

UMWELT- UND SOZIALVERTRÄGLICHES WOHNEN BERKERSHEIM-OST, B-907

Bemerkenswertes und Bedenkenswertes – Sammlung, Stand: 10.07.2014

„Auch bei der großen Nachfrage als Wohnstandort ist es für Frankfurt wichtig, dass die Stadt nicht ihr Gesicht verliert. Diese Gefahr besteht bei Stadtrandbebauungen im großen Stil.“

(Rainer Wrenger, GF der städt. Gesellschaft KEG in FNP, 12.02.2014, S.22)

Der Vortrag des Magistrats vom 17.01.2014 M19 bzgl. Aufstellungsbeschluss durch die Stadtverordnetenversammlung ist in seiner Gesamtheit, insb. im Passus „Konzept und städtebaulicher Entwurf“ als Entscheidungsgrundlage höchst ungenügend, da höchst unvollständig bzw. z.T. leider verfälschend. Folgende Belange sind bereits jetzt in der Frühphase mitzudenken, zu diskutieren zw. richtig zu stellen.

Genauere Pläne bzw. Informationen über das Geplante liegen seitens des Magistrats nicht vor; eine Informationsveranstaltung ist daher grundsätzlich geboten. Basis unserer Überlegungen sind folgende Daten:

Wohnungsdichte bei dörflicher Struktur 35 Wohneinheiten pro Hektar¹;
Größe des Plangebiets: ca. 5 Hektar

- ⇒ ca. **175 Wohneinheiten**,
- ⇒ bei 4 Personen pro Haushalt: **700 Menschen**,
- ⇒ bei 512 PKW pro 1000 Einwohnern: **358 PKW²**,
- ⇒ bei 23,4%³ Bevölkerungsanteil unter 18 J. in F-Berkersheim (Ø Ffm: 15,5%³): **164 Kinder**

1. ERSCHLIEßUNG:

„Aber beim Thema Nachverdichtung ist es unabdingbar, die Belastbarkeit der vorhandenen Infrastruktur zu prüfen, beziehungsweise die Kosten für deren Ausbau, und es gilt die Akzeptanz der dortigen Wohnbevölkerung zu berücksichtigen“ (Bürgermeister O. Cunitz in Grünes Frankfurt, 6/2013, S. 4)

Die Vorlage negiert weitgehend die Problematik der verkehrstechnischen Erschließung des Wohngebiets. Insb. fehlt eine zugrundeliegende Schätzung der Wohnkapazität des Baugebiets, mithin eine Zielgröße für den Bevölkerungszuwachs. Die Angaben der Vorlage in punkto „Anlass, Erfordernis und Ziele“ sind unsubstantiell und oberflächlich und eignen sich nicht als Entscheidungsgrundlage. Einzig die Erschließung durch ÖPNV wird thematisiert, wobei ob der Entfernungen zu insb. den Bushalte-

¹ <http://d-nb.info/98510399x/34>, S. 56, Tab. B11

² http://atlas.umwelt.hessen.de/servlet/Frame/atlas/verkehr/auto_txt.htm

³ Comdirect Städtereport Frankfurt, comdirect Bank AG, Juni 2012 Soziodemografische Analyse zu Wachstum und Verteilung der Bevölkerungsgruppen in den Frankfurter Stadtvierteln

stellen kaum von einer guten Anbindung durch die Buslinien 25 und 39 die Rede sein kann. Darüber hinaus wird die bereits bestehende Überlastung der S-Bahnlinie S 6 nicht beschrieben; aufgrund der pendlerströme aus der Wetterau sind die Kapazitäten in den Stoßzeiten schon jetzt ausgereizt. Die Erschließung für den Individualverkehr, die ob der mangelhaften Versorgungsinfrastruktur im Bereich des Ortsteils von besonderer Bedeutung ist, wird vollständig ausgeblendet. Die bestehende innerörtliche/dörfliche Straßeninfrastruktur ist bereits jetzt ohne Ausbau grenzwertig belastet. Begegnungsverkehr – eine Grundvoraussetzung für eine Erschließung – ist auf keiner der bestehenden Straßen durchgängig möglich. Z.T. sind die bestehenden Straßen von provisorischem Charakter (Am Honigberg) und verfügen tlw. nicht einmal durchgängig über Gehwege (Berkersheimer Bahnstraße). Eine weitere Verschärfung der Verkehrssituation ist durch das mehrjährige Ausbauvorhaben der Deutschen Bahn (Main-Weser-Bahn) zu befürchten. Eine Erschließungsstraße von der Straße „Am Kalten Berg/Heiligenstockweg“ aus verbietet sich, da sie durch das Landschaftsschutzgebiet – Schutzzone II mit strengen Schutzbestimmungen führen würde.

