



mob!IDENKER

MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

NACHHALTIGES MOBILITÄTSKONZEPT (SUMP)

für die Stadt Kronberg im Taunus

ABSCHLUSSBERICHT





mobildenker GmbH

Birkenstraße 3g | 42799 Leichlingen

Telefon: 02175-6688090 | Fax: 02175-6688099

info@mobildenker.de | www.mobildenker.de

Geschäftsführer: Matthias Reintjes | Michael Boßhammer

in Kooperation mit

Gesellschaft für Bürgergutachten (gfb)

Albanistraße 12 | 81541 München

Telefon: 089-44140460 | Telefax: 089-44140463

info@buergergutachten.com | www.buergergutachten.com



INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	1
Die Stadt Kronberg	1
Anlass und Zielsetzung.....	1
Der Projektablauf.....	3
PHASE 1 VORBEREITUNG UND ANALYSE	5
1.1 Vorhandene Planungen/ Konzepte.....	5
Landesentwicklungsplan Hessen 2020	5
Kreientwicklungskonzept Hochtaunus 2030+	5
Stadtentwicklungskonzept.....	6
Integriertes Klimaschutzkonzept	6
Gewerbeflächenentwicklung.....	9
Zentrenkonzept für den Einzelhandel.....	10
Verkehrs-Rahmenplan 1989.....	11
Nahmobilitätsplan	13
Radwegekonzept Hochtaunuskreis.....	16
Weitere verkehrliche Untersuchungen/ Planungen	17
Zusammenfassung.....	18
1.2 Analyse der Mobilitätssituation	19
1.2.1 Raumordnung.....	19
1.2.2 Siedlungs- und Versorgungsinfrastruktur	20
1.2.3 Demografie.....	23
1.2.4 Verkehrsnetze	24
1.2.5 Pendlerverflechtungen.....	32
1.2.6 Mobilitätskennziffern.....	34
1.2.6 Radverkehr.....	35
1.2.7 Verkehrsunfälle.....	38
1.3 Bürgerbeteiligung mit Online-Karte.....	44
1.4 Mobilitätsumfrage	48
1.5 Mobilitätserhebung	53
1.6 Verkehrsnetzanalyse	59
Fußverkehr	60



Radverkehr	63
Öffentlicher Personennahverkehr	65
Kraftfahrzeugverkehr	67
Straßenraumgestaltung.....	68
Umfelder von Schulen und Kindertagesstätten.....	70
Verkehrsrechtliche Anordnungen.....	72
1.7 SWOT-Analyse	73
PHASE 2 STRATEGIE-ENTWICKLUNG	77
2.1 Szenarien der Verkehrsentwicklung	77
2.1.1 Datengrundlagen.....	77
2.1.2 Annahmen und Trends zur Prognose 2035.....	78
2.1.3 Einflussmöglichkeiten der Stadt Kronberg.....	81
2.1.3 Prognose-Nullfall	81
2.1.4 Entwicklungsszenarien.....	82
2.2 Workshops zur Leitbildentwicklung.....	87
Ziel und Vorgehen der Leitbildentwicklung.....	87
Auswahl der Teilnehmenden der Workshops	88
Ablauf der Leitbildformulierung	89
Ergebnisse der Workshops.....	90
2.3 Mobilitäts-Workshops Altkönigschule	94
Ziel der Workshops.....	94
Auswahl der Teilnehmenden	95
Methodik.....	95
2.4 Mobilitäts-Leitbild	98
2.5 Ziele und Strategien.....	101
1. Gerechtigkeit im Mobilitäts- und Verkehrssystem	101
2. Respekt und Rücksichtnahme im Verkehr	102
3. Mobilitätssicherung.....	103
4. Fußverkehr.....	104
5. Radverkehr	106
6. Öffentlicher Verkehr	107
7. Kraftfahrzeugverkehr	109



PHASE 3 KONZEPT-ENTWICKLUNG	111
PHASE 4 MAßNAHMENKONZEPT	114
4.1 Workshops Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern	114
4.1.1 Aleatorischer Bürgerworkshop	114
4.1.2 Workshop mit Stakeholdern (Runder Tisch Verkehr)	120
4.2 Handlungsfelder und Maßnahmen.....	125
Handlungsfelder.....	125
Maßnahmensteckbriefe	126
4.3 Förderprogramme	232
4.4 Umsetzungsstrategie	236
PHASE 5 MONITORING- UND EVALUATIONSKONZEPT	241
5.1 Ziele der Evaluation	241
5.2 Ablauf der Evaluation.....	241
5.3 Untersuchungsdesign	242
5.4 Zielgruppe	242
5.5 Ziele des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Kronberg im Taunus	243
5.6 Arten der Evaluation	249
5. 7 Monitoring und Evaluation.....	252
FAZIT UND AUSBLICK	260
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	263
TABELLENVERZEICHNIS.....	269
LITERATURVERZEICHNIS	270

EINLEITUNG

Die Stadt Kronberg

Kronberg im Taunus ist eine Stadt mit rund 18.000 Einwohnern im Hochtaunuskreis und Teil der Stadtregion Frankfurt. Die Kleinstadt liegt am Südosthang des dritthöchsten Taunusberges Altkönig, dessen Gipfel sich auf der Gemarkung der Stadt befindet, samt dessen Nebenkuppe Hünenberg. Durch den Ort fließen im Südwesten der Rentbach sowie im Nordosten der Westerbach.

Die Stadt Kronberg im Taunus besteht aus den drei Stadtteilen Kronberg, Oberhöchstadt und Schönberg.

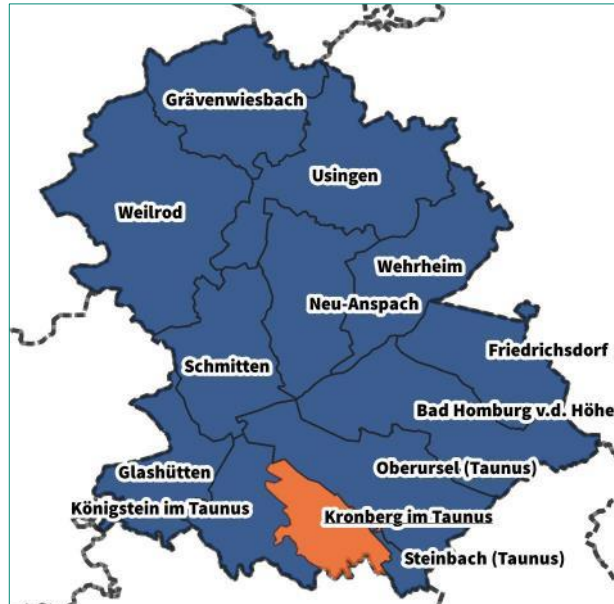


Abbildung 1: Die Stadt Kronberg innerhalb des Hochtaunuskreises (Eigene Darstellung)

Verkehr

Im überörtlichen Straßennetz ist Kronberg über die B 455 an Wiesbaden und Bad Homburg sowie die Bundesautobahnen 3 und 661 angebunden. In südlicher Richtung erreicht man über die B519 und B8 zudem die A 5 und die A 66.

Kronberg ist Endpunkt der Frankfurter S-Bahn-Linie S4, der Nachfolgerin der Kronberger Bahn, die Kronberg mit der Frankfurter Innenstadt, dem Hauptbahnhof und der Nachbarstadt Eschborn verbindet. Darüber hinaus verfügt Kronberg seit 2001 über ein Stadtbusnetz, welches aus drei Linien besteht. Es ist ebenso wie die S-Bahn in den Rhein-Main-Verkehrsverbund integriert. Ergänzt wird das Angebot durch ein Anruf-Sammeltaxi, das einige geographische Lücken des Stadtbusses abdeckt, sowie zur Betriebsstundenerweiterung dient. Dazu verbinden regionale Buslinien Kronberg mit den Nachbarstädten und dem nahen Frankfurter Nordwestzentrum.

Seit Anfang 2013 lässt das Frankfurter Verkehrsdezernat eine mögliche Verlängerung der U-Bahn-Linie 6 nach Eschborn prüfen, die derzeit an der Heerstraße in Frankfurt-Praunheim endet.

Anlass und Zielsetzung

Anlass

Die Stadt Kronberg im Taunus hat in den Jahren 2015/ 2016 an einem Stadtentwicklungskonzept (SEK) gearbeitet; dabei wurden zunächst die Bausteine Wohnen, Gewerbe und Landschaft bearbeitet. Mit dem nun vorliegenden nachhaltigen Mobilitätsplan, in dem die Erkenntnisse aus den bereits bearbeiteten Bausteinen des SEK



sowie die Ergebnisse des Nahmobilitätsplanes einfließen, wird das SEK der Stadt Kronberg um den vierten Baustein "Mobilität" ergänzt.

Die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen haben sich in den vergangenen Jahren erheblich verändert. Die bundesweit angestrebte Verkehrswende, die beschlossene Klimaneutralität Kronbergs für 2035, neue Wohnformen, die Konzentration des Einzelhandels in Einkaufszentren und die zeitliche Ausdehnung der Öffnungszeiten im Einzelhandel, Wachstum im Wirtschaftsverkehr und vermehrter Einsatz von kleinen Lieferfahrzeugen, Elektromobilität oder Car-Sharing, Internet, demografischer Wandel sowie die "Familien- und seniorengerechte Stadt" (strategische Zielplanung 2020) sind nur einige Stichworte, die diese vielfältigen Veränderungen beschreiben.

Dies führt auch zu Veränderungen im Verkehrsverhalten und zur Notwendigkeit, die damit zusammenhängenden Fragestellungen zur zukünftigen Konzeption des Kronberger Verkehrsgeschehens zu untersuchen, um die finanziellen Mittel im Verkehrssektor zielgerichtet und effizient einzusetzen und somit den Standort Kronberg im Taunus für die Bürger, Beschäftigten und Besucher, für Gewerbe, Handel, Dienstleistung, Erholung und Freizeit weiterhin attraktiv und mit einem hohen Maß an Lebensqualität zu gestalten.

Dementsprechend hat sich der Planungsansatz in der Verkehrsplanung erheblich verändert. Die nachhaltige (städtische) Mobilitätsplanung, vereinfacht nachfolgend entsprechend der Europäischen Leitlinie für nachhaltige urbane Mobilitätspläne nur SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) genannt, ist ein strategischer und integrierter Ansatz, um sich mit den Herausforderungen von Mobilität und Verkehr effektiv auseinanderzusetzen. Ihr Kernziel besteht darin, Erreichbarkeit und Lebensqualität zu verbessern, indem eine Verlagerung hin zu nachhaltiger Mobilität erzielt wird. Der Planungsprozess empfiehlt eine faktenbezogene Entscheidungsfindung, die einem langfristigen Mobilitätsleitbild folgt. Zentrale Planungsprinzipien zur Erreichung der Ziele sind eine gründliche Auswertung der aktuellen Situation und zukünftiger Trends, ein weithin unterstützendes gemeinsames Leitbild mit strategischen Zielsetzungen und integrierte Maßnahmenpakete mit regulativen, kommunikativen, finanziellen, technischen und baulichen Maßnahmen. Der gesamte Planungsprozess sollte dabei geprägt sein von einer guten Ämterzusammenarbeit, Bürgerbeteiligung und Wirkungskontrolle der Maßnahmen.

Zielsetzung

Vor diesem Hintergrund ist die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes in Form eines SUMP „Sustainable Urban Mobility Plan“ prädestiniert. Dabei sollen alle Aspekte der Nachhaltigkeit (ökologisch, ökonomisch und sozial) berücksichtigt und eine Balance der verschiedenen Mobilitätsarten geschaffen werden.

Mobilität ist ein Zeichen von Wohlstand und sie ist untrennbar mit unserem modernen Leben verbunden. Sie muss bedarfsgerecht entwickelt werden, für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar bleiben und barrierefrei sowie umweltfreundlich sein. Es bedarf hierbei einer Vielzahl an Maßnahmen und insbesondere einer integrierten Betrachtung, in dem auch die Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen



Handlungsfeldern berücksichtigt werden, um eine zukunftsfähige Mobilität in der Stadt und der Region zu schaffen und zu erhalten.

In Zeiten des Klimawandels, des Peak Oil, eines steigenden Flächenverbrauchs sowie zunehmender Lärm- und Schadstoffemissionen, die in nicht unerheblichem Maße durch den Verkehr verursacht werden, geht es um eine gezielte Mobilitätswende hin zu einer neuen Mobilitätskultur. Es müssen heute die Voraussetzungen für eine zukünftig nachhaltige Mobilität geschaffen werden, um die negativen Folgen des Verkehrs zu reduzieren.

Im Rahmen der Erstellung des SUMP für die Stadt Kronberg werden die einzelnen Projekte, die bereits initiiert wurden oder zukünftig angegangen werden sowie in einem Bezug zum Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ stehen, in einen übergeordneten Kontext gestellt. Mit diesem Vorgehen kann sichergestellt werden, dass Synergien zwischen den Einzelprojekten genutzt und zielgerichtete Lösungen entwickelt werden können.

Der nachhaltige gesamtstädtische Mobilitätsplan stellt den Handlungsrahmen für die verkehrliche Weiterentwicklung der Stadt dar und dient zudem als Leitlinie für die zukünftige Entwicklung von Kronberg sowie das politische Handeln.

Im SUMP der Stadt Kronberg im Taunus sind sowohl strategische und konzeptionelle Ebenen als auch umsetzungsorientierte Maßnahmenansätze zu erarbeiten. Als Zielhorizont ist das Jahr 2035 vorgesehen. Hohe Bedeutung kommt der Verzahnung mit anderen Fachplanungen zu – hier sind in erster Linie die gesamte Palette der städtischen Planungen zu nennen, insbesondere das bereits erwähnte Stadtentwicklungskonzept. Der SUMP hat grundsätzlich alle Verkehrsarten (außer Luft- und Schienenfernverkehr) zu berücksichtigen. Neben Problembehandlungen der Verkehrsnetze und der entsprechenden Infrastruktur sind auch „weiche“ Aspekte und Lösungsansätze auszuarbeiten. Schließlich ist die Einbindung der Öffentlichkeit ein wesentlicher Baustein des SUMP der Stadt Kronberg im Taunus.

Der Projektablauf

Die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans war in fünf Phasen unterteilt. Alle Phasen wurden von einer kontinuierlichen Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit begleitet, um die Öffentlichkeit über das Projekt sowie dessen Verlauf zu informieren. Darüber hinaus wurden die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Bestandsanalyse (Online-Karte und Mobilitätsumfrage) über das Internet sowie die lokale Presse zur Beteiligung aufgerufen.

In der **ersten Phase** des Projektes standen die Aufnahme sowie die Analyse der gegenwärtigen Mobilitätssituation im Vordergrund. Neben einer intensiven Analyse der vorhandenen Grundlagen (Planungen, Konzepte, Visionen o.ä.), der gegenwärtigen Mobilitätssituation und einer Verkehrsnetzanalyse vor Ort, wurden die Bürgerinnen und Bürger in diesen Arbeitsschritt einbezogen. Hierzu wurden neben der oben erwähnten Online-Karte und Mobilitätsumfrage zudem eine Mobilitätserhebung durchgeführt, um das Mobilitätsverhalten zu eruieren. Abschließend wurde eine SWOT-Analyse erstellt, welche



die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr in Kronberg im Taunus zusammengefasst darstellt.

In **Projektphase 2** stand die Entwicklung eines Mobilitäts-Leitbildes für Kronberg im Taunus im Vordergrund. Auf den entwickelten Leitziele aufbauend wurden Unterziele festgelegt und Strategien entwickelt, um diese Ziele zu erreichen. Die festgelegten Indikatoren sollen zukünftig dabei helfen die Zielerreichung zu überprüfen. Darüber hinaus wurden in der zweiten Phase zwei Szenarien zur möglichen Entwicklung des Verkehrs in Kronberg im Taunus aufgezeigt.

In der **dritten Projektphase** wurden die definierten Ziele mit dem Bestand abgeglichen und darauf aufbauend Konzepte für die Entwicklung des Mobilitäts- und Verkehrssystems in Kronberg im Taunus entwickelt. Hierzu wurden vier thematische Konzeptpläne erarbeitet, die mögliche sektorale Entwicklungsperspektiven aufzeigen. Die Konzeptpläne stellen eine wichtige Grundlage für das Maßnahmenkonzept dar.

Die **vierte Phase** des Projektes wurde mit der Durchführung zweier Workshops zur Entwicklung von Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus eingeläutet. Im Anschluss wurden auf Grundlage der Ergebnisse der beiden Workshops sowie des Abgleichs aus der Bestandssituation und den definierten Zielen Handlungsfelder und Maßnahmen entwickelt. Die zusammengetragenen aktuellen Förderprogramme sowie die entwickelte Umsetzungsstrategie dienen bei der Umsetzung der vielfältigen und zum Teil umfangreichen Maßnahmen als Wegweiser.

Das in der fünften Projektphase ausgearbeitete Monitoring- und Evaluationskonzept beschreibt Möglichkeiten zur Überprüfung der Wirkung der umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes. Darüber hinaus zeigt es unter anderem zu welchen Zeitpunkten bestimmte Daten erhoben werden müssen, um eine Erfolgskontrolle durchführen zu können.

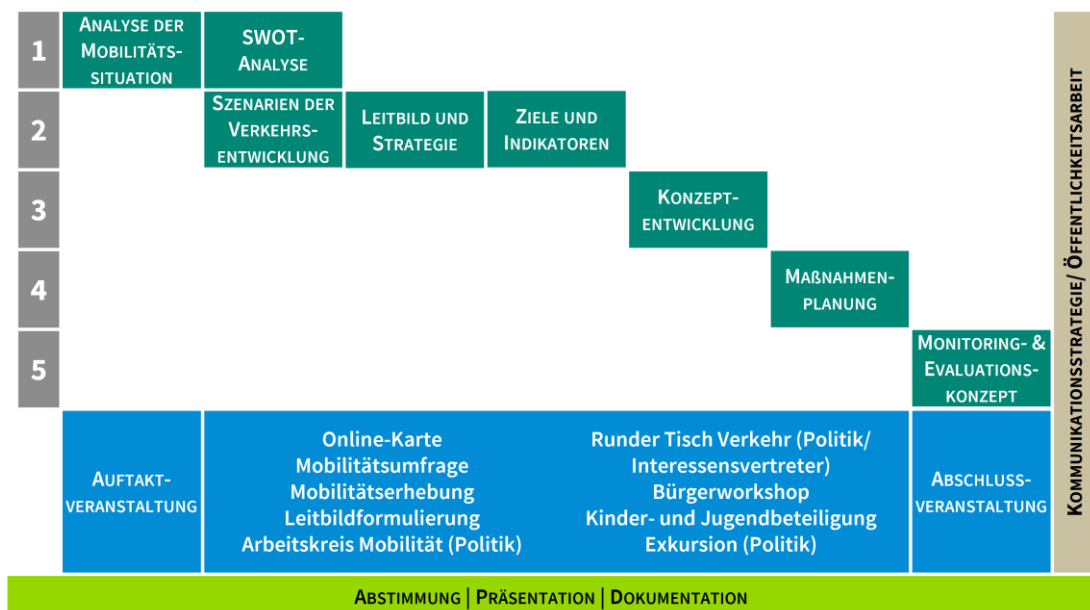


Abbildung 2: Ablauf des Projektes "Nachhaltiger Mobilitätsplan für die Stadt Kronberg im Taunus"



PHASE 1 | VORBEREITUNG UND ANALYSE

1.1 | Vorhandene Planungen/ Konzepte

Landesentwicklungsplan Hessen 2020

Die Stadt Kronberg im Taunus wird im Landesentwicklungsplan Hessen 2020 als polyzentrales Mittelzentrum im Verbandsgebiet des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain (VG) geführt. Die Stadt übernimmt insbesondere in den Kategorien Bildung, Fachärzte und Verkehr regionale Aufgaben. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Wiesbaden und Frankfurt am Main.

Kreisentwicklungskonzept Hochtaunus 2030+

Das Kreisentwicklungskonzept wurde auf Grundlage eines sehr breit angelegten Beteiligungsprozesses entwickelt. Hierzu zählen die Durchführung mehrerer Kreisforen, Gemeindeggespräche, Kreisworkshops, Zukunftswerkstätten sowie Expertengespräche.

Das Themenfeld „Mobilität“ wurde als ein Handlungsfeld im Rahmen der Siedlungsentwicklung definiert, welches insbesondere im Zusammenhang mit dem Wohnen, der Umwelt, der Wirtschaft und der Digitalisierung zu betrachten ist. Dem Hochtaunuskreis kommt dabei die Rolle des Vermittlers und Initiators zu.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde die Mobilität als eines der Top-Themen für die Zukunft genannt. Die Expertengespräche zeigten zudem, dass der Radverkehr auf Kreisebene zukünftig eine wichtige Rolle innerhalb des Verkehrssektors einnehmen wird. Das kreisweite Radverkehrskonzept stellt die Basis für die Weiterentwicklung dieses Verkehrsmittels dar.

Darüber hinaus wurde die Mobilität mit einem Leitsatz für eine zukunftsfähige Entwicklung des Hochtaunuskreises festgehalten.

- Leitsatz 5: Eine zukunftsorientierte Mobilität und gute Erreichbarkeiten sind die Basis zur Teilhabe aller!

Im Zielbild für die Siedlungsentwicklung innerhalb des Kreises wurde zudem festgehalten, dass der ÖPNV als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität und Siedlungsentwicklung dienen soll. Die zukünftige Siedlungsentwicklung soll sich an den Verkehrsachsen des ÖPNV - und hier insbesondere des Schienenverkehrs - orientieren. Damit können wichtige Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität geschaffen werden. Auf die Weiterentwicklung des ÖPNV wird zudem im Leitsatz 5 eingegangen. Hier werden die nachfolgenden Strategien zur Erreichung des Zielbildes aufgeführt.

- Schienengebundenen ÖPNV optimieren und Busangebot ausweiten!
- Radverkehr fördern und sicher gestalten!
- Verkehre sinnvoll lenken und verteilen!
- Innovative, vernetzte und barrierefreie Mobilitätsangebote ausweiten!



Stadtentwicklungskonzept

Die Stadt Kronberg im Taunus hat in den Jahren 2015 und 2016 an einem Stadtentwicklungskonzept (SEK) gearbeitet; dabei wurden zunächst die Bausteine Wohnen, Gewerbe und Landschaft bearbeitet. Der Statusbericht zu den Bausteinen „Wohnen“, „Gewerbe“ und „Landschaft“ des Stadtentwicklungskonzeptes fasst den vorliegenden Arbeitsstand zusammen. Als Verwaltungsentwurf dient er der umfassenden Darstellung der erarbeiteten Materialien. Es dient aber auch als Konzept, auf das andere Fachbereiche im Rahmen ihrer fachspezifischen Konzepte und Planungen, wie z.B. im Mobilitäts- und Verkehrssektor, Bezug nehmen können. Seinerzeit wurde festgehalten, dass der zu erstellende nachhaltige Mobilitätsplan sich räumlich auf das Gesamtgebiet der Stadt (inkl. Stadtteile) erstrecken und dabei die Erkenntnisse aus den erarbeiteten Bausteinen des SEK integrieren solle.

Integriertes Klimaschutzkonzept

Die hessische Landesregierung hat 2015 ambitionierte Klimaschutzziele für Hessen beschlossen. Spätestens bis zum Jahr 2050 soll Hessen klimaneutral sein und die Emissionen der Treibhausgase sollen mindestens um 90 % gegenüber dem Jahr 1990 reduziert werden. Die Bundesregierung hat diese Ziele jüngst noch einmal verschärft und strebt nun die Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 an.

Für die Umsetzung der notwendigen Strategien und Maßnahmen sind oftmals die regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften zuständig. Die Stadt Kronberg im Taunus hat nicht nur zur Erfüllung der Vorbildfunktion, sondern vor allem zum Vorantreiben der vielfältigen Aufgaben einen eigenen Klimaschutzmanager eingestellt.

„Das integrierte Klimaschutzkonzept dient als strategische Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe für zukünftige Klimaschutzaktivitäten, um den Klimaschutz als Querschnittsaufgabe nachhaltig in der Kommune zu verankern und so einen Transformationsprozess anzustoßen. Es zeigt auf, welche technischen und wirtschaftlichen Potenziale zur Minderung von Treibhausgasen bestehen und legt kurz- (bis drei Jahre), mittel- (drei bis sieben Jahre) und langfristige (mehr als sieben Jahre) Ziele und Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen fest. Dabei geht es konkret auf die lokalen Besonderheiten der Stadt ein und folgt dem Prinzip der Nachhaltigkeit (ökologische, soziale und ökonomische Ausgewogenheit des Handelns). Das Konzept bezieht die Belange Kronberger Bürgerinnen und Bürger sowie weiterer relevante Akteursgruppen durch verschiedene Beteiligungsangebote aktiv mit ein.“¹

Das Klimaschutzkonzept enthält ein Handlungsfeld „Mobilität und Verkehr“, im Rahmen dessen zunächst die vorliegenden Planungen und Konzepte beschrieben werden (u.a. Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises und Nahmobilitätsplan der Stadt Kronberg im Taunus).

Des Weiteren wurde das THG-Reduktionspotenzial im Mobilitätssektor abgeschätzt. Hierzu wurden zwei Szenarien mit entsprechenden Annahmen entwickelt:

¹ (Infrastruktur & Umwelt, o.J.)



1. **AKTIV-Szenario:** Die Stadt Kronberg sowie die sonstigen Akteure arbeiten auf allen Ebenen (Kreis, Region, Land etc.) aktiv für eine klimafreundliche Mobilität und schöpfen die zur Verfügung stehenden Maßnahmen aus.
2. **TREND-Szenario:** Die Stadt Kronberg unternimmt keine zusätzlichen Maßnahmen, so dass nur die übergeordneten Trends und Maßnahmen Einfluss nehmen (Nullfall). Hierbei wird davon ausgegangen, dass auch die Akteure auf übergeordneten Ebenen eine Politik des „Weiter so“ betreiben.

Das Konzept beinhaltet zudem für den Mobilitätssektor ausgewählte Strategien, welche zur THG-Reduktion beitragen können. Diese Strategien (z.B. Stärkung der Nahmobilität) sind allgemein gehalten und enthalten keine ortsspezifischen Handlungsansätze.

Aus den Beteiligungsformaten geht zudem hervor, dass insbesondere der Radverkehr und die Elektromobilität gestärkt sowie Angebote für Pendler geschaffen werden sollten.

Die Mobilität wurde im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes als eines von fünf priorisierten Handlungsfeldern ermittelt.

Auf Grundlage verschiedener Annahmen und Entwicklungsperspektiven wird eine Potenzial-Betrachtung für den Mobilitätssektor vorgenommen. In einem mehrstufigen Modell werden die Energieeinspar- und THG-Minderungspotenziale abgeschätzt. Das Modell folgt dem stufenweisen Ansatz der nachhaltigen Verkehrsplanung:

1. Vermeiden von Verkehrsleistung
2. Verlagern von Pkw-Verkehrsleistung auf den Umweltverbund
3. Motorisierte Verkehre umweltfreundlich gestalten: Weniger Energieverbrauch durch Effizienz, weniger Emissionen durch alternative Antriebe

Das TREND-Szenario prognostiziert sinkende THG-Emissionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, welche sich durch drei Faktoren erklären lassen.

1. Verringerte Fahrtleistung
2. Effizienzgewinne
3. Elektromobilität

Im Vergleich zum TREND-Szenario sind die Effizienzgewinne und die Elektrofahrzeugquote im AKTIV-Szenario höher, womit sich im MIV-Bereich der deutlich geringere Energieverbrauch erklärt. In allen Bereichen wird durch diese Entwicklungen der Energieverbrauch reduziert. „Wie bereits im TREND-Szenario sinken die Emissionen. Im AKTIV-Szenario wird mit einem höheren erneuerbaren Anteil im Strommix gerechnet, womit sich die Halbierung der Emissionen des Schienen Personenverkehrs erklärt.“²

² (Infrastruktur & Umwelt, o.J.)

Tabelle 12: Gegenüberstellung der THG-Emissionen der Szenarien für das Jahr 2030

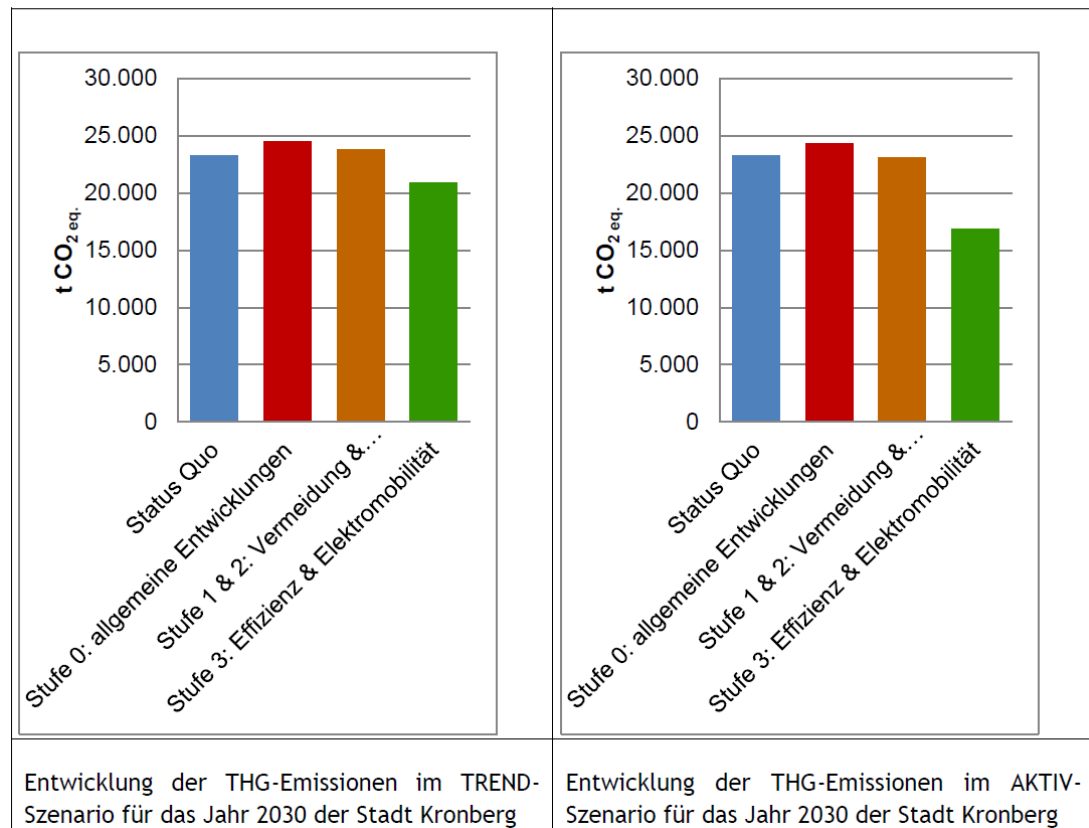


Abbildung 3: Gegenüberstellung der THG-Emissionen der Szenarien für das Jahr 2030³

Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes kommt man zu der Erkenntnis, dass die notwendigen Maßnahmen im Verkehrsbereich „massiv und nicht vergleichbar mit bisherigen Maßnahmen auf irgendeiner Ebene“⁴ sein werden.

Der Verfasser des Klimaschutzkonzeptes ist der Meinung, dass es notwendig sein wird „die Nachbarkommunen, den Kreis und die Metropolregion von Beginn an umfassend in den Veränderungsprozess miteinzubinden und [die] interkommunale Zusammenarbeit intensiv zu fördern. Ansonsten sind nur geringe THG-Reduzierungen möglich.“⁵

Im Maßnahmenkatalog werden folgenden Maßnahmen (inkl. Umsetzungshorizont) für den Mobilitäts- und Verkehrssektor definiert:

- Aufbau eines Bikesharing-Systems | kurzfristig
- Aufbau und Betrieb von E-Bike-Ladestationen | kurzfristig
- Erstellung eines gesamtstädtischen, nachhaltigen Mobilitätskonzeptes | kurzfristig
- Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes | kurzfristig
- Umsetzung der Maßnahmen des Nahmobilitätsplans | kurz- bis mittelfristig

³ (Infrastruktur & Umwelt, o.J.)

⁴ (Infrastruktur & Umwelt, o.J.)

⁵ (Infrastruktur & Umwelt, o.J.)



- Errichtung einer Bike & Ride-Anlage und Ausbau des Busbahnhofes am S-Bahnhof Kronberg | kurzfristig
- ADFC-Zertifizierung "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" (Stadtverwaltung) | kurzfristig
- Dienstanweisung Mobilität (Stadtverwaltung) | kurzfristig
- Betrieb der Stadtbusflotte mit alternativen Antriebstechnologien | mittelfristig

Gewerbeflächenentwicklung

Regional sowie überregional gilt Kronberg im Taunus aufgrund seiner zentralen Lage und seiner guten verkehrlichen Anbindung an das übergeordnete Straßennetz als attraktiver Wirtschafts- und Gewerbestandort. Das aktuell bestehende Defizit an freien Gewerbeflächen und -standorten wird durch die stetig anhaltende Nachfrage heimischer Unternehmen und Gewerbetreibende weiter verschärft.

Vor diesem Hintergrund wurden im Stadtentwicklungskonzept (SEK) unter dem Baustein „Gewerbe“ vier Flächen im Außenbereich für Gewerbestandortentwicklungen identifiziert. Mit der im Juni 2023 abgeschlossenen „Machbarkeitsstudie Gewerbeflächenentwicklung“ wurden die Standorte tiefergehend auf Entwicklungsmöglichkeiten untersucht. Im Ergebnis der Studie ergab sich eine Priorisierung bzw. Rangfolgenbildung aus der perspektivisch eine kurz-, mittel- bis langfristige Entwicklung der Flächen von 5-20 Jahre abgeleitet werden konnte. Die Untersuchung der Standorte erfolgte in drei Arbeitsschritten.

