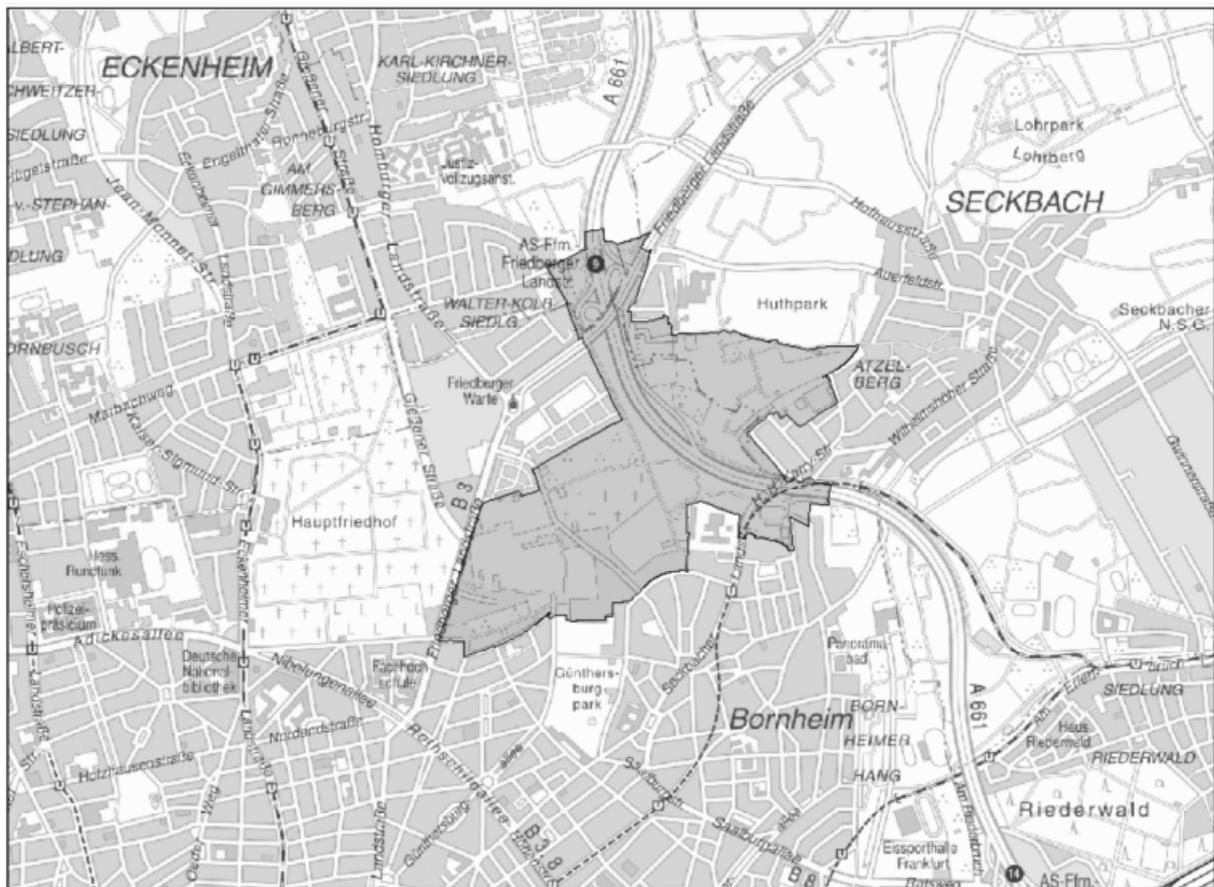


Ernst-May-Viertel

Sachstandsbericht

zu den

Voruntersuchungen für eine mögliche dritte städtebauliche Entwicklungsmaßnahme in Frankfurt am Main (SEM 3) gemäß § 165 (4) Baugesetzbuch für das Gebiet zwischen Huthpark, Hauptfriedhof und Günthersburgpark



Stand: Dezember 2015

Inhaltsverzeichnis

1.	Formaler Rahmen	4
1.1	Planungsanlass.....	4
1.2	Historie/Beschlusslage/Untersuchungsumfang.....	4
1.3	Planerische Leitmotive.....	5
2.	Rechtliche Würdigung der Zulässigkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme	5
3.	Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept der aktuellen Rahmenplanung für das Gesamtgebiet	7
3.1	Städtebau.....	7
3.2	Freiraum und Grünkonzept.....	7
3.3	Weitere Ausdifferenzierung des städtebaulichen Rahmenplanes.....	7
4.	Ergänzende Untersuchungen	8
4.1	Ausgangsbasis der Untersuchung zur technischen Machbarkeit und zu den Kosten des Einhausungsbauwerkes.....	8
4.2	Rahmenbedingungen zur Einhausung A 661.....	8
4.2.1	Sechsstreifiger Ausbau der A661.....	8
4.2.2	Anpassung der Anschlussstelle Friedberger Landstraße: Ausfahrt der A 661 in nördlicher Richtung auf die Friedberger Landstraße.....	9
4.2.3	Anpassung der Anschlussstelle Friedberger Landstraße: Auffahrt von der Friedberger Landstraße auf die A 661 in südlicher Richtung.....	9
4.3	Untersuchte Varianten der Einhausung der A 661.....	9
4.4	Eigentumsverhältnisse und Gespräche zur Mitwirkungsbereitschaft.....	11
4.5	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	12
4.6	Lärmschutz.....	13
4.7	Klima.....	13
4.8	Landschaftsschutzgebiet und GrünGürtel Frankfurt.....	14
4.9	Naturschutzrechtlicher Ausgleich, Biotop und Artenschutz.....	15
4.10	Dauerklein- und Freizeitgärten.....	15
5.	Vorzugslösung 400 Meter-Tunnelvariante (L 4)	17
6.	Zielaussagen zu den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Teilbereichen des „Ernst-May-Viertels“	20

6.1	Quartier „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“ (Innovationsquartier) (1.500 WE) und Quartier „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ (Atterberry-Ost) (250 WE)	21
6.1.1	Formale Aspekte	21
6.1.2	Inhaltliche/planerische Aspekte und nachhaltige Siedlungsentwicklung Frankfurts	21
6.1.3	Städtebaulicher Grundansatz des Quartiers „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“ (Innovationsquartier)	22
6.1.4	Städtebaulicher Grundansatz des Quartiers „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ (Atterberry-Ost)	23
6.2	Quartier „Wohnen am nördlichen Günthersburgpark“(Gärtnerei Friedrich) (100 WE)	23
6.2.1	Formale Aspekte	23
6.2.2	Inhaltlich/planerische Aspekte	24
6.3	Quartier „Erweiterung Festeburgsiedlung“ (680 WE)	24
6.4	Quartier „Nördlich Friedrich-Ebert-Schule“ (330 WE)	25
6.5	Quartier „Südlich Seckbacher Landstraße“ (350 WE)	25
6.6	Quartier „Katharinen-Campus“ (350 WE)	25
6.7	Quartier „An den Röthen“ (260 WE)	26
6.8	Zentrale öffentliche Grünfläche „Grüne Mitte“	26
6.9	Erweiterung Günthersburgpark	26
6.10	Erweiterung Huthpark	27
7.	Kosten- / Finanzierungsübersicht	27
8.	Phasen der Entwicklung der Maßnahme nach Teilbereichen	29
9.	Zusammenfassung und weiteres Vorgehen	32
10.	Anlagen	34
10.1	Anlage 1: Karte „Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept SEM 3 - Ernst-May-Viertel“	34
10.2	Anlage 2: Karte „Zeitliche Planungs- und Realisierungsabschnitte SEM 3 - Ernst-May-Viertel“	34

1. Formaler Rahmen

1.1 Planungsanlass

Durch die Bundesautobahn A 661 wird der Landschaftsraum zwischen Huthpark und Günthersburgpark zerschnitten und teilweise erheblich verlärmert. Ursprünglich zwischen Bornheim/Nordend und Seckbach verlaufende Wegebeziehungen sind unterbrochen beziehungsweise auf die stark befahrenen Friedberger und Seckbacher Landstraßen beschränkt. Durch die Lärmbelastung sind vorhandene Wohngebiete zum Teil stark beeinträchtigt.

Aus gesamtstädtischer Sicht ist das Identifizieren neuer Potentialflächen zur Schaffung von zusätzlichem Wohnbauland ein weiterer bedeutsamer Planungsanlass, um dem dringenden Bedarf an Wohnungsneubau bei schrumpfenden Flächenreserven auch auf lange Sicht nachzukommen. Bei weiterhin prognostiziertem Einwohnerzuwachs der Stadt Frankfurt am Main werden durch fortwährende Bautätigkeit die verfügbaren Flächen stetig abnehmen. Es ist unabweisbar, dass dadurch zusätzlicher Bedarf an neuen Wohnbaulandpotentialen besteht.

1.2 Historie/Beschlusslage/Untersuchungsumfang

Als Abhilfe zu den geschilderten Lärmbelastungen wurde zunächst der Bau von Lärmschutzwänden in Erwägung gezogen, die jedoch die von der Autobahn ausgehende Trennwirkung nur verstärkt hätten. Daher hatte die im Oktober 2008 vom Magistrat in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie durch das Büro Krebs und Kiefer die Option der Einhausung der Autobahn alternativ zu den Lärmschutzwänden zu prüfen. Zur Vertiefung der ersten Erkenntnisse aus dieser Studie beauftragte der Magistrat schließlich das Büro Albert Speer und Partner (AS&P) mit einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie. Diese im Januar 2010 vorgelegte Arbeit zeigte für die künftige Entwicklung des Stadt- und Landschaftsraumes vielversprechende Möglichkeiten auf. Danach könnten neue und nachhaltige Qualitäten für den Landschaftsraum erzielt werden sowie neue Wohnquartiere bzw. Wohngebietsergänzungen entstehen.

Aufgrund dieser positiven Perspektive für den Planungsraum beauftragte die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main den Magistrat mit Beschluss § 8783 vom 30.09.2010 die vertiefte Prüfung einer möglichen Einhausung zu veranlassen.

Infolge beantragte der Magistrat mit dem Vortrag M 7 vom 10.01.2011 Voruntersuchungen für eine mögliche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 (4) BauGB für das Gebiet zwischen Huthpark, Hauptfriedhof und Günthersburgpark, das so genannte „Ernst-May-Viertel“, durchzuführen, dem die Stadtverordnetenversammlung mit Beschluss § 9550 vom 24.02.2011 gefolgt ist. Mit den Untersuchungen dieses 121,4 ha großen Gebietes wird das gesamte Spektrum der planerisch bedeutsamen Sachverhalte, wie die städtebaulichen und freiflächenplanerischen Konzeptionen, Verkehr, Umwelt, Natur und Landschaftsschutz, Artenschutz und Klima **fachlich beurteilt** sowie die **rechtlichen Rahmenbedingungen** bezüglich der Zulässigkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gewürdigt.

Angesichts dieser umfänglichen und sehr komplexen Planungsbedingungen sind die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. Für einzelne Teilaspekte und Teilräume sind hingegen verbindliche Aussagen bereits möglich. Dieser Sachstandsbericht fasst die heute bekannten Arbeitsergebnisse zusammen. Folgende thematische Schwerpunkte werden vertieft dargestellt:

- Rechtliche Würdigung zur Zulässigkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB,
- Städtebauliche und landschaftsplanerische Rahmenplanungen,
- Technische Machbarkeit des Einhausungsbauwerkes „A 661“,
- Kosten- und Finanzierungsübersicht und zeitliche Perspektiven.

1.3 Planerische Leitmotive

Das den Untersuchungen zu Grunde gelegte planerische Leitmotiv berücksichtigte die folgenden gleichrangigen Zielvorgaben:

- Effektive Minderung des Autobahnlärms in den bestehenden Wohnquartieren.
- Wiedervernetzung des seit dem Bau der A 661 zerteilten Landschaftsraums zwischen Huthpark und Günthersburgpark.
- Schaffung neuer öffentlicher Grünflächen zur Erweiterung und Entlastung bestehender Parkanlagen.
- Identifikation neuer Wohnbauflächen in den vom Autobahnlärm befreiten Bereichen.

Zur Vertiefung der Erkenntnisse aus der Studie von AS&P wurden im Jahr 2012 drei Planungsbüros beauftragt, im Rahmen eines kooperativen Entwurfsverfahrens die bisherige städtebauliche und freiraumplanerische Konzeption für das Planungsgebiet weiterzuentwickeln. Das Verfahren wurde von einem Planungsbeirat, besetzt mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Ortsbeiräte (3 - Nordend, 4 - Bornheim, Ostend, 11 - Fechenheim, Riederwald, Seckbach), der Stadtverordnetenversammlung, Mitgliedern von Bürgerinitiativen sowie Fachberatern, begleitet.

Aus den drei städtebaulichen/freiraumplanerischen Entwürfen wurde schließlich in der Sitzung des Planungsbeirates am 14.09.2012 die Arbeit des Büros Pesch & Partner / Glück Landschaftsarchitekten (Stuttgart) einstimmig als Vorzugslösung ausgewählt. Dieses Konzept bildete die Grundlage für die weiterführende und zu konkretisierende städtebauliche und landschaftsplanerische Rahmenplanung.