Auch ist zu genügend öffentlicher Straßenraum inkl. Parkflächen einzuplanen, um keine zusätzlichen Parkdruck auf die angrenzenden schmalen, bereits jetzt überlasteten Straßen zu erzeugen und eine Andienung von Müllabfuhr und Feuerwehr zu gewährleisten; Probleme wie bspw. in Nieder-Erlenbach („New Erlenbach“) sind unbedingt zu vermeiden.

Darüber hinaus ist die bestehende Kanalinfrastruktur im Bereich Berkersheim bereits jetzt bspw. bei Starkregen/Gewittern im Bereich Berkersheimer Bahnstraße/Sandeller grenzwertig belastet. Dies ist dem Alter, dem geringen Fassungsvermögen und nicht zuletzt aber auch der Hanglage geschuldet. Das Trennkansystem (Regen-/Schmutzwasser) ist in der Vergangenheit wiederholt an seine Grenzen gestoßen. Es kam zu Rückstauungen mit Kanaldeckelhebungen und Kellerüberschwemmungen bemerkenswerterweise im Bereich des Schmutzwassersystems. Für das Baugebiet „Berkersheim-Ost“ ist daher ein Anschluss an die Altstruktur nicht möglich. Es fehlt insb. an einer Überstrommöglichkeit bspw. in Richtung Nidda. In benachbarten Bad Vilbel musste in einem vergleichbar situierten Baugebiet eine gänzlich neue Kanalinfrastruktur aufgebaut werden („Um das Baugebiet Taunusblick zu entwässern, ist es notwendig, ein Regenrückhaltebecken mit Pumpstation herzustellen, da das Gebiet in einer Senke liegt (...).“, <http://www.bad-vilbel-online.de/index.cfm?pid=35&event=page.content&id=15891&comment=1>). Desweiteren sind Probleme im Bereich der bestehenden Gebäude bzw. der Vegetation der Schutzzone II zu befürchten, da das Plangebiet von Drainagen durchzogen sind, die noch im Jahre 1980 sowohl dem Stadtentwässerungsamt als auch der hessischen Flurbereinigungsbehörde unbekannt waren.

→ **Eine umweltverträgliche, d.h. nachhaltige verkehrstechnische Erschließung des Baugebiets insb. in Bezug auf den zwangsläufig zu erwartenden Individualverkehr bedarf daher unbedingt einer massiven Investition in die Verkehrsinfrastruktur im Vorfeld der Bebauung. Auch die Frage der Kanalinfrastruktur bzw. Entwässerung (vgl. Punkt 2. Naturschutz) ist klärungsbedürftig. Darüber hinaus ist gegenüber dem RMV ein Ausbau der Transportkapazität der S-Bahnlinie S 6 zu betreiben.**

Eine parallele bauliche Entwicklung sowohl der Main-Weser-Bahn als auch des Neubaugebiets ist unbedingt zu vermeiden, da die dörfliche Straßenstruktur gänzlich überfordert wäre.

