

## Die Frankfurter Nachhaltigkeitsstrategie muss auch für den geplanten Stadtteil der Quartiere an der A5 gelten

- Werden vergleichbare Maßnahmen zur Klimaresistenz bei der Einhausung der A661 im Norden anders bewertet als beim neuen Stadtteil der Quartiere im Nordwesten?
- Wie sollen die inneren Widersprüche im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 11.12.2025 zum Stadtteil der Quartiere zum Beispiel im Verkehrskonzept aufgelöst werden?
- Begründungen der hier aufgeführten Positionen enthalten in dem BUND-Kommentar zum Stadtteil der Quartiere vom 9.1.2026. Download: [www.bund-frankfurt.de/service/downloads/](http://www.bund-frankfurt.de/service/downloads/)

Frankfurt den 14.01.2026 – Anfang November 2025 hat der Magistrat der Stadt Frankfurt die Nachhaltigkeitsstrategie 2030+ im Rahmen des „Green-City-Prozesses“ der Stadt Frankfurt verabschiedet. Im Januar 2026 soll die Stadtverordnetenversammlung darüber entscheiden. Die Nachhaltigkeitsziele sollen im Verwaltungshandeln verankert werden, also auch in der Stadtplanung. Das größte Stadtplanungsprojekt ist der Neue Stadtteil der Quartiere an der A5, seit über acht Jahren im Gang. Am 11.12.2025 hat das Stadtparlament dafür die städtebauliche Satzung beschlossen. Damit beginnt die Erstellung der Bebauungspläne. Dieser Beschluss erfolgte mit „breiter Mehrheit“ aus SPD, CDU, Grünen, FDP und Volt.

In der Nachhaltigkeitsstrategie geht es unter anderem darum, die Stadt „resilient“ zu machen, also auch hitzeresilient. In der Meldung der Stadt vom 12.12.2025 steht, der westlich der A5 gelegene „regionale Grünzug“ werde gesichert, also unversiegelt bleiben. Verschwiegen wird, dass dies nur der halbe Grünzug ist. Die andere Hälfte liegt östlich der Autobahn und ist genauso fruchtbar und klimawirksam, soll aber versiegelt werden. In der Grüngürtel-Planung von 1991 wird die Bedeutung solcher Grünzüge am Taunushang für Natur und Klima betont:

- Für die **Landwirtschaft** wegen des extrem fruchtbaren und wasserspeicherfähigen Lehmlössbodens – Erfolgsfaktoren für gute Ernteerträge.
- Für die **Hitzeresilienz**, denn die komplette Fläche ist Kaltluftentstehungsgebiet, im Klimaplanatlas hellblau markiert. Sie kühlt in tropischen Nächten die anliegenden Stadtteile.
- Für den **Artenaustausch** zwischen dem Grüngürtel und dem grünen Umland und als Erholungsgebiet für die Menschen, die in den anliegenden Stadtteilen wohnen.

**Dr. John Dippell**, Sprecher des Vorstands des BUND Frankfurt, bemerkt dazu: „Das Lachgrabenquartier würde den halben Grünzug zwischen Nordweststadt und Praunheim versiegeln und damit die Qualitäten des gesamten Grünzuges erheblich schwächen.“

**Dr. Jan Goßmann**, Sprecher der Brücke 71 e.V. in der Nordweststadt, kommentiert: „Im Frankfurter Norden ermöglicht die geplante Einhausung der A661 einen durchgehenden Grünzug vom Huthpark über die A661 hinweg bis zum Günthersburgpark. Das würde die Kaltluftversorgung der dortigen Stadtteile stärken. Im Nordwesten dagegen würde mit dem Lachgrabenquartier die östliche der A5 gelegene Hälfte eines Grünzuges versiegelt. Die **Durchgängigkeit des Grünzuges** und die Kaltluftzufuhr gingen verloren. Besonders in tropischen Nächten würden die Temperaturen in Praunheim, Heddernheim und der Nordweststadt steigen. Wie rechtfertigt der Magistrat diese gegensätzlichen Planungsvorgänge?“

**Wolf-Rüdiger Hansen**, Vorstandsmitglied des BUND Frankfurt, betont: „Der Verlust des Lehmlössbodens durch Versiegelung bedeutet **Verlust kostenloser Ökosystemleistungen**. Dafür fielen für die Landwirte an anderer Stelle insbesondere in Trockenjahren Verluste durch geringere Ernteerträge und zusätzliche Kosten an: für mehr Düngemittel, künstliche Bewässerung und längere

Wege zu ihren Feldern. Schließlich müsste die versiegender Kaltluft durch kostenintensive Klimaanlage in Wohnungen kompensiert werden. So würden auch die Klimaziele der Stadt beeinträchtigt.“

