

## Das PlusStadt-Prinzip      Maximale landschaftliche und urbane Vielfalt

Die PlusStadt Nordwest ist mehr als ein reines Stadterweiterungsprojekt. Der Begriff der „PlusStadt“ steht für den Anspruch, in allen Belangen eine Verbesserung des Status Quo vor Ort zu erzielen. Gleichzeitig wird ein ganzheitlicher Planungsansatz verfolgt, der ökologische, soziale, wirtschaftliche, räumliche, verkehrliche und soziale Aspekte der Planung zu einem zukunftsfähigen, übergreifenden Stadtkonzept integriert.

Der besondere Charakter der PlusStadt basiert auf einer hohen baulichen Verdichtung bei gleichzeitiger Maximierung der zugeordneten Freiflächen – sowohl im Quartiersmaßstab, als auch bezogen auf das gesamte Plangebiet.

Die städtebauliche Struktur der PlusStadt Nordwest entwickelt sich aus der bestehenden Landschaft. Topografie, Fließwege des Oberflächenwassers, Bachläufe und landwirtschaftliche Parzellierung werden zu bestimmenden Gestaltungselementen.

## Im Herzen der Region

Mit der PlusStadt Nordwest bekommt die Region eine Mitte. Vielfältige Nutzungen und Freiraumangebote stehen nicht nur den Frankfurtern sondern Nutzern aus der gesamten Region zur Verfügung.

Das Konzept adressiert die Region auf mehreren Ebenen, die allesamt eine Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen beinhalten. Die PlusStadt Nordwest wird zum regionalen Identifikationsort. Wesentliche Potenziale ergeben sich zum einen aus der zentralen Lage, der hervorragenden verkehrlichen Anbindung und der landschaftlichen Qualität der Planung.

Die großzügigen Freiflächen - und insbesondere der Agrikulturpark - bilden eine grüne Brücke zwischen den Landschaftsräumen des Vordertaunus mit seinen Bachauen, Talsenken und weitläufigen Ackerfluren und den Grünzügen der Stadt Frankfurt.

## Bewohnergeschichten

Die PlusStadt bietet Raum für eine große Vielfalt denkbarer Lebensmodelle. Aus der individuellen Perspektive zukünftiger Bewohner:innen werden wichtige Aspekte exemplarisch beschrieben und der Mehrwert gegenüber den Prinzipien einer funktionsgegliederten autogerechten Stadt hervorgehoben, wie sie unser Bild von Urbanität bis heute geprägt hat.

## Ein neuer Stadtteil entsteht aus der Landschaft

Die PlusStadt Nordwest entwickelt sich aus der Landschaft heraus. Die bestehenden Landschaftsräume werden verbessert und gestärkt, neue Naturräume werden geschaffen.

Es entstehen drei wichtige identitätsstiftende Landschaftskorridore, die sich von West nach Ost erstrecken und die westlichen Landschaftsräume mit dem Frankfurter Siedlungsraum verknüpfen. Zwischen den großzügigen Naturkorridoren entstehen die neuen Stadtquartiere.

Der Blick unter die Erde zeigt unbekannte Schätze. Die Eigenschaften der Böden, der Topographie und des Grundwassers bergen viele Potentiale für die oberirdische Gestaltung der Freiräume. Der Verlauf der natürlichen Fließwege des Oberflächenwassers dient als primäres räumliches Ordnungsprinzip für eine urbane und zugleich natürliche Quartiersstruktur.

Windkorridore versorgen sowohl die Stadt Frankfurt als auch die neuen Quartiere mit Frischluft an heißen Sommertagen. Die identitätsstiftenden Landschaftsräume der Flussauen und des Lachgrabens sowie ein ausgedehntes Netzwerk an ökologischen Verbindungen, die dem natürlichen Verlauf der Fließwege durch die Quartiere folgen, stärken die bestehende Fauna und Flora, schaffen eine Vielzahl an neuen Biotopen und erhöhen die Artenvielfalt.

Die herausragenden Ausblicke auf den Taunus und die Skyline der Stadt Frankfurt bleiben erhalten und werden durch gezielte Landschaftsgestaltung und bauliche Eingriffe in Szene gesetzt.

