

Neues Wohnen im Frankfurter Nordwesten

Schlussfolgerung aus den Gutachten der ergebnisoffenen Voruntersuchung für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) im Frankfurter Nordwesten

A. Grundlagen

Die Durchführbarkeit einer SEM im Nordwesten Frankfurts hat u. a. folgende Bedingungen zu berücksichtigen:

Aus M176 / 17

Der Anwendungsbereich der Entwicklungsmaßnahme beginnt dort, wo das allgemeine Städtebaurecht an seine Grenzen stößt, z.B. bei sehr großen Bereichen, die zügig entwickelt werden sollen, oder wenn andere Maßnahmen zur Entwicklung des Bereiches (z.B. städtebauliche Verträge) nicht möglich sind.

Neben verschiedenen Instrumenten, die der Prozesssteuerung dienen, ist die bei der Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bestehende Grunderwerbs- und Reprivatisierungspflicht von besonderer Bedeutung. Sie erlaubt die Neuordnung ohne förmliches Umlegungsverfahren. Ein wichtiges Merkmal dabei ist, dass die Gemeinde den Grunderwerb zum entwicklungsunabhängigen Anfangswert tätigt und die entwicklungsbedingte Wertsteigerung zur Finanzierung der Maßnahme verwendet. Das sind z.B. die Kosten für die Erschließung, die Infrastruktur, Lärmschutzmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen, ebenso die Kosten der Finanzierung und der Planung bzw. des Projektmanagements.

§ 165 BauGB

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

(3) 1Die Gemeinde kann einen Bereich, in dem eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden soll, durch Beschluss förmlich als städtebaulichen Entwicklungsbereich festlegen, wenn 4. die zügige Durchführung der Maßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraumes gewährleistet ist.

Aus dem Vertrag der „Römer“-Koalition

...Um dies zu erreichen, soll dort, wo es sinnvoll und zulässig ist, das Recht der „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ angewandt werden. Mit diesem Instrument erhält die Stadt Zugriff auf die Neubaugrundstücke, kann die Planungswertsteigerung der Grundstücke für die Schaffung der erforderlichen sozialen und verkehrlichen Infrastruktur verwenden und Spekulation mit Baugrundstücken verhindern. Wenn wir von neuen, lebendigen Quartieren sprechen, dann brauchen wir von Anfang an integrierte Stadtentwicklungsstrategien und guten Städtebau. Hierzu gehören insbesondere der vorgezogene Ausbau der ÖV-Verkehrerschließung sowie der sozialen Infrastruktur. Kitas, Schulen und Sportanlagen sollen frühzeitig errichtet werden...

...Nicht für eine Ausweisung neuer Flächen zur Verfügung stehen die Flächen des GrünGürtels, Flächen, die heute schon Ausgleichsflächen für frühere Eingriffe darstellen und der Baubeschränkungsbereich des Flughafens...

Aus dem Beschluss der Regionalversammlung v. 13.12.2019 (Drs. IX-112 O)

5. Für die Erarbeitung des „aktualisierten Plankonzeptes“ (APK) und den künftigen Regionalplan/RegFNP müssen die bisherigen Festsetzungen der regionalen Grünzüge gelten;

Eingriffe in den regionalen Grünzügen > 5 ha sind im APK-Entwurf grundsätzlich ausgeschlossen. Im Einzelfall kann durch Beschluss der Regionalversammlung davon abgewichen werden, wenn ihre Funktionen - insbesondere die polyzentrische Funktion - grundsätzlich dauerhaft erhalten bleiben und wenn ein quantitativer bzw. qualitativer Ausgleich an anderer Stelle im gleichen Naturraum nachgewiesen wird.

6. Im APK sind die im geltenden Regionalplan festgesetzten Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiete zu beachten; Eingriffe sind hier grundsätzlich ausgeschlossen. Im künftigen Regionalplan/RegFNP sind aufgrund aktueller Gutachten und der „landesweiten Klimaanalyse Hessen“ Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete für besondere Klimafunktionen festzulegen.

