

Quartiere im Kreislauf. Zwischen Taunus und Frankfurt

Erläuterungsbericht

mit Kommentar der CDU AG A5

cityförster + urbanegestalt, 28.09.2020

Ausgangspunkt

Der Ausgangspunkt unseres Entwurfes ist die **eindrückliche Landschaft** mit ihrer sanften Topografie - den Hügeln und Senken -, die wir als Tor in Richtung Taunus verstehen und die weite Ausblicke in Richtung Frankfurt-City ermöglicht. Frankfurt Nordwest ist ein Ort, der zwischen der Stadt Frankfurt und der Taunus geprägten Landschaft vermittelt. Die beiden Täler von Urselbach und Steinbach und die Senke des zukünftig freiliegenden Lachgrabens sind hier markante topografische Merkmale und wertvolle Biotope, die es zu sichern und zu entwickeln gilt – die aber auch helfen, die Barriere der A5 zu überbrücken und den Raum zu gliedern.

Beobachtung ist falsch: Es gibt ein Gefälle vom Taunusvorland zum Nidda-Tal. Der ausgetrocknete Steinbach und Lachgraben sind keine topographischen Merkmale. Sie bilden kein Tal. Der verrohrte Lachgraben ist kein wertvolles Biotop. (Siehe Geländeprofil).

Unser Ziel ist es, Frankfurt hier bedarfsgerecht und abhängig von den **Talenten und der Kapazität der einzelnen Teilräume** zu entwickeln: Im **Osten** gibt es einen anbaufähigen Stadtsaum, gewachsene Orte und Zentren mit soziokultureller Infrastruktur und eine gute Verkehrs-, vor allem ÖPNV-Anbindung. Hier kann Frankfurt „weitergebaut“ werden.

Im Nordwesten gibt es keine guten Verkehrsverbindungen. Seit Jahrzehnten wird beklagt, dass es keine Entlastungsstraßen für den Bestand gibt ¹⁾. Der ÖPNV verkehrt wegen der Staus unzuverlässig.

Im **Westen** ist das Planungsgebiet landschaftlich integriert und aufgrund des fruchtbaren Lößbodens intensiv landwirtschaftlich genutzt.

Die Aussage ist falsch. Die landschaftlichen Bedingungen sind nicht auf den Westen beschränkt; sie gelten in gleichem Maße auch östlich der Autobahn.

Städtebaulich gibt es eine deutliche Zäsur:

Der Stadtkörper Frankfurts endet an der A5,

Die Aussage ist falsch: Der Stadtkörper Frankfurts endet im Nordwesten meist weit vor der A5.

„Siedlungen in der Landschaft“ wie Steinbach oder Weißkirchen fangen an und prägen den Fernblick bis zum Taunus. Steinbach grenzt direkt an das Planungsgebiet an; hier schafft der geplante S-Bahn-Halt "Steinbach" einen Anknüpfungspunkt für eine bauliche Entwicklung. In den Gebieten nördlich davon erscheint uns eine Quartiersentwicklung aufgrund der Qualität des Bodens, aber auch aufgrund der baustrukturellen und infrastrukturellen Anbindungsfähigkeit weniger angemessen. Hier - im nordwestlichsten Teil des Planungsgebietes - wird stattdessen eine freiräumliche Entwicklung vorgeschlagen.

Eine freiräumliche Entwicklung ist nicht nötig. Das Gebiet ist bestens entwickelt.

Ein „**Stadtteil der Quartiere**“ - das bedeutet für uns, eigenständige Quartiers- und Landschaftsräume zu entwerfen mit je spezifischen „Profil“. Ihre Qualitäten generieren sie aus den Talenten des Kontexts und schöpfen daraus Mehrwerte für die alte und die neue Bewohnerschaft.

Die bessere Lösung bietet das CDU-Wahlprogramm von 2016, in dem es heißt: „...Ein maßvolles Wachsen der bestehenden Stadtteile durch neue Baugebiete ist der richtige Weg, ein systematisches Zubauen des gesamten Stadtgebiets als Wachstum ohne Grenzen der falsche...“

Leitidee

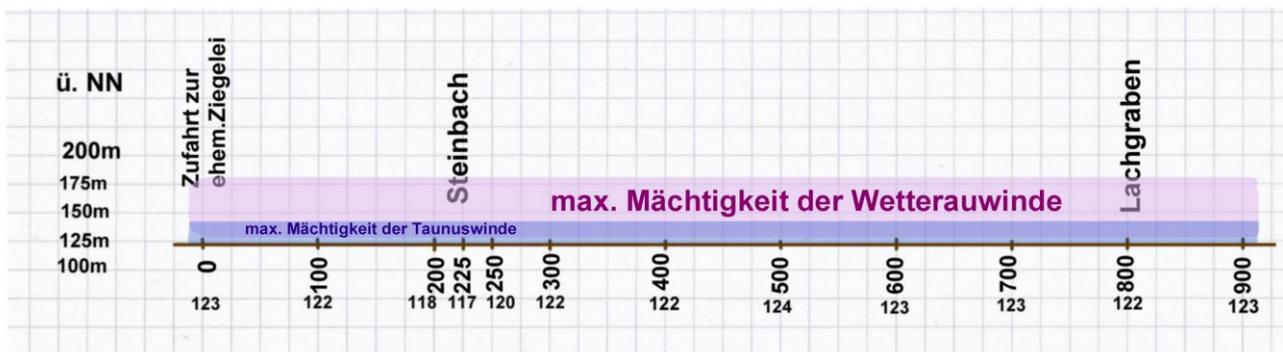
Das Raumbild zeigt das strukturelle Prinzip „**Landschaf(f)tStadt**“, das den Entwurf leitet: „Die Landschaft schafft die Stadt“ - ausgehend von den Fundamenten des Ortes:

Die **Täler** von Urselfbach, Lachgraben und Steinbach formen die Quartiere und bilden wichtige Verbindungen in Ost-West-Richtung.