1. Analysephase: Fachspezifische Betrachtungen umweltrelevante und städtebaulicher Belange
2. Erarbeitung städtebaulicher Variantenentwürfe mit Abgrenzung und Erschließung der Flächen
3. Erstellen einer Bewertungsmatrix zur Priorisierung und Rangfolgenabbildung möglicher Flächenentwicklungen mit Handlungsempfehlungen zur Entwicklung

Mit der höchsten Priorität und einer Entwicklungsperspektive von rund 5 Jahren wurde der Standort GP3-Am Auernberg bewertet. Die rund 2,2 ha große Fläche liegt im Nahbereich zum Bahnhofpunkt Kronberg Süd und ist bereits über die Straße Am Auernberg bzw. über die Landesstraße L 3005 (Sodener Straße) erschlossen. Im Hinblick auf Mobilität bzw. verkehrlicher Anbindung überwiegt als Vorteil die unmittelbare Nähe zum S-Bahnhofpunkt. Das hieraus entstehende Potential umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zukünftiger Beschäftigter und Besucher der Unternehmen zu fördern, gilt es zu nutzen.

Als zweites wurde die Fläche GP2- Kronberger Hang mit einer Entwicklungsperspektive von 5-10 Jahren priorisiert. Der Standort zeichnet sich durch eine direkte Anbindung an die Landesstraße L 3005 (Frankfurter Straße) an der südlichen Peripherie Kronbergs aus. Der bei einer Entwicklung neu erzeugte motorisierte Individualverkehr wird sich aufgrund der Lage bspw. nicht auf untergeordnete Straßen der Stadt auswirken. Potentiale liegen in der Einbindung des umliegenden bereits bestehenden Radverkehrsnetzes sowie des ÖPNV.



Als dritter Standort mit einer Entwicklungsperspektive von 15-20 Jahren wurde die Fläche „GP5-Öberhöchstadt Süd II“ in Oberhöchstadt priorisiert. Gerade für Kleingewerbe und Handwerk gilt die Fläche zur langfristigen Flächenbevorratung in Ergänzung zu bereits bestehenden Gewerbeflächen in Oberhöchstadt als wesentlich.

Derzeit wird die Entwicklung der Flächen politisch diskutiert. Beschlussentscheidungen für oder gegen Entwicklungen werden im Sommer 2024 erwartet. Bei Beschluss soll die Erweiterung des Gewerbeflächenangebots der Stadt Kronberg mit Schaffung von Baurecht ab Ende 2024 erfolgen.

Zentrenkonzept für den Einzelhandel

Zentrenkonzepte werden als informelle Planungswerkzeuge genutzt, um eine aktive Standort- und Flächenpolitik sowie eine rechtssichere Steuerung von Ansiedlungsvorhaben insbesondere im Einzelhandel betreiben zu können.

Die Stadt Kronberg im Taunus hat ein Zentrenkonzept basierend auf einem Standortgutachten entwickelt, um damit eine Grundlage für den Erhalt und die Stärkung der Innenstadt und der Stadtteilzentren zu schaffen. Das Zentrenkonzept ist dabei Handlungsleitfaden für Neuansiedlungen und Erweiterung bestehender Standorte, um sowohl Investoren als auch ortsansässigen Einzelhändlern eine verlässliche Perspektive und Planungssicherheit zu bieten.⁶

Zusätzlich zu einer Einzelhandelserhebung wurde 2009 eine Passanten-Befragung durchgeführt, um weitere wichtige Erkenntnisse zur Stadt Kronberg im Taunus als Einzelhandelsstandort zu erhalten bzw. eigene Eindrücke und empirische Ergebnisse abzusichern bzw. zu hinterfragen. Insgesamt wurden an mehreren Tagen 272 Passanten befragt.

Im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr ist insbesondere die Verkehrsmittelwahl der Passanten, die die Kronberger Altstadt aufgesucht haben, von besonderem Interesse. Nachfolgend ein paar zentrale Ergebnisse, die für die Erarbeitung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes von Belang sind.

- 78 % der Befragten kommen aus Kronberg.
- 57 % der Befragten sind zum Einkaufen in das Stadtzentrum gekommen.
- 64 % der aus Kronberg kommenden Passanten haben die Innenstadt zu Fuß aufgesucht.
- 10 % der Befragten nutzten öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg in die Innenstadt.
- Die Parkraumsituation wird von 44 % der Befragten als „gut bis sehr gut“ bezeichnet. 23 % der Befragten bewertet sie hingegen als mangelhaft.

⁶ (Knippenberger & Edler, 2013, S. 4)



Das Zentrenkonzept weist zudem auf die Bedeutung und Potenziale einer Stadt der kurzen Wege hin. In diesem Zuge werden auch die Vorteile im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität in den Fokus gerückt.

„Ein kompakter zentraler Versorgungsbereich mit kurzen Wegen ist eine wichtige Voraussetzung für Dichte und Frequenz und damit unabdingbar für die Entwicklung und das Entstehen lebendiger Räume. Weiterhin ist insbesondere für weniger mobile Bevölkerungsgruppen eine Stadt der kurzen Wege von wesentlicher Bedeutung, v.a. in Bezug auf die Nahversorgung. Zudem wird überflüssiger Verkehr vermieden und die dadurch entstehenden Umweltbelastungen eingedämmt.“⁷

Des Weiteren werden nicht zuletzt im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr Defizite und Handlungsbedarfe für die Stadtteilzentren aufgeführt. Hierbei wird für den Stadtteil Schönberg empfohlen den Ortskerncharakter zu entwickeln und zu stärken. Die Aufenthaltsqualität entlang der Friedrichstraße sollte verbessert werden, indem zum Beispiel die Gehwege verbreitert werden oder der Kernbereich als Mischverkehrsfläche ausgebildet wird.⁸ Eine entsprechende Mischverkehrsfläche wurde am Dalles, dem Stadtteilzentrum von Oberhöchstadt, bereits hergestellt. Der Ortskern wird damit gleichermaßen für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer (Parkraum im rückwärtigen Platzbereich) attraktiv und zugänglich gemacht.

Darüber hinaus wird im Zuge des Stadtmarketings die Einführung einer kombinierten Karte für die kostenlose Nutzung des Nahverkehrs vorgeschlagen, wobei die Stadt die ÖV-Karte beispielsweise mit je 30 Cent pro Übernachtungsgast finanzieren müsste.

Verkehrs-Rahmenplan 1989

Der Verkehrs-Rahmenplan aus dem Jahr 1989 stellt zum einen das Verkehrsnetz zum damaligen Zeitpunkt dar und beinhaltet zu anderen konzeptionelle Ansätze zur Entwicklung des städtischen Verkehrssystems. Im Folgenden werden die zentralen konzeptionellen Ansätze beschrieben, die zum Teil auch im Rahmen der Entwicklung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes diskutiert und geprüft wurden.

Straßennetz/ ruhender Verkehr

Für das Straßennetz auf Kronberger Stadtgebiet war insbesondere eine Verbindung zwischen Bundesstraße 455 und der L 3015 (Sodener Straße) angedacht, um eine anbaufreie Verbindung zur Bundesstraße herzustellen und damit das innerörtliche Straßennetz zu entlasten. Damit verbunden wäre zudem eine Umgestaltung des Knotenpunktes „L 3005/ L 3015“ (Kronberg Süd). Des Weiteren sah der Plan einen Ausbau der Steinacher Straße sowie des Gelben Wegs in Oberhöchstadt sowie damit verbunden eine Abstufung der Niederhöchstädter Straße vor.

⁷ (Knippenberger & Edler, 2013, S. 22)

⁸ (Knippenberger & Edler, 2013, S. 26)

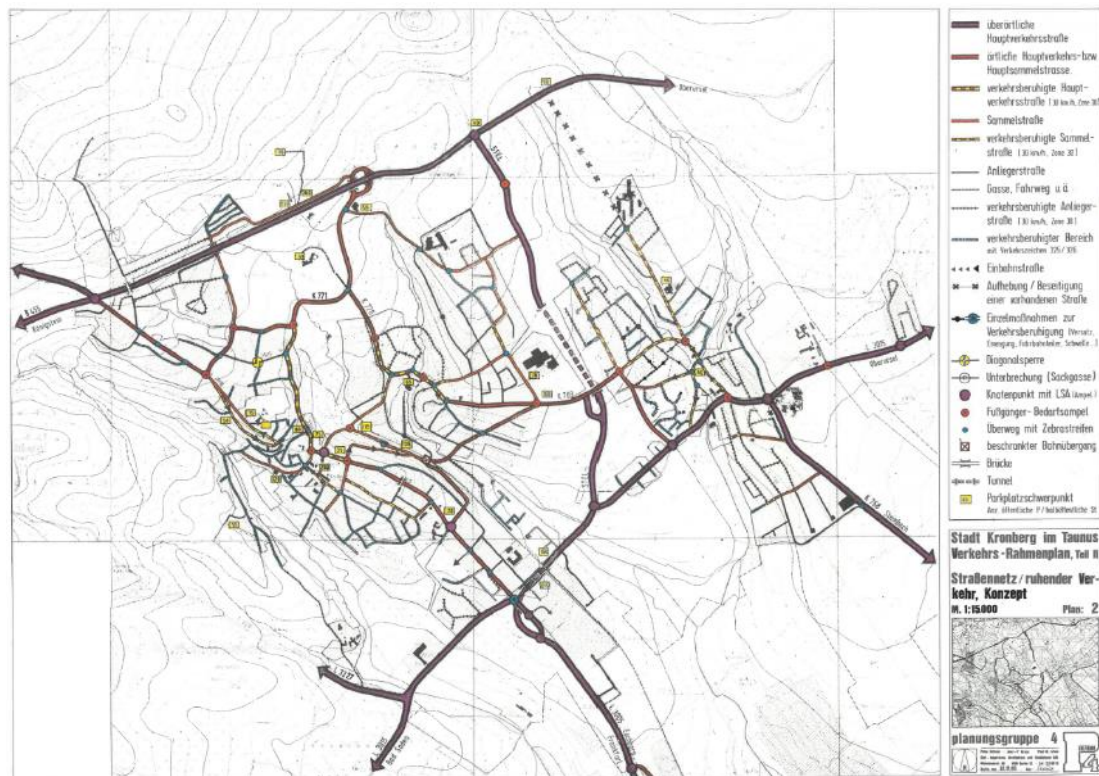


Abbildung 4: Verkehrs-Rahmenplan, Teil II | Straßennetz/ ruhender Verkehr (Konzept)⁹

ÖPNV-Busliniennetz

Für den öffentlichen Verkehr sieht der Rahmenplan einen Ausbau des Linienangebotes zwischen Schönberg (Schülerwiesen) und dem Wohngebiet „Roter Hang“ über das Waldschwimmbad vor. Darüber hinaus ist die Anbindung des südlichen Teils von Oberhöchstadt (Ringlinie) vorgesehen.

⁹ (planungsgruppe 4, 1988)

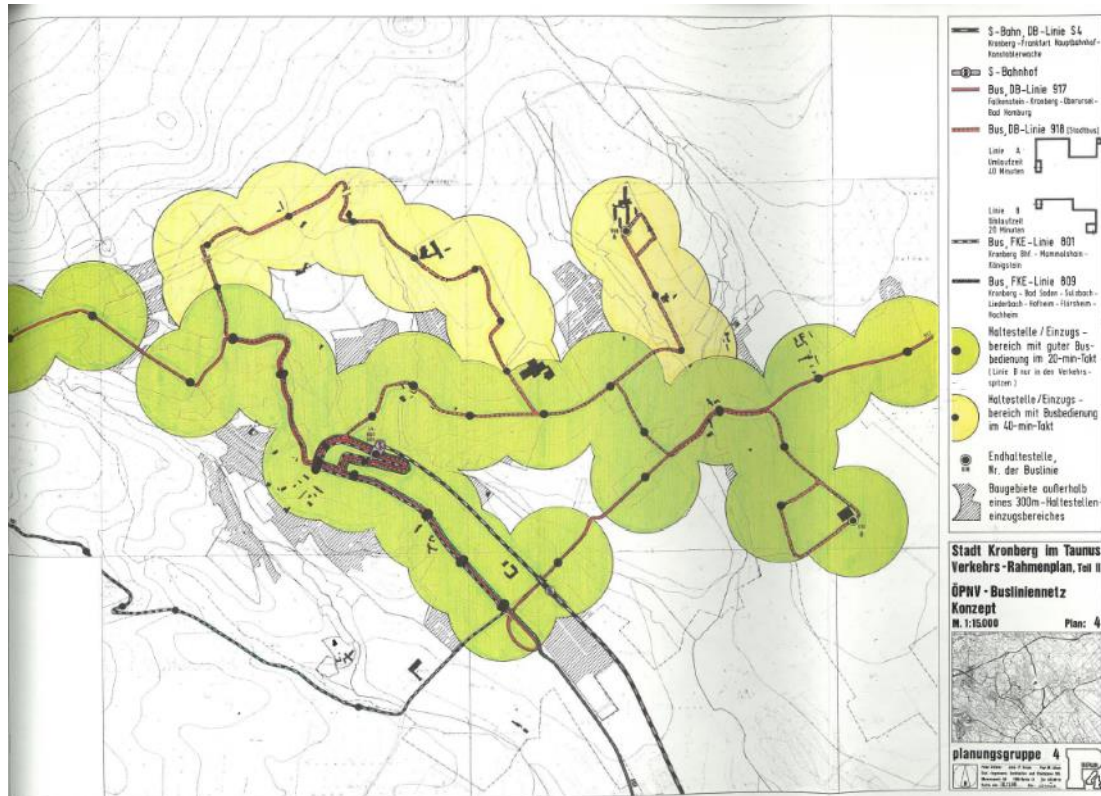


Abbildung 5: Verkehrs-Rahmenplan, Teil II | ÖPNV - Busliniennetz (Konzept)¹⁰

Rad- und Wanderwegenetz

Das Rad- und Wanderwegenetz wies im Jahr 1988 noch deutliche Lücken auf. Das Konzept basierte auf einem Wunschliniennetz, das insbesondere zur Verbindung der Wohngebiete, der Arbeitsstättenschwerpunkte, der Freizeitschwerpunkte sowie der Stadtteilzentren/ Einkaufsschwerpunkte diente. Bei den Radwegeverbindungen wurde nach den „Funktionen“

- Schulweg
- Arbeit/ Einkauf u.ä.
- Sport/ Freizeit/ Erholung und
- sonstige Geh- und Wanderwege

unterschieden.

Für ausgewählte Straßenräume wurden zudem Umgestaltungsvorschläge in Form von Straßenquerschnitten entwickelt. Die kurz- und mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen wurden in einem Übersichtsplan zusammengetragen.

Nahmobilitätsplan

Die Stadt Kronberg im Taunus möchte aktiv die Nahmobilität fördern und die Rahmenbedingungen schaffen, dass mehr innstädtische Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden - zum Beispiel zum Einkaufen, zur Schule oder zur Arbeit. Mit

¹⁰ (planungsgruppe 4, 1988)



dieser Strategie sollen nicht nur die städtischen Klimaschutzziele erreicht, sondern auch das Verkehrssystem entlastet und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Es wurden folgende Themen- und Schwerpunktbereiche festgelegt, die als Grundlage für die Erstellung des Nahmobilitätsplans dienten:

- Der Fokus der Betrachtung soll auf dem Radverkehr - und hier insbesondere auf dem Alltagsverkehr - liegen.
- Es sollen möglichst alle Ortsteile berücksichtigt werden bzw. die Maßnahmen auf ähnliche Situationen in den Ortsteilen übertragbar sein („Blaupause“).¹¹

Des Weiteren dienten Nahmobilitäts-Checks, die in Kronberg durchgeführt wurden, als wesentliche Grundlage für die Erstellung des Nahmobilitätsplans. Sie decken die Defizite und Schwachstellen im Verkehrsnetz aus Fußgänger- und Radfahrersicht auf. Darauf aufbauend wurden Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität abgeleitet.

„Der Nahmobilitätsplan orientiert sich am „Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen“ und stellt die Richtschnur für die weitere Förderung der Nahmobilität in Kronberg im Taunus dar.“¹²

Im Zuge der Bewertung der Bestandssituation bezüglich der Nahmobilität in Kronberg wird festgehalten, dass die „Stadt Kronberg im Taunus [...] generell als eher „autoaffin“ bezeichnet“ werden kann.¹³ Handlungsbedarf wurde unter anderem in den folgenden Bereichen erkannt:

- Radverkehrsinfrastruktur und Radabstellanlagen
- Fußverkehrsinfrastruktur (u.a. Querungen und Barrierefreiheit)
- ÖPNV
- Bushaltestellen: Zuwegung, Ausstattung (z.B. Fahrgastunterstand und Sitzmöglichkeit) und Barrierefreiheit
- Fehlende Verbindungen (Linienangebot, Erreichbarkeit)
- Unzureichende(s) Taktung/ Fahrtenangebot (S-Bahn und Stadtbus)
- Fahrgastinformationen (u.a. dynamisches Fahrgastinformationssystem)
- Fehlende/ unzureichende Kommunikation im Themenfeld „Nahmobilität“

Der Fußverkehr müsse als „eigene Verkehrsart“ Berücksichtigung finden, so die Verfasser des Nahmobilitätsplans.¹⁴

Des Weiteren wurden Ziele definiert, die mit der Förderung der Nahmobilität verfolgt werden:

¹¹ (PGV-Alrutz GbR & plan & rat, 2021)

¹² (PGV-Alrutz GbR & plan & rat, 2021, S. 4)

¹³ (PGV-Alrutz GbR & plan & rat, 2021, S. 21)

¹⁴ (PGV-Alrutz GbR & plan & rat, 2021, S. 67)



Oberziele

- (Weiter-)Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur
- Stärkung von Gesamt-Kronberg als lebens- und liebenswerte Stadt

Leitziele

- Priorität der Verkehrsmittel zu Fuß, Fahrrad, (Stadt-)Bus und Bahn
- Sichere, lückenlose und attraktive Erreichbarkeit der Stadtteile, der Versorgungsschwerpunkte sowie der Verknüpfungspunkte des ÖPNV zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖPNV
- Verbesserung von Aufenthalt und Begegnung im öffentlichen Raum
- Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche
- Verbesserung Fahrradparken an Quellen und Zielen inkl. der Berücksichtigung der zunehmenden Elektromobilität
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen
- Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure

Darüber hinaus wurde festgehalten, dass ein verkehrliches Leitbild, das von Politik und Stadtgesellschaft getragen wird und klar definierte Ziele der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung enthält, dazu beitragen kann, dass Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität vorangetrieben werden. Die im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks ausgearbeiteten Leitziele stellen die Grundlage hierfür dar.

Aus dem Abgleich der Ziele mit dem Bestand wurden beispielhafte Maßnahmen abgeleitet. Die Maßnahmen sind in die nachfolgenden Handlungsansätze unterteilt.

- A - Konzeptionell und gesamtstädtischer Ansatz
- B - Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr
- C - ÖPNV, Service und Kommunikation

A - Konzeptionell und gesamtstädtischer Ansatz	
A 1	Aktualisierung Radverkehrsnetz
A 2	Erarbeitung Fußverkehrskonzept
A 3	Konzept Nebenwege (Rad- und Fußverkehr) erarbeiten
A 4	Aufenthaltsqualität von Stadtplätzen verbessern
B - Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr	
B 1	Radverkehrsführungen eindeutig gestalten
B 2	Fahrradstraßen einrichten
B 3	Querungen sichern für Rad- und Fußverkehr



B 4	Nahmobilitäts-Parken (inkl. Bike + Ride) verbessern
B 5	Qualität der Ortsmitten verbessern
C - ÖPNV, Service, Kommunikation	
C 1	Verbesserung ÖPNV-Angebote
C 2	Car-Sharing anbieten
C 3	Förderung der aktiven Mobilität im Schüler*innenverkehr
C 4	Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service

Abbildung 6: Maßnahmenübersicht des Nahmobilitätsplans¹⁵

Die einzelnen Maßnahmen wurden in Form von Steckbriefen näher beschrieben und erläutert.

Radwegekonzept Hochtaunuskreis

Der Hochtaunuskreis möchte die Situation für Radfahrende verbessern und der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs Rechnung tragen. Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird zudem eine Entlastung der Straßeninfrastruktur angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch das externe Planungsbüro RV-K fand im Zeitraum von Oktober 2020 bis Dezember 2021 statt.

Dem Radverkehrskonzept für den Hochtaunuskreis liegen die folgenden Projektziele zugrunde:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Städte, Gemeinden und Orts- und Stadtteile mit mehr als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern miteinander verbindet. Dabei werden schon bestehende Netzplanungen der lokalen und überregionalen Ebene (unabhängig der Baulastträgerschaft) berücksichtigt und das bestehende Radverkehrsnetz verdichtet.
2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen. Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über zentrale, bauliche Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Kronberg.

¹⁵ (PGV-Alrutz GbR & plan & rat, 2021)



Nr. ¹⁶	Verbindung	Straße	Maßnahme
B149	Kronberg - Oberhöchstadt - Steinbach - Ffm	Niederhochstädter Straße / Kronberger Straße	Neubau Radweg
B151	Niederhöchstadt - Steinbach - Oberursel	Wirtschaftsweg	Neubau Radweg
B154	Anbindung Altkönigschule	Le-Lavandou-Straße	Neubau Radweg
B155	Königstein - Kronberg - Oberursel	Wirtschaftsweg parallel zur B 455	Asphaltierung
B156	Kronberg - Steinbach - Frankfurt	Ludwig-Sauer-Straße	Neubau Radweg
B157	Königstein - Kronberg - Frankfurt	Scheibenbuschweg	Asphaltierung
B158	Königstein - Kronberg - Frankfurt	Philosophenweg / Scheibelbuschweg	Asphaltierung
B175	Mammolshain - Kronberg	Kronthaler Straße / L3327	Neubau Radweg
B177	Kronberg - Bad Soden	Schwalbacher Straße / L3015	Neubau Radweg
B178	Kronberg - Bad Soden/Mammolshain	Schwalbacher Straße / L3015	Verbreiterung des Weges
B179	Kronberg - Bad Soden/Mammolshain	Schwalbacher Straße / L3015	Sonstiges
B180	Kronberg - Bad Soden/Mammolshain	Schwalbacher Straße / L3015	Verbreiterung des Weges
B181	Steinbach - Schönberg (Altkönigschule)	Wirtschaftsweg	Asphaltierung

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht "Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises" (Auszug Stadt Kronberg im Taunus)¹⁷

Darüber hinaus wurden die Radabstellanlagen am Kronberger Bahnhof sowie am Bahnhaltepunkt Kronberg Süd analysiert. Der Zustand der Abstellanlagen am Bahnhof in der Innenstadt wurde mit der Schulnote „mangelhaft“ und in Kronberger Süd mit „gut“ bewertet. Für beide Standorte wird die Schaffung von Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder empfohlen.

Weitere verkehrliche Untersuchungen/ Planungen

Es liegen weitere verkehrliche Untersuchungen vor, die beispielsweise im Zuge von Bebauungsplan-Verfahren durchgeführt wurden. Das Ziel dieser Untersuchungen ist in der Regel die Abschätzung des Verkehrsaufkommens, welches durch eine Maßnahme (z.B. den Bau eines Wohnhauses) induziert wird.

¹⁶ Nummerierung des Radverkehrskonzeptes für den Hochtaunuskreis (Quelle: (RV-K Planungsbüro, 2021)

¹⁷ (RV-K Planungsbüro, 2021)



Zu den vorliegenden Untersuchungen zählen:

- Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 156 „Gemeinschaftsunterkunft Grüner Weg“ (2022)
- Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Opel-Zoo (2020)
- Verkehrsuntersuchung „Kronberg Süd“ (2019)
- Verkehrsuntersuchung Rahmenplan Bahnhof (2019)
- Stellungnahme Auswirkung Taktverdichtung S-Bahn (2019)
- P+R und B+R-Bedarfsermittlung
- Machbarkeitsstudie Bike&Ride am S-Bahnhof
- Verkehrsuntersuchung „Verbesserung und Verkehrssituation der L3005 u. L3014 und Verkehrserschließung Gewerbegebiet „Am Kronberger Hang“ (2018)

Die vorgenannten Untersuchungen und Gutachten wurden gesichtet. Aufgrund der räumlichen Konzentration auf bestimmte Standorte (z.B. Wohnbauvorhaben) wurden diese Gutachten nicht im Detail analysiert. Die Ergebnisse und Erkenntnisse sind jedoch, sofern diese Auswirkungen auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in der Gesamtstadt haben, im Rahmen der Konzeptentwicklung berücksichtigt worden.

Zusammenfassung

Es liegt eine Vielzahl an Konzepten und Planungen in der Stadt Kronberg im Taunus vor, auf denen das integrierte Mobilitätskonzept aufbaut bzw. die bei der Erarbeitung des Konzeptes berücksichtigt wurden. Es wird daher im Zuge der Projektentwicklung geprüft, ob die vorliegenden Grundlagen mit den Inhalten des Mobilitätskonzeptes überein passen, ob ggf. Anpassungen notwendig sind, oder ob Synergien genutzt werden können.

Das Stadtentwicklungskonzept und das integrierte Klimaschutzkonzept zeigen eindrucksvoll auf, welche Bedeutung die Mobilität und der Verkehr auf die nachhaltige Entwicklung der Kommune haben werden. Das Zentrenkonzept für den Einzelhandel weist darauf hin, dass die Erreichbarkeit des Einzelhandels im Fuß- und Radverkehr von besonderer Bedeutung ist. Die Konzepte zeigen darüber hinaus einen möglichen Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität auf, indem Handlungsfelder, Strategien und mitunter konkrete Maßnahmen aufgezeigt werden, wie der Verkehrssektor seinen Beitrag zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 leisten kann.

Der Verkehrs-Rahmenplan aus dem Jahr 1989 ist das einzige Konzept (Verkehrsentwicklungsplan) für die Stadt Kronberg, welches sämtliche Verkehrsarten berücksichtigt. Der Nahmobilitätsplan gibt eine Übersicht über Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Das Radverkehrskonzept für den Hochtaunuskreis stellt eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung des Radverkehrs auf regionaler Ebene dar. Für die Weiterentwicklung des kommunalen Radverkehrsnetzes bedarf es lokaler Planungen und Konkretisierungen des vorliegenden Planwerks.

1.2 | Analyse der Mobilitätssituation

1.2.1 | Raumordnung

Kronberg im Taunus ist eine Kleinstadt im Hochtaunuskreis. Sie liegt im Nordwesten von Frankfurt am Main und gehört zur Metropolregion Frankfurt Rhein-Main. Die Metropolregion ist polyzentrisch strukturiert und durch vielfältige funktionale Verknüpfungen der verschiedenen Siedlungsbestandteile gekennzeichnet. Dabei stellt Frankfurt das sehr dominante Oberzentrum dar, aber auch Darmstadt, Wiesbaden, Mainz und Offenbach sind bedeutende Oberzentren in der Region.



Abbildung 7: Räumliche Lage des Mittelbereichs Kronberg im Taunus¹⁸

Die Stadt Kronberg im Taunus stellt ein Mittelzentrum in einem hochverdichteten Raum dar. Die Kleinstadt erreicht im Rahmen einer Studie zur empirischen Überprüfung der Zentralen Orte in Hessen sowohl im Bereich der Infrastruktur (12 Punkte) als auch bei der Zentralität (11 Punkte) mittlere Punktzahlen. Im Bereich der Infrastruktur werden insbesondere in den Kategorien Bildung, Fachärzte und Verkehr höhere Punktzahlen erreicht. Im Hinblick auf die Zentralität des Mittelzentrums sticht die Arbeitsplatzzentralität mit sieben Punkten deutlich hervor. Die Einzelhandels- und Schulzentralität (1 weiterführende Schule) sind hingegen nur gering ausgeprägt. Mit insgesamt 23 Punkten weist Kronberg eine mittlere Ausprägung der Zentralörtlichkeit auf.¹⁹

¹⁸ (HA Hessen Agentur GmbH, 2019)

¹⁹ (HA Hessen Agentur GmbH, 2019)



1.2.2 | Siedlungs- und Versorgungsinfrastruktur

Die Stadt Kronberg im Taunus entstand aus dem Zusammenschluss der Orte Kronberg, Schönberg und Oberhöchstadt im Zuge der Gemeindegebietsreform im Jahr 1972.

Der zentrale Ortsteil (Innenstadt) zählte im Jahr 2020 rund 8.300 Menschen (nur Hauptwohnsitze). In Oberhöchstadt leben rund 6.500 und in Schönberg rund 4.000 Menschen.²⁰ Damit lebt fast die Hälfte (44 %) aller Bürgerinnen und Bürger der Stadt im zentralen Stadtteil.

Öffentliche Einrichtungen zur Deckung der Grundversorgung sind grundsätzlich in allen drei Stadtteilen aufzufinden, wobei der Großteil in der Innenstadt ansässig ist. In Schönberg und Oberhöchstadt sind beispielsweise keine großen Supermärkte oder Discounter zur Deckung des täglichen Bedarfs vorhanden.

Das Vorhandensein von Versorgungsinfrastruktur im Wohnumfeld stellt eine äußerst wichtige Grundlage für eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilität dar. Aufgrund dessen wurde eine Erreichbarkeitsanalyse für die vorhandenen Supermärkte und Discounter durchgeführt. In der nachfolgenden Abbildung ist die Erreichbarkeit der Supermärkte und Discounter dargestellt. Hierbei ist zu erkennen, dass insbesondere von den nordwestlichen Siedlungsgebieten (u.a. Roter Hang), der Waldsiedlung sowie von großen Teilen von Niederhöchstadt weite Fußwege zurückgelegt werden müssen, um einen Nahversorger zu erreichen. In Schönberg hat sich die Situation mit dem Wegfall des Tegut Lädchens zum Jahresende 2023 weiter verschlechtert. Aktuell verfügt der Stadtteil nicht über einen Supermarkt oder Discounter. In Kronberg Süd liegt eine gewisse Konzentration an Versorgungseinrichtungen vor. Diese Einrichtungen sind jedoch etwas von den zentralen Siedlungsgebieten abseits gelegen und die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen ist verstärkt auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet.

Aktuell können von 54,7 % der (Wohn-)Gebäude aus im Umkreis von 500 m Versorgungseinrichtungen fußläufig erreicht werden.

²⁰ (Stadt Kronberg im Taunus, 2020)

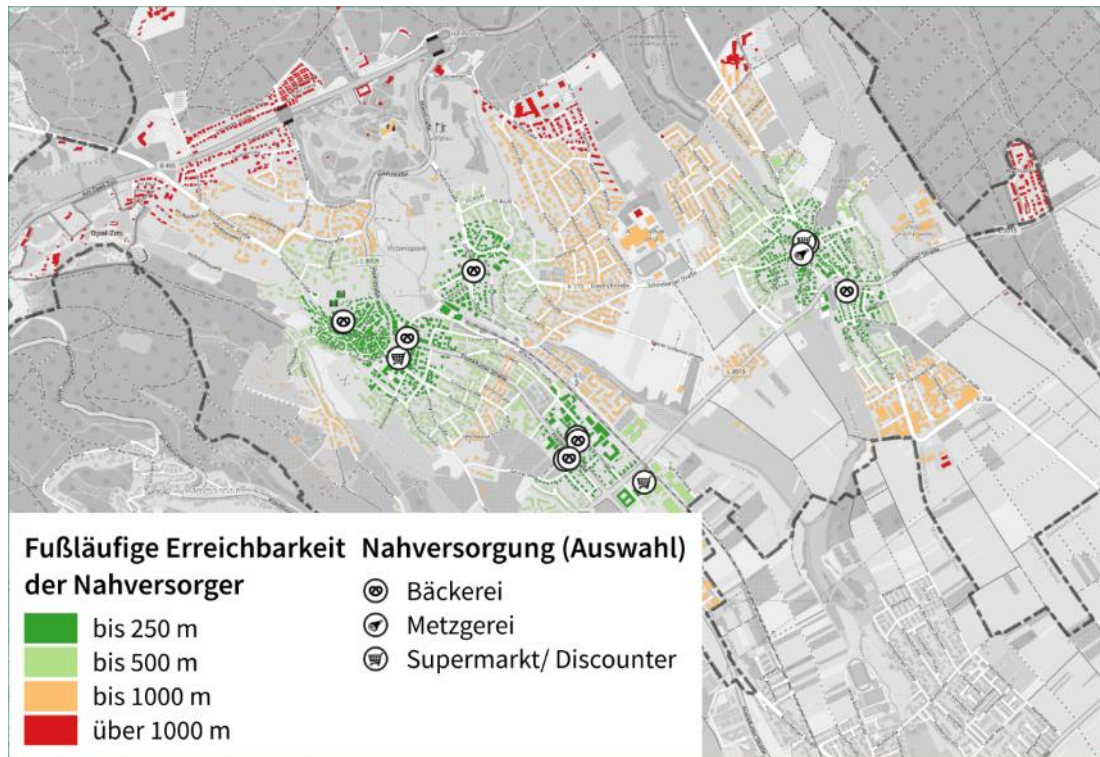


Abbildung 8: Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen

Des Weiteren wurde eine Erreichbarkeitsanalyse für Schulen und Kindertagesstätten in Kronberg durchgeführt. In der nachfolgenden Abbildung ist die fußläufige Erreichbarkeit der Kindertagesstätten im Stadtgebiet dargestellt. Für Kindertagesstätten können lediglich vergleichsweise kurze Entfernungen für Fuß- und Radwege (maximal ca. 500 - 750 m) angesetzt werden. Die Analysekarte zeigt, dass auch bei diesen Einrichtungen die fußläufige Erreichbarkeit aus vereinzelt Gebieten nicht gegeben ist. Dies gilt für das gesamte Siedlungsgebiet nördlich der Kronberger Burg (inkl. Roter Hang), die nördlichen Siedlungsgebiete Schönbergs und Oberhöchstads, die Waldsiedlung sowie große Teile von Niederhöchstadt.

