Kommentar

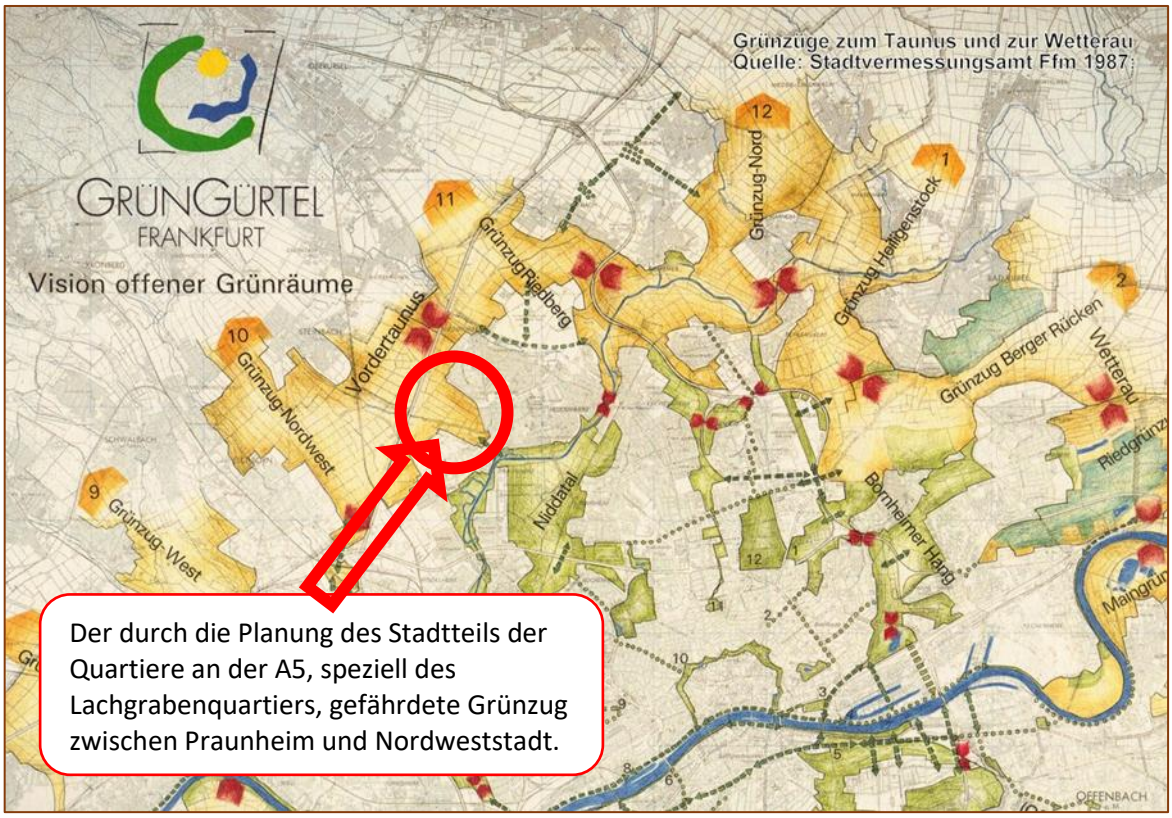
# Zum geplanten Frankfurter Stadtteil der Quartiere im Nordwesten an der A5

Speziell zu den Planungshindernissen und offenen Fragen
im Magistratsvortrag M169 und dem zugehörigen Beschluss § 6953
der Stadtverordnetenversammlung Frankfurt vom 11.12.2025

(Beide Dokumente einsehbar im PARLIS)

Verfasst von Wolf-Rüdiger Hansen,
BUND Kreisverband Frankfurt, Mitglied des Vorstands
M: 0171 2257 520 – E-Mail: ruediger.hansen@bund-frankfurt.de
www.bund-frankfurt.de

Stand: 09. Januar 2026 V.01.1



## A. 12 Hindernisse, gegen die weitere Planung des Stadtteils der Quartiere

(detailliert erläutert im Kapitel D, Seite 6 ff.)

1. Wegfall der Umgehungsstraße für Praunheim
2. In sich widersprüchliches Verkehrskonzept
3. Gesundheitsgefährdende Lärmbelastung in den Quartiersstraßen vorausgesagt
4. Versiegelung des Lehmlössbodens: großer Verlust für die Landwirtschaft
5. Leichtfertiger Rückbau kostenloser Ökosystemleistungen
6. Missachtung der Natur- und Klimaschutzfunktionen des Grünzugs
7. Kaltluftverlust: Verlust an Hitzresilienz für die nordwestlichen Stadtteile
8. A5-Lärmschutzwall: Barriere gegen die westlichen Kaltluftwinde
9. Landschaftsbrücken über und Säulen unter der A5 für Kaltlufttransparenz
10. Woher das Trinkwasser – wohin mit dem Abwasser?
11. Wohin mit den Sportflächen und dem Tennisplatz des TC-Niederursel?
12. Die Höchstspannungsleitung (380 KV) könnte noch lange bleiben

**Im Anhang: Hinweis auf die Klimawanderung über die Planflächen des Stadtteils der Quartiere von Praunheim nach Niederursel.**

## B. Kurzer Blick auf den Verlauf der Planung des Stadtteils der Quartiere

Aus der Bürgerschaft kommt oft die Frage, ob nach dem Beschluss des Stadtparlaments vom 11.12.2025 die Bagger für den neuen Stadtteil der Quartiere anrollen würden. Das ist nicht der Fall, denn der hier kommentierte Beschluss erteilt dem Planungsdezernat zunächst die Aufgabe, konkrete Bebauungspläne (B-Pläne) zu entwickeln. Bisher wurden nur Voruntersuchungen und Architektenwettbewerbe durchgeführt, die zu Gestaltungsentwürfen für die Quartiere geführt haben. Über die B-Pläne muss erneut beschlossen werden. Vorher gibt es noch eine Offenlegung der B-Pläne, um die Bürgerschaft zu informieren und ihnen und berechtigten Verbänden die Gelegenheit zur Einreichung von Stellungnahmen und Einwänden zu geben.

