



Unabhängige Wählergemeinschaft
KfB - Kronberg für die Bürger

Vorsitzende der Fraktion

fraktion@kfb-kronberg.de

Herr Stadtverordnetenvorsteher
Andreas Knoche
Rathaus Kronberg
Katharinenstraße 7
61476 Kronberg im Taunus

Kronberg, den 23.2.2022

Änderungsantrag Vorlage 5093/2022 - Baufeld V – Weiterführung des Verfahrens

Sehr geehrter Herr Knoche,

bitte leiten Sie den folgenden Änderungsantrag zur Beratung und Beschlussfassung an die städtischen Gremien weiter.

Antrag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, dass die Planungen zum Baufeld V wieder aufgenommen werden.

Für die Erarbeitung des Bebauungsplan-Vorentwurfs sind die folgenden Punkte der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung bzw. Kenntnisnahme vorzulegen:

1. Vorschlag zur Stellplatzverteilung zwischen Bahnhof Kronberg und Süd. Dabei sind mind. die im B-Plan Nr. 154 „Bahnhofsquartier – Baufeld II“ genannten 80 öffentlichen Parkplätze für Park&Ride sowie Freiflächen für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes am Kronberger Bahnhof vorzusehen. (zur Beschlussfassung)
2. Vorlage der Leitlinie „Bezahlbarer Wohnraum“ mit aktualisierten Daten, die auf den Hochtaunuskreis bezogen sind, sowie ein Indexierungskonzept, das z.B. Lohnentwicklungen und Inflation sowie die Mietentwicklungen berücksichtigt. (zur Beschlussfassung)
3. Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsberechnung aus der Machbarkeitsstudie der Baulandoffensive Hessen auf den heutigen Stand unter der Maßgabe, dass die Gebäudehöhen auf ca 11 Meter begrenzt werden und der Baumbestand/Grünstreifen an der Ludwig-Sauer-Straße erhalten bleibt. Ergänzung der Studie mit einer Umsetzungsvariante: „Beibehaltung der Grundstücke und Gebäude im städtischen Eigentum“. (zur Kenntnisnahme)

Begründung:

Um eine zügige Umsetzung des Planungsverfahrens sicher zu stellen, sind die maßgeblichen Voraussetzungen zu definieren, unter denen die Planung erfolgen soll. Nur so lassen sich spätere Umplanungen so weit wie möglich vermeiden.

Der Kopfbahnhof Kronberg hat eine wesentliche Funktion für die Nahmobilität. Funktionalität und Attraktivität hängen auch wesentlich von der Verfügbarkeit von öffentlichen P&R Parkplätzen ab. Zur Förderung des Umstiegs von PKW auf ÖPNV (S-Bahn) ist eine ausreichend große Anzahl von P&R-Parkplätzen vorzusehen. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs Kronberg-Süd ist insbesondere für die Pendler aus dem Norden von Kronberg und Schönberg eingeschränkt, weshalb die Verlagerung der Parkplätze minimiert werden soll. Freiflächen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts sind ebenfalls vorzusehen.

Da die „bezahlbaren“ Mieten bereits vor mehreren Jahren ermittelt wurden, sind hier aktuelle und die Gegebenheiten im Hochtaunuskreis berücksichtigende Neuberechnungen erforderlich, um zu realistischen Größen zu kommen. Um zu vermeiden, dass diese in den folgenden Jahren erneut veraltet sind, soll eine geeignete Indexierung vorgeschlagen und einkalkuliert werden.

Eine Einschätzung der anzustrebenden „bezahlbaren“ Mieten ist für die Bewertung der zu erwartenden Baukosten notwendig. Da die „bezahlbaren Mieten“ aufgrund einer mehrere Jahre alten Datenbasis ohne Berücksichtigung der Lage im Hochtaunuskreis ermittelt wurden, sind diese zu aktualisieren mit den Gegebenheiten im Hochtaunuskreis neu zu berechnen. Um zukünftige realistische Preisentwicklungen abbilden zu können ist ein Vorschlag zur Indexierung zu entwickeln, der Lohnentwicklungen, Mitentwicklungen, Inflation etc. berücksichtigen kann.

Die Mieten und die zu erwartenden Baukosten beeinflussen die dauerhaften Gesamtkosten des Projekts. Daher ist die Wirtschaftlichkeitsberechnung aus der Machbarkeitsstudie an die aktuelle Entwicklung anzupassen. Falls der Wohnraum subventioniert werden soll, sind zukünftig Mittel aus dem Haushalt bereitzustellen. Diese Faktoren zusammen bestimmen ebenso die Planungen.

Mit diesen Informationen kann die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens betrachtet werden und sofern notwendig ein Finanzierungskonzept über Subventionen und die notwendigen Mittel im Haushalt entwickelt werden.

Die Kaltluftschneise im Regionalparkkorridor spielt gerade im Hinblick auf die fortschreitende Aufheizung im städtischen Raum eine wichtige Rolle und muss erhalten werden. Ebenso ist das städtebauliche Umfeld historischer Bahnhof, Lokschuppen und vorhandene Wohnbebauung in der Ludwig-Sauer-Straße zu beachten. Aus diesem Grund ist eine Höhenbeschränkung der Gebäude auf maximal ca. 11 m zielführender als die Definition von Vollgeschosszahlen.

Aus optischen und vor allem ökologischen Gründen ist der letzte verbliebende Baumbestand im Bahnhofsareal an der Ludwig-Sauer-Straße zu erhalten, wie dies auch im Baufeld VI noch realisiert werden konnte.

Dr. Heide-Margaret Esen-Baur
Co-Fraktionsvorsitzende

Dr. Marcus Bodesheim
Mitglied des ASU