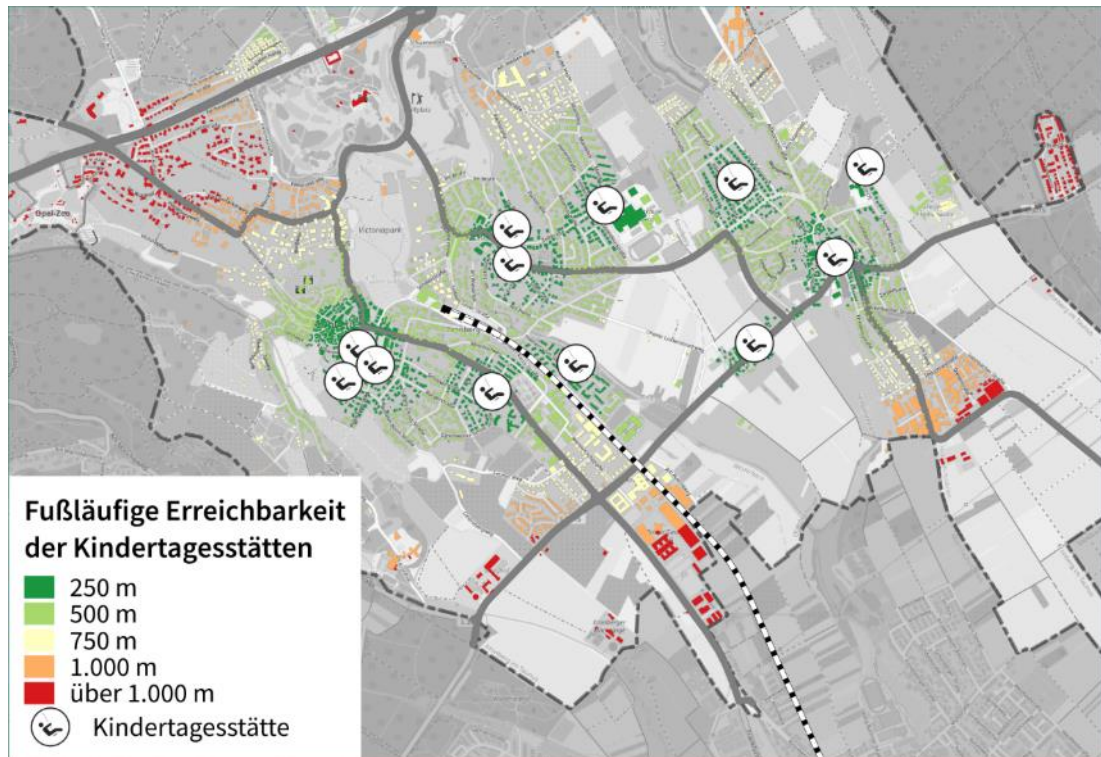


Abbildung 9: Fußläufige Erreichbarkeit der Kindertagesstätten

Darüber hinaus stellt die unmotorisierte Erreichbarkeit der Schulen in Kronberg einen wichtigen Baustein einer nachhaltigen Mobilität dar. Aus diesem Grund wurden für sämtliche Grundschulen sowie die Altkönigschule (weiterführende Schule) die Siedlungsbereiche ermittelt, von denen aus die jeweilige Schule fußläufig erreicht werden kann. Für die Kronberger Schulen zeigt sich ein sehr ähnliches Bild wie bei der Versorgungsinfrastruktur. Hierbei können jedoch auch Fußwege von bis zu ca. 1.000 Metern zugrunde gelegt werden. Dies entspricht einer Fußwegdauer von etwa 20 Minuten. Aus weiten Teilen des im Nordwesten gelegenen Siedlungsgebietes sowie der Waldsiedlung sind Schulen unter den vorangestellten Kriterien fußläufig nicht erreichbar.

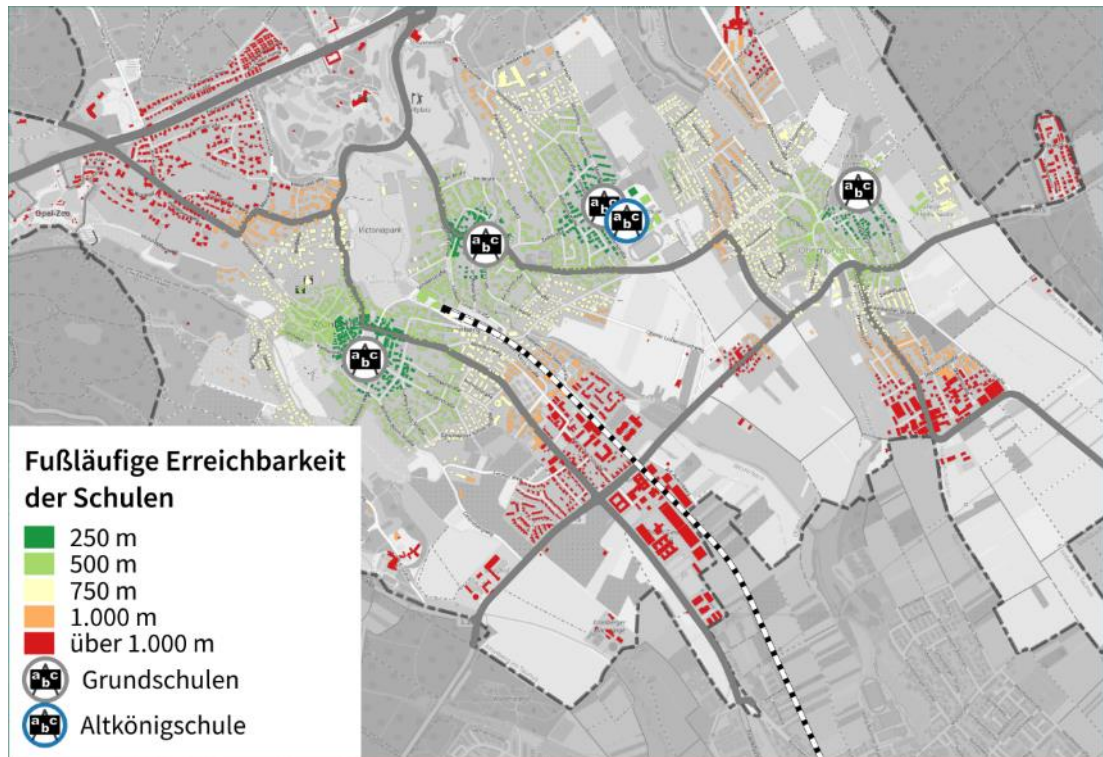


Abbildung 10: Fußläufige Erreichbarkeit der Schulen

1.2.3 | Demografie

Ende 2021 lebten rund 18.300 Menschen in Kronberg im Taunus. Nach Bevölkerungsrückgängen in den Jahren 2006 bis 2008 konnten in den darauffolgenden Jahren bis etwa 2017 Bevölkerungszuwächse verzeichnet werden. Ende 2017 wohnten rund 18.500 Menschen in der Hochtaunus-Kommune. Nach weiteren Bevölkerungsrückgängen bis 2020 ist die Einwohnerzahl in den darauffolgenden Jahren wieder etwas angewachsen und beträgt im Jahr 2023 etwa 18.500.

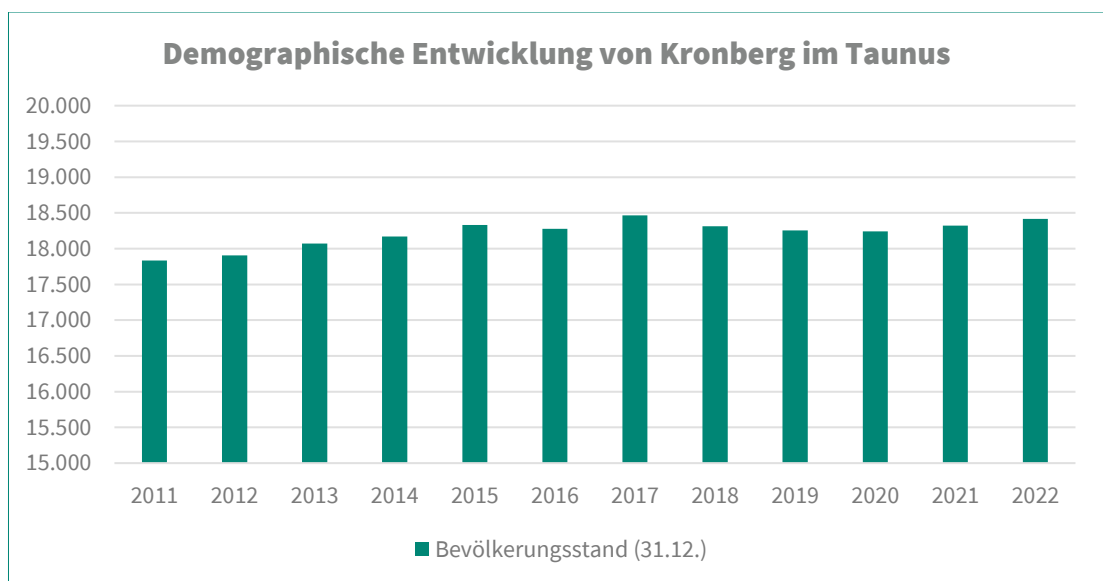


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Kronberg im Taunus²¹

²¹ (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023)



Für die Zukunft wird laut der Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur von einem Bevölkerungsrückgang von 1,8 % im Zeitraum von 2021 bis 2035 ausgegangen. Im Zeitraum von 2025 bis 2035 liegt dieser bei 0,9 %. Im Jahr 2035 würden demzufolge noch rund 18.000 Menschen in Kronberg leben. Für den Hochtaunuskreis wird für den Zeitraum von 2021 bis 2035 von einem Bevölkerungswachstum in Höhe von 1,4 % ausgegangen.

Neben der reinen Bevölkerungsentwicklung in Bezug auf die Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt hat auch die Altersstruktur der Bevölkerung maßgeblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und somit auf das Mobilitäts- und Verkehrssystem in der Kommune. Das Durchschnittsalter der Kronbergerinnen und Kronberger wird laut Bevölkerungsvorausberechnung von 47,6 (2021) auf 48,3 Jahre (2035) ansteigen. Die größten Zuwächse wird in diesem Zeitraum die Alterskohorte von 60 - 80 Jahre verzeichnen (+ 8 Prozentpunkte).²² Mit einer alternden Gesellschaft werden die Freizeitwege gegenüber der Arbeitswege eine zunehmend wichtigere Bedeutung erlangen. Ohne Berücksichtigung der Wege der Pendler könnte man zunächst einmal davon ausgehen, dass die Verkehrsspitzen vormittags und nachmittags zukünftig abgeschwächt werden.

Im Jahr 2021 lebten 986 Kronbergerinnen und Kronberger auf einem Quadratkilometer. Die Stadt weist damit eine vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte auf. Die Kompaktheit der Stadt ist eine wichtige Voraussetzung für aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr).

1.2.4 | Verkehrsnetze

Straßennetz

Das Straßenverkehrsnetz von Kronberg im Taunus setzt sich aus Straßen des überörtlichen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und des örtlichen Verkehrs (Kommunale Straßen) zusammen. Die Straßen des klassifizierten Straßennetzes übernehmen überörtliche Verbindungsfunktionen. Dies bedeutet, dass auf diesen Straßen der überörtliche Verkehr (Durchgangsverkehr) gebündelt werden soll. Die höchsten Verbindungsfunktionen übernehmen die Bundes- und Landesstraßen, die den Verkehr auf überregionaler Ebene bündeln. Auf regionaler Ebene sind die Kreisstraßen als überörtliche Verkehrsstraße von größter Bedeutung. Die kommunalen Straßen übernehmen innerörtliche Verbindungsfunktionen sowie die Erschließung von z.B. Wohn- und Gewerbegebieten sowie einzelner Grundstücke. Nachfolgend wird das Straßennetz des überörtlichen Verkehrs beschrieben.

Die Stadt Kronberg im Taunus verfügt nicht über einen Anschluss an eine Bundesautobahn, jedoch über drei Anschlussstellen an die Bundesstraße 455. Die Bundesstraße 455 beginnt in Mainz-Kastel (Wiesbaden) und verläuft nordöstlich durch Wiesbadener Vororte in Richtung Taunus. Dort führt sie weiter durch Eppstein und Königstein im Taunus, am Opel-Zoo und an Kronberg im Taunus vorbei in Richtung Oberursel (Taunus). Auf der sogenannten „Nordumgehung“ führt sie um Oberursel herum und geht anschließend in die A 661 über. Über die Landesstraße 3005 erreicht man von Kronberg im Taunus aus über Niederhöchstadt und Eschborn die A 66.

²² (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023)



Die nachfolgend aufgelisteten Landesstraßen stellen die zweithöchste Ebene im überörtlichen Verkehrsnetz dar.

Straßennummer	Straßenname	Verbindung
L 3005	Hainstraße/ Frankfurter Straße	B 455 - Kronberg im Taunus - Niederhöchstadt - Eschborn - Frankfurt a.M.
L 3015	Schwalbacher Straße/ Am Schanzenfeld/ Sodener Straße/ Oberurseler Straße	Bad Soden/ Schwalbach - Kronberg im Taunus Oberursel

Tabelle 2: Landesstraßen auf Kronberger Stadtgebiet

Das Straßenverkehrsnetz wird auf regionaler Ebene durch die nachfolgenden Kreisstraßen (Hochtaunuskreis) verdichtet.

Straßennummer	Straßenname	Verbindung
K 768	Niederhöchstädter Straße	L 3015 in Oberhöchstadt - L 3367 in Steinbach (Taunus)
K 769	Schönberger Straße/ Ballenstedter Straße	K 770 in Schönberg - L 3015 in Oberhöchstadt
K 770	Friedrichstraße	L 3005 - K 769 in Schönberg

Tabelle 3: Kreisstraßen auf Kronberger Stadtgebiet

Mit dem überörtlichen Straßennetz sind verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen verbunden. Je nach Straßenkategorie gelten bestimmte Standards und Normen, wie zum Beispiel die Straßenbreite, die Breite der Fahrstreifen und die Entwurfsgeschwindigkeit. Eine Übersicht über das überörtliche Straßennetz inklusive der durchschnittlichen, täglichen Verkehrsmengen ist in Abbildung 16 dargestellt.



- B 455: 19.636/ 20.834 Kfz/ Tag
- L 3005 (Hainstraße): 6.023/ 8.144 Kfz/ Tag
- L 3005 (Frankfurter Straße): 19.459 Kfz/ Tag
- L 3015: 8.660/ 9.954 Kfz/ Tag
- K 768: 5.414 Kfz/ Tag
- K 769: 4.709 Kfz/ Tag

Die Stadt Kronberg im Taunus wird über zwei Radverkehrsverbindungen an das **Radhauptnetz des Landes Hessen** angebunden.

1. Von Nordwesten Richtung Süden: Opel Zoo → Talstraße → Katharinenstraße → Frankfurter Straße
2. Von Westen Richtung Osten: Westerbach-Center → Oberhöchstadt → Richtung Oberursel (entlang Landesstraße 3015)

²⁴ Es ist eine ungültige Quelle angegeben.

Auf der zweithöchsten Radverkehrsnetzebene erfolgt die regionale Anbindung von Kronberg im Taunus über die Verbindungen des Radverkehrsnetzes des Hochtaunuskreises. Über das regionale Radverkehrsnetz (Kategorie I) wird unter anderem die Verbindung an die Nachbarkommunen Königstein im Taunus, Oberursel und Steinbach hergestellt. Bei dem Radverkehrsnetz handelt es sich um ein Zielnetz des Hochtaunuskreises, welches sukzessive ausgebaut wird. Dies gilt beispielsweise für die Kreisstraße 768 Richtung Steinbach, die gegenwärtig über keinerlei Radverkehrsanlagen verfügt. Das Kreisradverkehrsnetz enthält zudem nähräumliche Verbindungen (Kategorie II) und kommunale Verbindungen (Kategorie III). Die Stadt Kronberg im Taunus verfügt nicht über ein separates kommunales Radverkehrsnetz. In der nachfolgenden *Abbildung 13* sind das Radhauptnetz des Landes Hessen sowie das Radverkehrsnetz des Hochtaunuskreises abgebildet. Es wird ersichtlich, dass insbesondere im Stadtteil Schönbach Lücken im Radverkehrsnetz vorliegen.

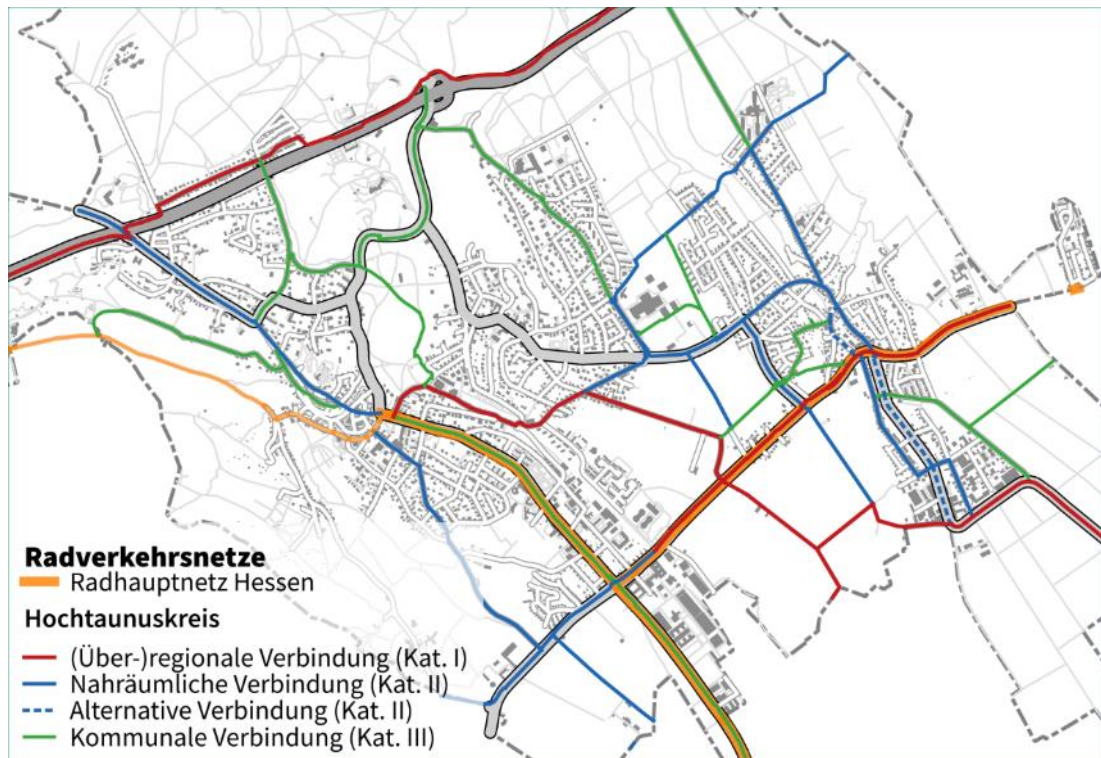


Abbildung 13: Radverkehrsnetze auf dem Kronberger Stadtgebiet

Öffentlicher Personennahverkehr

Bahn

Die Stadt Kronberg im Taunus ist über den Bahnhof in der Innenstadt sowie über den Bahnhofshaltestpunkt „Kronberg Süd“ an das regionale Schienenverkehrsnetz angeschlossen. Dort verkehrt die S-Bahn Frankfurt (S4 von und nach Langen), die werktäglich (Mo. - Sa.) zwischen 4:08 Uhr und 0:38 Uhr (Folgetag) durchgehend im Halbstundentakt verkehrt. Darüber hinaus bestehen drei Nachtverbindungen. Sonntags verkehrt die Bahn ab 7:08 Uhr im Halbstundentakt. In Niederhöchstadt besteht Anschluss an die S 3 Richtung Bad Soden bzw. Richtung Darmstadt.



Regionalbusse

Kronberg im Taunus ist über ein Regionalbussystem (DB Regio Bus und Hessenbus) an den überörtlichen/ regionalen Busverkehr angeschlossen. Neben der S-Bahn stellen diese Busse im öffentlichen Verkehr die Anbindung Kronbergs an das Umland sicher. Nachfolgend sind die Buslinien der DB Regio und der HLB Hessenbus GmbH dargestellt.

- X 26/27: Wiesbaden/ Königstein - Kronberg - Oberursel - Bad Homburg/ Nidderau (Halt in Kornberg nur am Opel Zoo)
- Linie 85: Falkenstein - Königstein - Mammolshain - Kronberg Bf.
- AST 85: Stift Kronthal - Kronberg Bahnhof
- Linie 251: Kronberg Berliner Platz - Oberhöchstadt - Steinbach - Frankfurt Nordwestzentrum
- Linie 261: Königstein - Kronberg - Oberursel - Bad Homburg

Darüber hinaus verkehren am Wochenende zwei Nachtbuslinien (Linien 83 & 85: Kronberg - Königstein - Glashütten/ Falkenstein).

Ab Dezember 2024 werden zudem die folgenden Regionalbuslinien mit Halt auf Kronberger Stadtgebiet verkehren:

- Linie 223: Königstein - Kronberg Bahnhof
- Linie 259: MTZ - Schwalbach - Kronberg (Süd und Oberhöchstadt) - Oberursel
- Linie 260: Kelkheim - Bad Soden - Kronberg (Schafhof, Süd, Oberhöchstadt) - Oberursel (Bad Homburg)
- Linie 291: Weißkirchen - Steinbach - Staufenstr./ Taunus Campus/ Altkönigschule (Anm: Die Anbindung an Kronberg (AKS & Oberhöchstadt) erfolgt nur an Schultagen und nur zur Schulanfangs und -endzeit)
- Nachtbus S4N: Königstein - Kronberg - Frankfurt Hauptbahnhof (Mo - Fr)

Stadtbus

Ende 2022 hat ein neuer Betreiber das Kronberger Stadtbussystem übernommen. Eine wesentliche Änderung zum vorherigen Stadtbussystem ist, dass die Altstadt nicht mehr vom Stadtbus angefahren wird. Die Haltestelle Waldschwimmbad wird zudem nur noch in den Sommermonaten (während der Öffnungszeiten des Waldschwimmbads) bedient. Die Kleinbusse verfügen über jeweils 55 Plätze, davon sind 21 Sitzplätze. Sie sind zudem klimatisiert und bieten WLAN.

Das Stadtbussystem verfügt über die drei folgenden Buslinien:

- Linie 71: Waldschwimmbad - Altkönig-Stift
- Linie 72: Waldschwimmbad - Am Weidengarten
- Linie 73: Roter Hang - Altkönig-Stift

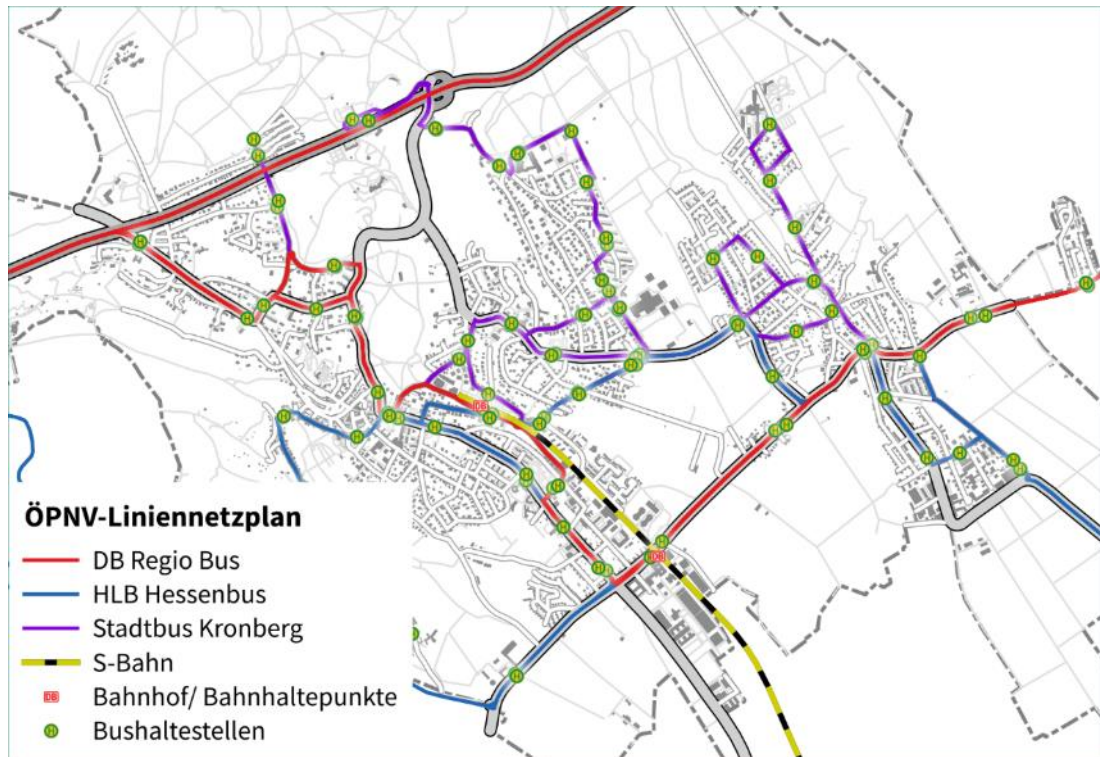


Abbildung 14: ÖPNV-Liniennetzplan (Stand: März 2024)

Der Liniennetzplan zum öffentlichen Verkehr zeigt, dass über das Stadtbussystem insbesondere die Innenstadt sowie die Stadtteile Schönberg und Oberhöchstadt sowie das Wohngebiet „Roter Hang“ angebunden werden. Das Siedlungsgebiet Kronthal, die Waldsiedlung sowie der Kronberger Süden (z.B. Westerbach-Center/ Gewerbegebiet) sind nicht über den Stadtbus angebunden.

Das Siedlungsgebiet „Kronthal“ wird lediglich über das AST 85 (Anrufsammeltaxi) angebunden. Die Waldsiedlung wird über die gleichnamige Haltestelle und den Regionalbus 261 an die Stadt Kronberg angebunden. Die Bereiche Sodener Stock und Kronberg Süd, wo sich u.a. drei Supermärkte/ Discounter befinden, werden über die S-Bahn sowie die Regionalbuslinie 261 erschlossen. Damit sind für viele Kronbergerinnen und Kronberger Umsteigevorgänge verbunden, wenn sie aus bestimmten Stadtteilen zum Einkaufen dorthin gelangen möchten.

Die fehlende Verbindung zwischen dem Roten Hang und dem Waldschwimmbad führt dazu, dass die Stadtbuslinien an den beiden Haltestellen durch baulich bedingte Einschränkungen enden müssen und kein Ringsystem umgesetzt werden kann. Damit einher gehen Einschränkungen in der Angebotsqualität.

Erreichbarkeitsanalyse

Für den Busverkehr wurde zunächst eine Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen im Stadtgebiet vorgenommen. Hierbei wurden die Einzugsgebiete von 300 m und 500 m auf das Straßen- und Wegenetz bezogen (keine Luftlinien) dargestellt. Es wurden nur die Einzugsgebiete für die Bushaltestellen dargestellt, die regelmäßig von Linienverkehren bedient werden.

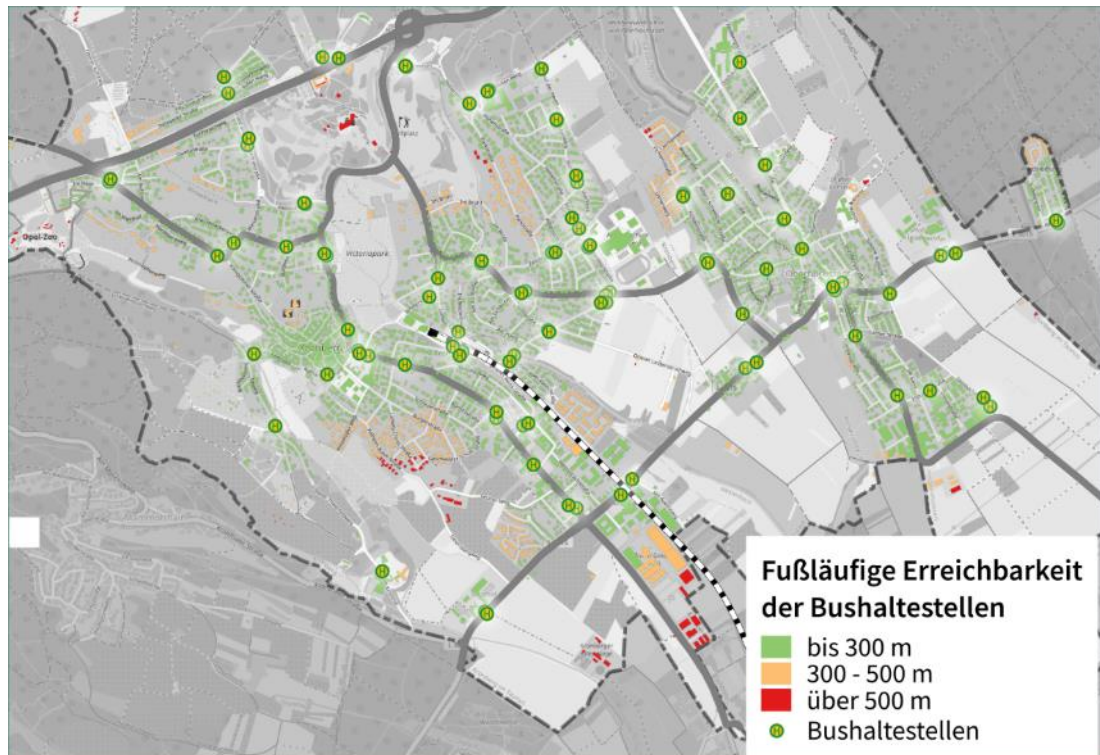


Abbildung 15: Fußläufige Erreichbarkeit der Bushaltestellen

Die Ergebnisse zeigen, dass von einem Großteil der Siedlungsbereiche auf dem Stadtgebiet von Kronberg im Taunus innerhalb von 300 m eine Bushaltestelle zu Fuß erreicht werden kann. Von 79,7 % aller (Wohn-)Gebäude kann im Umfeld von maximal 300 m eine Bushaltestelle fußläufig erreicht werden.

Die größten Defizite in der Erschließung liegen in den nachfolgend aufgelisteten Bereichen. Dort müssen Fußwege von mehr als 300 m bis zur nächstgelegenen Bushaltestelle zurückgelegt werden.

- Westlicher Teil von Schönberg (Im Brühl, Parkstraße)
- Nordwestlicher Teil von Oberhöchstadt (Kiefernweg, Lärchenweg, Tannenweg, Ahornweg, Erlenweg, Ulmenweg)
- Wohngebiet „Ernst-Moritz-Arndt-Straße“/ Immanuel-Kant-Straße
- Wohngebiet zwischen Wilhelm-Bonn-Straße und Schreyerstraße
- Wohngebiet „Schmiedeberger Straße/ Am Schafhof“
- Teile des Gewerbegebietes Kronberg Süd

Die Erreichbarkeit von ÖPNV-Zugangspunkten (Haltestellen und Bahnhöfen) sagt jedoch nur bedingt etwas über die Qualität des öffentlichen Personenverkehrs aus. Zusätzlich müssen das Linien- und Fahrtenangebot an dem jeweiligen Zugangspunkt analysiert werden. Die Kombination aus Zugänglichkeit/ Erreichbarkeit und ÖV-Angebot sind ausschlaggebend für die Qualität des öffentlichen Verkehrs. Auf Grundlage der zuvor durchgeführten Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen wurden im nächsten Schritt die täglichen Abfahrten an diesen Zugangspunkten berücksichtigt. Diese



flossen differenziert nach werktags, samstags und sonntags jeweils für die Haupt- und Nebenverkehrszeiten in die Bewertung ein.

- Hauptverkehrszeiten: 06:00 - 09:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
- Nebenverkehrszeiten: 18.00 - 06:00 Uhr und 09:00 - 15:00 Uhr

Aus der Kombination aus fußläufiger Erreichbarkeit (Wegeentfernung zur Haltestelle in Metern) mit der Anzahl an stündlichen Abfahrten ergibt sich die Qualitätsstufe für den jeweiligen ÖV-Zugangspunkt. In der nachfolgenden Tabelle/ Matrix sind die Kennwerte für die Bewertung und die daraus resultierenden Qualitätsstufen abgebildet. Die Analyse wurde für die Wintermonate durchgeführt, in denen das Waldschwimmbad nicht angefahren wird. Es handelt sich somit um den „Worst-Case“ im Hinblick auf die ÖPNV-Angebotsqualität.

Abfahrten pro Stunde	< 1	1 - 1,9	2 - 2,9	3 - 3,9	4 oder mehr
Einzugsgebiete					
300 m	E	C	B	A	A
500 m	E	D	C	B	A

Bei der Analyse ist zu beachten, dass die Bewertung der Angebotsqualität für einen bestimmten Ort im Stadtgebiet (z.B. Wohnhaus) nicht immer vom ÖPNV-Angebot an der nächstgelegenen Haltestelle abhängig ist. In einzelnen Fällen kann das Fahrtenangebot einer weiter entfernt gelegenen Haltestelle positive Auswirkungen auf die Angebotsqualität an dem jeweiligen Ort haben, so dass eine bessere Qualitätsstufe vorliegt. In Kronberg im Taunus gilt dies beispielsweise für die Haltestelle Friedhof in Schönberg. Die im direkten Umfeld vorliegende Qualitätsstufe A resultiert aus der Angebotsqualität an der Haltestelle „Oberer Lindenstruthweg“, die unmittelbarer Nähe liegt.

