

## Ein „Stadtrandring“ für Praunheim und die Nordweststadt

### Warum schlagen wir eine Alternative zum „Stadtteil der Quartiere“ vor?

Von interessierter Seite wurde eine Zunahme von mehreren hunderttausend Einwohnern im Rheinmain-Gebiet für die nächsten Jahrzehnte prognostiziert. Daraufhin ließ sich der Magistrat der Stadt Frankfurt beauftragen, die Freiflächen entlang der Autobahn A5 im Nordwesten Frankfurts dahingehend zu untersuchen, ob, und wenn ja, wie diese Flächen mit Wohnungen für bis 30.000 Menschen bebaut werden können.

Dieses Gebiet ist jedoch für die Bebauung ungeeignet, da es sich um Wasserschutzgebiete handelt (und Trinkwasser im Wasserwerk Praunheim II gefördert wird), eine überregionale Autobahn dieses Gelände durchschneidet (Lärm, Abgase), Höchstspannungstrassen sowie eine überregionale Gasleitung vorhanden sind, es sich um ein Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiet sowie ein Kaltluftströmungsgebiet sowie um sehr ertragreiche Ackerflächen (Bodenwert 80) handelt, die der Nahversorgung dienen, und um ein Gebiet, das der Bevölkerung als Naherholungsgebiet dient. Die verkehrsmäßige Erschließung ist bei genauerer Betrachtung ungenügend, da die Kapazitäten der umgebenden Verkehrsnetze schon jetzt nahezu erschöpft sind. Die zuständige Regionalversammlung Südhessen hat dieses Gebiet folglich als „Regionalen Grünzug“ festgelegt.

Die Regionalversammlung Südhessen schließt sich nicht den überzogenen Wachstumsprognosen an. Sie sieht einen geringeren Wohnungsbedarf in den nächsten Jahrzehnten. Mittlerweile hat sich auch der Zuzug nach Frankfurt stark reduziert. „Mittelstädte“ werden attraktiver gegenüber den Ballungsräumen. Für Frankfurt wurde prognostiziert, dass alleine im Finanzbereich etwa 30.000 Arbeitsplätze verloren gehen könnten – zum einen wegen Stellenabbau (verschärfter Konkurrenzkampf), zum anderen wegen „Homeoffice“. Bundes- und Landespolitik investieren in Infrastruktur, damit die zunehmende Verödung des ländlichen Raums und das Abwandern in die Ballungsräume zurückgeht.

Doch auch bei einem langfristigen, schwächeren Wachsen der Stadt Frankfurt besteht akut ein Wohnungsbedarf. Diesen gilt es schnell zu befriedigen. Begrenzte, moderate Eingriffe in den Grünzug, bei größtmöglicher Rücksicht auf Umwelt und Einwohner sowie Optimierung der Infrastruktur, lassen eine geringere Bebauung im Frankfurter Nordwesten möglich und zustimmungsfähig erscheinen. Diese Vorgaben führen uns zu folgenden Überlegungen für einen „Stadtrandring“, der an die Stadtteile Praunheim und Nordweststadt anschließt:

#### **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 (= Legende zur Karte):**

**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. Sie kann eine Grundschule aufnehmen.

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

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

#### **Verkehrs-Infrastruktur:**

Nachdem gerichtlich festgestellt wurde, dass der Schadstoffausstoß durch Verkehr in Frankfurt die gesundheitsgefährdenden Grenzwerte überschritten hat, ist jedem klar, dass die verkehrliche Infrastruktur in Frankfurt ungenügend ist. Dies ist auch im Nordwesten Frankfurts offensichtlich.

**Straßenverkehr:** 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 den neuen Siedlungsbau verringern.

Die neuen Wohngebiete sollten vorrangig durch „verkehrsberuhigte“ Straßen in Form von Sackgassen erschlossen werden. Ein Netz von Fuß-/Radwegen sollte die Siedlungsbereiche verbinden. Eine P&R-Anlage an der Autobahn und der U7 wird besonders Praunheim, aber auch ganz Frankfurt von Pendlerverkehr entlasten.