Ein Meilenstein des Beginns der Proteste der Bürgerinnen und Bürger gegen die Planung des Stadtteils der Quartiere an der A5 neben der Nordweststadt ist der 27.09.2017. An dem Tag stellte der damalige Planungsdezernent Mike Josef vor über 400 Menschen im großen Saal des Titusforums im Nordwestzentrum die Planung der 5 Quartiere (2 westlich und drei östlich der A5) vor. Zwischenzeitlich wurden die westlichen Quartiere gestrichen. Es verbleiben die drei östlichen Quartiere: Produktives Praunheim (nördlich von Praunheim), Lachgrabenquartier (im Grünzug zwischen Nordweststadt und Praunheim) und Neu-Weststadt (westlich der Nordweststadt).

Seit über acht Jahren tragen Bürgerinnen und Bürger aus der Nordweststadt und darüber hinaus zusammen mit dem BUND für Umwelt und Naturschutz, dem Bürgerverein Brücke 71 und dem Ortsbeirat 8 ihre Argumente gegen den Stadtteil der Quartiere vor. Konkrete Antworten dazu blieben weitgehend aus. Innere Widersprüche der Stadtpolitik werden nicht aufgelöst. Engagierte Bürger

und Bürgerinnen werden schnell als „Bedenkenträger“ desavouiert. Dabei sollte die Planung eines so großen Stadtteils zwischen der Nordweststadt und Praunheim die Bürgerschaft in einen angemessenen Dialog einbeziehen. Die im Laufe der Voruntersuchungen durchgeführten Bürgerinformations- und -beteiligungsrunden verblieben jedoch oberflächlich. Die Moderation führte meist ein strenges Regiment, sodass es kaum zu echten Dialogen kam. Die Frankfurter Neue Presse titelte schon nach Mike Josefs Vortrag – damals Stadtplanungsdezernent - im Titusforum am 29.09.2017: „Viele Fragen, wenig Antworten“. In der Dokumentation des Bürgerdialogs III am 07.11.2020 ist zur Höchstspannungsleitung zu lesen: „… der Umgang mit den Abstandsforderungen von 400 Metern zu Wohngebieten aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) wird im weiteren Verfahren geklärt und, sofern erforderlich – zu gegebener Zeit ein Abweichungsantrag beim Land Hessen gestellt.“ Das ist ein Beispiel der Hybris der Planer. Sie wollten einfach nicht wahrhaben, dass die 400-Meter-Abstandsvorschrift im LEP ein Landesgesetz ist, das den Schutz der Menschen vor elektromagnetischen Feldern sicherstellen soll.

Zahlreiche Planungshindernisse, innere Widersprüche und offene Fragen stehen weiterhin ungelöst im Raum. Besonders krass ist die Ziffer 7 im Beschluss zur Magistratsvortrag M169 mit der Forderung, „eine Zusatzbelastung für das bestehende Straßennetz [müsse] weitestgehend ausgeschlossen werden“. Das ist unmöglich, weil der Verkehr, der von den 17.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 5.000 Arbeitsplätzen (Summe: 22.000 Menschen) ausginge, die hier angesiedelt werden sollen, nur über die umliegenden Straßen ab- und zugeleitet werden könnte, also über den Praunheimer Weg im Norden und die Ludwig-Landmann-Straße im Süden.
**Eine signifikante verkehrliche Zusatzbelastung ist nicht vermeidbar.**

Nachfolgend die eingehende Darstellung unserer Argumente:

- Kommentierung der aktuellen Beschlusstexte.
- Die eingehende Erläuterung der Mechanik der Kaltluftwinde, die ein wesentlichen Element der Hitzeresilienz der Stadt im Zeichen des Klimawandels darstellen.
- Die ausführliche Beschreibung der 12 Hindernisse.

Alle dargestellten und kritisierten Inhalte beziehen sich auf Unterlagen der Stadt.

## C. Zu den aktuellen Beschlusspunkten (§ 6953)

Drei Dokumente zum Beschluss zum M169 der StvV zum Stadtteil der Quartiere vom 11.12.2025:

- Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen gemäß §165 (4) BauGB für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) Frankfurt-Nordwest (300 Seiten).
- M169: Magistratsvortrag an die StvV vom 14.11.2025 (15 Seiten).
- § 6953 StvV: Beschlussausfertigung zur M169 aus der 45. Sitzung der StvV am 11.12.2025 über die SEM Frankfurt Nordwest und zum Aufstellungsbeschluss des B-Plans Nr. 948 (SdQ) inkl. Maßgaben der StvV. Weiterhin werden die B-Planverfahren Nr. 696 (Gewerbegebiet Nördlich Heerstraße) und Nr. 906 (Westlich der Nordweststadt) eingestellt.