Die Täler sind nicht existent: Der Urselfbach verläuft in einer Senke, der ausgetrocknete Steinbach in einem etwa 5m tiefen Graben und die Verrohrung des Lachgrabens in einem leichten Hang zur Nordweststadt.

Geländeprofil

ehem. Ziegelei - Paul Kornfeld Weg
parallel zum landwirtsch. Weg



Der landwirtschaftlich geprägte **Nordwesten bleibt Freiraum** und wird als Agro-Park koproduktiv entwickelt. Entlang der Autobahn entsteht ein grüner Korridor mit diversen Aktivitäts- und Vegetationsbereichen.

Die private Landwirtschaft, wie sie im Nordwesten anzutreffen ist, hat sich bewährt. Vergesellschaftete Landwirtschaft ist in den letzten 100 Jahren weltweit gescheitert.

Vier Quartiere mit je spezifischer Gebäude- und Freiraumstruktur knüpfen an die bestehenden Siedlungsränder an und sind in den Landschaftsraum eingebunden.

Die geplanten Quartiere bilden architektonisch einen Bruch gegenüber der bisherigen benachbarten Bebauung.

Die **Mitten** der Quartiere werden durch RTW und U7 sowie durch Fahrrad- und Fußwege miteinander und mit der Umgebung verbunden. Ein **Loop** führt durch den Agro-Park und ist weniger schnelle, vielmehr **szenische Route** durch die neue **koproduktive Erholungslandschaft**.

Im jetzigen Zustand stellen die Felder eine gerne in Anspruch genommene Erholungslandschaft dar.

Die Bebauung ist an der **Topografie** ausgerichtet; im Westen verläuft sie entlang der Hangkonturen, im Osten wird der Hang zum Steinbach und zum Lachgraben durch offene Baustrukturen gesäumt. Die Baustruktur ist durch großzügige, Nord-/ Nord-West ausgerichtete Park- und Wegeachsen gegliedert, die zur **Belüftung und Kühlung** der Quartiere beitragen.

Die geplante Bebauung widerspricht dem klimaökologischen Gutachten. Sie behindert Belüftung und Kühlung.

Konzeptionell sind wir von der Entwicklung einer „**Circular City**“, von zirkulär organisierten Quartieren geleitet: Materielle und immaterielle Ressourcen sollen in Kreisläufen genutzt werden. Das Ziel ist es, 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 zu leisten. 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.

Die Zerstörung der schon vorhandenen Ressourcen durch kompakten Geschosswohnungsbau kann nicht durch künstliche Maßnahmen ausgeglichen werden.

Grün-blaue Infrastruktur

Die Bachtäler Urselbach, Steinbach und Lachgraben sind wesentliche Linien des Taunus-Vorlandes und werden im Entwurf Grundlage. Zusammen mit den quartiersinternen Grünräumen entsteht ein feinmaschiges, grün-blaues Netz; hochwertige Biotope, leistungsfähige Retentionsräume und ein Wegenetz sind hierzu parallel entwickelt.

„Bachtäler, Biotope“ siehe oben

Die bestehenden Grün- und Ausgleichsflächen im Südosten sowie landwirtschaftliche Flächen im Nordwesten sind die wesentlichen großflächigen Freiräume in diesem Konzept.

Der Park Steinbachaue bietet Sport-, Freizeit- und Erholungsangebote für die neuen Bewohner und für die, die schon da sind – ein echter Mehrwert für die Wohnqualität. Gartenlande am Landschaftssaum der Quartiere und in Räumen mit besonderer Begabung setzen Quartier und Freiraum in Beziehung.

Bisher große Freizeit- und Erholungsflächen sollen durch kleine künstliche Alternativen ersetzt werden.

Gemeinschafts- und Mietergärten sind neben freizeitleichen, gesundheitsfördernden und Bildungsaktivitäten für die Nahrungsmittelproduktion vorgesehen. Die produktiven Flächen in allen Maßstäben gemeinsam erzeugen Stoff- und Nahrungskreisläufe von Siedlung und Landschaft.

Die gesamte Fläche dient bisher der Landwirtschaft – und ist keine Nische.

Biodiversität

Ausgehend von Auenparks in den Bachtälern wird die Biodiversität erhöht. Die Durchgängigkeit der Systeme kann erheblich verbessert werden. Die Aufweitung zu einem breiten Park schafft zwei Zonen: Am oberen Hang bietet ein Wiesenpark mit intensivem Programm Erholungswert und ergänzende Biotope, die Bachauen werden vorsichtig entwickelt und umfassen wertvolle, artenreiche Biotope. Der Zusammenhang der Offenlandschaft im Landschaftskorridor Stierstadt / Feldberg kann zum Beispiel die Vorkommen der Feldlerche im Gebiet verstetigen.

