



Städtebaulicher Rahmenplan Gewerbe

Stadt Kronberg im Taunus

AS+P

Städtebaulicher Rahmenplan Gewerbe

Stadt Kronberg im Taunus

Vorwort

Die anhaltend hohe Nachfrage an Gewerbeflächen hat in Kronberg im Taunus dazu geführt, dass bereits über einen längeren Zeitraum keine freien Gewerbeflächen verfügbar sind. Im Jahr 1999 erfolgte die letzte Gewerbeflächenausweisung.

Vor diesem Hintergrund wurden im Stadtentwicklungskonzept (SEK) der Stadt Kronberg unter dem „Baustein Gewerbe“, rund 20 ha Außenbereichspotenziale für Gewerbestandortentwicklungen bestimmt und im Jahr 2022 in der „Machbarkeitsstudie Gewerbeflächen“ auf Entwicklungsmöglichkeiten untersucht. Im Ergebnis der Studie konnte eine kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungsperspektive für die untersuchten Flächen abgeleitet werden. Hierauf aufbauend wurden im Mai 2023, für zwei der insgesamt vier untersuchten Flächen, Beschlüsse zur Einleitung von Bauleitplanverfahren gefasst. Daneben steht der Teilumzug des seit den 50er Jahren im Gewerbegebiet Arthur Braun beheimateten Unternehmens Procter & Gamble (ehemals Firma Braun) bevor.

Die sich hieraus ergebenden stadtstrukturellen Veränderungen erfordern eine ganzheitliche und zusammenhängende Betrachtung der Kronberger Gewerbeflächen. Parallel dazu soll eine zukunftsorientierte Schärfung des Profils der Gewerbeflächen erfolgen. Langfristig relevante Trends gilt es in einer Leitidee für die zukünftige Ausrichtung der Gewerbeflächen in einem Rahmenplan zu formulieren und darzulegen.

Inhaltsverzeichnis

1 /	AUSGANGSLAGE	10
1.1	Aufgabe und Ziel des Rahmenplans	11
1.2	Prozess und Dialog zum Rahmenplan	11

2 /	RAHMENBEDINGUNGEN	14
2.1	Rahmenplangebiet und nähere Umgebung	14
2.2	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	15
2.3	Teilbereich am Auernberg	16
2.4	Teilbereich Mitte / Procter & Gamble-Areal	17
2.5	Teilbereich Kronberger Hang	18
2.6	Programmatische Rahmenbedingungen	19

3 /	ERKENNTNISSE AUS DER ANALYSE UND IDEEN	22
3.1	Mobilität	22
3.2	Grün- und Freiraum	24
3.3	Nutzungsverteilung	26
3.4	Aspekte des Nutzungskonzepts	27
3.5	Raumkanten und Akzente	29
3.6	Cluster	30
3.7	Körnung und Baufeldgrößen	31

4 /	PLANUNGSPRINZIPIEN UND STÄDTEBAULICHE LEITIDEE	34
4.1	Planungsprinzipien	34
4.2	städtebauliche Leitidee	35

5 /	RAHMENPLAN GEWERBE	39
5.1	Übersicht	39
5.2	Teilbereiche des Rahmenplans	40

6 /	VERTIEFUNGSBEREICHE	46
6.1	Am Auernberg	46
6.2	Kronberger hang	50

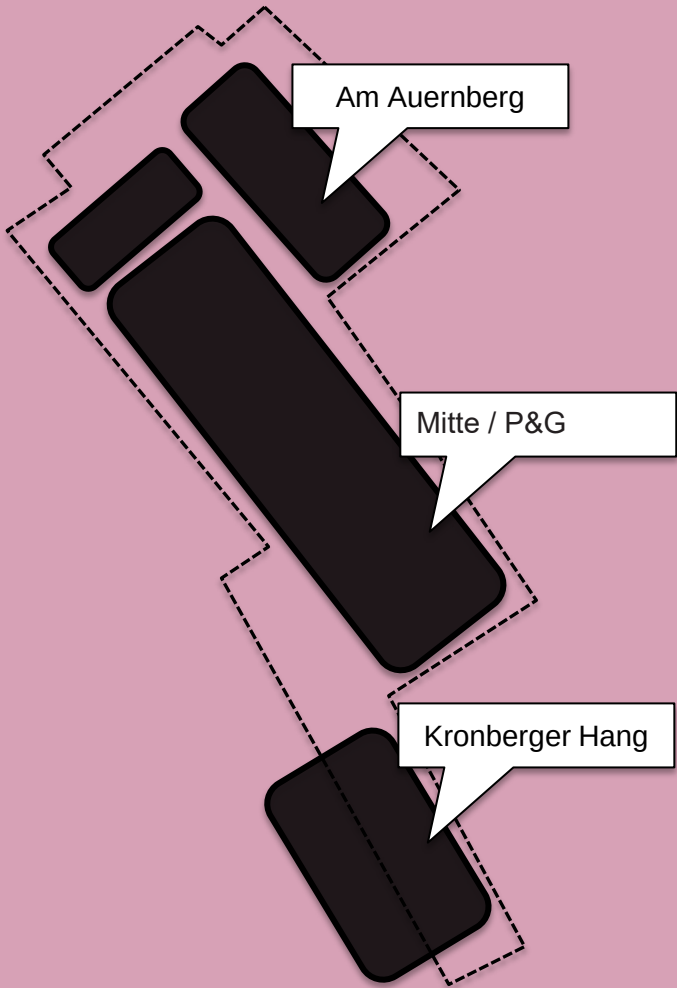
7 /	AUSBLICK	56
------------	-----------------	-----------

Rahmenplan Gewerbe Kronberg und Vertiefungsbereiche



Abb. 1 Rahmenplan und Vertiefungsbereiche





>>> 01

AUSGANGSLAGE

1 / Ausgangslage

Die Stadt Kronberg im Taunus verfügt aktuell über keine freien Gewerbeflächen. Mit dem Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2017 wurden rund 20 ha Außenbereichspotenziale für Gewerbestandorte identifiziert. Für die Flächenpotenziale „Kronberger Hang“, „Am Auernberg“, sowie Teile der Flächen von Procter & Gamble im Gewerbegebiet Arthur Braun wird eine Städtebauliche Rahmenplanung erarbeitet. Ebenfalls mit betrachtet wurden das Palais Kronberg, Am Schanzenfeld 9-23 und das Westerbach-Center.

Angesichts des Strukturwandels hin zu einer technologieoffenen Gesellschaft muss es das Ziel sein, die Flächen qualitativ hochwertig zu entwickeln, um attraktiv für zukunftssträchtige Unternehmen und Gewerbetreibende zu bleiben. Die Städtebauliche Rahmenplanung soll eine strategische Entwicklungsperspektive aller im Rahmenplangebiet vorhandenen Teilraumgebiete (s. Abbildung 2) vorgeben und die darin formulierten Leitideen und Entwicklungsziele für die nachgelagerten Bauleitplanverfahren vorgeben.



Abb. 2 Städtebauliches Rahmenplangebiet

1.1 AUFGABE UND ZIEL DES RAHMENPLANS

Der städtebauliche Rahmenplan soll die Gewerbeflächenpotenziale „Am Auernberg“, „Kronberger Hang“ sowie das Procter & Gamble-Areal ganzheitlich und zusammenhängend betrachten. Parallel zu räumlichen Aussagen soll eine zukunftsorientierte Schärfung des Profils der Gewerbeflächen erfolgen.

Neben den räumlichen und funktionalen Bedürfnissen sind es gesellschaftliche Entwicklungen, wie eine gute Arbeitsplatzqualität und -gestaltung, die Unternehmen und Gewerbetreibende zunehmend nachfragen. Der Anspruch besteht darin, sich in einem langfristig stabilen und ansprechenden Umfeld niederlassen zu können. So spielt beispielsweise auch der Nachhaltigkeitsgedanke als Standortvorteil in Kronberg eine immer wichtigere Rolle. Ein effizienter Ressourceneinsatz, eine bessere Vernetzung, der Einsatz von erneuerbaren Energien, der Einbezug klimafreundlichen Mobilitätsformen, die Schaffung einer qualitativ hochwertigen Freiraumgestaltung, Platz für Biodiversität, Freizeit und Erholung gilt es als zukünftige Standortvorteile für Kronberg herauszuarbeiten beziehungsweise zu nutzen.

Die Städtebauliche Rahmenplanung soll hierzu in einer integrierten Betrachtung eine umfassende strategische Entwicklungsperspektive vorgeben. Mögliche bauliche Entwicklungen sollen grob vorgezeichnet und Potenziale sowie Chancen geschärft werden. Im Fokus der Planungen stehen Vorgaben zur Größe der Parzellierung, Erschließung, Nutzungsverteilung sowie der Gestaltung des öffentlichen Raumes und die Organisation des Binnen- sowie Quell- und Zielverkehrs. Daneben gilt es die Freiflächenstruktur mit Verknüpfung und Schaffung von „weichen“ Übergängen zur Kronberger Landschaft zu entwickeln. Weitere wichtige Fokusthemen sind Kreislaufwirtschaft, Wassermanagement, Klimamanagement und Energieerzeugung.

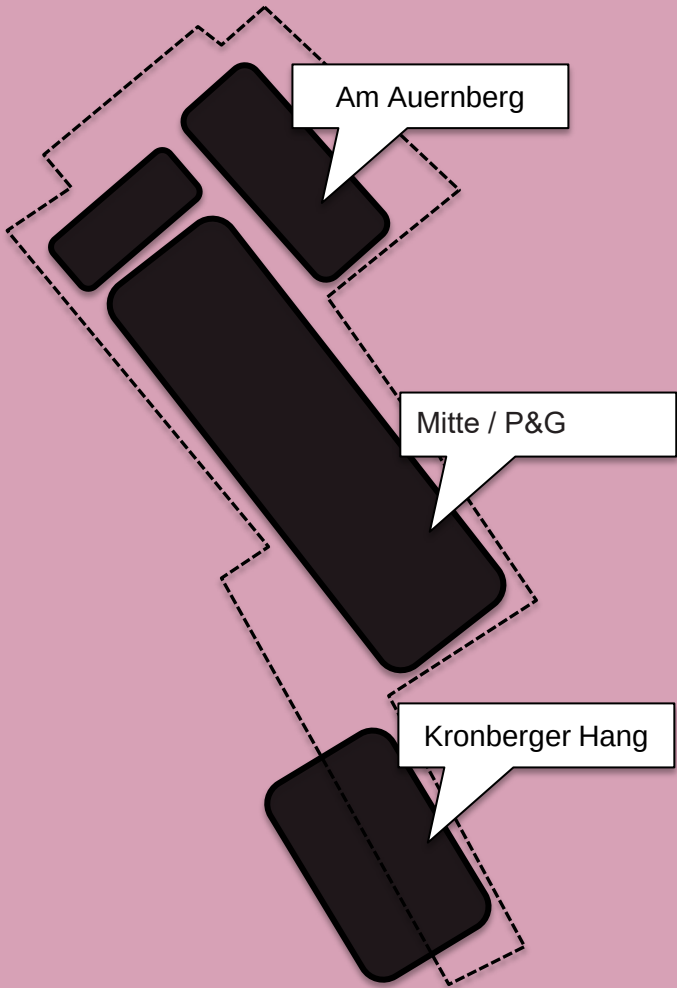
Die räumlichen und funktionalen Anforderungen von potenziellen neuen Nutzungen sind dabei ebenso mitzudenken wie eine gewisse Flexibilität und Robustheit der Planung. Es soll daher eine unabhängige Entwicklung der Teilbereiche möglich sein, sodass zeitnah mit der Entwicklung der Flächen begonnen werden kann während andere Reserven bilden. Die Teilflächen „Am Auernberg“ und „Kronberger Hang“ bilden die prioritären Baubereiche. Das Procter & Gamble Areal verbleibt bis mindestens 2030 im Besitz des Unternehmens. Zum jetzigen Zeitpunkt ist angekündigt, dass

Teile der Verwaltungseinheit von P&G umziehen. Die Stadt Kronberg steht mit der Geschäftsführung von P&G im Austausch. Die parallel zu den Bahnschienen verlaufende Produktionseinheit soll weiter am Standort erhalten bleiben. Das Gebiet wird daher in der Rahmenplanung grundsätzlich hinsichtlich der Vernetzungs- und Nutzungspotenziale mitbetrachtet, es werden aber keine vertiefenden Aussagen getroffen.

1.2 PROZESS UND DIALOG ZUM RAHMENPLAN

Die Inhalte des Rahmenplans wurden in interaktiven Prozessschritten aus Dialog und Entwurf erarbeitet:

- > Im Rahmen der Grundlagenermittlung erfolgte neben der Analyse des Areals auch eine Auseinandersetzung mit bestehenden Konzepten, Hinweisen und Unterlagen. Dazu fanden Gespräche mit der Fachverwaltung statt.
- > Aus den gewonnen Erkenntnissen wurden die bindenden Rahmenbedingungen abgeleitet und grundlegende Aussagen zu Nutzungsbausteinen und Planungsprinzipien festgehalten.
- > In einer skizzenhaften Prüfung wurden städtebaulicher Leitbilder erarbeitet, anschließend bewertet und zu einem städtebaulichen Leitbild zusammengeführt.
- > Auf dieser Basis wurde ein Rahmenplanentwurf erarbeitet und mit der Fachverwaltung rückgekoppelt.
- > Als Ergebnis der Abstimmungen wurde eine Vorzugsvariante zum Rahmenplan sowie Untervarianten zu den Teilbereichen abgeleitet und diskutiert.
- > Die Vorzugsvariante Rahmenplan wurde finalisiert und es wurden baulich- räumliche Konzepte in Abstimmung mit der Verwaltung für die Vertiefungsbereiche „Am Auernberg“ und „Kronberger Hang“ entworfen und präsentiert.
- > Den Abschluss bildet dieser zusammenfassende Bericht zum Rahmenplan Gewerbe.



>>> 02

RAHMEN- BEDINGUNGEN

2 / Rahmenbedingungen

Das Rahmenplangebiet umfasst rund 35 ha und beinhaltet die Gewerbeflächen im Bereich der beiden Landesstraßen Frankfurter Straße (L 3005) und Sodener Straße (L 3015) im Süden von Kronberg.

2.1 RAHMENPLANGEBIET UND NÄHERE UMGEBUNG

Das lang gezogene Rahmenplangebiet gliedert sich in die drei Teilbereiche „Am Auernberg“, „Kronberger Hang“ und „Procter & Gamble-Areal“, wovon die ersten beiden Teilbereiche gleichzeitig die beiden Vertiefungsbereiche darstellen.

Im Norden und Süden grenzen weitere Gewerbeflächen auf den benachbarten Gemarkungen Eschborn und Schwalbach an. Im weiteren Betrachtungsraum befinden sich ebenfalls auch die benachbarten Wohngebiete (siehe Abb. 3) Östlich und Westlich grenzen überwiegend Landschaftsflächen, u.a. Streuobstwiesen mit hoher ökologischer Wertigkeit und die Westerbachaue, an.

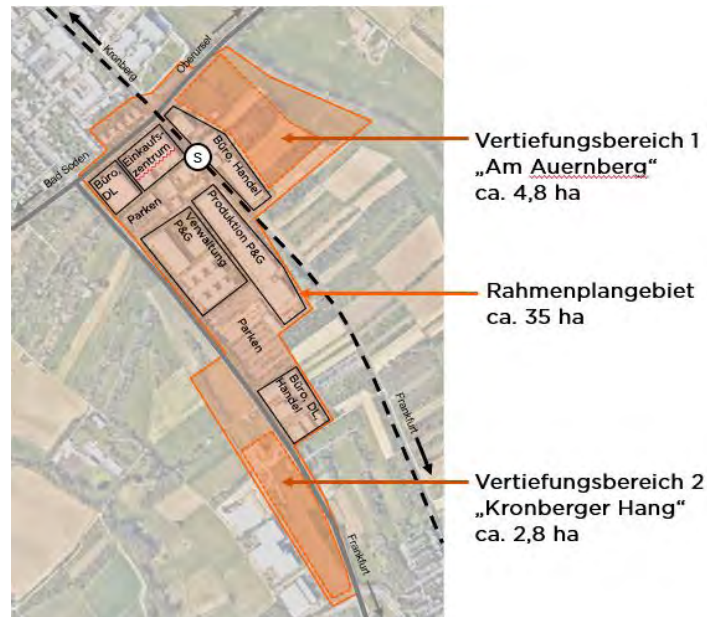


Abb. 4 Teilbereiche Rahmenplangebiet

Die S-Bahnlinie, welche die Stadt Kronberg mit Frankfurt verbindet, durchzieht das Areal und bindet die Gewerbeflächen mit dem Haltepunkt „Kronberg Süd“ an den öffentlichen Nahverkehr an.



Abb. 3 Nähere Umgebung Rahmenplangebiet

2.2 PLANUNGSRECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Im Rahmenplangebiet sind planungsrechtliche Rahmenbedingungen zu beachten beziehungsweise neu zu definieren.

Aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP) sind insbesondere landschaftliche und klimatische Rahmenbedingungen, wie etwa das Vorranggebiet Regionaler Grünzug oder das Vorranggebiet Regionalparkkorridor, zu beachten.

Für die bestehenden Gewerbeflächen liegen rechtskräftige Bebauungspläne vor. Für die Teilbereiche „Am Auernberg“ und „Kronberger Hang“ sollen neue Bebauungspläne erarbeitet werden. Unmittelbar südwestlich des Plangebiets befindet sich (bereits auf Schwalbacher Gemarkung) ebenfalls ein rechtskräftiger Bebauungsplan. Darüber hinaus sind Anforderungen aus anderen

Fachgebieten zu beachten wie bestehende Überschwemmungs- und Trinkwasserschutzgebiete. Im Plangebiet selbst befindet sich auch ein Trinkwasserschutzgebiet in Aufstellung.

Die Untersuchung der vorliegenden rechtlichen Rahmenbedingungen hat keine unüberbrückbaren Raumwiderstände für die gewerbliche Entwicklung der Flächen im Rahmenplangebiet ergeben.

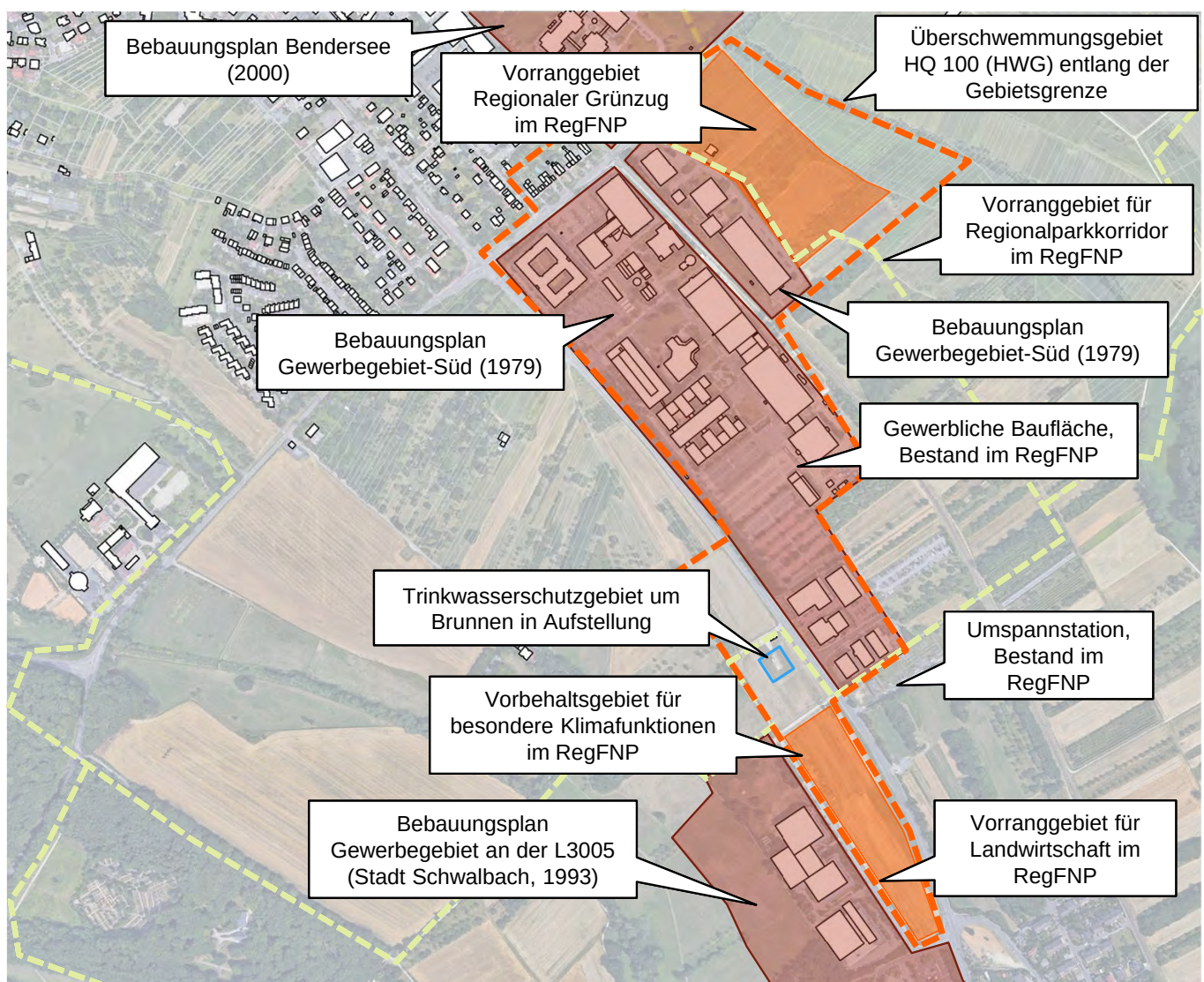


Abb. 5 Rechtliche Rahmenbedingungen Übersicht

2.3 TEILBEREICH AM AUERNBERG

Der etwa 4,8 ha große Teilbereich „Am Auernberg“ befindet sich im Norden des Rahmenplangebiets. Bei der Entwicklung der Fläche sind verschiedene, restriktive Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Um den Teilbereich „Am Auernberg“ sowie auf dem Areal selbst befinden sich Flächen mit hoher ökologischer Wertigkeit. Im Norden grenzt ein Auenbereich an, der eine klimatische Ausgleichsfunktion inne hat und zugleich Retentionsraum für Hochwasserschutz bietet. Auf der Fläche selbst befinden sich in Teilräumen dichtere Baumbestände sowie gesetzlich geschützte Streuobstwiesen. In der Rahmenplanung wird daher nur der Bereich unmittelbar entlang der bestehenden Erschließungsstraße betrachtet. Der Bereich Richtung Bachau soll als Landschaftsraum erhalten bleiben. Entlang des Landschaftsraums ist die geplante Führung der Regionalparkroute aus dem Regionalen Flächennutzungsplan in das Konzept des Rahmenplans zu integrieren.

Der Teilbereich ist darüber hinaus durch besondere topografische Gegebenheiten geprägt: Im nördlichen Teilbereich ergeben sich Steigungen von bis zu 10 %.

Zudem bildet der Teilbereich den Stadteingang nach Kronberg von Oberhöchstadt kommend. Aus nord-östlicher Richtung ist das Areal aufgrund der exponierten Lage gut einsehbar.