Nachfolgend teilweise gekürzte Zitate aus dem Beschluss § 6953 mit den Originalziffern, versehen mit Anmerkungen des Verfassers – eingerückt und gekennzeichnet mit „Anm.“:

I. 1. Die Entwicklung des Baugebietes F-Nordwest erfolgt **maßvoll, stufenweise und planbar**.

Anm.: Das sind Selbstverständlichkeiten.

2. Das Quartier **„Produktives Praunheim“ wird zuerst** und mit Priorität realisiert.

   Anm.: Das macht Sinn, da einige der Argumente gegen dieses Quartier kaum zutreffen. Jedoch muss auf die Einhaltung des Abstands zu den Pumpen des Wasserwerks Praunheim 2 geachtet werden. Auflage vom RP: 200 m Abstand statt der im ursprünglichen Plan gezeigten 100 m. Die Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs aus diesem Quartier über die Ludwig-Landmann-Straße und die Heerstraße erscheint problematisch.

3. Das **Quartier Lachgraben** wird in Dimension und Dichte im Anschluss entwickelt und auf die vorhandenen Siedlungsstrukturen der Stadtteile abgestimmt.

   Anm.: Es gibt viele **Ängste in der Bewohnerschaft** der Nordweststadt, dass neben der Nordweststadt eine weitere Trabentenstadt gebaut werden soll. Die hier dargestellten Planungshindernisse verstärken diese Haltung.

4. (kein Text vorhanden).

   Anm.: Bei Ziffer 3 fällt auf, dass nur von Lachgrabenquartier und „Produktivem Praunheim“ die Rede ist. Unter dieser Ziffer wurde beantragt, auf die Planung des **Quartiers Neu-Weststadt** zu verzichten**.** Dafür ergab sich jedoch keine Mehrheit. In der Sitzung des Römer-Ausschusses Planen, Bauen, Wohnen am 2.12.2025 bemerkte Planungsdezernent Marcus Gwechenberger, dass er mit einem Verzicht auf dieses Quartier leben könne. Drei Aspekte machen dieses Quartier fragwürdig: Die kritische Verkehrsanbindung über den Gerhart-Hauptmann-Ring, die Lärmbelastung von der A5 und die vollständige Lage in der 400-Meter-Abstandszone von der 380-KV-Leitung.

5. Für jedes Quartier wird ein eigenständiger B-Plan erstellt.

   Anm.: Aus der Kombination der Ziffern 2 ,3 und 5 kann man folgern, dass die **Idee für einen Stadtteil der Quartiere ziemlich notleidend** geworden ist. Die beiden westlich der A5 geplanten Quartiere wurden schon vor längerer Zeit aus der Planung genommen. Der verbleibende Entwurf zerfällt in drei einzeln zu planende Quartiere östlich der Autobahn. Das nördlichste Quartier „Neu-Weststadt“ steht möglicherweise zur Disposition - s. Ziffer 4.

II. Die **soziale Stadtteil- und Verkehrsinfrastruktur** muss vor bzw. zeitgleich mit der Wohnbebauung geschaffen werden. [Die] ... Anbindung an die im Bau befindliche Bahnstrecke (RTW) und die geplante U-Bahn-Erweiterung (U7) muss vor Abschluss der Baumaßnahmen erfolgen.

   Anm.: Die RTW-Verbindung ist bereits im Bau. Im Quartier Produktives Praunheim soll eine Station dafür eingerichtet werden, bis zu der auch die U7 verlängert werden soll. So können Fahrgäste von einer auf die andere Linie umsteigen.

III. 1. Durch **Abwendungsvereinbarungen** können kleinere Gebiete aus dem Verfahren herausgelöst werden. Dies eröffnet die Möglichkeit, Flächen - insbesondere im sogenannten "Produktiven Praunheim" - schneller durch private Bauwillige, Bauherrengruppen, Genossenschaften o. Ä. zu entwickeln.

   Anm.: Das könnte dem Vorhaben „Quartier15“ des Investorenunternehmens P+B und anderen interessierten Investoren den Weg öffnen und erscheint deswegen sinnvoll.

2. Die **umgelegten Grundstücke... müssen privatisiert werden**, ...

3. ... **ausreichend Stellplätze in Quartiersgaragen** in Kombination mit Verkehrshubs vorgesehen.

4. [Es] ... werden Aussagen getroffen, wie ein **P+R Taunusblick** mit ausreichenden Kapazitäten mit dem ÖPNV-Netz verbunden und somit realisiert werden kann.

   Anm.: Hier soll nur ein P+R-Parkplatz angelegt werden, der den Umstieg in U7 und RTW ermöglichen würde. Eine Abfahrt für Kfz in die umliegenden Straßen ist nicht vorgesehen.

5. [Es]... wird untersucht, wie **weitere Linien (z. B. U4) über das Nordwestzentrum** in das Gebiet geführt werden können.

   Anm.: Dies bezieht sich auf den beschlossenen U4-Lückenschluss zwischen Bockenheim und Ginnheim. Wenn er realisiert ist, dann würde die U4 bis zur Nordweststadt und weiter zum Riedberg - oder auch zum Lachgrabenquartier - fahren können. Jedoch **verhindert die Europäische Schule (ESF) die Schienenverbindung** zum Lachgrabenquartier; da sie den einst dafür vorgesehenen Grünkorridor blockiert. Ihr Wegzug steht in Rede, Termin offen.