Wo wird das für „Bachauen“ benötigte Wasser beschafft? Vom Vogelsberg? Oder wird dem Urselbach „das Wasser abgegraben“?

Klima

Bachtäler und Talsenken werden von Bebauung freigehalten, um die wichtigen Luftleitbahnen zu erhalten. Von der Kaltluftneubildung der großen Freiflächen im nordwestlichen Bereich ausgehend, wirkt das Freiraumnetz sommerlicher Überhitzung entgegen. Grünzüge zwischen den Quartieren wirken sich auch positiv auf die Kühlung und Lüftung der angrenzenden Stadtteile aus.

Um die Taunusabwinde, die Kaltluft und die Frischluft einströmen zu lassen, sind breite Park- und Wegeachsen freigehalten und eine Porosität im Städtebau gegeben.

Wichtigste Kaltluftentstehungsflächen auf der Ebene werden durch Bau vernichtet. Die Baukörper stehen den schon durch Lärmschutzwände geschwächten Frischluft- und Kaltluftströmungen entgegen. Die Baumbestände der Alleen und Parkanlagen („Grünzüge“) verschließen den letzten Durchlass.

Boden / Nahrungsmittelproduktion

Die hervorragenden anstehenden Lößlehmböden werden teilweise von Bebauung freigehalten, die Produktion von Nahrungsmitteln kann einen wesentlichen Beitrag zu lokalen Stoffkreisläufen leisten.

Bisher dient die gesamte Fläche der Landwirtschaft (s. o.)

Regenwassermanagement

Das Regenwassermanagement funktioniert nach Schwammstadt- und Kaskadenprinzipien, bei denen Regenwasser zurückgehalten und zwischengespeichert wird, verdunstet und versickert bzw. in die lokalen Gewässer abgeleitet wird. Blau-Grüne Dächer, versickerungsfähige Beläge und oberirdische Wasserführung verbessern das Mikroklima (z.B. Verdunstungskühle, Luftreinigung) und erhöhen die Biodiversität und Stadtraumqualität.

Mulden-Rigolen-Systeme entlang der Straßen sowie diverse Regenwasserparks, also Retentions-, Verdunstungsflächen und pflanzliche Reinigungssysteme, die sowohl innerhalb von Baublöcken als auch in den öffentlichen Grünzügen verortet sind kompensieren die Versiegelung. Über Zisternen gespeichertes Regenwasser wird für die Bewässerung der Gärten im Landschaftssaum genutzt.

Den Bachtälern und Fließgewässern kommen das langsam abfließende Niederschlagswasser zugute.

Derzeit saugt der hervorragende Lößboden nahezu das gesamte Niederschlagswasser auf. Daher sind Steinbach und Lachgraben meist ausgetrocknet und keinesfalls konstante Fließgewässer. Der Urselbach wird im Wesentlichen im Taunus gespeist.

Hiervon profitiert derzeit die landwirtschaftliche Produktion. Dieses Niederschlagswasser versorgt ebenfalls das Wasserwerk Praunheim II, im Süden des Wasserschutzgebietes gelegen, und ist somit für die Bevölkerung Frankfurts mit Trinkwasser unabdingbar, da es die Stadt Frankfurt nur schafft, lediglich 20 % ihres Trinkwasserbedarfes selbst bereit zu stellen.

Das künftig durch Versiegelung des Bodens in den „Fließgewässern“ gesammelte Niederschlagswasser wird an die Nidda abgeführt und geht somit der Stadt Frankfurt verloren.

Die oben geschilderten Planungen stellen daher nur eine vergleichsweise geringe Schadensminderung dar.

Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept setzt auf das Prinzip des „Umsteigens“ vom Auto auf den Umweltverbund. Die Quartiere sind autoarm konzipiert und fördern Bahn-, Bus-, Rad- und Fußverkehre.

ÖPNV

Der schienengebundene ÖPNV bildet das Rückgrat der autoarmen Quartiere; ihre Mitten entwickeln sich an den Stationen von S-Bahn, RTW und U7. Hier befinden sich auch die Hubs als zentrale Umsteigeorte.

Lachgraben-Quartier und Produktives Praunheim sind über die RTW und die U7 verbunden.

Die U7 wird Richtung Westen über die A5 bis nach Steinbach verlängert und verknüpft damit nicht nur den Stadtrand Frankfurts mit den westlichen Siedlungen in der Landschaft, sondern schafft auch den Lückenschluss zur S5.

Schon bisher sind im „Altbestand“ S5 und U7 überlastet. Die RTW befindet sich noch immer im Planungszustand. Wie eine Kapazitätserweiterung erreicht werden kann, ist nicht dargestellt. Das Verlängern von Schienen erhöht nicht die Kapazität.

Radschnellwege

Radschnellwege vernetzen die Mitten der Quartiere und ergänzen das bestehende System. Es werden zwei neue Querungen der A5 gebaut: Im Norden eine "Brücke in die Landschaft", in der Mitte eine "Landschaftsbrücke".

Szenerie-Routen

Ein feinmaschiges Wegenetz verbindet neue und bestehende Quartiere und Nachbarschaften. Spezielle Routen führen durch die vielschichtige Szenerie, zu besonderen Orten und Aussichtspunkten.