**ÖPNV:** Die Schienen eines überlasteten Netzes einfach zu verlängern, erhöht nicht die Kapazität des Netzes. Die U7, welche gemeinsam mit der U6 den Tunnel der C-Strecke nutzt, hat bei wachsendem Anteil des ÖPNV an der Mobilität keine Reserven. Zumal es sinnvoll wäre, sie zur Autobahn A5 und Steinbach zu verlängern, im Einpendler aufzunehmen. Das Verkehrsaufkommen des Nordwestens muss auf weitere Linien verteilt werden.

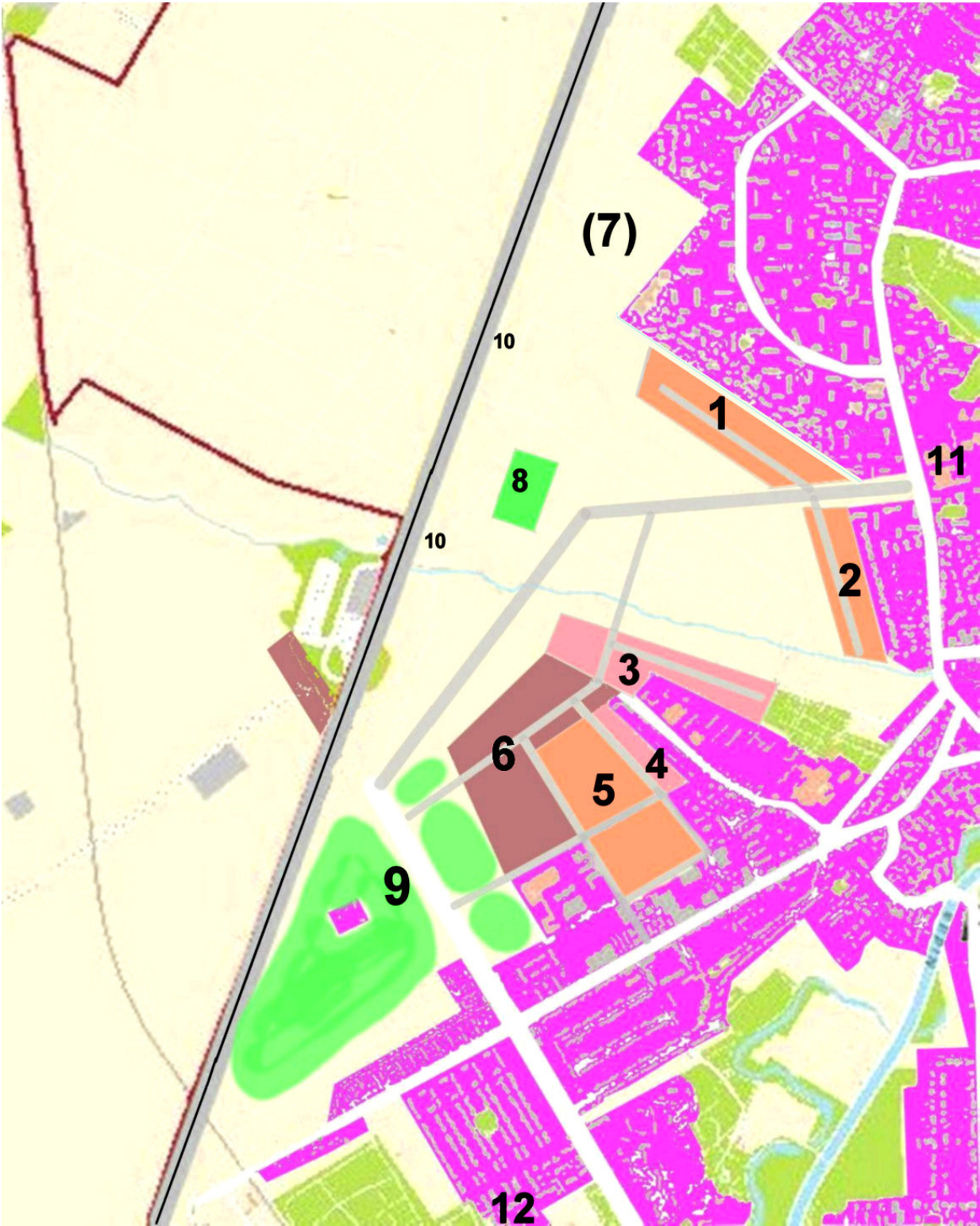
Zur Naherschließung der neuen Baugebiete bietet sich eine Straßenbahn an, die später im Nordwestzentrum Umsteigemöglichkeiten zur A-Strecke (U1) und D-Strecke (U4) bieten würde.