6. Die **Bedürfnisse der Landwirtschaft** sowie die Nutzbarkeit der Agrarflächen westlich der A5 werden berücksichtigt.

   Anm.: Der RP Darmstadt hat der Stadt Frankfurt im Rahmen des Zielabweichungsverfahrens die Auflage erteilt, dass durch diese Planung keine landwirtschaftlichen Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden dürfen. Östlich der A5 würden mit dem Lachgrabenquartier über 50 Hektar landwirtschaftliche Fläche versiegelt. Westlich gingen durch den Plan, dort eine „koproduktive Landschaft“ zu entwickeln, weitere Feldflächen verloren. **Wie soll das ohne Existenzbedrohung der landwirtschaftlichen Betriebe möglich sein?**

7. Die **Quartierserschließungsstraßen** im "Produktiven Praunheim" und im "Lachgrabenquartier" werden so geplant, dass eine Zusatzbelastung für das bestehende Straßennetz weitestgehend ausgeschlossen werden kann und eine **Verkehrsberuhigung für den Bereich Alt-Praunheim** im Sinne des Rahmenplans Praunheim erfolgen kann.

   Anm.: **Eine Zusatzbelastung für das bestehende Straßennetz kann nicht ausgeschlossen werden.** Begründung: Hier sollen einmal 17.000 Menschen wohnen und 5.000 Menschen arbeiten - in Summe 22.000 Menschen - was mit Sicherheit einen nennenswerten Zusatzverkehr auch mit Kfz (MIV) generieren würde. Der müsste über den Praunheimer Weg bzw. die Ludwig-Landmann-Straße, die Heerstraße und weitere bestehende Straßen ab- bzw. zugeführt werden. **Also ist es unmöglich, eine Zusatzbelastung in den umliegenden Straßen zu vermeiden.**

IV. Zum Thema "Stadtteil der Quartiere" wird mit den Ortsbeiräten 7 und 8 im 1. Quartal 2026 eine Ortsbeiratskonferenz durchgeführt.

   Anm.: Man darf gespannt sein, wie die Planer in dieser Konferenz die o.a. Widersprüche auflösen werden. **Der OBR 8 hat die Vorlage M169 ohnehin beraten und mit Ablehnung votiert. D**er OBR 7 hat die Entscheidung aufgeschoben.

V. Die Vorlagen NR 1453, NR 1454 und NR 1466, die Ziffer 4. der Vorlage NR 1451 und die Ziffern 1., 3. und 4. der Vorlage NR 1455 sowie die Durchführung einer Ortsbeiratskonferenz zum Thema "Stadtteil der Quartiere" mit den Ortsbeiräten 7 und 8 nach der Kommunalwahl werden abgelehnt.

VI. Die Wortmeldungen der Stadtverordneten Pauli, Pfeiffer, Hauenschild, Yilmaz, Witsch, Papke, Dr. Kößler, Baier, Schwichtenberg, Zieran und Dr. Knacker sowie von Stadtrat Gwechenberger dienen zur Kenntnis.

**Zusammenfassung**

Wie die Medien berichteten, war es dem OB Mike Josef und dem Planungsdezernenten Marcus Gwechenberger während der StvV-Sitzung am 11.12.2025 sehr daran gelegen, die Zustimmung von möglichst vielen Parteien zu erhalten, was ihnen gelungen ist. Zugestimmt haben SPD, CDU, Grüne, FDP und Volt.

Enttäuschend ist, dass in diesem Text die Anforderungen der Stadt an Hitzeresilienz und Klimaanpassung einschließlich der Wichtigkeit der Kaltluftentstehung nicht erwähnt werden.

Der Beschlusstext wurde im Haupt- und Finanzausschuss am 9.12. erstellt. Die aufgezeigten Unstimmigkeiten und Widersprüche darin lassen vermuten, dass in der Sitzung so lange am Beschlusstext mit dem Ziel eines Kompromisses zwischen den Parteien gefeilt wurde, bis zwar Zustimmung erzielt wurde, aber die Unstimmigkeiten und inneren Widersprüche übersehen wurden. Siehe der extreme Fall der Unmöglichkeit, eine zusätzliche Verkehrsbelastung in den bestehenden Straßen zu vermeiden (Ziffer 7).

**Diese Unstimmigkeiten werden im weiteren Verlauf der Planung zu einer großen Herausforderung werden.**

Ende der Analyse des Beschlusstextes.

## D. In 12 Punkten zusammengefasste Planungshindernisse

Nachvollziehbar in den Planungs- und Beschlussdokumenten der Stadt Frankfurt.

**Zunächst eine funktionale Erläuterung zu Kaltluftwinden im Vergleich zu Gradientenwinden, da diese Gegenüberstellung den Menschen häufig nicht geläufig ist:**

Unterstützung der Hitzeresilienz der Stadt ist ein zentrales Ziel der Frankfurter Klimaanpassungsstrategie. Deswegen ist die Erhaltung der Kaltluftentstehung und der daraus entstehenden Kaltluftwinde eine zentrale Forderung an den neuen Stadtteil der Quartiere.

Hitzeresilienz der Stadt ist ein existenzielles Ziel der Klimapolitik, um der Klimaerwärmung zu begegnen. Die im Zuge des fortschreitenden Klimawandels immer häufiger auftretenden extremen tropischen Hitzetage und -nächte sind mit erhöhten Sterberisiken besonders für alte und kranke Menschen verbunden.