MIV

Jedes Quartier ist über eine Quartiersstraße erschlossen, die jeweils an das überörtliche Netz anbinden. Untereinander sind die Quartiere nicht per regulärer KFZ-Straße verbunden, sondern über Bus, Bahn und Radschnellwege. Geparkt wird in allen Quartieren in Quartiershochgaragen bzw. im CYC-Hub. Dies sind hybrid genutzte Gebäude mit Parkplätzen für Autos und Fahrräder sowie Leihstationen, Werkstätten und sozialen Einrichtungen wie Kitas und Jugendtreffs. Auch die Gewerbeparkplätze befinden sich gesammelt in Quartiersgaragen. Tiefgaragen werden nicht vorgesehen.

Das umgebende Straßennetz ist schon heute überlastet. Künftig soll der MIV zwischen den einzelnen Quartieren ebenfalls über die benachbarten Stadtteile abgewickelt werden. Bisher sollten die bisherigen Stadtteile durch die Ortsumfahrung Praunheim entlastet werden. ^{1) 2)}

Da die Quartiershochgaragen nur über eine beschränkte Kapazität verfügen werden, werden die umliegenden „Alt-Straßen“ mit zusätzlichen Fahrzeugen belastet werden.

Erschließung Produktives Praunheim

Das produktive Quartier in Praunheim ist über die U7 und die RTW, die hier parallel verlaufen, sehr gut an den ÖPNV angebunden. Die Station befindet sich an der Quartiersmitte in unmittelbarer Nähe zum Hub mit Quartiersgarage und Mobilstation. Die Quartiersstraße als Schlaufe knüpft an die Heerstraße an. Der nördliche Bereich ist verkehrsberuhigt und lediglich durch eine Wohnstraße als Schlaufe mit der Quartiersstraße verbunden. Die Superblöcke - gemischte Wohnbebauung - bleiben autofrei. Gewerbeverkehre (schwarz) werden so aus dem Norden rausgehalten und sind durch Erschließungshöfe an einer Gewerbestraße organisiert.

Der gesamte MIV vom Areal „Produktives Praunheim“ soll über die „Quartiersstraße“ als Schleife über die schon überlastete Heerstraße abgewickelt werden. Dies widerspricht dem Verkehrsgutachten.

Erschließung Lachgraben-Quartier

U7 und RTW verlaufen weiter nach Norden und binden das Quartier am Lachgraben an. Stationen befinden sich an der Quartiersmitte sowie am westlichen (U7) und östlichen Rand (RTW). Eine Ringstraße vernetzt das Quartier intern. Autos verschwinden in den Quartiersgaragen am Ring, so dass die gemischten Wohnhöfe jenseits davon vor allem von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden. Ein Radschnellweg verläuft parallel zu den Gleisen im Lachgraben-Park.

Das MIV des Quartiers wird an keiner noch stärker belastbaren Straße angebunden. Überzählige Autos werden in der Nordweststadt geparkt werden.

Erschließung Neu-West-Stadt

Die bauliche Erweiterung der Nord-West-Stadt knüpft auch verkehrlich an die bestehenden Straßen des Gerhart-Hauptmann-Rings an. Zwei Anliegerstraßen führen zu den Quartiersgaragen, der größte Teil des Erweiterungsgebietes soll autofrei bleiben; lediglich die Buslinie 71,72,73 fährt vom Gerhart-Hauptmann-Ring aus eine extra Schlaufe durch das Gebiet.

Durch zusätzlichen MIV werden die Wohnstraßen der Nordweststadt zusätzlich belastet. Die Buslinien 72 und 73 werden wegen ihrer schon derzeitigen Unpünktlichkeit nicht attraktiv genug sein. Überzählige Autos werden im Altbestand geparkt werden.

Erschließung Steinbach-Ost

Über eine Landschaftsbrücke und die Äppelwoi-Rambla ist das Quartier Steinbach-Ost per Fahrrad und U7 an die östlich gelegenen Quartiere angebunden. Der neue S-Bahn-Halt schafft die Grundlage für die Quartiersentwicklung und eine bereits geplante Siedlungserweiterung westlich der Gleise. Das Quartier soll möglichst nicht über die geplante bahnparallele Straße, die Ortsumfahrung L3005, erschlossen werden, jedoch wird ein Korridor dafür freigehalten. Die Anbindung erfolgt stattdessen über die Straße An-der-Kreismühle, die an die überregionale Rosa-Luxemburg-Straße anschließt. Hangparallele Wohnstraßen und verkehrsberuhigte Wege ergänzen das Quartiersnetz; die bestehende Überführung der Gleise in Richtung Steinbach und der Straße Auf-der-Schanz wird integriert.

Schon heute sind S5 und U7 stark ausgelastet. Mögliche neue Kapazitäten der S5 werden für die Erschließung des Hintertaunus benötigt. Auch die Kapazität der U7 lässt sich nicht beliebig steigern.^{3) 4)}

Nutzungskonzept

Die vier Quartiere sind gemischt genutzt, wobei der größte Anteil dem Wohnen gewidmet ist. Der Nutzungsmix ist je Baufeld und je Gebäude vorgesehen, um neuen gemeinschaftlichen und kombinierten Wohn- und Arbeitsformen (Live-Work) Raum zu geben. Quartiersmitten sind besonders stark durchmischt mit Wohnen, Büro, Nahversorgung, Handel, Soziales, Kultur, Gastronomie. Hier sind auch die hybrid genutzten CYC-Hubs mit sozialen und kulturellen Einrichtungen, Nahversorgung, Mobilstation, Energiezentrale und gemeinschaftlichem Dachgarten verortet. Entlang der Quartiersstraßen beleben öffentliche EGs mit Dienstleistung, Gastronomie, Studios, Manufakturen und kleinen Läden den Raum. Erdgeschosse an den Mitten und den Quartiersstraßen haben eine Höhe von 5 Metern, um die Nutzungsflexibilität zu maximieren.

