

# Trabantenstadt an der A5 ? ja oder nein

## Ergebnisoffene Voruntersuchung beschlossen

Seit drei Jahren gibt es Planungen, die Felder zwischen Niederursel, Praunheim und Steinbach mit einer Großsiedlung für bis zu 30.000 Einwohner zu bebauen.

Mit der Magistratsvorlage M 176 fordert der Magistrat die Stadtverordneten auf, ihn damit zu beauftragen, vorbereitende Untersuchungen durchzuführen. „Dabei sollen Grundlagen für die Entscheidung gewonnen werden, **ob**...eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB durchgeführt werden kann oder soll.“

# Vorgaben statt „ergebnisoffen“

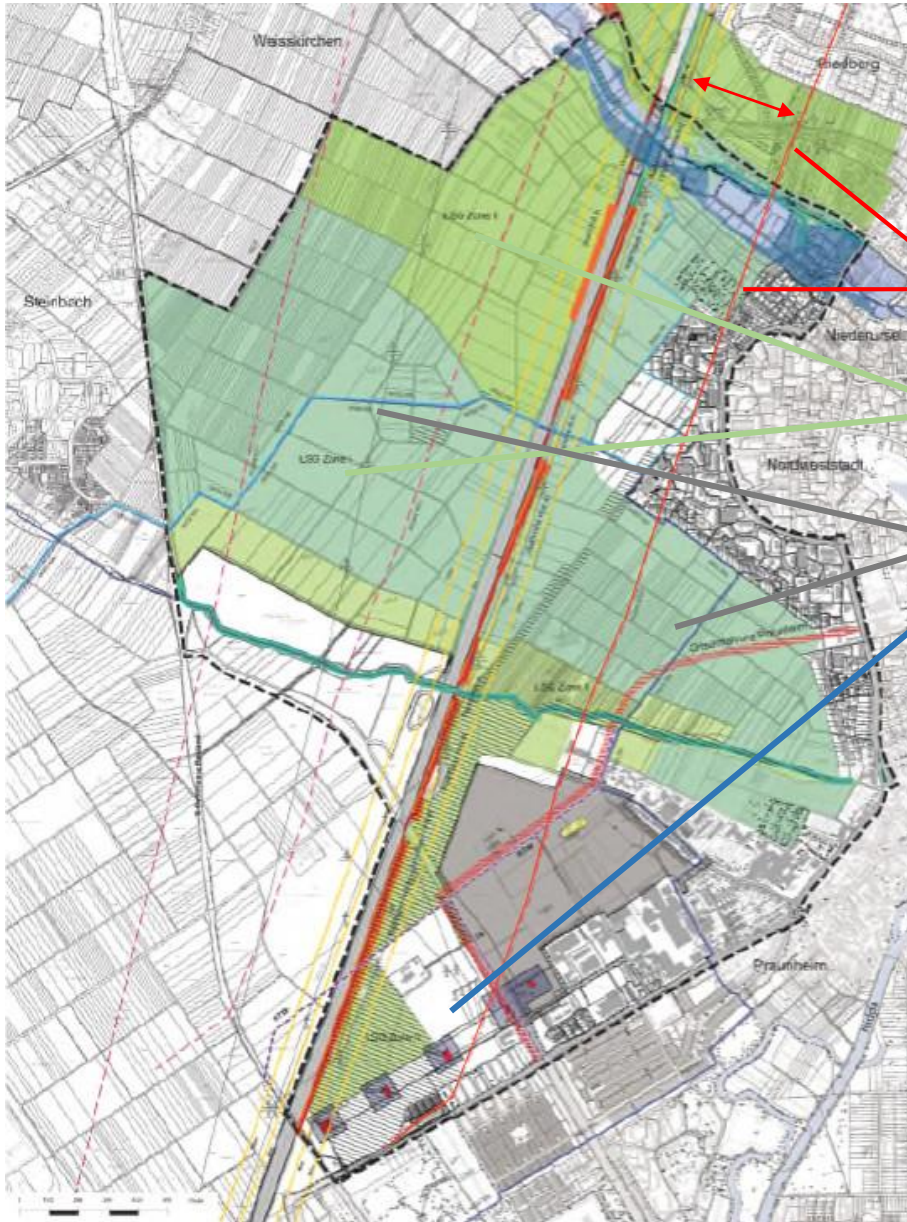
Als Auswahlkriterium zur Voruntersuchung wurde als Tatsache unterstellt:

„Die Flächen bieten große, zusammenhängende Planungspotenziale, die Bezug nehmen auf die angrenzenden Stadtteile, deren Siedlungsstruktur und Verkehrserschließungen. Dabei stellen vorgesehene übergebietliche Verkehrsstrassen sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Chancen für eine leistungsfähige Erschließung neuer Siedlungsflächen dar.“

Zudem wurden vor der Auftragsvergabe für „ergebnisoffene Voruntersuchungen“ Überlegungen des Planungsamtes zu willkürlich gewählten fünf Quartieren veröffentlicht.

Eine Berücksichtigung von Landschaft, Restriktionen und tatsächlicher Infrastruktur des Raumes fand keinen Niederschlag.





# Restriktionen

Können überhaupt auf den freien Feldern entlang der Autobahn Wohnungen gebaut werden?

Das Land Hessen schreibt einen Abstand für Wohnungsbau zu Stromtrassen von 400 Meter vor.

Der Regionale Flächennutzungsplan schützt den festgelegten „Regionalen Grünzug“ (hier Landschaftsschutzgebiet Zone I und II).

Im Regionalplan festgesetzte Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiete sind zu beachten. Ebenso Wasserschutzgebiete.