Für Kronberg im Taunus zeigt sich, dass die höchste Angebotsqualität im ÖPNV (Qualitätsstufe A) entlang eines Korridors vorliegt, der sich von Nordwesten (Königsteiner Straße) über die Innenstadt, den Bahnhof, die Oberhöchstädter Straße, Oberhöchstadt (entlang L 3015) Richtung Waldsiedlung/ Oberursel erstreckt. Darüber hinaus kann in den folgenden Bereichen eine hohe Angebotsqualität verzeichnet werden.

- Frankfurter Straße (Berliner Platz bis Knoten „Schwalbacher Str./ Frankfurter Str.“)
- Am Weißen Berg
- Kronberg Süd (Umfeld des Bahnhalt punktes)
- Große Teile von Oberhöchstadt

Eine sehr geringe Angebotsqualität (Qualitätsstufe E) im öffentlichen Personenverkehr liegt insbesondere in den nachfolgenden Teilbereichen der Stadt vor:

- Siedlungsgebiet „Roter Hang“
- Siedlungsgebiet „Kronthal“

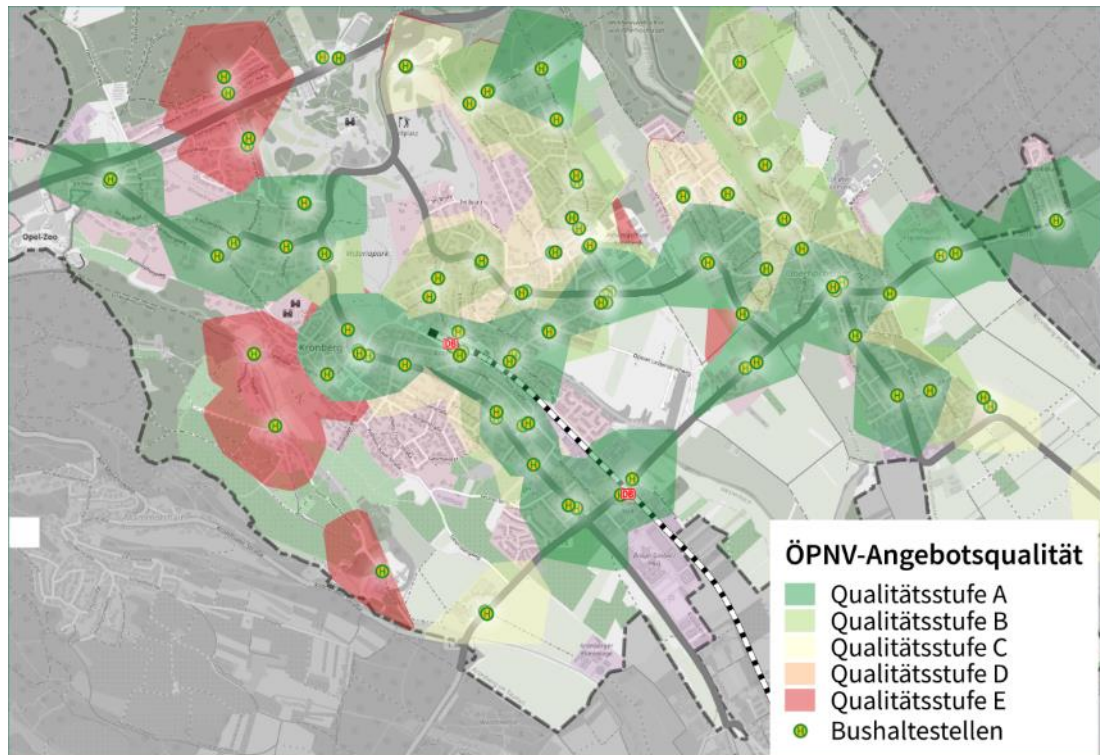


Abbildung 16: Angebotsqualität im ÖPNV (Hauptverkehrszeit an einem Werktag (Mo-Fr) in den Wintermonaten)

1.2.5 | Pendlerverflechtungen

In *Abbildung 17* sind die wesentlichen Pendlerverflechtungen (max. 100 km Entfernung) der Stadt Kronberg im Taunus für das Jahr 2021 dargestellt.

Die mit Abstand größten Einpendler-Ströme liegen aus Frankfurt am Main (2.495) vor. Dies entspricht einem Anteil von rund 31 % aller Einpendler, die max. 100 km (einfache Strecke) zurücklegen. Die zweitmeisten Einpendler kommen aus Oberursel (493). Die meisten Menschen, die zum Arbeiten das Stadtgebiet verlassen, pendeln nach Frankfurt am Main (2.611 | 49 %).

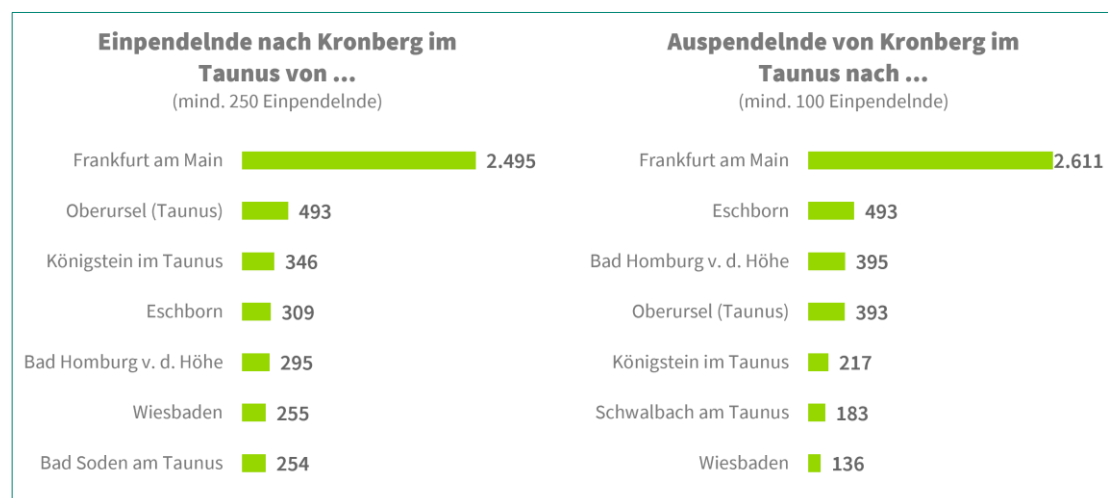


Abbildung 17: Ein- und Auspendlerbeziehungen der Stadt Kronberg im Taunus (Entfernung Wohnort - Arbeitsort: max. 100 km)

2021 verzeichnete die Stadt Kronberg im Taunus rund 13.150 Einpendelnde. Demgegenüber verließen rund 5.600 Bürgerinnen und Bürger der Stadt das Stadtgebiet, um ihren Arbeitsplatz aufzusuchen. Hierin inbegriffen sind auch Pendlerbewegungen über 100 km Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort. Kronberg besitzt demnach einen hohen Einpendlerüberschuss. Die Zahl der Einpendler übersteigt die der Auspendler um das 2,3-fache.

	bis 100 km	über 100 km	Summe
Einpendler	8.046	5.102	13.148
Auspender	5.352	250	5.602

Tabelle 4: Ein- und Auspendlerstatistiken der Stadt Kronberg im Taunus (Stichtag: 30.06.2021)²⁵

In der nachfolgenden Abbildung sind die Ein- und Auspendlerbeziehungen zwischen Kronberg im Taunus und den Städten und Gemeinden im Umfeld dargestellt.

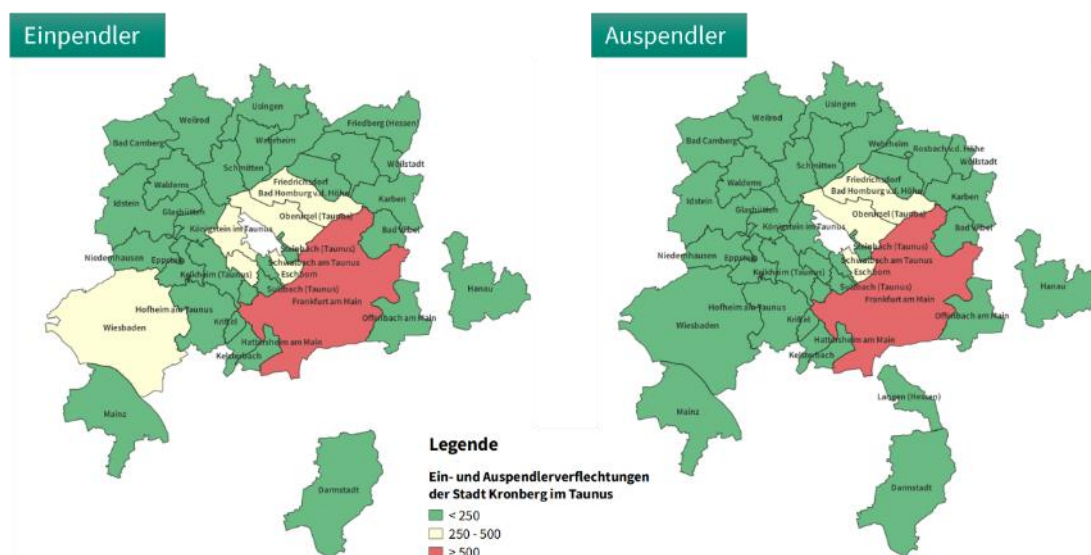


Abbildung 18: Ein- und Auspendlerbeziehungen der Stadt Kronberg im Taunus (Stichtag: 30.06.2021)²⁶

Die Daten aller Pendlerbeziehungen im Umkreis von 100 km um Kronberg wurden zudem hinsichtlich der Wegeentfernungen analysiert. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Wegeentfernungen für die Ein- und Auspendler pro Tag und pro Jahr.²⁷

Pendler im Umkreis von 100 km um Kronberg im Taunus

	Anzahl	Streckenlänge (Hin- und Rückfahrt)	
		pro Tag	pro Jahr
Einpendler	8.046	278.928 km	70.010.928 km
Auspender	5.352	120.218 km	30.174.768 km
		399.146 km	100.185.696 km

Tabelle 5: Anzahl der Ein- und Auspendler von Kronberg sowie deren Wegeentfernungen

²⁵ (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2023)

²⁶ (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2023)

²⁷ (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2023)

In Summe legen die Ein- und Auspendler von Kronberg im Taunus jährlich Arbeitswege zurück, die rund 2.500 Erdumrundungen entsprechen.

1.2.6 | Mobilitätskennziffern

Pkw-Dichte/ Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad ist in Deutschland in den letzten Jahren stetig gestiegen. Waren es im Jahr 2010 noch 511 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen, ist diese Zahl mittlerweile auf 579 angestiegen (2022).²⁸ Ein hoher Motorisierungsgrad bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass alle Menschen sehr mobil sind und ihre Ziele gut erreichen. Umgekehrt erfordert Mobilität und Erreichbarkeit oftmals keinen hohen Motorisierungsgrad.

Diese Entwicklung zeigt sich auch für die Stadt Kronberg im Taunus. Der Motorisierungsgrad ist von 590 Pkw pro 1.000 Einwohner/innen im Jahr 2011 auf 656 Pkw pro 1.000 Einwohner/innen im Jahr 2022 gestiegen.

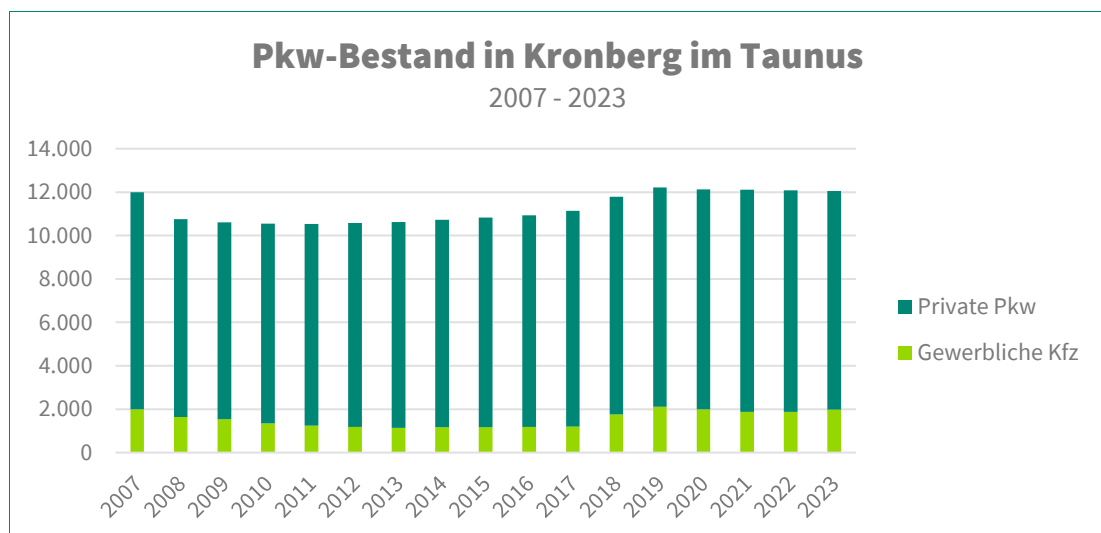


Abbildung 19: Entwicklung des Pkw-Bestandes in Kronberg im Taunus

Abbildung 19 zeigt, dass die Pkw-Zunahme in den Jahren 2011 bis 2018 auf den Entwicklungen bei den privaten Pkw beruht. Dies liegt voraussichtlich in der gleichzeitig verlaufenden Bevölkerungszunahme begründet (siehe *Abbildung 20*).

Im Jahr 2018 konnte im Vergleich zum Vorjahr ein deutlicher Anstieg der Pkw-Zulassungen im gewerblichen Bereich registriert werden. Seit 2019 können keine wesentlichen Veränderungen beim Pkw-Bestand in Kronberg im Taunus verzeichnet werden.

²⁸ (Umweltbundesamt, 2023)

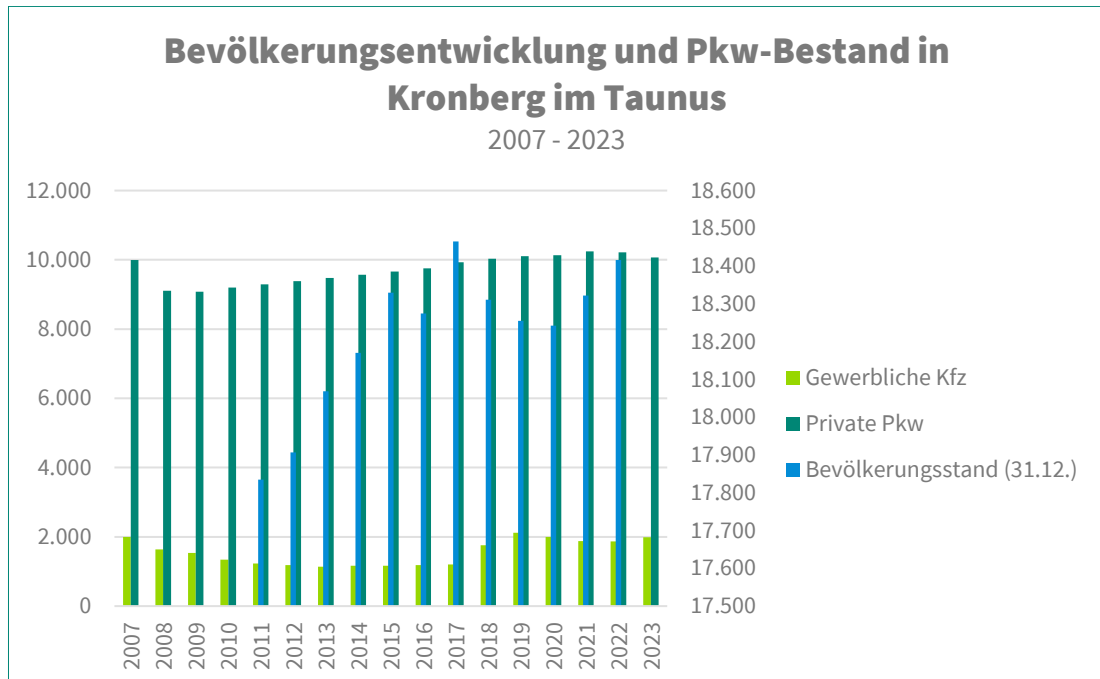


Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung und Pkw-Bestand in Kronberg im Taunus^{29,30}

In der nachstehenden Tabelle ist der Motorisierungsgrad in Kronberg im Taunus der Pkw-Dichte für Deutschland gegenübergestellt.

	2015	2017	2019	2020	2021	2022
Pkw in Kronberg	10.826	11.132	12.220	12.130	12.117	12.084
Bevölkerungsstand in Kronberg (31.12.)	18.330	18.275	18.465	18.311	18.255	18.242
Pkw-Dichte Kronberg (Pkw/ 1.000 EW)	591	598	603	644	669	665
Pkw-Dichte BRD (Pkw/ 1.000 EW)	548		561		574	580

Abbildung 21: Entwicklung der Motorisierungsgrade in Kronberg im Taunus im Vergleich zum Bundesgebiet

Mobilitätsverhalten

Auf das Mobilitätsverhalten der Kronbergerinnen und Kronberger wird an dieser Stelle nicht eingegangen, sondern auf die im Rahmen des Projektes durchgeführte Mobilitätserhebung im Sommer 2023 verwiesen. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden in Kapitel „1.5 | Mobilitätserhebung“ beschrieben.

1.2.6 | Radverkehr

StadtRadeln 2022

Im Zuge der Kampagne „STADTRADELN“ haben die teilnehmenden Radfahrenden ihre gefahrenen Kilometer mittels GPS aufgezeichnet (Tracking). Die gefahrenen Strecken

²⁹ (Kraftfahrzeugbundesamt (KBA), 2023)

³⁰ (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023)

wurden in der Folge anonymisiert aufbereitet und den Kommunen zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse geben Aufschluss darüber, auf welchen Straßen und Wegen die meisten Radfahrenden im Rahmen des Auszeichnungszeitraums unterwegs waren. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Stichprobe können damit Aussagen zur Frequentierung/ Bündelung einzelner Radverkehrsverbindungen getroffen werden. Es kann jedoch keine Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitverkehr vorgenommen werden.

Diese Daten können als Grundlage für die Netz- und Maßnahmenplanung sowie Priorisierung herangezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich um keine repräsentative Erhebung handelt. Des Weiteren sollte im Zuge der Radverkehrsplanung grundsätzlich eine Angebotsplanung vorgenommen werden, die auf einer Zielnetzplanung basiert.

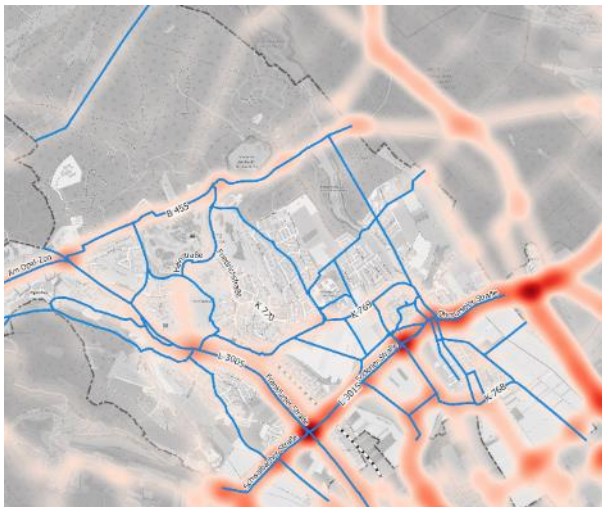


Abbildung 22: Darstellung der Radverkehrsmengen in Kronberg im Taunus aus dem Wettbewerb "STADTRADELN 2022" (Quelle: Eigene Darstellung)

In der nebenstehenden Abbildung 25 sind die Radverkehrsmengen aus dem Wettbewerb des Jahres 2022 für die Stadt Kronberg im Taunus dargestellt. Die roten/ dunkelroten Bereiche der Heatmap stellen Strecken dar, die von rund 2.500 Radfahrenden während der dreiwöchigen Kampagne befahren wurden.

Es ist eine deutliche Konzentration des Radverkehrsaufkommens auf der Landesstraße 3015 (Sodener Straße/ Oberurseler Straße zu erkennen. Darüber hinaus wurden die nachfolgenden Straßen/

Streckenabschnitte im Rahmen der dreiwöchigen Kampagne vergleichsweise stark frequentiert:

- Bundesstraße 455 (parallel verlaufende Wege)
- Frankfurter Straße
- Feld-/ Wirtschaftswege ab Sodener Straße Richtung Süden (Niederhöchststadt und Steinbach)

Bei diesen Interpretationen ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine Teilmenge des Radverkehrs in Kronberg im Taunus handelt. Es werden nur die Fahrten dargestellt, die von den Teilnehmenden aufgezeichnet wurden.



ADFC-Fahrradklima-Test 2022

Im Fahrradklimatest des ADFC³¹ wurde der Radverkehr in Kronberg im Taunus im Jahr 2022 von den Verkehrsteilnehmern/innen mit einer Schulnote von 4,2 bewertet. Hiermit belegte man den 374. Rang (von 474) in der entsprechenden Ortsgrößenklasse.

Bei der Interpretation der nachfolgend aufgeführten Aspekte ist zu berücksichtigen, dass lediglich 115 Personen an der Befragung teilgenommen haben. Die nachfolgenden Aspekte wurden von den Befragten als besonders positiv und negativ empfunden.

Positiv	Negativ
Fahrradmitnahme im ÖV	Radfahren durch Alt und Jung
Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung	Fahrraddiebstahl
Wegweiser für Radfahrende	Öffentliche Fahrräder/ Fahrradverleih

Tabelle 6: Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2022 für Kronberg im Taunus

Im Hinblick auf die Infrastruktur und das Radverkehrsnetz wird - auch im Vergleich zu anderen Städten und Gemeinden derselben Ortsgrößenklasse - die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende auffällig positiv bewertet (Note 2,6). Des Weiteren bewerteten die Befragten die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad vergleichsweise gut (Note 2,9).

In der Rubrik „Fahrrad- und Verkehrsklima“ wird insbesondere die unzureichende Bewerbung des Radfahrens in Kronberg im Taunus bemängelt (Note 5). Des Weiteren sind die Teilnehmenden der Meinung, dass der Radverkehr in jüngster Zeit zu wenig gefördert wurde (Note 5,0). Dieser Aspekt wird deutlich schlechter bewertet als im Durchschnitt der Ortsgrößenklasse (4,3).

Darüber hinaus bemängeln die Teilnehmenden, dass Radwege und Radfahrstreifen (sofern vorhanden) nicht so angelegt sind, dass auch junge und ältere Menschen sicher Radfahren können (Note 4,6). Die vorhandenen Radverkehrsanlagen seien zudem oftmals zu schmal (Note 5,0). Radfahrende würden weiterhin auf der Fahrbahn bedrängt und behindert, so die Meinung der Teilnehmenden (Note 4,6). Außerdem sei die Führung an Baustellen verbesserungswürdig; dort werden Radfahrende oftmals zum Absteigen und Schieben gezwungen (Note 5,0). Überdies wird bemängelt, dass es zu wenige komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen in Kronberg gäbe (Note 4,6).

Aufgrund des fehlenden Angebotes an Leihfahrrädern wird dieser Aspekt in der Umfrage besonders schlecht bewertet (Note 5,6). Die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln wird in Kronberg vergleichsweise gut bewertet (Note 3,3 | Ø Ortsgrößenklasse: 4,3). Dies liegt vermutlich an der Anbindung an die S-Bahn, bei der eine Fahrradmitnahme möglich ist.

³¹ (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., 2023)



Der Vergleich der Befragungsergebnisse mit den vorherigen Umfragen (2012, 2018 und 2020) zeigt, dass viele Aspekte keinerlei (gravierenden) Veränderungen aufweisen. Es gibt jedoch auch mehrere Aspekte, die im Vergleich zur letzten Umfrage (2020) schlechter bewertet werden. Hierzu zählen vor allem:

- Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer (4,0; -0,2)
- Radfahren durch Alt und Jung (4,0; -0,3)
- Medienberichte (4,4; -0,4)
- Fahrradförderung in jüngster Zeit (5,0; -0,2)
- Öffentliche Fahrräder/ Fahrradverleih (5,6; -0,4)

Eine positive Entwicklung kann laut der Befragten in den nachfolgenden Bereiche festgestellt werden.

- Winterdienst auf Radwegen (4,4; +0,3)
- Konflikte mit Kfz (4,0; +0,3)
- Oberfläche der Radwege (4,2; +0,3)

Die detaillierten Ergebnisse des Fahrradklima-Tests aus dem Jahr 2022 sind unter „www.fahrradklima-test.adfc.de“ einsehbar.

1.2.7 | Verkehrsunfälle

Ein wichtiger Bestandteil einer umfassenden Bestandsaufnahme und -analyse im Verkehrssektor ist die Untersuchung von Unfallhäufungsstellen. Im Rahmen der Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes dient sie der Definition von Handlungsfeldern bzw. Maßnahmen sowie der Setzung von Prioritäten.

Die Analyse der Verkehrsunfälle umfasst das gesamte Stadtgebiet von Kronberg im Taunus für den Zeitraum von 2020 bis 2022. Der Fokus liegt auf Unfällen mit Fuß- und/oder Radverkehrsbeteiligung, da diese Verkehrsteilnehmer besonders gefährdet sind und ein Schwerpunkt des Konzeptes auf der Förderung nachhaltiger Mobilität liegt. Hierunter fällt insbesondere die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Die Analyse ermöglicht zudem die Darstellung der Entwicklung der Verkehrsunfälle und stellt damit einen wichtigen Bestandteil des Monitorings dar.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich im besagten Zeitraum in Kronberg durchschnittlich rund 350 Verkehrsunfälle pro Jahr ereigneten. Aufgrund der kurzen Zeitspanne können keine belastbaren Aussagen hinsichtlich der Entwicklung in den letzten Jahren getätigt werden.

Darüber hinaus ist in dem nachfolgenden Diagramm die Anzahl der Unfälle dargestellt, bei denen Fußgänger und/ oder Radfahrer beteiligt waren. Bei 4 - 6 % der Unfälle waren Radfahrende in Verkehrsunfälle verwickelt. Der Anteil der Unfälle, in die Fußgänger/innen involviert waren, liegt bei 2 - 3 %.

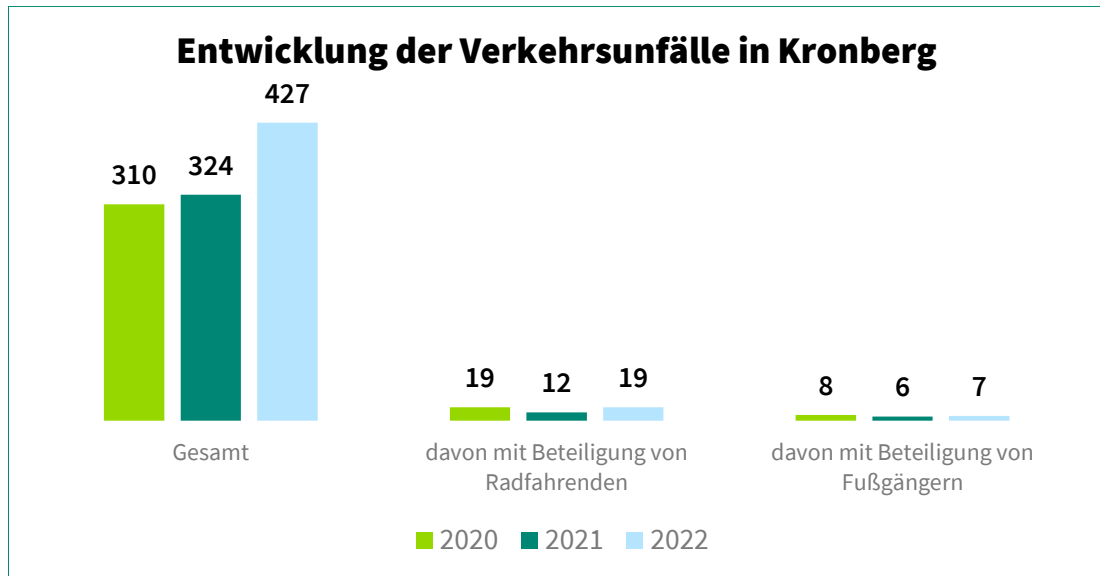


Abbildung 22: Entwicklung der Anzahl an Verkehrsunfällen in Kronberg im Taunus (2020 bis 2022)

Eine Analyse der Ursachen für die in dem Zeitraum geschehenen Verkehrsunfälle ist nur bedingt möglich, da für den Großteil der Verkehrsunfälle keine Ursachen angegeben wurden bzw. diese der Rubrik „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ zugeordnet wurden. Die meisten Unfälle, deren Ursache klassifiziert wurde, sind auf einen ungenügenden Sicherheitsabstand (33 - 37 Unfälle pro Jahr) zurückzuführen. Bei den weiteren Unfällen werden insbesondere zu hohe Fahrgeschwindigkeiten, das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen sowie Fehler beim Abbiegen als Ursache angegeben.

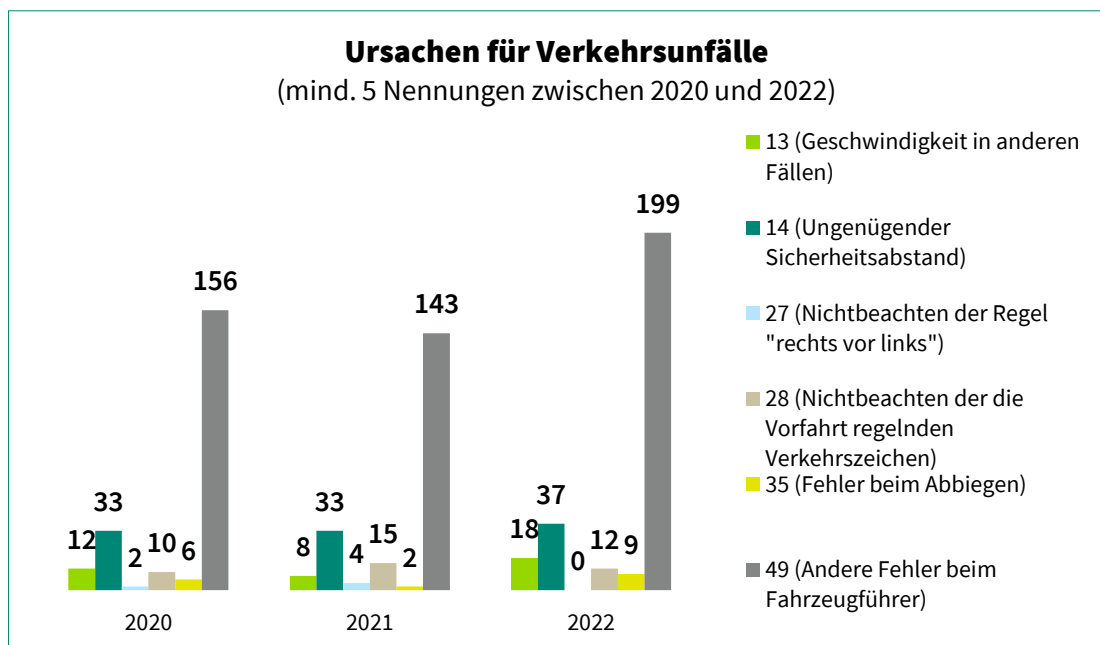


Abbildung 23: Ursachen für Verkehrsunfälle in Kronberg im Taunus (2020 - 2022)

Hinsichtlich der Unfalltypen ist ebenso auffällig, dass sich fast die Hälfte aller Unfälle beim Ein- oder Abbiegen bzw. Kreuzen ereignet. Mindestens ein Viertel aller Unfälle in dem Zeitraum war ein „Fahrerunfall“. Hierbei handelt es sich um Unfälle, bei denen der Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Von einem „Überschreiten-Unfall“ spricht man, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und

einem Fußgänger auf der Fahrbahn ausgelöst wurde, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.

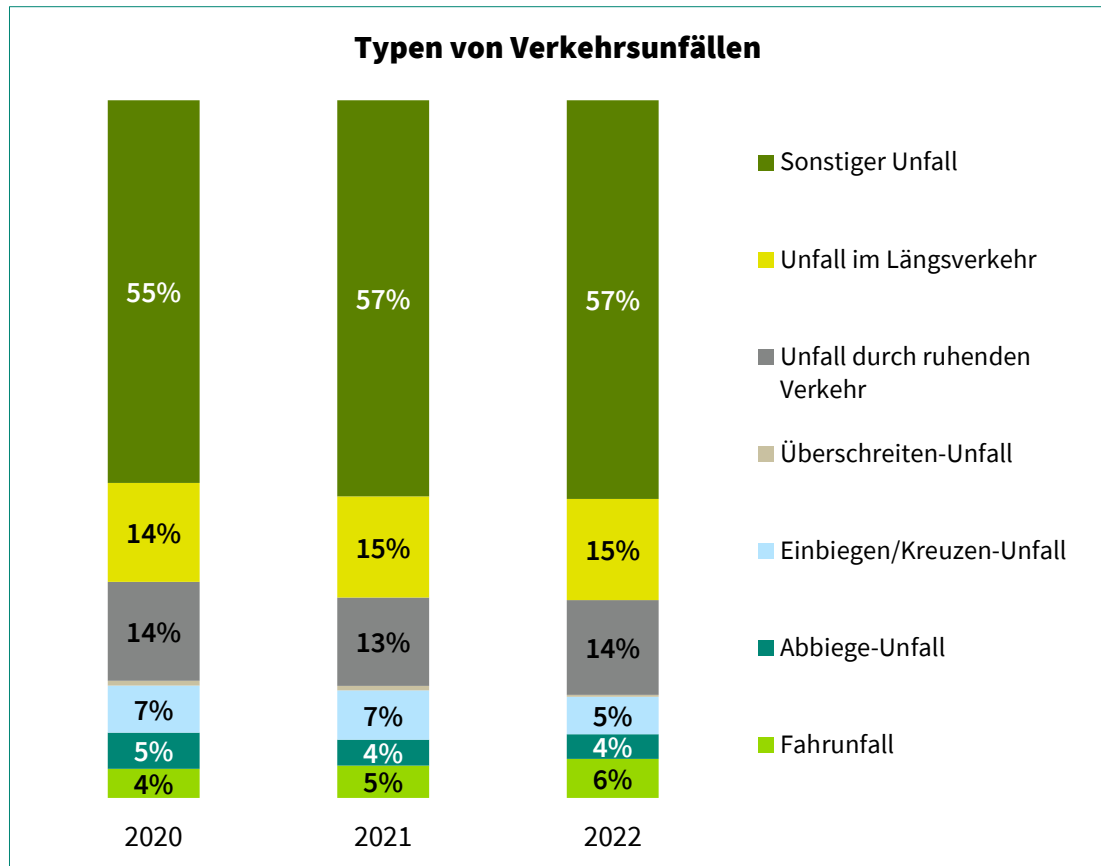


Abbildung 24: Unfalltypen in Kronberg im Taunus (2020 - 2022)

Bei den nachfolgenden Analysen wurden Verkehrsunfälle, die sich auf Parkplätzen (z.B. Supermarkt) ereigneten, nicht berücksichtigt. Die Anzahl der Verkehrsunfälle für den Zeitraum von 2020 bis 2022 beträgt demnach 913.