## Fließwege und Regenwassermanagement

Die Fließwege durchziehen den gesamten neuen Stadtteil und bilden das grüne Rückgrat der verschiedenen Quartiere. Neben der Aufgabe, einen ökologisch wertvollen und durchgehenden Grünraum zu schaffen, bilden die Fließwege die räumliche Grundlage für ein nachhaltiges Regenwassermanagementkonzept. Dabei beruht das Konzept auf drei Abläufen, die auf unterschiedliche Regenereignisse reagieren. Unabhängig von der Menge des Regenwassers wird zuerst das Regenwasser immer vor Ort gespeichert und für den Eigenbedarf der Nutzer wiederverwendet (Bewässerung der Gärten, Gemüsefelder etc...). Wenn die Regenspeicher bei größeren Regenmengen keine Kapazitäten mehr haben, fließt das überschüssige Oberflächenwasser zu den Fließwegen, wird dort gereinigt und versickert in den Boden. Bei Starkregenereignissen fließt das Regenwasser entlang der Fließwege in Richtung der natürlichen Gewässer Urselbach bzw. Steinbach und der Talsenke Lachgraben. Kurz vor den Bächen oder der Mulde des Lachgrabens wird in großzügig bepflanzten Versickerungsflächen das Regenwasser gereinigt und versickert anschließend in den Boden.

Zur Unterstützung des nachhaltigen Regenwassermanagement sind alle Dächer in der Plusstadt begrünt. Wasserdurchlässige Materialien für befestigte Flächen im öffentlichen sowie im privaten Raum stellen sicher, dass das Oberflächenwasser auch vor Ort versickern kann.

Das wasserwirtschaftliche Konzept zielt darauf ab, den Niederschlagsabfluss im Gebiet so weit wie möglich zu speichern, zu nutzen und möglichst vor Ort verdunsten zu lassen. Ein Großteil des Wassers wird über Verdunstung in den Kreislauf zurückgeführt; ein kleiner Teil versickert. Generell wird kein Regenwasser abgeleitet.

Für die Verdunstung des Regenwassers werden alle geeigneten Dachflächen als Retentionsdächer begrünt, um so ein Teil der Starkniederschläge zu speichern und zeitversetzt zu verdunsten. Von den Dachflächen gelangt der überschüssige Niederschlag in dezentrale, an die Inseln angelagerte Teiche, Wasserflächen und Sickerzonen. Die großflächigen Wasserflächen tragen gerade in den heißen Sommermonaten über adiabate Kühlung zu einem angenehmen Mikroklima im Quartier bei. Zudem entsteht in den Wasser- und Sickerflächen eine hohe biologische Diversität in Flora und Fauna.

## Eigenständige nachhaltige Quartiere

Das Plus Quartier vereint die sozialen und ökonomischen Vorteile von urbaner Dichte mit der Integration ökologischer natürlicher Systeme (Landschaftsraum). Windschneisen und Grünräume mit Verdunstungsflächen sichern die notwendigen stadtklimatisch positiven Auswirkungen in Zeiten des Klimawandels. Das Plusquartier bezieht in seiner Gestaltung die späteren Nutzer mit ein – Mobilität, Energie, Wasser und Produktion werden neu gedacht und den vernetzten Kreisläufen in den Quartieren reduzieren den CO<sub>2</sub>-Abdruck der Bewohner auf ein Minimum. Dabei soll das Leben im Quartier Spass machen und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten –gemäß dem Motto «Mehrwert durch Nachhaltigkeit».

Eingebettet in die charakteristischen Naturräume des Plangebiets liegen eigenständige Quartiere mit gleichzeitig starken Bezügen zu den angrenzenden Stadtteilen. Die drei Quartiere zeichnen sich durch jeweils charakteristische Raumgefüge und bauliche Typologien aus:

- kompakte, unterschiedlich hohe und zu großen Teilen gewerblich genutzte Blocks im Quartier Taunusblick
- große durchgrünte Blockrandstrukturen mit belebten Erdgeschosszonen in den Praunheimer Höfen
- lose unter Bäumen gruppierte, offene Höfe und Campusgebäude im Waldquartier Urseler Hang
- sowie Gehöft-artige bauliche Inseln inmitten des Agrikulturparks Steinbach.

In allen Quartieren der PlusStadt sind es vor allem die Dach- und Erdgeschosszonen, die für vielfältige soziale, ökologische als auch ökonomische Nutzungen aktiviert werden und so den urbanen Charakter des Stadtteils insgesamt bestimmen.