2. Rechtliche Würdigung der Zulässigkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

Im Rahmen der Untersuchungen ist zu prüfen, ob die gesetzlich normierten Voraussetzungen für eine Entwicklungsmaßnahme nach § 165 (3) BauGB gegeben sind. Kriterien der formalen Prüfung sind:

- Ist das Untersuchungsgebiet entsprechend seiner besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde zu entwickeln (§ 165 (2) BauGB)?
- Erfordert das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfes an Wohn- und Arbeitsstätten (§ 165 (3) Nr. 2 BauGB)?
- Können die mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme angestrebten Ziele und Zwecke nicht durch städtebauliche Verträge erreicht werden oder sind Eigentümer der von der Maßnahme betroffenen Grundstücke unter entsprechender Berücksichtigung des § 166 (3) BauGB nicht bereit, ihre Grundstücke an die Gemeinde oder den von ihr beauftragten Entwicklungsträger zu dem Wert zu veräußern, der sich in Anwendung des § 169 (1) Nr. 6 und (4) BauGB ergibt? (siehe Kap. 4.4, Eigentumsverhältnisse und Gespräche zur Mitwirkungsbereitschaft).
- Ist die zügige Durchführung der Maßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraumes gewährleistet?

Falls erkennbar ist, dass nur eines der Prüfkriterien nicht erfüllt werden kann bzw. dass die Planungsziele auch mit einem weniger stark in die eigentumsrechtliche Situation eingreifenden Instrumentarium erreicht werden können, ist die Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme rechtlich nicht begründbar („Subsidiaritätsprinzip“).

Die Untersuchungen haben ergeben, dass dies für die Teilbereiche „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark („Innovationsquartier“), „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg („Atterberry-Ost“) und „Nördlich des Günthersburgparks („Gärtnerei Friedrich“) der Fall ist. Dementsprechend können diese Areale nicht im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB entwickelt werden. Es sind vielmehr Instrumente des allgemeinen Städtebaurechtes wie Bebauungspläne anzuwenden. Die Begründung der Einzelentscheidungen ist in den entsprechenden Kapiteln dieses Sachstandsberichtes dargelegt. Trotz formaler Abtrennung dieser drei Gebiete aus dem Untersuchungsraum bleibt sichergestellt, dass die Teilräume in Bezug auf das planerische Gesamtkonzept entwickelt werden und dabei den o.g. Planungszielen folgen.

Zur Entwicklung der drei Teilgebiete im Rahmen von eigenen Bebauungsplanverfahren werden parallel zu diesem Sachstandsbericht entsprechende Magistratsvorträge an die Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung gegeben.

Mit dieser Vorgehensweise bleibt die Absicht gewahrt, die übergeordneten Planungsziele für den gesamten Untersuchungsraum weiterhin zu verfolgen und gegebenenfalls erzielte Einnahmen, insbesondere aus Erlösen aus dem Verkauf städtischer Grundstücke, zur Finanzierung der Einhausung der A 661 heranzuziehen.

3. Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept der aktuellen Rahmenplanung für das Gesamtgebiet

3.1 Städtebau

Durch die Arrondierung der bestehenden Siedlungen wird im gesamten Untersuchungsraum die heterogene städtebauliche Situation klarer gefasst, die Quartiere werden durch prägnante Raumkanten betont. Gleichzeitig sollen Möglichkeiten geschaffen werden, die neuen Quartiere sinnvoll mit den Freiräumen zu vernetzen. Darüber hinaus werden Flächen, beispielsweise östlich der Friedberger Landstraße in hervorragender Lage im Stadtgebiet dem Wohnen zugeführt. Insgesamt können bis zu ca. 3.800 WE geschaffen werden, die ein differenziertes Angebot bieten sollen, inklusive 30 % geförderten Wohnungsbaus.

3.2 Freiraum und Grünkonzept

Das angestrebte Planungskonzept ermöglicht es, einen neuen Freiraum zu schaffen, um den seit dem Bau der A 661 fragmentierten Landschaftsraum zwischen Bornheim/Seckbach wieder miteinander zu verknüpfen und weiter zu entwickeln. Dadurch entsteht eine durchgehende Freiraumverbindung vom Lohrberg über den Huthpark bis zum Günthersburgpark. Die Gesamtfigur dieser „Grünen Speiche“ wird unterschiedliche Freiraumtypologien beinhalten, wobei Eingriffe in die vorhandenen privaten Dauerklein- und Freizeitgärten zugunsten öffentlich nutzbarer Grünverbindungen und zur Realisierung des Einhausungsbauwerkes unvermeidlich sind. Dennoch sollen hierbei größtmögliche Rücksicht auf die Bestandssituation genommen und unnötige Eingriffe vermieden werden.

Die Kulturdenkmäler Huthpark, Günthersburgpark und Wasserpark sowie der Bornheimer Friedhof werden in das neue Freiraumsystem eingebunden. Durch die neuen öffentlichen Wegeverbindungen werden die Quartiere und Freiräume vernetzt und für alle Frankfurter Bürgerinnen und Bürger öffentlich zugänglich und erlebbar gemacht.

3.3 Weitere Ausdifferenzierung des städtebaulichen Rahmenplanes

Der aus dem kooperativen Verfahren einstimmig hervorgegangene Entwurf (Pesch & Partner/Glück Landschaftsarchitekten) ist ab dem Jahr 2012 weiter ausdifferenziert und auf Umsetzbarkeit hin untersucht worden, wobei insbesondere naturschutzfachliche und verkehrsplanerische Rahmenbedingungen zu beachten waren.

Er bildet als städtebaulicher und landschaftsplanerischer Rahmenplan die Basis für alle weiteren Überlegungen zur Entwicklung der einzelnen neuen Quartiere sowie der Freiräume.

4. Ergänzende Untersuchungen

4.1 Ausgangsbasis der Untersuchung zur technischen Machbarkeit und zu den Kosten des Einhausungsbauwerkes

Parallel zu der Ausdifferenzierung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenplanes sind für das Planverfahren weitere wesentliche Untersuchungen abgeschlossen worden. Dabei steht die Betrachtung der Einhausung der A 661 im Vordergrund.

Die technische Machbarkeit der (Teil-)Einhausung der A 661 wurde mit einer im Jahr 2008 erarbeiteten Studie des Büros Krebs & Kiefer grundsätzlich belegt. Der Gutachter hatte unter Berücksichtigung der zum Ausbau der A 661 für diesen Bereich planfestgestellten Dimensionierung und einer Gesamtlänge des Einhausungsbauwerkes von 1.200 Meter folgende Kosten ermittelt:

bis zu 143 Mio. Euro	Baukosten
ca. 48 Mio. Euro	Kostenansatz technische Abschreibung und Betriebskostenpauschale *
bis zu 191 Mio. Euro	Gesamtkosten

Erläuterung zu *: Eine Form von Unterhaltskosten, die die Stadt an den Bund zahlen muss.

Um auf der Basis aktueller Kalkulationsgrundlagen eine belastbarere Kostenschätzung zu erreichen und weiterführende Varianten des Einhausungsbauwerkes zu erhalten, wurde in Abstimmung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin (DEGES) mit einer vertiefenden Machbarkeitsstudie beauftragt (Vertrag vom 13.09.2013, Abschluss der Studie 25.07.2014). Mit der Studie wurden in mehreren Szenarien Lösungen auf ihre Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und ihre Lärmschutzwirkung untersucht.

4.2 Rahmenbedingungen zur Einhausung A 661

4.2.1 Sechsstreifiger Ausbau der A661

Der sechsstreifige Ausbau der A 661 ist als „laufendes Vorhaben“ im aktuellen Bedarfsplan zum Bundesverkehrswegeplan enthalten. Er ist daher bei der Planung der Einhausung der A 661 als wichtige Rahmenbedingung zu Grunde gelegt.

Mit konkreten Planungen durch ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der A 661 hat HessenMobil zu Redaktionsschluss dieses Sachstandsberichtes noch nicht begonnen. Aus gemeinsamer Sicht der Stadt Frankfurt am Main und des Landes Hessen würden sich aber erhebliche Synergieeffekte ergeben, wenn die Realisierung einer Einhausung sowie der sechsstreifige Ausbau der A 661 zeitlich aufeinander abgestimmt würden. Über Planung, Baurechtschaffung und bauliche Umsetzung wären entsprechende Verwaltungsvereinbarungen zwischen dem Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main zu treffen.

4.2.2 Anpassung der Anschlussstelle Friedberger Landstraße: Ausfahrt der A 661 in nördlicher Richtung auf die Friedberger Landstraße

Voraussetzung für eine konstante Querschnittsbreite des Einhausungsbauwerkes ist die Verlegung des heute abgesetzten, in nördlicher Richtung verlaufenden Verzögerungstreifens (AS Friedberger Landstraße / Bad Vilbel) unmittelbar an die Richtungsfahrbahnen der A 661. Diese Maßnahme wird in den Studien von Krebs & Kiefer sowie der DEGES vorausgesetzt.

Im Zuge der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (siehe Kap. 4.5) und der Fachdiskurse mit HessenMobil als zuständigem Baulastträger wurde hingegen deutlich, dass es von dieser Seite derzeit keine Veranlassung gibt, die Ausfahrt in ihrer heutigen Lage zu verändern. Die Anpassung der Ausfahrt sowie daraus resultierende weitere bauliche Maßnahmen wären daher einseitiges Verlangen der Stadt Frankfurt am Main und somit von ihr in vollem Umfang zu finanzieren. Diese Auffassung von HessenMobil bleibt Gegenstand weiterer Verhandlungen. Im Kostenüberblick (Tabelle 1) wurde vorsorglich ein Kostenanteil der Stadt Frankfurt am Main von 50 % eingestellt. Diese Maßnahme wäre im Übrigen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Einhausungsbauwerk A 661 rechtlich zu sichern.

4.2.3 Anpassung der Anschlussstelle Friedberger Landstraße: Auffahrt von der Friedberger Landstraße auf die A 661 in südlicher Richtung

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange (siehe Kap. 4.5) und der Fachdiskurse mit HessenMobil wurde der Bedarf für eine Anpassung der Autobahnauffahrt von der Friedberger Landstraße in südlicher Fahrtrichtung auf die A 661 deutlich. Die in Zusammenhang mit der Herstellung des Riederwaldtunnels und dem Wegfall des „Alleentunnels / Alleenspange, A 66“ (Beschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom 05.02.2015) durchgeführte Verkehrsuntersuchung zeigt, dass die bereits heute unter Gesichtspunkten der Leistungsfähigkeit nicht unkritische Führung der Auffahrt als Linksabbieger von der Friedberger Landstraße in südlicher Richtung den zukünftigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird. Daher ist vorgesehen, die Auffahrt zukünftig als Rechtsabbieger über eine Direktrampe zur A 661 zu führen. Diese Maßnahme wird von HessenMobil durchgeführt, eine zeitliche Abhängigkeit mit der Einhausung besteht nicht (siehe hierzu auch Kap. 6.1.4).

4.3 Untersuchte Varianten der Einhausung der A 661

Ausgangsbasis der vertiefenden technischen Untersuchung durch DEGES war zunächst die Volleinhausung zwischen der Friedberger Landstraße und der Seckbacher Landstraße. Das Tunnelbauwerk wurde als Rechteckquerschnitt mit einer Röhre je Fahrtrichtung angenommen. Auf Grund der Höhe der Kosten dieser Maßnahme war es im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen darüber hinaus angezeigt, zusätzlich als Planvarianten weitere städtebaulich sinnvolle Teileinhausungen technisch und finanziell zu bewerten, um eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu der Gesamtmaßnahme zu erhalten. Die betrachteten Varianten, sämtlich als Rechteckquerschnitt in technischer Standardlösung entwickelt, werden im Folgenden kurz beschrieben.

L 1

Volleinhausung zwischen der Friedberger Landstraße und der Seckbacher Landstraße, Integration und Schließung des Galeriebauwerkes an der Seckbacher Landstraße: Oströhre: 1.300 m, Weströhre: 1.200 m.

L 2

Einhausung zwischen der Friedberger Landstraße und dem Galeriebauwerk Seckbacher Landstraße, keine Schließung des Galeriebauwerkes, dadurch Versatz des Südportals: Oströhre: 1.300 m, Weströhre: 1.080 m.

L 3

Einhausung beginnt rd. 150 m südlich der Friedberger Landstraße, keine Schließung des Galeriebauwerkes, dadurch Versatz des Südportals: Oströhre: 1.080 m, Weströhre: 880 m.

L 4, Lösung 400 Meter

Die Einhausung beginnt rd. 150 m südlich der Friedberger Landstraße, Reduzierung der Länge des Einhausungsbauwerkes auf rd. 400 m. Der Tunnelmund liegt bei etwa 400 m nördlich der Seckbacher Landstraße: Oströhre: 400 m, Weströhre: 400 m.