An der Ludwig-Landmann-Straße werden sich die C-Strecke (U7) und die RTW zum Umsteigen anbieten. Die Straßenbahn könnte weitergeführt werden zu den Gewerbegebieten Rödelheims, dem Biegwald, der Postsiedlung, dem Schönhof-Quartier und schließlich zum Westbahnhof (S-Bahnen). Alternativ wären auch Rödelheim (Bahnhof) oder Sossenheim Ziele.

Die U6 könnte statt in Hausen in Steinbach, die U7 an der P&R-Anlage Taunusblick enden.

Eine weitere Straßenbahn könnte von Praunheim nach Hausen und Industriehof (Umsteigemöglichkeit) über die jetzigen Betriebsgleise in der Schloßstraße zum Westbahnhof oder zur Bockenheimer Warte führen. Kapazitäten für die U7 würden durch die Aufteilung der Verkehrsströme wieder frei.

*Arbeitsgruppe „Baugebiet an der A5“ der CDU-Fraktionen in den Ortsbeiräten 7 und 8  
Frankfurt am Main, 31. März 2020*

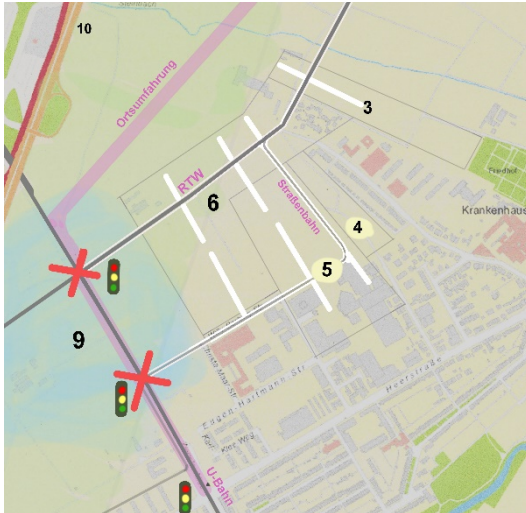




## Verkehrliche Lösungen für Erweiterungen von Nordweststadt und Praunheim

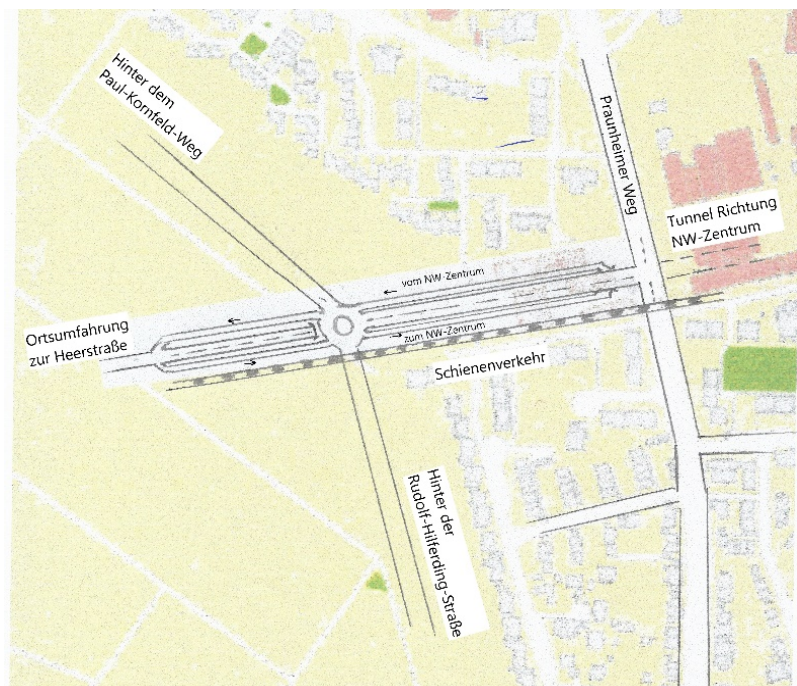