Vertiefungsbereich 1
„Am Auernberg“
ca. 4,8 ha

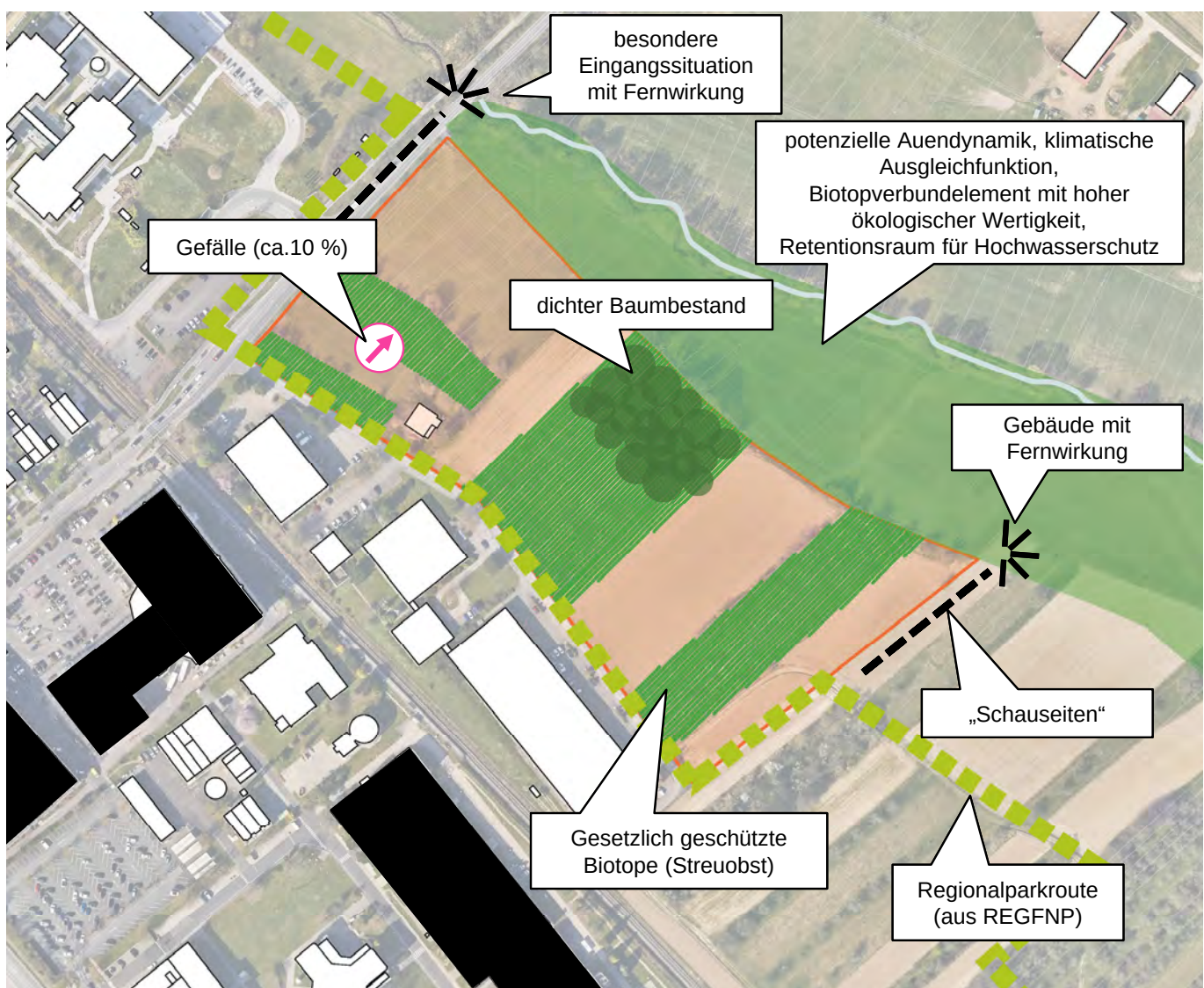


Abb. 6 Rahmenbedingungen Teilbereich Am Auernberg

2.4 TEILBEREICH MITTE / PROCTER & GAMBLE-AREAL

Im Teilbereich Mitte / Procter & Gamble-Areal steht vor allem der Umgang mit der bestehenden Bausubstanz und den bestehenden Erschließungstrassen im Fokus. Der Teilbereich umfasst im Übergang zur Stadt das erhaltenswerte Westerbach-Center und das Palais Kronberg als „Kopfbereich“. Neben diesen Gebäuden und der Produktionseinheit von P & G entlang der Bahn sind bei der Ortsbegehung weitere Gebäude als erhaltenswert eingestuft worden.

Bei der Entwicklung des Teilbereichs Mitte ist in den nächsten Schritten der konkrete Bedarf seitens P&G für das Areal nach dem geplanten Umzug 2030 abzuwarten. Ein diesbezüglicher regelmäßiger Austausch zwischen P&G und der Stadtverwaltung Kronberg besteht. Der Rahmenplan zeigt daher zunächst ein flexibles Konzept auf, dass auf mögliche Entwicklungs-

entscheidungen von P&G reagieren kann. Potenzial für Neuentwicklungen bieten vor allem die großen eben-erdigen Parkplatzflächen.

In der Rahmenplanung soll außerdem die Anordnung eines Mobilitäts-Hubs im Areal auf Höhe der Haltestelle Kronberg Süd als Ersatz für den gegenüberliegenden ungünstig gelegenen P+R-Stellplatz geprüft werden. Durch seine zentrale Lage als Herzstück der Teilräume kommen Wegeführungen und Verknüpfungen über den Teilbereich Mitte hinweg eine besonders wichtige Rolle zu.

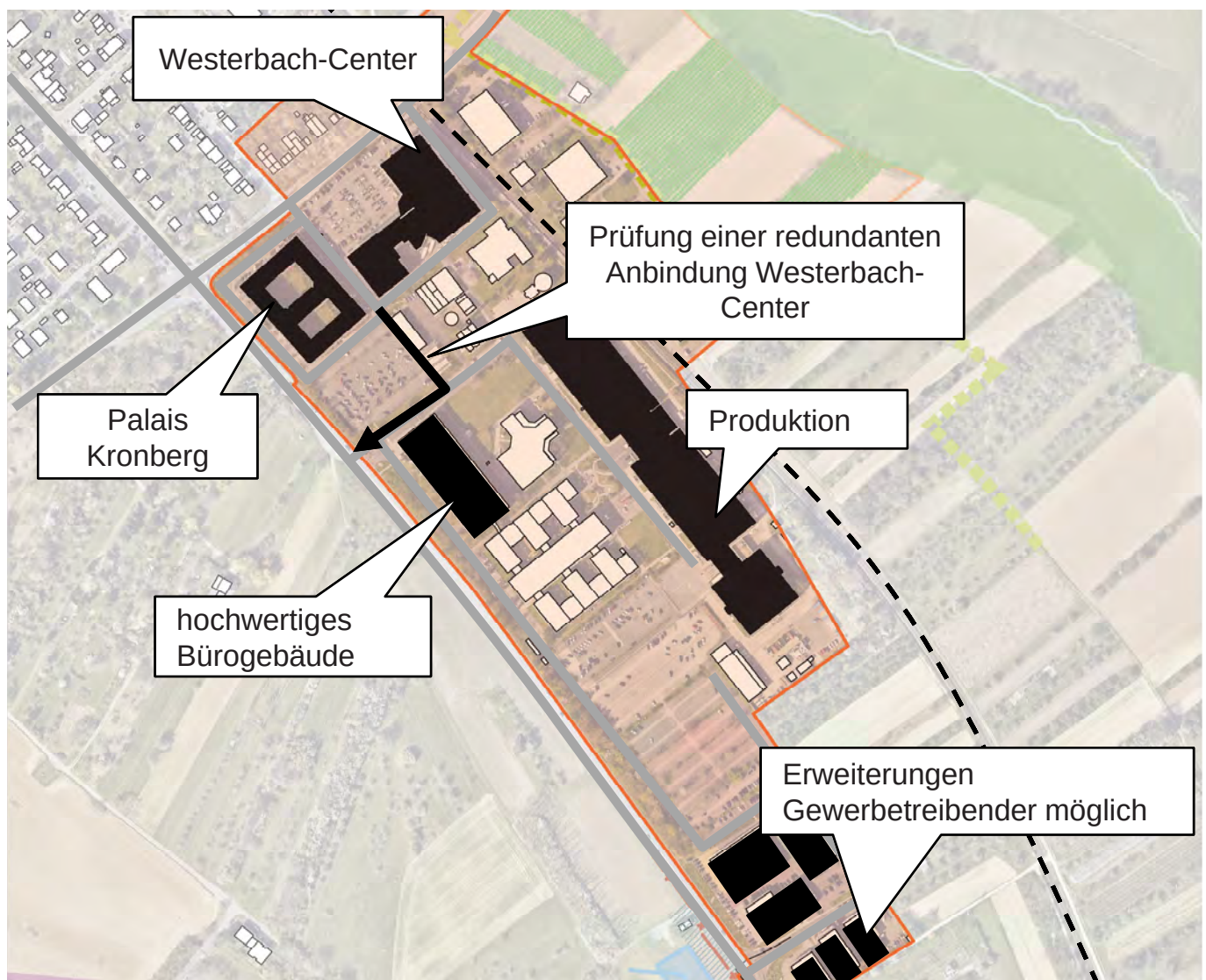


Abb. 7 Rahmenbedingungen Teilbereich Mitte

2.5 TEILBEREICH KRONBERGER HANG

Der circa 2,8 ha große Teilbereich „Kronberger Hang“ befindet sich im Süden des Rahmenplangebietes und ist unter Einbezug einer Vielzahl von Rahmenbedingungen zu entwickeln.

Da sich die Fläche unmittelbar an einer Landesstraße (Frankfurter Straße) befindet muss eine 20 m breite Zone parallel zur Straße freigehalten werden (Bauverbotszone). Darüber hinaus durchqueren zwei Hochspannungsleitungen den Teilbereich, die inklusive ihres Schutzstreifens von Bebauung freizuhalten sind. Die Abstandsfläche bzw. der Schutzstreifen der südlichen 110 KV Leitung beträgt jeweils recht und links 15m. Bei der nördliche 20 KV Freileitung betragen die Schutzstreifen jeweils 10 m. Im Weiteren ist es vorgesehen die nördliche 20 KV Leitung ins Erdreich unterirdisch zu verlegen und den Masten abzubauen.

Vertiefungsbereich 2
„Kronberger Hang“
ca. 2,8 ha

Neben der Schutzbereiche der Hochspannungsleitungen besteht entlang der Straße „Am Kronberger Hang“ eine weitere Schutzzone aufgrund diverser unterirdischer Leitungen. Das Areal erhält damit einen langgezogenen Flächenzuschnitt. Im Norden des Areals befindet sich ein Brunnen.

Für die Gebietserschließung kann auf der bestehenden Erschließungsstraße aufgebaut werden. Wie am Auernberg ist auch hier der künftige Verlauf der Regionalparkroute einzuplanen.



Abb. 8 Rahmenbedingungen Teilbereich Kronberger Hang

2.6 PROGRAMMATISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Neben den im Rahmenplan darstellbaren flächenbezogenen Aussagen zur Verortung und Dimension der städtebaulichen Strukturen soll die Rahmenplanung wichtige programmatische Ziele der künftigen Entwicklung benennen. Diese sind in den weiteren konkretisierenden Planungsschritten zu beachten.

Freiraum, Kreisläufe und Energie

Kronberg ist durch das Taunusvorland geprägt. Der öffentliche Raum soll gestalterisch ansprechend, klimaangepasst und ökologisch wertvoll gestaltet werden. Die Einbindung und Vernetzung der Flächen in die sich anschließenden Landschafts- und Siedlungsbe- reiche soll berücksichtigt werden. Wasserrwirtschaftliche Belange sollen in Hinblick auf die Verwendung von

Brauch- und Oberflächenwasser und die Verringerung des Wasserverbrauchs mitgedacht werden. Die bauliche Struktur soll im Hinblick auf Energieverbrauch, erneuerbare Energien, Abwärmenutzung und Begrünung moderne Standards erfüllen können. Elemente zur Unterstützung der Biodiversität sind ebenfalls an einem modernen Gewerbestandort zu berücksichtigen.

Arbeitsplatzkultur und soziale Bedürfnisse

Eine attraktive Arbeitsplatzkultur ist Voraussetzung der Wettbewerbsfähigkeit. Die Arbeitsplatzkultur setzt sich aus einer guten Erreichbarkeit, der Belegung von Freiflächen, einem Grünbezug und der Berücksichtigung sozialer Bedarfe, wie Sport- und Freizeitmöglichkeiten, zusammen. Zudem ist eine Mischung unterschiedlicher zukunftsträchtiger Branchen angestrebt. Das künftige Gewerbegebiet soll gegenüber anderen Standortes positiv herausstechen.

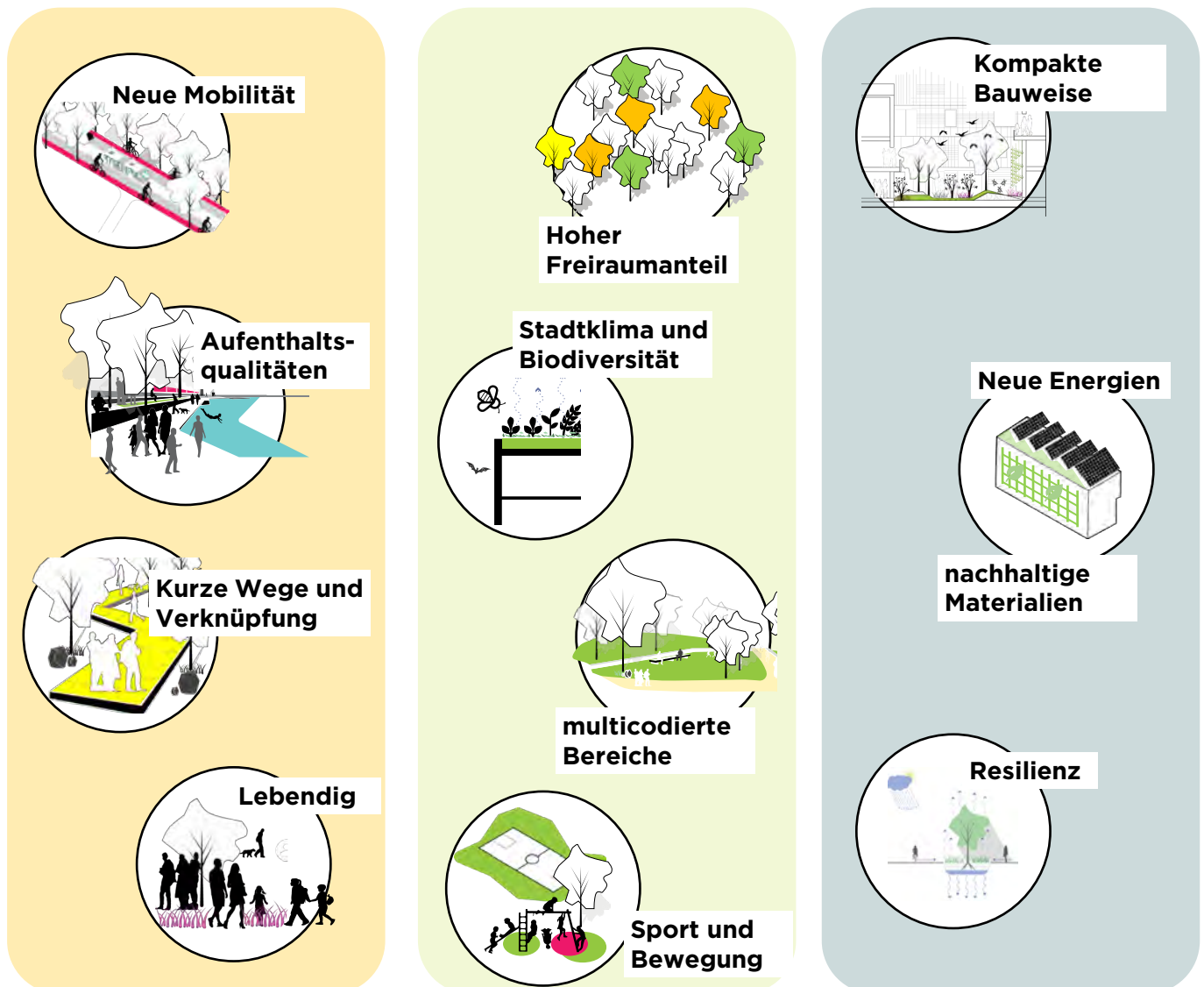
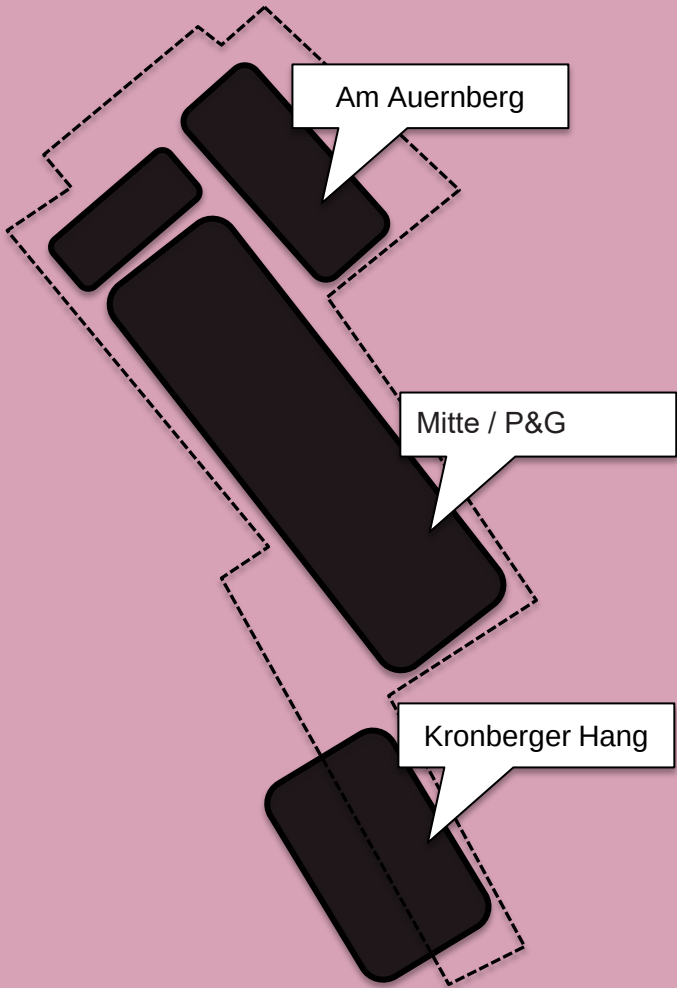


Abb. 9 Programmatische Rahmenbedingungen



>>> 03

**Erkenntnisse aus der
Analyse und erste Kon-
zeptideen**

3 / Erkenntnisse aus der Analyse und Ideen

3.1 MOBILITÄT

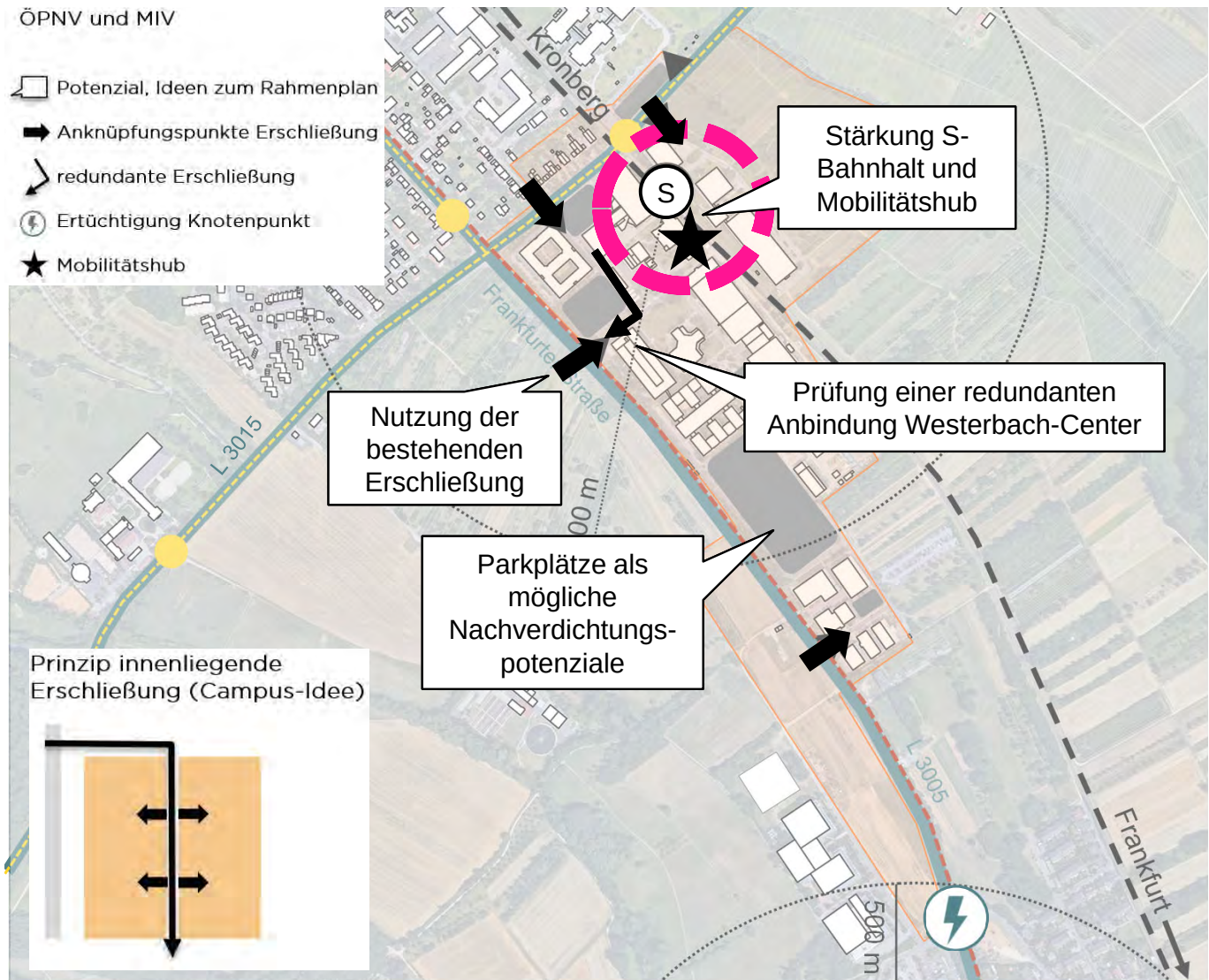


Abb. 10 Erkenntnisse und Konzeptideen Mobilität - MIV und ÖPNV

Das Rahmenplangebiet ist über die Landesstraßen (Sodener Str. / L 3015 und Frankfurter Str. / L 3005) sowie den S-Bahnhaltepunkt Kronberg Süd und das bestehende Busliniennetz mit dem Haltepunkt Westerbach-Center gut an das Straßennetz sowie den ÖPNV angebunden.

Im Sinne der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs stellt der vorhandene S-Bahnhaltepunkt eine gute Basis dar und soll im Rahmenplan weiter gestärkt werden, in dem ein Mobilitäts-Hub als Ersatz für den bestehenden P+R-Platz ergänzt und das Radfahren sowie Zu-Fuß-gehen gestärkt wird. Am Kronberger Hang ist zudem eine verbesserte Busanbindung z.B. mit der Verlängerung der Stadtbusroute denkbar. In den Teilbereichen sollen jeweils die bestehenden Erschließungstrassen weiterentwickelt werden. Damit

wird die Idee einer innen liegenden Erschließung im Sinne eines Campus als Entwurfsprinzip weiter verfolgt. Mit der kompakteren Anordnung von Stellplätzen können vor allem im Teilbereich Mitte / Artur Braun die großen, versiegelten Parkplatzzflächen als Nachverdichtungspotenzial aktiviert werden.

Perspektivisch ist die Erschließung der Gewerbeflächen im Einklang mit der Leistungsfähigkeit des umgebenen Straßennetzes abzustimmen. Eine Verbesserung der Verkehrsleistung, insbesondere an bereits belasteten Knotenpunkten, gilt es weiter zu prüfen. Hinsichtlich der Erschließung ist zu prüfen, ob die bestehenden Zufahrten entlang der Sodener Str. sowie der Frankfurter Str. genutzt werden können und ob eine redundante Anbindung an das Westerbach Center geschaffen werden kann.