Kaltluftwinde, die besonders in tropischen Nächten auf den Ausläufern der Taunushänge im Frankfurter Nordwesten entstehen, so auf dem Grünzug, der bereits in der Grüngürtelplanung dokumentiert wurde, sind besonders wichtig für die Hitzeresilienz der Stadtteile Praunheim, Nordweststadt und Heddernheim. Auf den versiegelten Flächen der neuen Quartiere würde die Kaltluftentstehung unterbunden. Zum besseren Verständnis von Kaltluftentstehung und Kaltluftwinden im Vergleich zu den Taunuswinden, die über den Taunusrücken kommen, folgt hier eine Erläuterung:

Kaltluft entsteht auf Feld- und Wiesenflächen und bildet kühle Luftschichten. Ab einer Schichthöhe von ca. fünf Metern beginnt Kaltluft entlang der Gefällelinien am Taunushang - die Topologie ist relevant! - und an den Talrändern der Taunusbäche zu **„fließen“** – wie Wasser. So bilden sich „lokale Winde“. Dagegen entstehen Taunuswinde durch Druckdifferenzen zwischen großflächigen Hoch- und Tiefdruckgebieten und werden deswegen auch „Gradientenwinde“ genannt. Sie **„wehen“.**

Solange Taunuswinde wehen, wird auch die Hitze in der Stadt erträglicher. In tropischen Nächten herrscht jedoch wetterbedingt Windstille. Dann sind die lokalen Winde die einzige Quelle zur Kühlung der Siedlungsgebiete. Die fließende Kaltluft verhält sich wie ein Bach. Sie fließt entlang

der Gefällelinien und wird von Hindernissen wie Lärmschutzwänden aufgestaut. Sie kann auch nicht bergauf fließen.

**Erläuterung der 12 Hindernisse gegen die Planung des Stadtteils der Quartiere**
(Überschriften identisch mit der Liste auf dem Titelblatt.)

1. **Wegfall der Umgehungsstraße für Praunheim**

   Eine Umgehungsstraße zur Entlastung von Alt-Praunheim wurde von der Stadt jahrzehntelang zugesagt. Jetzt ist keine Rede mehr davon. Stattdessen soll der Umgehungsverkehr über die Quartiere geleitet werden. Das schafft einen unauflösbaren Widerspruch, denn nur eine von zwei Alternativen ist möglich:

   **Entweder** man beruhigt Alt-Praunheim, dann muss der Verkehr von der Ludwig-Landmannstraße über die zukünftigen Quartiersstraßen zum Praunheimer Weg geführt werden und umgekehrt. **Dann können im SdQ kaum autoarme Quartiere entstehen.**

   **Oder** der Durchgangsverkehr würde aus den neuen Quartieren herausgehalten, **dann bliebe es bei der unzumutbaren Verkehrsbelastung in Alt-Praunheim.**

2. **In sich widersprüchliches Verkehrskonzept**

   Gut ist, dass der RTW-Anschluss des Quartiers Produktives Praunheim schon im Bau ist. Realistisch ist auch die Verlängerung der U7, sodass ÖPNV-Passagiere zwischen beiden Linien umsteigen können und eine attraktive Verbindung zu ihren Arbeitsplätzen in Eschborn, Höchst und am Flughafen erhielten.

   Die **Schienen von RTW und U7** würden über die Quartiersstraßen verlaufen – zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV): privater und gewerblicher Quartiersverkehr einschl. Umgehungsverkehr für Praunheim (s.o.). Der MIV soll auf maximal 30% begrenzt werden. Für Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr wird ein 70%-Anteil angestrebt. Es stellt sich die Frage, ob in den 30% MIV der Umgehungsverkehr für Praunheim enthalten ist (s.o.). **Ist dieser Plan realistisch?**

   Offen ist die Frage, wie der Zusatzverkehr auf den umliegenden Straßen bewältigt werden könnte, der durch die neuen Quartiere mit 17.000 dort wohnenden Menschen und 5.000 Arbeitsplätzen entstünde.

   Die **Kreuzung Ludwig-Landmann-Straße/Heerstraße** ist heute schon überdimensional belastet, auch außerhalb der Berufszeiten, was zu längeren Staus in der Ludwig-Landmann-Straße und in der westlichen Heerstraße nach sich zieht. Der heftige Verkehr in die Heerstraße führt dazu, dass Rückstaus von Alt-Praunheim bis zur Ludwig-Landmann-Straße entstehen. Bei grünen Ampelphasen können dann Autos von der Ludwig-Landmann-Straße oder von der westlichen Heerstraße nicht oder nicht vollständig in Richtung Alt-Praunheim fahren und blockieren häufig die Kreuzung.

   Würde die Lösung dieses Problems angegangen, indem der Umgehungsverkehr durch die neuen Quartiere geleitet würde, dann trüge das zum Lärm in den Quartieren bei (s.o.) und **gefährdete das planerische Ziel autoarmer Quartiere.**

   Der nördliche Verkehrsabfluss aus den Quartieren würde über den Praunheimer Weg führen – in Richtung Niederursel oder Praunheim. Die Einmündung aus den Quartieren läge direkt **gegenüber der Europäischen Schule (ESF).** Dort ist heute schon der Eltern-Taxi-Verkehr in den Eckzeiten der Schule ein heftiges Problem. Der Quartiersverkehr käme hinzu mit ähnlich drastischen Folgen wie an der Ludwig-Landmann-Straße.