Jedes Quartier bietet eine Vielfalt an Gebäudetypen: Geschosswohnungsbau, gestapelte Reihenhäuser, kombinierte Hallenbauten mit kleinteiligeren Aufstockungen und vereinzelte Hochhäuser mit bis zu 12 Geschossen. (Klassische Einfamilienhäuser sind nicht vorgesehen.)

Bei Vorstellung der Gutachten im November 2018 forderten die Verfasser der klimaökologischen Untersuchung eine „poröse Bebauung“, wie z. B. am Riedberg oder der Nordweststadt und große Freiflächen.

Anfangs der Untersuchungsphase sprach auch das Planungsamt von Geschosswohnungsbau und Einfamilienhäusern, wie bisher auch von der CDU gefordert.

Ebenso vielfältig ist das Angebot an Wohnformen (und Finanzierungsmodellen), das von großen, flexibel schaltbaren Wohnungen für unterschiedliche Familienkonstellationen über Wohngemeinschaften, z.B. organisiert als Cluster-Grundrisse, bis zu Mikroapartments reicht; hybride Gebäudetypen beinhalten diverse „Live-Work“-Option als Studio, Loft, Atelier usw. Geförderte, frei finanzierte, genossenschaftliche und Baugruppen-Modelle sind dezentral in den Quartieren verteilt.

Es sind vier Grundschulstandorte (je Quartier) vorgesehen und ein Bildungscampus im Lachgraben-Quartier mit Grundschule, weiterführender Schule, Kita sowie VHS, Bibliothek und Musikschule. Die Schulen liegen an den Mitten der Quartiere und werden auch für nachbarschaftliche Aktivitäten und Vereinssport genutzt. Kitas sind dezentral im Gebiet verteilt, teils als Solitäre, meist in Gebäude integriert. Gewerbeflächen dienen als Lärmpuffer und sind jeweils zur Autobahn (Lachgraben-Quartier) bzw. zu bestehendem Gewerbe ausgerichtet (Maker Blocks).

Immissionsschutz + Leitungsführung

Zum Schutz vor Verkehrslärm, Koronageräuschen und elektromagnetischen Feldern wird beidseitig der Autobahn ein Abstand von 200m zwischen der Autobahnmittelachse und einer Wohnbebauung eingehalten. Dies schließt den Schutzabstand von 40m bzw. 92m zur bestehenden östlichsten Stromtrasse mit ein. Im Abstand von 40-92m von der Stromtrasse befindet sich eine gewerblich genutzte Struktur ohne Wohnen, die durch Höhe und Ausrichtung der Baukörper als Lärmschutzarchitektur wirkt. Die Stromtrasse im Westen des Gebietes wird erhalten. Die Wohnbebauung des neuen Quartiers Steinbach-Ost hält einen Abstand von 92m zur Trassenachse ein, die Bebauung am Agro-Hub hält den Abstand von 40m zur Trassenachse ein. Zum Umspannwerk Praunheim wird ein Abstand von 70m zur Wohnbebauung eingehalten.

Es werden die landesweit geltenden gesetzlichen Vorgaben ignoriert und auf eine „Lex Frankfurt“ gehofft.

Der Gewerbelärm im Westen (Hühnerhof, Recyclinganlage) ist weit von jeglicher Wohnbebauung entfernt; lediglich einige Hallen und Gewächshäuser des Agro-Hubs befinden sich in der Schutzzone.

An das Gewerbegebiet Praunheim wird nach dem Prinzip der Immissionskaskade angebaut. D.h. es wird keine Abstandsfläche vorgesehen, sondern in einer 80m Zone ein lärmunempfindliches Gebiet mit urbaner, wohnverträglicher Produktion ohne Wohnnutzung, in der nächsten Schicht (80-100m) mit Wohnnutzung in den Obergeschossen. So wird in der nächsten Bebauungsschicht nach Norden wieder eine „normale“ Wohnnutzung möglich.

Das Wohngebiet im „produktivem Praunheim“ wird zwischen Autobahn (-Lärm) und Höchstspannungstrassen einerseits und dem neuen Gewerbegebiet Praunheims andererseits eingepfercht.

Die Bebauung in Steinbach-Ost befindet sich außerhalb der durch S-Bahn-Verkehr erzeugten Isophonenlinie von 60 dB(A), eine hohe, geschlossene Bebauung wirkt hier zusätzlich als Lärmschutzarchitektur.

Es sind Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz entlang der A5 vorgesehen. 8-10m hohe Lärmschutzwände begleiten erhebliche Längen der Strecke. Die Wände werden aus C2C-Materialien errichtet. Begrünungen vermitteln die Anlagen gestalterisch und schaffen zusätzlich Feinstaubabsorption und Kühlungseffekte. Erdgefüllte Massivwände sind als vertikale Gärten konzipiert. In Bereichen, in denen die Straße eingeschnitten liegt, schaffen Lärmschutzdeiche als Erdbauwerke eine nahtlose Einbindung in die quartiersbezogenen Freiraumsysteme. 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.