Die Darstellung der Verkehrsunfälle im Stadtgebiet von Kronberg im Taunus zeigt sehr deutlich, dass sich der Großteil der Unfälle im klassifizierten Straßennetz ereignet. Innerhalb des klassifizierten Straßennetzes zeigen sich wiederum Konzentrationen an den Knotenpunkten. Hierzu zählen insbesondere die folgenden Knotenpunkte. In Klammern ist die Anzahl der Verkehrsunfälle im Zeitraum von 2020 bis 2022 angegeben.

Knotenpunkt	Anzahl der Verkehrsunfälle (2020 - 2022)
B 455/ Hainstraße (Auffahrten zur Bundesstraße)	31
Frankfurter Straße/ Am Schanzenfeld	24
B 455/ Falkensteiner Str./ Königsteiner Str.	18
Sodener Straße/ Am Kirchberg	7
Schönberger Straße/ Limburger Straße	6

Tabelle 7: Anzahl an Verkehrsunfällen an Knotenpunkten (2020 - 2022; mind. 6 Verkehrsunfälle)

Darüber hinaus ist im Stadtzentrum eine deutliche Konzentration von Verkehrsunfällen entlang der Hainstraße sowie der Frankfurter Straße zu erkennen. Auf dem Abschnitt zwischen der Einmündung „Hainstraße/ Tanzhausstraße“ sowie der Einmündung „Frankfurter Straße/ Hartmuthstraße“ ereigneten sich innerhalb der drei Jahre rund 50 Verkehrsunfälle.

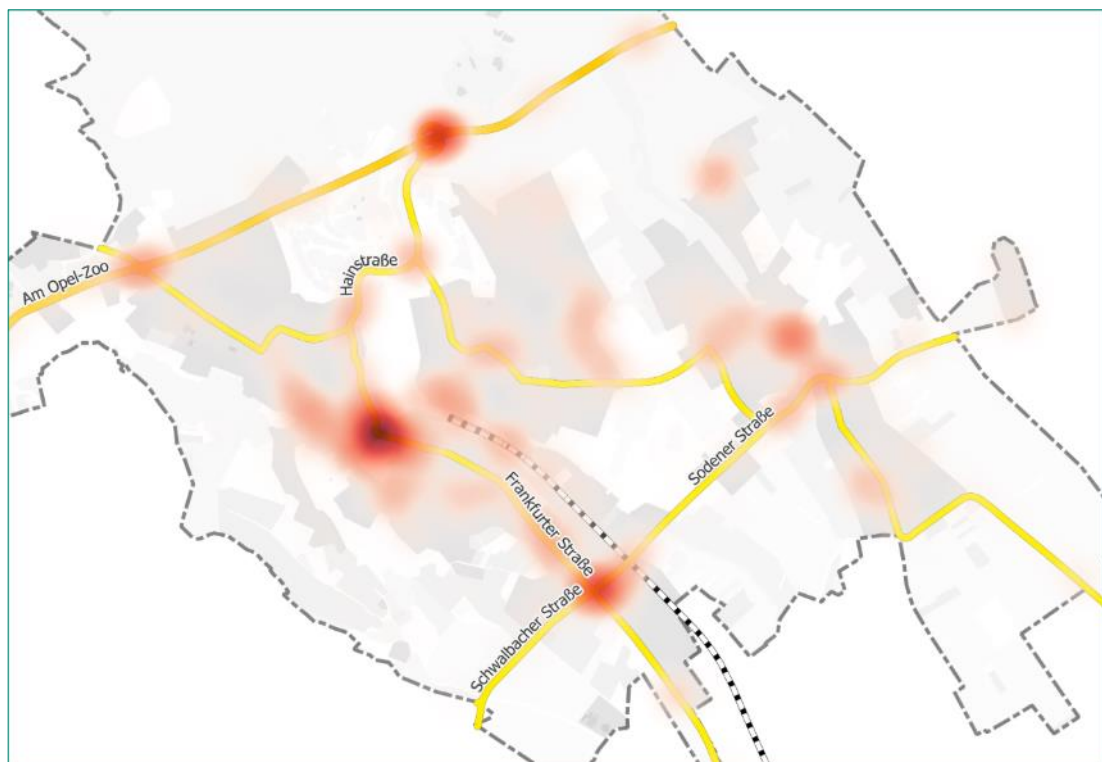


Abbildung 25: Unfallhäufungsstellen in der Stadt Kronberg im Taunus (2020 - 2022)

Des Weiteren erfolgte eine Analyse der Verkehrsunfälle hinsichtlich der Unfallschwere. Hierbei wird zwischen Unfällen mit Sachschaden, mit leicht- und schwer verletzten Personen sowie Unfällen mit Todesfolge unterschieden. In besagtem Zeitraum ereigneten sich keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge in Kronberg im Taunus. Bei den Unfällen mit Schwerverletzten ist eine deutliche Konzentration auf das klassifizierte Straßennetz - und hier wiederum auf der Sodener Straße (L 3015) - zu erkennen.

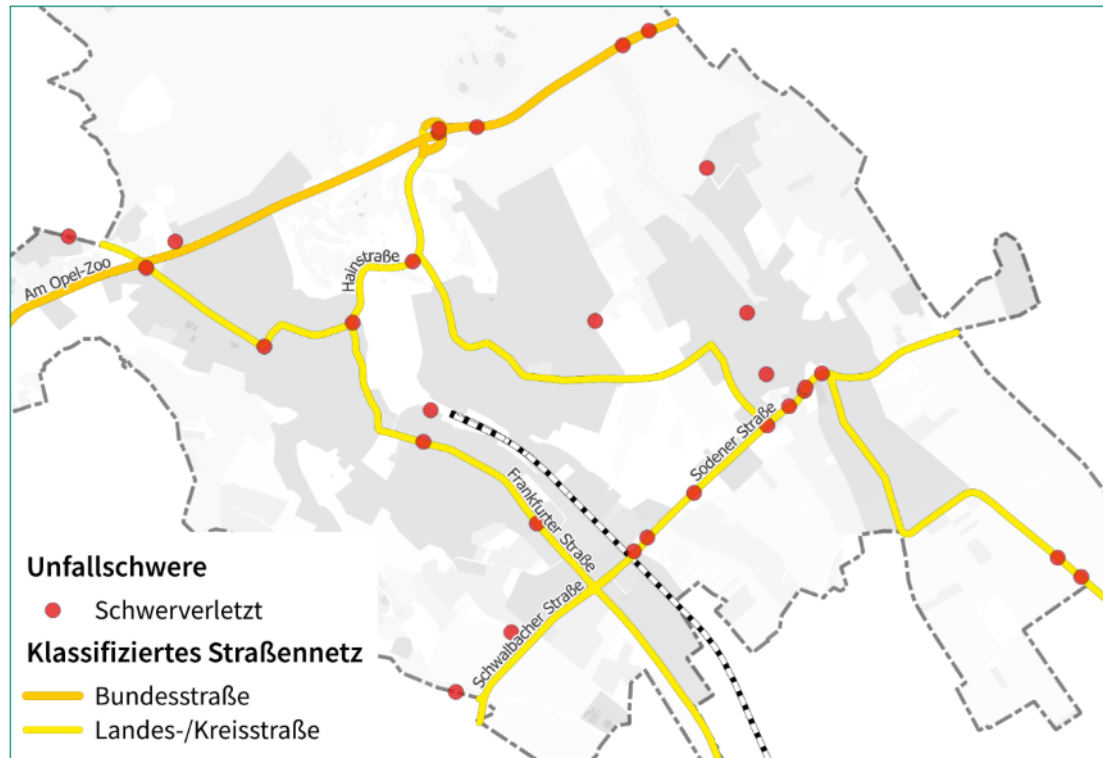


Abbildung 26: Schwere der Verkehrsunfälle in der Stadt Kronberg im Taunus (2020 - 2022)

Wie zuvor bereits erläutert, liegt der Fokus der Analyse auf Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrenden. Die Analysen hinsichtlich der Lage der Verkehrsunfälle zeigen auch hier eine deutliche Konzentration auf das klassifizierte Straßennetz, also die Straßen, die am stärksten belastet sind und wo die höchsten Fahrgeschwindigkeiten vorliegen.

Mehrere Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden ereigneten sich in besagtem Zeitraum insbesondere an den Landes- und Kreisstraßen in Kronberg. Diese ereigneten sich nicht nur an Knotenpunkten, sondern vor allem an Zufahrten zu Grundstücken.

Es ereigneten sich 17 Unfälle zwischen 2020 und 2022, an denen Fußgänger/innen beteiligt waren. Diese konzentrieren sich ebenfalls sehr stark auf das klassifizierte Straßennetz. Allein drei dieser 17 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern ereigneten sich im Umfeld des Westerbach-Centers.

Hervorzuheben ist, dass nur zwei Verkehrsunfälle im Umfeld von Schulen zu verzeichnen sind (Kronthal- Schule und Altkönigschule).

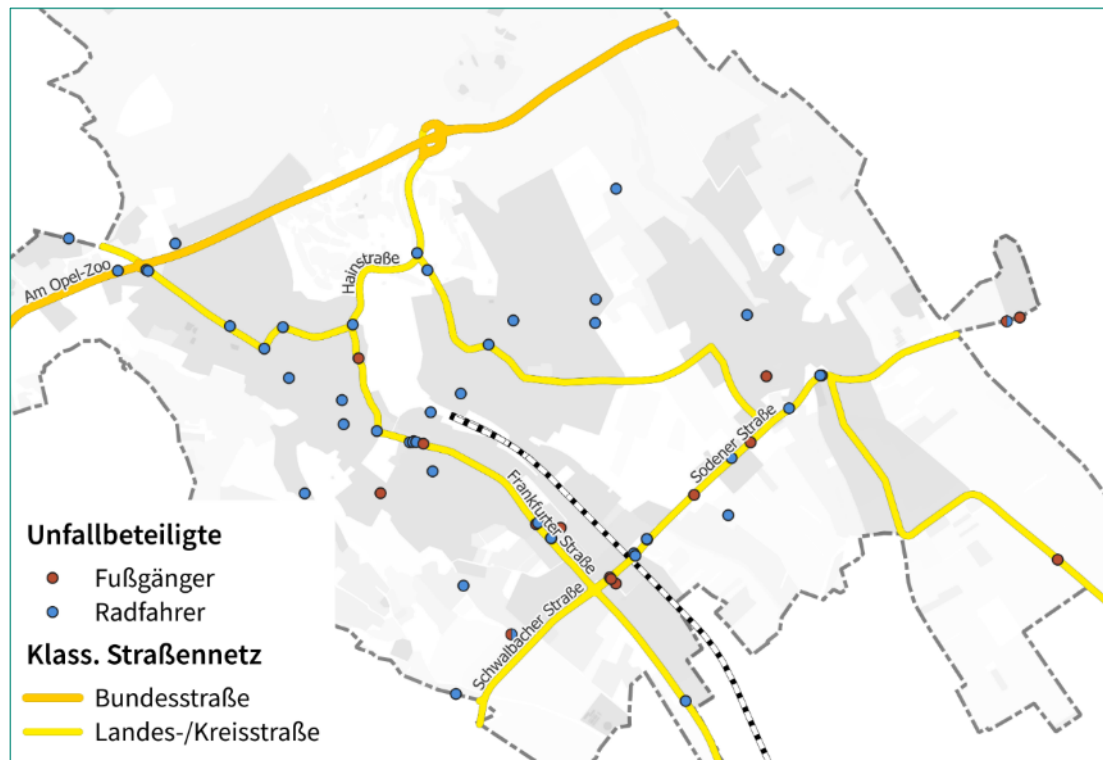


Abbildung 27: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrenden (2020 - 2022)

Darüber hinaus wurden die Unfalltypen nur für die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden bzw. Fußgängern ausgewertet. Hier zeigt sich, dass sich im Radverkehr eine Vielzahl der Unfälle beim Einbiegen/ Kreuzen sowie beim Abbiegen ereignete.

Bei den Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern ist eine Analyse hinsichtlich der Unfalltypen nicht zielführend, da die Gesamtzahl der jährlichen Unfälle vergleichsweise gering ist und ein Großteil der Unfälle als „Sonstiger Unfall“ eingestuft wurde.

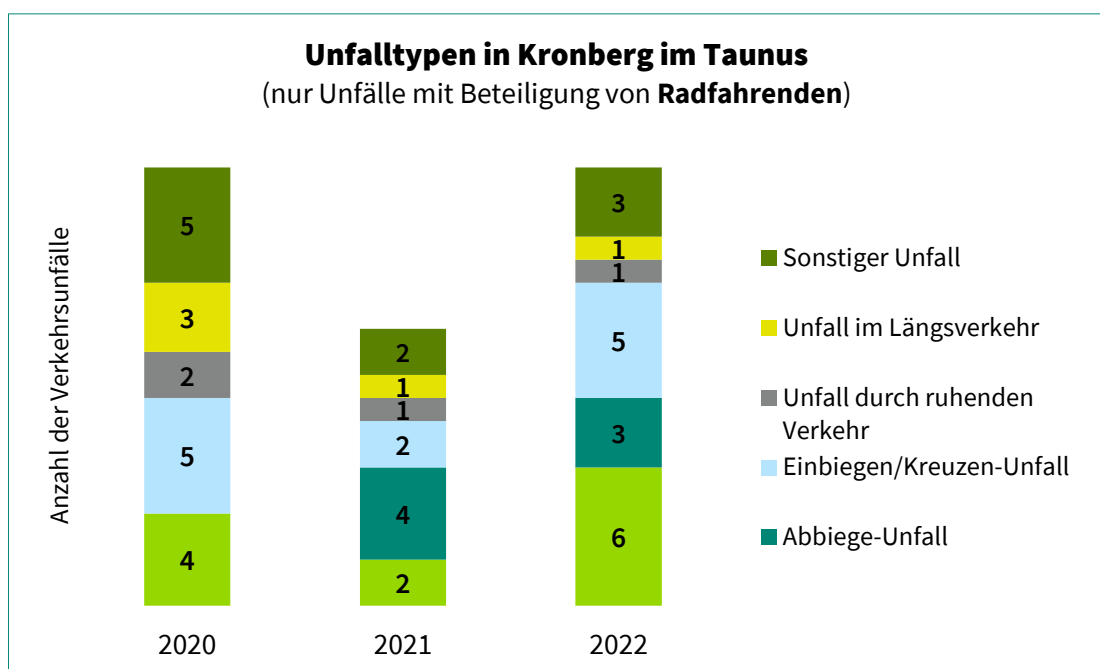


Abbildung 23: Unfalltypen in Kronberg im Taunus (Radfahrende)

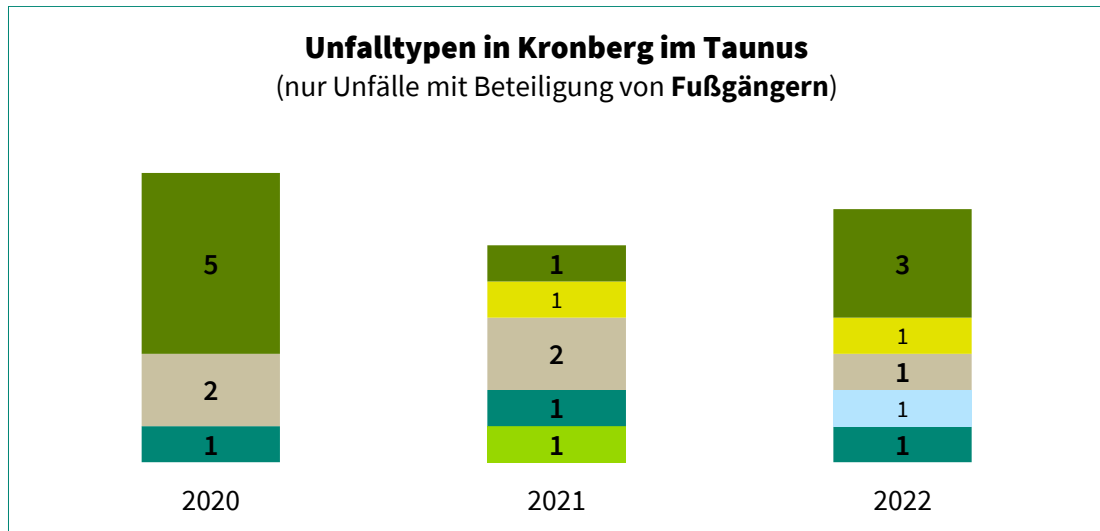


Abbildung 24: Unfalltypen in Kronberg im Taunus (Fußgänger/innen)

1.3 | Bürgerbeteiligung mit Online-Karte

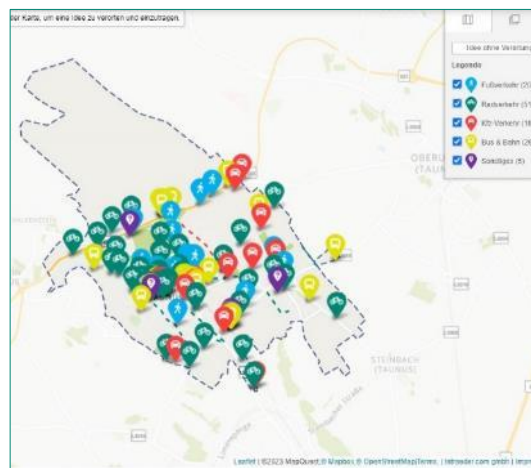


Abbildung 25: Online-Beteiligung mittels interaktiver Karte

Die Beteiligung der Stadtgesellschaft stellte einen wichtigen Bestandteil im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für Kronberg im Taunus dar.

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Stakeholder (Arbeitskreis) im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse (Phase 1) wurde durch eine projektbegleitende Online-Beteiligung ergänzt. Hiermit wurde der breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit einer Partizipation gegeben. Die Online-Karte wurde im Rahmen der Auftaktveranstaltung

sowie mit Hilfe einer Pressemitteilung beworben. Darüber hinaus wurde auf der Internet- sowie Facebookseite auf das Beteiligungsformat hingewiesen. Die interaktive Karte war zeitgleich mit der Mobilitätsumfrage über eine eigens eingerichtete Projektwebsite zwei Monate lang (27.03.2023 - 28.05.2023) online geschaltet.

Die Kronbergerinnen und Kronberger konnten in der Karte verkehrsbezogene Ideen, Hinweise und Anregungen im Stadtgebiet verorten. Darüber hinaus konnten die Einträge von anderen Personen kommentiert und bewertet werden. Mit diesem Beteiligungsformat wurden zahlreiche Problemstellungen identifiziert und Anregungen aus der Bevölkerung gesammelt. Insgesamt wurden von 790 Personen 256 Einträge vorgenommen und 1.084 „Likes“ registriert. Die Teilnehmenden haben zudem 89 Kommentare verfasst, die wiederum mit 199 „Likes“ versehen wurden.

Mehr als ein Drittel aller Einträge wurde zum Radverkehr vorgenommen (39 %). An zweiter Stelle folgen der motorisierte Individualverkehr sowie der Fußverkehr mit jeweils 22 %.

Dem ÖPNV (Bus und Bahn) können 13 % der Einträge zugeordnet werden. Die restlichen 3 % der Einträge können nicht explizit einer Verkehrsart zugeordnet werden.

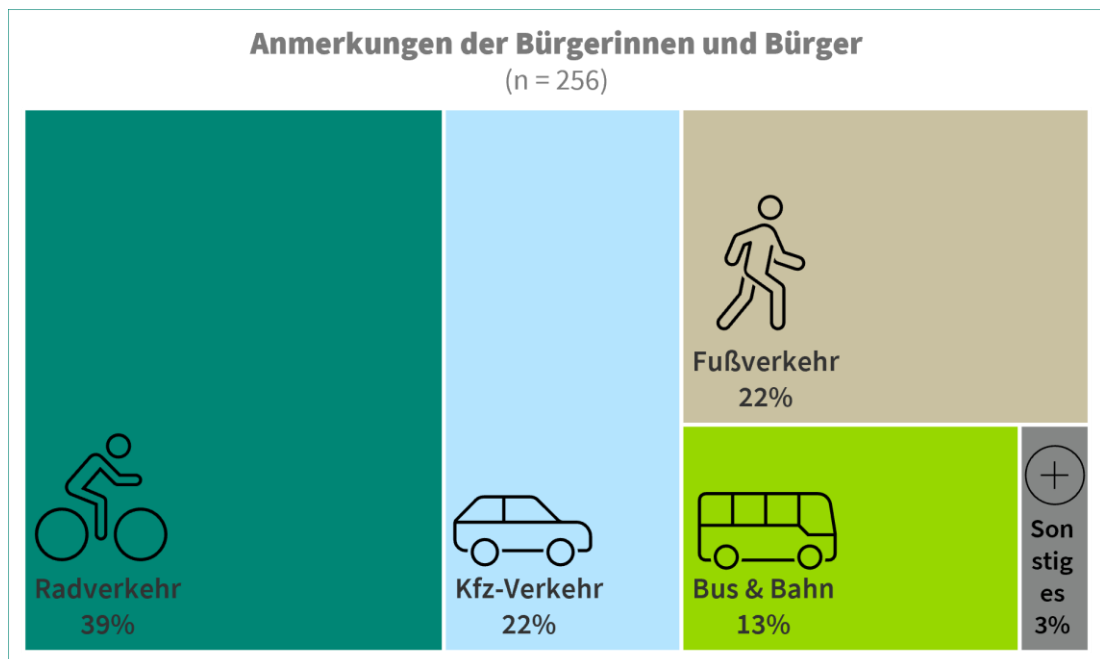


Abbildung 26: Anmerkungen im Rahmen der Online-Beteiligung nach Verkehrsart (n = 116 Einträge)

Die meisten Einträge wurden zu fehlenden Radverkehrsverbindungen in Kronberg (30 Einträge) vorgenommen. An zweiter Stelle folgt das Verkehrsverhalten von Kraftfahrzeugführern (29 Einträge). Die drittmeisten Einträge wurden zu fehlenden ÖV-Verbindungen von und nach Kronberg vorgenommen (26 Einträge).

Darüber hinaus stellen fehlende Querungsstellen im Verkehrsnetz (25 Einträge) sowie fehlende oder unzureichende Radabstellanlagen (19 Einträge) wichtige Themen dar, die von den Teilnehmenden bemängelt wurden.

In dem nachfolgenden Diagramm sind alle genannten Themenfelder dargestellt.

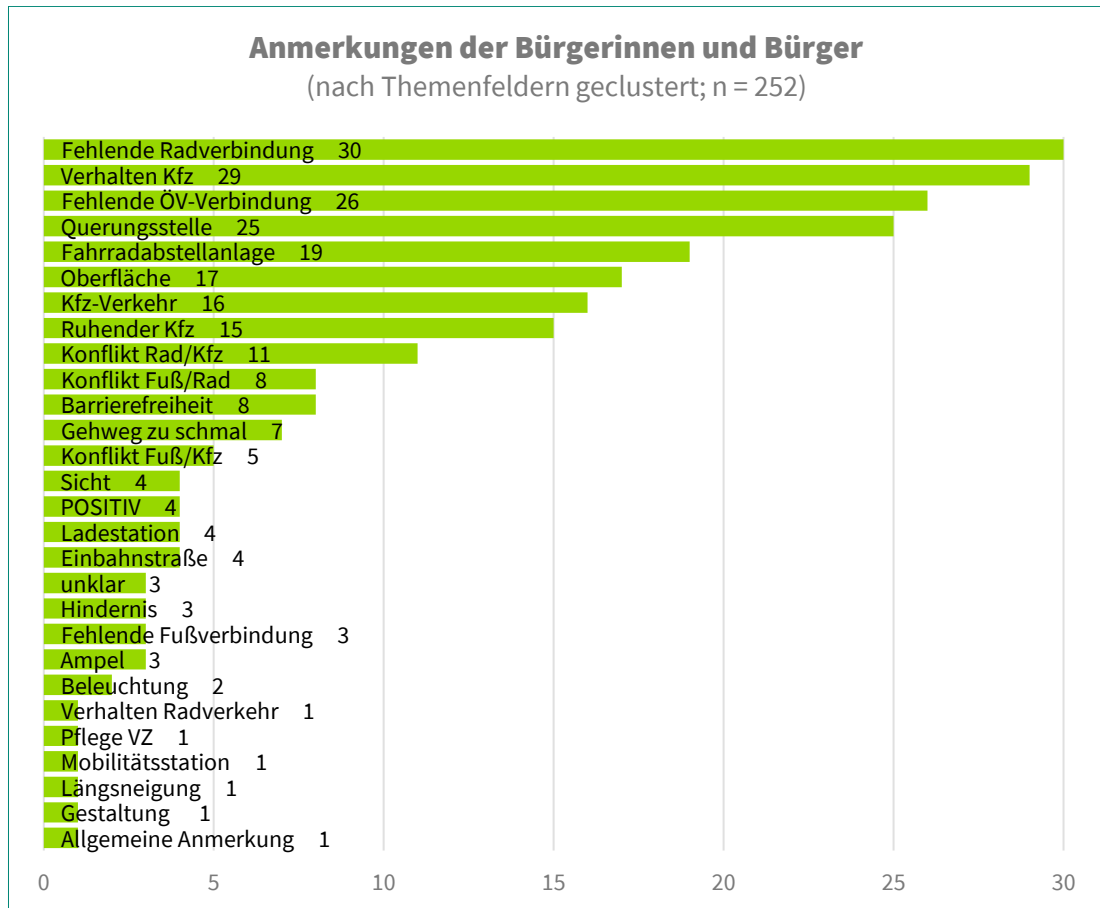


Abbildung 27: Ergebnisse der Online-Beteiligung | Einträge nach Themenfeldern geclustert

Die Auswertung der Likes und Dislikes, also der Zustimmungen und Ablehnungen der Teilnehmenden zu bestimmten Einträgen, zeigt ein ähnliches Bild. Hier entfallen die meisten Zustimmungen auf die Themen „Fehlende Radverkehrsverbindungen“ und „Fehlende ÖV-Verbindungen“. In der nachfolgenden Tabelle sind die Einträge mit den größten Zustimmungen aufgelistet. Hierzu wurde die Differenz zwischen den Zustimmungen und den Abstimmungen ermittelt.

Kategorie	Problem/ Hinweis	Zu- stimmung	Ab- lehnung	Σ
Fehlende Rad- verbindung	Keine gesicherte Führung auf der Frankfurter Str. und auf parallelen Routen	51	7	45
Fehlende Rad- verbindung	Keine gesicherte Führung in der Hainstraße	30	6	25
Fehlende ÖV- Verbindung	Unzureichendes Fahrtenangebot in Nebenverkehrszeiten	25	2	24
Fehlende ÖV- Verbindung	Unzureichende Taktung der S-Bahn	23	1	23
Fehlende ÖV- Verbindung	Fehlende Anbindung des Gebiets „Roter Hang“ an Buslinie 261	21	0	22

Tabelle 8: Ergebnisse der Online-Beteiligung | Einträge mit mindestens 20 "Likes"



Darüber hinaus wurden verschiedene Themen kontrovers diskutiert. Dies bedeutet, dass die Bürgerinnen und Bürger sowohl Zustimmungen als auch Ablehnungen erhielten.

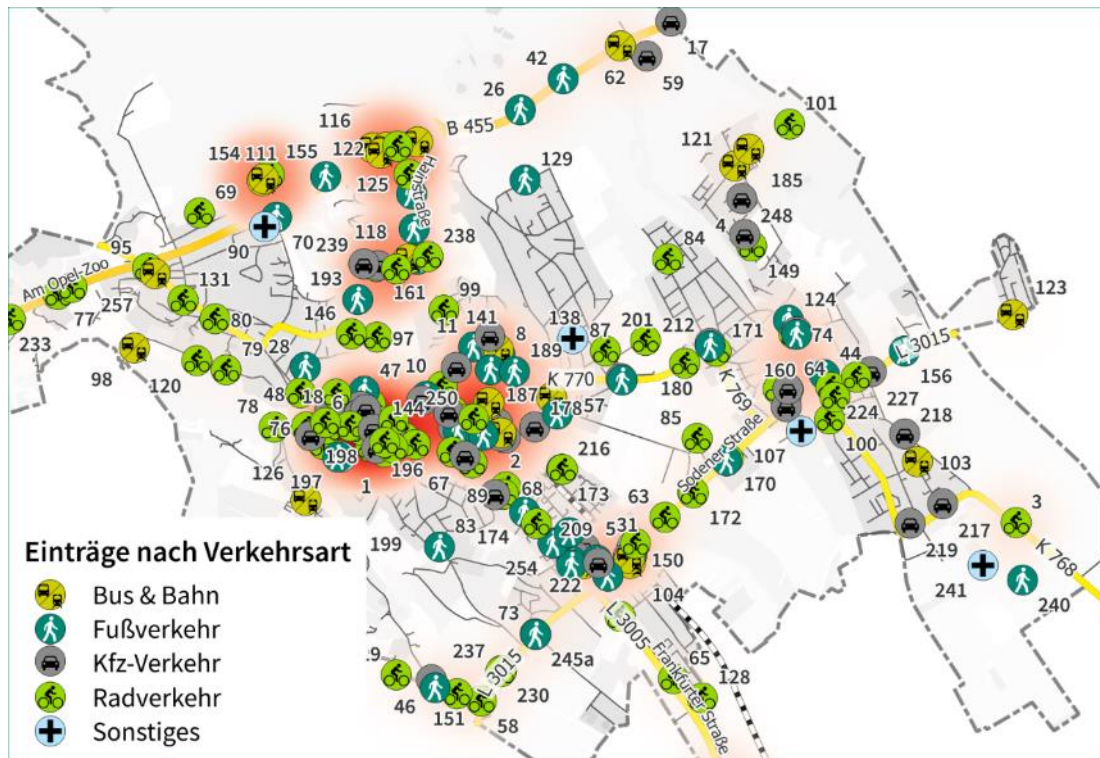
Kategorie	Problem/ Hinweis	Zu- stimmung	Ab- lehnung	Σ
Verhalten Kfz	Geschwindigkeitsüberschreitung „Am Rothlauf“ (VBB)	7	7	1
Konflikt Fuß/Rad	Nutzung des Gehwegs durch Radfahrer in der Schönberger Str.	5	4	2
Konflikt Fuß/Rad	Rücksichtslose Radfahrende	8	7	2
Fehlende ÖV-Verbindung	Anbindung der Altstadt mit dem Stadtbus	9	6	4
Ruhender Kfz	Ausbau des P+R-Angebotes am Bahnhof Kronberg	5	8	-2
Kfz-Verkehr	Grüne Welle an der Kreuzung „Friedrichstraße/ Oberhöchstädter Straße“ von Oberhöchstadt kommend	4	6	-1
Ruhender Kfz	Mehr öffentliche Parkstände im Umfeld des „Dalles“	7	6	2
Fehlende Radverbindung	Fehlende Radwege in der Frankfurter Str. und Hainstraße	6	5	2
Ruhender Kfz	Kostenlose P+R Parkplätze am Bahnhaltepunkt Kronberg Süd	5	8	-2
Konflikt Rad/Kfz	Konflikte zwischen Radfahrenden und Autos auf der Frankfurter Str. und Hainstraße	10	13	-2
Verhalten Kfz	Geschwindigkeitsreduktion und mehr Geschwindigkeitskontrollen	10	13	-2

Tabelle 9: Ergebnisse der Online-Beteiligung | Einträge mit kontroversen Meinungen

In der nachfolgenden Abbildung sind die punktuellen Einträge der Bürgerinnen und Bürger nach Verkehrsarten getrennt dargestellt. Darüber hinaus wurden mittels einer Heatmap die Bereiche in Kronberg im Taunus hervorgehoben, in denen die Einträge mit den meisten Likes/ Zustimmungen hinterlassen wurden. Die sind insbesondere

- Altstadt/ Berliner Platz (entlang der Hainstraße und Frankfurter Straße)
- Bahnhof und Umfeld
- Stadtteilzentrum Schönberg (Friedrichstraße auf Höhe der Grundschule)
- Waldschwimmbad
- Roter Hang
- Stadtteilzentrum Oberhöchstadt (Dalles)

- Kronberg Süd (v.a. Bahnhofsteilpunkt)



1.4 | Mobilitätsumfrage

Im Frühjahr 2023 wurde eine Mobilitätsbefragung unter den Kronbergerinnen und Kronbergern durchgeführt. Das Ziel dieser Umfrage war, das aktuelle Mobilitäts- und Verkehrssystem mit seinen Problemen, Herausforderungen und Konflikten besser bewerten zu können. Im Einzelnen sollte die Umfrage ausschließen über:

- Die Zufriedenheit der Kronbergerinnen und Kronberger mit dem Verkehrssystem in Kronberg (Gesamt und differenziert nach Verkehrsarten)
- Handlungsschwerpunkte im Mobilitäts- und Verkehrssystem in Kronberg im Taunus (Prioritäten)
- Die aktuelle Pkw-Nutzung und etwaig beabsichtigte Verhaltensänderungen

Die Mobilitätsumfrage wurde online durchgeführt und mittels Pressemitteilung und Hinweisen auf der Internetseite der Stadt Kronberg sowie in sozialen Medien beworben. Darüber hinaus wurden analoge Fragebögen in öffentlichen Einrichtungen sowie in Seniorenheimen verteilt.