In der zentralen Infrastrukturschiene entlang der Autobahn liegen lärmresistente, verkehrsauffine Nutzungen, wie Quartiersgaragen und Mikro-Logistikflächen sowie energiebezogene Technikflächen.

Die PlusStadt Nordwest bietet eine hohe Dichte an Funktionen im direkten Lebensumfeld. Attraktive Nahräume, ein differenziertes Fuß- und Radwegenetz sowie die Erreichbarkeit des Umlands und der Frankfurter City mit dem ÖPNV sind wesentliche Elemente des neuen PKW-armen Stadtteils. Die Zufahrt mit dem privaten Pkw ist mit reduzierter Geschwindigkeit möglich, allerdings können die Fahrzeuge nicht dauerhaft im Stadtraum abgestellt werden.

Wichtige verkehrliche Knotenpunkte werden zu „Hubs“ - zu urbanen Zentren mit hoher Aufenthaltsqualität – ausgebaut. An den Schnittstellen zur RTW oder zur Raststätte Taunusblick werden übergeordnete Funktionen mit besonderer Strahlkraft gebündelt.

## Urbane Dichte und Aufenthaltsqualität

Angestrebt wird eine direkte Besonnung der Wohnräume im Winter (min. 1 Stunde Sonne) bzw. in der Übergangszeit (etwa 4 Stunden Sonne). Die Baukörper sind so organisiert, dass reine Nordorientierungen wenn möglich vermieden werden. Zudem sind in den Blöcken Fugen eingeschnitten, die dazu führen, dass die Fassaden zum Innenhof wiederum temporär besonnt sind. Durch die Grundrissorganisation und einen angemessenen Fensterflächenanteil (ca. 30 %) erhält man ausschließlich tagesbelichtete Wohneinheiten mit direkter Besonnung von mindestens einem Wohnraum.

Eine gute Verteilung der einfallenden Solarstrahlung führt zwangsläufig auch zu einer guten Besonnung bzw. Belichtung des Außenraums – auch in den Innenhöfen der Blockbebauung. Durch die Porosität der baulichen Strukturen erzielt man gleichzeitig eine gute Durchlüftung, so dass eine sommerliche Überhitzung vermieden wird (städtischer Wärmeinseleffekt). Die Durchlüftung garantiert zusätzlich eine gute Luftqualität im Quartier. Die Begrünung der inneren Erschließung begünstigt zusätzlich den thermischen Komfort im Sommer.

Das zentrale Grün der beiden Quartiere „Praunheimer Höfe“ und „Taunusblick“ dient als Frischluftschneise. Die Vegetation und Wasserflächen (Grün- blaue Infrastruktur) ist entlang der

Richtung der Impulsarmen nächtlichen Kaltluftströmung ausgerichtet und führt – vor allem während der sommerlichen Hitzeperioden – zu einem angenehmen Mikroklima.

Die Anordnung und Ausrichtung der städtebaulichen Struktur der beiden Quartiere unterstützt einen hohen Windkomfort. Die öffentlichen Räume und Innenhöfe sind insbesondere während der kalten Jahreszeit vor dem aus Südwest und Nordost kommenden Wind geschützt. Durch die windgeschützten Flächen erreicht man in Kombination mit gleichzeitiger Besonnung dieser Flächen einen hohen Aufenthaltskomfort im Außenraum, der das öffentliche urbane Leben aktiviert.

Die guten mikroklimatischen Verhältnisse im Außenraum begünstigen gleichzeitig einen passiven Gebäudebetrieb, so dass bei normaler Nutzung auf Klimatisierung verzichtet werden kann. Durch eine Nachtlüftungspülung der Gebäude wird im Sommer die thermische Masse der Konstruktion nachts abgekühlt. Die Kombination mit einem aktiven, außenliegenden Sonnenschutz schafft auch in Hitzeperioden angenehme Komfortbedingungen.

## Ökologische Zielsetzung

## Maximierung der Zirkularität

Das Umweltziel für die PlusStadt Nordwest ist die Maximierung der Zirkularität (Energie, Wasser, Abfall) und somit die Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt. Gleichzeitig fußt der Entwurfsansatz auf der Zielsetzung, eine hohe Lebensqualität für die Menschen vor Ort und in den angrenzenden Quartieren und Stadtteilen zu bieten. Der Lebensraum soll fußgängerfreundlich und für Radfahrer geeignet sein, die versiegelten Flächen eines typischen durch Autos geprägten Straßenbildes reduziert werden, um trotz punktuell hoher urbaner Dichte eine gesunde und lebenswerte Umwelt zu schaffen, in der man gerne wohnt und arbeitet.