7. Im APK sind nur solche Flächen aus dem AS+P-Gutachten zu übernehmen bzw. vorzuschlagen, auf denen gesetzliche Restriktionen (Bannwald, Erholungs- und Schutzwald, gesetzlich geschützte Biotope, Wasserschutzgebiete, Höchstspannungsfreileitungen, etc.) nicht bestehen.

B. Finanziert sich die untersuchte SEM 4?

Eine „entwicklungsbedingte Wertsteigerung“ soll die Maßnahme finanzieren, wie Planung, Infrastruktur und Ausgleichsmaßnahmen.

Nach Ansicht des Planungsdezernates (Referent Dr. Gwechenberger) ist hierfür eine kompakte, mehrgeschossige Bauweise in Art des Nordends im gesamten Baugebiet notwendig. Die gemischte Bauweise am Riedberg habe zu den hohen Verlusten dieser SEM geführt, so der SPD-Fraktionsvorsitzende Sasse vor dem Ortsbeirat 7. Deshalb sei ein derartiger Siedlungsstil aus Kostengründen abzulehnen.

Auch nach dem Beschluss der Regionalversammlung sprach der Leiter des Consiliums, Prof. Uli Hellweg davon, dass dichte, kompakte Quartiere entstehen sollten, in der Tradition der europäischen Stadt. Mit vier bis sechs Geschossen, eher in geschlossenen Blöcken.¹

Aus diesen Gründen finanziert sich die SEM 4 voraussichtlich NICHT:

Eine drastische Reduzierung der infrage kommenden Fläche muss zur Kenntnis genommen werden. So müssen gemäß LEP 400 Meter breite Abstände zu den Höchstspannungstrassen parallel zur Autobahn und zum Umspannwerk Praunheim eingehalten werden².

Unklar bleibt, da auch die Gutachten dazu schweigen, welche Einschränkungen durch die unter dem Gebiet verlaufende NATO-Gasleitung zu beachten sind.

Das Trinkwasserschutzgebiet mit dem Wasserwerk Praunheim 2 muss beachtet werden. Das Wasserwerk dient nicht nur der Bereitstellung von Trinkwasser, sondern stellt als Hochpunkt den Netzdruck sicher, der für die Versorgung der angrenzenden Stadtteile erforderlich ist. Darüber hinaus stützt das Wasserwerk Praunheim 2 aufgrund der Möglichkeiten einer flexiblen Betriebsweise das innerstädtische Versorgungsnetz und ist somit maßgeblich an der Wasserversorgung für die gesamte Stadt beteiligt³. Bis zum Abschluss des aktuellen Festsetzungsverfahrens beim RP Darmstadt (nicht vor Sommer 2020), wodurch die Grenzen nochmals arrondiert werden könnten, ist das Trinkwasserschutzgebiet genauso gestellt, als wäre es bereits festgesetzt.

Die heute schon vorhandenen Ausgleichsflächen für frühere Eingriffe dürfen nicht in Anspruch genommen werden⁴.

Der größte Teil der noch nicht bebauten Fläche des „Entwicklungsgebietes“ gilt als Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiet sowie als Landschaftsschutzgebiet der Zone I und II⁵. Die Gutachten bestätigen die relevante Funktion der landwirtschaftlich genutzten Freiflächen im Untersuchungsgebiet für die Kaltluftproduktion und -leitung.

Ausnahmen für einen Eingriff, d. h. für eine Bebauung, dürften nach dem Grundsatzbeschluss der Regionalversammlung vom 13.12.2019 lediglich für den Bereich östlich der Autobahn möglich erscheinen.

Eine fortgesetzte Planung auch für den westlichen Bereich, wie sie den Ortsbeiräten 7 und 8 am 13.01.2020 bei der nichtöffentlichen Unterredung im Stadtplanungsamt angekündigt wurde, verbunden mit dem Hinweis, dass vielleicht „irgendwann“ auch dort gebaut werden könne, verstößt gegen BauGB § 165 Abs. 3 Satz 4⁶.