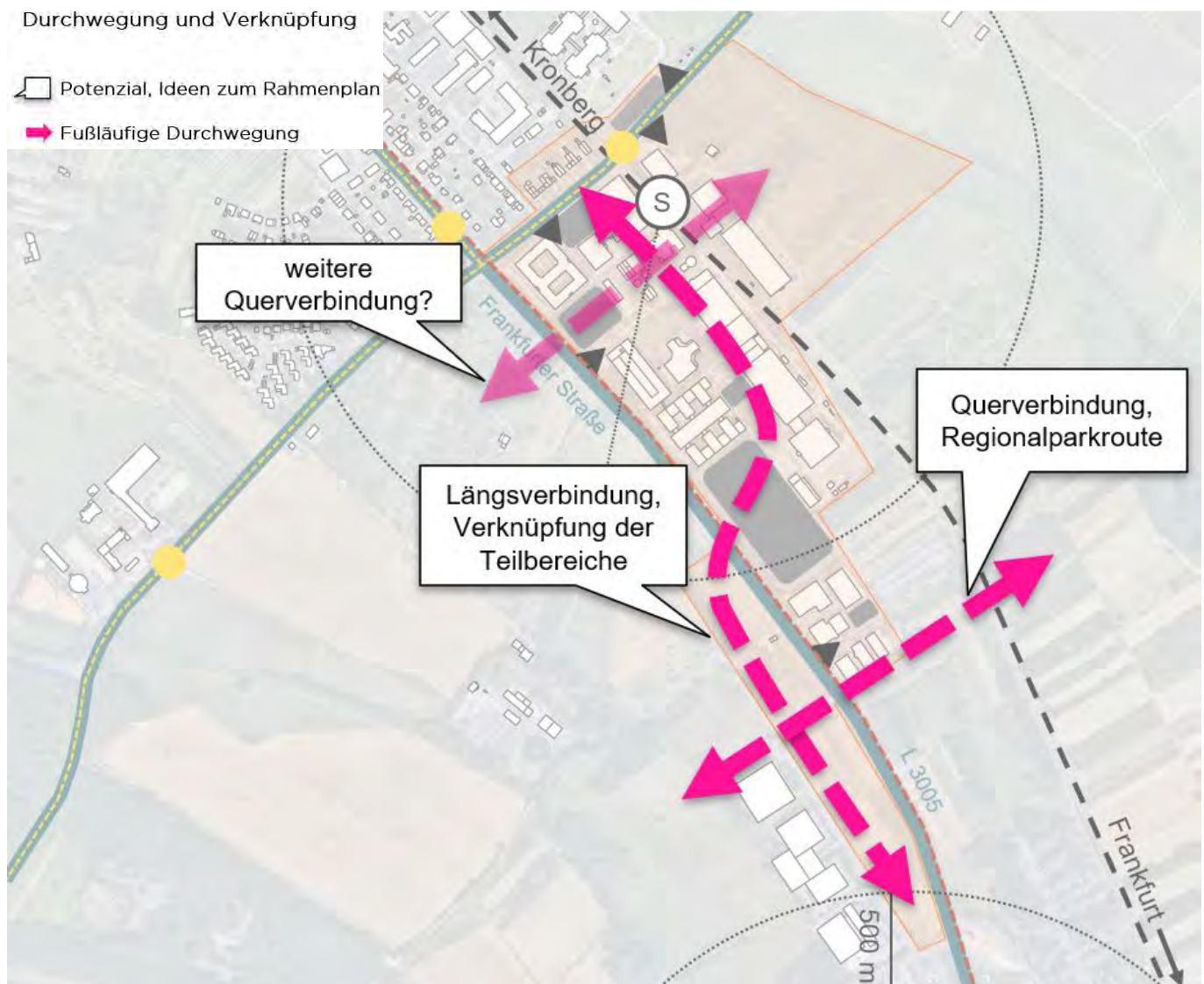


Abb. 11 Erkenntnisse und Konzeptideen Mobilität - Zu-Fuß-Gehen und Radfahren

Neben der Erschließung mit dem motorisierten Individualverkehr und ÖPNV ist vor allem im Hinblick auf die Campusedee die fußläufige Verbindung und Vernetzung des Areals innerhalb und mit den hochwertigen Grünräumen in der Umgebung von besonderer Bedeutung.

Dazu wird im Rahmenplan die Idee verfolgt, eine Längsverbindung zu schaffen, welche die einzelnen Teilbereiche miteinander verknüpft und ein attraktives Arbeitsumfeld mit belebten Adressen begünstigt. Darüber hinaus soll die Regionalparkroute aufgegriffen und ergänzt werden, um die Zugänge in die freie Landschaft zu sichern. Als Vision soll außerdem eine weitere Querverbindung über die Bahnlinie hinweg beziehungsweise ein direkter Zugang zur S-Bahnhaltestelle von Nord-Osten geprüft werden.

Vernetzung der Teilbereiche und mit dem umgebenden Grünraum



Abb. 12 Visualisierung Campusedee

3.2 GRÜN- UND FREIRAUM

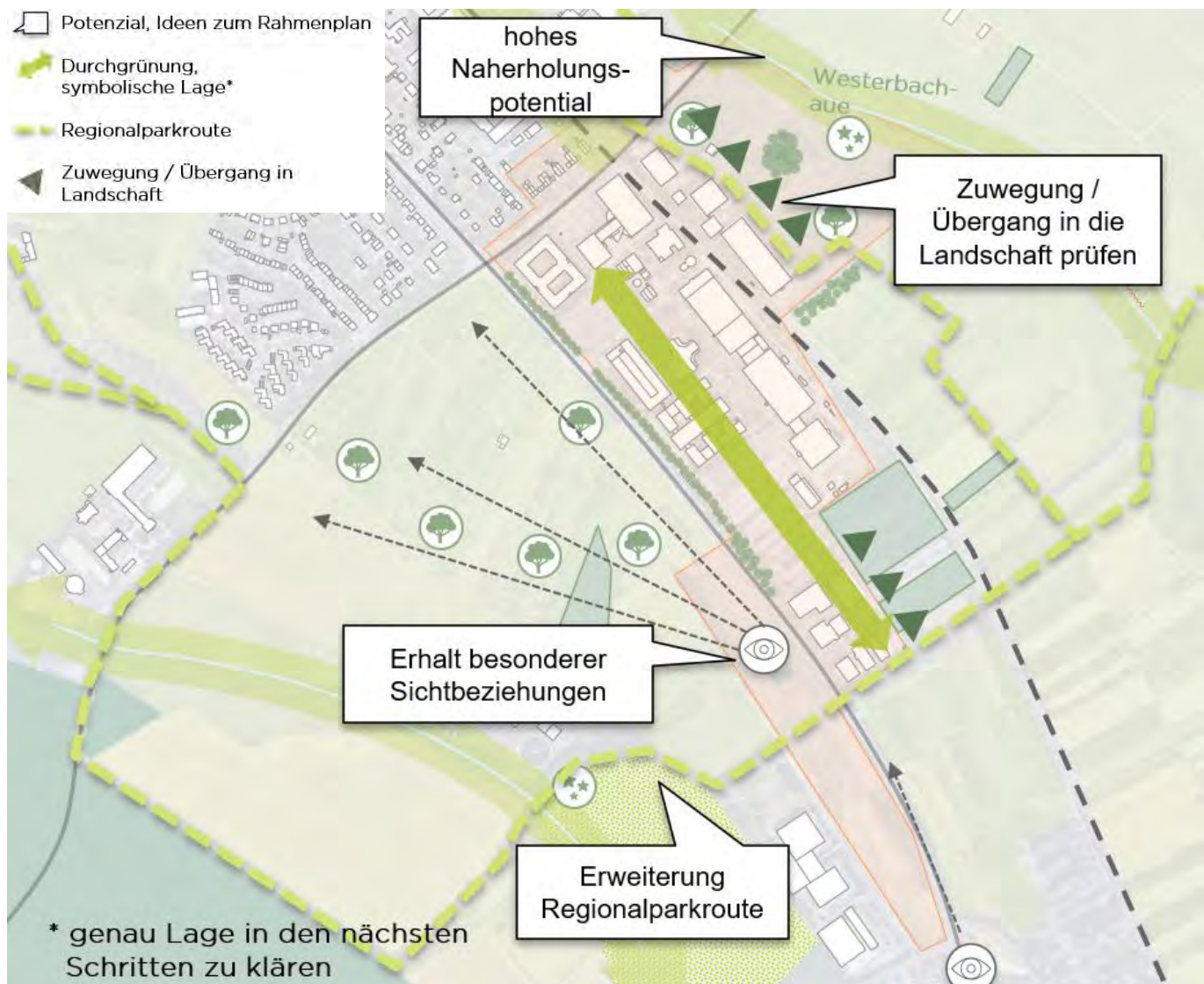


Abb. 13 Erkenntnisse und Konzeptideen Grün- und Freiraum

Das Rahmenplangebiet ist vor allem im nord-östlichen sowie süd-westlichen Bereich von diversen Grün- und Freiräumen in Form von Offenland umgeben. Darin befinden sich südwestlich ein Flora-Fauna-Habitat, (FFH-Gebiet „Sauerbornsbachtal auf der Gemarkung Schwalbach am Taunus“ DE 5817-303) eine Vielzahl an Kompensationsflächen, Streuobstwiesen sowie ein Auenbereich (Westerbachaue) im Norden. Zusammenfassend wird deutlich, dass rund um das Rahmenplangebiet eine hohe ökologische Wertigkeit besteht, der im Rahmenplan Rechnung getragen werden soll. So wird beispielsweise nur rund die Hälfte der ursprünglichen Gebietsabgrenzung am Auernberg für eine bauliche Entwicklung vorgeschlagen. Ein Teil des Streuobstbestandes im Süden kann so erhalten und durch Pflegemaßnahmen wieder aufgewertet werden.

Das Grün- und Freiraumkonzept beinhaltet verschiedene Ansätze: Zum einen soll die bestehende Regionalparkroute genutzt und erweitert werden. Die besonderen Blickbeziehung, die im Bereich des Kronberger Hangs vorzufinden sind sollen erhalten und inszeniert werden. Das hohe Naherholungspotenzial in der unmittelbaren Umgebung soll durch Zuwegungen in die Landschaft erlebbar werden.

Zum anderen soll neben dem hohen Anteil an Grün- und Freiräumen in der Umgebung im Rahmenplangebiet selbst eine Durchgrünung gestaltet werden. Zukünftig sind innerhalb des Gewerbe-Campus verschiedene Freiraumtypologien vorstellbar. Sie sollen zur Vernetzung und Belebung auch außerhalb des Arbeitsalltags beitragen, die Aufenthaltsqualität und

Attraktivität erhöhen sowie die Klimaresilienz und Biodiversität fördern.

Urbane Freiräume beziehungsweise Platzräume ermöglichen Begegnungen und gestalten Adressen als Raum für Aufenthalt und Kommunikation. Daneben sind im Konzept grüne Freiräume vorgesehen, die durch Spiel- und Sportmöglichkeiten zur Gesundheitsförderung beitragen und in die umgebende Landschaft überleiten.

Die Freiräume können dabei in späteren Planungsphasen teilweise multicodiert ausgebildet werden: Dabei dienen die Flächen als Aufenthalts- oder Erholungsfläche - bieten jedoch gleichzeitig Raum für Bäume als Schattenspenden und natürliche Luftreiniger, produzieren Verdunstungskühle, erlauben Versickerung und fördern die Biodiversität.

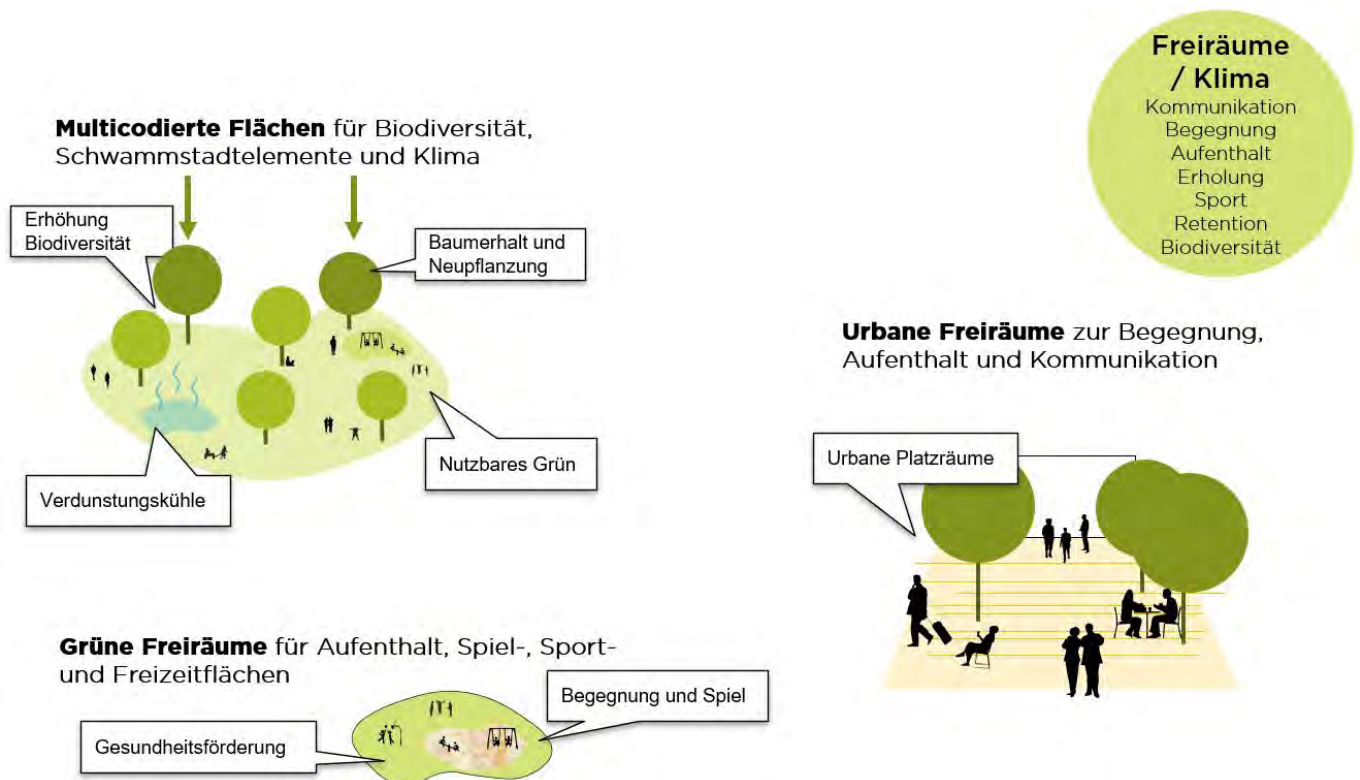


Abb. 14 Freiraumtypologien

3.3 NUTZUNGSVERTEILUNG

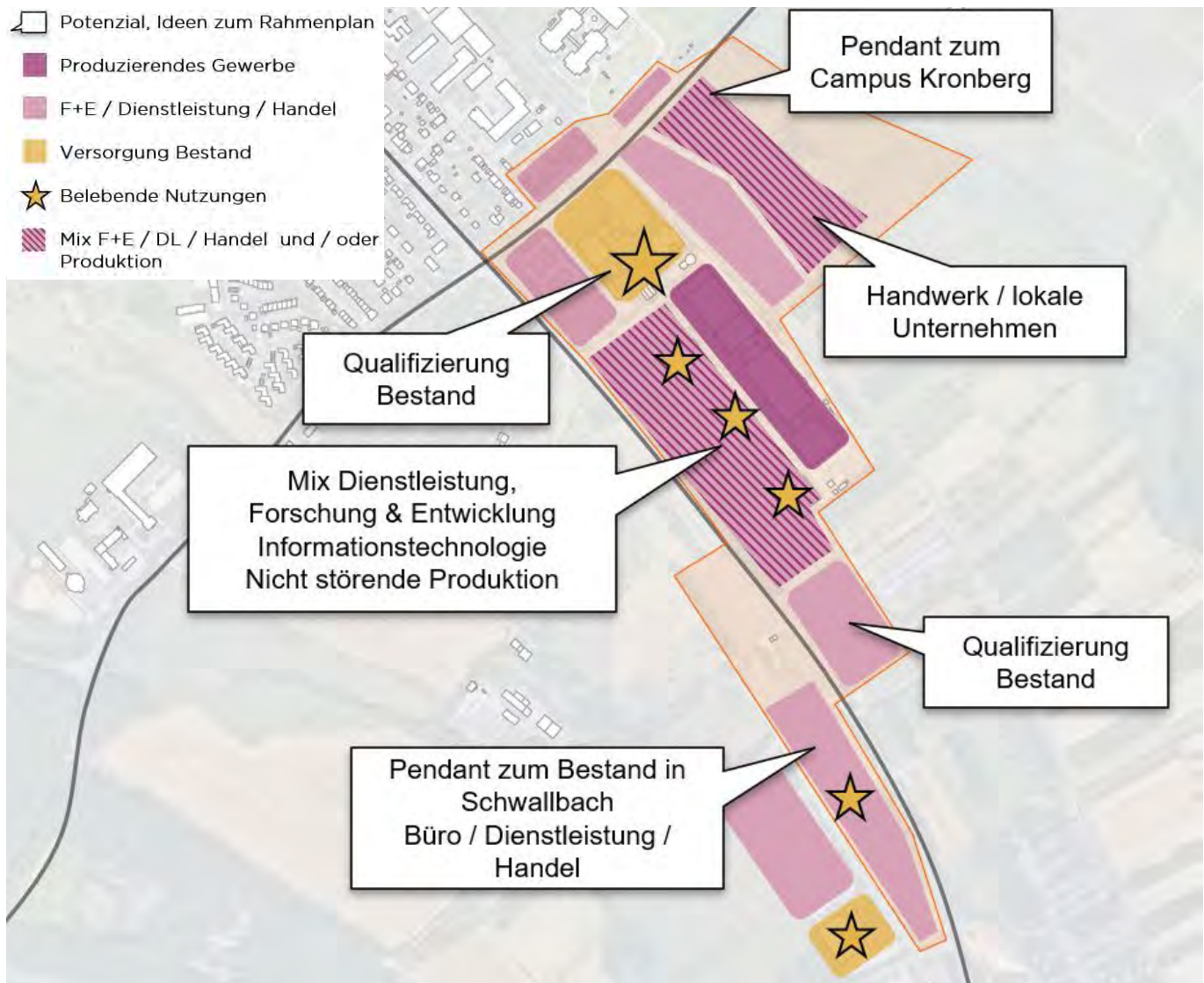


Abb. 15 Erkenntnisse und Konzeptideen Nutzungsverteilung

Die drei Teilbereiche bilden hinsichtlich der Art der gewerblichen Nutzung unterschiedliche Schwerpunkte - bedingt durch ihre Vorprägung und Lage.

Im Teilbereich „Am Auernberg“ besteht die konzeptionelle Überlegung im nördlichen Bereich produzierendes Gewerbe anzusiedeln. Hier kann Raum für Handwerksbetriebe und lokale Unternehmen entstehen. Der vordere Bereich am Stadteingang ist für Forschung und Entwicklung (F+E), Büro, Dienstleistung oder Handel - als Pendant zum Campus Kronberg - geeignet.

Der Teilbereich Mitte / Artur Braun hat mit dem bestehenden Westerbach-Center und der S-Bahnhaltestelle einen Versorgungs- und Belegungsschwerpunkt inne. Ergänzt werden soll dieses Angebot durch weiter kleinere Einheiten, die das Areal beleben. Entlang

der Bahnlinie bleiben die Flächen für produzierendes Gewerbe bestehen. Die perspektivisch frei werdenden Flächen sind für einen Mix aus Dienstleistung, F+E, Informationstechnologie und produzierendes Gewerbe geeignet. Die bestehenden Autohäuser im südlichen Bereich des Teilbereichs Mitte sollen im Bestand weiter qualifiziert werden.

Der südliche Teilbereich „Kronberger Hang“ hat durch die bestehenden Nutzungen in Schwallbach eine Vorprägung. Die neuen Nutzungen sollen den Bestand stimmig ergänzen und der prominenten Lage an der Frankfurter Straße gerecht werden. Hierzu eignen sich Büro, Dienstleistung und Handel mit der Ergänzung durch kleinere belebende Einheiten.

3.4 ASPEKTE DES NUTZUNGSKONZEPTS

Zukunftsfähiger Nutzungsmix

Auf das Areal treffen verschiedenste Nutzungsansprüche. Entsprechend der Wertigkeit der Fläche ist kein klassisches Gewerbegebiet mit überwiegend Hallen und einer geringen Arbeitsplatzdichte vorgesehen, sondern ein lebendiger Mix aus zukunftssträchtigen Arbeitsplätzen. Zu den beiden Haupt-Kategorien F+E / DL / Handel sowie produzierendes Gewerbe kommen im Sinne einer attraktiven und modernen Arbeitswelt ergänzende Nutzungstypologien wie Freiräume und belebende Nutzungen hinzu. Lebendigkeit und Internationalität sind weitere Aspekte, welche die künftige Arbeitswelt mit seiner Umgebung verzahnen und darüber hinaus wirken sollen. Der Nutzungsbau-stein F + E soll dabei ein besonders innovationsfreudiges Arbeitsumfeld begünstigen.

Flexible Baufelder

Das Nutzungskonzept ist durch flexible Baufelder besonders zukunftsfähig und damit nachhaltig aufgestellt. Die unterschiedlich teil- oder kombinierbaren Baufelder ermöglichen die Reaktion auf heute noch nicht bekannte, künftige Nutzungen und deren Bedarfe.

Räumliche „Leitplanken“ definieren dennoch übergeordnete Elemente wie die Haupteinschließung oder zentrale Freiräume und ermöglichen damit eine stimmige Gesamtqualität.

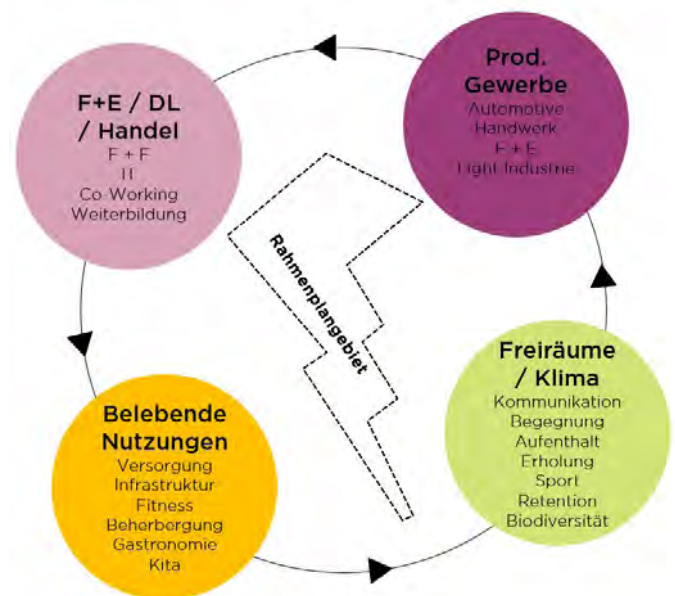


Abb. 16 Nutzungstypologien

Die Baufelder können auf unterschiedlichste Ansprüche hinsichtlich der Dichte, Gebäudetypologie sowie der Wirkung und Einbindung in den öffentlichen Raum reagieren. Es soll jeweils ein Campus-Charakter entstehen, bei welchem sich die Baufelder zum öffentlichen Raum orientieren und die Gebäude eine gewisse Transparenz und Offenheit ausstrahlen.

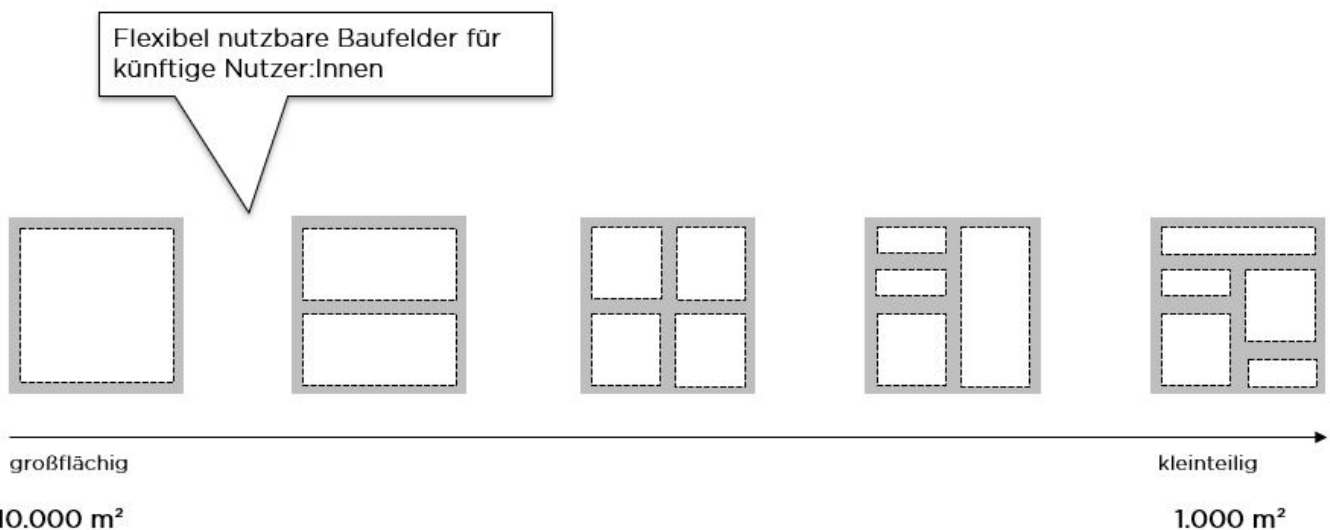


Abb. 17 Flexibilität Baufelder

Bauliche Nutzungstypologien

Das produzierende Gewerbe in den Branchen Automobil, Handwerk und Light Industrie sowie der Baustein F + E, Dienstleistung und Handel sind die Nutzungsbausteine, welche die Gewerbeflandschaft von Kronberg optimal ergänzen.