Die Stadtplaner haben das inzwischen bemerkt, so verweisen sie mit Nachdruck auf die noch entstehende Kaltluft auf der Westseite der A5. Auch die fließt am Taunushang abwärts - bisher auch über die Autobahn. Aber für das Lachgrabenquartier müsste **eine 10 Meter hohe Lärmschutzwand** gebaut werden, die durch den ca. sechs Meter hohen Wall, auf dem die Autobahn hier teilweise verläuft, **auf 16 Meter erhöht** würde. So entstünde eine Barriere, über die vermutlich nur ein geringer Teil der von Westen kommenden Kaltluft fließen könnte. Mit der angestrebten Klimaresilienz der Stadt und ihrer Außenbezirke lässt sich das nicht vereinbaren. Gleichwohl nehmen selbst die Grünen den „hohen ökologischen Preis“ für diese Planung hin.

Die SPD-Fraktionsvorsitzende Ursula Busch weist mit Bezug auf den Beschluss u. a. auf „kluge Mobilitätskonzepte“ hin: **Die Heerstraße und der Ortskern Praunheim würden entlastet**. Aber diese Aussage ist mit Verlaub schlitzohrig, denn die Praunheimer müssen auf ihre seit Jahrzehnten zugesagte Umgehungsstraße wegen des neuen Stadtteils verzichten. Der Umgehungsverkehr würde also durch die neuen Quartiersstraßen verlaufen - zusammen mit dem Quartiersverkehr für 17.000 Menschen und 5.000 Arbeitsplätze sowie den Schienen der RTW und der verlängerten U7.

Käme das so, dann würde die Entlastung Praunheims einhergehen mit einer zusätzlichen Belastung der Menschen in den neuen Quartieren. Ist das fair? Andererseits ist es naheliegend, dass der Durchgangsverkehr von und nach Norden oder Süden seinen Weg selbst wählt: weiter durch Alt-Praunheim oder durch die neuen Quartiere. Kann das „klug“ sein?

Im Beschluss des Stadtparlaments steht, der **Mehrverkehr für die neuen Quartiere dürfe die bestehenden Straßen nicht zusätzlich belasten**. Jedoch, wenn in den Quartieren einmal 22.000 Menschen leben und arbeiten, dann wird zusätzlicher Verkehr entstehen. Wo soll der dann abgeführt werden, wenn nicht über den Praunheimer Weg im Norden, über die Ludwig-Landmann-Str. im Süden und über weitere „bestehende“ Straßen. Weder würden so autoarme Quartiere ermöglicht noch bestehende Straßen ohne Zusatzlasten bleiben. Wie soll dieser innere Widerspruch aufgelöst werden?

Mit dieser hilflosen Verkehrsplanung geht, wie aus den Planungsdokumenten hervorgeht, in den Hauptstraßen der Quartiere eine sehr hohe **Lärmbelastung einher: bis 70 dB am Tag und über 60 dB** in der Nacht. Das ist schmerzhaft bis gesundheitsgefährdend, wird aber im Beschluss nicht erwähnt.

Abschließend noch ein Hinweis auf die **Höchstspannungsleitung (380 KV)**, die östlich entlang der Autobahn verläuft: Solange diese Leitung nicht nach Westen verlegt und dort in Betrieb geht, kann die jeweils westliche Hälfte des Lachgrabenquartiers und des Quartiers Produktives Praunheim nicht gebaut werden, das Quartier Neu-Weststadt überhaupt nicht. Denn Wohnhäuser müssen von so einer Leitung 400-Meter Abstand halten, so die Vorschrift im Landesentwicklungsplan (LEP). Zwar beabsichtigt das Betreiberunternehmen Tennet im Zuge der Kapazitätserweiterung für das Nord-Süd-Link-Projekt die Verlegung der Leitung auf die Westseite der A5. Die Inbetriebnahme der neuen Leitung ist aber erst für irgendwann in den 2030er Jahren zu erwarten. So lange müsste das Lachgrabenquartier warten.

**Kontakt:** Wolf-Rüdiger Hansen, Mitglied des Vorstands im BUND Kreisverband Frankfurt  
Mobil: 0171 2257 520 - E-Mail: [ruediger.hansen@bund-frankfurt.de](mailto:ruediger.hansen@bund-frankfurt.de)  
Geschäftsstelle: Kasseler Str. 1a, 60486 Frankfurt - Telefon: 069 979 489 68  
E-Mail: [geschaeftsstelle@bund-frankfurt.de](mailto:geschaeftsstelle@bund-frankfurt.de) - [www.bund-frankfurt.de](http://www.bund-frankfurt.de)