Das Festhalten des Planungsdezernenten an der gesamten „Josefstadt“ kommt durch Planungsleistungen, Architektenwettbewerbe, Consilium und nicht zuletzt kostspielige PR-Kampagnen (u.a. Broschüren, Infostände, Stadtberatung Dr. Fries) den Steuerzahler bereits jetzt teuer zu stehen. Der SPD-Planungsdezernent überreizt den Beschluss zur M 176 indem er jetzt eine ganzjährige „Roadshow“ in Form einer Marketingkampagne zu einem Bauprojekt durchführt, dass noch gar nicht beschlossen wurde und zudem auf der Kippe steht.

Das vom Planungsamt beauftragte Klimagutachten verlangt aus klimaökologischen Gründen flächenweise 60% bzw. 50% Grünfläche. Darüber hinaus wird verlangt, dass die Bebauung „porös“ zu sein hat⁷. Auf Nachfrage erklärten die Fachleute, dass darunter keine Bebauung wie im Nordend, sondern wie am Riedberg oder in der Nordweststadt zu verstehen sei⁸.

Zusätzlich beabsichtigt der Magistrat in diesem Bereich einen hohen Anteil an gefördertem Wohnungsbau umzusetzen.

Daraus folgt: Eine poröse Bebauung auf dem noch möglichen, deutlich kleineren Areal wird **nicht die Erlöse erbringen**, die eine SEM erfordert.

C. Kritikpunkte an den Gutachten:

Landwirtschaftliche Flächen / Boden

Beabsichtigt ist, erstklassige landwirtschaftliche Flächen, die der Nahversorgung („Lebensmittel aus der Region!“) dienen, zu bebauen. Ein qualitativer Ausgleich in unserem nordwestlichen Frankfurter Naturraum ist nicht vorgeschlagen (nicht gemeint ist eine wirtschaftliche Entschädigung der Landwirte). Die besonders von der CDU-Fraktion zum Beschluss M 176 / 17 geforderte landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse („parallel zur Voruntersuchung“, NR 463) soll nach Mitteilung des Planungsdezernates (ST 1366 / 19) erst nach Abschluss der Ermittlung der „Mitwirkungsbereitschaft“ der Bauern durchgeführt und damit nicht zwingend mit dem Bericht über die abgeschlossene Voruntersuchung vorgelegt werden.

In 100 Jahren entsteht 1 Zentimeter Boden.

Eine genauere Untersuchung der Qualität der Böden wird durch kein Gutachten dargestellt. Allerdings hat der Magistrat auf Anfrage des Ortsbeirates 8 mitgeteilt: „Den größten Flächenanteil im Gebiet nehmen die Parabraunerden aus Lößlehm ein (bis zu 10 Meter tief, Bodenwert 80). Aufgrund ihrer spezifischen Eigenschaften gehören sie zu den ertragreichsten landwirtschaftlichen Böden. Sie besitzen neben einem ausgeglichenen Wasser- und Nährstoffhaushalt auch günstige Filter- und Puf-

fereigenschaften gegenüber Schadstoffen und halten diesen weitgehend im Boden zurück, dadurch wird das Grundwasser geschützt“⁹.

Bei Starkregen nehmen die Böden sehr viel Wasser auf (bis 300l/qm) und entlasten damit den Steinbach und den Urselbach. Die Hochwasserschutzkarten, die von der Stadtentwässerung Frankfurt für Alt-Niederursel gezeichnet wurden, legen nahe, dass massive Flächenversiegelungen am nordwestlichen Ortsrand problematisch sind. Obwohl das Gutachten „Entwässerung“ auf Fließbewegungen zum Urselbach gar nicht eingeht, bestätigt die Stadtentwässerung die wichtige Funktion des Bodens für den örtlichen Siedlungsschutz und knüpft an den Bau der Quartiere die Schaffung von neuen Rückhaltebereichen: „Um ... die Zuflüsse aus den Quartieren I, II, IV und V spürbar zu dämpfen, muss eine möglichst große Fläche vorgehalten werden“. Die Stadtentwässerung rät außerdem dazu, die Retentionsflächen des Steinbachs auszubauen und eine Senke am Lachgraben zu nutzen, die „mittels Abgrabungen und/oder Verwallungen“ maximal vergrößert werden müsste. (Aspekte zur Entwässerung der SEM 4, S.5).