Die PlusStadt setzt sich zum Ziel, die Herausforderungen des Standortes zu Vorteilen zu wandeln und die lokal vorhandenen Ressourcen zu nutzen und hervorzuheben. Beispielsweise wird der bisher eher belastende Infrastrukturbereich der Autobahn zum Standort für emissionsfreie Energieerzeugung: die Autobahn selbst kann als Fläche zur Stromerzeugung über PV genutzt werden, und die angrenzenden Bereiche z.B. für die Ansiedelung von Rechenzentren zur lokalen Nutzung der Abwärme, oder einer über die Grenzen der PlusStadt hinaus wirkenden „Power-to-Gas“ Anlage.

Die bewusste Konzentration der urbanen Dichte und des Raumprogramms auf die Ostseite der A5 schafft Freiraum für die Aufwertung der bestehenden Ackerflächen zu einem Agrikulturpark. Dieser soll in einer Art „urban gardening“ auf anderer Skalierung, lokale Produkte erzeugen und veredeln. Ziel dieses Vorschlages ist der Erhalt der Ackerflächen und Umwandlung in ein ökologisch und ökonomisch zukunftsweisendes Gebiet mit hoher Biodiversität und gleichzeitigem Erholungsraum für die Nachbargemeinden. Darüber hinaus werden übergeordnete klimatische Aspekte Frankfurts berücksichtigt. Die bestehenden Kaltluftherzeugungsf lächen im Osten werden nicht reduziert, sondern über die Umnutzung ggf. verstärkt, und die Kaltluftschneisen für die Versorgung Frankfurts werden freigehalten, bzw. die Gebäudemassen so in Quartieren angeordnet, dass Ihr Strömungs-wirksamer Widerstand großmaßstäblich auf ein Minimum reduziert wird.

Die PlusStadt soll nicht nur auf sich selbstbezogen ein Beispiel für ein klimaneutrales Stadtquartier sein, sondern auch einen ökologischen Puffer darstellen, der die angrenzenden Quartiere einbezieht. Zum Beispiel die Speicherung von Überschüssen aus den erneuerbaren Energien, die in den umliegenden Gebieten während der Spitzenbedingungen (windige und sonnige Tage) aufkommen, ebenso die Verteilung überschüssiger Energie, die wenn es möglich ist, vor Ort erzeugt wird.

## Energie und das CO<sub>2</sub>-neutrale Quartier

Ziel ist eine CO<sub>2</sub> neutrale Energieversorgung des Areals.

Die erneuerbare Stromerzeugung erfolgt durch die Belegung der Schallschutzflächen und teilweise Überdachung der A5 mit Photovoltaik. Die Schallimmissionen der Umgebung werden reduziert, und die A5 wird zum Energieerzeuger. Zudem werden in den Quartieren die Dachflächen und zu 50 % mit Photovoltaik belegt. Die Dächer sind als produktive Dachflächen konzipiert. 40 - 50 % der Fläche dienen der Energieproduktion. Urban Gardening und Dachbegrünung verbessern das Mikroklima und dienen der Regenwasserrückhaltung. Mittels Gewächshäuser kann die Nutzung auch kombiniert werden.

Folgende Komponenten werden je nach Quartier und dessen Dichte eingesetzt:

- Geothermie als saisonaler Speicher – Wärmeerzeugung im Winter und Kältequelle im Sommer
- a) Agrothermie dient der Versorgung der Gebäude innerhalb des Agrikulturpark Steinbach
- b) Erdsondenfelder oder Flächenkollektoren für die Bereiche mit höherer Dichte
- Ein kaltes Nahwärmenetz wird für die Bereiche hoher Dichte, d.h. „Praunhiemer Höfe“ und „Taubusblick“ vorgeschlagen. Innerhalb des kalten Nahwärmenetzes kann der gleichzeitige Kälte und Wärmebedarf unterschiedlicher Nutzungen synergetisch über dezentrale Wärmepumpen genutzt werden.