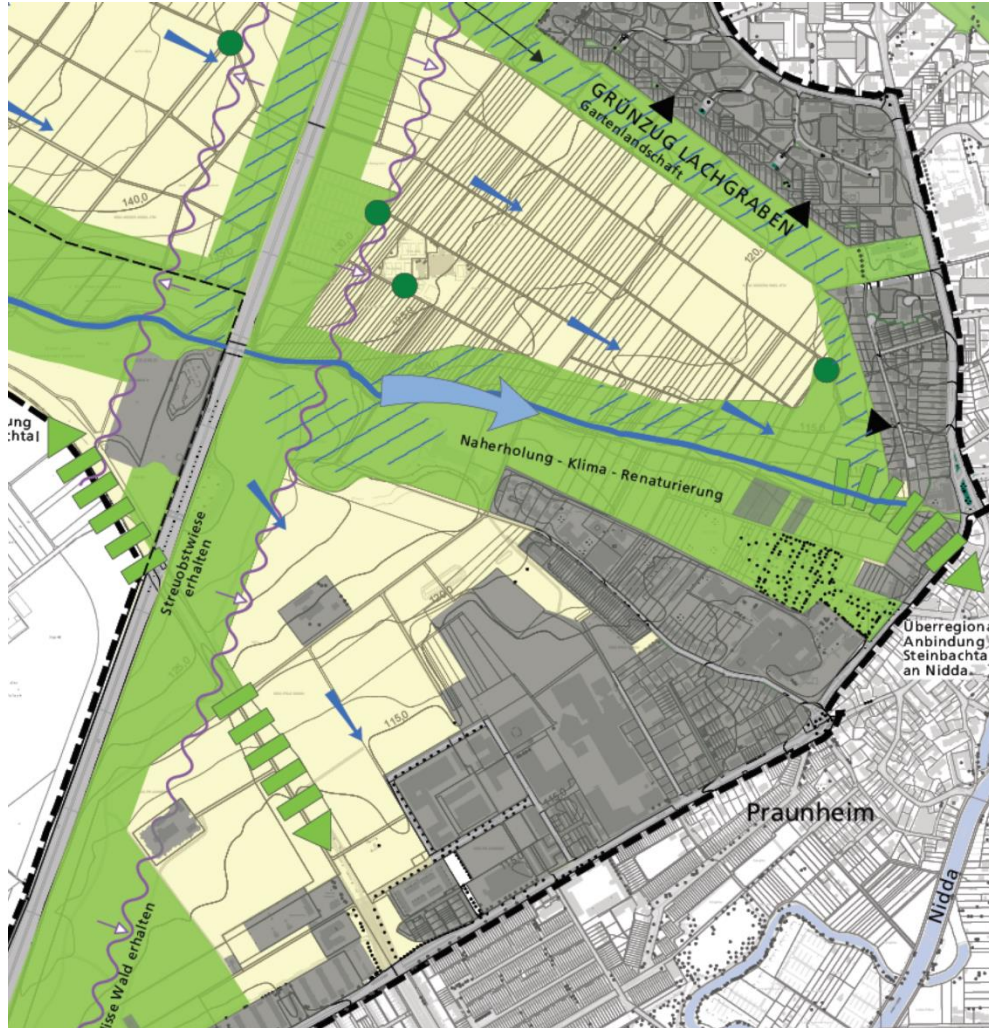
**Ja – es kann eingeschränkt gebaut werden.**

Durch kleinräumige Zielabweichungsverfahren können Ausnahmen erreicht werden.

Eingriffe in den Regionalen Grünzügen sind im Entwurf des „aktualisierten Plankonzeptes“ 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 und qualitativer Ausgleich an anderer Stelle im gleichen Naturraum nachgewiesen wird.



# Landschaftsplan der Voruntersuchungen



Die „Ergebnisse“ der Voruntersuchungen richten sich nach den Vorgaben des Planungsamtes und nicht nach den Gegebenheiten.

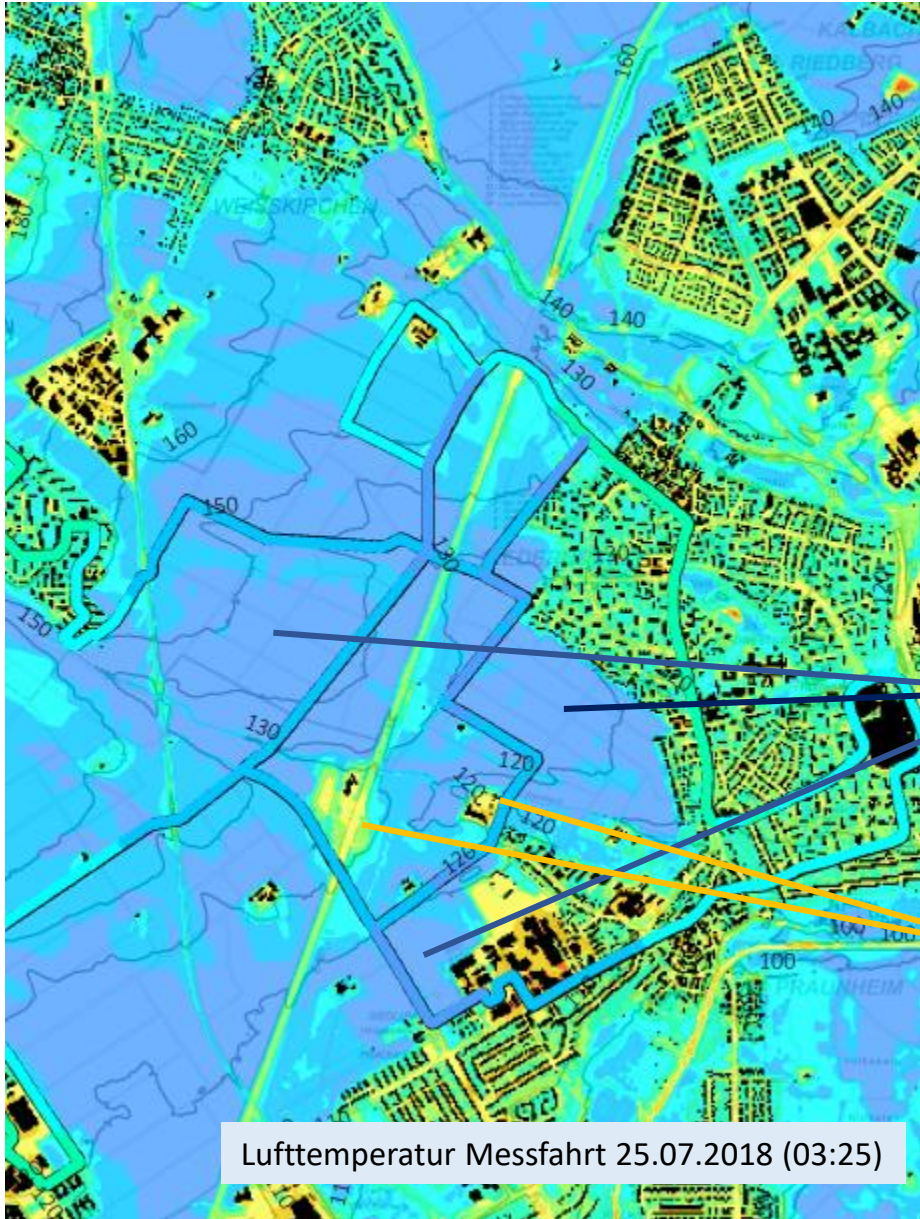
So wurden weitestgehend die Restriktionen und die Topographie nicht beachtet.