2. NATURSCHUTZ:

„Frischluftschneisen, Biodiversität, regionale Lebensmittel (...) Stadtentwicklung muss alle Faktoren berücksichtigen. Und Ihre langfristige Wirkung reflektieren.“ (Grünes Frankfurt, 6/2013, S. 5)

- Das Plangebiet liegt umrahmt von einem Landschaftsschutzgebiet der Schutzzone II. Dieses Schutzgebiet leidet unter dem massiven Eingriff der 1990er Jahre, d.h. dem Zerschneiden wertvollster Naturlandschaft durch den Bau der vierspurigen, mithin autobahnähnlichen Bundesstraße B3a. Schon jetzt ist bspw. ein Wildwechsel hierdurch erheblich erschwert. Diesem Umstand zum Trotz konnte sich dank behutsamer landwirtschaftlicher Nutzung und der privaten Pflege der im Plangebiet befindlichen Streuobstwiesen (Frankfurt: „Stadt der Bäume 2014“) eine artenreiche Fauna und Flora erhalten. U.a. die jährliche Vogelzählung des Nabu zeigt das Vorkommen folgender tlw. geschützter Tierarten: u.a. Fledermäuse, Grün- und Buntspecht, Greifvögelarten, Rebhuhn aber auch Amphibien (Molche, Kröten). *Randnotiz:* Der größere Teil der Streuobstbäume (z.T. alte, urwüchsige Sorten) steht innerhalb des Plangebiets; nur ein kleiner Anteil im verbleibenden direkt umgebenden Landschaftsschutzgebiet.

→ **Daher muss Ergebnis der Prüfung gemäß Vorlage M19 der unbedingte Erhalt der sind die bestehenden Streuobstwiesen (Flurstücke Hinterm Traubengarten 80/6+20/1+21/1, 80/5+18/3, 80/4+17/1 sowie 14/1) sein. Sie sind in den städtebaulichen Entwurf als Faktum evtl. im Range einer Ausgleichsfläche miteinzubeziehen.**

Denn Bäume sind gerade in der Stadt unentbehrlich: Sie filtern Staub, Feinstaub und andere Schadstoffe aus der Luft, sie sind Lebensraum für Insekten, Vögel und **sogar Fledermäuse.**“ (Grünes Frankfurt, 6/2013, S.1)

- Darüber hinaus isoliert eine vollständige Bebauung des Plangebiets Teile des Landschaftsschutzgebiets (Bereich westlich der B 3a – A 661 – Bebauungsgrenze Am Dachsberg) vollständig. Durch die Abriegelung ist ein Wildwechsel nicht mehr möglich.

→ **Nur der Bau einer Grünbrücke kann hier Abhilfe schaffen.**

„Verkehrswege und landschaftszerschneidende Elemente wirken für viele Tier- und Pflanzenarten als „Barrieren“ und führen zur Habitatfragmentierung, das heißt, sie verkleinern, zerteilen und isolieren deren Lebensräume. Die Zerschneidung und Fragmentierung der Landschaft gilt als wesentliche Ursache für den Rückgang von Tier- und Pflanzenarten und die Gefährdung der Artenvielfalt (Biodiversität). **In ökologisch besonders hochwertigen und sensiblen Gebieten, die eine überdurchschnittliche Dichte schutzwürdiger Biotope oder überdurchschnittliche Vorkommen landesweit gefährdeter Tier- und Pflanzenarten aufweisen, wirkt sich die Zerschneidung diesbezüglich besonders gravierend aus.** Die Zerschneidung hat zur Folge, dass Tier- und Pflanzenpopulationen voneinander getrennt werden. Je nach Breite der Trennung kann es zu erschwerten Kontakten bis zu einer völligen Isolierung kommen. Die verbleibenden Flächen können sich als zu klein für den Fortbestand einer Art erweisen. Je nach Art des Lebewesens wirkten sich Breite und Art der Trennung verschieden aus. **Für Kriechtiere kann sich bereits der schmalste Weg als unüberwindliche Schneise erweisen.**“
(<http://de.wikipedia.org/wiki/Landschaftszerschneidung>)

„Wir wollen Zerschneidungen im Grüngürtel abbauen und den Grüngürtel als Raum besser erlebbar machen. (Koalitionsvertrag Frankfurt CDU/Die Grünen 2011 – 2016)

- Ferner verengt die Bebauung z.T. mit Geschosswohnungsbauten massiv die bestehende Kalt- bzw. Frischluftschneise, die die Innenstadt mit Luftströmen aus Richtung Wetterau mitversorgt (vgl. hierzu das Entwicklungskonzept „Speichen und Strahlen“, Umweltamt Frankfurt). Einer Vernetzung der Speichen steht eine Bebauung generell und eine mehrgeschossige Bebauung insbesondere entgegen.
- **Der Bau mehrgeschossiger Häuser ist zu vermeiden bzw. nicht zuletzt entsprechend der bestehenden Bauvorgaben für den Altbaubestand nur im südlichen Randbereich (An Hohllacker 30) vorzusehen.**