An der Mobilitätsumfrage haben sich 254 Personen (49,6 % männlich/ 48,4 % weiblich und 1,2 % divers) beteiligt. Der Großteil der Befragten ist zwischen 30 und 64 Jahre alt. Der Anteil der unter 18-jährigen lag bei 1,2 % und der Anteil der über 65-jährigen bei rund 10 %.

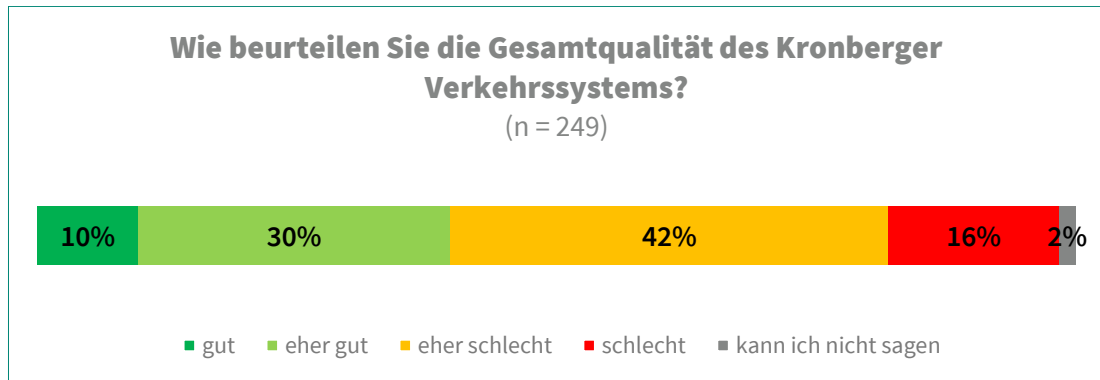


Abbildung 28: Beurteilung der Gesamtqualität des Kronberger Verkehrssystems (Mobilitätsumfrage 2023)

Das Kronberger Verkehrssystem wird von der Mehrheit der Befragten (58 %) „eher schlecht“ bis „schlecht“ bewertet. Nur 10 % der Umfrageteilnehmerinnen und Umfrageteilnehmer bewerten das Verkehrssystem „gut“.

Darüber hinaus wurden die Befragten gebeten die Infrastruktur des Kronberger Verkehrssystems im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsarten zu beurteilen. Hierbei zeigt sich, dass der Fußverkehr am besten bewertet wird. Der Schienenverkehr sowie der Autoverkehr werden ebenfalls gut bewertet. Der Radverkehr hingegen wird von einem Großteil der Befragten mit „eher schlecht“ oder sogar „schlecht“ bewertet ($\Sigma = 70\%$). Lediglich 10 % der Befragten (26 Personen) bewerten das Radverkehrssystem „gut“.

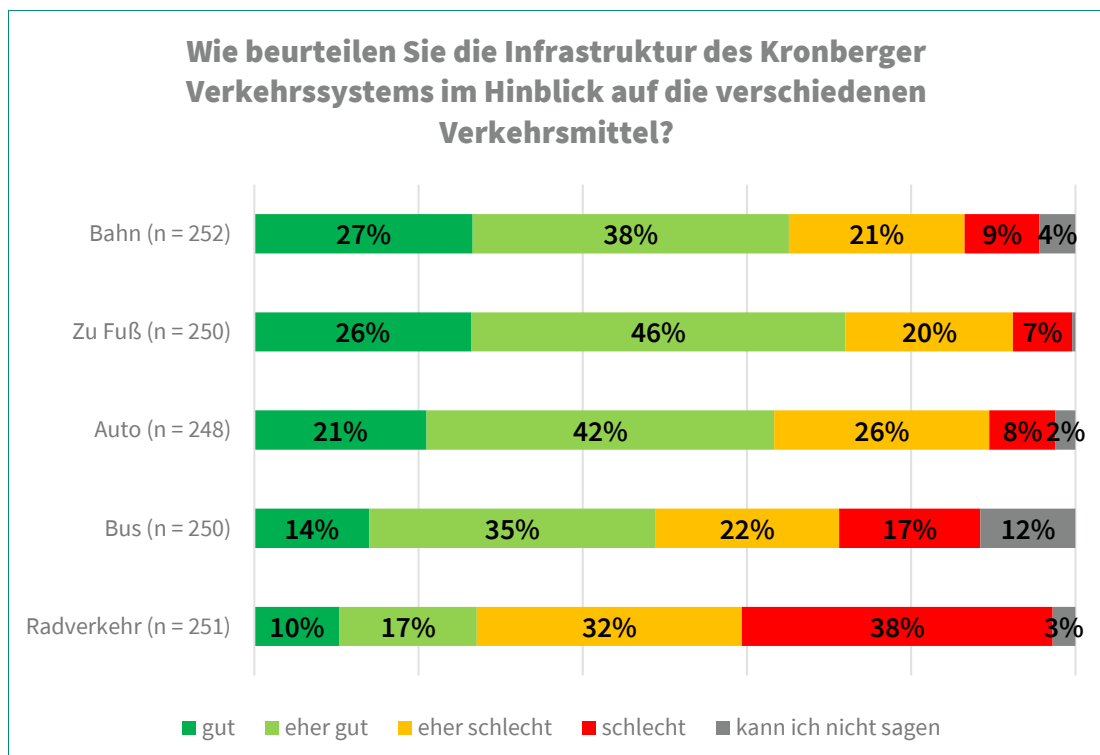


Abbildung 29: Beurteilung des Verkehrssystems im Hinblick auf die Verkehrsarten (Mobilitätsumfrage 2023)

Im Hinblick auf die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes wurden die Kronbergerinnen und Kronberger befragt, wo aus ihrer Sicht die Handlungsschwerpunkte im Mobilitäts- und Verkehrssystem in Kronberg liegen würden. Hierzu sollten die Befragten zehn vorgegebene Handlungsschwerpunkte bezüglich Ihrer Priorität in eine

Reihenfolge bringen. Die höchste Priorität wurde mit zehn Bewertungspunkten versehen. Der Handlungsschwerpunkt, der mit der niedrigsten Priorität versehen wurde, erhielt einen Punkt. Im nachfolgenden Diagramm ist das Ergebnis dargestellt. Die Punktzahl ergibt sich aus der Summe der vergebenen Bewertungspunkte (Priorisierung).

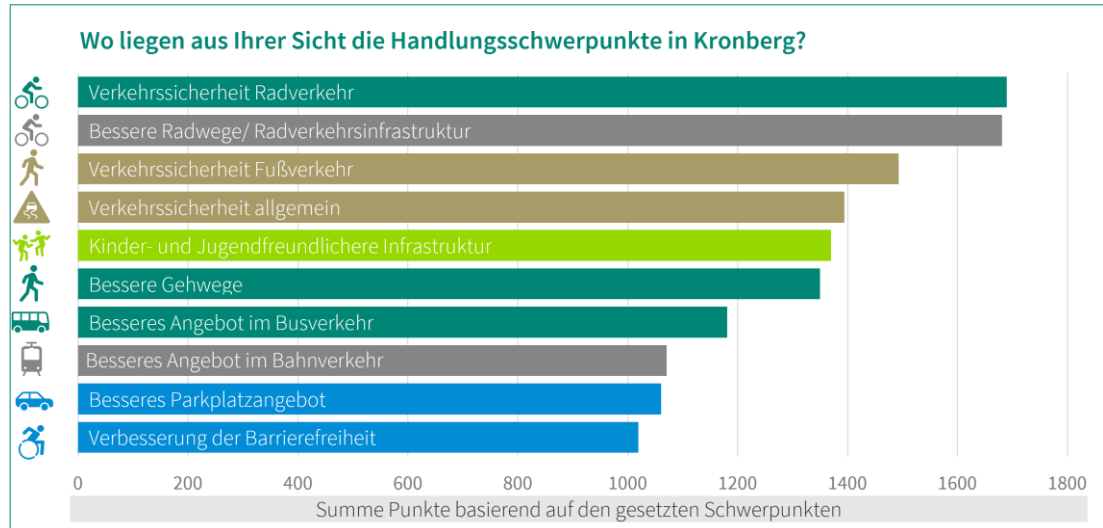


Abbildung 30: Prioritäten von Handlungsfeldern in Kronberg (Mobilitätsumfrage 2023)

In Korrelation zur Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur wurden die Handlungsfelder im Radverkehr mit der höchsten Priorität bewertet. Darauf folgen die Verkehrssicherheit im Fußverkehr sowie im Allgemeinen. Einen ebenfalls hohen Stellenwert hat eine Kinder- und Jugendfreundlichere Infrastruktur. Hier sehen die Befragten ebenso einen großen Handlungsbedarf. Einen vergleichsweise geringen Handlungsbedarf sehen die Befragten im Bahnverkehr sowie im Hinblick auf das Parkraumangebot.

Des Weiteren wurden die Befragten gebeten anzugeben, inwieweit sie vorgegebenen Aussagen im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr in Kronberg im Taunus zustimmen. Die größte Zustimmung erhielten die nachfolgenden Aussagen. Die vollständigen Umfrage-Ergebnisse sind dem Anhang dieses Berichts zu entnehmen.

In Kronberg gehe ich gerne zu Fuß	77 %
Radwege sollten breit, farblich deutlich markiert und vorzugsweise vom Kfz-Verkehr getrennt sein	77 %
Es stehen zu wenige Fahrradabstellanlagen zur Verfügung	66 %

Diese Ergebnisse zeigen zum einen sehr eindrucksvoll, wie groß die Potenziale im Fußverkehr sind und, dass deutliche Verbesserungen im Radverkehr notwendig sind, damit mehr Menschen auf das Zweirad umsteigen.

Ein wesentliches Ziel, welches mit dem Mobilitätskonzept bzw. dessen Umsetzung verfolgt wird, ist die Schaffung einer Wahlfreiheit der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich des Verkehrsmittels. Die Kronbergerinnen und Kronberger sollen auf Grundlage einer guten Verkehrsinfrastruktur (alle Verkehrsarten) sowie einer Vielzahl an bedarfsgerechten und hochwertigen Mobilitätsangeboten frei über die Wahl ihrer Verkehrsmittel entscheiden können. Damit geht ebenso einher, dass die Abhängigkeit von einem eigenen Pkw

reduziert wird. Daher wurden die Teilnehmenden der Mobilitätsumfrage hinsichtlich ihrer gegenwärtigen Pkw-Nutzung befragt. Das Ziel dieser war es Antworten auf die folgenden Fragen zu finden:

- Wie viele Personen nutzen bereits Alternativen zum Pkw und möchten dieses Verhalten beibehalten?
- Wie viele Personen nutzen gegenwärtig noch (häufig) den Pkw, möchten die Pkw-Nutzung jedoch verringern? Hierzu fehlt jedoch noch der Plan, wie dies funktionieren kann.
- Wie viele Personen würden gerne ihre Pkw-Nutzung verringern, können dies aus bestimmten Gründen jedoch nicht tun?
- Wie viele Personen nutzen den Pkw häufig und möchten daran auch nichts ändern?

Die Idee des Stufenmodells selbstregulierter Verhaltensänderung³² ist, dass der Verhaltensänderungsprozess als zeitliche Sequenz von vier Aufgaben beschrieben werden kann, die die Person lösen muss, um ein gewünschtes Verhaltensänderungsziel (hier: geringere Pkw-Nutzung) zu erreichen. Der Durchgang durch die Aufgabensequenz wird durch die Ausbildung spezifischer Intentionstypen markiert:

- **Zielintention:** Welches Ziel möchte ich erreichen? → Beispiel: Die Person hat jetzt das Ziel seine Autonutzung bei Alltagswegen zu reduzieren.
- **Verhaltensintension:** Wie kann ich mein Ziel erreichen? → Beispiel: Die Person hat die Absicht künftig mit dem ÖPNV zur Arbeit zu fahren.
- **Implementationsintension:** Wie kann ich meinen Plan umsetzen? → Die Person hat den Plan morgens um 7:30 Uhr an der Haltestelle „Schlossallee“ mit der Buslinie 11 zur Arbeit zu fahren.

In der nachfolgenden Abbildung sind die vier Stufen der Verhaltensänderung sowie die Übergangspunkte dargestellt.

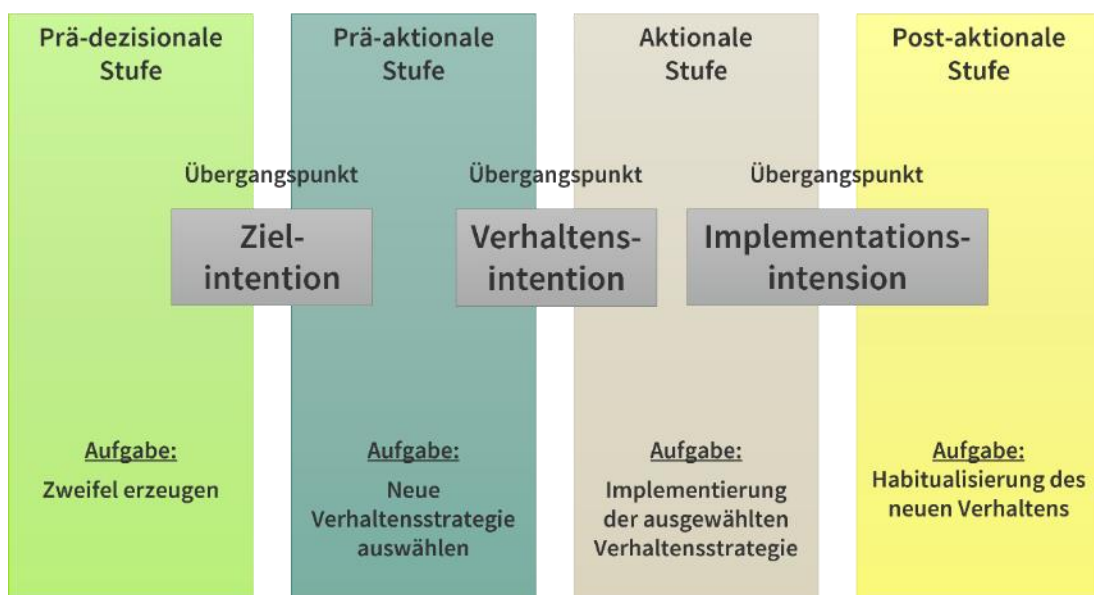


Abbildung 31: Stufenmodell selbstregulierter Verhaltensänderung³³

³² (Bamberg, 2013)

³³ (Bamberg, 2013)



Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage zeigen, dass bereits ein Drittel der Befragten (**1. Gruppe**) entweder kein Auto besitzt bzw. es nicht nutzen kann oder sich bewusst dazu entschieden hat möglichst oft Alternativen zum Pkw zu benutzen. Die Personengruppe stimmt zudem der Aussage zu, dass sie auch zukünftig auf die Nutzung eines Pkw verzichten bzw. die geringe Auto-Nutzung beibehalte.

→ Diese Gruppe befindet sich bereits in der letzten Stufe der Verhaltensänderung („Wunschzustand“) und benötigt daher keine explizite Aufmerksamkeit. Bei dieser Gruppe ist es jedoch wichtig, dass sie in dieser Gruppe verbleibt und nicht in etwaige alte Verhaltensmuster zurückfällt.

Die **2. Personengruppe** ist in zwei Untergruppen unterteilt. Die erste Teilgruppe benutzt gegenwärtig noch oft das Auto, es ist aber ihr Ziel, die Auto-Nutzung zu verringern. Hierzu liegt bereits ein Plan vor, der noch umgesetzt werden muss. Die zweite Teilgruppe benutzt gegenwärtig ebenfalls noch häufig das Auto und möchte diese Nutzung verringern. Im Vergleich zu ersten Teilgruppe fehlt jedoch noch der Plan, wie die Veränderung umgesetzt werden kann.

→ Diese Gruppe stellt eine wichtige Zielgruppe im Rahmen des Projektes dar. Hier liegt Potenzial vor, dass Menschen zukünftig weniger Auto fahren und stattdessen auf alternative Verkehrsmittel zurückgreifen (**19 % der Befragten!**)

Die **3. Gruppe** (43 %) ist ebenfalls in zwei Teilgruppen zu unterteilen. Die erste Teilgruppe umfasst Personen, die gegenwärtig häufig das Auto nutzen, ihre Nutzungshäufigkeit grundsätzlich reduzieren würden, dies aber aus bestimmten Gründen nicht tun können. Die Personen der zweiten Teilgruppe nutzen gegenwärtig ebenfalls häufig das Auto und sind damit auch zufrieden und möchten folglich ihr Mobilitätsverhalten nicht ändern.

→ Diese Gruppe kann eine wichtige Zielgruppe im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Kronberg darstellen, sofern Verbesserungen im Mobilitäts- und Verkehrssystem erzielt werden konnten; z.B. durch die Förderung des Umweltverbundes.

Die übrigen 5 % der Befragten gab an, dass keine Aussage auf ihre gegenwärtige Pkw-Nutzung zutreffen würde.

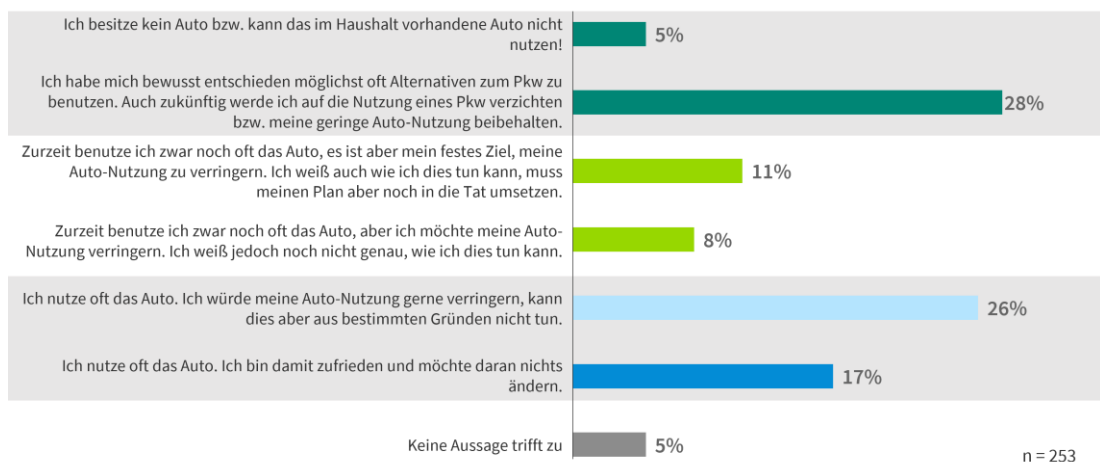


Abbildung 32: Stufen der Verhaltensänderung im Hinblick auf die Pkw-Nutzung (Mobilitätsumfrage 2023)

1.5 | Mobilitätserhebung

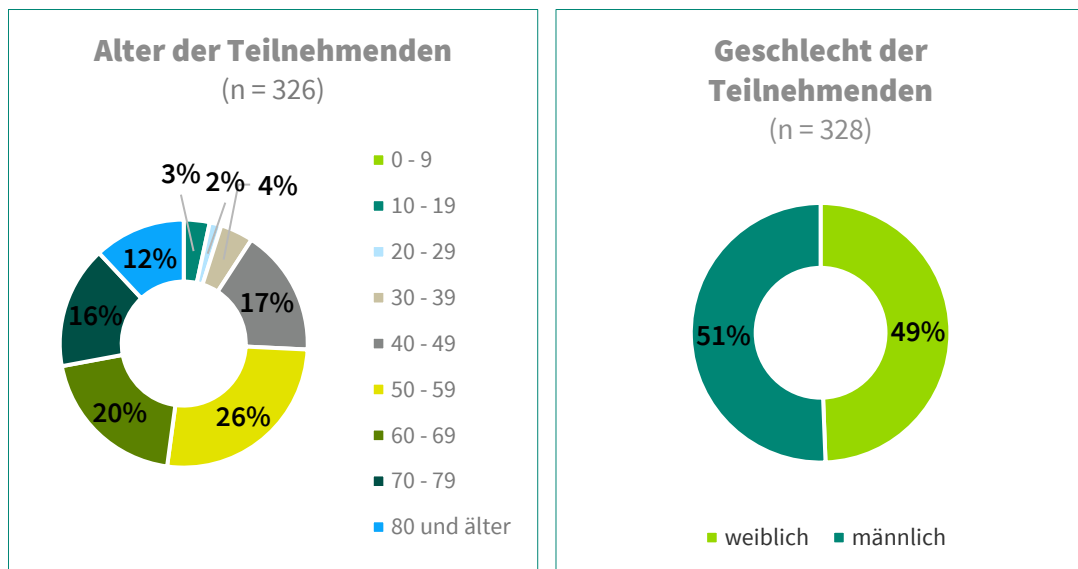
Im Rahmen der Erstellung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Kronberg im Taunus wurde 2023 eine Mobilitätserhebung durchgeführt, um Informationen über das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner von Kronberg zu erhalten.

Hierzu wurden 3.000 Haushalte per Postwurfsendung angeschrieben und zur Teilnahme aufgerufen. Dem Anschreiben des Bürgermeisters Christoph König lag ein Erläuterungsschreiben der mobildenker GmbH bei. Dieses enthielt konkrete Hinweise zur Teilnahme an der Mobilitätserhebung.

An der Mobilitätserhebung sollte das Haushaltsmitglied teilnehmen, welches als Nächstes Geburtstag hat. Mit dieser Methode sollte vermieden werden, dass lediglich der Haushaltsvorstand bzw. ausschließlich Erwachsene an der Erhebung teilnehmen. Es durften zudem nur Personen ab einem Alter von zehn Jahren an der Erhebung teilnehmen. Die ersten 100 Teilnehmenden, die den Fragebogen vollständig ausgefüllt im Rathaus abgegeben hatten, erhielten einen Gutschein für das Waldschwimmbad. Die Befragung konnte auch online durchgeführt werden.

Neben einem Haushaltsfragebogen und einem Personenfragebogen wurde mittels eines Wegetagebuchs das Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden an einem vorgegebenen Stichtag erfasst. Die Wegetagebücher wurden auf vier Stichtage (jeweils Dienstag) verteilt, um beispielsweise auf besondere tagesspezifische Auswirkungen (z.B. Baustellen, Streik, Wetter) reagieren zu können.³⁴

An der Mobilitätserhebung haben 330 Personen teilgenommen. Dies bedeutet, dass aus 11 % der angeschriebenen Haushalte eine Person teilgenommen hat.



Die Altersverteilung der Teilnehmenden zeigt, dass aus allen Altersklassen Bürgerinnen und Bürger an der Befragung teilgenommen haben. Die unteren Altersklassen (10-39) sind unterrepräsentiert. Dies spiegelt sich auch beim Durchschnittsalter der

³⁴ Stichtage: 27.06., 04.07., 11.07. und 18.07.2023

Erhebungsteilnehmenden wider, welches 58,8 Jahre betrug. Im Jahr 2021 lag das Durchschnittsalter der Kronbergerinnen und Kronberger bei 47,6 Jahren.³⁵ Wenn man nur die über 10-jährigen Kronbergerinnen und Kronberger berücksichtigt, so liegt das Durchschnittsalter bei 55,3 Jahren.

Die Geschlechterverteilung unter den Befragten ist nahezu ausgeglichen (51/ 49 %). Damit sind die Männer im Rahmen der Umfrage leicht überrepräsentiert. Innerhalb der Kronberger Stadtgesellschaft liegt deren Anteil bei 47 %.³⁶

Die Mehrheit der Befragten (55 %) verfügt über einen Fachhochschul- oder Universitätsabschluss. Weitere 14 % können eine Hochschulreife (Abitur) nachweisen. Dies ist im Vergleich zu anderen Stichproben bzw. anderen Kommunen hervorzuheben und bei der Interpretation der Erhebungsergebnisse zu berücksichtigen. Unter den an der Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland 2017“ teilgenommenen Personen, die in Hessen leben, verfügten „lediglich“ 18 % über einen Fachhochschul- oder Universitätsabschluss.³⁷

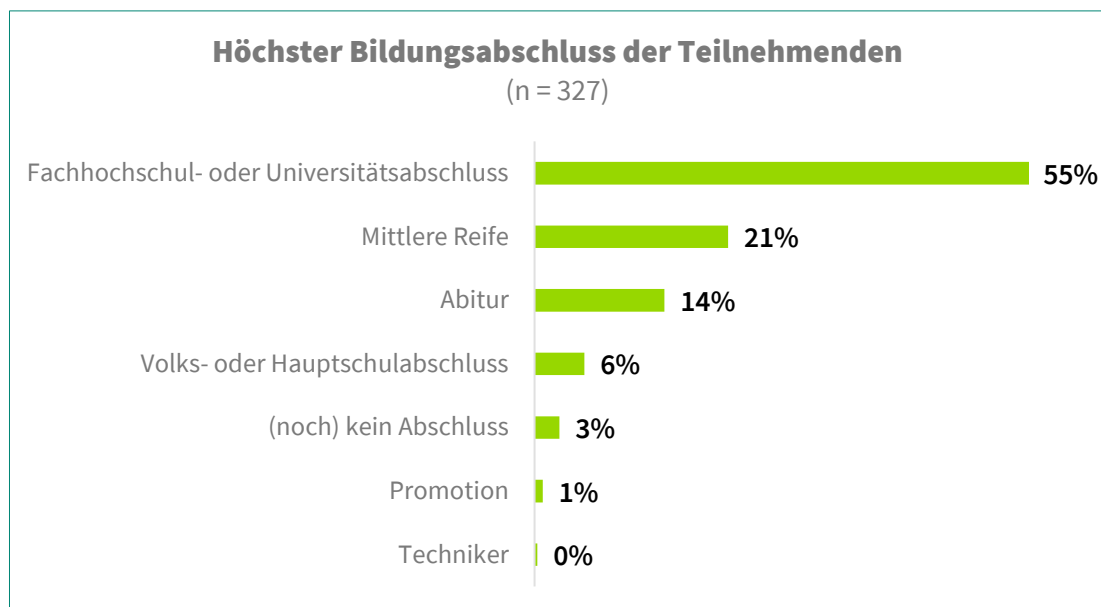


Abbildung 33: Höchster Bildungsabschluss der Teilnehmenden an der Mobilitätserhebung 2023

Des Weiteren sind 46 % der Teilnehmenden in Vollzeit und 16 % in Teilzeit beschäftigt. Weitere 28 % sind im Ruhestand. Die weiteren rund 10 % der Befragten befinden sich in Ausbildung (inkl. Schule), haben einen Minijob oder befinden sich in Elternzeit/ im Mutterschutz oder sind Hausfrau/-mann.

³⁵ (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023)

³⁶ (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023)

³⁷ (infas, DLR, IVT und infas 360, 2019)

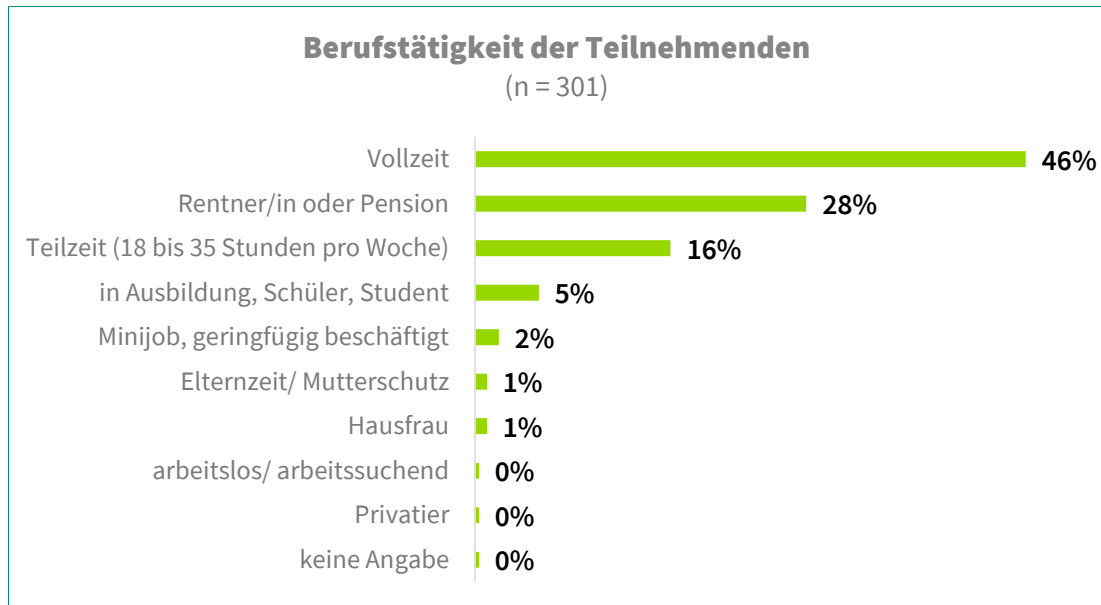


Abbildung 34: Berufstätigkeit der Teilnehmenden an der Mobilitätserhebung 2023

Der überwiegend hohe Bildungsstand unter den Befragten sowie der hohe Anteil an Personen, die in Vollzeit beschäftigt sind, spiegelt sich auch im monatlichen Nettoeinkommen der Haushalte wider. Dies ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Das Durchschnittseinkommen der Befragten liegt bei rund 12.000 € (netto) pro Monat. Bei der Interpretation des Einkommens sollte jedoch eher der Median betrachtet werden, welcher bei 4.550 € (netto) pro Monat und Haushalt liegt.

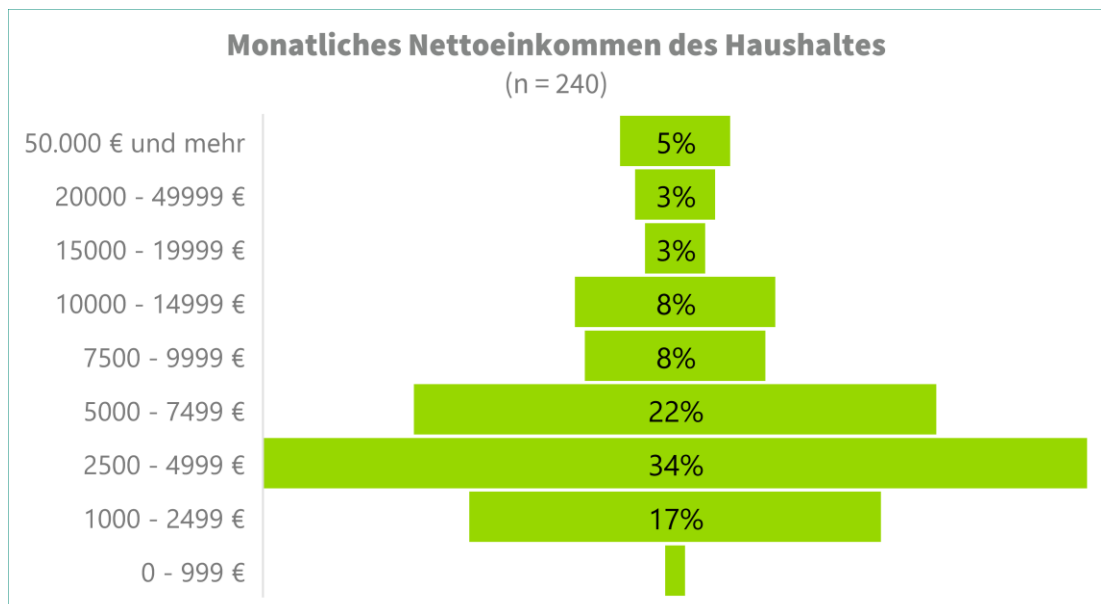


Abbildung 35: Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes

Die Wohnorte der Befragten wurden mittels einer Kartendarstellung abgefragt, da auf Grundlage der amtlichen Gebietseinteilung lediglich eine Unterscheidung zwischen den drei Stadtteilen Innenstadt, Schönberg und Oberhöchstadt möglich gewesen wäre. Hierbei hätte es zudem Unstimmigkeiten bzgl. der Zuordnung der Wohnanschrift zu den Stadtteilen geben können. Die Auswertung der Wohnstandorte der Befragten zeigt, dass eine sehr homogene Verteilung über das Stadtgebiet erreicht werden konnte.

