



Neuen Stadtteil im Frankfurter Nordwesten grün und nachhaltig gestalten!

Dass in Frankfurt aufgrund der steigenden Einwohnerzahlen neuer Wohnraum benötigt wird, ist nicht zu verneinen. In diesem Zusammenhang steht die Planung des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung für die Entstehung eines neuen Stadtteils im Frankfurter Nordwesten, der zwischen Praunheim, Niederursel und der Nordweststadt entstehen soll. Aber auch bei der Schaffung von preiswertem Wohnraum sollte darauf geachtet werden, diesen Stadtteil klimafreundlich und den dortigen Verkehr möglichst autofrei zu gestalten.

Dies vorausgeschickt fordert der Ortsbeirat 7 den Magistrat auf, in einem ersten Schritt folgende Punkte zu klären:

1. In welchem Umfang würde eine Bebauung die bestehende Frischluftschneise beeinträchtigen? Welche Auswirkungen hätte eine Bebauung auf die Luftverhältnisse der angrenzenden Stadtteile (Niederursel, Praunheim, aber z. B auch Bockenheim etc.)? Es mag sein, dass die Frischluftschneise nicht für die Innenstadt relevant ist. Es muss jedoch auch sichergestellt werden, dass sich die Frischluftzufuhr in den davor befindlichen Stadtteilen auch nicht wesentlich verschlechtern darf.

2. Welche konkreten Auswirkungen würde eine Bebauung für die jeweils bestehenden Landschaftsschutzzonen haben? Welche konkreten Einschränkungen für die Umwelt, Landschaft und Tierwelt würde das mit sich bringen?

Desweiteren fordert der Ortsbeirat 7 den Magistrat auf, folgende Punkte in den Planungen für den neuen Stadtteil zu berücksichtigen:

1. Klimagerechtes Bauen: Bei der Bebauung des Baugebiets ist ein Konzept zu entwickeln, welches dafür sorgt, dass die Frischluftschneisen nicht komplett zugebaut werden und somit die herabfallenden Taunuswinde ihre Wirkung für Frankfurt weiterhin entfalten können. Ebenfalls soll bei der Planung des neuen Stadtteils die Photovoltaiknutzung von Anfang an mitbedacht werden.
2. ÖPNV-Erschließung: Vor der Bebauung muss die Erschließung des neuen Stadtteils durch den ÖPNV sicher gestellt sein. Diese könnte z.B. eine RTW- Weiterführung von Praunheim aus entlang der A5 zur U3-Strecke beinhalten. Weitere Möglichkeiten wären eine S-Bahnanbindung mit Haltepunkt, eine U6-Verlängerung bis Steinbach oder neue, direkte Buslinien über den neuen Stadtteil nach Steinbach/Eschborn/Weißkirchen.
3. Autoarmes Wohnquartier: Im Zusammenhang mit der stetig steigenden Erderwärmung kann es für Frankfurt nur von Vorteil sein ein Konzept für einen modernen und autofreien Stadtteil zu entwickeln und somit zur klimaneutralen Stadt der Zukunft beizutragen. Denn wertvoller Stadtraum sollte nicht mit zu viel Parkplätzen und teuren Parkgaragen vergeudet werden. Allerdings sollen Car-Sharing Stationen gefördert werden.
4. Ausbau der städtischen Radschnellwege: Damit ein autoarmer Stadtteil realisiert werden kann, müssen aber auch genug alternative Fortbewegungsmittel bereitgestellt werden. Neben dem o.g. ÖPNV müssen dafür vor allem die städtischen Radschnellwege ausgebaut werden. Der Schwerpunkt sollte dabei auf folgende Strecken gelegt werden: Frankfurt- Oberursel/Bad Homburg und vom neuen Stadtteil in die Innenstadt mit einem entsprechenden frei gehaltenen Weg. Zu diesem Konzept gehören auch die ausreichende Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen und Ladestationen für E-Bikes.
5. Keine Siedlung, sondern ein vollwertiger Stadtteil: Es macht keinen Sinn den neuen Stadtteil nur als Wohnsiedlung zu betrachten. Deswegen muss für die Planung im Vorab der Bedarf für den Neubau von städtischen Institutionen, wie z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kitas, Bürgeramt, Sozialrathaus usw., geprüft werden. Somit beugt man eine Belastung der umliegenden Stadtteile bezüglich dieser Belange vor.
6. Grüngürtel weiterentwickeln: Als ein weiterer Beitrag zur Aufwertung des neuen Stadtteils könnte eine Erweiterung des Grüngürtels rund um den neuen Stadtteil berücksichtigt werden.
7. Gegen eine triste Trabantenstadt: Es sollten möglichst innovative und vielfältige Architekturkonzepte gefördert werden.

Antragsteller*innen:

Miriam Dahlke, Johannes Lauterwald, Thomas Demel