„Das Stadtklima hängt stark vom Verhältnis zwischen Gebäuden, versiegelten Flächen und Grünräumen ab. Bereits heute gibt es in Frankfurt das typische Stadtklimaphänomen mit höheren Temperaturen und weniger Wind als im Umland. Bis zum Jahr 2050 können laut Projektionen des Deutschen Wetterdienstes die Sommertage (über 25 Grad Celsius) von durchschnittlich 44 auf bis zu 75 Tage zunehmen. In Frankfurt weht der Wind hauptsächlich von Südwest oder Nordost. Frische Luft strömt von den Hängen des Taunus und auch der Wetterau ein, Main und Nidda wirken als Luftleitbahnen. Auch im GrünGürtel selbst entstehen auf den Feldern und Wiesen in Frankfurts Norden kühle Luftmassen. Im südlichen Stadtwald wird Frischluft produziert und die Luft von Staub gereinigt. In den Speichen werden die vorhandenen Grünräume vernetzt und das Einströmen von frischer und kühler Luft in die Innenstadt verbessert.“ (Umweltamt Frankfurt in: <https://www.eopinio.de/beteiligung/stadt/36/karte/1/seite/49>)

- Auch geht weiteres wertvolles, weil fruchtbarstes Ackerland verloren, was dem Ziel einer regionalen Landwirtschaft entgegen steht.

„Direkte Vermarktung aus der Region gewinnt sowohl für die Verbraucherinnen und Verbraucher als auch die Erzeuger landwirtschaftlicher Produkte immer mehr an Bedeutung. (...) Sie ermöglichen eine für Kunden und Erzeuger gleichermaßen faire Preisgestaltung, darüber hinaus werden die Nachteile einer langen Lieferkette vermieden. Der direkte Kontakt von Erzeugern und Kunden stärkt das Vertrauen in sichere und gesunde heimische Agrarprodukte, können sich die Kunden doch direkt vor Ort darüber informieren, wie ihre Lebensmittel hergestellt und wie Tiere gehalten werden. (...) Auf Grundlage des Beschlusses der Nachhaltigkeitskonferenz wird das Ziel der Reduzierung des Verbrauchs landwirtschaftlicher Flächen weiter verfolgt.“ (Koalitionsvertrag CDU/Grüne Hessen, Januar 2014)

„Geographisch wird also der Wetteraukreis im Norden von der Stadt Gießen und im Süden von den nördlichsten Teilen der Stadt Frankfurt begrenzt. Das Naturgebiet Wetterau hat eine Nord-Süd-Ausdehnung von etwa 40 Kilometer und eine Ost-West-Ausdehnung von circa 20 Kilometer. Gerade mal 10 Prozent der etwa 700 Quadratkilometer großen Fläche dieser flachwelligen Landschaft sind bewaldet, der Großteil besteht neben Ansiedlungen aus Auen, Wiesen und Ackerflächen. Die in der Tertiärzeit eingesunkene Erdkruste besteht überwiegend aus Löß, einem sehr feinen roten Schluff, der im Laufe der Zeit zu dicken Schichten abgelagert wurde. Über viele Millionen Jahre entstand aus diesem vielschichtigen Untergrund einer der fruchtbarsten Böden Deutschlands.“ (http://www.iem.thm.de/mi-projekte/fblandwirtschaft/bonus/Broschuere_Wetterau.pdf)

- Zu klären ist ferner die Entwässerung des stark abfälligen Geländes, das mit traditionellen Felddrainagen versehen ist. Bereits beim Bau der Häuser „Am Hohllacker“ kam es in den 1980er Jahren zu schwerwiegenden Entwässerungsproblemen. Das bestehende System an Felddrainagen war weder der Stadtentwässerung Frankfurt/Main noch dem damaligen Amt für Landwirtschaft und Landentwicklung, Wiesbaden bekannt. Der Eingriff in dieses System kann den Naturbestand des Landschaftsschutzgebietes sowie die bestehende Haussubstanz

erheblich beeinflussen, da sich Wasserwege durch bautechnische Eingriffe verändern werden.