Zum Beispiel wurde der Verlauf von Grünzügen bzw. Kaltluftschneisen mit „Bachtälern“ begründet, um die Gestalt der Quartiere zu rechtfertigen. Der Höhenunterschied zwischen „Berg“ und „Tal“ beträgt jedoch nur zwischen zwei und fünf Metern auf mehreren hundert Metern.

Die übergreifende Auswirkung auf Klima (Kaltluft und Flurwinde), Wasserversorgung und Verkehr für Frankfurt wurde nicht dargestellt.

Die Empfehlungen widersprechen zum Teil den durchgeführten Messungen.





# Klima

Im Gegensatz zu Hamburg, Berlin, München und Wien befindet sich Frankfurt klimatisch in einem Kessel. Kaltluftentstehungsgebiete sowie Frischluft- und Kaltluftströmungen haben deshalb hier eine besondere Bedeutung für die Lebensqualität.

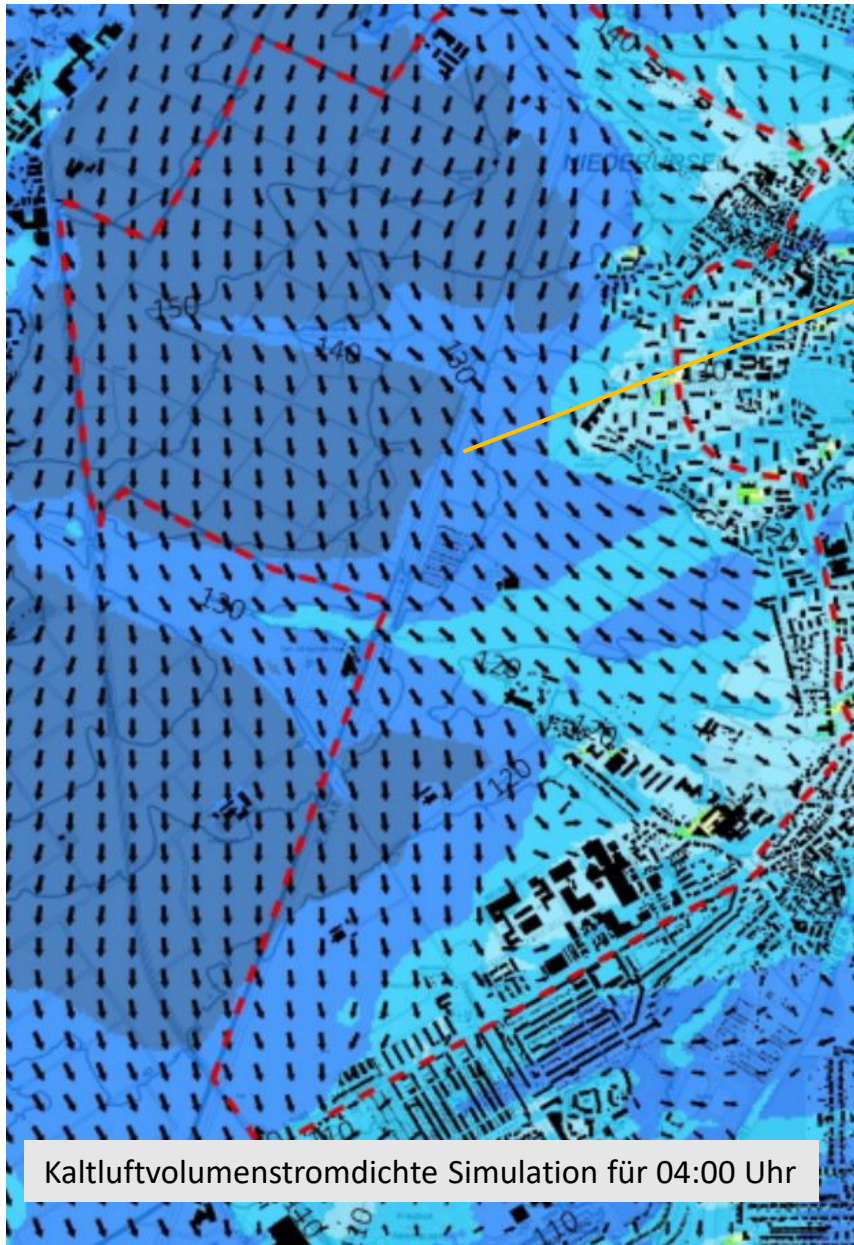
## Kaltluftentstehung

Die besten Areale für Kaltluftentstehung sind größere (störungsfreie) Flächen mit Ackerbau, Wiesen und Brachland (dunkelblau). Sie gilt, es weitgehend zu erhalten.