Lärmschutz versus Klima

Die Lärmschutzuntersuchung des TÜV Hessen geht bezüglich der BAB 5 von beidseitigen Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von 10 Metern über dem Fahrhahnniveau aus bei einem Autobahnausbau auf acht Spuren (d. h. stellenweise Fahrhahnhöhe von 6 m plus 10 m Lärmschutz!). Bei einem von Hessen Mobil in Erwägung gezogenem zehnspurigen Ausbau muss die Lärmschutzmaßnahme dann höher als insgesamt 16 m ausfallen. Die Untersuchung ergab, dass ohne eine effektive aktive Schallschutzmaßnahme entlang der BAB 5 eine Wohnbebauung „in Frage gestellt“ ist.¹⁰

Die Klimaökologische Untersuchung unterstellt eine 8 m hohe allerdings nur einseitige Schallschutzmaßnahme an der BAB. Diese würde in der ersten Nachthälfte von der Kaltluftströmung überwunden¹¹.

Andererseits stellt die Untersuchung aber auch fest, dass wegen ihrer geringen Mächtigkeit die Kaltluftströmungen von einer Bebauung in „besonderem Maße“ betroffen wären¹². Es muss daher sichergestellt werden, dass eine Lärmschutzwand nicht wie eine Talsperre auf die Kaltluftströme wirkt, die jetzt noch den Falllinien entlang ein Y bilden und auf die Bebauungsgrenze ungehindert zulaufen.

Das Gutachten befasst sich auch mit den Flurwinden, die wichtig für die Verdünnung der Luftschadstoffe in unserer Stadt sind¹³. Gerade in Zeiten, in denen sich Gerichte mit den Luftschadstoffen befassen müssen, sollte die CDU hierfür auf noch genauere Untersuchungen drängen.

Für das Gutachten wurde keine Simulation der voraussichtlichen klimatischen Auswirkungen für die Gesamtstadt durchgeführt, die unterstellt, dass die derzeit geplanten großen Baugebiete tatsächlich alle realisiert werden: Nord-West, Römerhof, Schönhof, Ernst-May-Viertel etc. Nötig ist zudem eine Analyse für die Ebene der Flächennutzungsplanung im Gesamttraum. Nur so können auch Bauflächen ausgewiesen werden, was aber zunächst vom Regionalverband zu leisten wäre.

Ein Eingriff in den regionalen Grünzug (hier Kaltluftentstehungsgebiet) wird von der Regionalversammlung grundsätzlich ausgeschlossen. Im Einzelfall kann davon abgewichen werden, wenn ein quantitativer bzw. qualitativer Ausgleich an anderer Stelle im gleichen Naturraum nachgewiesen wird¹⁴.

Wie aber im gleichen Naturraum Kaltluft entwickelt wird und neue Kaltluftströmungen erzeugt werden, wird durch die beauftragten Untersuchungen nicht dargestellt.

Gerade das Gebiet **östlich** der A5 zwischen Praunheim und der Nordweststadt ist für die Frischluftentstehung am nordwestlichen Stadtrand überaus relevant, wie der Klimatologe Prof. Dr. Lutz Katz-

schner, einer der Autoren des Frankfurter Klimaplanatlasses, uns bestätigt. Eine Versiegelung hätte den Effekt eines „Pfropfens“. Auch eine verkleinerte „Josefstadt“ würde demnach die Kaltluft für Frankfurt ausbremsen und Kaltluftentstehung verhindern. Er empfiehlt eine „Bebauung, die nur unwesentlich höher werden sollte, wie die Nachbarbebauung“ sowie eine „inhomogene Bebauung was die Höhe angeht“, also eine poröse Mischbebauung von niedrigen Mehrfamilien- und Einfamilienreihenhäusern (Email v. 23.1.2020 an die AG A5)

Verkehrsinfrastruktur

Seit langem wird beklagt, dass im Nordwesten (Ortsbezirk 7 und 8) das Verkehrsnetz überlastet ist. So wird z. B. seit 1933 (!) die Ortsumfahrung Praunheim (damals als Teil des RM-Schnellweges) als eine Maßnahme gefordert. Der öffentliche Personennahverkehr zeichnet sich sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene in den letzten Jahren durch Verspätungen, Ausfälle und Überlastung im Berufsverkehr aus. Durch Ansiedlung von 25 bis 30 Tausend Neubürgern sollen nun die Verkehrsprobleme gelöst werden können?