Es wurden weder die klimaökologische Untersuchung noch das Lärmgutachten berücksichtigt.

Das Wasserwerk Praunheim mit der Brunnengalerie (WSG II) wird nicht überbaut bzw. bleibt unverändert. Die Trinkwasserleitung (TRW 800) sowie die unterirdische Stromleitung werden verlegt (siehe Diagramm).

Es ist beabsichtigt das Gelände um das Wasserwerk Praunheim II weiträumig zu versiegeln.

Vier Quartiere

Jedes Quartier ist durch spezifische Gebäude- und Freiraumtypen geprägt. Zugunsten größtmöglicher Freiräume entsteht eine „städtische Baudichte“. Die Gebäude haben größtenteils fünf bis sechs Geschosse. Hochpunkte markieren Mitten, Tore und rhythmisieren den Landschaftssaum.

Bei Vorstellung der Gutachten im November 2018 forderten die Verfasser der klimaökologischen Untersuchung eine „poröse Bebauung“, wie z. B. am Riedberg oder der Nordweststadt und große Freiflächen – also keine „städtische Baudichte“.

Das Gewerbegebiet im südlichen Teil des **Produktiven Praunheims** ist als Maker Blocks konzipiert: Hallenbauten mit Aufstockungen sind um einen gemeinschaftlich genutzten Werkhof organisiert für Handwerk, digital basierte Produktion, Ateliers, Studios, Showrooms, Werksläden, Co-Working. Die Obergeschosse in den nördlichen Blocks sind auch für Wohnzwecke geeignet: Mikroapartments, Boarding Homes, Co-Living. Das gemischte Wohngebiet ist als autofreie Superblocks organisiert mit Nachbarschaft-Plätzchen, Wohnhöfen und privaten Gärten. An der Quartiermitte befindet sich der CYC-Hub mit Unternehmerzentrum, Veranstaltungs- und Fobiräumen, Start-up-Cluster, Kantine sowie Mobilstation, Quartiersgarage (1.-5.OG) und Kita, Jugendclub und Gemeinschaftsgarten auf dem Dach. Läden und Gastronomie beleben den Quartiersplatz. Die EGs an der Meile sind für Co-Working, Home-Office, Studios, Büros, Kiosk, Fahrradwerkstatt, Repair-Cafe etc. nutzbar. Hochpunkte (XII) markieren die Quartiersmitte sowie Ost- und Westtor.

Die Gebäude im **Lachgraben-Quartier** formen klare Raumkanten zum Ringboulevard und zur Autobahn. Die Baublöcke sind zum zentralen Park und zum äußeren Landschaftssaum geöffnet. Die Wegebeziehungen über den geöffneten Lachgraben aus Richtung der Nord-West-Stadt werden aufgenommen und als Grünkeile mit Regengarten bis zum Steinbach geführt. Am Park stehen jeweils an den Bahnstationen bzw. an der Mitte Hochhäuser (XII). An der Quartiermitte befindet sich der CYC-Hub mit VHS, Musikschule und Bibliothek sowie Mobilstation, Quartiersgarage (1.-5.OG) und Kita, Jugendclub und Gemeinschaftsgarten auf dem Dach. Zusammen mit dem gegenüberliegenden Schulcampus entsteht hier eine Bildungslandschaft mit Zugang zum Naturpark Steinbach. Der westliche Quartiersabschluss zur Autobahn ist gewerblich genutzt. Hier könnten die Dachflächen der Hallen für Street-Sport u.a. genutzt werden. Die Grundschule im Norden knüpft über die bestehende Allee an die Mosaikschule der Nord-WestStadt an. Der zentrale Park wird als Landschaftsbrücke („Äppelwoi-Rambla“) über die A5 geführt mit U7 und einem Radschnellweg.

Die Erweiterung der Nord-West-Stadt als **Neu-West-Stadt** folgt ihrer DNA und ist als Ensemble von Punkthäusern in Ost-West-Ausrichtung konzipiert - gruppiert um organisch geformte Wohnhöfe mit direktem Zugang zum Park-Archipel. Hochpunkte in lockerer Folge überblicken die Autobahn bis zum Agro-Park. Hier wird überwiegend gewohnt, die EGs sind teils für Co-Working, Home-Office und Live-Work genutzt, ein Café und Nachbartreff nördlich der durch Radfahrer und Fußgänger frequentierten Unterführung beleben die Nachbarschaft.

