

Drucksachenummer 243/2023

Beratungsfolge	TOP	Termin
Magistrat		27.11.2023
BUA		06.12.2023
HuFa		07.12.2023
StVerVers		14.12.2023

Betreff:
Umgestaltung der Stadtmitte
hier: Auswahl der Ausbauvariante

Beschlussvorschlag:

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, wie folgt zu beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Konzeptentwurfes von Variante 2.1 eine Ausführungsplanung vorzulegen und alle weiteren Schritte zur Durchführung der Variante in die Wege zu leiten. Die klimarelevanten Umbaumaßnahmen werden dabei über das Förderprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ finanziert und die graue Infrastruktur von der Stadt Königstein getragen. Die entsprechenden finanziellen Mittel sind in den nächsten Haushaltsberatungen zu berücksichtigen und entsprechend einzustellen.

Begründung:

Im März 2023 wurde das Büro ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH aus Düsseldorf beauftragt, ein öffentliches Beteiligungskonzept für die Neugestaltung der Stadtmitte durchzuführen.

Im Rahmen des Beteiligungskonzeptes wurden diverse Veranstaltungen geplant und abgehalten:

- 02.06.2023 Auftaktveranstaltung Workshop Politik
- 16.06.2023 Auftaktveranstaltung Workshop Öffentlichkeit
- 15.06.2023 – 01.07.2023 Onlinedialog auf Projekthomepage
- 07.07.2023 – 08.07.2023 Workshop-Tage
- 18.07.2023 Vorstellung der Ergebnisse für die Politik
- Erarbeitung der Planungskonzepte
- 25.10.2023 Abstimmungsworkshop mit der Politik
- 09.11.2023 öffentlicher Abschlussworkshop

Eine ausführliche Dokumentation zum Beteiligungsprozess können sie der Anlage entnehmen.

Im Rahmen des Abstimmungsworkshops am 25.10.2023 wurden von den politischen Vertretern eine Reihe von Fragen und Anregungen erbracht, die im Einzelnen geprüft und in den separaten Anlagen beantwortet werden. Teilweise wurden auch Pläne zu den Anfragen erstellt, um die Machbarkeit besser beurteilen zu können. Den Plänen liegen bei den jeweiligen Beantwortungen bei.

Erläuterung der entstanden Varianten:

Aus den Ideen der Bürger aus dem Workshop wurden von den Fachplanern 3 Varianten mit entsprechenden Untervarianten konzeptionell erstellt. Zur besseren Übersicht entnehmen sie bitte die Kostenschätzungen für die einzelnen Varianten und Untervarianten der Anlage. Zudem wurde aufgeschlüsselt, welche Kosten förderfähig (Förderprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“) und welche nicht förderfähig sind. Es handelt sich um eine grobe Kostenschätzung, da eine detaillierte Planung noch aussteht.

Variante 0

Diese Variante war noch einmal auf Wunsch der politischen Gremien geprüft worden. Die Grundidee dieser Variante ist die komplette Verlagerung des Busbahnhofs an einer anderen Stelle im Stadtgebiet umso eine Beruhigung und Aufwertung der Stadtmitte zu erzielen.

Als Grundlage der alternativen Standorte wurde von der Verwaltung eine Liste erstellt. Die einzigen Parameter die eingehalten werden musste, war eine gewisse räumliche Nähe zu Innenstadt, dass das Grundstück eine gewisse notwendige Größe aufgewiesen hat und das das Grundstück in städtischem Besitz ist.

Anhand dieser Parameter wurden 6 alternative Standorte als Untervarianten geprüft.

- Grünanlage vor der Sankt-Angela-Schule
- Hubert-Faßbender-Anlage,
- Bahnhof Königstein
- Blühwiese vorm Kurbad
- nördliche Wiese hinterm Kurbad
- hintere Georg-Pingler-Straße.

Keiner dieser Standorte hat sich als geeignet herausgestellt. Entweder waren die Grundstückszuschnitte so unpassend, dass nicht genug Haltestellen nachgewiesen werden konnten oder die Anfahrbarkeit durch die benachbarten Straßen war nicht gegeben. Teilweise müssten Parkanlage geopfert werden oder es würden zu viele PKW-Stellplätze entfallen. An anderen Standorten haben die zuständigen Behörden bereits im Vorfeld ihre Zustimmung versagt.

Eine Verlagerung des kompletten Busbahnhofes an den Bahnhof ist nicht möglich, da zu wenig Platz vorhanden ist um alle Buslinien unterzubringen. Zudem würden die Park and Ride Parkplätze entfallen, die für viele Königsteiner Bürger (vor allem aus den Stadtteilen) notwendig ist. Auch die Innenstadt würde geschwächt werden, wenn die Fahrgäste am Bahnhof aussteigen und nicht mehr in der Stadtmitte. Der Fußweg würde ca. 800 m betragen und stetig bergauf führen. Hier wäre im Zweifelsfall ein Shuttle-Bus-System, eine Art Stadtbuss, einzurichten.

