gerechtigkeitsfragen zwischen neu Hinzuziehenden und Alteingesessenen aufwirft. Auf die Frage, wer noch und wer nicht mehr in der Stadt und der Region wohnen kann, hat die Stadtgesellschaft bisher keine Antwort. Vor dem Hintergrund von demografischem Wandel und Fachkräftemangel wird sich diese Frage jedoch weiter verschärfen. Eine Gerechtigkeitsfrage wirft auch die Umnutzung Landwirtschaftsflächen für andere Freiraumnutzungen auf. Sie bedeutet besondere Härten für Einzelne, in diesem Fall Landwirte und Landwirtinnen, um dem Gemeinwohl den Vorrang zu geben – ein schwer auflösbare Dilemma. Im Projekt Frankfurt Nordwest wird versucht, durch einen

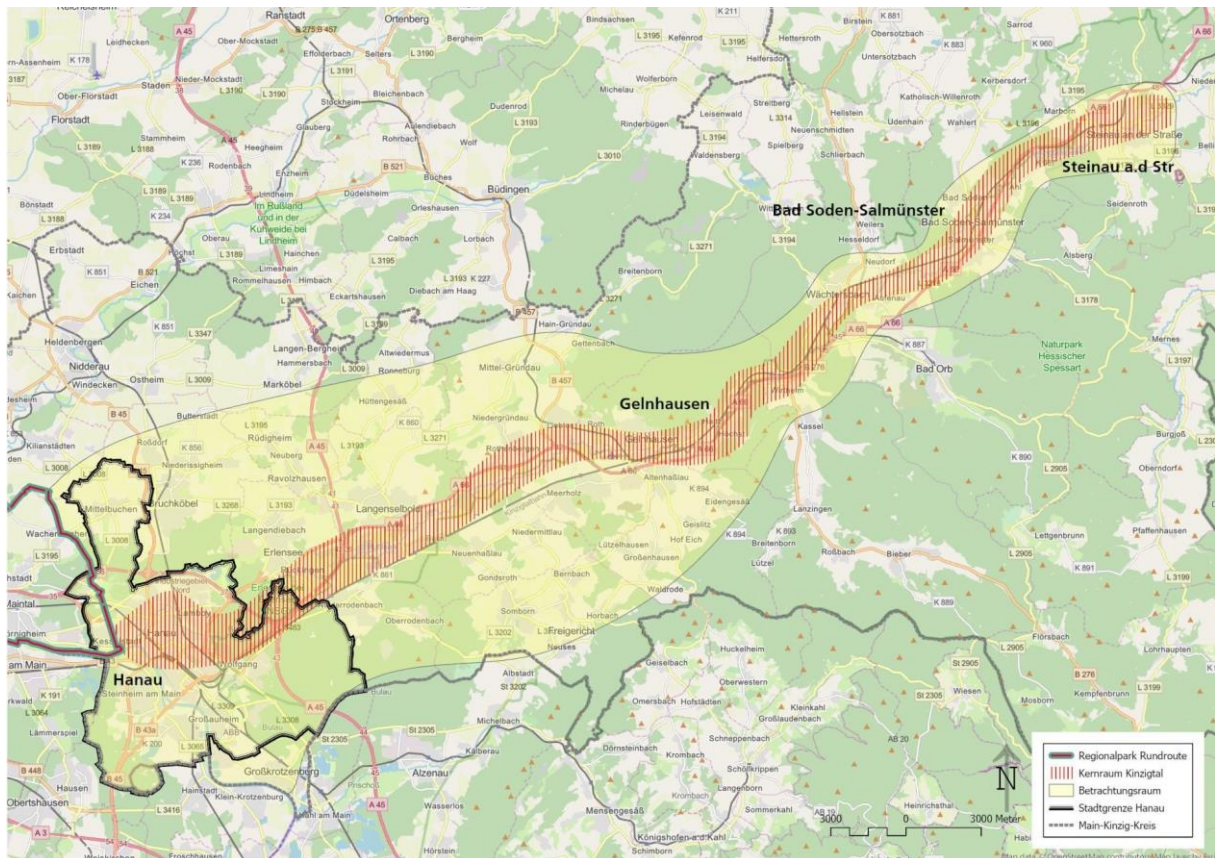
ausgewogenen Entwurf und das Nichtbebauen weiter Teile des Untersuchungsraums sowie höchste Anforderungen an die bauliche und freiräumliche Qualität den Eingriff in den Freiraum und die Eigentumsverhältnisse vor Ort zu rechtfertigen.