Die wesentlichen Ergebnisse zur Kostenschätzung für alle Planvarianten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 1: **Kostenüberblick Einhausungslösungen A 661 (in Mio. € brutto)**

Kostenblock	Variante	L 1	L 2	L 3	L 4
Verwaltungskosten *		12,78	11,24	10,02	5,59
Baukosten		127,76	112,38	100,25	55,91
Kostenansatz technische Abschreibung und Betriebskostenpauschale		71,93	61,68	57,78	29,42
GESAMTKOSTEN		212,50	185,30	168,10	90,92
- Kostenanteil sechs-streifiger Ausbau A 661 (Fiktiventwurf)**		27,70	27,70	27,70	27,70
- Kostenanteil (50 %) Um-/Ausbau AS Ost ***		4,20	4,20	4,20	4,20
- Kostenanteil (50 %) an der Leitungsverlegung ****		2,20	2,20	2,20	1,40
Kostenanteil der Stadt Frankfurt am Main		178,40	151,20	133,90	57,62

Quelle: Vertiefte Machbarkeitsstudie DEGES

Erläuterungen zu *: Pauschaler Ansatz 10 % der Baukosten zur Abdeckung der Kosten z.B. für Planung, Ausschreibungen, Bauabwicklung.

Erläuterungen zu **: Die Kosten für den gemäß Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Ausbau der A 661 sind von der DEGES vorläufig mit einer Kostenteilung 50/50 zwischen Bund und Stadt Frankfurt am Main in die Bilanzierung eingestellt worden („Sowieso-Kosten“). Die genaue Kostenteilung ist Gegenstand weiterer Verhandlungen.

Erläuterungen zu ***: Der nördlich trassierte bogenförmige Verzögerungsstreifen von der A 661 zur AS Friedberger Landstraße (AS Ost) ist anzupassen.

Erläuterungen zu ****: Die Baumaßnahme machen umfangreiche ergänzende Arbeiten wie z.B. die Verlegung von Leitungen erforderlich.

Die deutlich geringeren Kosten für die Variante L 4 erklären sich, neben der Verringerung der reinen Baukosten je Meter Tunnelbauwerk, insbesondere aus Einsparungen bei den technischen und sicherheitsrelevanten Einrichtungen des Bauwerkes. Nach den einschlägigen Richtlinien für den Tunnelbau (RAB-T) sind für Tunnelbauwerke unterhalb einer Länge von 400 Metern geringere Ausstattungsstandards zulässig.

4.4 Eigentumsverhältnisse und Gespräche zur Mitwirkungsbereitschaft

Im Untersuchungsraum befinden sich

ca. 43,4 ha (oder 36 %) im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main

ca. 12,2 ha (oder 10 %) im Eigentum stadtnaher Gesellschaften

ca. 23,6 ha (oder 20 %) im Eigentum der Bundesstraßen-Verwaltung

ca. 42,2 ha (oder 34 %) im Eigentum von Privaten und Sonstigen.

Nach den gesetzlichen Maßgaben (§ 165 (4) i. V. m. § 137 BauGB) ist im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen die erwogene städtebauliche Entwicklungsmaßnahme mit den Eigentümern, Pächtern und sonstigen Betroffenen zu erörtern, um deren Mitwirkungsbereitschaft festzustellen. Die entsprechenden Einzelgespräche wurden vom Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main - Abteilung Bodenordnung - im Zeitraum von Juli 2011 bis Juli 2012 geführt. Der Betroffenenbeteiligung wurden Grundbuch- und Katasterdaten mit Stand vom 05/2011 zugrunde gelegt, demnach befanden sich ca. 500 Grundstückseigentümer und Erbbauberechtigte im Untersuchungsgebiet. Eheleute und Privateigentümer, die sich in einer Eigentümer- bzw. Erbgemeinschaft befanden, wurden zu einem Eigentumstitel zusammengelegt, sodass sich insgesamt 294 Eigentumstitel ergaben. Erörterungsgespräche konnten mit 276 Personen aus dieser Gruppe geführt werden. Den rd. 390 bekannten Pächtern wurden Informationsveranstaltungen angeboten; rd. 250 Personen haben das Angebot wahrgenommen. Zusätzlich wurden den Pächtern anonymisierte Fragebögen zugesandt, diese hatten einen Rücklauf von 196 Exemplaren (ca. 50 %).

Zur besseren Strukturierung der Mitwirkungsgespräche wurde der Untersuchungsraum aufgrund seiner unterschiedlichen Entwicklungsziele in drei Teilbereiche gegliedert:

- Kerngebiete: Bereiche, die zweifelsfrei durch die städtebauliche Maßnahme betroffen sein würden.

- Gebiete mit eigenständiger Entwicklung: Bereiche, in denen schon in den letzten Jahren Eigentümergespräche wegen eigenständiger Planungsvorhaben (z.B. Bebauungsplanverfahren) geführt wurden.
- Anpassungsgebiete: Bereiche, die aus Gründen der städtebaulichen und freiräumlichen Vernetzungen mit einbezogen wurden, die aber aller Voraussicht nach nicht von planerischen/baulichen Maßnahmen betroffen sein würden.

Als Grundlage für die Erörterungen mit den Betroffenen wurde der vom Gutachterausschuss für den Bereich der Stadt Frankfurt am Main festgestellte, entwicklungsunabhängige Wert von 20,- €/qm angenommen, der sich auf Grundstücke mit freizeit- und kleingärtnerischer Nutzung ohne vorhandenen Aufwuchs, Einfriedungen und Aufbauten bezieht.

Die Ergebnisse der Gespräche aus dem Jahr 2012 zeigten folgendes Bild:

Die Eigentümer befürworteten generell die Einhausung der A 661, hauptsächlich wegen der zu erwartenden Lärmschutzwirkung. Die Umsetzung der Planung durch ein mögliches Instrumentarium der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird hingegen ganz überwiegend negativ gesehen.

53 % der privaten Eigentümer im Kerngebiet wären nicht bereit, ihre Grundstücke zum Anfangswert von 20,- €/qm an die Stadt Frankfurt am Main zu verkaufen, wobei ein Teil der Eigentümer jedoch bereit wäre, ihre Grundstücke zu einem wesentlich höheren Bodenpreis zu veräußern. Rund 37 % der Grundstückseigentümer wären auf der Basis von 20 €/qm verkaufsbereit. 10 % der Eigentümer machten keine Angaben.

Mehr als die Hälfte der Eigentümer im Kerngebiet könnten sich einen Grundstückstausch vorstellen.

Die investitionsbereiten Eigentümer im Kerngebiet würden eine Bebauung im Einfamilienhausbereich bevorzugen.

Die Eigentümer in den Gebieten mit eigenständiger Entwicklung wären nicht mit einer Veräußerung der Grundstücke zum entwicklungsunabhängigen Anfangswert einverstanden und fordern eine Abkoppelung der Gebiete aus einer erwogenen Entwicklungsmaßnahme.

28 % der auskunftsbereiten Pächter von Freizeitgärten beurteilen im Jahr 2012 die Entwicklungsvorstellungen der Stadt Frankfurt am Main positiv. 17 % machten keine Angaben. Über die Hälfte sieht die Entwicklung negativ. Ca. 80 % gaben an, auch nach Abschluss der Maßnahme ein neues Gartengrundstück pachten zu wollen.

4.5 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die nach den gesetzlichen Maßgaben des § 139 BauGB vorgeschriebene Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (u.a. wichtige Infrastrukturträger) sowie die Beteiligung betroffener städtischer Ämter hat im Jahr 2013 stattgefunden. Auf die Einzeldarstellung der Ergebnisse der Beteiligung wird im Rahmen dieses Sachstandsberichtes verzichtet. Alle vorgetragenen Belange sind, soweit sie für das Verfahren von Bedeutung waren, in die städtebauliche Rahmenplanung eingeflossen bzw. werden

in getrennten Verfahren (z.B. Regionalplanerisches Abweichungsverfahren oder Entlassung von Teilflächen aus dem GrünGürtel Frankfurt und der Landschaftsschutzgebietsverordnung) entsprechend gewürdigt.

4.6 Lärmschutz

Mit der Einhausung der A 661 soll sowohl der Lärmschutz für die Bestandsquartiere und vorhandenen Erholungsgebiete wie auch für die geplanten neuen Wohnbaulandentwicklungen und die neuen Grün- und Freizeitflächen gewährleistet sein. Der ursprüngliche planerische Ansatz ging von der Annahme aus, dass nur mit einer Volleinhausung der gewünschte Lärmschutz erzielt werden kann.

Die vorliegenden Untersuchungen zur Lärmbelastung entlang der BAB A 661 haben ergeben, dass eine Volleinhausung aus Sicht des Immissionsschutzes keine unabdingbare Voraussetzung für einen deutlich verbesserten Schallschutz im Bereich der bestehenden Wohnsiedlungen und der neu geplanten Wohnbaupotentiale ist.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen des TÜV Hessen kann ein Einhausungsbauwerk verkürzt und durch eine Lärmschutzbebauung ergänzt werden, um den beabsichtigten Schutz für die bestehenden und geplanten neuen Wohngebiete zu realisieren.

4.7 Klima

Klimatologische Belange waren bereits in den oben beschriebenen „kooperativen Verfahren“ (siehe Kap. 1.3) zur Findung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenplanes ein zentraler Aspekt. Bereits in diesem frühen Verfahrensschritt wurde die fachliche Expertise der Universität Kassel, Fachgebiet Umweltmeteorologie, unter Leitung von Prof. Dr. Katschner einbezogen.

Mittels einer aus dem Klimaplanatlas der Stadt Frankfurt am Main entwickelten Klimafunktionskarte wurde für den Untersuchungsraum eine Gebietsklassifizierung entwickelt, anhand derer die örtlichen Kaltluftentstehungsgebiete, Luftleitbahnen und Hangabwinde sowie Gebiete mit Mischklimaten und Gebiete mit Überwärmungspotential identifiziert wurden. Zur Aufrechterhaltung des in erster Linie für die nordöstlichen Innenstadtbereiche notwendigen Luftaustausches wird deshalb im Untersuchungsgebiet ein zentraler Strömungskorridor freigehalten, über den vor allem die regionalen Ausgleichsströmungen, insbesondere jedoch der sogenannte Wetterauwind weiterhin in das Stadtgebiet eindringen kann.

Die gemäß dem landschaftsplanerischen Rahmenkonzept vorgesehene „Grüne Mitte“ würde dabei zu einem wichtigen Element dieser Strömungsbahn, weil sie einerseits die Anreicherung der regionalen Frischluftströmung mit Kfz-Abgasen mindert und andererseits das heute infolge des Autobahneinschnittes bestehende Strömungshemmnis für den örtlichen Kaltluftabfluss aus dem Quellgebiet Huthpark deutlich verringert.

Die städtebauliche Figur der neuen Siedlungsflächen ist schließlich über offene, durchlässige Ränder mit geringerer städtebaulicher Dichte und über unterschiedliche Gebäudehöhen so strukturiert, dass entlang der Ventilationsbahn der Luftaustausch

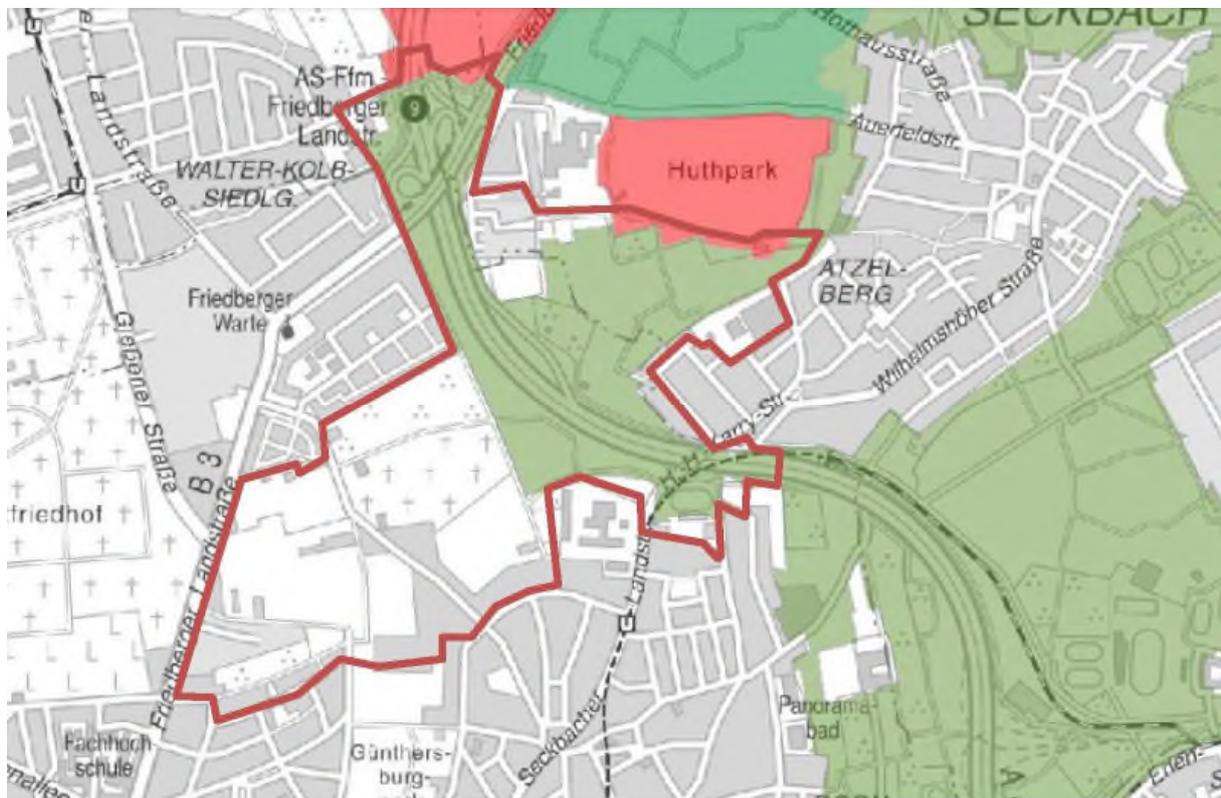
in die neuen Baugebiete, aber auch in die Bestandsgebiete hinein ermöglicht werden kann.