Steinbach-Ost erweitert Steinbach nach dem Bild einer „Siedlung in der Landschaft“. Die Bebauung ist an der Topografie ausgerichtet: Punkt-, Reihen- und Riegelgebäude bilden lockere Ensembles entlang der Hangkonturen. Zur S-Bahntrasse wird eine geschlossene Bebauung vorgeschlagen. Die mittige Achse nimmt die U7 und den Radschnellweg auf und stellt die Verbindung zum Lachgraben-Quartier her. An der Quartiersmitte befindet sich der CYC-Hub mit Familienzentrum sowie Mobilstation, Quartiersgarage (1.5.OG) und Kita, Jugendclub und Gemeinschaftsgarten auf dem Dach. Im EG befindet sich die Bahnstation der U7 und die Wendeschleife. Am Quartiersplatz liegt zudem die Grundschule mit Kita sowie ein Supermarkt und eine Seniorenwohnanlage. Die Quartiersmitte bildet den Übergang nach Steinbach und macht den BürgerInnen in den bestehenden Nachbarschaften diverse Angebote. Am Landschaftssaum im Osten befindet sich ein Äppelwoi-Hof mit Saftkellerei, Shop und Obstgarten

Im Wahlprogramm 2016 stellte die CDU richtig fest: „Die Arrondierung bestehender Quartiere und behutsame Nachverdichtungen sind die geeigneten Mittel für ein verträgliches Wachstum der Stadt, nicht zuletzt mit Blick auf notwendige Frischluftschneisen. Bei einem Neubaugebiet bzw. großen Neubauvorhaben muss das Zusammenwachsen mit dem bestehenden Stadtteil bzw. Nachbarstadtteil bewusst und kompetent gefördert werden. Das Ziel heißt: „Miteinander statt nebeneinander!“ Die Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass Reagieren bei eventuell später auftretenden Problemen deutlich aufwändiger als eine durchdachte Steuerung von Anfang an ist.“

Sinnvoller ist es, schrittweise Neubürger in die vorhandene Bevölkerung zu integrieren, statt durch konkurrierende neue Zentren und eingeschränkte Wegeverbindungen zu separieren.

CYC-Hub

Welche Räume braucht ein zirkulär organisiertes Quartier? Wie werden die Kreisläufe vernetzt? Die Frei- und Landschaftsräume spielen hier eine wichtige Rolle. Darüber hinaus haben wir ein Gebäude konzipiert, das die Idee der Zirkularität bzw. einer zukunftsfähigen Quartiersentwicklung unterstützt: 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 sozio-kulturellen Angeboten, die sich auch an die Menschen in Steinbach, Praunheim und der 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. Die Dächer werden als Gemeinschaftsgärten bewirtschaftet. Hier befinden sich zudem jeweils eine Kita und ein Jugendtreff. Im Untergeschoss ist die Energiezentrale untergebracht, ein Wärmespeicher befindet sich unter dem Quartiersplatz.

Koproduktive Landschaft Nord-West

Die koproduktive Landschaft ermöglicht Kreislaufwirtschaft für 22.000 Menschen im Stadtteil der Quartiere, der von Bebauung freigehaltene vierte Quadrant ist Landschaft und so doch Teil der Siedlungsentwicklung. Nahrungsmittel wachsen hier auf den besten Böden, die es gibt. Vor allem aber geht es darum die Menschen in Kontakt und Austausch mit der sie umgebenden Landschaft zu bringen - Landschaft als ein geteilter Raum für den Stadtteil der Quartiere. Der Entwurf beinhaltet die Etablierung von Stoff- und Wasserkreisläufen und darüber hinaus ein Angebot diverser Freiräume, die verhandelbar und aneignungsfähig sind. Neben den notwendigen Bewegungsräumen werden Loops mit unterschiedlichen Oberflächen und Nutzungsangeboten genutzt, um Siedlung und Landschaft mannigfaltig zu verweben. An der koproduktiven Landschaft nehmen eine Mehrzahl von Akteuren teil. Landwirte, Kollektive, Hausgemeinschaften, Familien und Amateure tragen dazu bei. Die Größen der bewirtschafteten Flächen reichen von der Gartenparzelle über Obstbaumhaine bis hin zu großen Feldfluren. Ebenso unterscheiden sich die Methoden und Konzepte stark, von nicht-kommerziellen urbanen Gärten bis zur biologischdynamischen urbanen Landwirtschaft.

Agro-Hub

Der Agro-HUB im Nordwesten des Planungsraums ist als Kristallisationskern der landschaftlichen Entwicklung konzipiert. Ein zentraler Ort für das Management der Landnutzung im Gebiet, eine Sammel- und Verkaufsstelle für regionale Produkte und Ort der Umweltbildung. Studien, Testläufe und Seminare zu neuen und bekannten Formen der landwirtschaftlichen Bodennutzung und Agrarökologie. Stoff- und Warenkreisläufe werden hier aktiv gestaltet. Der Agro-Hub ist ein offener Ort, hier treffen alle Akteure zusammen und er ist Ziel für Naherholung und Freizeit der Anwohner und macht mit dem Gästehaus Angebote für regionalen Tourismus.

Die private Landwirtschaft, wie sie im Nordwesten anzutreffen ist, hat sich bewährt. Vergesellschaftete Landwirtschaft ist in den letzten 100 Jahren weltweit gescheitert. Längst werden schon Äcker, Gärten und Erholungsgebiete auch ohne Verplanung genutzt.

Gute Aussichten Park

Die Kreislaufwirtschaft erfordert Flächen und Systeme, die besser außerhalb des Siedlungsraums zur Verfügung gestellt werden. Neben weiten Anbauflächen mit teilweise intensiver Nutzung sind beispielsweise Anlagen zur energetischen Verwertung, hochtechnisierte Produktionsbereiche, Kompostwerke, Gewächshäuser, sowie Lager- und Logistikflächen notwendig. Der Gute Aussichten Park versammelt diese Nutzungen in einem offenen Raumgefüge, das Funktionsräume erfahrbar macht, aber durch Zurverfügungstellung nutzungsöffener Allmenden auch die Ansprüchen an einen Landschaftspark erfüllt.