4.5 Hanau und der westliche Teil des Main-Kinzig-Kreises – Nachhaltiges Tourismuskonzept

Das Verbundprojekt „Nachhaltiges Tourismuskonzept für Hanau und den westlichen Teil des Main-Kinzig-Kreises im Kontext des Regionalparks RheinMain“ (NaTourHuKi) befasst sich seit 2020 mit der Frage, wie die Naherholung im durch Infrastruktur geprägten Auen- und Talraum der Kinzig naturverträglich gesteuert und die Potenziale der Kinzig-Kommunen für den Tagestourismus gestärkt werden können. Im Fokus steht dabei die nachhaltig ausgerichtete Weiterentwicklung einer Kinzig-Route im Regionalpark RheinMain.

Im transdisziplinär aufgestellten Team arbeiten regionale Beteiligte aus der Praxis wie das Umweltzentrum Hanau, die Spessart Tourismus und Marketing GmbH und die Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH zusammen mit Beteiligten aus der Wissenschaft wie der Frankfurt University of Applied Sciences (Research Lab for Urban Transport), der Hochschule Heilbronn (Fakultät International Business) und der TU Darmstadt (FG Entwerfen + Freiraumplanung). Das Projekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Programm Stadt Land Plus gefördert.

Der Projektraum erstreckt sich von der Mündung der Kinzig in den Main in Hanau über das Stadtzentrum bis in den ländlichen Raum nach Steinau an der Straße. Der Raum ist durch Gegensätze geprägt. Zum einen führen große Infrastrukturen wie die ICE-Strecke Frankfurt – Fulda und die A66 durch das teilweise enge Tal. Zum anderen prägen viele Naturschutz- und Auenflächen die Landschaft.



Ziel- und Themenspektrum

Neben der Kernfrage, wie der stark ansteigende Bedarf an Naherholung- und Tagestourismus im Stadt-Land-Kontext befriedigt werden kann, verfolgt das Projekt in seinem Vorgehen einen multifunktionalen Ansatz, um die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum im Sinne der Nachhaltigkeit einzubeziehen. So werden neben der Verbesserung der Lebensqualität auch die im Verdichtungsraum auftretenden Flächennutzungskonflikte sowie die Fragen der Mobilität betrachtet. Darüber hinaus spielt im Kinzigtal die Themen Wasser und Retention eine herausragende Rolle. Das Kinzigtal gehört zu den wichtigsten Auen- und Überflutungsräumen in Hessen.

Umsetzung

Am Forschungsprojekt sind drei Praxispartner beteiligt. Die Spessart Tourismus und Marketing GmbH, die Stadt Hanau mit ihrem Umweltzentrum Hanau sowie der Regionalpark RheinMain. Sie wollen durch das Mittel der Erholungsnutzung u.a. die Themen Landschaftsschutz, Naturschutz und regionale Identität stärken. Zur Implementierung der Forschungsergebnisse werden alle drei Praxispartner in den nächsten Jahren Projekte umsetzen, die sich aus dem Gesamtprojekt speisen. Als sichtbares infrastrukturelles Rückgrat wird dabei eine Regionalparkroute ausgebaut, die den gesamten Projektraum von Hanau bis Steinau an der Straße erschließt.

Die Funktionen und Ziele der Route speisen sich aus den bisherigen Erfahrungen des Regionalparks, sollen aber noch stärker multifunktional weiterentwickelt werden. Fragen und mögliche praktische Ansätze hierzu sind:

Identität

Wie kann die Route und das gemeinsame Wirken der Kommunen an der Route dazu beitragen, eine eigene Identität für den Kinzigraum zu schaffen und so die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land zu verbessern? Als roter Faden dient eine klassische Routenkonzeption des Regionalparks. Hierfür wurde in einem größeren Rahmen und mit Anleihen aus der Tourismusforschung auch an einem übergreifenden Narrativ gearbeitet, das im Tal als Grundlage des gestalterischen und inhaltlichen Wirkens dienen soll: „Das Kinzig-Auental – auf der Suche nach der verlorenen Zeit“.

Freizeit-Mobilität

Wie können Verkehrsströme auch im Freizeitbereich auf das Fahrrad und den ÖPNV gelenkt werden, um den nachhaltigen Austausch zwischen Stadt und Land zu stärken? Hierfür untersucht die UAS Frankfurt erstmals den Freizeitverkehr nicht aus Perspektive des Tourismus, sondern aus der Perspektive der Verkehrsplanung. Ziel ist es, die Regionalparkroute auch als Rückgrat und Zubringer des Radverkehrs zwischen Ballungsraum und ländlichem Raum zu denken. Die Freizeitroute soll das Fahrradfahren in beide Richtungen attraktiv machen. Zudem sollen an wichtigen Knotenpunkten einheitliche Übergabe- und Informationspunkte entstehen.