Im weiteren Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen und im Rahmen der daraus abgeleiteten Bauleitplanverfahren sollen die stadtklimatischen Erstbewertungen durch fachgutachterliche Untersuchungen eingehend überprüft und die städtebauliche Struktur ggfs. optimiert werden.

4.8 Landschaftsschutzgebiet und GrünGürtel Frankfurt

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich auf Bereiche des Landschaftsschutzgebiets „GrünGürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt am Main“ und zugleich auch auf Bereiche, die gemäß Stadtverordnetenbeschluss vom 14.11.1991 dem „GrünGürtel Frankfurt“ angehören (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Flächen im GrünGürtel Frankfurt und im Landschaftsschutzgebiet



Farbcodierung

Hellgrün: LSG, Zone 1

Rot: LSG, Zone 2

Dunkelgrün: im GrünGürtel, aber nicht im Landschaftsschutzgebiet

In dem rd. 121 ha großen Untersuchungsraum liegen rd. 68 ha im Landschaftsschutzgebiet. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Flächen entlang der A 661. Von den Flächen im Landschaftsschutzgebiet werden durch die geplanten Baumaßnahmen in den verschiedenen Teilgebieten voraussichtlich rd. 15,7 ha in Anspruch genommen. Sie sind überwiegend als Landschaftsschutzgebiet Zone I und untergeordnet im Bereich des Teilgebietes „Nördlich der Friedrich-Ebert-Schule“ als

Zone II (strengere Schutzzone) ausgewiesen. Das Landschaftsschutzgebiet wird zusätzlich flächengleich vom GrünGürtel Frankfurt überlagert.

Gleichzeitig ist geplant, die zentrale Grünfläche „Grüne Mitte“ und die Parkerweiterungen zu schaffen, die dem GrünGürtel hinzugefügt werden könnten; gleiches gilt für die jetzt noch nicht unter Schutz stehenden Flächen im Westen des Ernst-May-Viertels. Die derzeit von der A 661 stark beeinträchtigten Flächen werden qualitativ deutlich aufgewertet. Insgesamt ist daher eine positive Bilanz zu erwarten.

Um die geplanten Maßnahmen im Landschaftsschutzgebiet realisieren zu können, bedarf es der Änderung der Landschaftsschutzgebietsverordnung durch das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Obere Naturschutzbehörde.

Die Änderung der Flächen im „GrünGürtel Frankfurt“ erfordert einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main.

4.9 Naturschutzrechtlicher Ausgleich, Biotop und Artenschutz

In den verschiedenen Teilgebieten wird es zu Eingriffen in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild kommen.

Gemäß dem Bundesnaturschutzgesetz sind nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die Planungen und Konkretisierung der einzelnen Maßnahmen haben im Rahmen von gesetzlichen Planverfahren wie der Aufstellung eines Bebauungsplanes zu erfolgen.

Es ist absehbar, dass weitere Kompensationsmaßnahmen auch dann erforderlich werden, obschon die den Eingriff minimierende Wirkung eines in die Landschaft integrierten Einhausungsbauwerkes zu beachten ist. In welchem Umfang weitere, auch außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegene Kompensationsmaßnahmen erforderlich sein werden, und welche Maßnahmen dafür geeignet wären, ist Teil der noch anstehenden Untersuchungen und weiterer Bearbeitungsschritte. Hierzu bedarf es konkreter Eingriffs-/Ausgleichsermittlungen auf der Grundlage detaillierter Biotop- und Nutzungskartierungen sowie weiterentwickelter städtebaulicher Entwürfe zu den einzelnen Teilgebieten im Rahmen von Bauleitplanverfahren.

Dies beinhaltet auch die gegebenenfalls zu treffenden Vorkehrungen und Maßnahmen zum Erhalt der nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Hessischem Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) geschützten Biotope sowie der unter besonderem Schutz stehenden Tier- und Pflanzenarten.

4.10 Dauerklein- und Freizeitgärten

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich zahlreiche gärtnerisch genutzte Grundstücke, die hauptsächlich von Freizeitgärten, zu einem geringeren Anteil auch von Dauerkleingärten eingenommen werden.

Die Dauerkleingärten werden bei derzeitigem Konzeptstand überwiegend erhalten. Die Dauerkleingartenanlage „KGV Cronberger e.V.“ mit rd. 5,7 ha wird beispielweise nicht in Anspruch genommen. Nur geringe Anteile der Dauerkleingartenflächen sind für neue Wegeverbindungen und im Bereich des neuen Quartiers „Arrondierung

Festburgsiedlung“ für den Wohnungsbau vorgesehen und werden entsprechend den gesetzlichen Maßgaben ersetzt.

Aus der Untersuchung der Pachtverhältnisse der Freizeitgärten (siehe Kap. 4.4.) wurde deutlich, dass nicht alle Pächter in der Nähe der Gärten wohnen. Für die zukünftige Entwicklung der Freizeitgärten könnte diese Erkenntnis ein wesentlicher Hinweis sein, da mit Priorität die wohnungsnahere Bereitstellung mit (Ersatz-) Freizeitgärten erfolgen sollte; gleichwohl könnten aber auch Ersatzangebote in größerer räumlicher Distanz angeboten werden.

Bei Umsetzung des Konzeptes zur Entwicklung des „Ernst-May-Viertels“ und der Gewinnung nennenswerter Wohnungsbaupotentiale ist es daher unabdingbar, dass Gartenflächen in allen Teilgebieten zugunsten der dringend benötigten Wohnbauflächen entfallen müssen. Weitere Beanspruchungen von gärtnerisch genutzten Flächen ergeben sich aus der Anlage neuer Wegeverbindungen, Grün- und Sportflächen für die Allgemeinheit sowie auch aus der landschaftsangepassten Einbettung des Einhausungsbauwerkes.

Nach derzeitigem Kenntnisstand verteilen sich die gärtnerisch genutzten Grundstücke wie folgt auf die verschiedenen neuen Quartiere, die zugunsten der baulichen Entwicklung in Anspruch genommen werden müssen:

- Im Teilgebiet „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ (ca. 4,6 ha) werden rd. 1,24 ha gärtnerisch genutzt. Diese verteilen sich auf insgesamt 22 Gartengrundstücke.
- In der rund 6,8 ha großen Gebietserweiterung der Festburgsiedlung werden derzeit etwa 4 ha von Freizeitgärten und annähernd 1,3 ha von Dauerkleingärten eingenommen.
- Im Teilgebiet „Nördlich der Friedrich-Ebert-Schule“ (ca. 3 ha) dominieren auf 2,4 ha Freizeitgärten. Dauerkleingärten sind dort nicht vorhanden.
- Das fast 5 ha große Arrondierungsgebiet nördlich der Siedlung „An den Röthen“ beinhaltet ein rd. 3,8 ha großes Gebiet mit Freizeitgärten und zudem etwa 0,6 ha Dauerkleingartenfläche.
- Im Teilgebiet „Katharinen-Campus“ (ca. 2,4 ha) bestehen nur wenige Freizeitgärten, die etwa 0,6 ha einnehmen. Dauerkleingärten sind dort nicht vorhanden.
- Im Teilgebiet „Südlich Seckbacher Landstraße“ (ca. 3,24 ha) existieren nur wenige Freizeitgärten, die etwa 0,6 ha einnehmen. Dauerkleingärten sind dort nicht vorhanden.
- Innerhalb des rd. 16,6 ha großen neuen Quartiers im Gebiet „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“ befinden sich auf rd. 8,6 ha Flächen mit einer kleinteiligen gärtnerischen Nutzung.

Für die entfallenden Gartenparzellen sollen im Untersuchungsgebiet nach Möglichkeit Ersatzstandorte vorgesehen werden. Es ist jedoch erkennbar, dass eine vollständige Kompensation der entfallenden Gartenparzellen innerhalb des Untersuchungsraumes nicht möglich sein wird. Es sind deshalb auch potentielle Ersatzflä-

chen außerhalb des Untersuchungsraumes einzubeziehen. Hierbei soll Rücksicht auf den Wohnort der Pächter genommen werden.

Zur Steuerung dieses komplexen Prozesses ist beabsichtigt, ein entsprechendes Management (Suche nach Ersatzflächen, Verlagerung der Gärten, Kompaktierung und Zusammenlegungen, u.a.) unter Einbeziehung der betroffenen städtischen Ämter aufzubauen.

5. Vorzugslösung 400 Meter-Tunnelvariante (L 4)

Für die Bestimmung einer erforderlichen Mindestlänge eines Einhausungsbauwerks und seiner Position im Untersuchungsraum sind vor allem die Schutzbedürftigkeit der angrenzenden Bestandsnutzungen, die erzielbare Schallschutzwirkung sowie landschaftsgestalterische und nutzungsfunktionale Aspekte entscheidend.

Es konnte im Rahmen der Voruntersuchung nachgewiesen werden, dass alle diese Aspekte auch mit einem knapp 400 Meter langen Einhausungsbauwerk, das etwa in der Mitte des Autobahnabschnitts zwischen der Friedberger und der Seckbacher Landstraße angeordnet ist, berücksichtigt sowie die angestrebten Schallschutzziele erreicht werden können.

So kann auf eine Einhausung im nördlichen Autobahnabschnitt verzichtet werden, weil der Betreiber der Blumengroßmarkthalle entgegen früherer Annahmen an seinem derzeitigen Standort verbleiben möchte. Daher steht dieser Bereich auf unabsehbare Zeit nicht für die Entwicklung eines neuen Wohnquartiers zur Verfügung. Weil zudem der Schutz des gegenüber liegenden, bestehenden Wohngebietes „New Atterberry“ städtebaulich angemessen und unter vertretbareren Kosten auch mit dem geplanten Quartier „Friedberger Landstraße“ (Atterberry-Ost) herstellbar ist, kann hier auf eine Einhausung der Autobahn verzichtet werden.

Die günstige geographische Exposition erlaubt östlich des Quartiers New Atterberry die Errichtung eines langgestreckten Gebäuderiegels, der sich mit seinen schutzbedürftigen Wohn- und Außenbereichen konsequent nach Südwesten ausrichtet und sich somit vom Autobahnlärm abwenden kann. Von der dadurch erzielbaren Abschirmwirkung profitiert nicht nur der neue Gebäuderiegel, sondern auch die angrenzende Siedlung „New Atterberry“. Nachvollziehbar ist dieser Schallschutzeffekt anhand der flächenhaften Schallimmissionspläne aus den orientierenden Schallimmissionsberechnungen der Technischen Überwachung Hessen (TÜV Hessen) aus dem Jahr 2014 (siehe unten).

Abbildung 2: **Beurteilungspegel nachts ohne Schallschutzmaßnahmen (Verkehrsprognose 2025)**

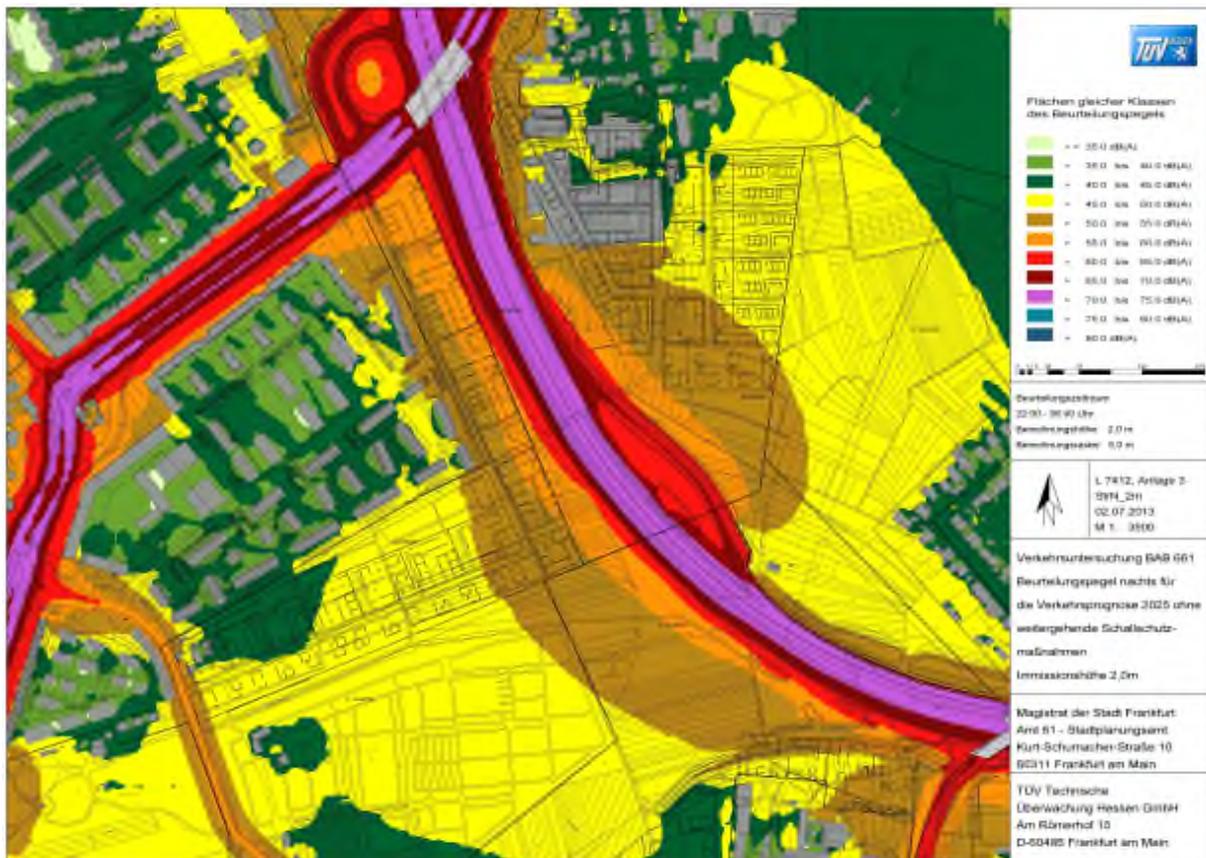


Abbildung 2 zeigt die Höhe der zu erwartenden Schallimmissionen bei freier Schallausbreitung in 2 m Höhe für den Nachtzeitraum (22 bis 06 h) auf Grundlage der Verkehrsprognose 2025, ohne weitere Schallschutzmaßnahmen.