Das produzierende Gewerbe ist dabei überwiegend in Hallenstrukturen und Hybrid-Gebäuden (Halle mit aufgesetztem oder angedocktem Büroteil) untergebracht. Der Baustein F + E / Dienstleistung und Handel lässt sich überwiegend in kompakteren Bürostrukturen wiederfinden. In allen Teilbereichen können sich damit sowohl Hallen - als auch Bürostrukturen finden.

Als weitere Nutzungsbausteine sind die belebenden Nutzungen beispielsweise in Form von Versorgung, Infrastruktur, Fitness, Beherbergung, Gastronomie und Kita vorgesehen. Diese Nutzungen sind hauptsächlich in den Erdgeschosszonen der Gewerbeeinheiten zu integrieren.

Eine Ausnahme bildet der geplante Mobilitäts-Hub, der in Form eines eigenständigen Baukörpers an der S-Bahnhaltestelle angedacht wird. Hier sind Nutzungen wie Parken, Sharing- oder Service-Angebote miteinander kombinierbar.

Ergänzend zu den baulichen Typologien sind auch die zuvor beschriebenen Freiraumtypologien im Sinne eines modernen Arbeitsplatzstandorts von Bedeutung.

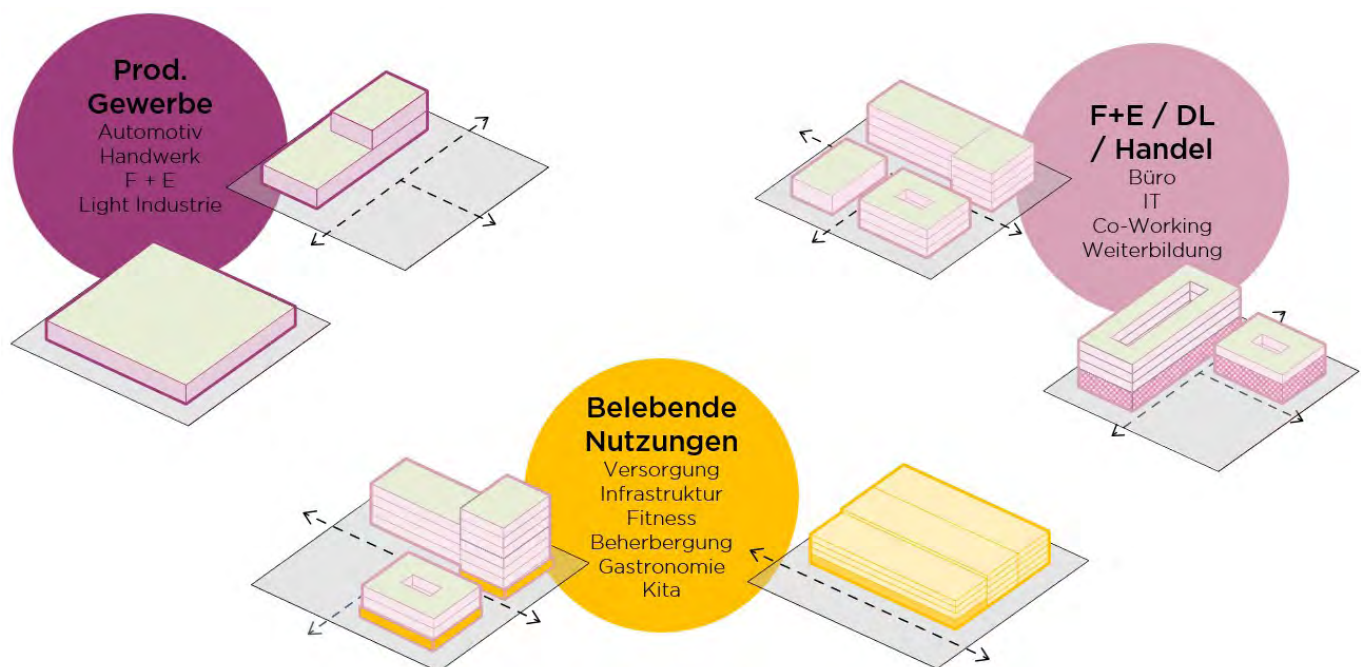


Abb. 18 Nutzungs- und Gebäudetypologien

3.5 RAUMKANTEN UND AKZENTE

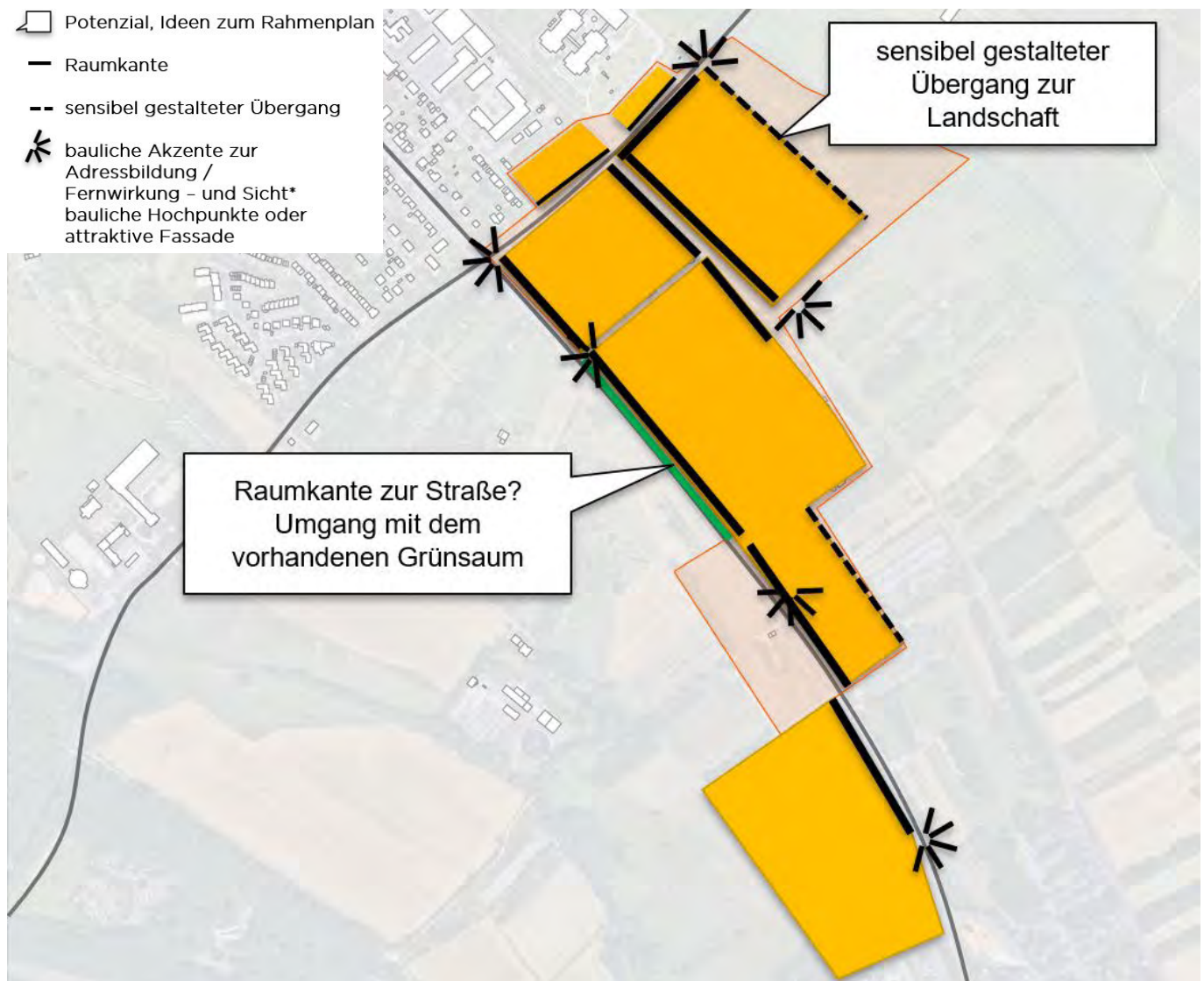


Abb. 19 Erkenntnisse und Konzeptideen Raumkanten und Akzente

Entlang der viel befahrenen Landesstraßen Frankfurter Straße und Sodener Straße sowie der Bahnlinie, die durch das Areal führt, zeigt sich das Gewerbe nach Außen. Hier sind attraktive Fassaden und städtebaulichen Raumkanten vorzusehen. Entlang der Frankfurter Straße treten die baulichen Raumkanten hinter dem bestehenden Grünraum zurück.

Im Übergang zur Landschaft soll hingehen statt baulicher Raumkante eine aufgelockerte Verzahnung von Grün und Baukörper erfolgen. Das Ziel besteht darin, einen sensiblen Übergang zur Landschaft zu gestalten.

Aufgrund der exponierten Lage des Rahmenplangebiets und der Lage am Stadteingang sind bauliche Akzente zur Adressbildung vorzusehen. Hier sind Gebäude mit einer höheren Geschossigkeit vorstellbar. Neben den

Eingangssituationen gibt es Bereiche mit besonderer Fernwirkung aufgrund der bestehenden Topografie. In diesen Bereichen ist auf eine hochwertige Fassadengestaltung zu achten.

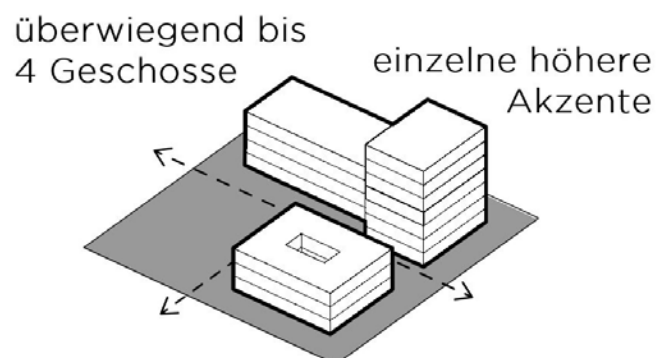


Abb. 20 Skizze Geschossigkeit

3.6 CLUSTER

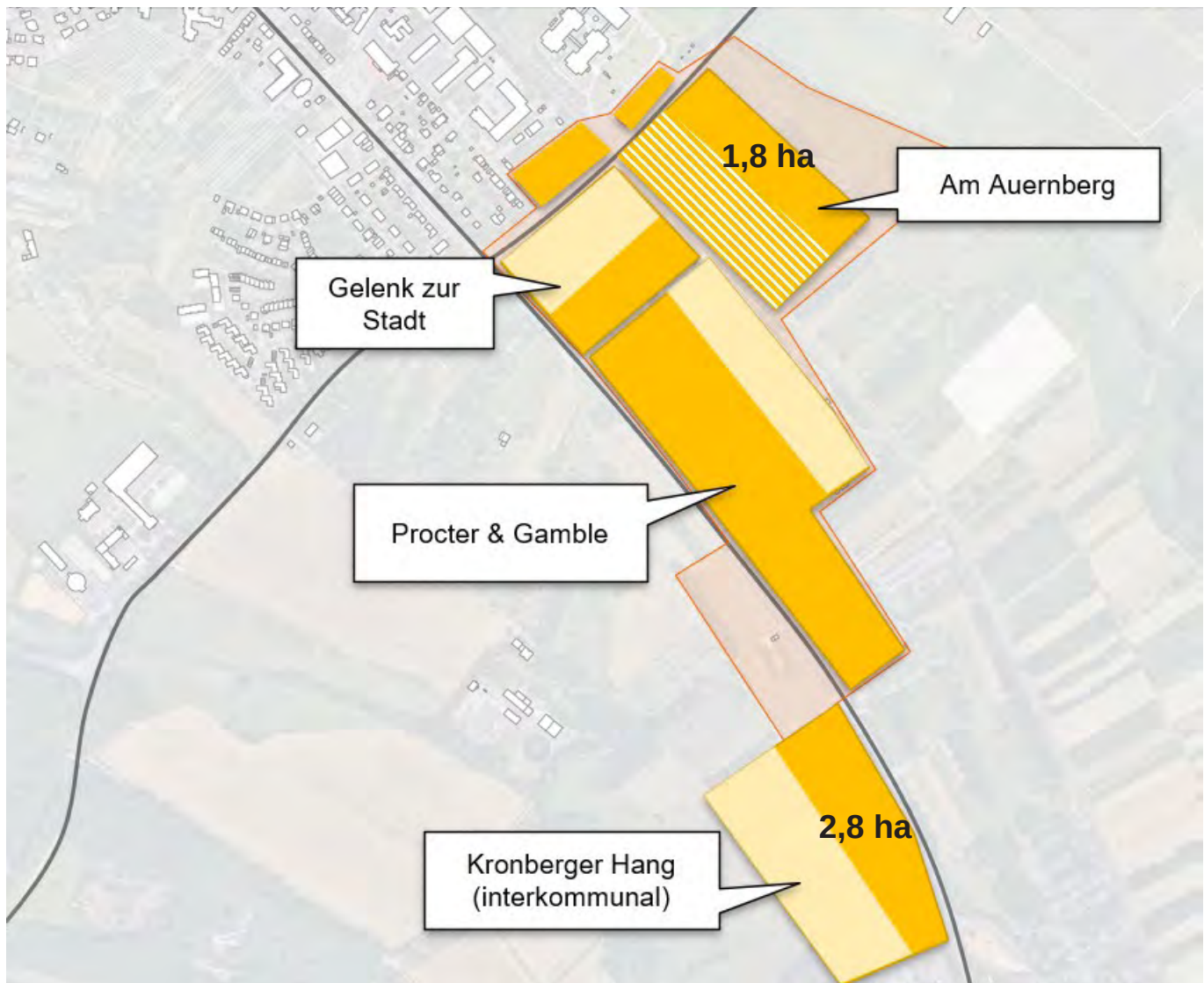


Abb. 21 Erkenntnisse und Konzeptideen Cluster mit Flächengröße der Teilbereiche

Eine wichtige Voraussetzung der Entwicklung ist es, dass in Hinblick auf die Flexibilität des Konzepts eine schrittweise Entwicklung des Areals möglich ist. Aufgrund dessen müssen die Teilbereiche unabhängig voneinander funktionieren können. Durch die jeweils räumliche Clusterung - immer in Kombination mit bereits bestehenden Strukturen - ist dies gegeben.

Die beiden Teilbereiche „Am Auernberg“ und „Kronberger Hang“ können unabhängig vom Teilbereich Mitte / Artur Braun entwickelt werden. Damit kann zeitnah mit einer Entwicklung begonnen werden, obwohl der Teilbereich Mitte / Artur Braun aufgrund der bisher noch nicht absehbaren Planungen des Unternehmens Procter & Gamble eine Langfristoption darstellt.

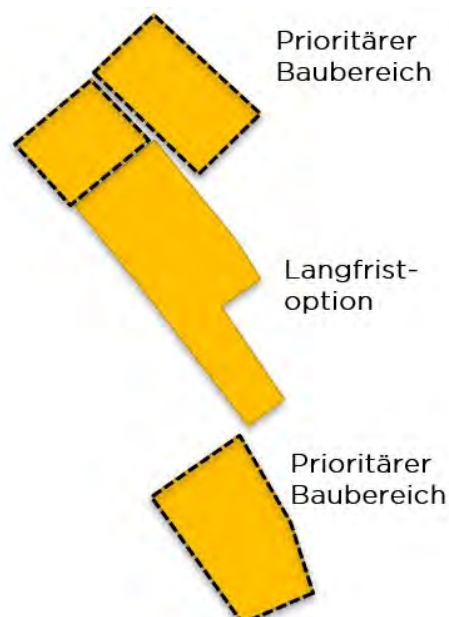


Abb. 22 Skizze Cluster

3.7 KÖRNUNG UND BAUFELDGRÖSSEN

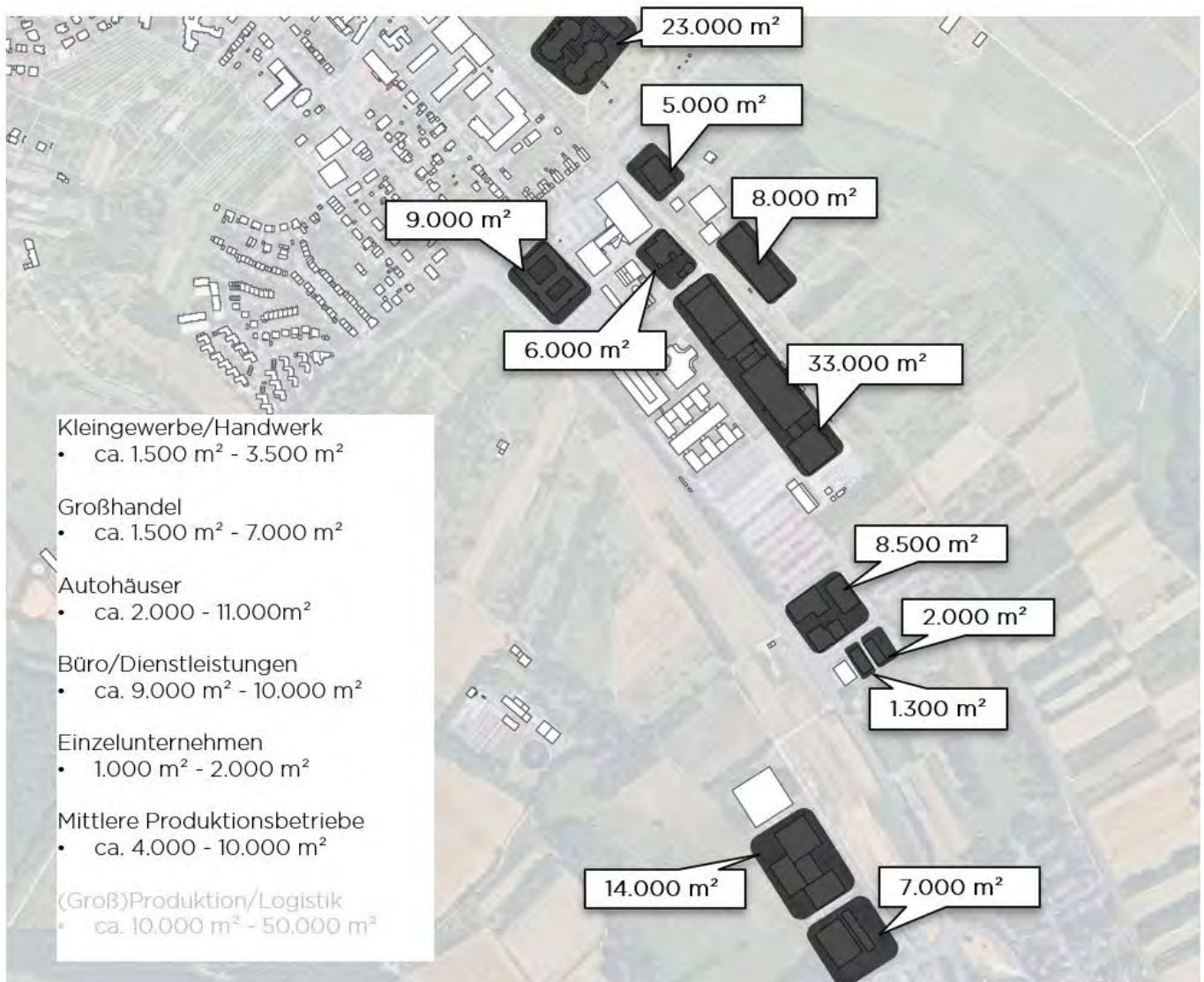


Abb. 23 Erkenntnisse und Konzeptideen Körnung

Stimmige Baufeldgrößen ergeben sich aus dem Bestand und den vorgesehenen Nutzungen. Neben dem künftigen Nutzungskonzept wurden dazu die typischen Gewerbeeinheiten in der Umgebung untersucht. Ihre Flächen- bzw. Grundstücksgröße ist in Abb. 23 dargestellt.

Im Ergebnis sind in den Teilbereichen „Am Auernberg“ und „Kronberger Hang“ flexibel gestaltbare Einheiten mit Grundstücksflächen, die mittlere Betriebsgrößen zulassen, möglich. Im Teilbereich Mitte entstehen im Norden und Süden kleinere Einheiten. Im mittleren Bereich besteht die Möglichkeit, die Fläche an einen Nutzer mit großen Flächenansprüchen zu vermarkten oder kleinere Einheiten durch eine Unterteilung der Fläche zu schaffen.

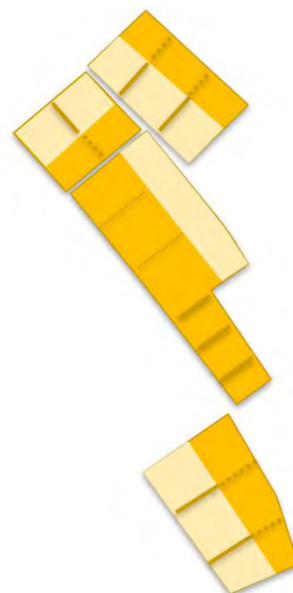
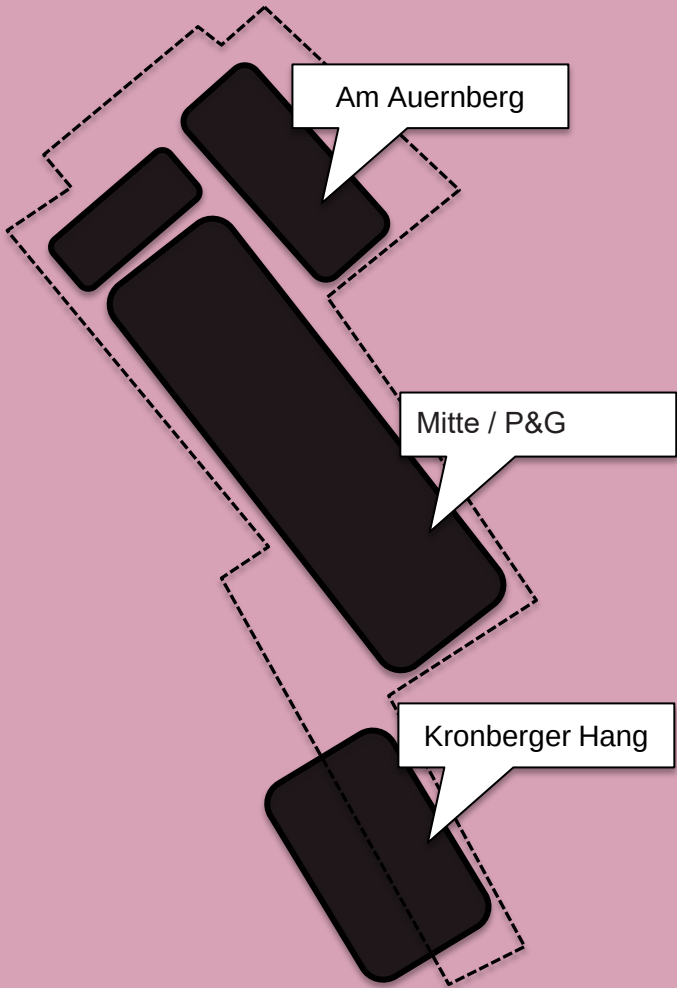


Abb. 24 Skizze Körnung und Baufeldgröße



>>> 04

Planungsprinzipien und Leitbild

4 / Planungsprinzipien und städtebauliche Leitidee

4.1 PLANUNGSPRINZIPIEN

Die Planungsprinzipien zur städtebaulichen Rahmenplanung fußen auf den Erkenntnissen der Analyse und auf den folgenden Zielsetzungen aus der Aufgabenstellung:

- > Wettbewerbsfähig durch qualitativ hochwertige Entwicklung, gute Arbeitsplatzqualität und -gestaltung
- > Nachhaltige Entwicklung mit Ressourcenschonung, Vernetzung, Förderung Intermodalität
- > Qualitativ hochwertige Freiraumgestaltung, Biodiversität, Freizeit und Erholung
- > Vernetzung und weiche Übergänge zur Kronberger Landschaft
- > Flexibilität für bestmögliche räumlich-funktionale Voraussetzungen für künftige Nutzer

Im Fokus einer hochwertigen Entwicklung von Gewerbeflächen steht damit die **Flexibilität**, um handlungsfähig zu bleiben, die Gestaltung eines attraktiven **Arbeitsumfeldes** als Wettbewerbsvorteil, die **Vernetzung** des Gebietes mit der Begünstigung nachhaltiger Mobilitätsformen und die Sicherung einer hohen **Attraktivität** durch den Anspruch an eine ansprechende Gestaltung.

