

## Offener Brief an

- Ortsbeirat Kronberg
- Ortsbeirat Schönberg
- Fraktionsvorsitzende der Stadtverordnetenversammlung Kronberg

### Entwicklung der Bahnhoftsinfrastruktur in Kronberg

Kronberg, 26. August 2019

Sehr geehrte Mandatsträger und Mandatsträgerinnen,

die Beschlussvorlage des Magistrats zum Bau eines Parkhauses an der S-Bahn Kronberg Süd veranlasst uns, auf erhebliche Mängel dieses Vorschlags hinzuweisen und Sie dringend zu bitten, von einer Befürwortung abzusehen:

Die R+T-Studie fand an einem Werktag eine Belegung der Parkplätze am Bahnhof mit 215 Fahrzeugen (bei 246 Plätzen). Durch Annahmen reduzierten die Autoren den Bedarf auf 195 Plätze. Die Stadtverwaltung will nun das P&R-Angebot fast vollständig in ein neu zu bauendes Parkhaus bei Kronberg Süd verlegen und nur 40 öffentliche Plätze (P&R? Preise?) am Bahnhof Kronberg belassen. Die Studie fand an einem einzigen Tag, dem 14. März 2018, statt, mit Befragungen zwischen 4:15h und 10:15h. Abgesehen davon, dass ein einziger Tag keine statistische Verlässlichkeit bietet, fand die Untersuchung ohne Berücksichtigung der zukünftigen Struktur am Bahnhof Kronberg statt, d.h. auf einer für diesen Zweck veralteten und unzureichenden Grundlage ohne Hotel, Konzertsaal, Kronberg Academy, Schillergärten, weiterer Wohnbebauung. Analoges gilt für die Verkehrsuntersuchung vom August 2019, insbesondere im Hinblick auf Sodener Stock und Am Schanzenfeld.

Wir gehen von einem höheren und weiter steigenden Bedarf aus, und zwar aus folgenden Gründen:

- Die Stadt strebt ein signifikantes Einwohnerwachstum mit zahlreichen Neubürgern an – es ist nicht zu erwarten, dass diese kein attraktives P&R-Angebot am Endpunkt Kronberg benötigen werden.
- Generell wird die relative Attraktivität des ÖPNV zunehmen, spätestens mit dem 15-Minuten-Takt, und die P&R-Nachfrage weiter steigern.
- Dazu kommt der Konzertsaal, dessen Tiefgarage nur 75% der satzungsmässig vorgeschriebenen Stellplätze enthält (es ist illusorisch, dass sich darüber hinaus Besucher ins Parkhaus Berliner Platz zwingen lassen).
- Die kulturelle und gastronomische Nutzung des alten Bahnhofgebäudes ist ohne Parkplätze unrealistisch. Dieser Bedarf alleine wird schon die Hälfte der überlebenden 40 Plätze am Bahnhof beanspruchen.

Es ist absolut nicht nachvollziehbar, wie diese Nachfrage am Bahnhof Süd befriedigt werden soll:

- 75% der Bahnhofsparker kommen aus Kronberg, Schönberg und Königstein. Diese müssten erheblichen Mehraufwand in Kauf nehmen, um nach Süd zu gelangen, z.B. sich durch den neuralgischen Punkt Sodener Stock kämpfen, um dann des Öfteren vor einer Bahnschranke wartend die S-Bahn zu verpassen. Nur für Oberhöchststadt ergäbe sich ein Vorteil, aber diese Einwohner nutzen ja heute schon Kronberg Süd (40% des dortigen P&R-Volumens, aber nur 4% des P&R-Volumens am Bahnhof).
- Es ist unstrittig, dass Sodener Stock und Am Schanzenfeld „keine Leistungsfähigkeit“ mehr aufweisen. Nun wird Abhilfe durch geänderte Ampelschaltung avisiert. Diese Analyse ist jedoch bereits veraltet, s.o. Und es mag ja sein, dass 200-300 umgeleitete Parker die Situation nicht wesentlich verschlimmern, aber für jeden einzelnen umgeleiteten P&R-Nutzer stellt sich der Extra-Aufwand trotzdem als Akzeptanzhürde dar. Jeder, der morgens versucht, aus Kronberg herauszukommen, weiß ein Lied davon zu singen. Warum sollen P&R-

Nutzer sich auf eine Lotterie einlassen, ob sie morgens ihre S-Bahn erwischen, oder ungebührlich mehr Zeit einplanen?