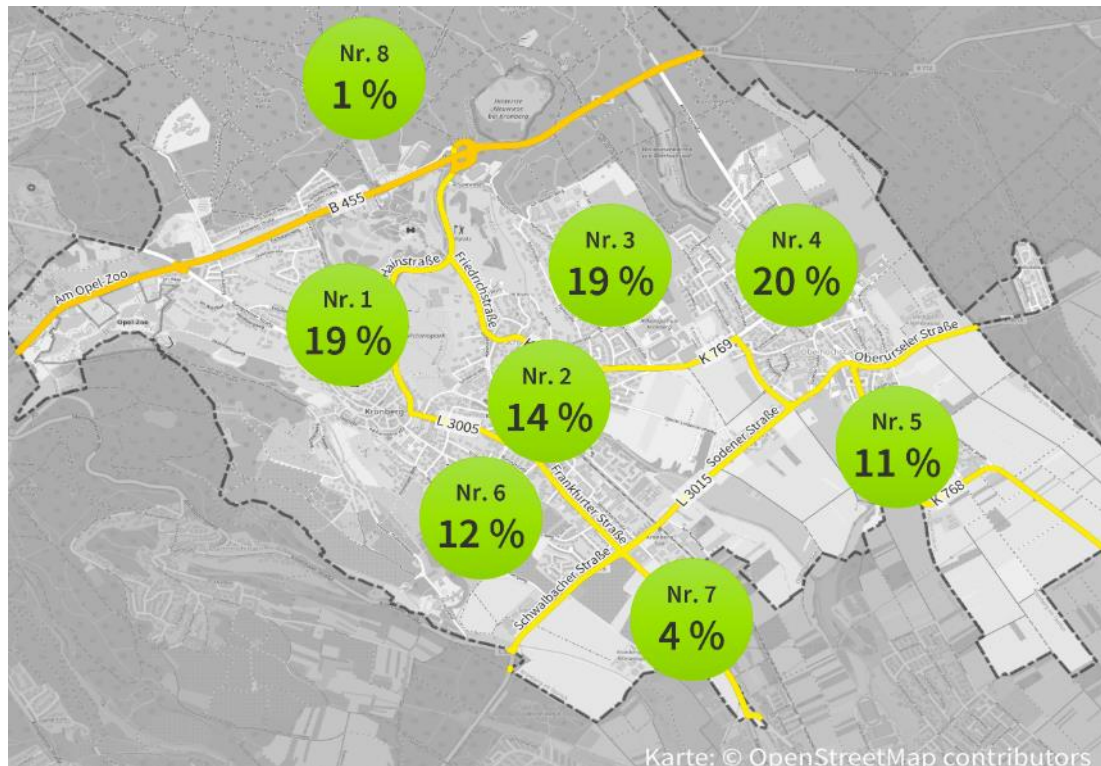


Abbildung 36: Wohnorte der Teilnehmenden an der Mobilitätserhebung 2023

Mit der Mobilitätserhebung sollte in erster Linie das Mobilitätsverhalten eruiert werden. Hierbei stand die Ermittlung des Modal Splits im Vordergrund. Dieser Kennwert gibt Aufschluss über die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen und an der Verkehrsleistung.

In den nachfolgenden Abbildungen ist der Modal Split im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen (Anzahl der Wege) und die Verkehrsleistung (Entfernung der Wege) dargestellt.

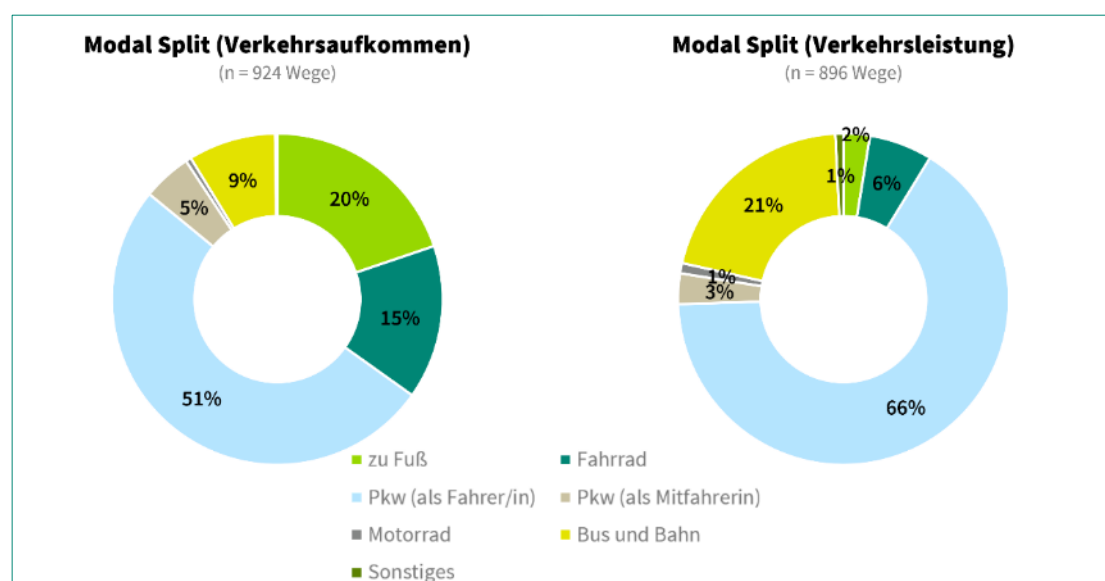


Abbildung 37: Modal Split in der Stadt Kronberg im Taunus 2023



Der Modal Split im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen zeigt, dass die Teilnehmenden der Mobilitätserhebung bereits heute rund ein Drittel aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Etwas mehr als die Hälfte aller Wege wird mit dem Pkw zurückgelegt und 9 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn). Wird die Verkehrsleistung, also die Entfernung der Wege, bei der Verkehrsmittelaufteilung berücksichtigt, so wird die Dominanz der motorisierten Verkehrsmittel deutlich. Die Verkehrsleistung, die mit motorisierten Verkehrsmitteln erzeugt wird, liegt demnach bei 91 %. Der vergleichsweise hohe Anteil des ÖPNV (21 %) ist in erster Linie durch die SPNV-Anbindung von Kronberg im Taunus sowie die Nähe zu Frankfurt am Main (Anschluss an das Fernverkehrsnetz) zu begründen.

Die Personen, die an der Mobilitätserhebung teilgenommen haben und an dem vorgegebenen Stichtag mobil waren, haben im Durchschnitt 3,5 Wege zurückgelegt. Damit liegt die Mobilitätsrate leicht über dem Wert, der im Rahmen der Mobilitätsstudie in Deutschland (2017) für den Regionstyp „Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum“, wozu Kronberg zugeordnet wird, ermittelt wurde (3,2 Wege pro Tag).

Darüber hinaus wurde die Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen ausgewertet. Hierbei zeigt sich, dass der Anteil der Wege, der mit dem Pkw zurückgelegt wird, mit dem Alter zunimmt. Dieser beträgt in der Altersklasse 30 - 39 Jahre lediglich 32 % und steigt auf 59 % bei der Altersklasse „80 und älter“. Des Weiteren wird ersichtlich, dass die aktive Mobilität, also die Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, in den mittleren Altersklassen (40 - 69 Jahre | Berufsleben) im Vergleich zu den jungen und alten Altersklassen deutlich abnimmt.

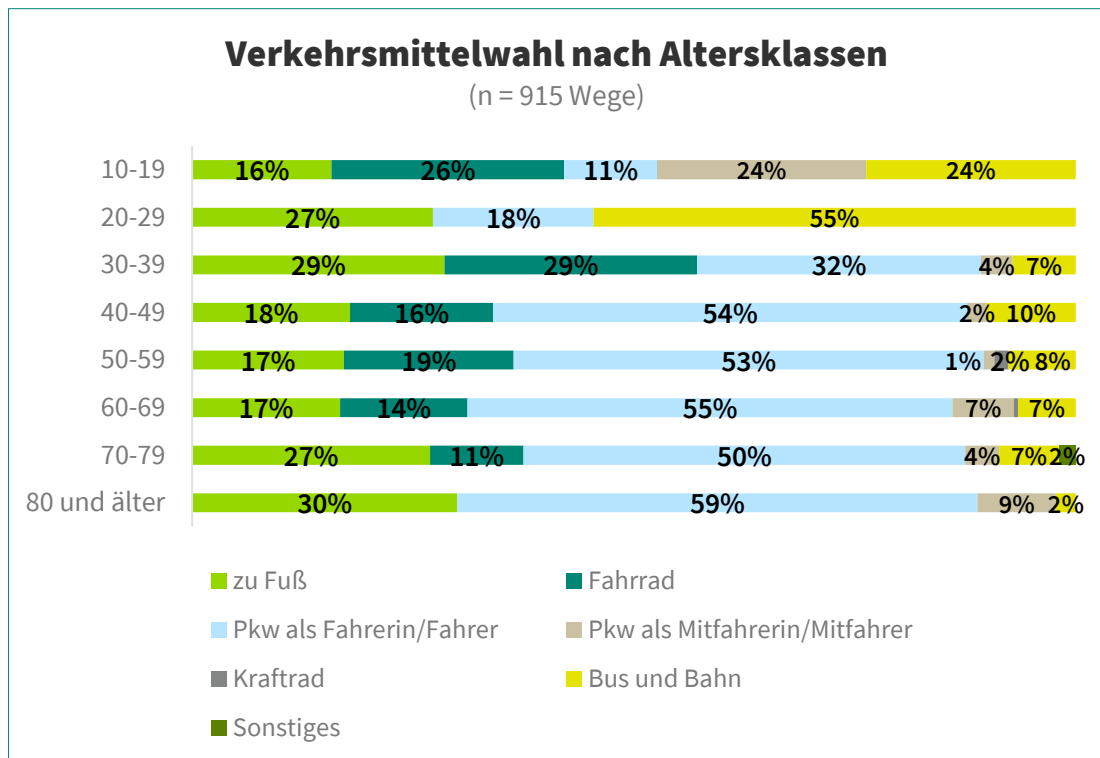


Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen (Mobilitätserhebung 2023)

Im Hinblick auf die Abschätzung des Potenzials zur Verlagerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr auf den Fuß- und Radverkehr spielen die Wegelängen eine große Rolle. Die Ergebnisse der Mobilitätserhebung zeigen, dass mehr als die Hälfte aller dokumentierten Wege nicht länger als 5,0 Kilometer waren. Lediglich rund ein Viertel aller Wege der Teilnehmenden war zehn oder mehr Kilometer lang.

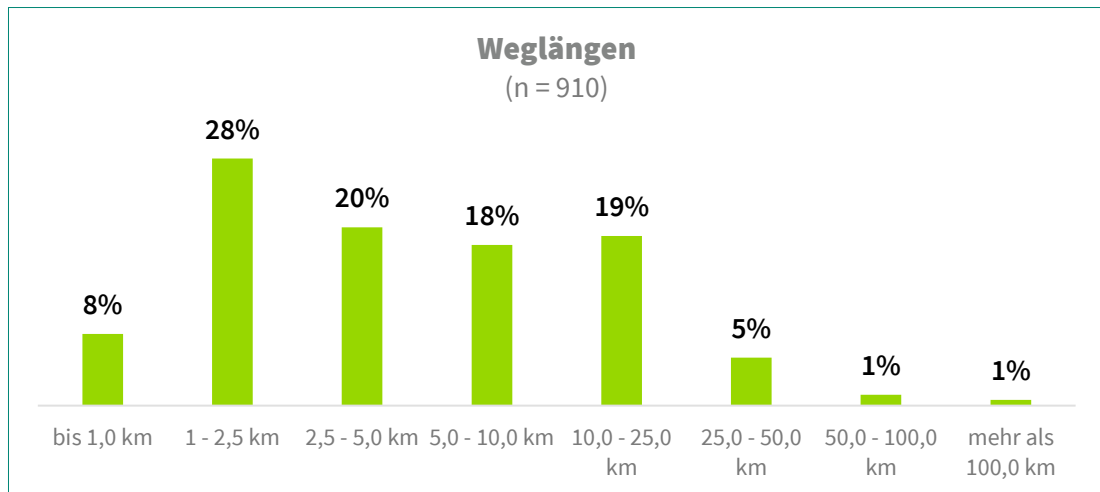


Abbildung 39: Weglängen (Mobilitätserhebung 2023)

Untersucht man die Verkehrsmittelwahl im Hinblick auf die Länge der zurückgelegten Entfernungen, so wird ersichtlich, dass bei den sehr kurzen Wegen bis 1.000 Meter Länge der Fuß- und Radverkehr die dominierenden Verkehrsmittel sind. Bei Entfernungen von 1-2,5 km Länge liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bereits bei über einem Drittel (37 %). Dieser Anteil steigt bei Entfernungen von 2,5 - 5,0 km auf 68 % an.

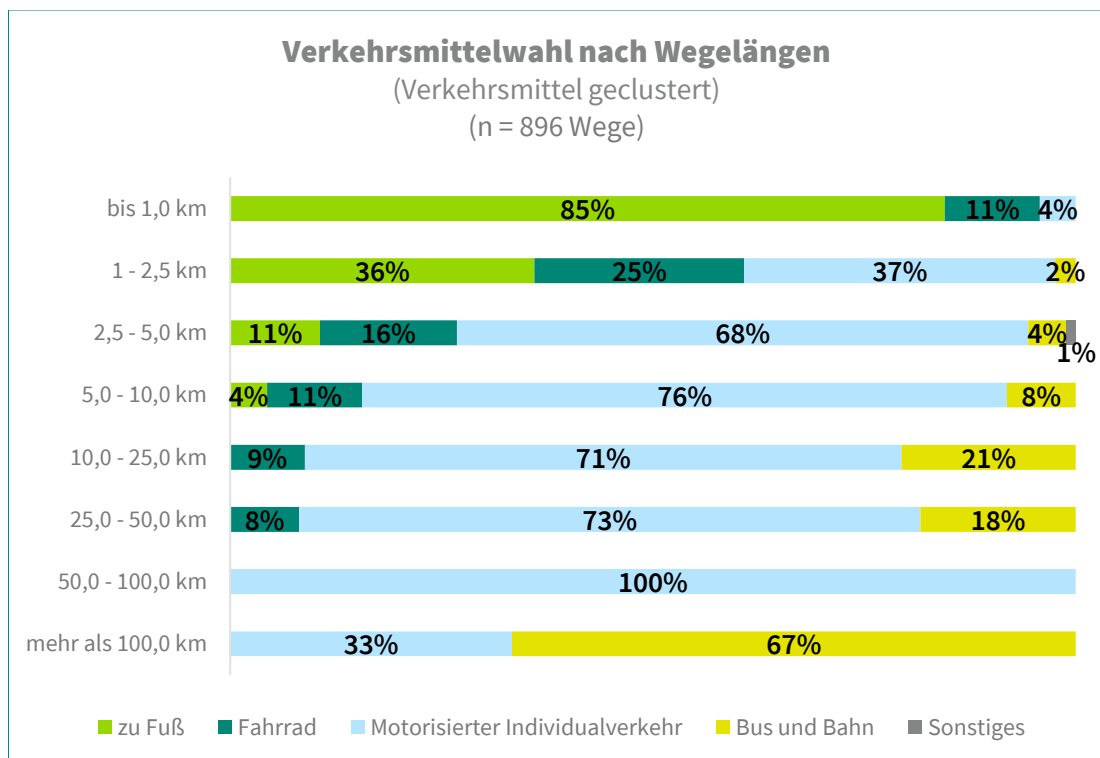


Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen (Mobilitätserhebung 2023)



Eine Zusammenstellung mit allen tabellarischer Auswertungen und dazugehörigen Diagrammen ist dem Anhang zu entnehmen.

1.6 | Verkehrsnetzanalyse

Auf Basis der umfassenden Bestandsaufnahme und analyse- (inkl. Verkehrsunfälle) sowie der Bürgerbeteiligung per Online-Karte wurde im Rahmen einer räumlichen Schwachstellenanalyse das Verkehrsnetz vor Ort geprüft. Hierzu wurde zunächst - in Abstimmung mit der Stadt Kronberg - ein Erhebungsnetz mit einer Länge von rund 70 km definiert. Die Schwerpunkte dieser Verkehrsnetzanalyse lagen auf folgenden räumlichen und thematischen Bereichen:

- Hauptverkehrsstraßen (v.a. klassifiziertes Straßennetz; alle Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)
- Umfeld schutzbedürftiger Einrichtungen (v.a. Kindertagesstätten, Grundschulen und weiterführende Schulen sowie Seniorenheime)
- Konzentrationen von Points of Interest
- Stadtteilzentren
- Haltestellen und Bahnhöfe bzw. Bahnhaltepunkte im Erhebungsnetz
- Schwerpunkte aus der Analyse der Verkehrsunfälle (2020 - 2022)

Die Erhebung fand Anfang September 2023 statt und wurde zu Fuß und mit dem Fahrrad durchgeführt. Der Fokus lag auf der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie den Haltestellen im ÖPNV. Darüber hinaus wurde auf die Verknüpfung sowie die Konkurrenzen zwischen den Verkehrsarten geachtet. In der nachfolgenden Tabelle sind die Erhebungskriterien für die einzelnen Verkehrsarten aufgelistet.

Fußverkehr ▪ Vorhandensein und Dimensionierung von Gehwegen ▪ Führung an Knotenpunkten ▪ Oberfläche und Qualität ▪ Barrierefreiheit (taktile Elemente, abgesenkte Bordsteine etc.) ▪ Querungsstellen (Lage, Art, Maße, Sichtbeziehungen etc.) ▪ Konflikte mit anderen Verkehrsarten	Radverkehr ▪ Art der Radverkehrsführung ▪ Dimensionierung der Radverkehrsanlage (RVA) ▪ Mängel an Knotenpunkten, Überleitungsbereichen ▪ Oberflächenbeschaffenheit der RVA ▪ Linienführung und Stetigkeit ▪ Verkehrsrechtliche Anordnungen (Beschilderung) ▪ Hindernisse/ Gefahrenstellen ▪ Konflikte an Haltestellen/ mit Fußgängern und dem Kfz-Verkehr
ÖPNV-Haltestellen ▪ Verkehrssichere Wartefläche ▪ Informationen (u.a. Fahrplan, Liniennetzplan, Tarife, Auskunft/ Hotline etc.)	Kfz-Verkehr ▪ Breite der Fahrbahn ▪ Einheit von Bau und Betrieb

▪ Barrierefreiheit (inkl. Zuwegung) ▪ Ausstattung (u.a. Sitzmöglichkeiten, Überdachung, Beleuchtung)	▪ Übergangsbereiche (z.B. Ortseingangsbereiche, Tempo 30-Zonen) ▪ Ruhender Verkehr (z.B. Parken auf dem Gehweg) ▪ Zul. Höchstgeschwindigkeiten (z.B. lineares Tempo 30)
---	---

Abbildung 30: Erhebungskriterien für die Verkehrsnetzanalyse

Fußverkehr

Im Fußverkehr wurde zunächst die Führungsform erhoben. Diesbezüglich wird zwischen den folgenden Führungsformen unterschieden:

- Gehweg (VZ 239)
- Gehweg „Rad frei“ (VZ 239 + ZZ 1022-10)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240)
- Getrennter Geh- und Radweg (VZ 241-30 bzw. VZ 241-31)

Weiterhin wurden Netzlücken für den Fußverkehr innerhalb des Erhebungsnetzes erfasst. Dies bedeutet, dass keine Verkehrsanlage für den Fußverkehr vorhanden ist und zugleich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 10 km/h beträgt.



Abbildung 32: Fehlender Gehweg entlang der K 768 (Niederhöchstädter Straße)



Abbildung 33: Fehlender Gehweg „Im Kronthal“

Die Netzlücken im Fußverkehr der Stadt Kronberg befinden sich größtenteils auf außerorts gelegenen bzw. anbaufreien Streckenabschnitten. Insbesondere entlang der K 768 (Kronberg - Steinbach) fehlen derzeit Fußverkehrsanlagen. Aber auch im „Unterer Thalerfeldweg“ und „Im Kronthal“ sowie im „Oberer Lindenstruthweg“ sind beispielsweise gegenwärtig keine Fußverkehrsanlagen vorhanden. Die Länge der Netzlücken im Fußverkehr beträgt in Summe rund 5,6 Kilometer. Diese sind in der nachfolgenden Karte (Abbildung 34) dargestellt.

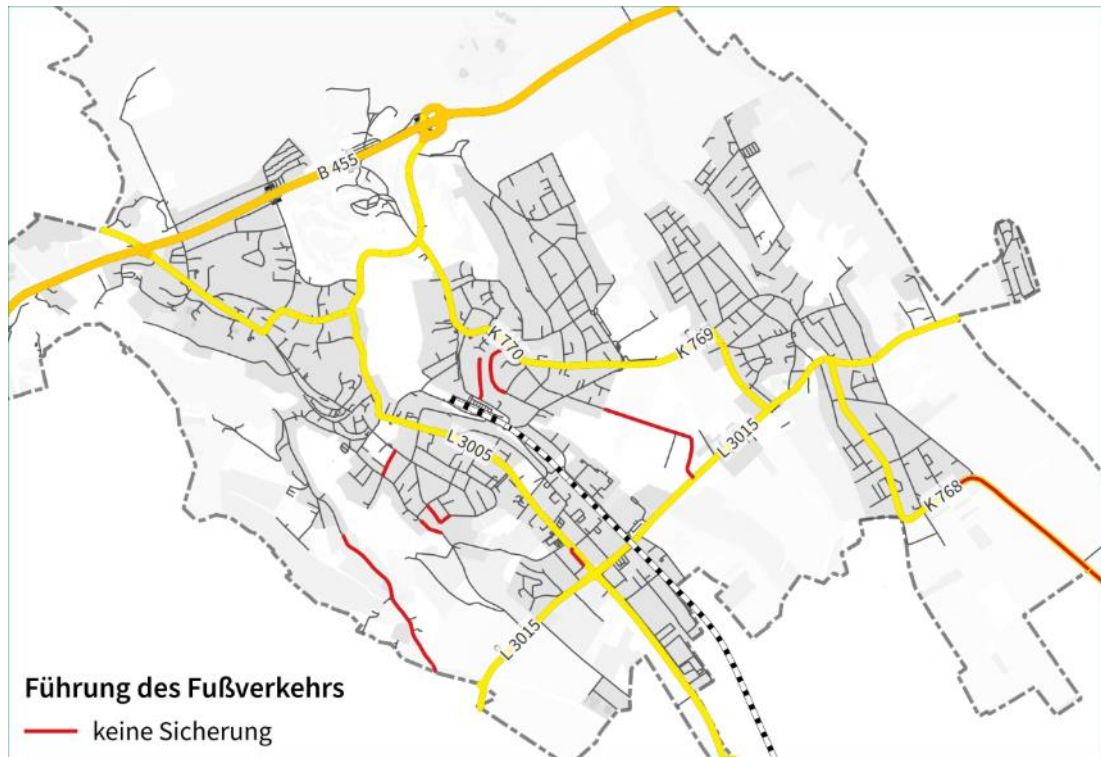


Abbildung 34: Netzlücken im Fußverkehr innerhalb des Erhebungsnetzes

Darüber hinaus wurden die Gehwegbreiten innerhalb des Erhebungsnetzes erhoben. In der nachfolgenden Karte sind die Straßen des Erhebungsnetzes dargestellt, in denen die Gehwege schmäler als 2,50 m (unterhalb des Mindestmaßes laut Richtlinien sind, orange (einseitig) bzw. rot (beidseitig) dargestellt. Die Streckenabschnitte, die über keine gesicherte Führung im Fußverkehr verfügen, sind in diesem Plan nicht dargestellt.

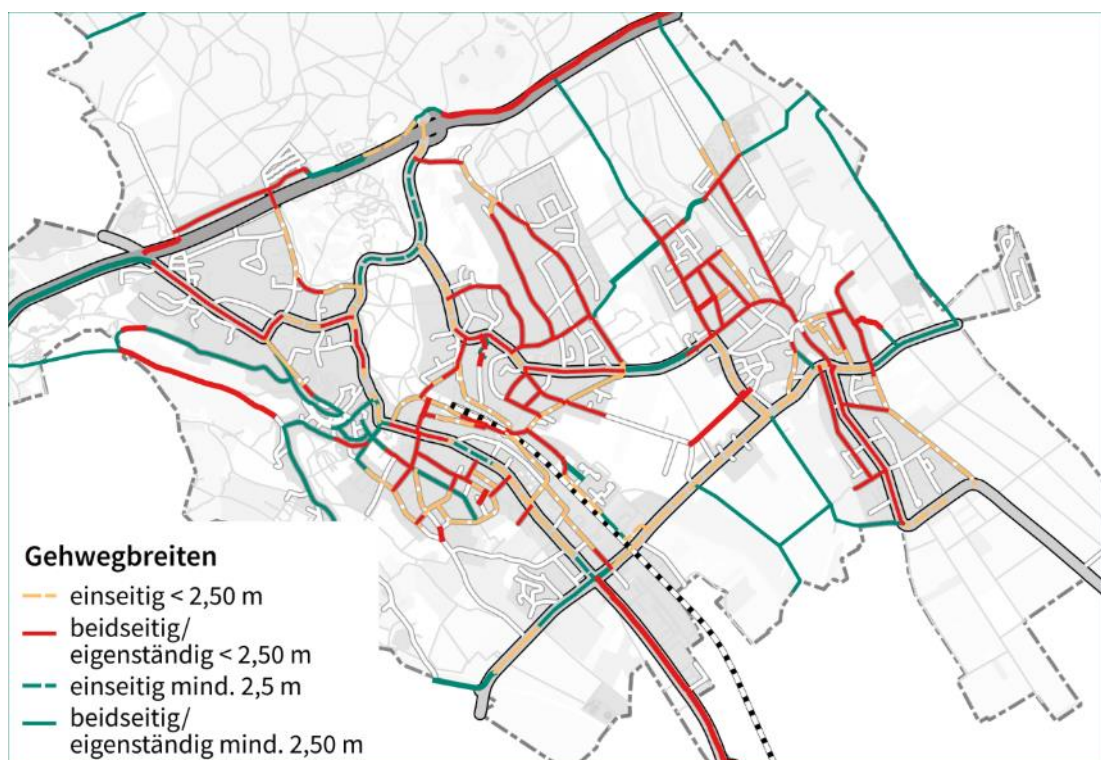


Abbildung 41: Dimensionierung der Gehwege im Erhebungsnetz

Es ist auffällig, dass sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen als auch abseits dieser, z.B. in Wohngebieten, viele Gehwege nicht über die erforderliche Mindestbreite von 2,50 m verfügen.



Abbildung 35: Unzureichende Gehwegbreite in der Oberurseler Straße (Oberhöchstadt)



Abbildung 36: Unzureichende Gehwegbreiten in der Schillerstraße (Schöenberg)

Darüber hinaus konnte festgestellt werden, dass innerhalb des Erhebungsnetzes an mehreren Stellen Querungsanlagen für den Fußverkehr fehlen oder vorhandene Anlagen Mängel hinsichtlich der Lage und der Ausgestaltung aufweisen (z.B. Querungsstelle am Bahnhofsteppunkt Kronberg). An mehreren Knotenpunkten sind zudem nicht alle Querungsmöglichkeiten für Fußgänger sichergestellt, da die Furten (und ggf. LSA-Signalisierungen) fehlen.

Weiterhin konnten Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit der Fußverkehrsanlagen festgestellt werden. Dies bezieht sich insbesondere auf Knotenpunkte, Querungsanlagen und die Zuwegung zu Haltestellen. Es fehlen an mehreren Knotenpunkten notwendige Bordsteinabsenkungen sowie taktile Elemente zum Führen von Menschen mit Sehbehinderungen.



Abbildung 42: Fehlende Barrierefreiheit am Knotenpunkt „Schönberger Straße/ Limburger Straße“ (Oberhöchstadt)



Abbildung 43: Fehlende Barrierefreiheit an der Bushaltestelle „Birkenweg“ (Oberhöchstadt)

Weiterhin wurden an mehreren Stellen temporäre Hindernisse, wie z.B. Mülltonnen, auf den Gehwegen erfasst, die im Hinblick auf die oftmals unzureichenden Gehwegbreiten ein Hindernis im Lichtraumprofil darstellen.

Weiterhin sind vereinzelte Straßenräume und vor allem Knotenpunkte sehr großzügig angelegt worden, so dass die Wege, die beim Queren der Fahrbahn zurückgelegt werden



müssen, sehr weit sind. Hierzu zählen z.B. die nachfolgenden Knotenpunkte und Straßenabschnitte:

- Schönberger Straße/ Altkönigstraße
- Jaminstraße/ Hainstraße
- Friedrichstraße/ Zeilstraße

Die punktuellen Mängel sind in der entsprechenden Mängelliste (siehe Anhang) sowie in den Mängelplänen aufgeführt.

Radverkehr

Das Erhebungsnetz des Radverkehrs weist - ebenso wie das des Fußverkehrs - Netzlücken auf. Dies bedeutet, dass keine Verkehrsanlage für den Radverkehr vorhanden ist und zugleich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/ h beträgt. Wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, z.B. im verkehrsberuhigten Bereich oder in Tempo 30-Zonen, handelt es sich nicht um eine Netzlücke. Verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit sind für die Führung des Radverkehrs jedoch nur bedingt geeignet, da Radfahrende ebenfalls nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen. Sie sollten daher nur in der (Fein)Erschließung zum Einsatz kommen.

Darüber hinaus wurden Straßenabschnitte erhoben, in denen Radfahrende sowohl die Fahrbahn als auch den Gehweg nutzen dürfen (VZ 239 + ZZ 1022-10 | Gehweg „Rad frei“). Diese Führungsform (Gehweg „Rad frei“) wurde als „untergeordnete Führung“ gekennzeichnet, da für den Radverkehr in diesen Fällen auf den Gehwegen Schrittgeschwindigkeit und besondere Rücksicht gelten, sofern Fußgänger/innen behindert werden könnten. Des Weiteren bestehen streckenweise Fahrverbote für den Radverkehr, die durch das Verkehrszeichen 250 angeordnet sind.

Die Netzlücken im Radverkehr der Stadt Kronberg im Taunus (nur Erhebungsnetz!) befinden sich sowohl innerorts als auch auf außerorts gelegenen bzw. anbaufreien Streckenabschnitten. Die Länge der Netzlücken im Radverkehr beträgt in Summe rund 15 Kilometer.

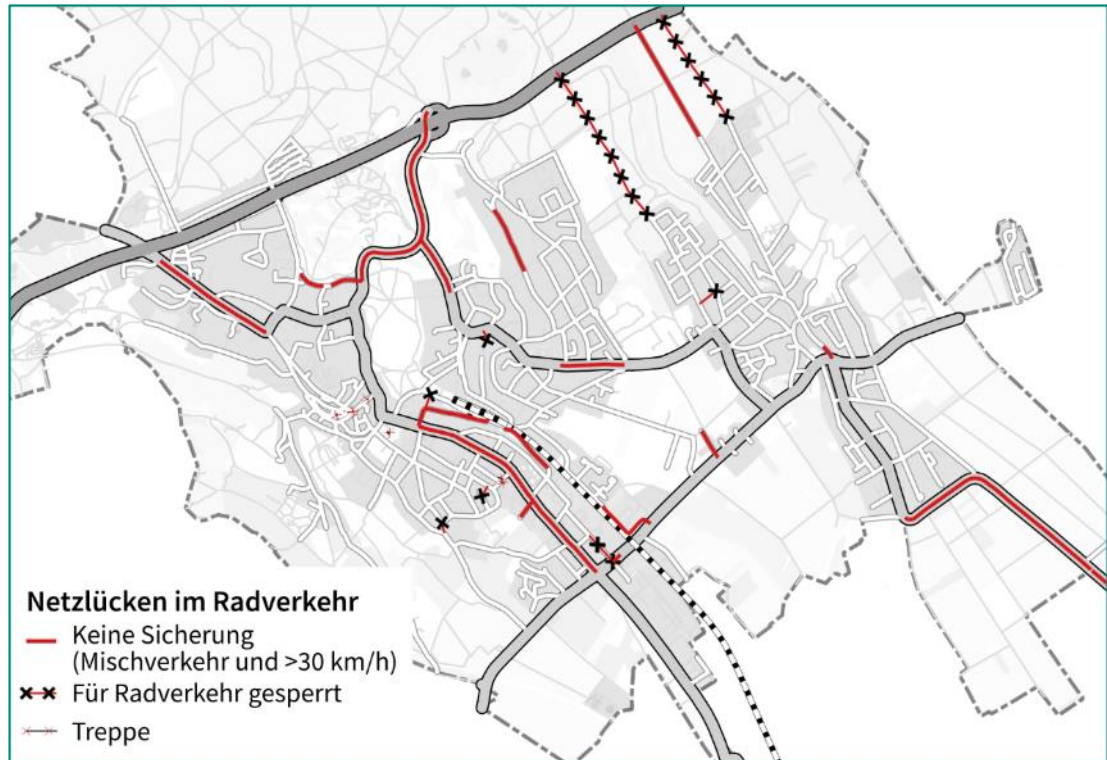


Abbildung 44: Netzlücken im Radverkehr in Kronberg im Taunus (nur Erhebungsnetz)

Neben den linearen Mängeln wurden außerdem punktuelle Mängel im Radverkehr erhoben. Hierzu zählen unter anderem:

- Fehlende Querungsstellen (z.B. am Anfang/ Ende eines einseitigen Radweges | Ortseingang)
- Führung an Knotenpunkten unklar/ unverständlich
- Führung an Knotenpunkten bietet Konfliktpotenzial
- Poller und Umlaufsperrern
- Mängel im Oberflächenbelag (v.a. auf Wirtschaftswegen)
- Unzureichender Unterhalt/ unzureichende Pflege der Verkehrsanlage (z.B. Bewuchs und Laub)
- Fehlerhafte bzw. unvorteilhafte verkehrsrechtliche Anordnungen aus Sicht des Radverkehrs (z.B. Durchfahrtsverbote für alle Fahrzeuge)
- Unzureichende Qualität der Radverkehrsanlagen
- Fehlende/ unzureichende Furtmarkierungen

Alle punktuellen Mängel sind in der Mängelliste detailliert aufgelistet sowie in einem Übersichtsplan dargestellt (siehe Anhang).

Nachfolgend sind Beispielfotos für die zuvor beschriebenen Mängel im Radverkehr dargestellt.