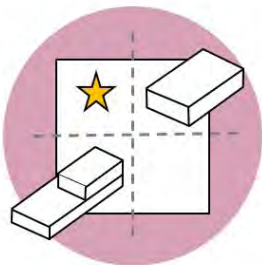
Die Aspekte Klima und Innovation ziehen sich als Querschnittsthemen durch alle Planungsprinzipien.

Diese Planungsprinzipien liegen der städtebaulichen Rahmenplanung zugrunde, sind aber insbesondere auch in späteren Planungsphasen, beispielsweise der architektonischen Gestaltung einzelner Gebäude oder Freiflächen zu berücksichtigen.

Der programmatischen Rahmenbedingung Nachhaltigkeit trägt der Rahmenplan Rechnung, indem die bestehenden Strukturen ressourcenschonend soweit als möglich integriert werden. Zudem wird eine klimafreundliche Mobilität durch die Stärkung des S-Bahnhalts begünstigt und Freiflächen sind multicodiert angelegt, sodass sie auch Klimafunktionen übernehmen können und die Biodiversität fördern.

Dem Ziel der Arbeitsplatzkultur wird durch die Campus-Idee entsprochen. Unterschiedliche Baufeldgrößen- und -qualitäten erlauben eine Mischung an Gewerbenutzungen. Entlang gemeinsamer Adressen können die Erdgeschosse belebende Nutzungen enthalten. Das attraktive Freiraumangebot der umgebenden Landschaft kann durch Spot- und Freizeitangebote ergänzt werden.

FLEXIBILITÄT



hochwertige Gewerbeflächen / flexible Baufelder kombiniert mit belebenden Nutzungen

ARBEITSUMFELD



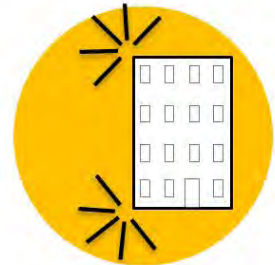
Vernetzung und Gestaltung attraktiver und klimaaktiver Freiräume

VERNETZUNG



Nachhaltige Mobilität fördern / Stärkung des Bahnhaltes

ATTRAKTIVITÄT



Adressbildung / Elemente mit Strahlkraft

KLIMA + INNOVATION ALS QUERSCHNITTSTHEMEN

Abb. 25 Planungsprinzipien

4.2 STÄDTEBAULICHE LEITIDEE

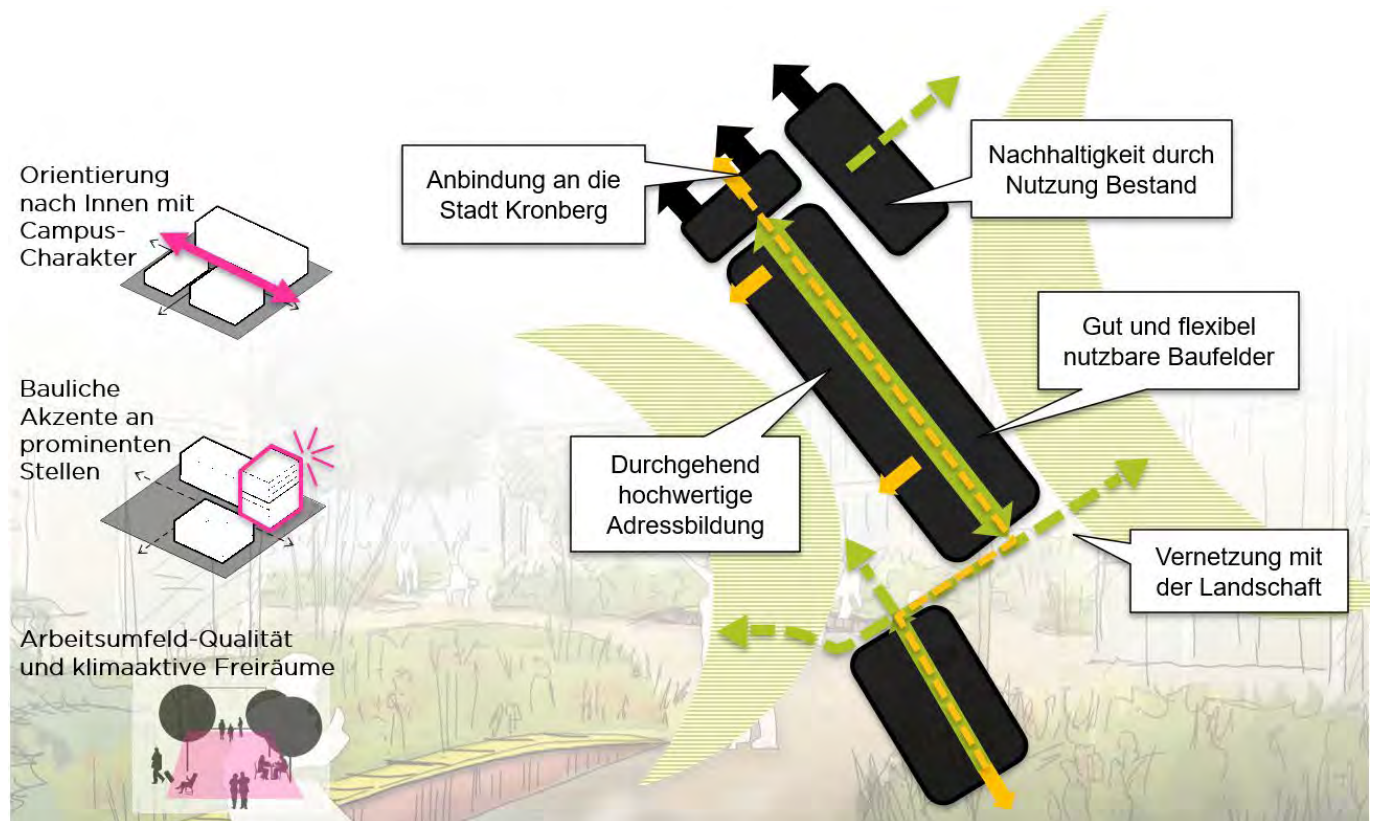


Abb. 26 Städtebauliche Leitidee

Die städtebauliche Leitidee der Rahmenplanung ist über die Untersuchung verschiedener Szenarien gefestigt worden. Als am tragfähigsten hat sich die Idee des Campus erwiesen.

ORIENTIERUNG NACH INNEN MIT CAMPUS-CHARAKTER

Dabei orientieren sich die einzelnen Teilbereiche jeweils nach innen zu einer gemeinsamen Adresse und Erschließungsachse. Diese kann über jeweils unterschiedliche Qualitäten identitätsbildend wirken. Über die innenliegenden Erschließungsachsen ist eine gute Vernetzung ebenso möglich wie die gleichwertige Qualität der Adressen.

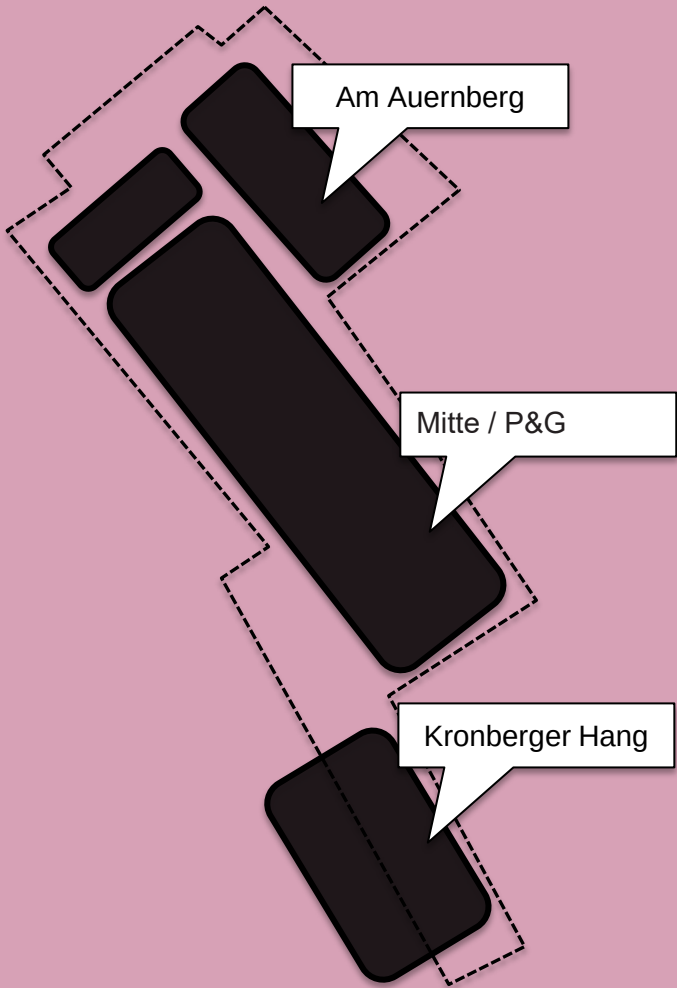
BAULICHE AKZENTE AN PROMINENTEN STELLEN

Zur Unterstützung der Wahrnehmbarkeit, Adressbildung und Gestaltqualität sind Orte identifiziert, die eine besondere Akzentuierung erfordern beziehungsweise ermöglichen. An den Stadteingängen und der S-Bahnhaltestelle wird die Neuentwicklung in Szene gesetzt.

ARBEITSPLATZUMFELD- UND QUALITÄT SOWIE KLIMAAKTIVE FREIRÄUME

Neben der Einbindung und damit Qualifizierung bestehender Strukturen als Grundlage der Nachhaltigkeit wird der Freiraumgestaltung ein hoher Stellenwert eingeräumt. Dies sowohl als attraktive Arbeitswelt als auch im klimatischen und ökologischen Sinn.

Über die städtebauliche Leitidee werden die räumlichen Leitplanken und Qualitäten definiert, die für die langfristige, attraktive Entwicklung des Gesamtareals entscheidend sind und die Entwicklung mit der Stadt und Landschaft vernetzt. Gleichzeitig ermöglicht die Leitidee eine flexible Entwicklung einzelner Baufelder auf der Zeitschiene und entsprechend der jeweils aktuellen Bedarfe.



>>> 05

Rahmenplan Gewerbe



Abb. 27 Städtebaulicher Rahmenplan

5 / Rahmenplan Gewerbe

5.1 ÜBERSICHT

Die Rahmenplanung zeigt auf übergeordneter städtebaulicher Ebene die Entwicklung des Gesamtareals in der Vorzugsvariante auf.

Zur Qualifizierung der Vorzugsvariante wurden verschiedene strukturelle Varianten pro Teilbereich untersucht und bewertet. Eine Übersicht der Variantenprüfung ist im Anhang enthalten.

Für die Teilbereiche „Am Auernberg“ und „Kronberger Hang“ sind als prioritäre Baubereiche darüber hinaus vertiefende städtebauliche Entwürfe erarbeitet, die aufzeigen, wie eine mögliche Bebauung aussehen kann.

Im Folgenden sind zunächst die Entwurfsprämissen und Vorteile der Vorzugsvariante pro Teilbereich dargestellt.

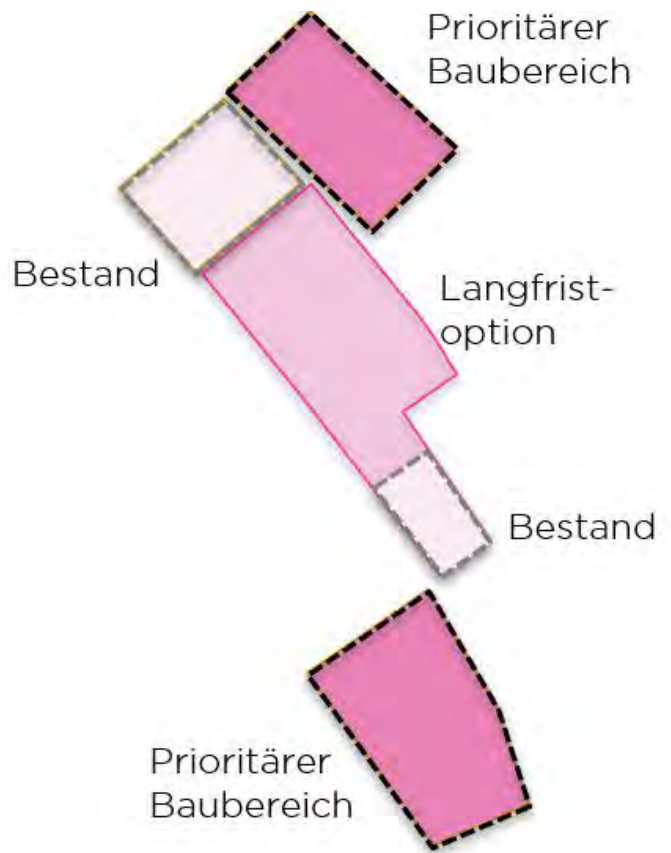


Abb. 28 Teilbereiche Rahmenplanung

— Bahnlinie

Ⓢ S-Bahn Haltepunkt

Ⓜ Buslinie

— Fußwege

— übergeordneter Radweg

— Regionalparkroute

▲ Adressen / Zugänge

Ⓜ Mobilitätshub

Ⓟ Parken

■ Baufelder

★ belebende Nutzungen

■ "Grüne Mitte"

└─ Raumkanten

--- sensibel gestalteter Übergangsbereich

✦ bauliche Akzente

5.2 TEILBEREICHE DES RAHMENPLANS

STÄDTEBAULICHE VORZUGSVARIANTE TEILBEREICH MITTE „GRÜNE PROMENADE“

Entwurfsprämissen

- > Grüne Promenade als gemeinsame Mitte, Adresse und Vernetzung
- > Aufweitung an Westerbach-Center, S-Bahn und Mobilitäts-Hub als Auftakt
- > Ergänzende / belebende Nutzung entlang der Promenade möglich
- > Nutzung der bestehenden Erschließung und der Knotenpunkte
- > Integration Bestand

Vorteile

- > Qualitätvolle Campus-Struktur mit gemeinsamer Mitte und Vernetzung
- > Attraktive Adressbildung bei allen Baufeldern
- > Gut nutz- und erschließbare Baufelder
- > Flexible Unterteilung der Baufelder / flexible Baufeld-zuschnitte möglich
- > „Gelenk“ mit Grün und Mobilitäts-Hub
- > Redundante Erschließung am Westerbach Center
- > Nachhaltig durch Nutzung Bestand



Abb. 29 Vorzugsvariante Teilbereich Mitte

STÄDTEBAULICHE VORZUGSVARIANTE TEILBEREICH AM AUERNBERG „ANSCHLUSS AN KNOTEN“

Entwurfsprämissen

- > Anschlusspunkt Knoten (Halbknoten Kronberg Campus) aufnehmen, Verschwenk auf Bestandsstraße (Perspektivisch - nach aktuellem Kenntnisstand - Unterführung unter Bahnlinie möglich)
- > Gestaltung eines attraktiven Stadteingangs
- > Behutsamer Umgang mit der Landschaft durch Ergänzung nur einer Baureihe
- > Führung der Regionalparkroute entlang des Landschaftsraums und über den Knoten

Vorteile und Konsequenzen

- > Größerer Abstand zwischen Bahnübergang und Zufahrt
- > Zukunftsfähig durch Offenhaltung verkehrlicher Optionen
- > Ausbau Knoten erforderlich
- > Teilweise einseitige Erschließung
- > Überwindung von ca. 10% Steigung auf kurzer Strecke mit Schleppkurven (Prüfauftrag)
Anmerkung: Prüfung ist bereits erfolgt mit dem Ergebnis, dass die Umsetzung möglich ist

Verkehrliche Prüfung erforderlich!

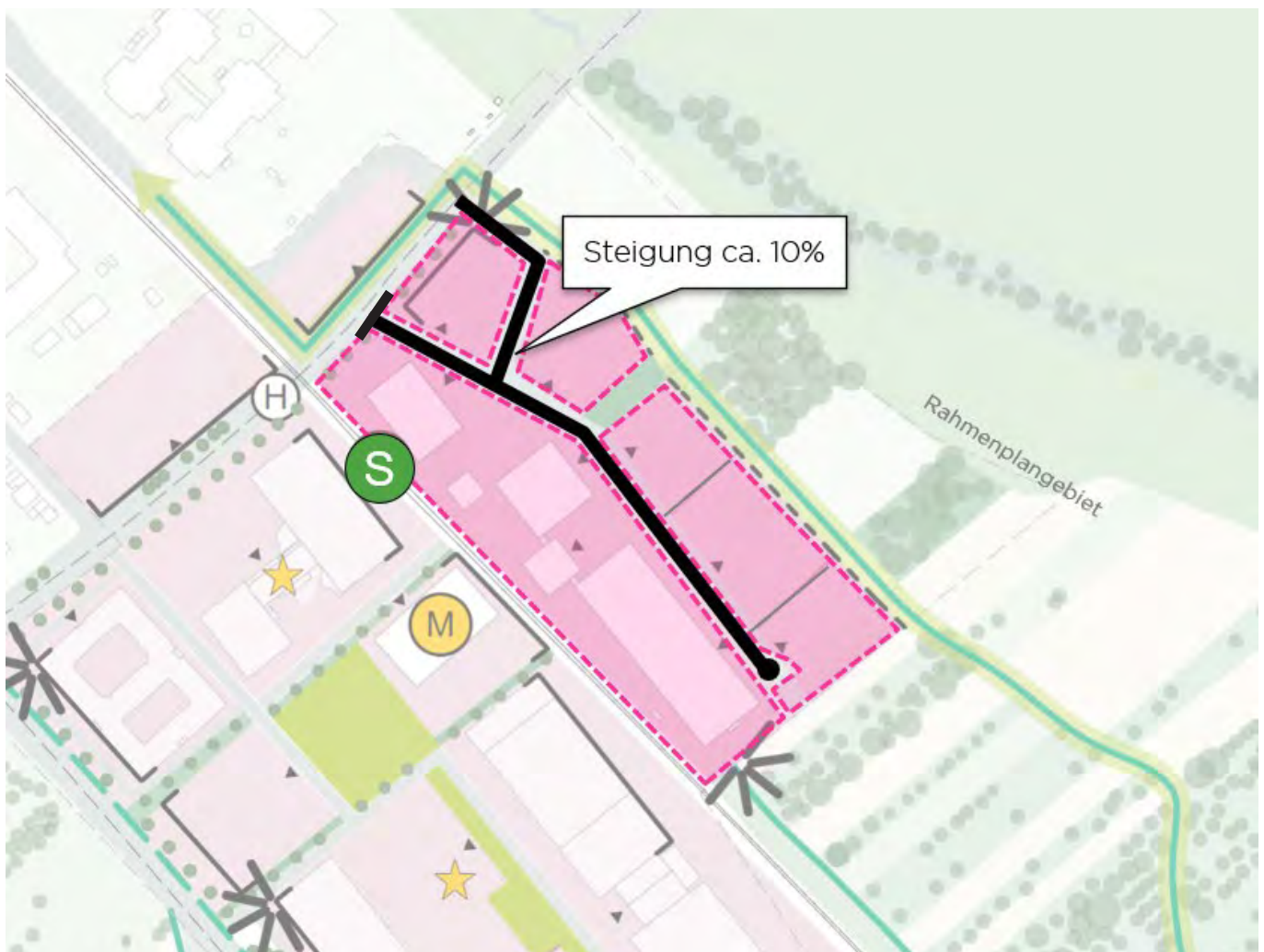


Abb. 30 Vorzugsvariante Am Auernberg

STÄDTEBAULICHE VORZUGSVARIANTE TEILBEREICH KRONBERGER HANG

Entwurfsprämissen

- > Ergänzung der bestehenden Gewerbebauten
- > Ausbau der Bestandsstraße mit Grünstreifen (Adressbildung)
- > Anknüpfen an Knoten Eschborner Straße
- > Verlagerung der nördlichen Mittelspannungsleitung unterirdisch
- > Nutzung des Bereichs unter der südlichen HSL als Grünfläche und Parkplatz

Vorteile

- > Redundante Erschließung des Areals
- > Gut gestaltbarer Auftakt nach Kronberg
- > Gut nutzbare und flexible Baufelder
- > Einbezug der Regionalparkroute
- > Nachhaltig durch Nutzung Bestand
- > Funktional und zeitlich unabhängige Entwicklung des Areals möglich

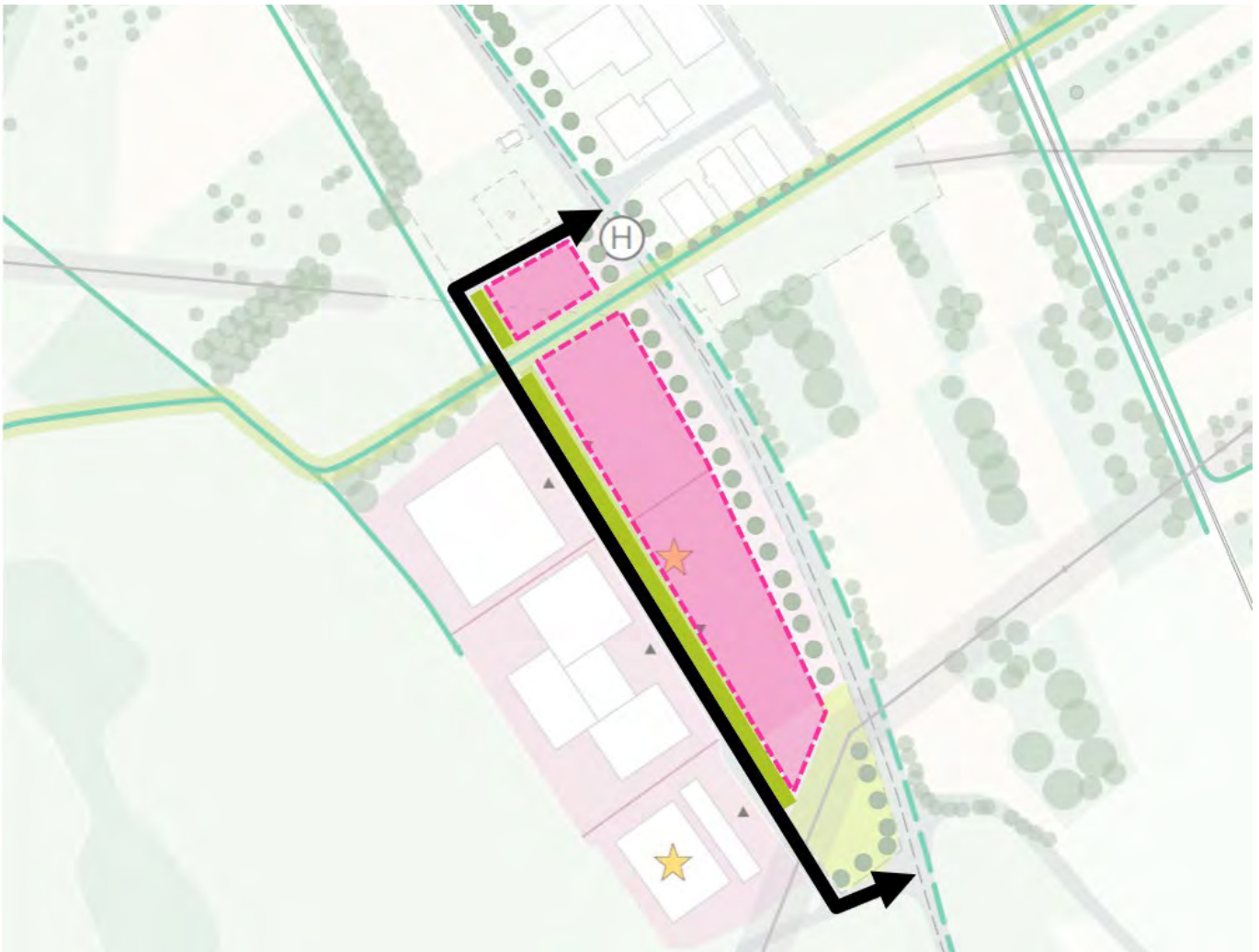


Abb. 31 Vorzugsvariante Kronberger Hang

**Robuster Rahmen mit
Raum für künftige Bedarfe
und Optimierungen durch
Variantenprüfung**

Im Ergebnis liegt mit dem städtebaulichen Rahmenplan ein schlüssiges Gesamtkonzept und damit ein robuster Rahmen für die gewerblichen Flächen vor.