Die einst gehegte Hoffnung, dass der Grünkorridor zum Nordwestzentrum nach Umzug der ESF frei würde und Straße und Schienen aufnehmen könnte, wird sich nicht erfüllen. Denn auch nach dem Umzug der ESF soll hier ein Schulzentrum bleiben.

3. **Gesundheitsgefährdende Lärmbelastung in den Quartiersstraßen vorausgesagt**

   Die Planungsunterlagen weisen in den Hauptquartiersstraßen, in denen MIV, U5 und RTW fahren, einen **Lärmpegel von bis zu 70 dB, nachts über 60 dB aus.** Das wäre gesundheitsgefährdend bis schmerzhaft. (s. Magistratsvorlage M181 vom 4.11.2022: „Frankfurt Nordwest (Gemarkung Niederursel und Praunheim) „Neuer Stadtteil der Quartiere“, Kapitel 7.3.1 Verkehrslärm, S. 146). **Soll das in Kauf genommen werden?**

4. **Versiegelung des Lehmlössbodens: großer Verlust für die Landwirtschaft**

   Die StvV hat am 11.12.2025 entschieden, **50 ha eines sehr fruchtbaren Grünzuges mit hoher Wasseraufnahmefähigkeit mit dem Lachgrabenquartier zu versiegeln** - Bodengüte 80 von 100 Punkten. Seine hohe Wasserspeicherfähigkeit führt in klimagünstigen Jahren zu hohen Ernteerträgen, in Trockenjahren zu vergleichsweise geringen Ernteschäden. Solche Böden gibt es am Taunushang im Frankfurter Nordwesten, in der Wetterau und dann erst wieder in der Magdeburger Börde.

5. **Leichtfertiger Rückbau kostenloser Ökosystemleistungen**

   Dieser Boden erbringt kostenlose Ökosystemleistungen hinsichtlich Fruchtbarkeit, Wasserspeicherung und Kaltluftproduktion, die auf schlechteren Böden ausbleiben. Wenn landwirtschaftliche Betriebe auf schlechtere Böden ausweichen müssten, dann wäre die **kostenaufwändige Kompensation** diese Leistungen in den Betrieben erforderlich: mit größeren **Düngemitteleinsatz**, künstlicher **Bewässerung** – wahrscheinlich mit Grundwasser, das in Frankfurt auch knapp ist - oder der **Erweiterung der Anbauflächen**. Ist die Kompensation nicht möglich, dann wäre zwangsläufig die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe gefährdet, was wiederum der RP in seiner Genehmigung für die weitere Planung ausgeschlossen hat. Werden die Planer diesen Konflikt ernst nehmen?

6. **Missachtung der Natur- und Klimaschutzfunktionen des Grünzugs**

   Schon in den **Grüngürtel-Plänen von 1991** wurde dieser Grünzug neben weiteren als schützenswert hervorgehoben. Er bietet unverzichtbare **Ökosystemleistungen für Klima, Landwirtschaft und den Artenaustausch** zwischen Grüngürtel und grünem Umland. Die Grünzüge wurden auch in die vom Klimadezernat verantwortete Green-City-Strategie als “Strahlen-und-Speichen-Konzept“ und in die Klimaanpassungsstrategie übernommen. **Ist hier die Wertschätzung des Grüngürtels verblasst? Besteht innerhalb der Stadtregierung eine unüberwindliche Wand zwischen der Verkündung wichtiger Strategien und ihrer Anwendung im täglichen Verwaltungsgeschehen?**

7. **Kaltluftverlust: Verlust an Hitzresilienz für die nordwestlichen Stadtteile**

   Die Versiegelung von 50 ha des Grünzuges für das Lachgrabenquartier östlich der A5 für Wohn-, Verkehrs- und Gewerbeflächen hätte einen entsprechenden Verlust an Kaltluftentstehungsfläche zur Folge, die im Frankfurter Klimaplanatlas hellblau markiert ist. Die Kaltluftproduktion würde abgeschaltet. Da in tropischen Nächten wegen großflächiger Hochdrucklagen auch keine Gradientenwinde wehen, würde Windstille herrschen. Auch die kostenlose Ökosystemleistung durch Kaltluftwinde würde abgeschaltet. Die Hitzeresilienz der nordwestlichen Stadtteile Praunheim, Heddernheim und Nordweststadt würde beeinträchtigt. Für die **Kompensation dieser Ökosystemleistung** müssten energie- und kostenintensiven

Klimaanlagen eingesetzt werden – auf Kosten der Menschen und zu Lasten der Klimaziele der Stadt. Wollen die Planer das in Kauf nehmen?

**8. A5-Lärmschutzwall: Barriere gegen die westlichen Kaltluftwinde**

Die Fläche westlich der A5 soll nicht versiegelt werden. Die Kaltluftproduktion auf dieser Fläche bliebe im Wesentlichen erhalten. Sie zieht bisher über die A5 hinweg nach Osten und verstärkt die Kaltluft, die bereits auf der Ostseite entsteht. Würde die Ostfläche versiegelt und bebaut, dann würden die Kaltluftwinde in die Stadtteile Praunheim, Heddernheim und Nordweststadt entsprechend reduziert.