Deutlich sind z. B. die störende Bebauung und die Autobahn zu erkennen (gelb).

Geringfügige Höhenunterschiede spielen hingegen keine Rolle.





## Frisch- und Kaltluftströmungen

vom Taunus und aus der Wetterau mildern die Überhitzung Frankfurts ab.

Schon ohne 10 Meter hohe Lärmschutzwand ist die Autobahn A5 als Hindernis erkennbar.

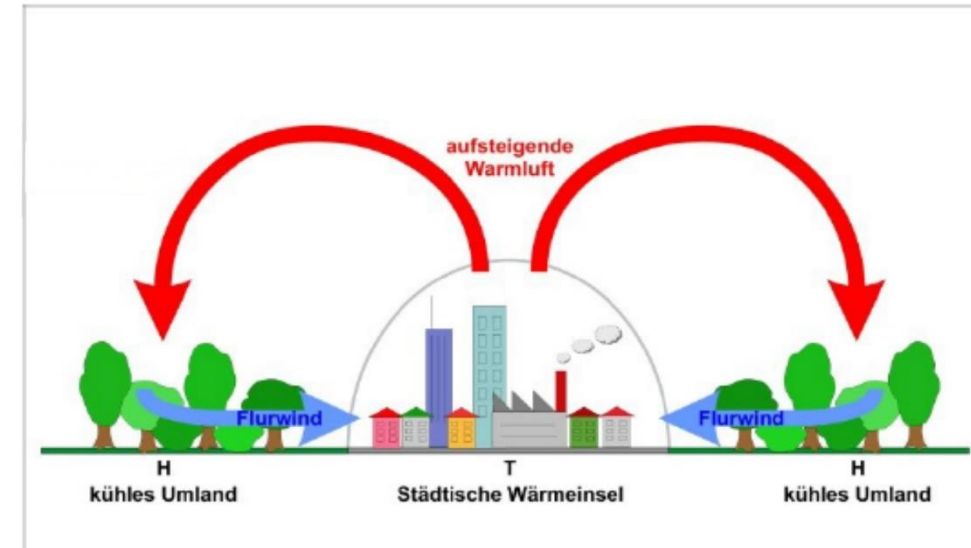
So auch die Randbebauung der anliegenden Stadtteile.

Die größte Kaltluftvolumenstromdichte befindet sich nicht in den „Tälern“ des Steinbachs und Lachgrabens sondern über den Freiflächen.

## Flurwinde

lassen ganzjährig kühlere saubere Luft in die Stadt einströmen. Die schadstoffreiche, wärmere Luft der Stadt entweicht nach oben.

Frankfurt in seiner Kessellage ist besonders auf die Kalt- und Frischluftzufuhr angewiesen. Gerichte befassen sich schon heute mit der Luftverunreinigung in unserer Stadt.



# Landwirtschaft , Wasser, Naherholung

Die Ackerböden an der A5 sind durch hohen Lößanteil gute Wasserspeicher und sehr ertragsfähig. Sie haben große Bedeutung für die landwirtschaftliche regionale Produktion. Der Landesentwicklungsplan bewertet diese Flächen daher auch als „agrarischen Vorzugsraum“.

Die Felder nehmen das Regenwasser auf, das im Falle einer Totalbebauung über Steinbach und Urselbach allein abfließen müsste - Hochwasserprobleme wären vorprogrammiert. Das Trinkwasserschutzgebiet Praunheim II ist für die lokale Trinkwasserproduktion speziell im Sommer unverzichtbar und sollte auf keinen Fall überbaut werden.

Weiterhin ist hier die Grünlandpflege, etwa durch Naturschutzverbände und Kleingartenvereine, ein wichtiger Beitrag zur Naherholung und zur Naturkunde. Die Pandemie hat gezeigt, wie erforderlich großzügige Grünflächen sind.

Die im Beschluss zur M 176 auf Antrag der CDU geforderte landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse steht noch aus, da die gesicherten Informationen zu den Pachtverhältnissen erst nach Abschluss der Ermittlung der Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümer vorliegen. Die Betroffenheitsanalyse werde anschließend durchgeführt.





## Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung

soll nachweisen, dass die Verkehrserschließung für etwa 25.000 Einwohner nebst Gewerbe bei einem Modal-Split\* von 50% MIV und 30% ÖPNV über das bestehende Verkehrsnetz abgewickelt werden kann.

Die wesentlichen Anknüpfungspunkte sollen der Praunheimer Weg - Höhe Europäische-Schule - und die Ludwig-Landmann-Straße sein.

Hierzu wurde bei der Untersuchung des Knotens Praunheimer Weg der querende Fußgängerverkehr (Schulkinder) nicht berücksichtigt. Wegen der Schulen und der Bushaltestelle wurde vor Jahren ein umfangreicher, ampel geregelter Überweg geschaffen.