Des Weiteren können neben dem Geothermiefeld folgende Wärmequellen für die Beheizung der Gebäude eingesetzt werden:

- Abwärme des Rechenzentrums an der A5 kann im Winter in das kalte-Nahwärmenetz eingespeist werden. Im Sommer lädt das Rechenzentrum das Geothermiefeld, um es für die Wärmeentnahme im Winter vorzubereiten
- Abwärme aus dem zentralen Abwassersammler
- Das kalte Nahwärmenetz wird ergänzt um ein Mitteltemperaturnetz, das mit 65°C Vorlauf-temperatur betrieben und aus der Abwärme eines BHKWs betrieben wird. Das BHKW kann mit Biogas oder Wasserstoff betrieben werden. Der Strom des BHKW wird vor allem für den Betrieb der Wärmepumpe genutzt. Das Hochtemperaturnetz wird vor allem für die Warmwasserbereitung mittels Frischwasserstationen in den einzelnen Wohneinheiten genutzt.
- Das Mitteltemperaturnetz nutzt zudem Abwärme aus dem an der Autobahn angeordneten „Power-to-Gas“ Anlage. Diese Anlage nutzt den überschüssig erzeugten Strom zur Erzeugung von Wasserstoff. Dieser kann teilweise in das Gasnetz eingespeist werden, und vor Ort über KWK bei Bedarf rückverstromt werden. Die bei beiden Prozessen entstehende Abwärme kann innerhalb des Nahwärmenetzes genutzt werden.
- Der Mobilitätshub an der Autobahn unterstützt die notwendige Speicherung des regenerativ erzeugten Stroms mittels der wachsenden Anzahl an Elektromobilität und Ladekapazitäten (Sektorenkopplung).

## Mobilität vernetzt elektrisch vielfältig

Künftig werden Wohnen, Arbeiten und Freizeit viel weniger getrennt sein als bisher. Vor allem die Arbeitswelt ändert sich rasant. In Folge der Digitalisierung kann vieles zuhause, im Park, im Café oder in dezentralen Co-Working-Plätzen erledigt werden. In einem grünen und ruhigen Stadtteil liegen Freizeit und Erholung vor der Tür. In der PlusStadt Nordwest steht diese Mischung der Funktionen im

Mittelpunkt. Damit fallen viele Wege weg. Die heute verbreitete Zwangsmobilität verschwindet zum großen Teil. Weniger lange Wege machen zu müssen, ist ein Stück Lebensqualität.

Ein attraktiver Nahraum ist wichtig, gerade für Familien mit kleinen Kindern und für Ältere. Aber er ist nicht alles; eine gute Erreichbarkeit des Umlands und der Frankfurter City sind ebenso wichtig. Deshalb müssen die neuen Quartiere von Anfang gut an den Öffentlichen Nahverkehr angebunden sein. Ein kurzer Takt von S- und U-Bahnen ist dafür eine Voraussetzung. Sichere Züge und architektonisch anspruchsvolle Bahnhöfe sind ebenfalls unverzichtbar. Aber nicht nur das: alle Bewohner:innen müssen einfach und gleichsam um die Ecke über vielfältige weitere Mobilitätsangebote verfügen können. Vom Auto haben wir gelernt: Verkehrshandeln ist Routinehandeln. Vielfältige Verkehrsangebote müssen deshalb einfach und zuverlässig zu nutzen sein.

Diese vielfältigen Verkehrsangebote werden elektrisch und damit leise sein. Angefangen von den elektrischen Bahnen über das elektrisch unterstützte Fahrrad und Motorrad bis hin zu geteilten E-Autos. Die Mobilität von morgen wird gespeist mit Erneuerbaren Energien und damit klimaverträglich. Automatisierte Shuttles, die im Bedarfsfall angefordert werden und ansonsten sich selbst disponieren, sind Teil der postfossilen Verkehrswelt. Sie helfen dort weiter, wo es weder Bahn- noch Busanbindungen gibt oder wenn die Nachfrage am Abend oder in der Nacht einfach zu gering ist. Als eine flexible Ergänzung des ÖPNV decken sie die „erste und letzte Meile“ ab.