Die städtebauliche Struktur der drei Teilbereiche ist jeweils in sich stimmig angelegt und eröffnet damit die Möglichkeit, die Teilbereiche auf der Zeitschiene unabhängig voneinander zu entwickeln. Die flexibel aufteilbaren Baufelder geben gleichzeitig Raum für künftige, heute noch nicht bekannte Bedarfe.

In allen drei Teilbereichen kann ein attraktives Arbeitsumfeld umgesetzt werden. Wichtige Vernetzungs- und Freiraumelemente sind ebenso berücksichtigt wie aktiven Mobilitätsformen, sodass eine Profilierung als zukunfts-fähiger Arbeitsplatzstandort städtebaulich vorbereitet ist.

- ✓ Schlüssiges städtebauliches Gesamtkonzept
- ✓ Unabhängige Entwicklung der Teilbereiche
- ✓ Attraktives Arbeitsumfeld / Freiraumqualitäten
- ✓ Nachhaltigkeit durch Einbezug Bestand
- ✓ Gute Adressbildung für alle Baufelder
- ✓ Flexibel aufteilbare Baufelder
- ✓ Begünstigung klimafreundliche Mobilität
- ✓ Bezug zum umgebenden Landschaftsraum
- ✓ Spielraum für Feinjustierungen (Prüfoptionen)

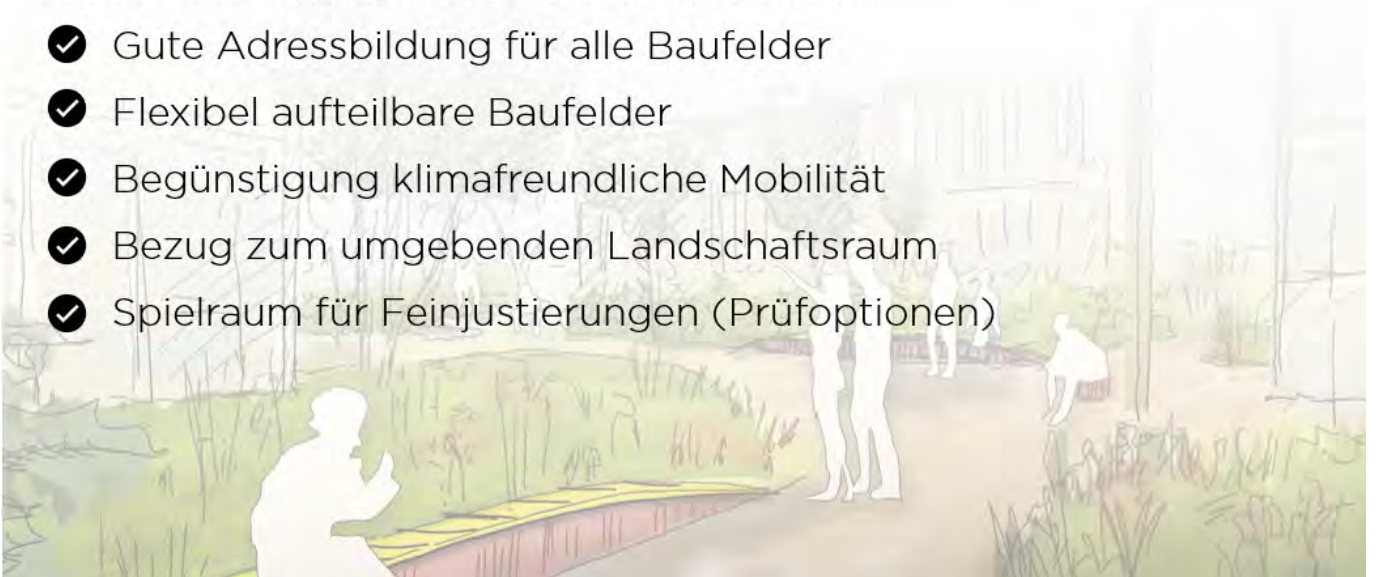
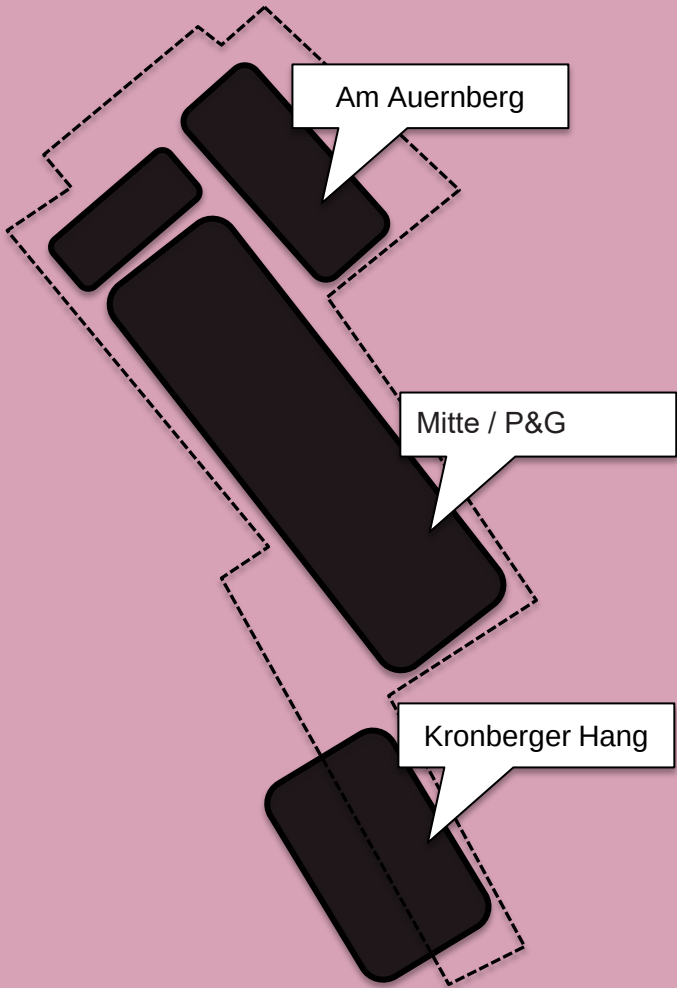


Abb. 32 Qualitäten Rahmenplanung



>>> 06

Vertiefungsbereiche

6 / Vertiefungsbereiche

6.1 AM AUERNBERG



Abb. 33 Vertiefungsbereich Am Auernberg

Mit dem städtebaulichen Entwurf für den Vertiefungsbe-
reich „Am Auernberg“ werden die bestehenden Gewerbe-
nutzungen östlich der Bahnlinie behutsame durch eine
weitere Baureihe ergänzt. Es wird aufgezeigt, wie diese
Bebauung aussehen kann.



Städtebauliche Kennwerte des Entwurfs:

Baufeld	Grundstücksfläche in qm	GF in qm	Grünfläche in qm	versiegelte Fläche in qm	GRZ II	GFZ
1	3050	1600	660	2390	0,8	0,5
2	4390	2400	1070	3320	0,8	0,5
3	2680	1600	530	2150	0,8	0,6
4	2950	4000	920	2030	0,7	1,4
5	3360	5300	1190	2170	0,7	1,6

Abb. 34 Städtebauliche Kennwerte Auernberg

- ☐ Gebäude
- || Geschossigkeit
- ▲ Zugänge
- ☐ Tiefgarage
- Straße
- Gehweg
- privates Grün
- öffentliches Grün
- Regionalparkroute
(öffentliches Grün)
- Aufenthaltsbereiche
- Gründach
- Solardach
- Blüh-/Staudenfläche

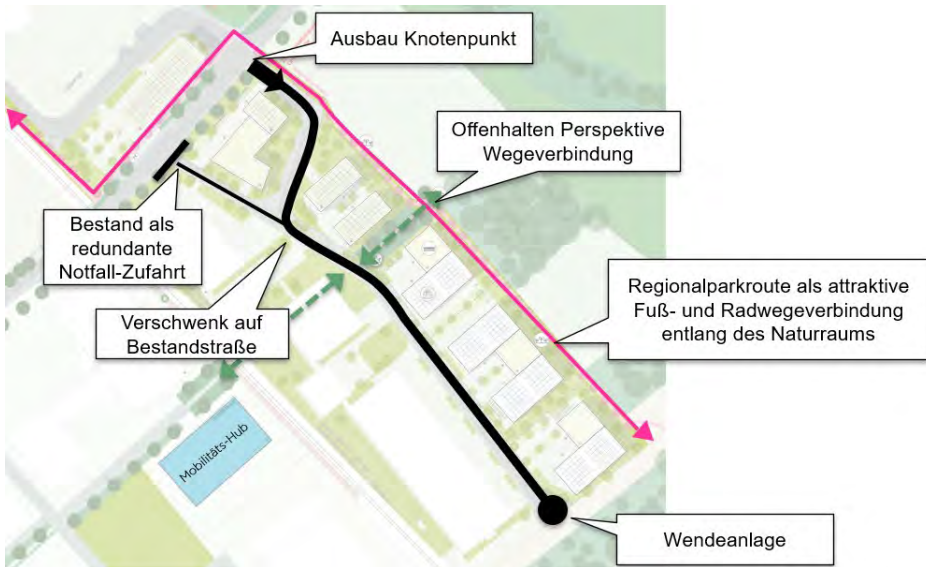


Abb. 35 Vertiefungsbereich Am Auernberg Erschließung

Um der bereits angespannten verkehrlichen Situation am Bahnübergang entgegenzuwirken, wird die bestehende Einfahrt in Richtung Norden verlegt, um so den Abstand zum Bahnübergang zu vergrößern. Dazu wird an den bestehenden Knotenpunkt, der bislang den Accenture-Campus erschließt, angebunden und im weiteren Verlauf auf die Bestandsstraße verschwenkt. Die Regionalparkroute wird nördlich der Baufelder ebenfalls über diesen Knotenpunkt geführt. Sie fungiert als attraktive Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Naturraums.

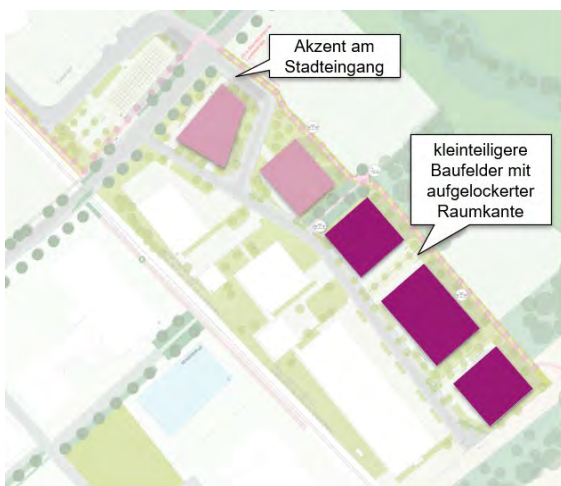
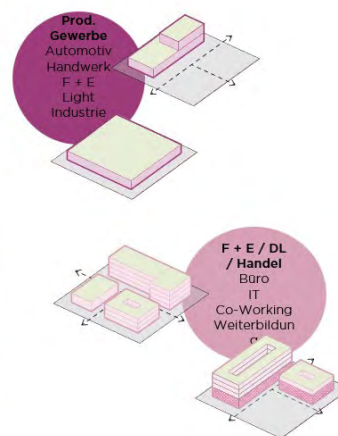


Abb. 36 Vertiefungsbereich Am Auernberg Nutzung

Nutzung und Parzellierung



In Hinblick auf die Nutzungen sind im vorderen Bereich, von der Landesstraße aus einsehbar, Flächen für Forschung und Entwicklung, Dienstleistung und Handel vorstellbar. Die östlichen Flächen eignen sich für kleinteiliges, produzierendes Gewerbe, beispielsweise durch lokale Unternehmen. Die einzelnen Baufelder sind eher kleinteilig parzelliert, um dieses Nutzungssegment abzubilden und eine Durchlässigkeit zur Landschaft hin zu vermitteln.



Abb. 37 Vertiefungsbereich Am Auernberg private und öffentliche Flächen

Private und öffentliche Flächen

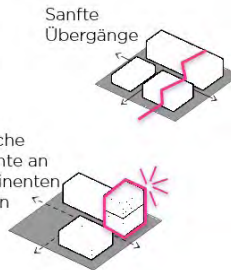
- Öffentliches Grün mit Retention
- Regionalparkroute
- Private Grünflächen
- Multifunktionsstreifen an Straße



Neben den privaten Grünflächen auf den Grundstücken bildet die Regionalparkroute ein öffentliches Grün- und Freiraumelement mit Verbindungs- und punktuellen Aufenthaltsfunktionen. Darüber hinaus ist eine öffentliche Grünfläche vorgesehen, die Raum für eine perspektivische Wegeverbindung über die Bahnlinie hinweg vorhält und gleichzeitig Retentionsfunktionen übernehmen kann. Entlang der Bestandsstraße kann das Parken unter Bäume organisiert werden.



Kubaturen und Höhen



* zwei Normalgeschosse oder ein überhöhtes Hallengeschoss

Abb. 38 Vertiefungsbereich Am Auernberg Kubaturen und Höhen

Für die östlichen drei Baufelder ist die Kombination eines Bürogebäudes mit zwei Geschossen sowie einer Halle für Produktion oder Handwerk angedacht. Die beiden Baufelder hin zur Landesstraßen weisen vier bis sechs Geschosse auf. Das sechsgeschossige Gebäude betont durch die Höhe und Kubatur den Städteingang nach Kronberg. Hin zum Naturraum wird eine durchlässige Raumkante in moderater Höhe ausgebildet.



Gestaltqualität

- Fassaden mit besonders ansprechender Architekturgestaltung
- ★ Option: Erdgeschosse mit belebenden Nutzungen



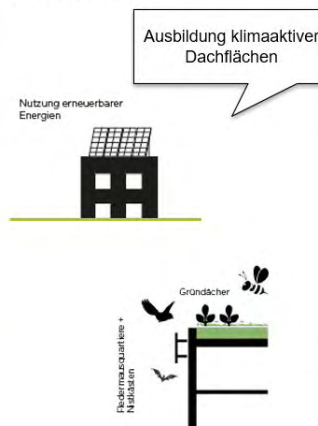
Abb. 39 Vertiefungsbereich Am Auernberg Gestaltqualität

Aufgrund der Sichtbarkeit und Fernwirkung sind besonders im Bereich des Städteingags sowie im östlichen Bereich die Fassaden mit einer besonderen Architekturqualität auszustatten.

Generell soll eine nachhaltige Bauweise und Materialität bevorzugt werden.



Dachgestaltung



Die Dachfläche sind im Sinne klimaaktiver Dächer als Grün- und Solardächer dargestellt.

Abb. 40 Vertiefungsbereich Am Auernberg Dachgestaltung

6.2 KRONBERGER HANG



Abb. 41 Vertiefungsbereich Am Auernberg

Mit dem städtebaulichen Entwurf für den Vertiefungsbe-
reich „Kronberger Hang“ wird das bestehende Gewerbege-
biet auf Schwalbacher Gemarkung ergänzt, ein bauliches
Gegenüber geschaffen und aufgezeigt, wie eine künftige
Bebauung aussehen kann.



Städtebauliche Kennwerte des Entwurfs:

Baufeld	Grundstücksfläche in qm	GF in qm	Grünfläche in qm	versiegelte Fläche in qm	GRZ II	GFZ
1	4420	13900	1240	3180	0,7	3,1
2	8550	12380	2720	5830	0,7	1,4
3	7410	11200	2940	4470	0,6	1,5
4	3400	6640	870	2530	0,7	2,0

Abb. 42 Städtebauliche Kennwerte Kronberger Hang

- Gebäude
- II Geschossigkeit
- Zugänge
- Tiefgarage
- Straße
- Gehweg
- privates Grün
- öffentliches Grün
multicodierte Achse
- Regionalparkroute
(öffentliches Grün)
- Freizeitfläche
(z.B. Skateanlage)
- Aufenthaltsbereiche
- Gründach
- Solardach
- Blüh-/Staudenfläche
- Retentionsflächen
- Bike-Sharing
- Cafe



Abb. 43 Vertiefungsbereich Kronberger Hang Erschließung

Die neue Gewerbeentwicklung knüpft an die bestehende Straße „Am Kronberger Hang“ an. Für eine redundante Anbindung ist ein Knotenpunktausbau des bestehenden Halbknotens an der Frankfurter Straße vorgesehen. Der ruhende Verkehr wird in Tiefgaragen organisiert. Mit dem Ziel, eine klimafreundliche Mobilität zu fördern, sind zwei neue Bushaltestellen vorgeschlagen. Außerdem bindet die Regionalparkroute den Kronberger Hang an ein attraktives Fuß- und Radwegenetz sowie den umgebenden Landschaftsraum und die anderen Teilbereiche an.

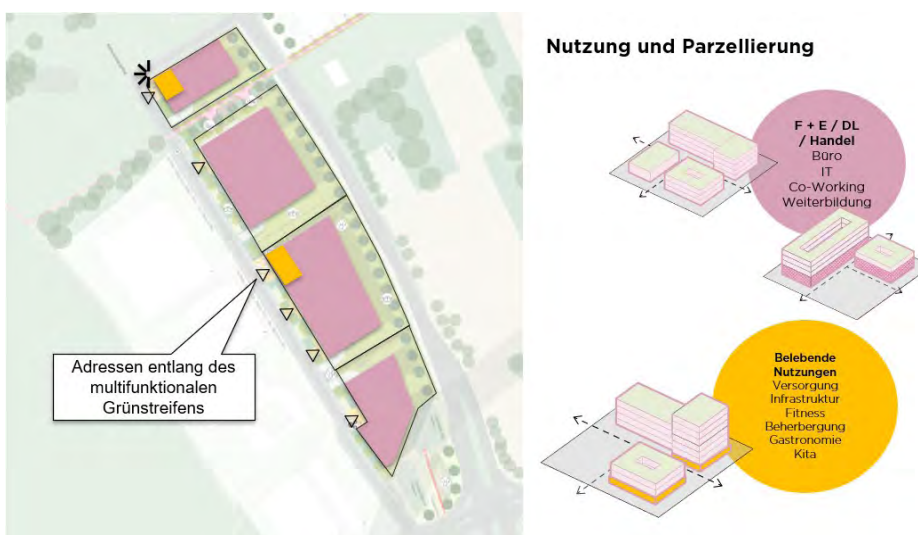


Abb. 44 Vertiefungsbereich Kronberger Hang Nutzung

Im Hinblick auf die Nutzung sind die Flächen und Typologien überwiegend auf die Bereiche Forschung und Entwicklung, Dienstleistung und Handel ausgerichtet. Diese Nutzungen finden sich überwiegend in klassischen Bürotypologien wieder. Um den neuen Gewerbebaustein zu beleben und ein attraktives Arbeitsumfeld zu schaffen, sind zusätzlich belebende Nutzungen wie zum Beispiel Gastronomie, Fitness und Treffpunkte in den Erdgeschosszonen vorgesehen.

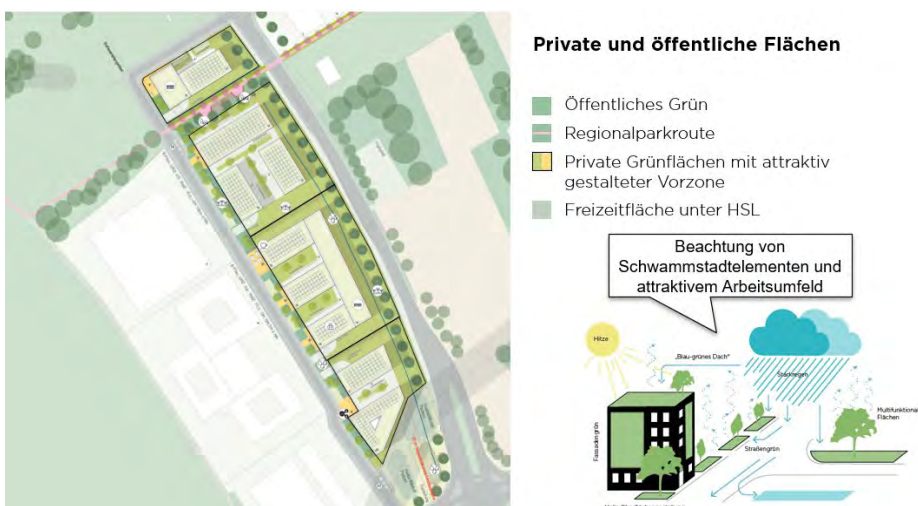


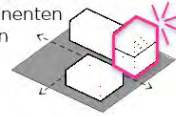
Abb. 45 Vertiefungsbereich Kronberger Hang private und öffentliche Flächen

Zentrale Freiraumelemente bilden die Regionalparkroute als attraktive Verbindung mit Aufenthaltsfunktion und der multifunktionale öffentliche Grünstreifen entlang der Straße „Am Kronberger Hang“, der neben klimatischen Funktionen wie Retention und Steigerung der Biodiversität auch Aufenthaltsfunktion übernimmt und eine attraktive Adressbildung ermöglicht. Die Freifläche unter der Hochspannungsleitung kann zum Parken, als Retentionsraum oder zu Freizeit Zwecken genutzt werden.



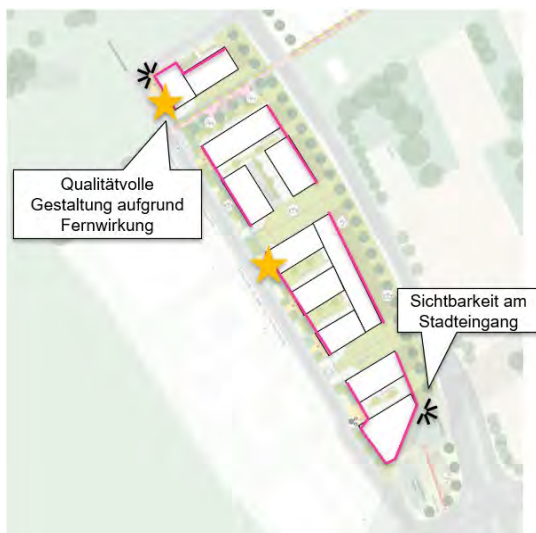
Kubaturen und Höhenkonzept

Bauliche Akzente an prominenten Stellen



Entlang der Landesstraße (Frankfurter Straße) ist eine bauliche Raumkante ausgebildet, die in Richtung Kronberg leitet. Die Gebäude sind so platziert, dass der besondere Burgenblick weiterhin erhalten bleibt. Die Höhe der Gebäude beträgt überwiegend vier Geschosse, entsprechend der benachbarten Bebauung. Am Auftakt des Gewerbestandortes ist ein acht-geschossiges Gebäude als Akzent platziert.

Abb. 46 Vertiefungsbereich Kronberger Hang Kubaturen und Höhen



Gestaltqualität

- Fassaden mit besonders ansprechender Architekturgestaltung
- ★ Option: Erdgeschosse mit belebenden Nutzungen



Entlang der Landesstraße sowie des multifunktionalen Grünstreifens, an dem die Adressen liegen und Aufenthaltsqualität generiert wird, ist auf eine architektonisch hochwertige Fassadengestaltung zu achten.

Generell soll eine nachhaltige Bauweise und Materialität bevorzugt werden.