Energie

Das Energiesystem ist dezentral organisiert und beinhaltet ein Wärme-, Kälte- und Stromnetz, die je an das städtische Netz angeschlossen sind (Ausgleich Überschüsse / Bedarfe). Je Quartier gibt es eine Energiestation mit BHKW und Stromspeicher (UG CYC-Hubs). Wasserspeicher unterhalb der Quartiersplätze dienen als Wärmespeicher. Die BHKW werden mit Biogas betrieben. Biogas und Biomasse sollten bevorzugt aus der Region bezogen werden. Als Zugabe wird Biomasse verwendet, die vor Ort anfällt (Pflanzabfälle, Mahd, Biomasse Pflanzenkläranlagen etc.). Gebäudedächer und -fassaden werden zur Strom- und Wärmeerzeugung (PV, Solarthermie) genutzt. Abwärme der Gewerbehallen wird in das lokale Wärmenetz eingespeist. Die Landschaftsräume tragen zur Kühlung und Lüftung der bebauten Bereiche bei.

Die „Landschaftsräume“ im Frankfurter Taunus Vorland verlieren durch die vorgesehene Anpflanzung von Bäumen (anders als im innerstädtischen Bereich) ihre Kühl- und Lüftungsmöglichkeit.

Phasierung. Schlüsselprojekte

Unser Konzept schafft Möglichkeiten der Entwicklung. Je nach Erfolg und Geschwindigkeit laufender Infrastrukturprojekte (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. Voraussetzung für alle Entwicklungen sind ein verändertes Verhältnis Landschaft - Stadt und zukunftsfähige Mobilitätskonzepte.

Sowohl der Vertrag der Römer-Koalition, als auch der Beschluss der Regionalversammlung verlangen vorab die notwendige Verkehrsinfrastruktur. Diese ist weder nördlich der Heerstraße (Praunheim) und westlich der Nordweststadt vorhanden noch lässt sie sich erfahrungsgemäß rechtzeitig errichten.

Phasierung. Impulsprojekte

Die Phasierung sollte Impulsprojekte nutzen, um Schlüsselprojekte und weitere Entwicklungen vorzubereiten und zu beschleunigen, Dazu gehören z.B. das Anlegen von Experimentierfeldern für alternative Bewirtschaftungsformen (Agro-Park, Gute Aussichten Park), die Aufwertung von Routen in die und in der Landschaft (z.B. durch die Offenlegung und Aufwertung des Lachgrabens, Loop), das Schaffen von Orten in der Landschaft wie der Umnutzung der alten Ziegelei, dem neuen Apfelwein-Hof und dem Agro-Hub oder hybrid genutzte Gebäude, die die Bestandsquartiere aufmischen wie der CYC-Hub für das Produktive Praunheim mit Mobil- und Energiestation, FabLab, Co-Working-Spaces und Unternehmerzentrum oder gemischte Wohnhochhäuser für die Nord-West-Stadt mit neuen z.B. gemeinschaftlichen oder kombinierten Wohn- und Arbeitsformen.

1) Die ersten Dokumentationen der Ortsumfahrung befinden sich im „Wirtschaftsplan der Stadt Frankfurt“ von 1933“ und erneuert im „vorläufigen Flächennutzungsplan“ von 1949 als Teil des Rhein-Main-Schnellweges. In den letzten Jahrzehnten wird die „Ortsumfahrung Praunheim“ separat geplant.

2) Begründet wurde letztmalig die Notwendigkeit der Ortsumfahrung Praunheim in dem Beschluss des Gesamtverkehrsplans 2005. Seitdem haben der MIV und die Auslastung des ÖPNV zugenommen.

3) Eine Taktverdichtung der Stadtbahn wird zum einen durch den kreuzenden Individualverkehr auf den oberirdischen Streckenabschnitten und zum anderen durch die Richtungsänderung an der Endhaltestelle begrenzt.

4) In der Stellungnahme des Magistrats 1585 vom 10.08.2018 heißt es unter Punkt 2:

„...Der RMV steht bisher dem Bau zusätzlicher S-Bahn-Stationen reserviert gegenüber. Als Argument werden die bereits jetzt hohe Auslastung der S5 in diesem Bereich angeführt sowie die hohe Verspätungsanfälligkeit der S-Bahn. ...“

So schrieb auch Hans Riebsamen am 22.01.2020 in der FAZ:

„...In den S-Bahnen und Regionalzügen im Rhein–Main-Gebiet geht es in den Spitzenzeiten eng zu. Und in den nächsten Jahren wird es noch enger werden. Denn immer mehr Menschen fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Knut Ringat, der Chef des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ist sich sicher, dass bei einer Ausweitung des Angebotes sogar noch viel mehr Bewohner der Region Bahnen nützen würden. Schon jetzt sei es so, dass jeder zusätzliche Zug sofort voll sei.

Doch die Ausweitung des Angebotes hat ihre Grenzen. Viel mehr zusätzliche Züge kann der RMV kaum noch auf die Gleise schicken, denn die Infrastruktur ist ausgelastet und in den Spitzenzeiten sogar überlastet...“

AG A5 Frankfurt, 06.12.2020