### Straße

Für die Erweiterung der Stadtteile ist eine leistungsfähige Umfahrung Praunheims bis zum Nordwestzentrum Bedingung.



Die neuen Quartiere Praunheims sollten zum einen im Bereich der Ziegeleiallee per Lichtzeichenanlage an die Umfahrung angeschlossen werden, da auch der Schienenverkehr mit eingebunden werden muss, zum anderen (für den örtlichen Verkehr) an die Heerstraße, die dann durch die Umfahrung entlastet ist.

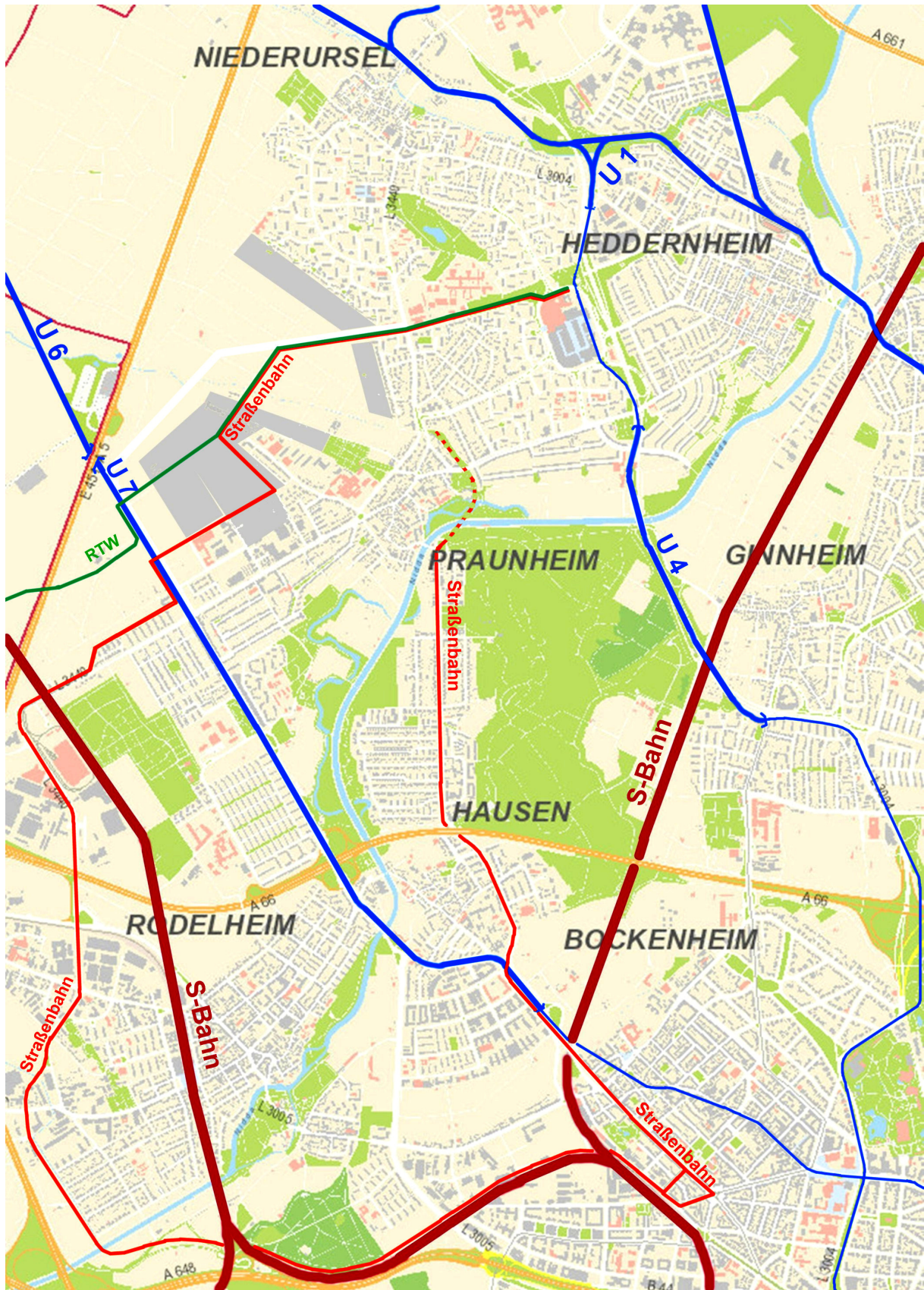
Die neuen Quartiere der Nordweststadt sollten durch einen Kreisverkehr erschlossen werden. Die Ortsumfahrung führt unter den Kreisel und wird unter dem Praunheimer Weg und dem Schulgelände als Tunnel fortgeführt. Vom Kreisel kann man die Wohnquartiere, den Praunheimer Weg und die Ortsumfahrung in beide Richtungen erreichen. Falls die Schienenverbindung oberirdisch geführt wird, ist es sinnvoll, dass sie südlich des Abzweiges vom Praunheimer Weges ist, da der Hauptverkehr sich zwischen nördlichem PW und Kreisel abspielen wird.