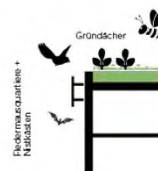
Abb. 47 Vertiefungsbereich Kronberger Hang Gestaltqualität



Dachgestaltung

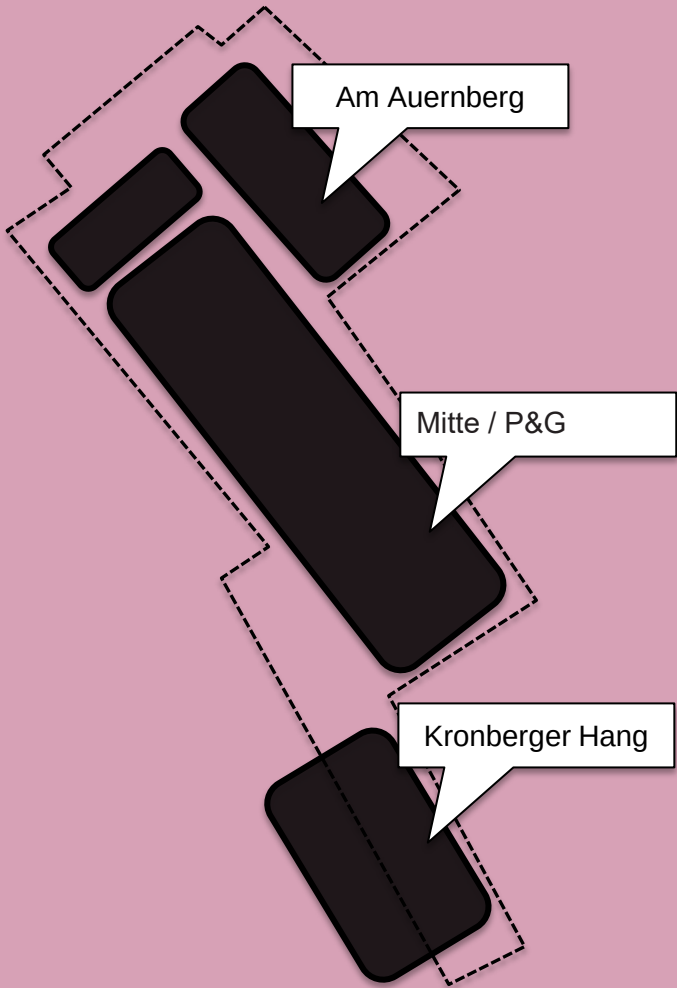
Ausbildung klimaaktiver Dachflächen

Nutzung erneuerbarer Energien



Alle Gebäude sind mit klimaaktiven Dächern (Grün- und Solar-dach) dargestellt.

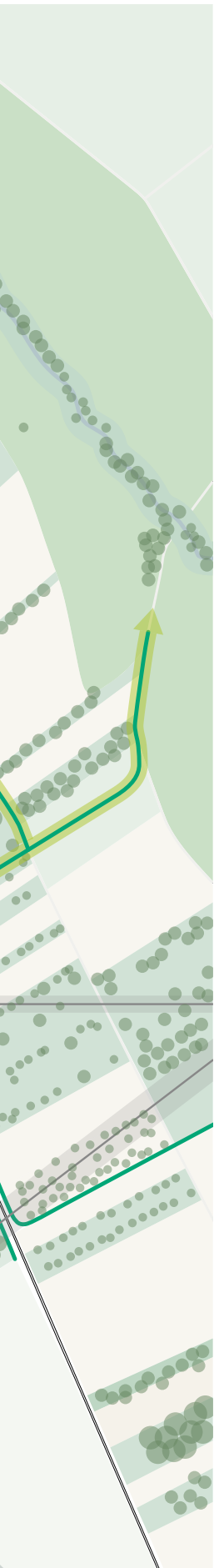
Abb. 48 Vertiefungsbereich Kronberger Hang Dachgestaltung



>>> 07

Ausblick

56 | STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN GEWERBE STADT KRONBERG



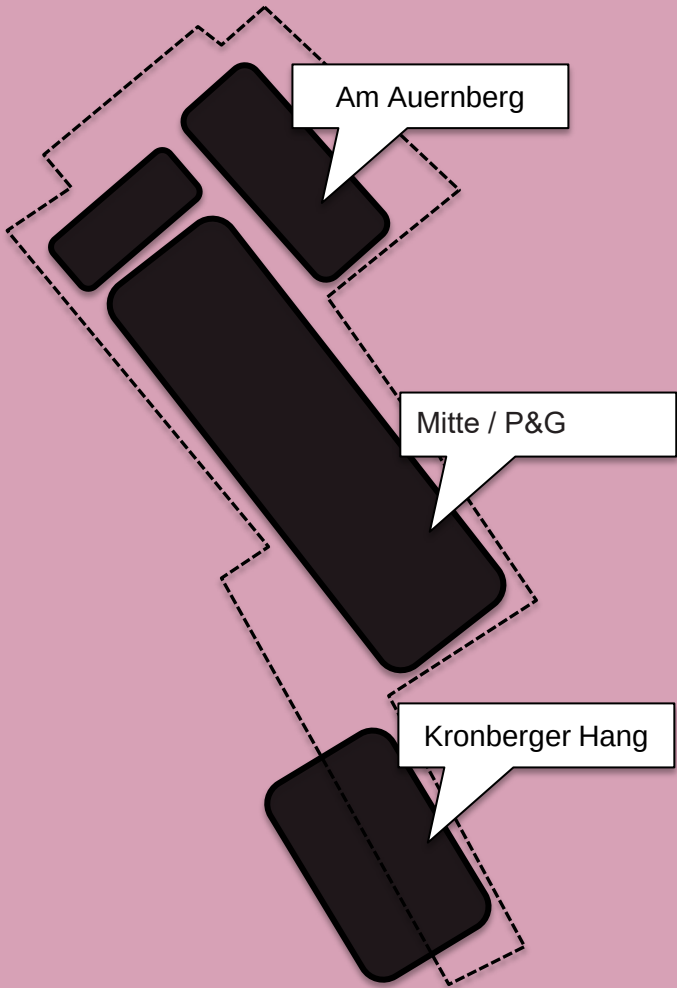
Der städtebauliche Rahmenplan und seine Vertiefungsbereiche dienen den weiteren Planungs- und Prozessschritten als Grundlage. In der Rahmenplanung sind die wesentlichen Rahmenbedingungen und Ziele analysiert und die grundlegenden städtebaulichen Leitplanken definiert worden.

Der vorliegende Rahmenplan ist in der Stadtverordnetenversammlung am 13. Februar 2025 politisch beschlossen worden.

Als nächster Schritt wird aktuell die Erarbeitung von Bebauungsplänen für die Teilbereiche „Am Auernberg“ und „Kronberger Hang“ eingeleitet. Hierin sollen die wesentlichen Aussagen der Rahmenplanung gefestigt und festgesetzt werden.

Parallel kann mit der Vermarktung und Profilierung der Flächen begonnen werden.

- | | |
|---|---|
| == Bahnlinie | |
|  S-Bahn Haltepunkt |  Baufelder |
|  Buslinie |  belebende Nutzungen |
|  Fußwege |  "Grüne Mitte" |
|  übergeordneter Radweg |  Raumkanten |
|  Regionalparkroute |  sensibel gestalteter Übergangsbereich |
|  Adressen / Zugänge |  bauliche Akzente |
|  Mobilitätshub | |
|  Parken | |



>>> Anhang

Entwicklungsstationen

**Exkurs: Übergeordnete
verkehrliche Erschlie-
ßung**

Anhang - Entwicklungsstationen

Variantenbetrachtung Teilbereich Mitte / Procter & Gamble



Abb. 50 Vorzugsvariante „Grüne Promenade“

Vorteile

- Qualitätvolle Campus-Struktur mit gemeinsamer Mitte und Vernetzung
- Attraktive Adressbildung bei allen Baufeldern
- Gut nutz- und erschließbare Baufelder
- Flexible Unterteilung der Baufelder / flexible Baufeldzuschnitte möglich
- „Gelenk“ mit Grün und Mobilitäts-Hub
- Redundante Erschließung am Westerbach-Center
- Nachhaltig durch Nutzung Bestand

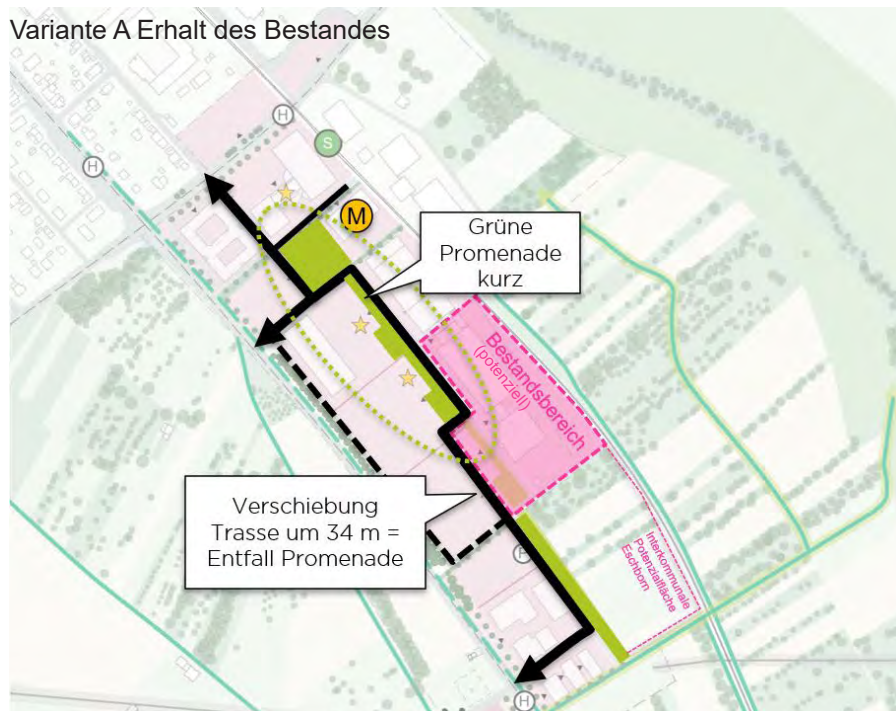


Abb. 51 Variante A „Erhalt des Bestandes“

Alternativer Flächenzuschnitt

Bestandsbereich

- Berücksichtigung eines alternativen Bestandserhalts
- Verschiebung Erschließungsstraße im Süden nach Westen = geringere Baufeldtiefe (ca. 90m)
- Teilung schmalere Baufelder nur bei kleinteiliger Nutzung (Verlust Flexibilität)
- Grüne Promenade in kürzerer Form

Variante B Erhalt des Bestandes

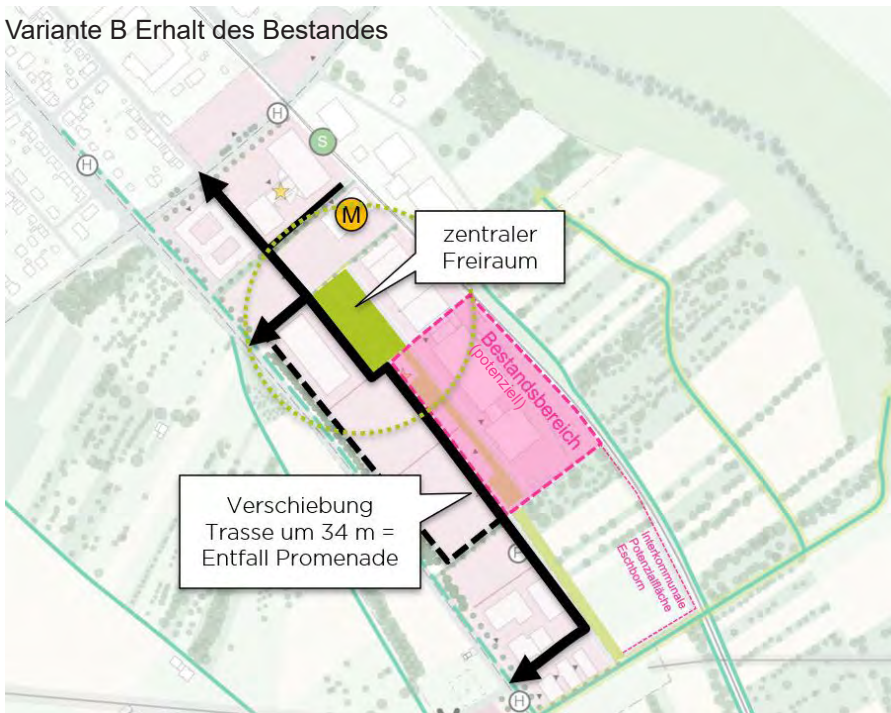


Abb. 52 Variante B „Erhalt des Bestandes“

Alternativer Flächenzuschnitt Bestandsbereich

- Berücksichtigung eines alternativen Bestandserhalts
- Verschiebung Erschließungsstraße im Süden nach Westen = geringere Baufeldtiefe (ca. 90m)
- Teilung schmalere Baufelder nur bei kleinteiliger Nutzung (Verlust Flexibilität)
- Zentraler Freiraum statt langgezogener Promenade

Variante C Erhalt des Bestandes

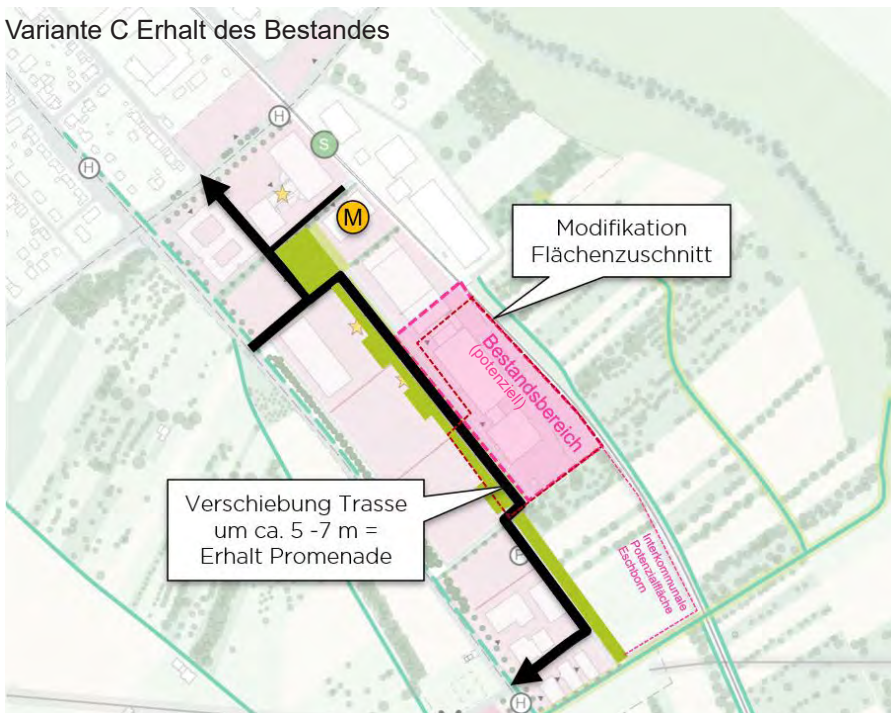


Abb. 53 Variante C „Erhalt des Bestandes“

Modifikation der Leitidee „Grüne Promenade“

- Berücksichtigung eines alternativen Bestandserhalts
- Verschiebung Straßen, abweichend vom Bestand
- Gewerbestandort mit durchgehend Qualität-voller Adresse und Arbeitsplatsumfeld
- Flexibel unterteilbare Baufelder / flexible Baufeldzuschnitte möglich
- Vereinbarkeit Bestand mit perspektivischer Qualität des Gesamtstandortes?

Anhang - Entwicklungsstationen

Variantenbetrachtung Teilbereich Am Auernberg



Abb. 54 Vorzugsvariante „Anschluss an Knoten“

Vorteile und Konsequenzen

- Größerer Abstand zwischen Bahnübergang und Zufahrt
- Zukunftsfähig durch Offenhaltung verkehrlicher Optionen
- Ausbau Knoten erforderlich
- Teilweise einseitige Erschließung
- Inanspruchnahme Streuobstwiese für Nutzwertverhältnis
- Überwindung von ca. 10% Steigung auf kurzer Strecke mit Schleppkurven (Prüfauftrag)

> Verkehrliche Prüfung Erforderlich



Abb. 55 Variante „Spiegelung“

Vorteile und Konsequenzen

- Ausbildung einer durchgehenden Baufeldtiefe als behutsame Ergänzung zum Bestand
- Geringere Baufeldtiefe am Stadteingang – dafür Überplanung der Streuobstwiese (Nutzwertverhältnis)
- Kein Ausbau des Knoten erforderlich
- Umgang mit Topografie im Gebäude möglich

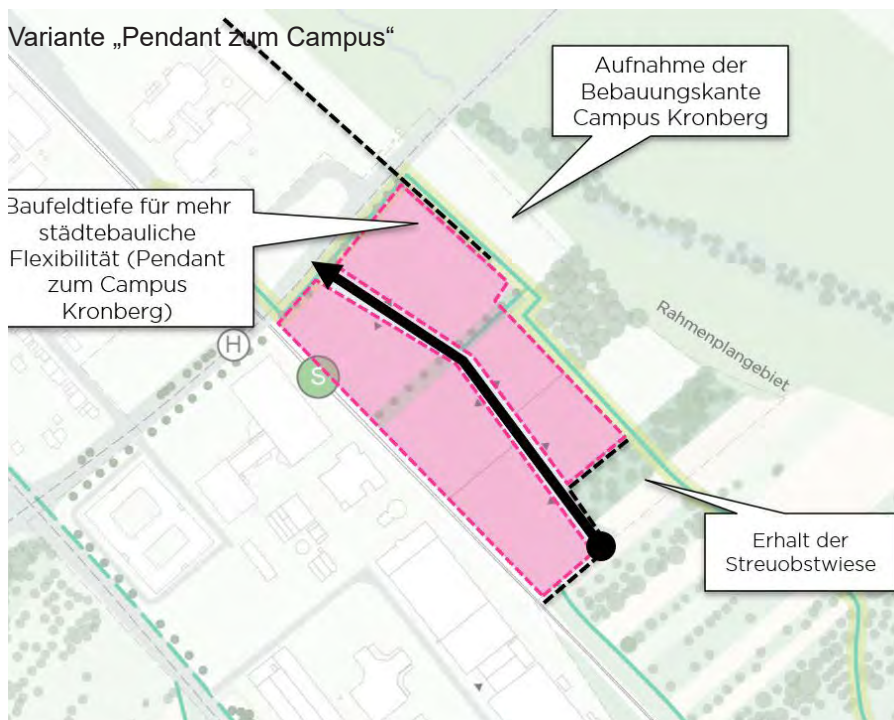


Abb. 56 Variante „Pendant zum Campus“

Vorteile und Konsequenzen

- Nutzung der Bestandsstraße (Verbreiterung in Richtung der neuen Baugrundstücke)
- Beidseitige Erschließung
- Gut nutz- und erschließbare Baufelder
- Umgang mit Topografie im Gebäude möglich
- Funktional und zeitlich unabhängige Entwicklung des Areals möglich
- Prüfen: Nähe des Knotenpunkts Schwalbacher Str. zum Bahnübergang (Leistungsfähigkeit in MBS nachgewiesen)

Langfristoption Kronberger Hang

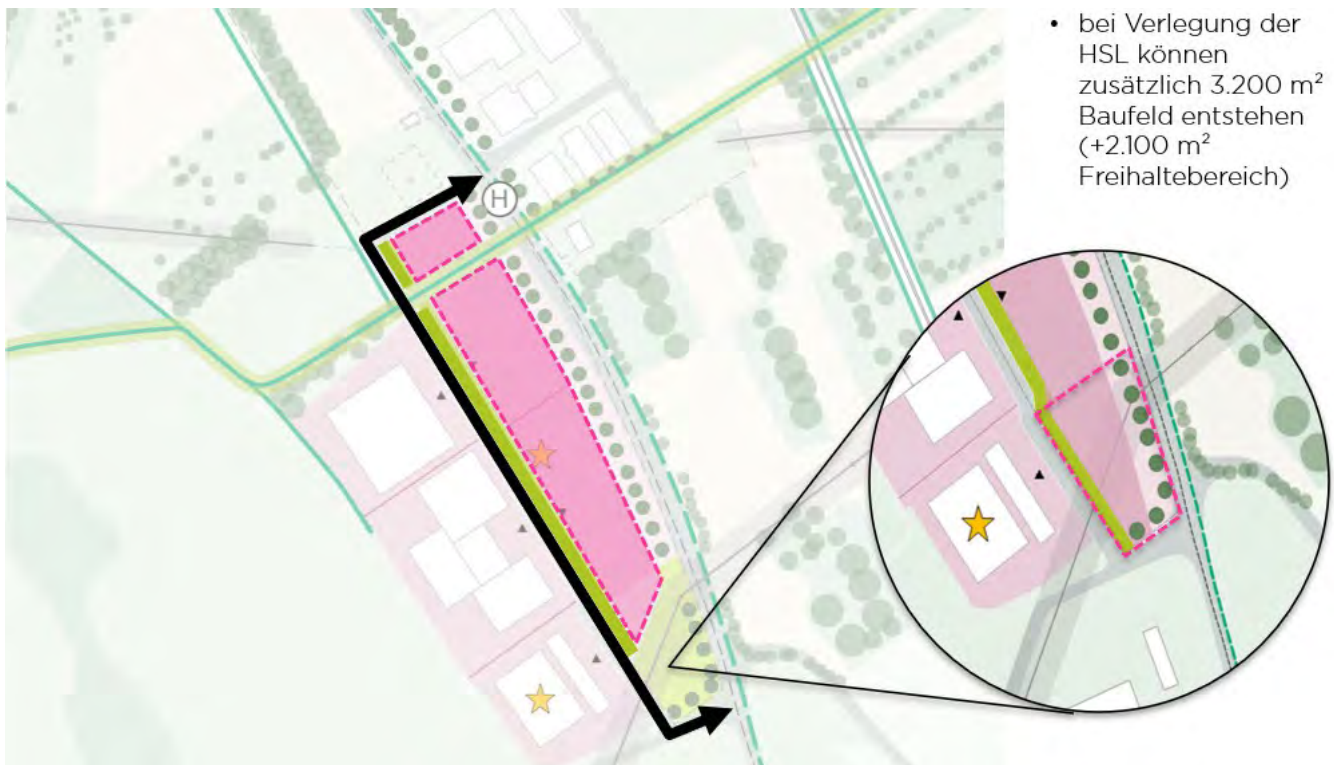


Abb. 57 Langfristoption Kronberger Hang

Anhang - Übergeordnete Erschließung

Herausforderungen

In unmittelbarer Nähe zum Rahmenplangebiet sind zwei verkehrliche Herausforderungen im Bestand gegeben, die in einer übergeordneten verkehrlichen Betrachtung untersucht werden sollen. Diese hat eine Optimierung der übergeordneten MIV-Verkehre im Einklang mit der geplanten Gewerbegebietsentwicklung zum Ziel.

Bereits heute sind Kapazitätsengpässe am Knotenpunkt „Sodener Stock“ vorhanden (siehe Abb. 58 Ziffer 1). In einer Verkehrsuntersuchung zur - der Rahmenplanung vorausgegangenen - Machbarkeitsstudie wird die Leistungsfähigkeit des Knoten auch bei einer

Entwicklung der Gewerbeflächen durch Maßnahmen an der Lichtsignalanlage (LSA) mit der Ausschöpfung aller Gewerbepotenziale (220.900 qm) nachgewiesen. Im Rahmenplan Stand Dez 24 sind aktuell etwa 175.500 qm BGF vorgesehen, sodass die angesetzten Werte unterschritten werden. Dennoch ist eine Optimierung der Leistungsfähigkeit wünschenswert.

Die zweite Herausforderung in unmittelbarer Nähe des Rahmenplangebiets bildet die trennende Wirkung des plangleichen Bahnübergangs (siehe Abb. 58 Ziffer 2), welcher zu Stoßzeiten auch einen Rückstau auf der Landesstraße verursacht.