a) Straßennetz

Für den Anschluss des Untersuchungsgebietes an das alte Straßennetz wurde im Wesentlichen nur die Leistungsfähigkeit der Ampelanlagen an den Übergangspunkten geprüft:

Am Abzweig „Praunheimer Weg“¹⁵ wurde überhaupt nicht beachtet, dass eine Bushaltestelle und Schulen im Einzugsbereich liegen. Langfristig vorgesehen ist dort zusätzlich eine Haltestelle der RTW. Auch die Straßenquerung größerer Schülergruppen im Berufsverkehr wurde nicht berücksichtigt. Das bedeutet, der Abzweig wäre völlig überfordert.

Bei der Kreuzung „Heerstraße/Ludwig-Landmann-Straße“¹⁶ wurde nicht berücksichtigt, dass künftig die Stadtbahn U7 mit 4 Wagen im Berufsverkehr im Schnitt bei jedem zweiten Ampelumlauf die Heerstraße kreuzen muss, an der sich bereits heute in Zeiten des Berufsverkehrs der Verkehr staut. Ein U-Bahn-Zug benötigt wesentlich mehr Zeit als ein Kfz für die Räumung einer Kreuzung. Nicht berücksichtigt wurden auch querende nichtsportliche Fußgänger und ältere Mitbürger.

Völlig außer Acht gelassen wurden die schon vorhandenen Probleme des Verkehrsnetzes: In Ost-West Richtung wird der Verkehr des Praunheimer Weges aus Niederursel, der Bernadotte-Straße aus der Nordweststadt und Riedberg sowie der Straße „In der Römerstadt“ via Ohlengarten aus Heddernheim in die einspurige Haingrabenstraße geleitet. Des Öfteren staut sich der Verkehr bis zum Nordwestzentrum und im Praunheimer Weg bis zu den Schulen zurück. Bereits heute kann also der Verkehr nicht ordentlich abfließen, was zum Beispiel heute schon zu Problemen bei der Erreichbarkeit des Nordwestkrankenhauses führt.

Bei der Kreuzung „Heerstraße/Ludwig-Landmann-Straße (LuLa)“ soll laut Gutachten ein zweispuriger Linksabbieger Richtung Innenstadt für ausreichende Kapazität sorgen. Nicht berücksichtigt wurden die anschließende einspurige Verkehrsführung am nördlichen Beginn der LuLa und die in kurzen Abständen folgenden Lichtsignalanlagen.

In West-Ost-Richtung wird der Verkehr aus der Innenstadt und von der Autobahn über die LuLa zur Heerstraße geführt. Verknüpft wird er mit dem Verkehr der westlichen Heerstraße aus Rödelheim und Sossenheim. Im Ortskern Praunheims kommt noch der Verkehr aus Hausen über die Praunheimer Landstraße hinzu. In Alt-Praunheim wird nun der Verkehrsfluss durch eine Fußgänger-Bedarfsampel gestoppt. Da diese Ampel direkt vor einem Senioren-Pflegeheim ist, ist deren Schaltung besonders fußgängerfreundlich. Im Berufsverkehr baut sich so ein Rückstau bis zur LuLa auf. Bei

ungünstiger Witterung oder vermuteten Störungen auf der Autobahn reicht der Stau fast bis zur Autobahnabfahrt. Eine weitere Belastung würde zu einem Rückstau bis auf die Autobahn führen.

Auch noch nicht berücksichtigt sind Überlegungen, pro Richtung eine Spur der Ludwig-Landmann-Straße einer künftigen „Radschnellverbindung“ zur Innenstadt zur Verfügung zu stellen.