→ Eine Entwässerung des Gebietes ist naturverträglich zu gewährleisten. Wasserströmungen, die in der Vergangenheit zum Bau von Felddrainagen führten, können den bestehenden wertvollen Bewuchs, aber auch die angrenzende Bebauung bei Umleitung zerstören bzw. beeinträchtigen.

- Die gemäß dem derzeit gültigen Bebauungsplan von 1974 vorgesehene Trasse für eine Ortsumgehungsstraße wurde Anfang der 1990er Jahre seitens der Stadtverwaltung aufgegeben; eine Vielzahl von hierfür vorgesehenen Grundstücken wurden durch die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke im Bereich Am Hohlackner von der Stadt gekauft bzw. in Erbpacht übernommen. Z.T. erhielten die Grundstückseigentümer diese Flächen sogar als Ausgleichsmaßnahme für Grundverluste in Folge städtischer Erschließungen anderswo im Stadtgebiet. Gemäß Vorlage M 19 sind diese Flächen Gegenstand des Aufstellungsbeschlusses mithin der Bebauungsplanes 907.

→ Im Sinne einer Härtefallregelung sind diese Flächen bei der Gebietsabgrenzung bereits jetzt aus dem Plangebiet zu nehmen, da der Entzug dieser langjährig gepflegten Gartenflächen mit altem Obstbaumbestand im Rahmen des Umlageverfahrens die jew. Eigentümer unverhältnismäßig belasten würde.

3. LÄRMSCHUTZ:

Das Plangebiet liegt direkt an der in den 1990er Jahren weitgehend ohne Lärmschutzeinrichtungen gebauten Bundesstraße B3a. Diese ist in diesem Bereich autobahnähnlich vierspurig ausgebaut. Mit dem in Umsetzung befindlichen Ausbau im Bereich Karben wird die Nutzung weiter zunehmen. Durch die nunmehr seitens des Magistrats vorgesehene Bebauung bis an die Lärmquelle heran, ist ein Lärmschutzwall generell und auch im Bereich der Niddatalbrücke unvermeidlich.

→ Die Kosten für den Bau von Lärmschutzeinrichtungen entlang der B3a sind verursachergerecht von Bund und Land und insb. der Stadt zu tragen; eine finanzielle Belastung der Hausalteigentümer im Bereich „Am Hohlacke/Am Honigberg“ scheidet aus, da diese Häuser vor dem Bau der Straße entstanden sind und bislang aufgrund der ausreichenden Entfernung kein Bedarf für Lärmschutz besteht.

Darüber hinaus ist nicht zuletzt aufgrund der topografischen Verhältnisse von einer massiven Verlärmung zumindest des nördlichen Teils des Plangebietes durch den Ausbau der Main-Weser-Bahn seitens der Deutschen Bahn zu einer Güterzugmagistrale (Koalitionsvertrag Hess. Landesregierung CDU/Die Grünen, Januar 2014: „S-Bahn Rhein-Main, viergleisiger Ausbau Frankfurt (West)-Bad Vilbel-Friedberg (1. und 2. Bauabschnitt)“) auszugehen. Der bisher vorgesehene, nach langen Rechtsauseinandersetzungen erreichte Lärmschutz erfasst den Altbaubestand, jedoch keineswegs das Plangebiet.

→ Auch für den Bereich des Schienenwegs ist eine Lärmschutzeinrichtung zu planen und durch Bund/Land/Stadt + Bahn verursachergerecht zu finanzieren.