Erkennbar ist, dass das Wohngebiet „New Atterberry“ vor allem an seinem Ostrand von erheblichen Verkehrslärmeinträgen betroffen sein wird, die um bis zu 10 dB(A) über den Orientierungswerten der einschlägigen DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - für Allgemeine Wohngebiete (45 dB(A) nachts) liegen. Am südlichen Quartiersrand betragen die Überschreitungen noch bis zu 5 dB(A), während innerhalb des Quartiers die Orientierungswerte eingehalten oder unterschritten werden.

Abbildung 3: Beurteilungspegel nachts mit schallschützender Bebauung und Einhausung der A 661 in der 400 Meter Variante (Verkehrsprognose 2025)

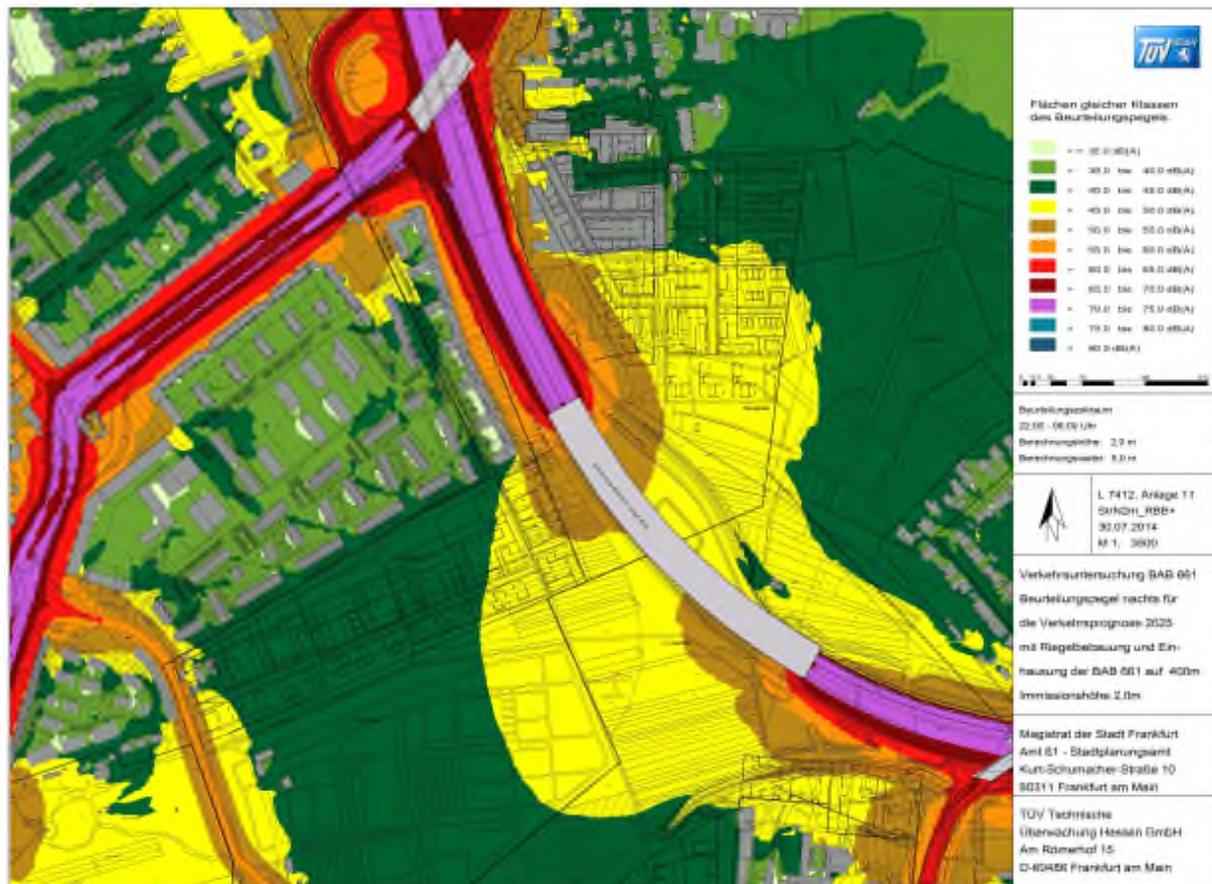


Abbildung 3 belegt, dass ein Gebäuderiegel an seiner der Autobahn zugewandten Seite zwar deutlich verlärmert sein wird. Zum Schutz seiner Bewohner sind daher umfangreiche passive Schallschutzvorkehrungen an der östlichen Gebäudefassade erforderlich. Nach Westen hin schirmt das Riegelbauwerk den Autobahnlärm jedoch wirkungsvoll ab, so dass seine Westfassaden sowie das angrenzende Wohngebiet „New Atterberry“ wirkungsvoll vom Autobahnlärm entlastet werden. Die nächtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau – können daher großflächig unterschritten werden.

In Kombination mit dem sich südlich an den Gebäuderiegel anschließenden, auf 400 Meter verkürzten Einhausungsbauwerks ergibt sich eine Schallschutzwirkung, die auch den Südrand des Wohnquartiers sowie die angrenzenden Freibereiche großräumig entlastet. Zugleich verbessert sich die Belastungssituation innerhalb des Wohngebiets nochmals deutlich gegenüber der nicht geschützten Immissionsvariante.

Die schalltechnische Untersuchung des TÜV Hessen belegt somit eindeutig, dass mittels eines autobahnparallelen Gebäuderiegels zwischen der A 661 und dem bestehenden Wohnquartier eine erhebliche Lärmreduzierung sowohl im Wohngebiet „New Atterberry“ als auch in den südlich angrenzenden Garten- und Freibereichen erzielt werden kann.

Ein solches Riegelbauwerk rechtfertigt es daher, die Position des nördlichen Tunnelmundes soweit nach Süden zu verlagern, wie dies zum Schutz der Erweiterungsfläche der Festburgsiedlung und des Südrandes von „New Atterberry“ notwendig ist. Für dieses östlich der A 661 liegende Arrondierungsgebiet „Festburgsiedlung“ kann wegen seiner Südwestexposition nicht auf eine autobahnbegleitende Bebauung als aktive Lärmschutzmaßnahme zurückgegriffen werden.

Das südliche Ende des Einhausungsbauwerkes kann ebenfalls verschoben werden, weil durch den Verzicht auf eine zunächst in der städtebaulichen Studie AS&P angeordnete Erweiterung am Seckbacher Westrand kein neuer immissionsschutzrelevanter Sachverhalt geschaffen würde und zum Schutz dieses Stadtteils bereits umfangreiche Vorkehrungen im Rahmen des Autobahnbaus getroffen wurden (Lärmschutzgalerie, Schallschutzwände).

Auch die geplanten Quartiere „Südlich Seckbacher Landstraße“ und „Katharinen-Campus“ nördlich des Katharinen-Krankenhauses erfordern keine Verlängerung des Einhausungsbauwerkes bis zur Seckbacher Landstraße. Beide neuen Gebiete könnten ebenso wie das Teilgebiet „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ durch eine konsequent optimierte Riegelbebauung vor dem Autobahnlärm geschützt werden.

Mit der zentralen Positionierung im heute unterbrochenen Grünzug und der auf knapp 400 Meter begrenzten Länge des Einhausungsbauwerkes wäre sichergestellt, dass die trennende Wirkung der A 661 abgemildert würde, da mit dieser Bauwerksdimensionierung die gewünschte stadträumliche Vernetzung und vor allem die angestrebte Wiederherstellung der landschaftsräumlichen Bezüge erreicht werden kann. Zwar ließe sich mit einer Lärmschutzwand entlang der A 661 der Lärmeintrag in den Siedlungsbestand ebenfalls reduzieren. Eine solche Schutzvorkehrung würde aber die durch die A 661 erzeugte stadt- und landschaftsräumliche Zäsur nochmals erheblich verstärken.

Bei Abwägung aller Aspekte des Lärmschutzes, der städtebaulichen und freiraumplanerischen Belange sowie der finanziellen Aufwendungen stellt somit die auf knapp 400 Meter verkürzte Einhausungsvariante den bestmöglichen Kompromiss dar, mit der bei drastisch reduzierten Baukosten ein Maximum an Vorteilen des Projektes generiert und die städtebaulichen sowie grünplanerischen Ziele umgesetzt werden können.

6. Zielaussagen zu den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Teilbereichen des „Ernst-May-Viertels“

Die nachfolgend dargelegten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Zielaussagen zu den Teilbereichen des „Ernst-May-Viertels“ basieren ausschließlich auf der Variante L 4 – 400 m Einhausung der A 661 (siehe Anlage 1: „Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept SEM 3 „Ernst-May-Viertel“).

6.1 Quartier „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“ (Innovationsquartier) (1.500 WE) und Quartier „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ (Atterberry-Ost) (250 WE)

6.1.1 Formale Aspekte

Die Teilfläche „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“ umfasst insgesamt eine Fläche von rund 16,6 ha. Rund 40 % dieser Flächen wurden durch ein Projektentwicklungsunternehmen per Optionsvertrag eigentumsrechtlich gesichert, 32 % stehen im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main, die restlichen 28 % entfallen zu gleichen Teilen auf Bestandsflächen, die im privatem Eigentum verbleiben und solche, die für die Projektentwicklung noch erworben werden müssen.

Die Teilfläche „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ steht zum größten Teil im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main und der Bundesrepublik Deutschland, mit zusammen mehr als 50 % der Fläche. Die übrigen Flurstücke befinden sich in Stiftungseigentum bzw. Privatbesitz.

Im Übrigen wurde der Planfeststellungsbeschluss „A 66 / Alleentunnel / Alleenspanne“ durch das Land Hessen (Beschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom 05.02.2015) förmlich rückabgewickelt und ist somit gegenstandslos. Folglich steht auch vor diesem Hintergrund einer zeitnahen Bebauung der Flächen aus übergeordneter verkehrsplanerischer Sicht nichts entgegen.

Vor dem Hintergrund der damit insgesamt günstigen Voraussetzungen bei der Verfügbarkeit der Grundstücke verbietet sich die Anwendung einer „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ bei beiden Teilflächen. Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist nur dann begründbar, wenn die angestrebten Ziele und Zwecke nicht durch angemessene öffentlich-rechtliche Vereinbarungen erreicht werden können, mit denen weniger weitgehend in die Eigentumsrechte der Betroffenen eingegriffen wird („Subsidiaritätsprinzip“). Für beide Gebiete gilt, dass diese durch anderweitige Instrumente entwickelt werden können.

Die Umsetzung der städtebaulichen Ziele über ein noch zu bildendes Projektentwicklungsunternehmen erscheint gesichert. Kostenvorteile können sich insbesondere aus geringen Managementkosten eines am Entwicklungsgewinn beteiligten Unternehmens, einer reibungsloseren und konfliktfreieren Grundstücksankaufspolitik, einer höheren Sicherheit vor Klageverfahren und beschleunigten Vergabeverfahren ergeben. Diese Strategie wird weiter geprüft.

6.1.2 Inhaltliche/planerische Aspekte und nachhaltige Siedlungsentwicklung Frankfurts

Unabhängig von den formalen Aspekten der Vorgehensweise ist sichergestellt, dass durch die Entwicklung dieser Teilflächen wesentliche Ziele und Zwecke der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenplanungen für den gesamten Untersuchungsraum umgesetzt werden, nämlich die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum, die Verbesserung der Grünvernetzung und die Reduktion des Lärmeintrages auf die Siedlung „New-Atterberry“.

Bei der Entwicklung der beiden Teilflächen „Friedberger Landstraße/Südlich Wasserpark“ und „Friedberger Landstraße/Östlich Bodenweg“ handelt es sich um Projekte mit denen durch eine maßvolle Erweiterung am Siedlungsrand neue Wohnbauflächen geschaffen werden, zum Teil auch durch die Umwandlung von vormals gewerblich genutzten Flächen. Dem zentralen Aspekt einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, nämlich der Reduktion des Flächenverbrauchs im Außenbereich, wird damit Rechnung getragen.