Zudem soll gemäß dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 19.10.2023 ein nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan (SUMP) erstellt werden. Die Grundidee des Mobilitätsplanes ist die Verknüpfung von individuellen nachhaltigen Verkehrswegen

(z.B.: durch optimierte Umstiegsmöglichkeiten oder Weiterfahrten mit Taxen und Fahrrädern -sog. multimodale Verkehrsknotenpunkte). Eine Dezentralisierung des Busbahnhofs würde somit gegen die Grundidee des zu der Aufstellung beschlossenen Mobilitätskonzeptes führen

Leider war somit keine der geprüften Alternativen Standorte möglich oder städtebaulich und verkehrsplanerisch zu empfehlen.

Auch wenn die Verwaltung Gerüchte nicht kommentiert, hält sich dennoch hartnäckig die Meinung, dass der Hochtaunuskreis den Neubau der Grundschule evtl. nicht mehr auf dem Altstandort vollziehen möchte, sondern an den Standort der Friedrich-Stoltze-Schule verlagern möchte. Dies ist der Verwaltung nicht bekannt und wurde vom Hochtaunuskreis auf Nachfragen auch nicht bestätigt. Im Jahr 2020 wurde vom Hochtaunuskreis ein Wettbewerb zum Neubau der Grundschule ausgerufen, der auch einen Wettbewerbs-sieger hervorgebracht hat. Es ist davon auszugehen, dass die Planung des Wettbewerbs auch realisiert wird.

Ebenfalls hartnäckig hält sich die Annahme, dass bei einem Neubau der Volksbank in der Frankfurter Straße ein Parkdeck (-ebene) für die Stadt errichtet werden könnte, in dem die Bürger parken können. Hierzu gab es tatsächlich Gespräche, allerdings ist in den aktuellen Plänen der Volksbank eine Parkdeckebene für die Öffentlichkeit nicht vorgesehen.

Allgemeine Information zur Barrierefreiheit im Öffentlichen-Personen-Nah-Verkehrs

Gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind die Kommunen verpflichtet die Bushaltestellen barrierefrei auszubauen. Dies sollte eigentlich schon bis zum 01.01.2022 abgeschlossen sein. Da in sämtlichen Kommunen sowohl Personal als auch Finanzmittel fehlen, ist der Ausbau noch nicht flächendeckend erfolgt. In Königstein sind schon diverse Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. In der Stadtmitte kann dies auf Grund des vorhandenen Platzes am Altstandort nicht in ausreichender Anzahl der Haltestellen erfolgen. Durch die Ein- und Ausfahrten der Grundstücke und den Ein- und Ausfahrbereich der Busse und dem damit verbundenen Zusammenspiel der notwendigen Anrampungen können max. 5 Bushaltestellen erschaffen werden (s. hierzu den Plan in der Anlage). Bereits heute werden mindestens 8 Haltestellen benötigt. Da man bei einem solchen Umbau auch in die Zukunft schauen muss, werden in absehbarer Zukunft noch mehr Bushaltestellen benötigt.

Sollte man sich dazu entscheiden, dass der Zentrale Omnibusbahnhof in der Stadtmitte nicht barrierefrei ausgebaut wird, müsste man sich über die öffentliche Wahrnehmung der Kurstadt Gedanken machen. Zudem kann es passieren, dass der VHT die Frequenz der Busse verringert und somit auch der Schulstandort Schaden nimmt.

Variante 1

Diese Variante wäre eine optimierte Umsetzung und ein finaler Ausbau die sich auf den Grundgedanken des Verkehrsversuchs stützt und wurde im Rahmen der Workshops genannt. Hier könnten die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden und die Defizite der Versuchslösung eliminiert werden. Durch eine Erweiterung von P1 könnte der heutige P2 entfallen. Alternativ dazu, könnte ein Parkdeck auf dem Rosengärtchen den Entfall von P1 und P2 auffangen. Die Grünanlage wird im Rahmen des Förderprogramm neugestaltet und durch eine klimaresilientere Bepflanzung zukunftsorientierter ausgestattet. Ein Wasserspiel könnte zu dem eine Abkühlung an heißen Sommertagen bringen.

Eine Erweiterung der Fußgängerzone ist in dieser Variante allerdings nicht möglich.

Variante 2

Diese Variante sieht vor, dass auf dem Rosengärtchen ein Parkdeck für den Individualverkehr errichtet wird und auf dem Parkdeck der ZOB entstehen soll.