Die Praunheimer Umfahrung soll einerseits durch das neue Siedlungsgebiet gebaut werden¹⁷. Um die Siedlungsgebiete jedoch vor ortsfremdem Verkehr zu schützen, ist andererseits beabsichtigt durch Verkehrsführung, Ampelanlagen und andere Maßnahmen die Attraktivität für Durchgangsverkehre zu verringern¹⁸. Auch hier verstricken sich die Gutachten in Widersprüche! Wie steht die CDU als Fürsprecherin der Ortsumfahrung Praunheim zu dem Vorschlag, den sog. „Stadtteil der Quartiere“ möglichst autoarm zu entwickeln und damit die Belastung von Alt-Praunheim weiter zu erhöhen?

b) ÖPNV-Erschließung - Schiene

Ein Hauptgrund der Entscheidung für eine Voruntersuchung im Gebiet an der A5 war die geglaubte gute Anbindung an das Schienennetz, die angeblich besser sei, als zum Beispiel am Pfingstberg.

Die Schnellbahn S5 wird im Text der Untersuchung zwar erwähnt, doch die Kapazität wurde vorsichtshalber nicht mit Zahlen belegt. Zu Recht:

Die S5 ist schon heute ausgelastet¹⁹. Eine noch mögliche Optimierung wird von der bevorstehenden Erschließung des Hintertaunus durch die S5 ausgeschöpft.

Die erwähnte RTW, die als ÖPNV-Erschließung gerne von Stadtrat Josef im Munde geführt wird, ist nicht für die Erschließung neuer Stadtteile konzipiert. Nach aktuellem Planungsstand endet sie an der Heerstraße. Sie führe zwischen Heerstraße und Nordwestzentrum, wenn auch dieser Abschnitt gebaut würde, eingleisig und könnte bestenfalls im Halbstundentakt verkehren.

Die Verkehrliche Machbarkeitsstudie der „Durth Roos Consulting GmbH“ stellt daher nur die Stadtbahn U7 als bedeutend dar.

Kapazität der U7 - Modal Split 50%?

Bei der Beurteilung der U7 wurden die Ist-Zahlen der TraffiQ übernommen (derzeit unter 30% Modal Split) plus neue Fahrgäste aus dem Untersuchungsgebiet nach dem Modal-Split von angenommenen 30%²⁰.

TraffiQ hätte laut Gutachten erklärt, durch vier- statt Dreiwagenzüge und 12 statt 8 Verbindungen pro Stunde im Berufsverkehr könne ausreichend Kapazität erzielt werden²¹.

Dem ist nicht so:

Nach Aussage des beauftragten Fachplaners Thomas Weissenberger (Durth Roos Consulting GmbH, Darmstadt) strebe man einen Modal-Split von 50% zugunsten des ÖPNV an²². Auch das Planungsamt strebt diesen höheren Wert an²³. Wenn dies ernst zu nehmen ist, muss dieser Wert auch als Grundlage für die Gutachten genommen werden.

Wäre dieses Ziel erreicht, so würden auf der bisherigen Strecke 2/3 mehr Fahrgäste verkehren. Die von traffiQ für möglich gehaltene maximale Taktverdichtung würde aber nur eine 50%ige Leistungssteigerung bringen.

Den etwa 2.000 zusätzlichen Fahrgästen des Neubaugebietes liegt ein Modal-Split von 30 % zugrunde. Würde, wie angestrebt, ein Modal Split von 50% zugrunde gelegt, so müssten etwa 3.300 zusätz-

liche Fahrgäste bedient werden. Zwölfmal ein zusätzlicher U-Bahnwagen in der Stunde für etwa 180 Fahrgäste könnte jedoch nur 2.160 Fahrgäste befördern²⁴.

Längst noch nicht berücksichtigt sind in den Gutachten außerdem das Wachsen des Gymnasiums Nord, die Nachverdichtung in Westhausen (ohne Parkplätze), die Baumaßnahmen in Rödelheim, der Bezug des ehem. Batelle-Institutes, der Bau des Schönhof-Viertels für etwa 6.000 Menschen und die Wiederbelebung des ehem. Campus Bockenheim²⁵.