6.1.3 Städtebaulicher Grundansatz des Quartiers „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“ (Innovationsquartier)

In diesem Teilbereich sollen bis zu 1.500 Wohneinheiten geschaffen werden, davon sollen gemäß des Magistratsvortrages M 9 vom 17.01.2014 30 % des Wohnungsbaus als geförderter Wohnraum entstehen.

Das Gebiet soll als Modellstandort für innovative Ansätze des Städtebaus und des Hochbaus entwickelt werden. Dabei sollen die Themenfelder Mobilität, Regenwasserbewirtschaftung sowie Energieversorgung und –nutzung besondere Berücksichtigung finden. Im Sinne eines eigenständigen Innenstadtquartiers wird eine Blockrandstruktur in Anlehnung an die städtebaulichen Dichten des benachbarten Nordends angestrebt.

Die unmittelbar an der Friedberger Landstraße gelegenen Flächen werden derzeit vorwiegend gewerblich genutzt. Hier finden sich eine Mischung aus Autohändlern, kleineren Dienstleistungsbetrieben, einzelnen Wohnhäusern sowie im südlichen Abschnitt ein großflächiger Einzelhandel und eine Tankstelle. Nördlich der von der Friedberger Landstraße nach Osten abzweigenden Hungener Straße befinden sich Dienstleistungsbetriebe, baulich teilweise mit Wohnnutzungen verbunden. Südlich der Hungener Straße liegt das Gelände der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BGU) mit einem vierzehngeschossigen Büro-Hochhaus.

Am östlichen Ende der Hungener Straße betreibt das Amt für Straßenbau und Erschließung für seinen Baubezirk Ost ein Lager für Baumaterialien mit dazugehörigem Bürogebäude. Östlich der dargestellten Nutzungen finden sich vorwiegend private gärtnerisch genutzte Flächen (Freizeit- und Dauerkleingärten). Hervorzuheben ist ferner das Gelände des Abenteuerspielplatzes Riederwald e.V., das sich am Ostrand des geplanten Quartiers (nördlich Wetteraustraße) befindet. Dieser Spielplatz soll als Angebot, ggfs. durch Verlagerung, erhalten werden. Die Ost- und Westränder des Gebietes sind miteinander durch den Schlinkenweg verbunden, der als Rad- und Fußweg ausgebaut ist.

Das Gebiet soll von Westen nach Osten räumlich in mehreren Bauabschnitten entwickelt werden. Der erste Teil der Entwicklung umfasst dabei den Abriss oder Teilabriss von Bestandsnutzungen, deren bauliche Ergänzung sowie eine weitgehende Verlagerung der gärtnerisch genutzten Flächen im Gesamtgebiet. Hinzu kommt die Umsiedlung der Betriebseinheiten des Amtes für Straßenbau und Erschließung. In einer weiteren zeitlichen Phase der Gebietsentwicklung ist die Umstrukturierung oder ggfs. Verlagerung des Abenteuerspielplatzes an einen alternativen Standort

vorgesehen. Die Aufgabe der noch bestehenden gartenbauwirtschaftlichen Nutzungen am Ostrand der Flächen würde im Zuge der Neubebauung erforderlich werden.

Die Anbindung des Gebietes an das städtische Straßennetz erfolgt über zwei Anschlüsse an die Friedberger Landstraße. Die innere Erschließung soll über eine Ringstraße realisiert werden.

Sowohl die je nach Baufortschritt zur Deckung des durch die Neubebauung ausgelösten Bedarfs erforderlichen drei bis vier Kindertagesstätten als auch eine drei- bis vierzügige Grundschule zur Versorgung der Bedarfe aus der Gesamtmaßnahme „Ernst-May-Viertel“ sollen im Gebiet Platz finden.

6.1.4 Städtebaulicher Grundansatz des Quartiers „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ (Atterberry-Ost)

Zwischen dem Wohnquartier „New Atterberry“ und der A 661 befindet sich eine ca. 300 m lange Fläche, die neben dem Böschungsbereich zu den Fahrbahnen durch brach liegende Freiflächen und gärtnerisch genutzte Flächen geprägt ist. Unter Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Schutzabstände entlang der A 661 und der neuen Autobahnauffahrt AS Friedberger Landstraße südliche Richtung („Direktrampe“, siehe Kap. 4.2.3) und bei konsequenter Beachtung der lärmschutztechnischen Anforderungen sind diese Flächen für eine Wohnbauentwicklung geeignet. Nach aktuellem Planungsstand könnten hier ca. 250 Wohneinheiten errichtet werden.

Beabsichtigt ist ein zur A 661 in geschlossener Bauweise errichteter Gebäudekomplex, der von Norden über die Friedberger Landstraße und den in dem Zusammenhang auszubauenden Bodenweg verkehrlich erschlossen werden soll. Die Ausfahrt aus dem Gebiet soll über die Valentin-Senger-Straße erfolgen. Durch den Gebäuderiegel wird, wie in Kapitel 5, Abbildung 3, verdeutlicht, ein effektiver Lärmschutz gegenüber der bestehenden Siedlung „New Atterberry“ entfaltet.

Die Ausfahrt zur Friedberger Landstraße ist aus Leistungsfähigkeitsgründen nicht möglich.

6.2 Quartier „Wohnen am nördlichen Günthersburgpark“ (Gärtnerei Friedrich) (100 WE)

6.2.1 Formale Aspekte

Für diese Teilfläche sind die gesetzlichen Voraussetzungen zur Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB ebenfalls nicht gegeben. Wie oben erläutert, ist eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nur dann begründbar, wenn ihre angestrebten Ziele und Zwecke nicht durch angemessene öffentlich-rechtliche Vereinbarungen erreicht werden können, mit denen weniger weitgehend in die Eigentumsrechte der Betroffenen eingegriffen wird („Subsidiaritätsprinzip“).

Im Zuge der Eigentümergespräche hat sich gezeigt, dass der Eigentümer bzw. dessen bevollmächtigter Vertreter dazu bereit ist, die städtebaulichen Ziele, die sich aus der Rahmenplanung zur Entwicklungsmaßnahme ergeben, über einen städtebauli-

chen Vertrag im Sinne des § 11 BauGB zeitnah in Abstimmung mit der Stadt umzusetzen.

Für den Bereich der „Gärtnerei Friedrich“ wurde im Jahr 2008 ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 858 - Wohnen am nördlichen Günthersburgpark - gefasst (§ 3682 vom 18.03.2008). Der Magistrat wurde zugleich beauftragt, das für diesen Bebauungsplan ausgearbeitete städtebauliche Konzept weiter zu entwickeln und die nächsten Verfahrensschritte durchzuführen.

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan kann zügig zum Satzungsbeschluss gebracht und die Flächen dann umgehend bebaut werden, sobald ein städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB zwischen dem Eigentümer der Gärtnereiflächen bzw. seinem Bevollmächtigten und der Stadt geschlossen werden kann.

6.2.2 Inhaltlich/planerische Aspekte

Wesentliche inhaltliche Ziele und Zwecke der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenplanungen für den gesamten Untersuchungsraum bleiben gewahrt. Neben der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum wird auch ein Beitrag zur Grünvernetzung geleistet, da mit Blick auf die zukünftige Erweiterung des Günthersburgparks weitere Zugänge zum Park geschaffen werden.

Insgesamt sollen rund 100 WE errichtet werden (davon im Sinne des StVV-Beschlusses § 4542 vom 22.05.2014 ca. 30 % als geförderter Wohnungsbau). Die Wohnbauflächen befinden sich ausschließlich auf den privaten Gärtnereiflächen; Flächen des Günthersburgparks werden nicht in Anspruch genommen.

6.3 Quartier „Erweiterung Festeburgsiedlung“ (680 WE)

Die Verlagerung der Blumengroßmarkthalle war die zentrale Annahme bei den ersten Planüberlegungen für das Quartier „Erweiterung der Festeburgsiedlung“. Die Eigentümer / Betreiber der Blumengroßmarkthalle haben allerdings in den Gesprächen zur Mitwirkungsbereitschaft die Verlagerungskosten der Halle in einer Höhe beziffert, die eine Entwicklung dieses Quartiers auf dem Blumenmarktareal als unwirtschaftlich darstellt.

Die jetzt gefundene städtebauliche Lösung geht von einem Verbleib der Blumengroßmarkthalle aus. Die Lage der Blumengroßmarkthalle erschwert jedoch eine angemessene Erschließung des potentiellen Entwicklungsgebietes über die Friedberger Landstraße.

Nach den aktuellen Verkehrsuntersuchungen können in diesem Quartier ohne größeren baulichen Aufwand an den Anschlüssen zur Friedberger Landstraße bis zusätzlich 220 Wohneinheiten, davon 30 % gefördert, wie auch in den nachfolgenden unter den Kapiteln 6.4 bis 6.7 beschriebenen Quartieren, geschaffen werden. Eine größere Anzahl von Wohneinheiten ist nur dann möglich, wenn die Anschlussstelle Friedberger Landstraße mit erheblichem Aufwand umgebaut würde.

Die Wohnbaufläche des Quartiers könnte, ergänzend zu der Erschließung von Norden, auch von Süden über die Seckbacher Landstraße und über eine neu zu bauen-

de Straße erschlossen werden. Das würde den Bau von weiteren rd. 460 WE sowie von zwei Kitas ermöglichen, sodass insgesamt rd. 680 WE realisiert werden könnten.

Die Lage des geplanten Baugebietes ist so gewählt, dass die Dauerkleingärten in einem möglichst geringen Umfang in Anspruch genommen werden. Gleichzeitig ist der südliche Rand der neuen Siedlungsfläche so ausgeformt, dass zwischen der Festburgsiedlung und Seckbach ein ausreichend dimensionierter Freiflächenkorridor für die Grünvernetzung und Frischluftversorgung bestehen bleibt.

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept ist im Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen weiter zu differenzieren.

6.4 Quartier „Nördlich Friedrich-Ebert-Schule“ (330 WE)

Das Quartier „Nördlich der Friedrich-Ebert-Schule“ ist mit rd. 330 WE als Erweiterung des Stadtteils Seckbach geplant. Die Baustruktur des neuen Siedlungskörpers ist mit niedrig verdichtetem Wohnungsbau dem Stadtteil Seckbach angemessen. Die verkehrliche Erschließung des Quartiers soll über die Arolser Straße erfolgen.

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept ist im Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen weiter zu differenzieren.

6.5 Quartier „Südlich Seckbacher Landstraße“ (350 WE)

Die städtebauliche Figur des Quartiers „Südlich Seckbacher Landstraße“ kann in ähnlicher Form wie für das Quartier „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ ausgebildet werden. Es ist eine Wohnbebauung für rd. 350 WE vorgesehen.

Voraussetzung einer Entwicklung des Baugebietes ist die Verlagerung des Sportplatzes „SG Bornheim 1945 e.V. Grün Weiß“, wobei im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der vorbereitenden Untersuchungen Bedarfe für eine Erweiterung der Sportflächen angemeldet wurden. Verlagerungsoptionen könnten sich auf den neu geschaffenen Flächen auf dem Deckel des Einhausungsbauwerkes ergeben. Hierzu sind im Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen vertiefende statische, landschaftsräumliche und wirtschaftliche Untersuchungen anzustellen.

Die Erschließung des Quartiers kann über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden.

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept ist im Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen weiter zu differenzieren.

6.6 Quartier „Katharinen-Campus“ (350 WE)

Die städtebauliche Figur des Quartiers „Katharinen-Campus“ kann in ähnlicher Form wie für das Quartier „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ ausgebildet werden, sodass auch hier keine Notwendigkeit für eine lärmreduzierende Einhausung der A 661 besteht.

Die Erschließung kann über einen Anschluss an die Seckbacher Landstraße erfolgen.

Das städtebauliche Konzept ist im Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen weiter zu differenzieren. Gegebenenfalls ist eine krankenhausauffine Nutzung des Areals, etwa für ein Hotel für Angehörige, Betriebswohnungen oder ambulante Versorgungseinrichtungen, denkbar. Die zunächst mit 350 ermittelte Zahl der Wohneinheiten würde sich je nach Nutzungskonzept entsprechend verändern.

6.7 Quartier „An den Röthen“ (260 WE)

Die Erweiterung der Siedlung „An den Röthen“ folgt in ihrer städtebaulichen Figur dem Muster und den Strukturen der Bestandsbebauung. Die Erschließung des Quartiers soll über die Dortelweiler Straße erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist im Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen weiter zu differenzieren, insbesondere mit Blick auf das nördlich angrenzende Quartier „Katharinen-Campus“ und des stadtgestalterischen Ziels der Ausbildung einer gemeinsamen Raumkante.