Hinzu käme der Lärmschutzwall entlang der A5, der für den SdQ errichtet werden müsste. Dafür ist eine Höhe über der Fahrbahn von 10 Metern geplant. Hinzu kämen 6 m für den Wall, auf dem die Autobahn teilweise verläuft. Das führte zu einer massiven Barriere mit **bis zu 16 Metern Höhe** gegen die Kaltluft von Westen. Auch wenn ein Teil dieser Kaltluft die Barriere überwinden würde, wird auch hier das Kaltluftvolumen reduziert. Die Kaltluft, die noch über den Lärmschutzwall käme, würde durch die Bebauung des Lachgrabenquartiers am Fluss in die anliegenden Stadtteile behindert.

**9. Landschaftsbrücken über und Säulen unter der A5 für die Kaltlufttransparenz**

Die Planer haben die Gefahr für die Kaltluftversorgung erkannt und verweisen auf zwei kürzlich in die Planung aufgenommene Maßnahmen, um die Stauwirkung der A5-Lärmschutzwand und des Autobahnwalls zu lindern:

- **Zwei Landschaftsbrücken sollen über die A5 führen.**

  Eine Landschaftsbrücke in der westlichen Verlängerung der Luftschneise durch das Lachgabenquartier und eine weitere nördlich in der Nähe des Quartiers „Neu-Weststadt“. Sie sollen so breit werden, dass ein maßgebliches Kaltluftvolumen über die A5 zum Lachgrabenquartier hin strömen könnte.

- **Stelzen unter der A5 zur Kaltluft-Unterführung?**

  An der Unterführung des Steinbachs nebst Fußgängerunterführung unter der A5 und an der Unterführung für den Feldweg zwischen Nordweststadt und dem Ort Steinbach (Höhe Mosaikschule).

Die Stelzen sollen einen Freiraum unter der A5 schaffen, durch den ohne Zweifel Kaltluft fließen könnte. In den Planungsunterlagen wird darauf hingewiesen, dass die Kaltluft dann in das Lachgrabental fließen würde – also eine Art Winddüse, die auf den Grünstreifen zwischen der Nordweststadt und dem Lachgrabenquartier gerichtet wäre. Ins Lachgrabenquartier kann diese Kaltluft nicht vordingen, denn dazu müsste sie bergauf fließen.

Ein Stelzendurchgang an der Steinbachunterführung wäre für Kaltluft wahrscheinlich unzugänglich, da der Steinbach auf beiden Seiten der A5 mit großen wilden Bäumen und Büschen umstellt ist. Auf der Westseite ist das ein ausgedehntes Biotop auf Eschborner Gebiet, in dem sich sicher Kaltluft von den Westflächen sammeln kann, aber die Bäume würden den Abfluss dieser Kaltluft nach Osten zum Lachgrabenquartier verhindern.

Die Stelzenidee hört sich kreativ an, eine kompensierende Wirkung für die Ermöglichung des Kaltluftflusses ist jedoch unwahrscheinlich. Außerdem: Wer soll solche Stelzen finanzieren? Vom Planungsdezernenten ist dazu zu hören ist, solche Stelzen könnten bei laufendem A5-Verkehr eingebaut werden und die Kosten dafür seien in der Projektplanung enthalten.

Jedoch liegt die Umsetzung dieses Zieles nicht in der Hand der Stadt Frankfurt, sondern bei der Autobahn GmbH, einer Bundesbehörde. Weiß die von diesem Projekt?

**10. Woher das Trinkwasser – wohin mit dem Abwasser?**

Frankfurt fördert nur 25% seines **Trinkwassers** aus eigenen Quellen im Stadtgebiet einschließlich Hattersheim. 75% kommen aus dem Umland: Hessisches Ried, Vogelsberg, Burgwald, Kinzigtal. Dort gibt es überall seit Jahrzehnten große Widerstände gegen die Wasserabgabe nach Frankfurt, weil damit signifikante Schäden der dortigen Natur und ihrer Bäche verbunden sind. Soll das zusätzliche Wasser, das Frankfurt für 22.000 Menschen im neuen Stadtteil der Quartiere benötigen würde, auch aus dem Umland kommen und dort die Natur noch mehr schädigen?

**Das Abwasser** eines solchen Siedlungsgebietes müsste im Klärwerk in Niederrad verarbeitet werden. Nach gegenwärtigem Stand kann das Klärwerk diese Zusatzmenge nicht übernehmen.

**11. Wohin mit den Sportflächen und dem Tennisplatz des TC-Niederursel?**

Der Tennisplatz des TSC Niederursel liegt seit über 50 Jahren - seit dem Bezug der Nordweststadt - auf dem Gelände des Lachgrabenquartiers nahe der BAB 5. Zu Beginn der Planung des neuen Stadtteils sollte er auf die Westseite der BAB 5 verlegt werden - mit Zugang über eine Landschaftsbrücke. Das hat jedoch der RP nicht erlaubt. Dort dürfen keine Gebäude errichtet und keine Sportflächen angelegt werden. Lediglich das Projekt „Koproduktive Landschaft“ darf dort verfolgt werden. Also konkurrieren die Sportflächen mit den anderen Nutzungsformen in den neuen Quartieren östlich der BAB 5.