„Verkehrslärm beeinträchtigt das Wohlbefinden und die Gesundheit von Menschen. Da Lärmverkehrsmittelübergreifend (kumuliert von Straße und Schiene) die Menschen in Hessen zunehmend belastet, werden wir einen Schwerpunkt in der Lärmvermeidung und -reduzierung setzen. Wir werden uns deshalb neben eigenen Anstrengungen auch auf Bundesebene für Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen sowie für die Ergänzung der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung und der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes einsetzen. Die Koalitionspartner sind sich einig, dass der Lärmschutz an Autobahnen und vierspurigen Schnellstraßen, die sich in der Nähe einer Wohnbebauung befinden, insgesamt verbessert werden muss.“ (Koalitionsvertrag Hess. Landesregierung CDU/Die Grünen, Januar 2014, Kapitel: Nachhaltig mobil: Schiene, Wasser und Rad)

4. INFRASTRUKTUR:

„Die CDU-Fraktion sieht Frankfurt am Main als Mosaik seiner Stadtteile. In ihnen sind die Menschen gerne zu Hause. Die Stadtteile mit ihrer Geschichte und Traditionen sind uns lieb und teuer.“ (Unsere Bilanz ist stark, Die CDU-Fraktion Frankfurt/M., 09/2010)

Berkersheim mit seinen 3400 Einwohnern ist der kleinste Stadtteil Frankfurts. Jedoch gilt er leider auch als „Stiefkind“ Frankfurts (vgl. <http://www.fr-online.de/stadtteil-portraits/frankfurt-berkersheim-wo-die-uhren-anders-schlagen,8430636,24819230.html>). Es fehlt in vielen Belangen jegliche Infrastruktur, was einem extrem hohen Bedarf an Individualverkehr (insb. PKW, aber auch ÖPNV) für *Jung und Alt* in Richtung Preungesheim und insb. Bad Vilbel-Heilsberg nach sich zieht. Verschärft wird die bestehende Überlastung der Verkehrsinfrastruktur zudem durch Schleichverkehre in die Innenstadt zur Umgehung der Friedberger Landstraße; eine Zuspitzung der Problematik durch die Erschließung des Plangebiets ist zwangsläufig.

Konkret mangelt es infrastrukturell:

- an einer zeitgemäßen Nahversorgung durch Einzelhandel; einzig ein Kiosk sowie ein kleiner Tante-Emma-Laden erhalten dank größtem persönlichen Engagement durch die Betreiber eine Grundversorgung aufrecht. Entfällt dieses Engagement bricht die Nahversorgung vollständig zusammen.
- außer eines Friseurfachgeschäfts befinden sich nicht zuletzt mangels geeigneter Gewerbeflächen keine Dienstleistungsangebote des täglichen Bedarfs (insb. Post, Bank) vor Ort
- eine allgemeinärztliche Versorgung findet nicht statt.
- es gibt keinen allgemein nutzbaren Ortsmittelpunkt; im Gegenteil die bisher für die traditionelle Kerb genutzte Fläche wird wie die örtliche Reithalle dem Bahnausbau teilweise zu Opfer fallen
- es gibt keinen öffentlichen Sportplatz, ganz zu schweigen von der eigentlich dank höchst erfolgreicher Vereinsarbeit benötigten Sporthalle
- für den gesamten Stadtteil gibt es seiner räumlichen Ausdehnung zum Trotz nur einen Spielplatz

Der evangelische Kindergarten als einziger Kindergarten im Ortsteil arbeitet an der Kapazitätsgrenze. Schon jetzt müssen Kinder abgewiesen und an Einrichtungen in anderen Stadtteilen ausweichen.

Außer der Feuerwache und dem Haltepunkt des Bücherbusses hält die Stadt Frankfurt/M. nur die Berkersheimer Grundschule als öffentliche Infrastruktur bereit. Jedoch ist geplant, diesen sicherlich sehr beengten, jedoch baulich in einem einwandfreien Zustand befindlichen, mit einem für Frankfurt bemerkenswerten, außerordentlich hohem pädagogischen Standard arbeitenden Schulstandort zu schließen. Der neue Schulstandort am Schwarzen Platz befindet sich an der äußersten Stadtteilgrenze, faktisch außerhalb des Stadtteils, da die Straße „Auf der Kuhr“ zwecks Verkehrsberuhigung baulich abgeriegelt ist.