6.8 Zentrale öffentliche Grünfläche „Grüne Mitte“

Das zentrale Element der landschaftsplanerischen Umgestaltung des Untersuchungsraumes stellt eine neue öffentliche Grünfläche dar, die sog. „Grüne Mitte“. Sie ist in ihrem Kernbereich auf dem neugeschaffenen Einhausungsbauwerk positioniert, beansprucht aber auch noch weitere Flächen beidseits der Autobahn, weil ansonsten keine akzeptable Größe realisierbar wäre, die ihrer zugeordneten Bedeutung für den Landschaftsraum und die Freizeitgestaltung angemessen ist. Mit dieser neuen Grünfläche kann die Trennwirkung des Autobahneinschnittes sowohl in funktionaler als auch in visueller Hinsicht aufgehoben werden. Die „Grüne Mitte“ schafft somit erst die Voraussetzungen für die angestrebte Grünvernetzung zwischen Huthpark und Günthersburgpark.

Sie dient darüber hinaus aber vor allem dem Erholungs- und Erlebnisbedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner in den umliegenden neuen und bestehenden Quartieren und zugleich auch der Entlastung des stark beanspruchten Günthersburgparks. Mit der öffentlich nutzbaren „Grünen Mitte“ soll ein neuer zentraler Ort entstehen, der allen angrenzenden neuen Quartieren als Erholungs- und Erlebnisfläche dienen soll. Durch ihre funktionale und gestalterische Vernetzung mit den umliegenden Quartieren können auch deren Qualitäten aufgewertet werden.

Schließlich kann mit der „Grünen Mitte“ der örtliche Kaltlufthaushalt unterstützt und die lufthygienischen Belastungen entlang der A 661 verringert werden (vgl. Kapitel 4.7). Das gestalterische Konzept für diese neue öffentliche Grünfläche ist im weiteren Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen auszdifferenzieren.

6.9 Erweiterung Günthersburgpark

Nach Aufgabe und Abbruch des Betriebshofs des Grünflächenamtes sollen diese neu gewonnenen Freiflächen dem Günthersburgpark zugeschlagen werden. Diese bereits durch frühere Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung vorgesehene Erweiterung des Parks soll in das Gesamtkonzept der angedachten neuen Grünvernetzung Eingang finden. Damit wird eine weitere wichtige Komponente der planerisch gewünschten Grünvernetzung zwischen dem Huthpark und dem Günthersburg-

park geschaffen. Das landschaftsplanerische Konzept ist im Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen weiter zu detaillieren.

6.10 Erweiterung Huthpark

Die vorgesehene Arrondierung zur Erweiterung des Huthparks definiert klar die südliche Raumkante dieses Parks. Damit wird eine weitere Komponente der planerisch gewünschten Grünvernetzung zwischen dem Huthpark und dem Günthersburgpark geschaffen. Das landschaftsplanerische Konzept ist im Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen weiter zu differenzieren.

7. Kosten- / Finanzierungsübersicht

Die gegenwärtige Kosten- und Finanzierungsübersicht für das Vorhaben basiert auf folgenden Grundannahmen:

- Die Entwicklung der Teilflächen „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“, „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ und „Nördlich Günthersburgpark“ erfolgt mittels separater Bauleitplanverfahren. Diese Kosten gehen nicht in die Kosten- und Finanzierungsübersicht ein.
- Die Erlöse aus dem Verkauf städtischer Flächen in den Teilbereichen Innovationsquartier und Atterberry-Ost, die außerhalb des förmlichen Instrumentes der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfolgen, werden zur Finanzierung von baulichen Maßnahmen innerhalb des Ernst-May-Viertels herangezogen.
- Die Entwicklung der weiteren Teilgebiete im Untersuchungsraum erfolgt mit der Anzahl der Wohneinheiten und dem Zeithorizont wie in Kapitel 8 dargestellt. Falls einzelne Teilflächen nicht oder nicht in dem genannten Umfang realisiert werden sollten, gingen Erlöspotentiale verloren. Der Aufwand zur Finanzierung aller Maßnahmen im verbleibenden Restgebiet würde sich entsprechend erhöhen.
- Das Einhausungsbauwerk wird in einer Länge von 400 Metern ausgeführt.

Der finanzielle Aufwand des Vorhabens im Rahmen einer möglichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird unter den genannten Voraussetzungen und nach derzeitigem Kenntnisstand auf ein Gesamtvolumen von rund 331 Mio. € einschließlich der Finanzierungskosten geschätzt. Nach Abzug der genannten Verkaufserlöse sowie Zuschüssen ggfs. des Bundes im Rahmen der sogenannten „Sowieso-Kosten“ verbleiben hiervon bei der Stadt Frankfurt am Main Kosten in Höhe von rund 171,2 Mio. €. In das Anlagevermögen der Stadt Frankfurt am Main gehen dafür Werte von rd. 50 Mio. € ein. Das Gesamtvolumen der Maßnahme und die Kosten für die Stadt Frankfurt am Main entfallen auf folgende Positionen:

Tabelle 2: **Darstellung des Gesamtvolumens für das „Ernst-May-Viertel“ (Kosten- und Finanzierungsübersicht)**

Position	Kosten in Mio. €
Übergeordnete Verkehrsmaßnahmen	
Einhausungsbauwerk	90,9
Inflationszuschlag und Umbau der AS Friedberger Landstraße/A 661	16,7
Wohnbaulandentwicklung (Standardwerte, wie sie bei jeder Flächenentwicklung anfallen)	
Soziale Infrastruktur (Kita, Schule, u.a.)	47,0
Erschließung intern (Straße, Wege, Plätze, öffentliches Grün)	31,7
Grunderwerb * und Bodenordnung **	40,0
Gesamtmaßnahme (allgemeine Kosten)	
Projektmanagement ***	20,7
Planungsleistungen und Baufeldvorbereitung ****	17,8
Reserve (5 %)	15,0
Finanzierungskosten (bei 4,0 % p.a.)	51,2
Zwischensumme Gesamtvolumen	331,0
Kostenanteil an der Einhausung vom Bund („Sowieso-Kosten“)	- 33,3
Verkaufserlöse	- 126,5
Kosten für die Stadt Frankfurt am Main	171,2

Erläuterungen zu *: Ankauf von Grundstücken

Erläuterungen zu **: Kosten für mögliche Entschädigungsleistungen

Erläuterungen zu ***: Kosten für Organisation und Abwicklung der Gesamtmaßnahme über die gesamte Projektdauer

Erläuterungen zu ****: Voruntersuchung, Planer-/Wettbewerbe, Eingriff-/Ausgleichsmaßnahmen, Altlastensanierung, Kampfmittelräumung und Vermarktung/Öffentlichkeitsarbeit

Die Kosten für das Einhausungsbauwerk betragen rund ein Drittel der Gesamtkosten und sind mit 90,9 Mio. € in der Kostenübersicht eingestellt, wobei der Kostenanteil der Stadt Frankfurt am Main mit 57,6 Mio. € anzusetzen ist unter der Annahme, dass der Bund einen Anteil von 33,3 Mio. € übernimmt (Quelle: DEGES-Untersuchung, Rechnungsstand 2014). Es handelt sich bei der Kalkulation für das Einhausungsbauwerk um eine Vollkostenbetrachtung, einschließlich kapitalisierter Betriebs- und Wiederherstellungskosten. Dieses Bauwerk wird in das Vermögen der Bundesrepublik Deutschland übergehen.

In die Kosten- und Finanzierungsübersicht sind vorsorglich, zusätzlich zu den Baukosten der Einhausung, ein Inflationszuschlag und ein städtischer Anteil für den Umbau der Anschlussstelle Friedberger Landstraße eingerechnet.

Für die Wohnbaulandentwicklung fallen Kosten von rd. 47 Mio. € im Bereich sozialer Infrastruktur für beispielsweise Kitas und Schulen an. Im Rahmen der Erschließung entstehen Kosten von rd. 31,7 Mio. € für Straßen, Wege, Plätze und öffentliche Grünflächen. Der hierfür notwendige Grunderwerb, d.h. Ankauf von Grundstücken wie auch für die Bodenordnung und mögliche Entschädigungsleistungen für aufstehende Gebäude und Gärten, sind ebenfalls mit rd. 40 Mio. € in die Kosten- und Finanzierungsübersicht eingestellt.

Für die Gesamtmaßnahme werden Mittel für das Projektmanagement, d.h. für die Organisation und Abwicklung der Gesamtmaßnahme, über die gesamte Projektdauer in Höhe von rd. 20,7 Mio. € benötigt. Planungsleistungen wie Voruntersuchungen, Baufeldvorbereitung, Wettbewerbe, Vermarktung, Eingriffs-/Ausgleichmaßnahmen und Altlastensanierungen wurden mit 17,8 Mio. € eingestellt.

Vorsorglich wurde eine Reserve von 5 % in Höhe von 15 Mio. € eingestellt. Die Finanzierungskosten betragen nach derzeitigem Kenntnisstand rd. 51,2 Mio. €.

Dem Gesamtvolumen der Maßnahme von 331,0 Mio. € stünden Zuschüsse des Bundes („Sowieso-Kosten“) für den Ausbau der A 661 in Höhe von 33,3 Mio. € und Verkaufserlöse aus den Wohnungsbau-Projektentwicklungen von 126,5 Mio. € gegenüber. Für die Stadt Frankfurt am Main verbleiben damit Kosten in Höhe von rd. 171,2 Mio. €.

Eine finanzielle Förderung des Projektes durch die Bundesrepublik Deutschland oder durch das Land Hessen, über den Ersatz der noch zu verhandelnden „Sowieso-Kosten“-Anteile hinaus, ist derzeit nicht berücksichtigt. Sollte es zu Finanzhilfen zum Beispiel im Rahmen der Städtebauförderung von Bund oder Land kommen, würden sich die Kosten für die Stadt Frankfurt am Main entsprechend reduzieren.

Der Vermögenszuwachs für die Stadt Frankfurt am Main wird, wie bei anderen städtebaulichen Projekten auch, im Wesentlichen die soziale Infrastruktur umfassen und ist für dieses Vorhaben mit rund 50 Mio. € einzuschätzen.

8. Phasen der Entwicklung der Maßnahme nach Teilbereichen

Die zeitlichen Vorgaben der verkehrsplanerischen Formalverfahren und der Bau der Einhausung A 661 setzen die wesentlichen Rahmenbedingungen für die zeitliche Taktung der geplanten Wohnbauflächen und der landschaftsplanerischen Maßnahmen. Im Folgenden werden die einzelnen Phasen der Entwicklungsmöglichkeiten sowohl der einzelnen Quartiere wie auch der Umsetzung der (Teil-)Grünabschnitte in zeitlicher Relation dargestellt.

Phase 1, Planungs- und Realisierungszeitraum 2016 bis 2023

In dieser ersten Phase sind die Teilräume enthalten, die nicht im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, sondern mittels Bebauungsplänen entwickelt werden. Die planerischen Vorarbeiten sind weit gediehen, dringend benötigter Wohn-

raum könnte schneller realisiert werden und erste Einnahmen zur Finanzierung der Einhausung der A 661 erwirtschaftet werden.

In dieser Phase könnte nach Aufgabe des Betriebshofes des Grünflächenamtes und nach Beendigung der dort bis zum Jahr 2018 vorgesehenen provisorischen Schullnutzung die Erweiterung des Günthersburgparks, voraussichtlich beginnend mit der Planung in den Jahren 2017/2018, schließlich im Jahr 2020 umgesetzt sein.

Zugleich könnte in einem weiteren Schritt bis 2022 im Abschnitt zwischen dem neuen Quartier „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“ und der Dortelweiler Straße ein erstes Segment des umgestalteten Grünkorridders realisiert werden. Im Zeitraum 2016 bis 2023 könnten folgende Quartiere entwickelt werden:

- Quartier „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“ (1.500 WE)
- Quartier „Wohnen am nördlichen Günthersburgpark“ (100 WE)
- Quartier „Friedberger Landstraße / Östlich Bodenweg“ (250 WE)

Realisierung Teilflächen „Grün“:

- Erweiterung Günthersburgpark
- Schaffung „Grünkorrridor“ zwischen dem Quartier „Friedberger Landstraße / Südlich Wasserpark“ und Dortelweiler Straße.

Phase 2, Planungs- und Realisierungszeitraum 2019 bis 2027

In dieser Phase könnten die Teilräume entwickelt werden, für die die Einhausung der A 661 keine Voraussetzung ist. Für diese Räume sind zum Zeitpunkt dieses Sachstandsberichts die planerischen Zielaussagen noch nicht endgültig formuliert und daher die städtebaulichen Konzepte im Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen weiter zu differenzieren. Gleichzeitig könnte in dieser Phase gemeinsam mit der Verwirklichung des Quartiers „Nördlich Friedrich-Ebert-Schule“ die Erweiterung des Huthparks als weitere Komponente der übergeordneten Grünverbindung realisiert werden. Gleichzeitig könnte auch die in Phase 1 begonnene Grünverbindung von der Dortelweiler Straße bis zum südlichen Anschluss "Grüne Mitte" fortgesetzt werden. Folgende Quartiere können im angegebenen Zeitraum realisiert werden:

- Quartier „An den Röthen“ (260 WE)
- Quartier „Katharinen-Campus“ (350 WE)
- Quartier „Nördlich Friedrich-Ebert-Schule“ (330 WE)

Realisierung Teilflächen „Grün“:

- Erweiterung Huthpark
- Weiterer Ausbau „Grünkorrridor“ zwischen Dortelweiler Straße und südlicher Anschluss „Grüne Mitte“.