Schließlich bekommt die aktive Mobilität in den Quartieren der PlusStadt eine besondere Bedeutung. Zu Fuß gegangen und Fahrrad gefahren wird dort, wo es sicher ist und wo die Wege nicht zu lang sind. Elektrisch unterstützte Fahrräder eignen sich zudem auch für längere Wege, wenn es breite und durchgehende Radschnellwege gibt. Private Autos wird es auch weiterhin geben, allerdings viel weniger, und sie werden nicht mehr das Hauptverkehrsmittel sein. Man kann mit ihnen nach wie vor alle Adressen in den Quartieren erreichen, aber sie werden nicht mehr den öffentlichen Raum belegen, sondern in Parkhäusern an den Verkehrsknoten abgestellt. So wird viel Platz gewonnen für alles, was im öffentlichen Raum Spaß macht.

Im Einzelnen heißt das: Die Entwicklung der neuen Quartiere orientiert sich an der Ausbaugeschwindigkeit des ÖPNV. Haltestellen sind attraktive Treffpunkte, die mit vielfältigen Angeboten des täglichen Bedarfs ausgestattet werden. An den zentralen Umsteigeknoten entstehen übergeordnete Funktionen mit regionaler Strahlkraft. Die Raststätte Taunusblick wird zum Hub, d. h. zur Schnittstelle von Stadt und Land. Der Hub bietet hochwertige Nutzungen wie temporäre Arbeits- und Konferenzräume, gleichzeitig wird er zum Ein- und Umstiegsort für den ÖPNV.

Die A5 wird in diesem Abschnitt zu einer städtischen Autobahn mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Alle weiteren Infrastrukturen werden entlang der A5 gebündelt, an denen sich ebenso dienenden Funktionen für die angrenzenden Quartiere befinden. Für den MIV gibt es je eine Zufahrt von Norden und Süden, die Quartiere werden nur an wenigen Stellen durchkreuzt. Eine Zufahrt mit dem privaten Pkw in die Quartiere ist mit reduzierter Geschwindigkeit möglich, allerdings können die Fahrzeuge nicht dauerhaft im Stadtraum abgestellt werden. Quartiersgaragen stehen lediglich an Haltestellen des ÖPNV zur Verfügung. Die U6 und U7 werden an das angrenzende Netz angebunden und um die RTW und eine neue Straßenbahnlinie ergänzt.

Über ein dichtes Netz an Fuß und Radwegen können die angrenzenden Quartiere gut erreicht werden. Großzügige grüne Schneisen verbinden die regionalen Radwege mit dem zentralen Grüngürtelradweg. Selbstfahrende Shuttles können das Einzugsgebiet der ÖPNV-Haltestellen um ein Vielfaches erweitern.

## Entwicklungsphasen      Integration von Stadt und Landschaft

Die Entwicklung von landschaftlichen und urbanen Qualitäten erfolgt zeitgleich in unabhängigen Schritten.

Mit der vorgezogenen Realisierung eines Teilabschnittes der RTW kann die U7 umgehend erweitert werden und die Anbindung in den ersten Entwicklungsschritten gewährleisten. Die Stärkung der drei Bachsenken ist die Grundlage für die landschaftliche Entwicklung und die Radwegeverbindungen in die benachbarten Gebiete.

Der Ausbau der U-Bahn geht Hand in Hand mit der Erstellung der Quartiere, so dass zu jedem Zeitpunkt der Entwicklung eine optimale Auslastung der gut gestalteten Infrastruktur gewährleistet ist. Die Haltestellen sind attraktive Treffpunkte, die mit vielfältigen Angeboten des täglichen Bedarfs ausgestattet werden.

Mit dem Bau der Infrastrukturschiene für den ÖPNV, Parkhäusern und anderen großflächige Nutzungen entlang der A5 wird ein Impuls für die Entwicklung von urbaner Dichte gesetzt. Auf der frisch bewaldeten Kante zum Urseltal entsteht in der Nähe der Nordweststadt und des Uni-Campus Riedberg ein neuer Innovationscampus.

Der Anschluss der RTW zum Flughafen führt zu einer Verdichtung mit neuen Arbeitsstätten und dem Ausbau der Raststätte Taunusblick zur regionalen Drehscheibe. Es entsteht eine attraktive Grünverbindung zum Nordwestzentrum.

Mit der Verlängerung der U7 bis zur Haltestelle der S5 erhöht sich die Erschließungsqualität für Weißkirchen und Steinbach.

Das Nordwestzentrum als Haltestelle für U6, RTW und einer neuen Straßenbahnlinie stärkt die Verknüpfung zwischen bestehenden und neuen Quartieren. In Praunheim verbinden sich die Fließwege aus dem Agrikulturpark mit dem Grüngürtel.