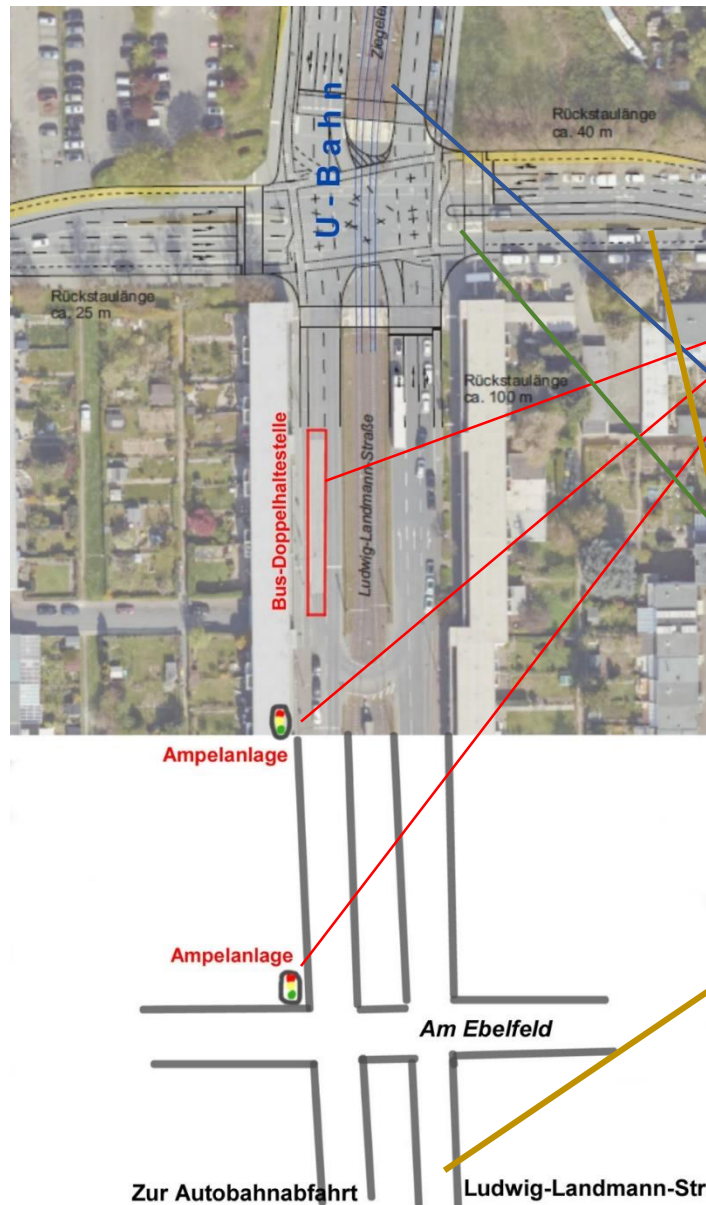
Nicht beachtet wurde der häufige Rückstau vor der Haingrabenstraße. Er lässt auch oft den Verkehr südlich des Knotens stauen.

\*) Modal-Split = Verhältnis zwischen Fußgänger-, Radfahr-, Auto- (=MIV) und öffentlichem Personennahverkehr.

## Verkehrsanbindung







## Die **verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung**

ließ auch am Knoten **Ludwig-Landmann-Straße / Heerstraße** die schon heute bestehenden Probleme unberücksichtigt, um zu einem positiven Ergebnis zu kommen:

Unmittelbar südlich des Knotens verengt sich die Straße auf eine Fahrspur (wegen Doppel-Bushaltestelle und anschließendem Parkstreifen). Auch zwei in kurzen Abständen folgende Ampelanlagen hemmen den Abfluss.

Die Verlängerung der U-Bahn U7 (4-Wagen-Züge) wurde bei der Berechnung nicht berücksichtigt.

Der querende Fußgänger- und Radverkehr zum neuen Quartier blieb unberücksichtigt.

Die Überlegungen, einen Radschnellweg „Taunus-Praunheim-Innenstadt“ in die Ludwig-Landmann-Straße zu integrieren wurde nicht angesprochen.

Der allabendliche Stau, der in Alt-Praunheim verursacht wird und sich mitunter über die angesprochene Kreuzung hinaus bis zur Autobahnabfahrt Ludwig-Landmann-Straße aufbaut, findet in den Berechnungen keinen Niederschlag.

**Das vorhandene stark belastete Verkehrsnetz kann zusätzlichen MI-Verkehr von 25.000 Neubürgern nicht aufnehmen.**

# ÖPNV – unzureichend für 25.000 Neubürger

Das Planungsdezernat sagt, dass das Gebiet an der A5 wegen der guten Schienenanbindung prädestiniert sei. Tatsache ist:

Die RTW (Rushhour: 30 Minuten-Takt) ist konzipiert, die bisherigen Stadtteile mit Höchst und dem Flughafen zu verbinden, nicht um einen neuen Stadtteil zu erschließen.

Die Schnellbahn S5 ist schon heute ausgelastet. Eine mögliche Optimierung muss den Pendlern aus dem Hintertaunus zugute kommen.

Die Voruntersuchung befasste sich daher nur mit der Stadtbahn U7 (vorher U6).

Bei einer Optimierung der Stadtbahn durch engeren Takt (zwölf statt 8 Verbindungen pro Stunde im Berufsverkehr) und einem weiteren Wagen könnte bei einem Modal-Split von 30% ÖPNV die notwendige Leistung erbracht werden.

Die Stadt jedoch erklärt, einen Modal-Split von 50% statt 30% für den ÖPNV anzustreben. Das heißt, im bisherigen Netz müssten  $\frac{2}{3}$  mehr Fahrgäste befördert werden. Die Taktverdichtung bringt jedoch nur eine 50% Leistungssteigerung.

Für den gewünschten Stadtteil bedeutet eine Steigerung von 30 auf 50% , dass ein weiterer Wagen bei Weitem nicht ausreicht. Zudem wird der „weitere Wagen“ schon ab Winter 2020/2021 benötigt und eingesetzt. Für einen fünften Wagen reichen die Bahnsteiglängen aber nicht.

In der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung wurden auch nicht 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 Bockenheim berücksichtigt. Ebenfalls ist in den Gutachten das Wachsen des Gymnasiums Nord nicht berücksichtigt.