### Schiene

Die U7 sollte nach Steinbach verlängert werden. Die RTW ist für den nördlichen Rand des Arealen angedacht. Eine Straßenbahn dient der Feinerschließung. Sie wird auch den Verkehr in Ost- (Nordwestzentrum mit U1 und U9 sowie später mit U4) und Westrichtung (Rödelheim, evtl. Westbahnhof) verteilen. Sie wird eine bessere Alternative für bisherige Autofahrer sein, als die Busverbindungen, u. a. da sie auch umliegende Areale erschließt.





## Maßgaben

Trinkwasserschutzgebiet (Wasserwerk Praunheim II) erhalten

Abstand zur Höchstspannungsfreileitungen von 400m für Wohnungsbau und Gewerbe einhalten.

Ausgleichsflächen erhalten.

Vorzeitige Erstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für die Gegenwart und die Zukunft.

Ein Eingriff in den Regionalen Grünzug in Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiete darf nur durch eine "poröse Bebauung" erfolgen und es ist gleichwertiger Ausgleich zu schaffen, das heißt, er muss als Ersatz des Grünzuges in unserem Bereich kühlend wirken.

Trennung der Ortsumfahrung Praunheim von der Erschließung künftiger Baugebiete.

Die Ortskerne von Praunheim und Niederursel sowie das kleine Zentrum der NW-Stadt müssen zur Versorgung der Neubürger gestärkt werden.

Ein zusätzliches Zentrum für die neuen Wohngebiete wird abgelehnt, da eine weitere Verödung der alten Zentren die Folge wäre. Es lässt sich auch nicht klimaneutral darstellen. Die neuen Siedlungsgebiete sollen mit den bestehenden Stadtteilen zusammenwachsen.

Die Flächen der heutigen Europäischen Schule am Praunheimer Weg sollen für eine Grundschule genutzt werden.

Das Gebiet westlich der A5 wird nicht mehr weiterverfolgt. Die Voruntersuchung für eine SEM wird abgeschlossen. Die freiwerdenden Kapazitäten werden zum Aufstellen von Bebauungsplänen und zur Vorbereitungen von Maßnahmen nach dem „Baulandbeschluss für die Frankfurter Stadtentwicklung“ eingesetzt.