Integration der Infrastruktur

Wie können die großen, teilweise dominierenden Infrastrukturen des Tals in das Konzept integriert werden? Durch den Ausbau der ICE-Strecke Frankfurt – Fulda werden in den nächsten Jahrzehnten weitere große Infrastrukturen und Eingriffe entstehen. Ansatz des Projekts ist, dass die baulichen Aktivitäten zugleich den Erlebniswert und die Durchlässigkeit erhöhen sollen, beispielsweise durch die Ergänzung eines Informationszentrums zur Ausbaustrecke um Themen der Auenlandschaft und der Naherholung oder die Umwidmung von Baustraßen zu nutzbaren Fahrradwegen.

Integration des Naturschutzes

Wie gelingt es, die Interessen des Arten- und Naturschutzes in die Naherholung zu integrieren? Spätestens durch Corona ist der Besucherdruck in der Region auch auf naturschutzfachlich sensible Bereiche stark gestiegen. Aus Sicht des Forschungsprojekts ergeben sich daraus mehrere Bausteine. Wesentlich ist die gezielte Besucherlenkung durch die Route. Der Verlauf muss von sensiblen Bereichen wegführen, aber auch zu schönen, natürlich wirkenden Bereichen hinführen, um dem Naturbedürfnis vieler Menschen entgegenzukommen. Die Angebote im Bereich der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) sollen ausgebaut werden. Darüber hinaus soll das in Frankfurt erfolgreich etablierte Projekt der „Landschaftslotsen“ mit Ehrenamtlichen, die sich in der Besucherinformation und Umweltbildung engagieren, auch im Kinzigtal etabliert werden.

Erholung und Naturschutz

Auch in der Weiterentwicklung von Naherholung und Tagestourismus sind multifunktionale Ansätze die nötige Antwort auf die Flächenknappheit und die Notwendigkeit, Ressourcen nachhaltig zu nutzen. Ein Beispiel für eine solche schichtende, mehrdimensionale Planung sind die Wasserbüffel in Erlensee nahe Hanau. Schon seit 2011 grasen dort Wasserbüffel in einem Naturschutzgebiet. Sie sind zu einer Attraktion für Erholungssuchende geworden und haben zugleich durch ihre spezielle Biotoppflege Habitate für zahlreiche Vogel- und Amphibienarten geschaffen.



*1Beispiel für eine Kombination von Naturschutz und Erholung: Wasserbüffel in Erlensee;
Fotos: Stefan Cop*

Wie spiegeln sich die Prinzipien künftiger Stadt- und Landschaftsentwicklung im Kinzig-Auental wider?

Vielfalt:

Das Auental der Kinzig verbindet den Ballungsraum RheinMain mit dem ländlich geprägten Spessart. Zwischen diesen Polen erstreckt sich eine Vielfalt an Nutzungen. Die damit verbundenen Ansprüche gehen über die räumlichen Kapazitäten hinaus und erfordern eine multifunktionale Sichtweise.

Komplexität:

Das Kinzig-Auental stellt sich als ein sehr komplexer Raum dar. Die teilweise sich widersprechenden Nutzungsansprüche auf engstem Raum machen es zu einer spannungsreichen Landschaft. Hier wird exemplarisch sichtbar, dass Ansprüche nicht allein zweidimensional, also nebeneinander, gedacht und gelöst werden können.

Anpassungsfähigkeit:

Naturräumlich ist das Kinzigtal durch seinen Auencharakter ein Tal der permanenten Anpassung und Veränderung. Auch im Bereich der Nutzung ist das Tal einer permanenten Veränderung unterworfen. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung versucht das Projekt, diese Veränderungen zu nutzen, um durch Vermittlung und kreative Ideen zukunftsfähige Lösungen zu erarbeiten.

Produktivität:

Der Kinzigraum ist ein wichtiger Standort für Unternehmen. Die gute verkehrliche Anbindung und die Nähe zum Ballungsraum spielen dabei eine Schlüsselrolle. Bekanntester Hersteller und größter Gewerbesteuerzahler ist das Unternehmen Engelbert Strauß. Bereits im Mittelalter war das Kinzigtal Teil der Via Regia.

Gerechtigkeit:

Mit Blick auf die „gleichwertigen Lebensverhältnisse“ zeigt das Projekt Potentiale für einen Interessenausgleich zwischen Stadt und Land. So nimmt es die allseits diskutierten Herausforderungen der Infrastrukturen für den ländlichen Raum mit Blick auf Mobilität, aber auch Wirtschaftskraft (Tourismus) in den Blick. Zugleich thematisiert es die gleichwertigen Lebensverhältnisse aus dem Blickwinkel des Ballungsraumes, indem es die dort fehlenden Möglichkeiten für ortsnahe und kostengünstige Erholung und des Naturerlebens aufgreift.