**Das vorhandene stark belastete Verkehrsnetz kann zusätzlichen ÖPNV-Verkehr bei 50% Modal-Split von 25.000 Neubürgern nicht aufnehmen.**



# Alternative: Arrondierungen an die bereits bestehenden Stadtteile Praunheim und Niederursel

## Grundsätzliches:

Der Abstand der Wohnbebauung zu den Hochspannungstrassen von 400m wird eingehalten. Hierdurch kann auch die Lärmschutzeinrichtung der Autobahn niedriger ausfallen, und die klimatologische Beeinträchtigung wird geringer sein.

Höhere Bauten sind parallel zur Kaltluftströmung auszurichten.

Große Kaltluftentstehungsflächen dürfen nicht zerstückelt werden; weniger schädlich ist, die bisherige Bebauung in Kaltluftentstehungsflächen hinein moderat zu erweitern.

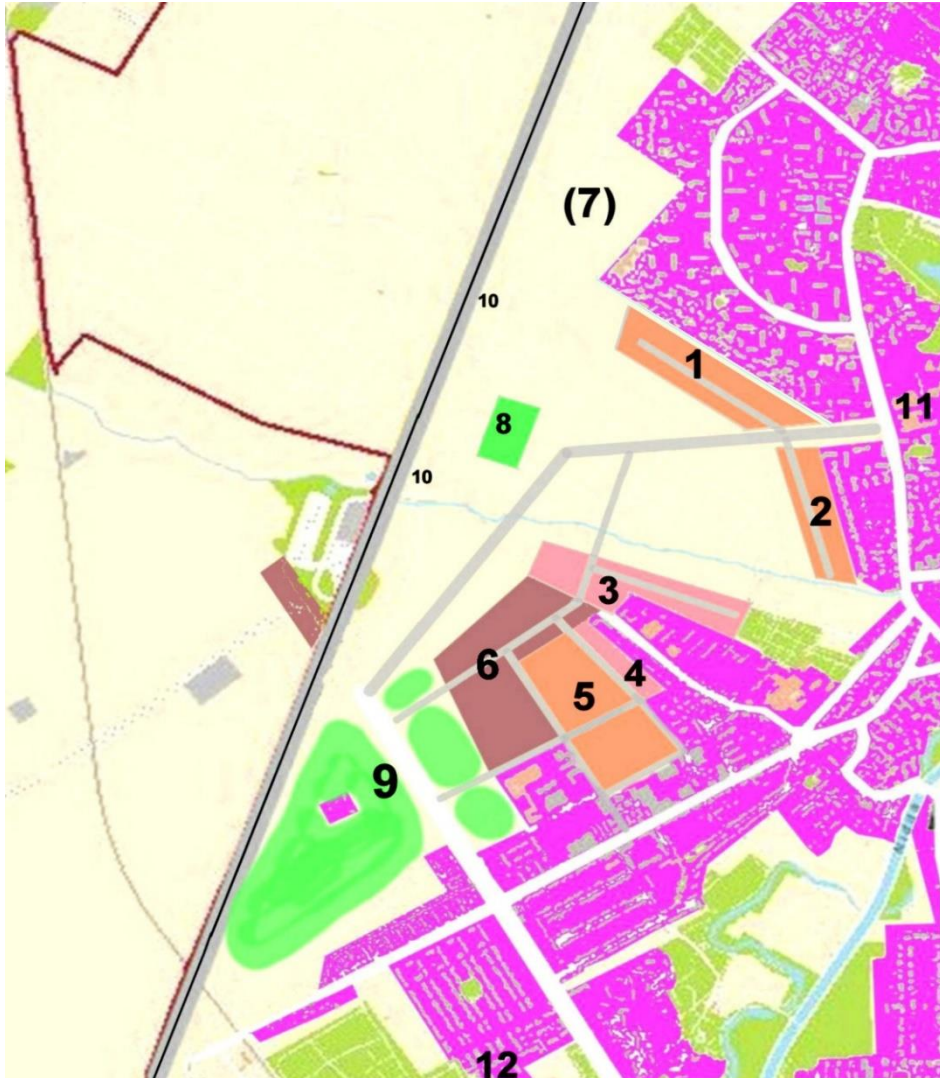
Frei gebliebene Flächen sind nicht durch Anpflanzung höheren Gehölzes zu entwerten, da sie Kaltluftströmungen behindern. Die besten Kaltluftentstehungsflächen sind Wiesen, Äcker und Brachflächen.

Die Baukörper sind möglichst klimaverträglich zu errichten.

In Häusern des Mietwohnungsbaus kann auch Gewerbe der Nahversorgung untergebracht werden.

Je nach Ausführung (Architektur, Geschosse, Wohnungsgrößen etc.) sind geschätzt 2.000 bis 3.000 Wohnungen im Geschossbau und 1.000 Eigenheime (schmale Reihenhäuser oder Doppelhäuser) möglich.

# Mögliche Baugebiete



**Hinter Paul-Kornfeld-Weg (1)**, d.h. am Südrand der Nordweststadt erfolgt im gleichen Stil eine Erweiterung der Siedlung mit Einfamilienhäuser und Mietwohnungsbau.

**Hinter Rudolf-Hilferding-Straße (2)** wird in Richtung Westen im gleichen Stil das Siedlungsgebiet erweitert.

**Südlich des Steinbachtals (3)** zwischen Praunheimer Friedhof und den ehemaligen Lehmgruben werden Mietshäuser errichtet, dem Stil der Bebauung auf dem Gelände der „Stiftung Hospital zum Heiligen Geist“ angepasst, jedoch parallel zum Steinbach!

**Nördlicher Schönberger Weg (4)**: Auch hier ist es möglich, Mietwohnungsbau (parallel zu den Fallwinden) zu errichten.

**Östlich der nördlichen Stierstädter Straße (5)** erstreckt sich nun anschließend ein Gebiet mit reiner Einfamilienhaus-Bebauung. Sie soll gewährleisten, dass auch in diesem Bereich Kaltluft in größerem Umfang in Richtung Frankfurt strömen kann.