Im „Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165(4) BauBG für die SEM Frankfurt-Nordwest steht dazu unter den Ziffern 6.5.3. „Flächen für Sportnutzungen“: „Im Rahmenplan sind östlich der BAB 5 mehrere Flächen für Sportnutzungen mit einer Gesamtgröße von ca. 3,6 ha sowie optional weitere Sportflächen vorgesehen... Weitere Sportflächen von insgesamt 5 ha werden in der detaillierten Durchplanung berücksichtigt...“ Unter 7.6.3. „Bedarf an neuen Sportanlagen“ ist die Rede von „ca. drei Großspielfeldern“, „ganzjährig mit Flutlichtanlage“, „Kunstrasenplätzen“, „Naturrasenplatz“ sowie „Turn- und Sporthalle als Trainings- und Wettkampfstätte“. Beispielhaft wird verwiesen auf die Sportanlage Riedberg mit 6,9 ha.

Im Planungssystem planAS findet man weiterhin den B-Plan 199 für eine Bezirkssportanlage für die Nordweststadt, der bisher nicht umgesetzt aber auch nicht aufgehoben wurde. Ein bunter Strauß mit Wünschen. Wird die weitere Quartiersplanung diesem Szenario gerecht werden können?

**12. Die Höchstspannungsleitung (380 KV) könnte noch lange bleiben**

Zu Beginn der Planung wurde die Höchstspannungsleitung (380 KV) entlang der A5 von den Stadtplanern ignoriert. Dann stellte sich heraus, dass der Landesentwicklungsplan (LEP) seit 2018 vorschreibt, dass Wohnhäuser von so einer Leitung 400m Abstand halten müssen. Damit war die Hälfte des Lachgrabenquartiers in Frage gestellt. Inzwischen hat sich herausgestellt, dass der Leitungsbetreiber Tennet die Leitung ohnehin verlegen will, weil das zur Kapazitätserweiterung des Energietransports im Rahmen der Bundesnetzwerkplanung (Südlink) notwendig ist. Damit müsste Frankfurt nicht für die Kosten aufkommen.

Jedoch steht noch nicht fest, wo die neue Leitung verlaufen soll. Rechenbeispiel: Wird sie um 200 Meter nach Westen verlegt, dann würde auch die derzeitige 400-Meter-Abstandszone nur um 200 Meter nach Westen verschoben. Ein Teil des geplanten Quartiers könnte also auch dann nicht mit Wohnungen bebaut werden. Weiterhin ist ungewiss, wann die Leitung verlegt wird. Von Tennet wurde avisiert, dass das irgendwann in den 2030er Jahren passieren solle.

Für die Frankfurter Planer gilt: Der Bau von Häusern in der heutigen 400-Meter-Zone darf erst dann beginnen, wenn die neue Leitung in Betrieb gegangen und die alte Leitung stillgelegt ist. Daraus folgt eine hohe Ungewissheit für das Lachgrabenquartier.

## E. Fazit

Seit über acht Jahren wird nun der Stadtteil der Quartiere geplant. Die meisten hier vorgebrachten Argumente gegen die Planung wurden schon von Beginn an vorgetragen. Wie die Aufzählung der Hindernisse in diesem Kommentar zeigt, enthält der Magistratsvortrag M169 sowie der Beschluss des Stadtparlaments dazu vom 11.12.2025 eine ganze Phalanx von Hindernissen. Im Beschlusstext sind innere Wiedersprüche hinzugekommen. Schlüssige Antworten der Planer blieben bisher aus. Wie soll das weitergehen?

## Anhang

### Die Klimawanderung über das Planungsgebiet des neuen Stadtteils der Quartiere

Die Planung dieses neuen Stadtteils ist langwierig und komplex. Möglichkeiten, um sich darüber zu informieren, bieten die Veröffentlichungen des Stadtplanungsamtes, der Besuch von Römer-Ausschüssen, Ortsbeiratssitzungen, Bürgerbeteiligungsrunden und Vorträgen sowie die Lektüre der Medien.

Jedoch, um viele Planungskontexte umfassend zu verstehen, ist die Besichtigung des Planungsgebietes unverzichtbar: der sinnliche Kontakt mit der Natur, mit der Landschaft, der Vegetation, den Winden und dem Wetter. Dafür bietet der BUND Frankfurt seit einigen Jahren die Klimawanderungen an. Über 200 Bürgerinnen und Bürger, Politiker, Ortsbeiräte, Stadtverordnete, Parteimitglieder u. a. haben bisher teilgenommen. Ihr Echo war durchweg sehr positiv.

Nächster Termin: 25. April 2026 um 14:00 Uhr. Anmeldung an ruedger.hansen@bund-frankfurt.de. Weitere Termine ggf. im BUND-Newsletter und auf www.bund-frankfurt.de.

Route: Man trifft sich an der Endstation Praunheim Heerstraße der U7. Nach dem Start vorbei am Wasserwerk Praunheim 2, entlang des Planungsgebietes des Quartiers Produktives Praunheim, am Steinbach unter der A5 hindurch auf die westliche Planfläche, die von Bebauung frei bleiben wird. Stattdessen soll dort eine „Koproduktive Landschaft“ entstehen. Dort bietet sich ein wunderbarer Blick auf die Planfläche des Lachgrabenquartiers und auf die Skyline. Der Weg führt weiter vorbei am Lerchenfeld ins Urselbachtal und endet an der Station Niederursel der U2. Strecke ca. 6 km, Dauer ca. 3 Stunden, Teilnehmerzahl max. 20, geführt von Wolf-Rüdiger Hansen, BUND Frankfurt.

/ Ende