Artenschutz

Im Gebiet östlich der A5 befinden sich Lebensräume besonders gefährdeter Vogelarten wie „Bluthänfling“ und „Gartenrotschwanz“. Hinzu kommen Reviere unzureichend erhaltener Vogelarten wie „Neuntöter“, „Haussperling“ oder „Wacholderdrossel“. Insgesamt wären durch die Siedlungsmaßnahme nur östlich der Autobahn 35 Vogel-Reviere betroffen sowie Lebensräume der Zauneidechse (artenschutzrechtlich relevant gemäß FFH-Anhang IV: „... eine Liste von Tier- und Pflanzenarten, die unter dem besonderen Rechtsschutz der EU stehen, weil sie selten und schützenswert sind. Weil die Gefahr besteht, dass die Vorkommen dieser Arten für immer verloren gehen, dürfen ihre ‚Lebensstätten‘ nicht beschädigt oder zerstört werden. ... Das bedeutet, dass dort strenge Vorgaben beachtet werden müssen, auch wenn es sich nicht um ein Schutzgebiet handelt.“).

Die empfohlenen Kompensationsmaßnahmen für Ersatzlebensräume bei Variante II (nur Ostgebiet) betragen 2,65 Hektar und bei Variante I (inkl. Quartiere westlich A5) 4,07 Hektar, die finanziert und an anderer Stelle auch qualitativ ausgeglichen werden müssten.

D. Schlussfolgerung aus der ergebnisoffenen Voruntersuchung

Das Resümee aus den Gutachten und aus anderen Informationsquellen lässt eine SEM an der A5 im Frankfurter Nordwesten nicht zu. Sollen alle Auflagen beachtet werden, die auf den gut 200 Hektar möglichen Baulandes liegen (Höchstspannungsleitungen, Agrarischer Vorzugsraum, NATO-Gasleitung, Trinkwasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet I und II, vorhandene Ausgleichsflächen, 50% bis 60% Grünflächen und poröse Bebauung gemäß Klimagutachten, Beschluss der RV v. 13.12.2019 usw.), dann kommen überhaupt nur wenige Flächen östlich der A5 für eine Bebauung in Frage.

Eine komplette Bebauung des Ostgebietes mit rund 95 Hektar (Gebiete Ost 1-3, davon allein 46,5 Hektar im Gebiet Ost 2 zwischen Lachgraben und Steinbach) ist ohne Zielabweichungsverfahren, das zumindest einen 1:1 Flächenausgleich an anderer Stelle im Stadtgebiet erforderlich machen wird, nicht realistisch. Sogar eine Entwicklung der Flächen an der Mosaikschule (Gebiet Ost 1, teilweise B-Plan 906) wäre aufgrund der bestehenden Planungshindernisse (Grünzug, Agrarischer Vorzugsraum, Stromtrassenabstand) nicht möglich. Wir schlagen deshalb folgende mögliche Baugebiete vor:

- Wohnbebauung hinter Paul-Kornfeld-Weg (niedrige Mehrfamilienhäuser parallel zur Windrichtung und Reihenhäuser
- Wohnbebauung hinter Rudolf-Hilferding-Straße, Reihenhäuser
- Wohnbebauung südlich des Steinbachtals, Mehrfamilienhäuser parallel zur Windrichtung und Reihenhäuser
- Wohnbebauung nördlich des Schönberger Weges, Mehrfamilienhäuser parallel zur Windrichtung
- Wohnbebauung nördlich der Stierstädter Strasse, niedrige Reihenhäuser

- Wohn-/Gewerbe-Mischgebiet nördlich der Willy-Berking-Straße mit niedriger Bebauung

Möglich wäre somit eine Arrondierung der Stadtteile Niederursel und Praunheim mit Hilfe von Bebauungsplänen und Maßnahmen nach dem zu verabschiedenden „Baulandbeschluss für die Frankfurter Stadtentwicklung“ und der „Klimaallianz“ (M 199 / 19), sowie kleinräumige Sondergenehmigungen bezüglich regionaler Planung. Diese neuen Baugebiete können sich an die bestehenden urbanen Zentren anbinden, sofern die Stadt Frankfurt die für einen geringeren Bevölkerungszuwachs im Nordwesten Frankfurts notwendige Infrastruktur erbringt (z.B. Ortsumfahrung Praunheim, RTW zum Nordwestzentrum und Verlängerung der U7 nach Steinbach, Grundschule am Praunheimer Weg, weiterführende Schule am Standort des Gymnasiums Nord, Sportflächen z.B. in Höhe der Mosaikschule [bereits im B-Plan NW 104d v. 01.11.1961 enthalten], Ausbau der Kleingartenanlage).