**Nördlich der Willy-Berking-Straße (6)** bis hin zu den ehemaligen Lehmgruben erstreckt sich ein Mischgebiet Wohnen und Arbeiten. Die Höhe der Bebauung muss klimaverträglich beschränkt werden. Die Gewerbebebauung kann den 400m Abstand zu den Höchstspannungstrassen unterschreiten.

**Westlich des Gerhart-Hauptmann-Ringes (7)** befindet sich für eine Siedlungserweiterung seit 2014 ein Bebauungsplan 906 in Aufstellung. Ob er wegen der Nähe zur Höchstspannungstrasse umgesetzt werden kann, ist derzeit fraglich.

## Grünflächen:

**Zu einer größeren Sportanlage (8)** können die Tennisplätze am Fuße der Autobahn erweitert werden.

**Zu einem Naherholungsgebiet (9)** kann das Trinkwasserschutzgebiet um das Wasserwerk Praunheim II aufgewertet werden.

**Die Kleingartenanlagen (10)** können im Windschatten der Lärmschutzanlagen für die Autobahn stellenweise erweitert werden.

**Auf den Feldern** werden weiterhin Lebensmittel angebaut.

## Soziale Infrastruktur:

**Ein Bildungs-, Kultur- und Sozialzentrum (11)** kann nach ihrem Auszug auf dem Gelände der Europäischen Schule entstehen. Es kann eine Grundschule aufnehmen.

**Eine Grund-, Haupt- und Realschule (12)** kann in die Muckermannstraße einziehen, nachdem das Gymnasium Nord sein endgültiges Domizil im Norden Frankfurts erhalten hat.

**Die Ortszentren** von Niederursel, Nordweststadt und Praunheim sollen als Begegnungsstätten, auch der Neubürgerinnen und -bürger aufgewertet werden.



## ÖPNV im Frankfurter Nordwesten

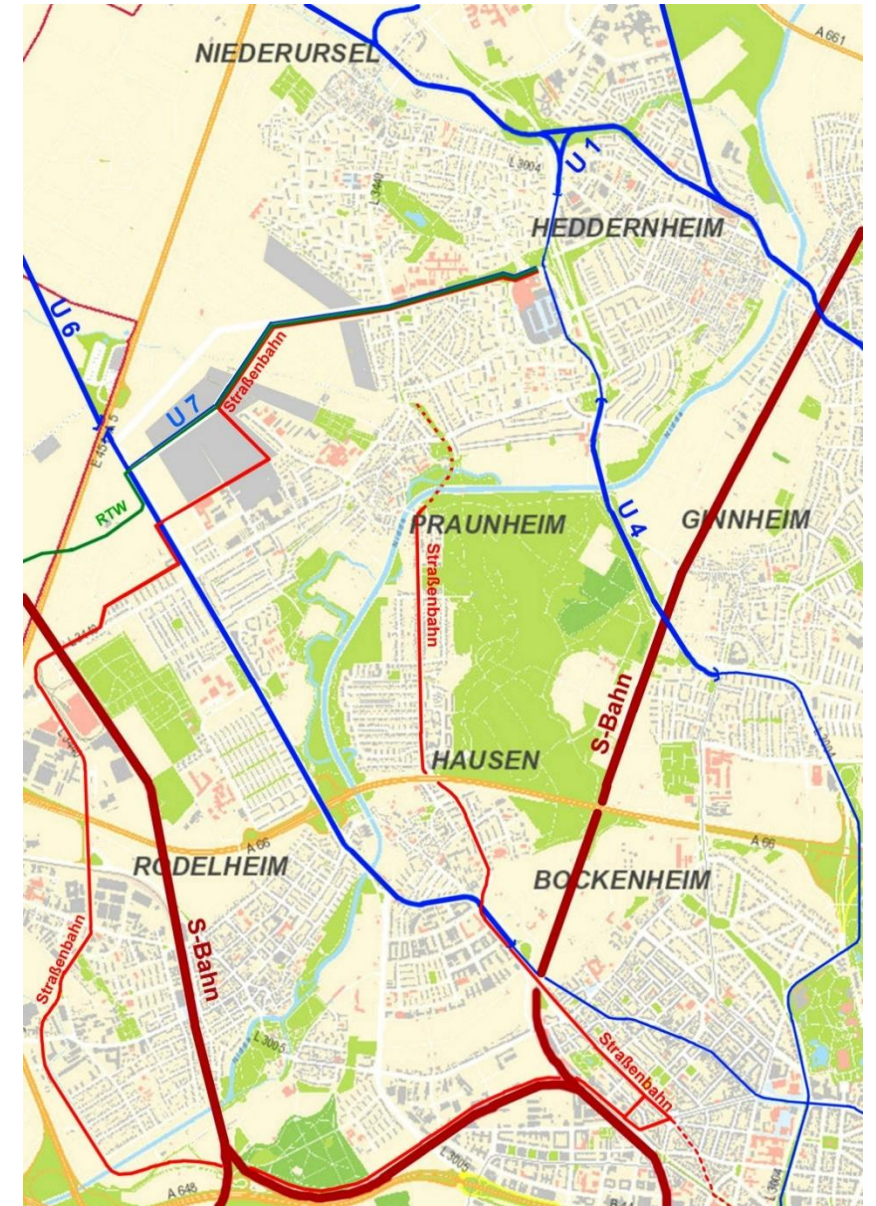
Die wachsende Zahl an Einwohnern und Arbeitsplätzen sowie die angestrebten 50% ÖPNV beim Modal-Split erfordern einen Ausbau des Schienennetzes, der den MIV vom ÖPNV trennt.

Eine Straßenbahnlinie von Bockenheimer über Schloßstraße und Industriehof nach Praunheim (Brücke) würde neue Kapazitäten für den U-Bahntunnel schaffen.