Diese Variante hat den Vorteil, dass die Busse und der PKW-Verkehr komplett aus der Georg-Pingler-Straße verschwinden. Lediglich Müllabfuhr, Anwohner und Anlieferer würden noch einfahren können. Die Parkplätze P1 und P2 würden komplett entfallen und könnten begrünt oder anderweitig gestaltet werden. Auch die Fußgängerzone könnte von der Hauptstraße kommend in die Georg-Pingler-Straße und die vordere Hauptstraße verlängert werden. Durch eine mögliche Überdachung des Busbahnhofs würde eine Art „Stadtbalkon“ entstehen und den Verlust des Rosengärtchens auffangen und einen auf die Burg gewähren.

Variante 3

Diese Variante sieht vor, dass auf dem Rosengärtchen ein Parkdeck für den Individualverkehr errichtet wird und eine separate Busspur von der Klosterstraße entlang des Parkhotel Benders zur Hauptstraße führen soll.

Auch diese Variante hat den Vorteil, dass die Busse und der PKW-Verkehr komplett aus der Georg-Pingler-Straße verschwinden. Lediglich Müllabfuhr, Anwohner und Anlieferer würden noch einfahren können. Die Parkplätze P1 und P2 würden komplett entfallen und könnten begrünt oder anderweitig gestaltet werden. Auch die Fußgängerzone könnte von der Hauptstraße kommend in die Georg-Pingler-Straße und die vordere Hauptstraße verlängert werden. Durch eine mögliche Überdachung des Busbahnhofs würde eine Art „Stadtbalkon“ entstehen, den Verlust des Rosengärtchens auffangen und die Zerschneidung der Anlage vermeiden sowie einen Blick auf die Burg gewähren. Diese Variante weist eine größere versiegelte Fläche als Variante 2 auf, wird aber etwas kostengünstiger sein, da nicht zu sehr in die Tiefe geplant werden müsste sowie eine Begrünung der Flächen ermöglichen.

Der Bau der im Förderprogramm geplanten Zisternen mit Bewässerungssystem ist in allen Varianten möglich. Auch die Fortschreibung des Parkpflegewerkes des Kurbades bleibt von den Varianten unberührt.

Fazit:

Es wird daher empfohlen, Variante 2 mit der Untervariante 2.1 umzusetzen. Diese Variante hat den Vorteil, dass die Georg-Pingler-Straße verkehrstechnisch deutlich beruhigt wird, die Fußgängerzone deutlich vergrößert werden kann, mit 72 Stellplätzen der heutige Bestand fast komplett widerspiegelt wird, die Möglichkeit bietet P1 und P2 entfallen zu lassen und somit die Parkanlage bestmöglich umzugestalten. Es besteht die Option in einem weiteren Schritt durch eine Überdeckung (Variante 2.2) eine optische Verkleinerung der Konrad-Adenauer-Anlage zu vermeiden und einen „Stadtbalkon“ auszubilden.

Erläuterung Förderung:

Beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung konnten sich Kommunen ab Mitte Juli 2022 auf das Förderprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ bewerben.

Gefördert werden investive Projekte der Grün- und Freiraumentwicklung mit hoher Wirksamkeit für Klimaschutz. Die Bundesmittel aus dem Sondervermögen des "Klima- und Transformationsfonds" (ehemals Energie- und Klimafonds) stehen in den Haushaltsjahren 2023 bis 2026 zur Verfügung.

Die Mindesthöhe der beantragten Fördersumme beträgt hierbei 1 Million Euro. Es werden auch die Baunebenkosten gefördert. Die Förderquote beträgt 85%.

Am 01.03.2023 wurde durch den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages eine Förderung in Höhe von 4.998.059 EUR für die Stadt Königstein im Taunus zugesagt.

Der Stadtverordnetenbeschluss hierzu erfolgte am 22.09.2023. Die Mittel für den Eigenanteil der Kommune wurde im Haushaltsplan entsprechend berücksichtigt.

Der endgültige Förderantrag wurde Ende November gestellt und soll bis Ende Dezember beschieden werden. In Absprache mit dem Fördermittelgeber können schon Angebotseinholungen für die Fortschreibung des Parkpflegewerkes (Vorbereitung eines VGV-Verfahrens), die Ausarbeitung eines Konzeptes für die Zisternenplanung, die Erstellung eines artenschutzrechtlichen Gutachtens und die Befahrung des Kanalrohres des ehemaligen Verlaufes des Höhenbaches beauftragt werden. Diese sollen nach Möglichkeit noch dieses Jahr angestoßen werden.

Leonhard Helm
Bürgermeister

Anlagen

Plan zu Variante 1

Plan zu Variante 2.1

Plan zu Variante 2.2

Plan zu Variante 3.1

Plan zu Variante 3.2

Plan zu Variante 3.3

Plan zu Variante 3.4

Dokumentation zum Beteiligungsprozess

Antwort zu Frage 1

Antwort zu Frage 2

Antwort zu Frage 3

Antwort zu Frage 4

Antwort zu Frage 5

Kostentabelle

Plan zum barrierefreien Ausbau am Altstandort