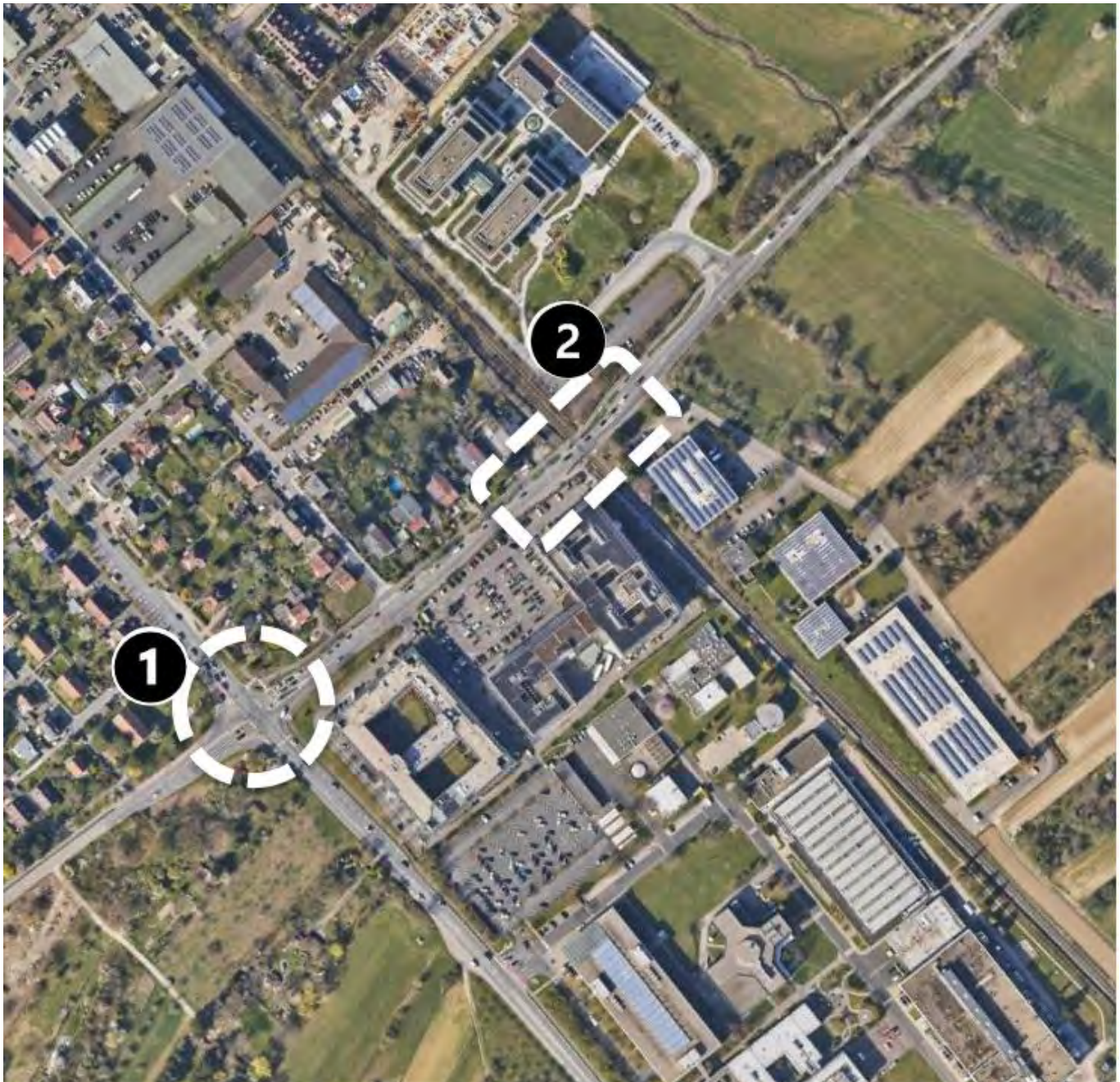


Abb. 58 Verkehrliche Herausforderungen in der Umgebung

Konzeptionelle Optionen zur Optimierung der Verkehre

Zur Entlastung des Knotenpunktes „Sodener Stock“ sind im Zuge der Rahmenplanung konzeptionelle Optionen aufgezeigt und diskutiert worden. Grundsätzlich sind drei Maßnahmen zur Entlastung des Knotenpunktes denkbar:

- > Ausschöpfung der Optimierungspotentiale am Knotenpunkt selbst
- > Untertunnelung der Bahnlinie mit der Vermeidung des Rückstaus

> Neubau eines Abschnitts der Landesstraße im Tries.

Die Option einer Verbindung von der Frankfurter Landstraße zur Schwalbacher Straße durch das Rahmenplangebiet und unter der Bahnlinie hindurch wurde aufgrund vieler verkehrlicher und städtebaulicher Zwänge fachlich verworfen.

Die verbleibenden Optionen sind in verkehrlichen Untersuchungen zu prüfen und zu konkretisieren. Grundsätzlich gilt es, parallel zur Optimierung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes das ÖPNV-Angebot zu attraktivieren, um möglichst viele Verkehre auf die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel Bus und Bahn oder das Fahrrad zu verlagern.

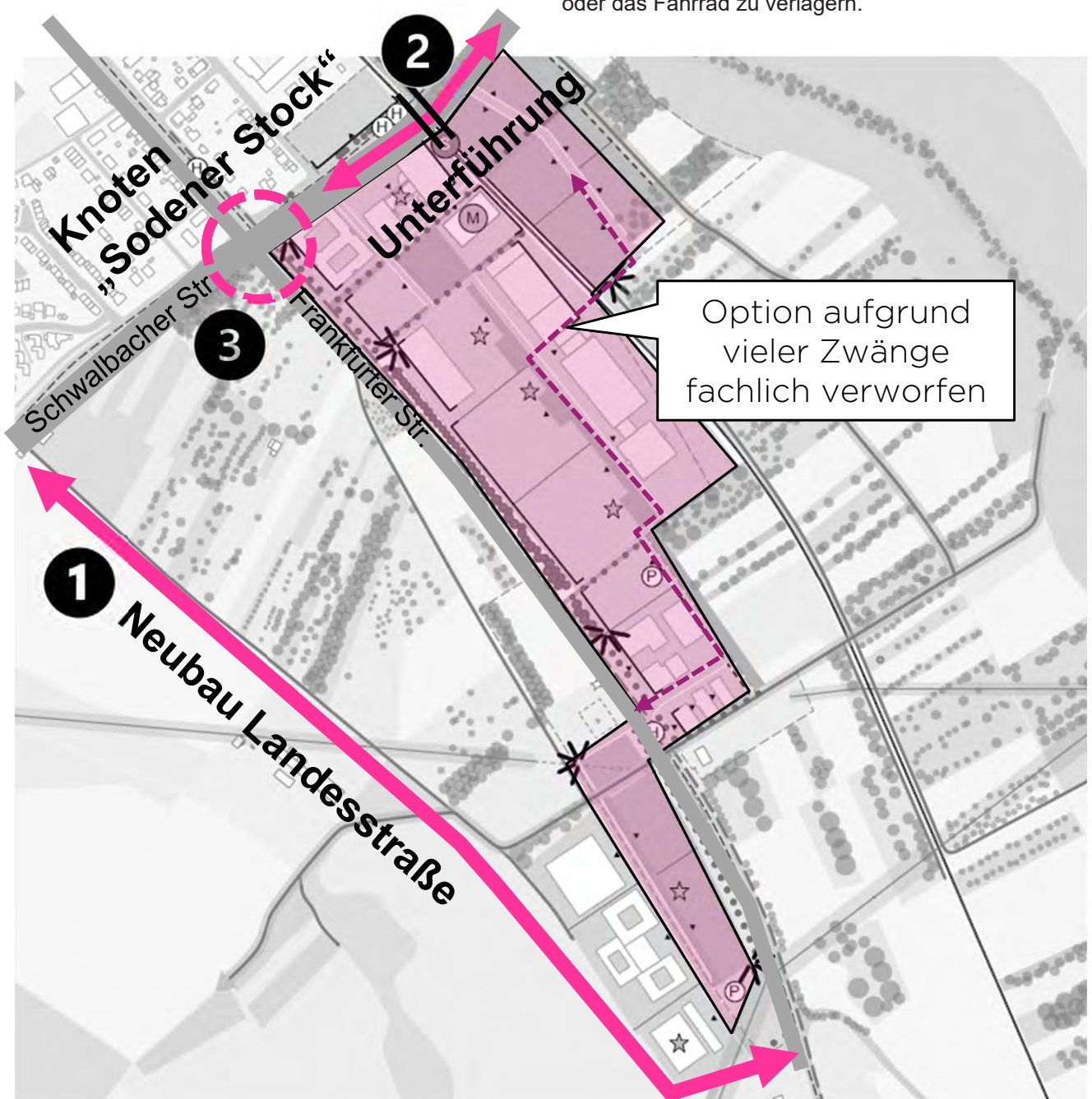


Abb. 59 Optimierungsoption 1

Anhang - Übergeordnete Erschließung

Was würde die Option „Neubau Landesstraße“ bedeuten?

Die Option „Neubau Landesstraße“ soll die Entlastung des Knotenpunktes „Sodener Stock“ erreichen. Die verkehrliche Notwendigkeit wäre durch eine Machbarkeitsstudie mit den aktuellen Werten zu verifizieren. Dazu zählt auch die genaue verkehrliche Untersuchung von Ziel- und Quellverkehren, der möglichen Trassenführung und der neu entstehenden Knotenpunkten. Zudem muss der Neubau Landesstraße durch die zuständige Landesbehörden geplant und in der Finanzplanung berücksichtigt werden. Hierzu sind dezidierte Abstimmungen erforderlich, unter der Betei-

ligung verschiedenster Akteure wie beispielsweise den Nachbarkommunen, Hessen Mobil, PR, Regionalverband. Parallel würde der Anschub planungsrechtlicher Verfahren (Umweltverträglichkeitsprüfung, Planfeststellungsverfahren, Änderung RegFNP) erforderlich.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es sich bei dem Neubau einer Landesstraße um ein langwieriges Verfahren handeln wird, welches keinen unmittelbaren Bezug zum Rahmenplan hat, durch sensible Landschaftsräume führt und übergeordnet betrachtet werden muss. Sofern die Idee weiter verfolgt werden soll, müssen als nächste Schritte Gespräche mit Schwal-

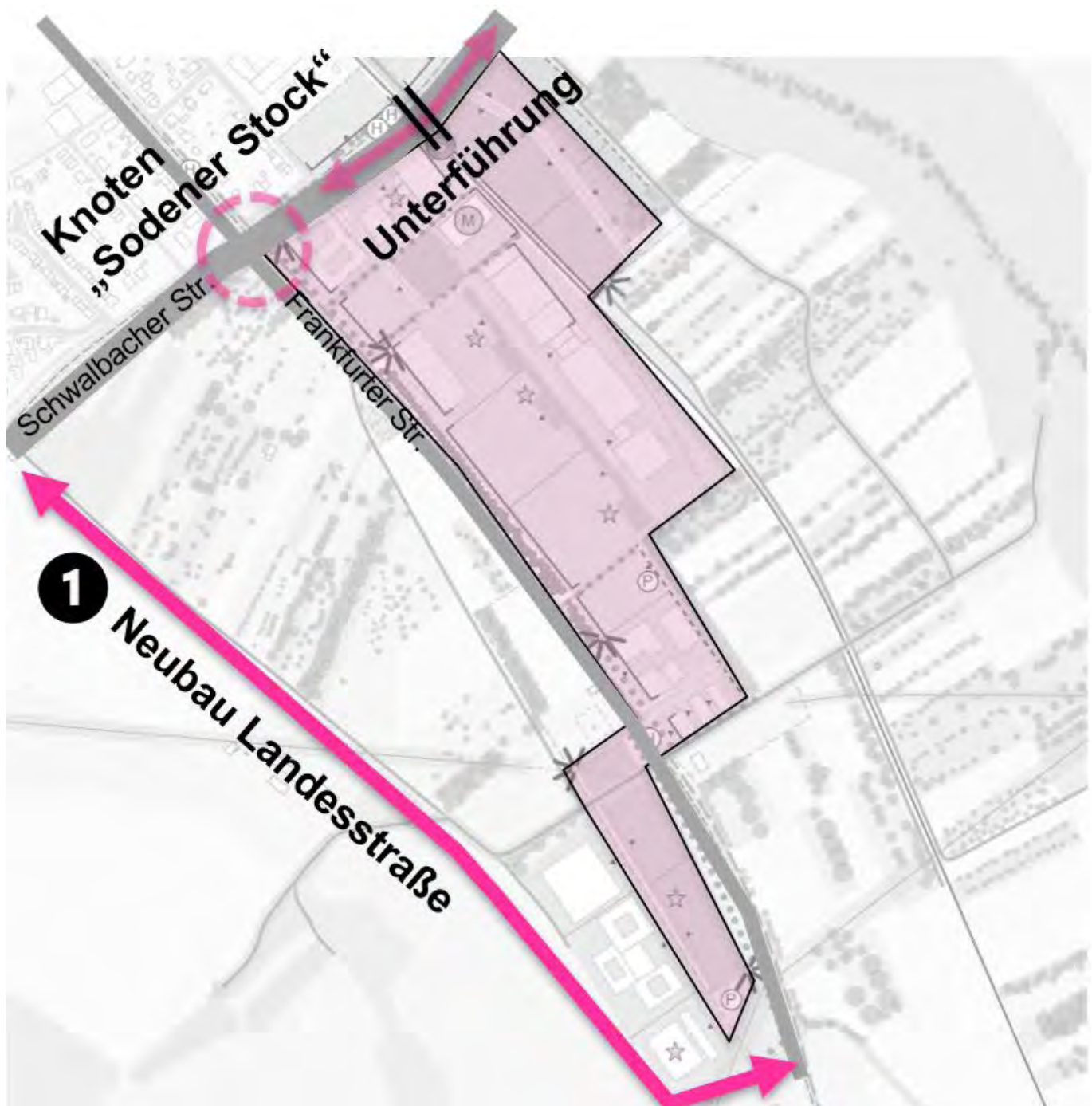


Abb. 60 Optimierungsoption 2

bach geführt werden und eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden.

In der Rahmenplanung ist eine redundante Erschließung des Westerbach-Centers über den Teilbereich Mitte vorgesehen, der sich auch positiv auf den Verkehrsfluss am Sodener Stock auswirken könnte.

Was würde die Untertunnelung der Bahnlinie bedeuten?

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Schwalbacher Straße wurde der Bau einer Unterführung der

S-Bahntrasse diskutiert. Dies würde durch die perspektivische Nutzung der angrenzenden Flächen für Gewerbe möglich. Die Unterführung der Bahnleiße würde den Komfort und die Sicherheit am Bahnübergang erhöhen. Mit dieser Neuordnung müssten auch die vorhandenen Bushaltestellen und die heutige Zufahrt zum Auernberg verlegt werden.

Soll diese Option weiterverfolgt werden, steht zunächst eine verkehrstechnische Untersuchung der Machbarkeit an.

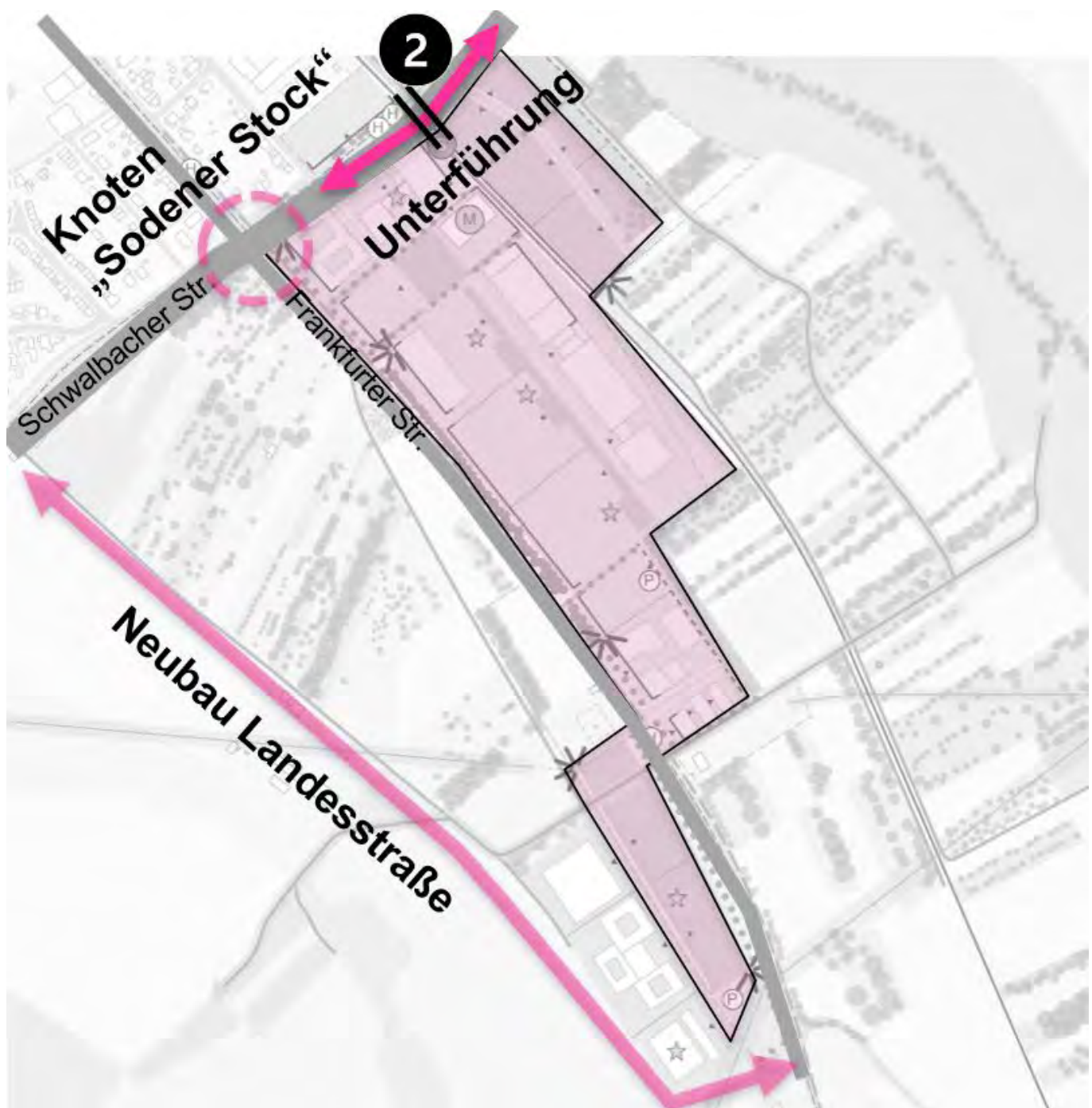


Abb. 61 Optimierungsoption 3

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Rahmenplan und Vertiefungsbereiche	Eigene Darstellung	6
1 / AUSGANGSLAGE			
Abb. 2	Städtebauliches Rahmenplangebiet	Stadt Kronberg	10
2 / RAHMENBEDINGUNGEN			
Abb. 3	Nähere Umgebung Rahmenplangebiet	Eigene Darstellung	14
Abb. 4	Teilbereiche Rahmenplangebiet	Eigene Darstellung	14
Abb. 5	Rechtliche Rahmenbedingungen Übersicht	Eigene Darstellung	15
Abb. 6	Rahmenbedingungen Teilbereich Am Auernberg	Eigene Darstellung	16
Abb. 7	Rahmenbedingungen Teilbereich Mitte	Eigene Darstellung	17
Abb. 8	Rahmenbedingungen Teilbereich Kronberger Hang	Eigene Darstellung	18
Abb. 9	Programmatische Rahmenbedingungen	Eigene Darstellung	19
3 / ERKENNTNISSE AUS DER ANALYSE UND IDEEN			
Abb. 10	Erkenntnisse und Konzeptideen Mobilität - MIV und ÖPNV	Eigene Darstellung	22
Abb. 11	Erkenntnisse und Konzeptideen Mobilität - Zu-Fuß-Gehen und Radfahren	Eigene Darstellung	23
Abb. 12	Visualisierung Campusidee	Eigene Darstellung	23
Abb. 13	Erkenntnisse und Konzeptideen Grün- und Freiraum	Eigene Darstellung	24
Abb. 14	Freiraumtypologien	Eigene Darstellung	25
Abb. 15	Erkenntnisse und Konzeptideen Nutzungsverteilung	Eigene Darstellung	26
Abb. 17	Flexibilität Baufelder	Eigene Darstellung	27
Abb. 16	Nutzungstypologien	Eigene Darstellung	27
Abb. 18	Nutzungs- und Gebäudetypologien	Eigene Darstellung	28
Abb. 19	Erkenntnisse und Konzeptideen Raumkanten und Akzente	Eigene Darstellung	29
Abb. 20	Skizze Geschossigkeit	Eigene Darstellung	29
Abb. 21	Erkenntnisse und Konzeptideen Cluster	Eigene Darstellung	30
Abb. 22	Skizze Cluster	Eigene Darstellung	30
Abb. 23	Erkenntnisse und Konzeptideen Körnung	Eigene Darstellung	31
Abb. 24	Skizze Körnung und Baufeldgröße	Eigene Darstellung	31
4 / PLANUNGSPRINZIPIEN UND STÄDTEBAULICHE LEITIDEE			
Abb. 25	Planungsprinzipien	Eigene Darstellung	34
Abb. 26	Städtebauliche Leitidee	Stadt Kronberg	35
Abb. 27	Städtebaulicher Rahmenplan	Eigene Darstellung	38
5 / RAHMENPLAN GEWERBE			
Abb. 28	Teilbereiche Rahmenplanung	Eigene Darstellung	39
Abb. 29	Vorzugsvariante Teilbereich Mitte	Eigene Darstellung	40

Abb. 30	Vorzugsvariante Am Auernberg	Eigene Darstellung	41
Abb. 31	Vorzugsvariante Kronberger Hang	Eigene Darstellung	42
Abb. 32	Qualitäten Rahmenplanung	Eigene Darstellung	43

6 / VERTIEFUNGSBEREICHE

Abb. 33	Vertiefungsbereich Am Auernberg	Eigene Darstellung	46
Abb. 34	Städtebauliche Kennwerte Auernberg	Eigene Darstellung	47
Abb. 35	Vertiefungsbereich Am Auernberg Erschließung	Eigene Darstellung	48
Abb. 36	Vertiefungsbereich Am Auernberg Nutzung	Eigene Darstellung	48
Abb. 37	Vertiefungsbereich Am Auernberg private und öffentliche Flächen	Eigene Darstellung	48
Abb. 38	Vertiefungsbereich Am Auernberg Kubaturen und Höhen	Eigene Darstellung	49
Abb. 39	Vertiefungsbereich Am Auernberg Gestaltqualität	Eigene Darstellung	49
Abb. 40	Vertiefungsbereich Am Auernberg Dachgestaltung	Eigene Darstellung	49
Abb. 41	Vertiefungsbereich Am Auernberg	Eigene Darstellung	50
Abb. 42	Städtebauliche Kennwerte Kronberger Hang	Eigene Darstellung	51
Abb. 43	Vertiefungsbereich Kronberger Hang Erschließung	Eigene Darstellung	52
Abb. 44	Vertiefungsbereich Kronberger Hang Nutzung	Eigene Darstellung	52
Abb. 45	Vertiefungsbereich Kronberger Hang private und öffentliche Flächen	Eigene Darstellung	52
Abb. 46	Vertiefungsbereich Kronberger Hang Kubaturen und Höhen	Eigene Darstellung	53
Abb. 47	Vertiefungsbereich Kronberger Hang Gestaltqualität	Eigene Darstellung	53
Abb. 48	Vertiefungsbereich Kronberger Hang Dachgestaltung	Eigene Darstellung	53

7 / AUSBLICK

Abb. 49	Städtebaulicher Rahmenplan	Eigene Darstellung	56
Abb. 50	Vorzugsvariante „Grüne Promenade“	Eigene Darstellung	60
Abb. 51	Variante A „Erhalt des Bestandes“	Eigene Darstellung	60
Abb. 52	Variante B „Erhalt des Bestandes“	Eigene Darstellung	61
Abb. 53	Variante C „Erhalt des Bestandes“	Eigene Darstellung	61
Abb. 54	Vorzugsvariante „Anschluss an Knoten“	Eigene Darstellung	62
Abb. 55	Variante „Spiegelung“	Eigene Darstellung	62
Abb. 56	Variante „Pendant zum Campus“	Eigene Darstellung	63
Abb. 57	Langfristoption Kronberger Hang	Eigene Darstellung	63
Abb. 58	Verkehrliche Herausforderungen in der Umgebung	Eigene Darstellung	64
Abb. 59	Optimierungsoption 1	Eigene Darstellung	65
Abb. 60	Optimierungsoption 2	Eigene Darstellung	66
Abb. 61	Optimierungsoption 3	Eigene Darstellung	67

Auftraggebende



Stadt Kronberg im Taunus
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachreferat Stadtplanung

Katharinenstraße 7
61476 Kronberg im Taunus

Bearbeitung

AS+P

Albert Speer + Partner GmbH
architects/planners
Hedderichstraße 108–110
60596 Frankfurt am Main
www.as-p.de

Svenja Knuffke
Christian Hübner
Nina Landgraf

Frankfurt, Mai 2025

AS+P

think ahead.