- Theoretisch könnte man den Verkehr stattdessen durch die Freiherr-vom-Stein-Straße leiten (oder Schleichwegverhalten unterstellen), ein reines Wohngebiet mit Kindergarten auf der Strecke. Das kann ja nicht ernsthaft angestrebt werden. Außerdem wäre es für die P&R-Nutzer immer noch ein logistischer Mehraufwand.
- Der originäre neue Bedarf am Bahnhof (Gastronomie; Konzertsaal), der **garantiert über 20 Plätzen** liegen wird, ist am Bahnhof Süd sicher nicht abdeckbar.
- Und warum sollen 300 Plätze ausreichend sein, von denen 150 auf Firmenparkplätze entfallen, wenn wir ~~schon heute~~ mehr als 200 Nutzer am Bahnhof **haben?**
- Das Parkhaus befindet sich jenseits der Bahnschranke – offenbar ist keine Pkw-Unter- oder Überführung geplant. Dies alleine wird die angestrebte Nutzung extrem einschränken, s.o.

Es gibt also eine Vielzahl von Hürden, die einem „Umleiten“ der Bahnhofsparker nach Süd diametral entgegenstehen. Was wird also passieren, wenn das Parkhaus realisiert wird?

Die Erfahrung aus den angrenzenden Vierteln lehrt, dass die P&R-Nutzer schlicht und einfach diese Wohngebiete zuparken werden. Schon jetzt ist der Reisende, der die Gebühren sparen will, sein Auto in diesen Gebieten parkt und mit Rollkoffer von dannen zieht, ein tägliches Phänomen. Wenn es am Bahnhof nur noch 40 Plätze geben wird, werden die P&R-Nutzer den Stress und die Unsicherheit eines Anfahrens des Bahnhofs Süd gar nicht erst auf sich nehmen, sondern ~~gleich~~ die Bahnhofsumgebung belegen.

Ein weiteres sehr gewichtiges Argument besteht darin, dass am Bahnhofsgelände bereits der ideale Parkstandort besteht, der leichter und von beiden Seiten der Schiene ohne Übergang anfahrbar ist, hingegen an Süd eine neue Fläche versiegelt und mit einem großvolumigen Gebäude belegt werden müsste. Auch in Kronberg ist der Klimawandel angekommen und wir sollten Versiegelung und Abholzung soweit wie möglich vermeiden. Die weitere Bebauung der **Bahnhofsachse** inkl. Süd muss dem Rechnung tragen, nachdem in den letzten Jahren in Kronberg ein gegensätzlicher Trend zu beobachten war. Dazu gehört auch, dass wir den öffentlichen Nahverkehr immer attraktiver machen sollten – die Verlegung des P&R nach Süd geht aber leider in die entgegengesetzte Richtung und wird eher zu sinkenden Fahrgastzahlen führen. 40% der S-Bahn-Kunden **kommen per Pkw** zum Bahnhof Kronberg!

In jedem Fall würde die Attraktivität des Bahnhofs Kronberg weiter abnehmen – ca. 150 P&R-Nutzer sind bereits verlorengegangen. Es kann nicht im Sinne der Belegung des Bahnhofsareals und v.a. des Bahnhofsgebäudes sein, wenn Frequenz nach Kronberg-Süd verlagert wird.

Wir verstehen auch nicht, warum angesichts der Auswirkungen dieses Vorschlags der Ortsbeirat Schönberg nicht eingebunden werden soll.

Wie eingangs bereits erwähnt, kann diese Investition auch nicht auf veraltete Verkehrsuntersuchungen (sowohl bzgl. des Pkw-Verkehrs an den Knotenpunkten als auch des P&R-Bedarfs) gestützt werden.

Last but not least geht es um eine erhebliche Investition von € 4.2 Mio., die mit einer sehr optimistischen Wirtschaftlichkeitsberechnung unterlegt **werden soll**. Bei mangelnder Akzeptanz seitens der P&R-Nutzer droht daraus ein wirtschaftliches Desaster zu werden.

Berthold und Catherine Hackl, Martin Wiegmann, Christoph Ehlers, **Frederik Roth**, Dr. Klaus und Elke Künzel, Pieter van Halem, Dr. Christian Glossner