Die U 6 und U 7 könnten gemeinsam zur Heerstraße, dann zum Nordwestzentrum bzw. nach Steinbach i. Ts. fahren.



Eine neue Straßenbahn könnte zunächst der Naherschließung der neuen Baugebiete dienen. Umsteigemöglichkeiten zu U7 und RTW wären möglich. Eine Weiterführung zu den Rödelheimer Gewerbegebieten, dem Biegwald (Naherholung), der Postsiedlung, dem Schönhof-Quartier und dem Westbahnhof wäre eine Entlastung für die im wesentlichen radial ausgerichteten U-Bahn-Stränge.



Der Ausbau des Schienenverkehrs muss die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs derart steigern, dass die Nutzung des eigenen PKWs für die meisten der Alteingesessenen, wie der Neubürger zur Ausnahme wird.

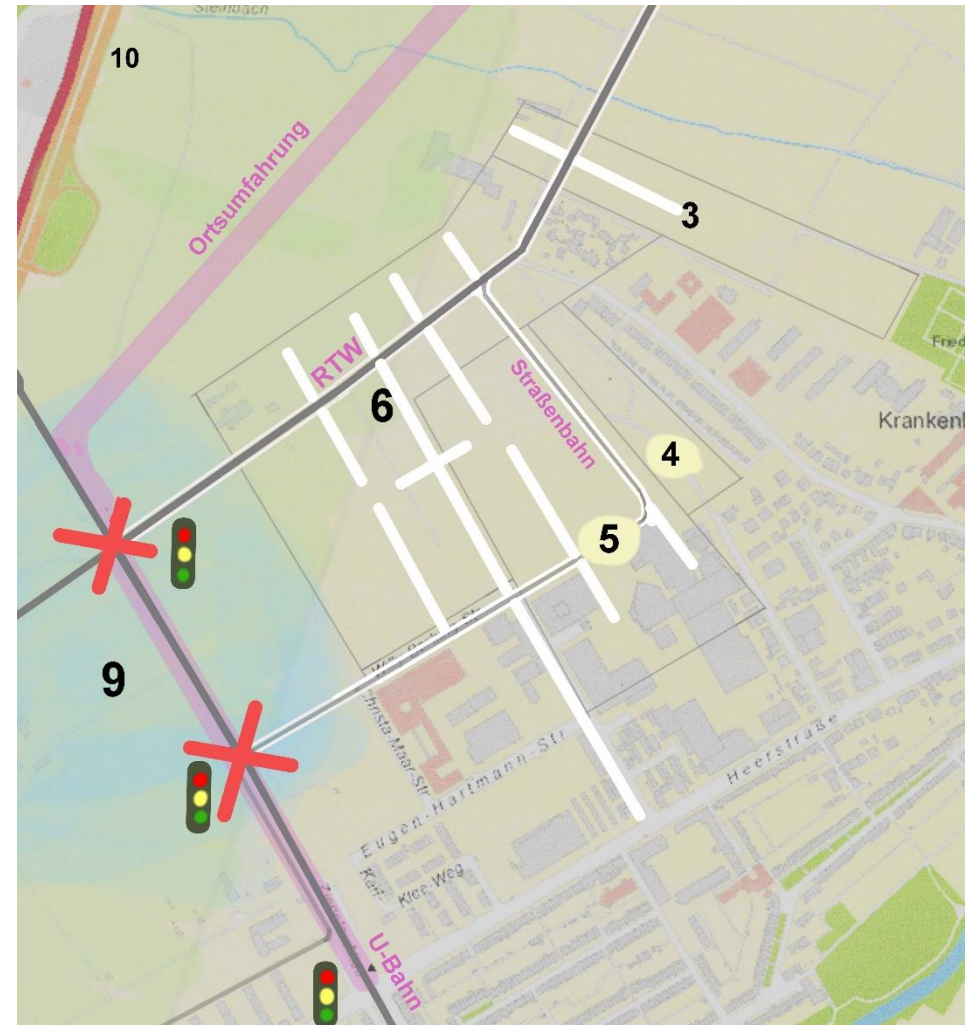
Eine Ortsumfahrung Praunheim, die möglichst störungsfrei an den neuen Wohnquartieren vorbeiläuft, kann eine weitere Belastung der bisherigen Stadtteile durch neue behutsame Arrondierungen verringern.

Die neuen Wohngebiete sollten vorrangig durch „verkehrsberuhigte“ Straßen in Form von Sackgassen erschlossen werden. Ein Netz von Fuß-/Radwegen sollte die Siedlungsbereiche verbinden.

Die Quartiere Praunheims sollten im Bereich der Ziegeleiallee per Ampelanlage an die Umfahrung angeschlossen werden, da auch der Schienenverkehr mit eingebunden werden muss.

Eine P&R-Anlage an der Autobahn und der U6 wird besonders Praunheim, aber auch ganz Frankfurt vom Pendlerverkehr entlasten.

## Lösung für Straßenverkehr



Bereich Praunheim



## Straßenverkehr Raum Nordweststadt

### Trennung der Ortsumfahrung von Erschließung

Die neuen Quartiere der Nordweststadt sollten durch einen Kreisverkehr erschlossen werden.

Die Ortsumfahrung führt unter den Kreisel und wird unter dem Praunheimer Weg und dem Schulgelände als Tunnel fortgeführt. Vom Kreisel kann man die Wohnquartiere, den Praunheimer Weg und die Ortsumfahrung in beiden Richtungen erreichen.

Falls die Schienenverbindung oberirdisch geführt wird, ist es sinnvoll, dass sie südlich des Abzweiges vom Praunheimer Wegs ist, da der Hauptverkehr sich zwischen nördlichem Praunheimer Weg und Kreisel abspielen wird.

Hinweis: Für unsere Stellungnahmen zur Voruntersuchung wurden auch Karten aus der Voruntersuchung genutzt.  
Informationsstand Dezember 2019.