Die Gesamtkapazität der bereits jetzt massiv überlasteten Albert-Schweitzer-Schule sowie der an der Kapazitätsgrenze arbeitenden Berkersheimer Grundschule wird durch die neue, wohl dreizügige Grundschule am Schwarzen Platz nur marginal gesteigert. Es erscheint daher mehr als fraglich, wie diese geringe zusätzliche Kapazität den zu erwartenden Mehrbedarf durch die Erschließung der Gebiete „Berkersheim-Ost“ und „Im Hilgenfeld“ decken soll. Zudem entsteht eine langfristige finanzielle Belastung, da die Entfernung des Plangebiets Berkersheim-Ost zum neuen Schulstandort mit dem Auto 4,2 km (Grund: Schließung der Straße „Auf der Kuhr, die aber unvermeidlich ist zwecks Vermeidung zusätzlichen Schleichverkehrs) und zu Fuß >2 km beträgt; demnach besteht gemäß §161 Hess. Schulgesetz Anspruch auf Schülerbeförderung/Fahrtkostenerstattung.

→ **Ein Aus- und Aufbau einer zeitgemäßen städtisch/dörflichen Infrastruktur sowie der Erhalt des Schulstandortes Berkersheim zumindest als Dependance zusätzlich zum Schulneubau am Schwarzen Platz ist seitens des Stadt Frankfurt im Falle der Erschließung von Berkersheim Ost zu garantieren. Die Forderungen des Bürgervereins Berkersheim e.V. konkretisieren den Bedarf (Übergabe an OBR 10 am 16.06.2014)**

„Wir wollen gemäß dem Motto „kurze Beine, kurze Wege“ wie bereits in der Vergangenheit kleine Grundschulen im ländlichen Raum nach Möglichkeit erhalten. Wir setzen auf die bereits erfolgreich angewendeten Instrumente des jahrgangsübergreifenden Unterrichts und der Verbundlösungen.“ (Koalitionsvertrag Hess. Landesregierung, CDU/Die Grünen, Januar 2014, Kapitel Unsere Grundschulen – Auf den Anfang kommt es an)

5. GESTALTUNG:

„Doch die Stadtplaner müssten dabei (Erschließung) „behutsam“ vorgehen, rät das Gremium (Städtebaubeirat), das den Magistrat berät. Es sollte auf die Individualität und Identität bestehender Ortsteile reagiert werden. (...)“ (Städtebaubeirat in FNP, 04.02.2014)

Berkersheim unterliegt nicht ohne Grund in großen Teilen einer städtischen Erhaltungssatzung.

„Das auffallende Merkmal von Berkersheim ist seine Lage am Hang, der nach Norden zur Nidda hin steil abfällt. (...) Das Ortsbild von Berkersheim ist vor allem durch eine an die Topographie angepasste Siedlungsstruktur und Bebauung geprägt.“

(Erhaltungssatzung Nr. 10 in: http://www.planas-frankfurt.de/planAS/index_frame.htm?user=www-bebauungsplae-ne&pw=b/http://212.223.100.80/planAS_Daten/Staedtebauliche_Satzungen/Erhaltungssatzung/Dokumente/E10/Bgr-E10.pdf)

Auch die von der Erhaltungssatzung nicht erfassten Teile Berkersheim, wie insb. auch der Bereich „Am Hohlack“, orientieren sich in der Art der Bebauung, mithin in den Vorgaben der bestehenden Bebauungspläne an dieser terrassenartigen Entwicklung, die zu einem harmonischen Gesamtbild Siedlung-Landschaft führt. Im Bereich der momentanen Bebauungsgrenze staffeln sich folgerichtig die Haushöhenvorgaben wie folgt: max. 1/1,5 Geschosse (bei Walmdachform im Bereich Am Hohlack 54-72; 2,5 Geschosse (Reihenhausbebauung ab Straße „An der Sandeller“), max.3,5 Geschosse nur im Bereich der Liegenschaft „Am Hohlack 30“/ „Am Honigberg“).

Darüber hinaus sind enge Vorgaben bzgl. der Stellplatzanzahl pro Wohneinheit zu beachten; ggf. sind im Falle von Geschosswohnungsbau Tiefgaragen als Auflage zu formulieren.

→ **Diese Gestaltungsvorgaben (Erhaltungssatzung + angrenzende Bebauungspläne) sind zwingend auch für die geplante Neubebauung im Rahmen des städtebaulichen Entwurfs einzuhalten.**