Phase 3, Planungs- und Realisierungszeitraum 2022 bis 2028

In dieser dritten Phase bestehen bei der Projektentwicklung direkte zeitliche Abhängigkeiten zum Ausbau der A 661 und des Einhausungsbauwerkes, da diese Teilflä-

9. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Mit der in diesem Sachstandsbericht beschriebenen Entwicklung des „Ernst-May-Viertels“ soll ein Vorhaben umgesetzt werden, das sowohl zugunsten der Bereitstellung von dringend erforderlichen zusätzlichen Wohnbauflächen als auch zugunsten der Freiraum- und Grünordnung das anhaltende städtische Wachstum „nach Innen“ planerisch strukturiert und umsetzt. Einem wesentlichen Leitmotiv der nachhaltigen Stadtentwicklung, nämlich dem sparsamen Umgang mit der Ressource „Boden“, wird damit Rechnung getragen. Gleichzeitig wird die Zäsur geheilt, die durch den Bau der A 661 gleichsam in den Frankfurter Stadtkörper und in die innenstadtnahen Grünräume geschlagen wurde.

Mit dem „Stadtwachstum nach Innen“ ist für die Stadt Frankfurt am Main die große Chance verbunden, Flächen in einer zentrumsnahen Lage im Stadtgebiet einer neuen hochwertigen Wohnnutzung zuzuführen und hier bis zu rund 3.800 Wohneinheiten zu schaffen.

Zugleich ist dadurch aber eine Vielzahl bedeutsamer, zum Teil konkurrierender Belange berührt. In diesem Sachstandsbericht werden die Ergebnisse dieses Abwägungsvorganges erläutert und die darauf beruhenden fachlichen Entscheidungen begründet. Dies gilt insbesondere für den zwangsläufig auftretenden Konflikt, der durch die Beanspruchung von privat genutzten Freizeitgärten zugunsten des Wohnungsbaus und öffentlich zugänglicher Grünflächen entsteht.

Der Bericht macht deutlich, dass zur Realisierung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ziele ein mehrstufiges und zeitlich getaktetes Verfahren angestrebt wird. Die für den Gesamttraum formulierten übergeordneten Planungsziele des Städtebaus und der Landschaftsplanung werden bei dieser Vorgehensweise stets gewahrt.

Die Einhausung der A 661 ist zentrales Element der planerischen Neuordnung des Untersuchungsraumes. Bei Abwägung aller finanziellen, baulichen und grünplanerischen Belange des Bauvorhabens hat sich die in diesem Bericht beschriebene Lösung L 4 (Einhausungslänge: 400 m) als die zu empfehlende Vorzugsvariante ergeben. Mit dieser Lösung können die Lärmschutzbelange ausreichend bewältigt und zugleich die Voraussetzungen für die „Grüne Mitte“ als dem wichtigsten landschaftsplanerischen Vorhaben geschaffen werden.

Die vorbereitenden Untersuchungen für eine mögliche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme sind mit dem hier vorgelegten Sachstandsbericht nicht abgeschlossen. Für die ersten detaillierter untersuchten drei Teilgebiete sind die städtebaulichen Planungen so weit ausgearbeitet, dass die entsprechenden Vorgänge zur Einleitung bauleitplanerischen Formalverfahren parallel zu diesem Bericht auf den Weg gebracht werden können.

Für das übrige Plangebiet werden in weiteren Arbeitsschritten die in diesem Bericht dargelegten, zunächst nur grobkörnig ausgearbeiteten, städtebaulichen und landschaftsplanerischen Konzepte weiter ausformuliert und auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft. Ein Arbeitsschwerpunkt der weiterführenden Untersuchungen wird auf der

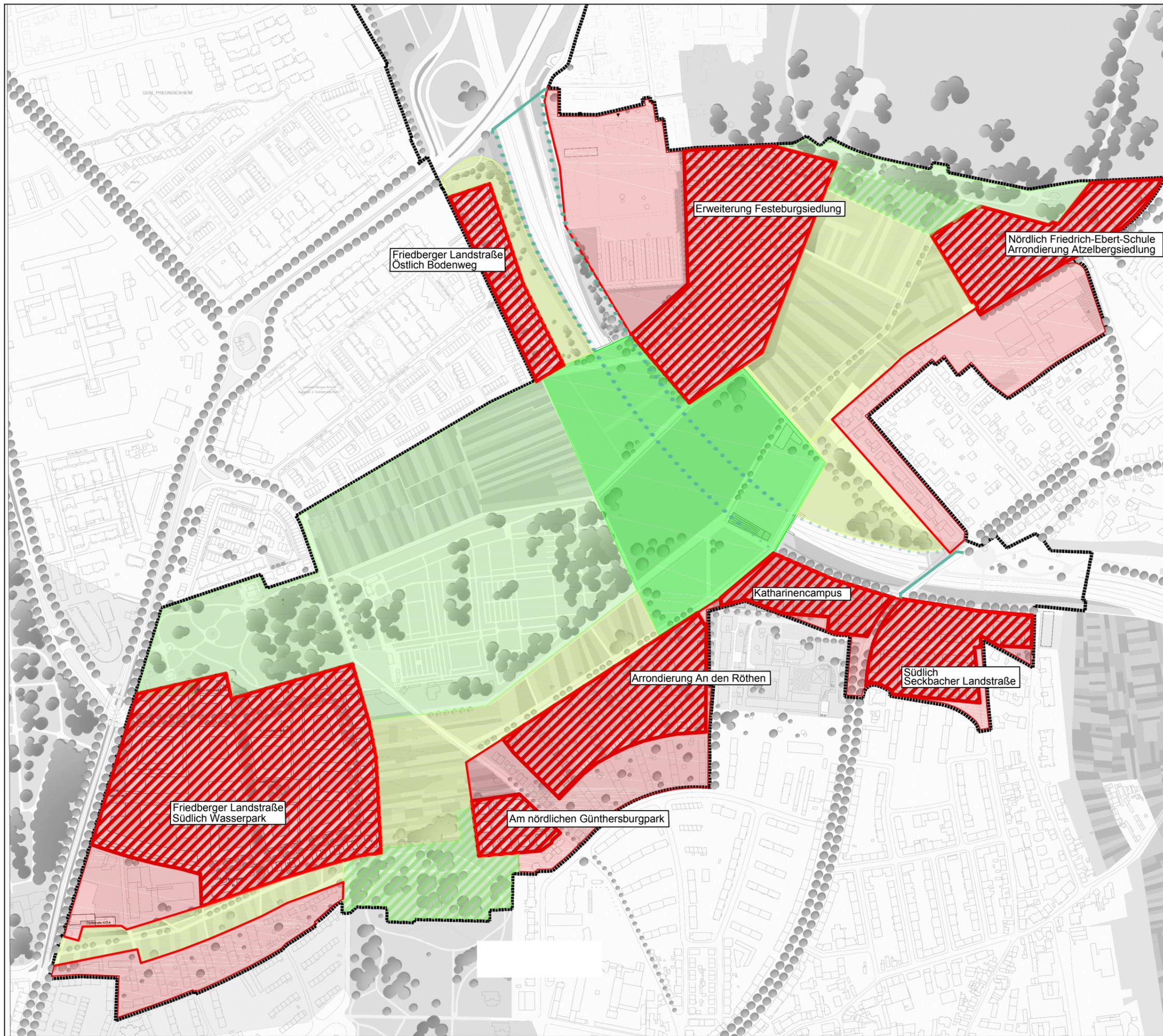
Ausdifferenzierung des Grünkorridders zwischen dem Günthersburgpark und dem Huthpark liegen.

Zur Beendigung der vorbereitenden Untersuchungen wird den Gremien ein Abschlussbericht zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Dieser Bericht wird unter anderem eine Bewertung darüber enthalten, ob für die planerische Beordnung des Restgebietes eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme das geeignete Rechtskonstrukt ist, oder ob andere Instrumentarien zur Durchsetzung der Planungsziele angemessen sind.

10. Anlagen

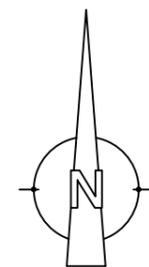
10.1 Anlage 1: Karte „Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept SEM 3 - Ernst-May-Viertel“

10.2 Anlage 2: Karte „Zeitliche Planungs- und Realisierungsabschnitte SEM 3 - Ernst-May-Viertel“

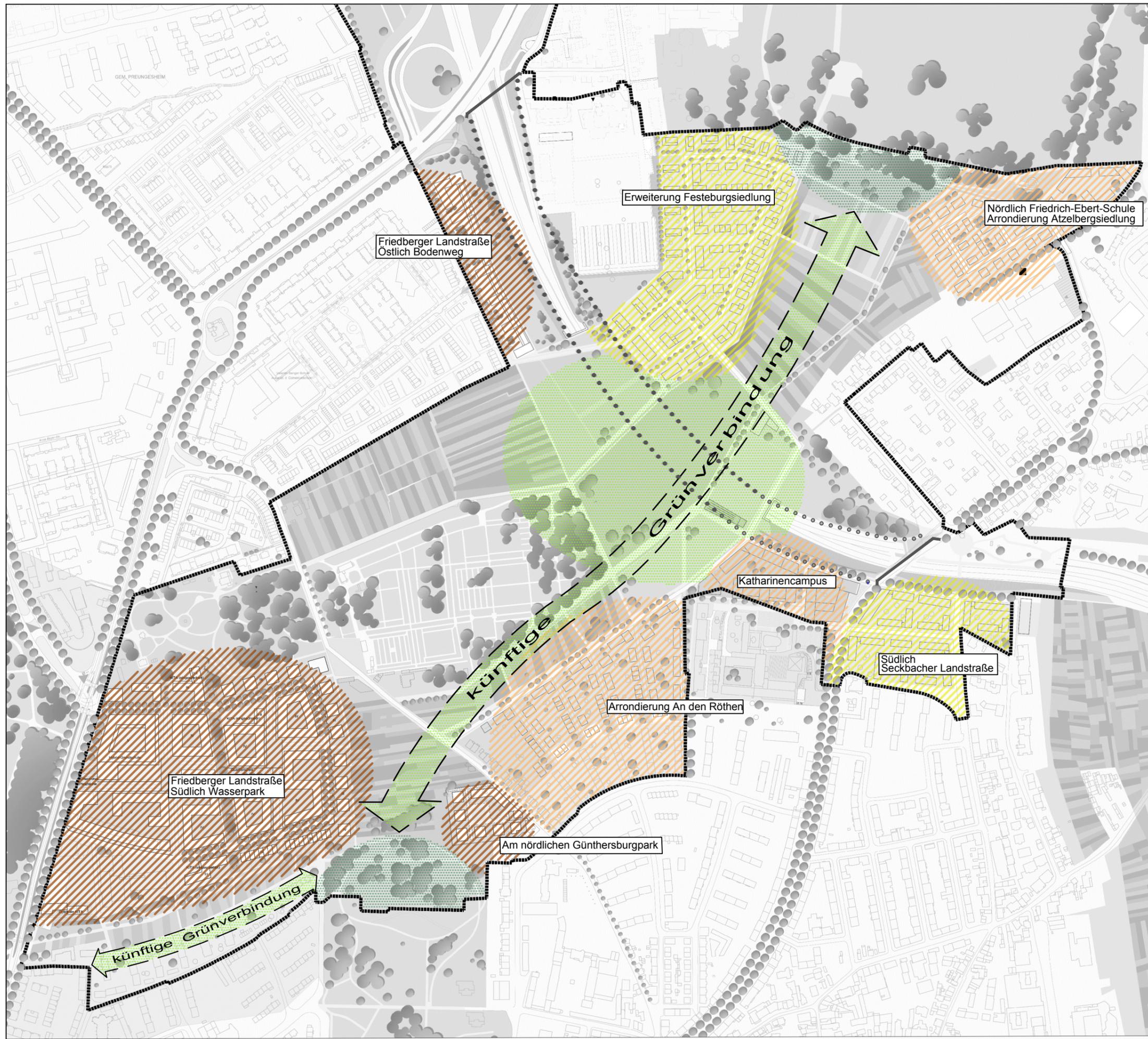


Legende

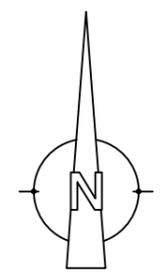
-  Neue Wohnbaufläche
-  Siedlungsfläche
-  Stadtkanten
-  Erhalt und Neuordnung der Klein- und Freizeitgärten
-  Bestehende Park- und Friedhofsanlage und Dauerkleingärten
-  Erweiterung Parkanlagen
-  Neue öffentliche Grünfläche nach Einhausung A 661 - "Grüne Mitte"
-  Verlauf der A 661
-  Grenze des Untersuchungsgebietes



Städtebauliches- und
landschaftsplanerisches Konzept
SEM 3 - Ernst-May-Viertel -
Planstand: 16.09.15



- Legende
-  Phase 1: 2016 - 2023
 -  Phase 2: 2019 - 2027
 -  Phase 3: 2022 - 2028
 -  Erweiterungen der vorhandenen Parkanlagen (2018-2028) und Wegeverbindung
 -  Grüne Mitte und künftige Grünverbindung (2022-2028)
 -  Verlauf der A 661
 -  künftige Grünverbindung
 -  Grenze des Untersuchungsgebietes



Zeitliche Planungs- und Realisierungsabschnitte
 SEM 3 - Ernst-May-Viertel -
 Planstand: 16.09.15