Frankfurt am Main, 31. Januar 2020

Arbeitsgruppe „Baugebiet an der A5“ der CDU-Fraktionen in den Ortsbeiräten 7 und 8

Thomas Rätzke (Sprecher), Katja Klenner, Klaus Nattrodt, Ralf Porsche, Dr. Joachim Rotberg, Veljko Vuksanovic, Alexander Zollmann

¹ Interview in der FAZ vom 4.12.2019. Auch: „An vielen Stellen in der Republik gibt es ähnliche Projekte, wo Autobahnen teilweise gedeckelt werden, um Siedlungsflächen zu gewinnen.“

² Landschaftsplanerisches Gutachten, Projektbüro Stadtlandschaft, Seite 8, 2.1 LEP 2000

³ Stellungnahmen des Magistrats ST 1515 vom 6.8.2018 und ST 1698 vom 17.5.2018

⁴ Koalitionsvertrag von CDU, SPD und Grünen in Frankfurt, Seite 14, Stadtentwicklung; zu den Ausgleichsflächen im Gebiet der Voruntersuchung zur SEM 4 vgl. ST 2514 vom 22.12.2017

⁵ Landschaftsplanerisches Gutachten, S. 9, 2.2 RegFNP 2010 und S.15, 2.5.3 Landschaftsschutzgebiet; vgl. Klimaplanatlass der Stadt Frankfurt (2016) und Klimafunktionskarte des Umlandverbandes (1994)

⁶ laut BauGB § 165 Abs. 3 Satz 4 muss gewährleistet sein, dass die gesamte Maßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraumes durchgeführt wird

⁷ Klimaökologische Untersuchung, GEO-NET Umweltconsulting Seite 38, 6 Planungshinweise

⁸ öffentliche Infoveranstaltung des Planungsamtes am 28.11.2019, „klimaökologischer“ Info-Stand

⁹ Landschaftsplanerisches Gutachten, S. 20, 3.2 Boden

¹⁰ Schalltechnisches Gutachten des TÜV Hessen, Seite 41, Abschnitt 8 Fazit

¹¹ Klimaökologische Untersuchung, Seite 47, 8 Anhang Teil B

¹² ebenda, Seite 38, 6 Planungshinweise

¹³ ebenda, Seite 4, 2.1 Der Wärmeinseleffekt

¹⁴ Beschluss der Regionalversammlung vom 13.12.2019 zum Antrag von CDU, SPD und Grünen Nr. 112 O, hier Punkt 5

¹⁵ Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung, Durth Roos Consulting, Anhang 5.2, Prognose MIV, Leistungsfähigkeit Anbindungspunkt 3

¹⁶ ebenda, Anhang 5.3, Prognose MIV, Leistungsfähigkeit Anbindungspunkt 4

¹⁷ ebenda, Anlage 5.1 Vorgesehene Maßnahmen MIV

¹⁸ ebenda, Seite 17, 4.2.5 Innere MIV-Erschließung

¹⁹ Stellungnahme des Magistrats vom 10.8.2018, ST 1585

²⁰ Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung, Seite 9, 4.1 Verkehrsaufkommen

²¹ ebenda, Seite 19, 4.3.1ÖV-Grundlagen, hier Verkehrsmengen

²² FNP vom 29.11.2019, „Nordweststadtteil“

²³ Im Dialog, 1.Sonderausgabe Nov. 2019, Planungsamt, „Mobilität und Verkehr“

²⁴ Erläuterung: Die Kapazitäten von etwa 180 Fahrgästen sind Angaben der Hersteller. Bei 100 bis 120 Personen werden die Wagen (in Frankfurt im Gegensatz zu Tokio) von Nutzern als besetzt angesehen.

²⁵ öffentliche Infoveranstaltung des Planungsamtes am 28.11.2019, Verkehrs-Info-Stand