Abbildung 45: Unzureichender Unterhalt/
unzureichende Pflege der Verkehrsanlage (L 3005 |
Frankfurter Straße)



Abbildung 46: Unzureichende Qualität des Radweges
(Scheibenbuschweg)



Abbildung 47: Mangelhafte Sichtbeziehungen an
Einmündungen (Schwalbacher Straße/
Geiersbergweg)



Abbildung 48: Durchfahrt verboten für den Radverkehr
(Am Waldschwimmbad; Einfahrt in Waldweg)

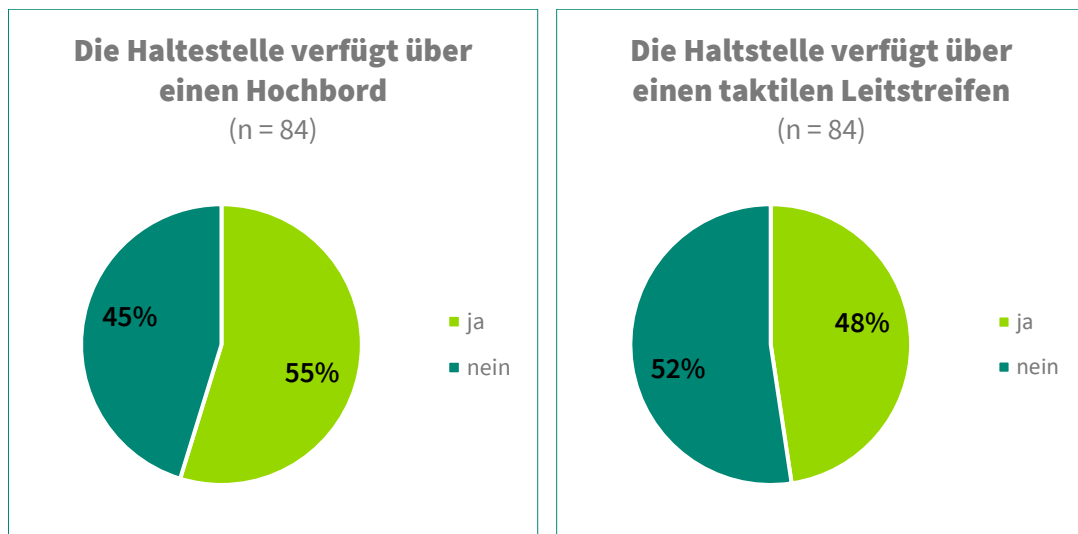


Abbildung 49: Zugewachsene Fahrradabstellanlage
am Bahnhofsteilpunkt Kronberg Süd

Öffentlicher Personennahverkehr

Im Rahmen der Mängel-/Defizitanalyse wurden die Bushaltestellen und Bahnhöfe untersucht, die sich im Erhebungsnetz befinden. Dabei konnte festgestellt werden, dass einige Bushaltestellen noch nicht barrierefrei ausgebaut wurden. Dies bezieht sich sowohl

auf den Hochbord, der einen niveaugleichen Einstieg in das Fahrzeug ermöglicht, als auch taktile Elemente, die Sehbehinderten die Orientierung ermöglichen/ erleichtern.



Des Weiteren verfügen vereinzelte Haltestellen über keinen Fahrgastunterstand und/ oder keine Sitzmöglichkeit, was erhebliche Qualitätsdefizite darstellt. Insbesondere im Hinblick auf den demografischen Wandel sollten an allen Haltestellen Sitzmöglichkeiten geschaffen werden, sofern es sich um Haltestellen handelt, an denen Einsteiger vorliegen. Des Weiteren verfügen mehrere Haltestellen über keine (ausreichende) Zuwegung sowie Beleuchtung. Beides trifft auch auf die Querungsanlagen zu.

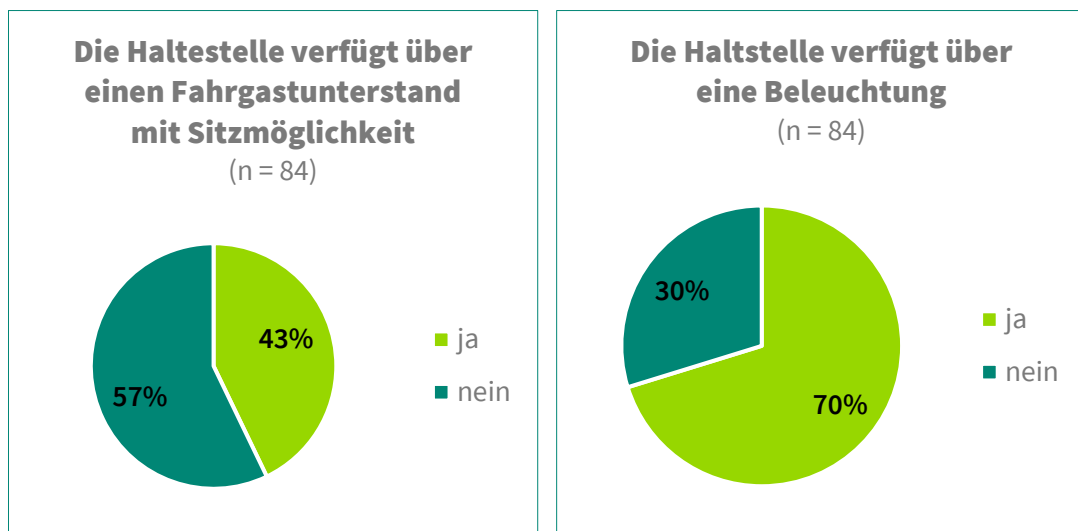




Abbildung 50: Fehlende Sitzmöglichkeit und fehlender Fahrgastunterstand an der Haltestelle „Viktoriastraße“



Abbildung 51: Fehlende Einstiegsmöglichkeit in den Bus an der Haltestelle „Kirche“ (Oberhöchstadt)



Abbildung 52: Fehlende Barrierefreiheit/ fehlende Zuwegung zur Haltestelle „Stift Kronthal“



Abbildung 53: Fehlender Hochbord zum niveaugleichen Einstieg (Haltestelle „Dalles“ in Oberhöchstadt)

Kraftfahrzeugverkehr

Im Kraftfahrzeug wurden insbesondere im ruhenden Verkehr Mängel und Defizite erhoben. Grundsätzlich konnte festgehalten werden, dass die Straßenräume in Kronberg (Erhebungsnetz) sehr stark vom ruhenden Verkehr geprägt sind. Dies führt in manchen Straßenabschnitten dazu, dass Begegnungsverkehr von Kraftfahrzeugen erschwert wird. In den verkehrsberuhigten Bereichen wurden sehr häufig Parkstände mittels Markierung oder Pflasterung ausgewiesen, was vermuten lässt, dass diese Bereiche als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen wurden, um (mehr) Parkraum zu schaffen.

Darüber hinaus sind an vielen Stellen Parkstände auf Gehwegen angeordnet, obwohl die verbleibende Gehwegbreite nicht ausreichend ist. Mitunter wurden die Parkstände auch für wenige Zentimeter auf den Gehwegen markiert/ gepflastert (siehe Fotos).

Des Weiteren konnte im Erhebungszeitraum eine Vielzahl von Kraftfahrzeugen gesichtet werden, die ordnungswidrig geparkt waren (Halt-/ Parkverbote, Zufahrten und Knotenpunktbereiche).

Die alternierende Anordnung in vielen Straßen wirkt sich positiv auf das Geschwindigkeitsniveau aus.

Die Parkstände weisen oftmals eine geringe Dimensionierung (z.T. 1,80 m Breite) auf, so dass die Fahrzeuge auf die angrenzenden Flächen (v.a. Gehwege) überragen.

Für die Stadtteilzentren (Altstadt, Oberhöchstadt (Dalles), Schönberg) wäre die Einführung/ Umsetzung eines Parkraummanagements notwendig, um konkrete Aussagen zum ruhenden Verkehr tätigen zu können.



Abbildung 54: Ruhender Verkehr in einem verkehrsberuhigten Bereich



Abbildung 55: Parken in unmittelbarer Nähe zu Querungsstellen für den Fußverkehr

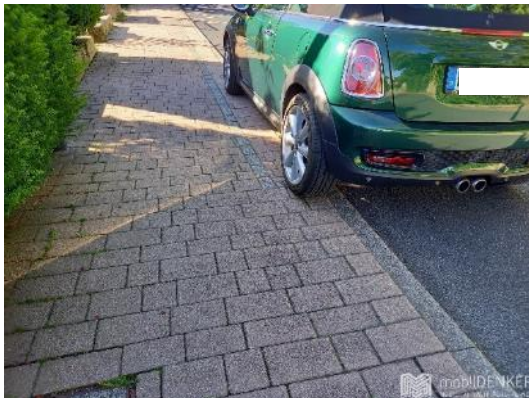


Abbildung 56: Anordnung von Parkständen auf dem Gehweg



Abbildung 57: Anordnung von Parkständen auf dem Gehweg

Straßenraumgestaltung

In Kronberg im Taunus liegen stellen-/ abschnittsweise Defizite in der Straßenraumgestaltung vor, die mitunter mit einer fehlenden „Einheit von Bau und Betrieb“ beschrieben werden können. Dies betrifft insbesondere die zum Teil unzureichende/ fehlende Gestaltung von Ortseingangsbereichen oder Übergängen zwischen unterschiedlichen Straßentypen. Unter Letzterem ist beispielsweise der Übergang von einer Hauptverkehrsstraße in eine Tempo 30-Zone oder in einen verkehrsberuhigten Bereich zu verstehen.

Unzureichende Gestaltung von Ortseingangsbereichen (Auswahl)

- K 769 (Schönberger Straße) | Westlicher Ortseingang Oberhöchstadt
- Altkönigstraße (Nördlicher Ortseingang)



Abbildung 58: Ortseingang Oberhöchstadt (K 769 | Schönberger Straße)



Abbildung 50: Altkönigstraße (Nördlicher Ortseingang Oberhöchstadt)

Unzureichende Gestaltung von Übergängen zw. unterschiedlichen Straßentypen sowie unzureichende Einheit von Bau und Betrieb (Auswahl)

- Sudetenring (Waldsiedlung) | Übergang in Tempo 30-Zone
- Steinbacher Str. (Oberhöchstadt) | Fehlende Einheit von Bau & Betrieb (T 30-Zone)



Abbildung 59: Unzureichende Gestaltung des Eingangs in die Tempo 30-Zone (Sudetenring; Waldsiedlung)



Abbildung 60: Fehlende Einheit von Bau und Betrieb in der Steinbacher Straße (Oberhöchstadt)

Eine eindeutige Handschrift ist in der Straßenraumgestaltung in Kronberg im Taunus nicht zu erkennen. Die Straßenräume sind häufig sehr unterschiedlich gestaltet. Dies zeigt sich vor allem in der Gestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche, die sowohl im Trennprinzip als auch im Mischprinzip ausgebildet wurden.



Abbildung 61: Verkehrsberuhigter Bereich im Trennprinzip (Unterteilung Seitenraum und Fahrbahn)



Abbildung 62: Verkehrsberuhigter Bereich im Mischprinzip

Die Knotenpunkte im untergeordneten Straßennetz/ Erschließungsnetz (z.B. Tempo 30-Zonen) sind ebenso oftmals unterschiedlich ausgestaltet. Hier kommen an einigen Stellen Vollaufpflasterungen zum Einsatz, die wiederum unterschiedlich umgesetzt wurden.



Abbildung 63: Knotenpunkt mit Aufpflasterung und „Haifischzähnen“ (Trennprinzip)



Abbildung 64: Kreisrunde Pflasterung im Knotenpunktbereich (Mischprinzip)

Positiv hervorzuheben ist die Straßenraumgestaltung in der Höhenstraße in Schönberg. Durch eine Vielzahl von Versätzen und Einengungen ist es hier gelungen eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Dies wirkt sich zudem positiv auf den Radverkehr aus, der in der Tempo 30-Zone im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

Umfelder von Schulen und Kindertagesstätten

Die Umfelder der Schulen und Kindertagesstätten in Kronberg im Taunus sind ebenso stark vom ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Hiermit verbunden sind starke Sichteinschränkungen beim Queren der Fahrbahn; unter anderem an Knotenpunkten. Darüber hinaus führt die Vielzahl an Kraftfahrzeugen, die oftmals am Fahrbahnrand geparkt wird, dazu, dass Kinder, die den Weg zur Schule zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, in erster Linie viel „Blech“ wahrnehmen. Ihr Sichtfeld wird von den parkenden Autos sehr stark eingeschränkt. Darüber hinaus konnte in den Umfeldern der sensiblen Einrichtungen eine Vielzahl an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen ermittelt werden. Halt- und Parkverbote wurden von vielen Kraftfahrzeugführern ignoriert.

Durch die Vielzahl an geparkten Fahrzeugen, z.B. in der Straße „Schöne Aussicht“ ist das Queren der Fahrbahn nur an wenigen Stellen (sicher) möglich.

Die Gehwege im Umfeld vieler Schulen und Kitas weisen zum Teil sehr geringe Breiten (1,1 - 1,4 m) auf. Dies führt dazu, dass die Barrierefreiheit deutlich eingeschränkt wird und die Fortbewegung mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen stellenweise kaum oder gar nicht möglich ist.

Bei der Le-Lavandou-Straße an der Altkönigschule (AKS) ist die fehlende Einheit von Bau und Betrieb zu bemängeln. Der geradlinige Straßenverlauf führt dazu, dass trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Fahrgeschwindigkeiten oftmals überschritten werden. Damit verbunden ist, dass das Queren der Fahrbahn erschwert und zudem unsicherer wird.

Die unzureichenden Sichtverhältnisse an den Einfahrten zum Lehrerparkplatz, die durch hohen Bewuchs von Sträuchern und Hecken gegeben sind, sollten ebenfalls kurzfristig verbessert werden. Ein kontinuierlicher Grünschnitt auf eine Höhe von max. einem Meter könnte das Gefahrenpotenzial deutlich minimieren.



Abbildung 65: Sichtfelder von Kindern auf dem Weg zur Kita/ Schule (Schöne Aussicht in Oberhöchstadt)



Abbildung 66: Sichtfeld von Kindern beim Queren der Fahrbahn (Schöne Aussicht in Oberhöchstadt)



Abbildung 67: Parken vor dem Eingang zur Ev. Kindertagesstätte „Anderland“ (Oberhöchstadt)



Abbildung 68: Schmalen Gehweg am Eingang der Grundschule „Schöne Aussicht (Oberhöchstadt)

Verkehrsrechtliche Anordnungen

Im Radverkehr ist an mehreren Stellen im Erhebungsnetz aufgefallen, dass Teile des Radverkehrsnetzes des Landes Hessen nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Das Verkehrszeichen 250, welches an diesen Stellen angeordnet wurde, besagt, dass die Durchfahrt für „Fahrzeuge aller Art“ verboten ist.

Darüber hinaus konnte an mehreren Einmündungen festgestellt werden, dass in den untergeordneten Straßen nicht hinreichend auf Zweirichtungsradwege in der übergeordneten Straße hingewiesen wird. Das Zusatzzeichen 1000-32 muss dort oberhalb des Verkehrszeichens 205 (Vorfahrt gewähren)³⁸ angebracht werden. Das Zusatzzeichen fehlte an mehreren Stellen oder wurde fälschlicherweise unterhalb des Verkehrszeichens angebracht.

Darüber hinaus konnte an mehreren Einmündungen/ Kreuzungen festgestellt werden, dass die Furtmarkierungen für den Fuß- und/oder Radverkehr fehlen oder stark verblasst sind.

Fehlende, verdeckte oder unkenntliche Verkehrszeichen wurden ebenfalls erhoben und sind in der Liste der punktuellen Mängel enthalten (siehe Anhang).

In manchen Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h ist die Gegenrichtung gegenwärtig nicht für den Radverkehr freigegeben. Die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung im Zuge von Erschließungsstraßen dient der Vermeidung von Umwegen und Schaffung attraktiver Radverkehrsverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen.



Abbildung 69: Verdecktes Verkehrszeichen
(Einmündung Mühlbachweg/ Am Kirchberg)



Abbildung 70: „Doppelte Benutzungspflicht eines Geh-/ Radweges (L 3015 Oberurseler Straße; Höhe Waldsiedlung)

³⁸ oder andere Vorfahrtszeichen



Abbildung 71: Fehlerhafte Beschilderung (Ausfahrt Hofgut Hohenwald/ Oberurseler Straße)



Abbildung 72: Fehlende Freigabe für den Radverkehr (Landesnetz Hessen; Am Waldschwimmbad)

1.7 | SWOT-Analyse

Den Abschluss der Bestandsanalyse bildet eine SWOT-Analyse. Die SWOT-Analyse (engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) ist ein Instrument der strategischen Planung.

Hierzu wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse geclustert und bewertet. Die Analyse bildet eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Maßnahmenkataloges.

Stärken

Die Stadt Kronberg verfügt über eine vergleichsweise kompakte Stadtstruktur und damit verbunden hohe Bevölkerungsdichte. Dies stellt eine gute Voraussetzung für die aktive Mobilität dar, da die Wege relativ kurz sind, um verschiedene Einrichtungen aufzusuchen.

Die attraktive Altstadt sowie das Stadtteilzentrum von Oberhöchstadt verfügen über eine hohe Aufenthaltsqualität. Sie bieten einen Anreiz Einkäufe und sonstige Erledigungen in Kronberg vorzunehmen und nicht in umliegenden Städte und Gemeinden zu fahren.

Das Straßenverkehrsnetz abseits der klassifizierten Straßen und der Vorfahrtsstraßen besteht überwiegend aus Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen, was nicht zuletzt im Hinblick auf die Wohn- und Lebensqualität sehr förderlich ist.

Die Anbindung von Kronberg im Taunus an die S-Bahn Frankfurt sowie das vorhandene Stadtbussystem bieten gute Voraussetzungen für einen starken Umweltverbund, dessen Rückgrat der ÖPNV darstellt.

Die vorhandenen Datengrundlagen, die bereits erstellten Konzepte (u.a. Nahmobilitätsplan und Kreisradverkehrsnetz) sowie verschiedene verkehrliche Untersuchungen bieten eine gute Basis für die Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans sowie die Entwicklung des Mobilitäts- und Verkehrssystems.

Schwächen

Die Topografie in der Stadt Kronberg kann negative Auswirkungen im Hinblick auf die Förderung der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) haben. Hierbei muss jedoch im Radverkehr die Entwicklung von elektrisch unterstützten Fahrrädern berücksichtigt



werden, welche dazu beiträgt, dass auch in topografisch bewegten Regionen das Fahrrad mittlerweile als wichtige Stütze des Umweltverbundes angesehen werden kann.

Die Radverkehrsinfrastruktur weist vor allem im klassifizierten Straßennetz einige Mängel auf. Hierzu zählen insbesondere Netzlücken und Defizite hinsichtlich der Führung an Knotenpunkten. Des Weiteren liegen Mängel bei den Radabstellanlagen vor. Zum einen weisen die vorhandenen Anlagen Defizite hinsichtlich der Quantität und Qualität vor und zum anderen fehlen vielerorts Möglichkeiten sein Fahrrad sicher und komfortabel abzustellen.

Die Dominanz des ruhenden Verkehrs in der Straßenraum- und Stadtgestaltung ist in vielen Bereichen der Stadt Kronberg sehr auffällig. Das Gehwegparken (angeordnet und ordnungswidrig) ist in vielen Stadtgebieten vorzufinden und stellt für den Fußverkehr mitunter erhebliche Probleme (Barrierefreiheit) dar. Darüber hinaus wird in verkehrsberuhigten Bereichen oftmals außerhalb der gekennzeichneten Parkflächen ordnungswidrig geparkt.

Der Bahnhof bietet inklusive seines Umfeldes ein unattraktives Erscheinungsbild. Er stellt für viele Besucher/ Gäste das Eingangstor zur Stadt dar; hierüber wird das erste Bild/ der erste Eindruck von Kronberg erzeugt. Darüber hinaus bestehen Mängel in der Barrierefreiheit sowie bei der Verknüpfung der Verkehrsarten (v.a. Bus/ Bahn sowie Bahn/ Rad).

Es ist zudem keine Handschrift in der Straßenraumgestaltung zu erkennen. Die Straßenräume sind oftmals sehr unterschiedlich gestaltet, was für Verkehrsteilnehmende problematisch sein kann. Die fehlende Einheit von Bau und Betrieb führt stellenweise dazu, dass Verkehrsteilnehmende ihr Fahrverhalten nicht an die vorliegenden Vorschriften (z.B. Tempo 30) anpassen. Im ruhenden Verkehr trägt die fehlende, einheitliche Gestaltung gegebenenfalls dazu bei, dass Pkw auf Flächen abgestellt werden, die nicht für den ruhenden Verkehr vorgesehen sind.

Chancen

Die überaus positive Bewertung der Fußverkehrsinfrastruktur durch die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Mobilitätsumfrage (vgl. **1.4 | Mobilitätsumfrage**) zeigt, dass durch eine weitere Förderung des Fußverkehrs vermehrt Wege im Nahbereich auf den Fußverkehr verlagert werden können. Hierzu müssen jedoch die notwendigen Ziele im Wohnumfeld vorhanden sein. Die Versorgungsinfrastruktur sowie weitere relevante Einrichtungen müssen im Nahbereich der Wohnstandorte liegen und im Fuß- und Radverkehr gut erreichbar sein.

Die große Resonanz im Rahmen der verschiedenen Bürgerbeteiligungsformate ist ein Indiz dafür, dass die Stadtgesellschaft großes Interesse an der Entwicklung ihres Wohnstandortes hat. Darüber hinaus zeigen die Diskussionen im Rahmen der vielfältigen Bürgerbeteiligungsformate sowie die erzielten Ergebnisse, dass sich die Stadtgesellschaft ausdrücklich Veränderungen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich wünscht. Hierzu zählt insbesondere eine konsequente Förderung des Umweltverbundes und damit einhergehend deutliche Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV.



Risiken

Im Hinblick auf die von der Stadtgesellschaft gewünschten Veränderungen im Mobilitäts- und Verkehrssektor ist darauf hinzuweisen, dass Menschen Veränderungen eher scheuen, als dass sie sich darüber freuen. Diese Veränderungen sind jedoch für eine Weiterentwicklung (Evolution) unabdingbar. Daher gilt es der Methatesiophobie (Angst vor Veränderungen) behutsam und mit einer guten Kommunikation auf Augenhöhe zu begegnen.

Die politische Durchsetzbarkeit von „kritischen“ Maßnahmen, also Maßnahmen bei denen Nutzungskonflikte/ Widerstand vorliegen, kann als weiteres Risiko im Hinblick auf die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und die Einleitung einer Mobilitäts- und Verkehrswende angesehen werden. Hier gilt es die Ziele im Auge zu behalten und die dafür notwendigen Strategien konsequent umzusetzen.

Des Weiteren stellen die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen sowie der lange Umsetzungshorizont ein Risiko bezüglich des gesetzten Ziels „Klimaneutralität bis 2035“ dar. Der nachhaltige Mobilitätsplan sollte als dynamisches Planwerk angesehen werden, welches kontinuierlich fortgeschrieben werden sollte. Es sollte in die vorhandenen Planungs- und Genehmigungsverfahren implementiert werden, um bestmöglichen Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung in Kronberg nehmen zu können.

Die Stadtverwaltung verfügt derzeit nicht über eine Abteilung/ einen Fachbereich für Mobilitäts- und Verkehrsplanung oder einen Mobilitätsmanager (z.B. in Form einer Stabstelle). Für die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes werden jedoch personelle Kapazitäten innerhalb der Stadtverwaltung benötigt, um diese intern und extern abzustimmen und zu koordinieren. Darüber hinaus werden Fachplaner im Rahmen der konkreten Umsetzung (z.B. Planung des Baus von Radwegen) benötigt.

Die gute Zusammenarbeit mit dem Hochtaunuskreis sollte fortgesetzt werden und die Nachbarkommunen sollten in die Abstimmungsprozesse integriert werden. Dies ist im Mobilitätssektor von besonderer Bedeutung, da Verkehre an Stadtgrenzen nicht Halt machen. In bestimmten Themenbereichen sollten regionale Lösungen gefunden werden, um gemeinsam die gesetzten Ziele zu erreichen. Die hierfür notwendigen Abstimmungen und Beschlüsse sind arbeits- und zeitintensiv und können die angestrebte Mobilitätswende ausbremsen.

Aufgrund der vorliegenden Strukturen im Straßennetz verfügt die Stadt Kronberg nur über begrenzte Möglichkeiten den innerörtlichen sowie überörtlichen Verkehr zu steuern. Das klassifizierte Straßennetz setzt einen Rahmen, innerhalb dessen sich die Kommune bewegen kann. Änderungen im überörtlichen Straßennetz müssen immer mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger (Hochtaunuskreis und Hessen Mobil) abgestimmt werden.



Stärken	Kompakte Stadtstruktur (kurze Wege) Datengrundlagen/ Konzepte Attraktive Ortszentren S-Bahn Frankfurt + Stadtbussystem T 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche	Topografie Radverkehrsinfrastruktur Dominanz des ruhenden Verkehrs Bahnhof, Bahnhofsumfeld Fehlende Handschrift in der Straßenraumgestaltung	Schwächen
	Positive Bewertung der Fußwegeinfrastruktur durch die Bürgerinnen und Bürger → Potential für die Förderung des Fußverkehrs Erreichbarkeit von Versorgungsinfrastruktur + weiteren Einrichtungen Stadtgesellschaft wünscht sich Veränderungen Beteiligungsbereitschaft der Stadtgesellschaft	Polit. Durchsetzbarkeit kritischer Maßnahmen Methatesiophobie: Angst vor Veränderungen Umsetzung: Kosten/ Umfang/ Zeiträume Begrenzte Möglichkeiten der Umlegung von Kfz-Fahrten (klass. Straßen, Ringstruktur etc.) Keine „hausinterne“ Verkehrsplanung Abstimmungen mit Kreis & Nachbarkommunen	
Chancen			Risiken

Abbildung 73: SWOT-Analyse für den Mobilitäts- und Verkehrsbereich in Kronberg im Taunus



PHASE 2 | STRATEGIE-ENTWICKLUNG

2.1 | Szenarien der Verkehrsentwicklung

In diesem Kapitel werden mögliche Szenarien der Verkehrsentwicklung in Kronberg im Taunus für das Jahr 2035 aufgezeigt. Ein Szenario kennzeichnet sich als ein spezifisches Bündel aus Annahmen über zukünftige Ereignisse und Merkmale zu einem bestimmten Zeitpunkt in der Zukunft. Verschiedene Szenarien entstehen also, wenn diese Ereignisse und Merkmale in der Zukunft per Annahme unterschiedliche Ausprägungen aufweisen.

Zunächst wird ein Prognose-Nullfall 2035 beschrieben. Dieser stellt unter Berücksichtigung allgemeiner, z.T. globaler Entwicklungen und Trends die Entwicklungen für die kommenden Jahre dar, ohne die Umsetzung jeglicher Maßnahmen (außer den bereits beschlossenen Maßnahmen). Des Weiteren werden mit Hilfe zweier verkehrlicher Szenarien unterschiedlich starke Entwicklungsrichtungen abgebildet. Hierbei steht das Zusammenwirken von pull und push-Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Kronberg im Taunus im Vordergrund. Die Szenarien und deren Ausprägungen sollen Aufschluss darüber geben, wie groß die zu erwartenden Wirkungen und Erfolge im Hinblick auf die gesetzten Ziele sein können. Das Ziel ist es die Wirkungszusammenhänge zwischen den einzelnen Strategien und Maßnahmen und dem übergeordneten Ziel darzustellen.

2.1.1 Datengrundlagen

Nachfolgend werden die Datengrundlagen und Informationen aufgelistet und beschrieben, die dem Prognose-Nullfall sowie den Szenarien zugrunde gelegt wurden.



Abbildung 74: Datengrundlagen für die Entwicklung des Prognose-Nullfalls sowie der Mobilitäts-Szenarien



2.1.2 | Annahmen und Trends zur Prognose 2035

2.1.2.1 | Allgemeine, globale Entwicklungstrends mit Einfluss auf die Mobilität

Im Hinblick auf die Entwicklung der Szenarien zur Mobilitätsentwicklung in Kronberg im Taunus müssen auch die vielfältigen, allgemeinen Entwicklungstrends berücksichtigt werden, die einen Einfluss auf die Mobilität haben könnten.

Hierzu zählen zum Beispiel:

- Die Bevölkerung wird älter und bunter und langfristig (ohne Zuwanderung) auch weniger!
- Flexibilisierung der Arbeitsorte und -zeiten! → Abflachung der Verkehrsspitzen?
- Steigendes Umweltbewusstsein und flexiblere Mobilitätssozialisation (u.a. sinkender Stellenwert privater Pkw v.a. in Großstädten und Metropolen)
- Zunahme der Fahrradnutzung (u.a. durch E-Mobilität)
- Digitalisierung (neue Möglichkeiten → z.B. OnDemand-Services)
- Zunahme/ Etablierung des „Online-Shoppings“ → Steigendes Güterverkehrsaufkommen (KEP-Dienste); auch auf städtischer Ebene
- Wachstum der Großstädte und Metropolregionen → Umland rückt als attraktiver Wohn- und Arbeitsplatz in den Fokus; siehe Gewerbe in Kronberg und Ein- und Auspendlerzahlen

2.1.2.2 | Entwicklungen in Kronberg im Taunus

Demografische Entwicklung

Im Rahmen der Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur wird für Kronberg im Taunus eine leichter Bevölkerungsrückgang (ca. -1,8 %) bis zum Jahr 2035 prognostiziert. Im Jahr 2035 sollen demnach rund 18.000 Menschen, also rund 400 bis 500 weniger als 2023, in Kronberg leben.

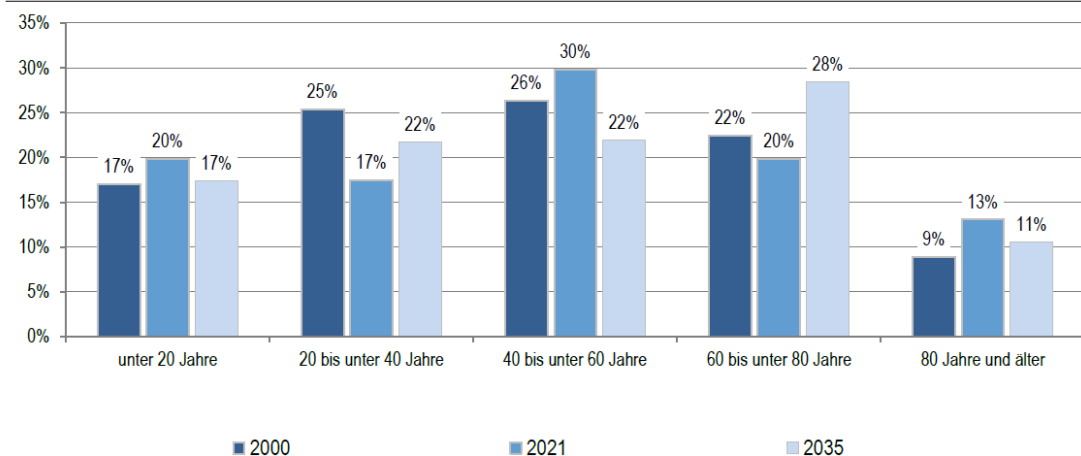
Der Regionalverband FrankfurtRheinMain weist in seinem „regionalen Monitoringbericht“ aus dem Jahr 2016 darauf hin, dass in Kronberg im Taunus bis 2030 - trotz des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs - rund 1.000 neue Wohneinheiten errichtet werden müssten, um den Wohnflächenbedarf abdecken zu können.³⁹

Weitaus mehr Auswirkungen auf viele Bereiche der Stadt (Versorgung, Mobilität, Pflege etc.) wird die Alterung der Gesellschaft haben. Lag der Anteil der 60-80-jährigen an der Gesamtbevölkerung im Jahr 2021 noch bei 20 %, wird dieser bis 2035 auf 28 % steigen. Es wird die Alterskohorte mit den stärksten Zuwächsen sein. Aber auch für die Altersklasse von 20 bis 40 Jahren wird ein Zuwachs von 5 % prognostiziert. Der Altersdurchschnitt wird 2035 rund 2,3 Jahre höher sein als 2021.⁴⁰

³⁹ (Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2016)

⁴⁰ (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023)

Altersstruktur der Bevölkerung im Zeitvergleich (Einteilung in äquidistante Altersgruppen; Anteilswerte in %)



2000: Fortschreibungsergebnisse auf Basis der Volkszählung 1987; 2021: Fortschreibungsergebnisse auf Basis des Zensus 2011;
2035: Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur.

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt (2022), Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur (2019).

Abbildung 75: Altersstruktur der Bevölkerung für Kronberg im Taunus im Zeitvergleich⁴¹

Gewerbeflächenentwicklung

Mit der im Juni 2023 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie „Gewerbeflächenentwicklung“ wurden vier Standorte tiefergehend auf Entwicklungsmöglichkeiten untersucht. Mit der höchsten Priorität und einer Entwicklungsperspektive von rund fünf Jahren wurde der Standort GP3-Am Auernberg bewertet. Die rund 2,2 ha große Fläche liegt im Nahbereich zum Bahnhofpunkt Kronberg Süd. Für die Entwicklung der Szenarien wurde lediglich dieser Standort berücksichtigt, da für die Fläche GP2-Kronberger Hang eine Entwicklungsperspektive von fünf bis zehn Jahren prognostiziert wurde.

Mit Hilfe der Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen⁴² kann der durch die Gewerbeflächenentwicklung induzierte Verkehr abgeschätzt werden. Aufgrund der noch nicht vorliegenden Informationen über die konkrete Bebauung und Nutzung der Fläche wird im Folgenden mit der geplanten Bruttodichte von rund 2,2 ha gerechnet.

Das Verkehrsaufkommen gewerblicher Bauflächen wird in erster Linie durch die Anzahl der Beschäftigten, der Kunden/ Besucher sowie dem Wirtschaftsverkehr bestimmt. Die Höhe des Verkehrsaufkommens in Gewerbegebieten hängt dabei maßgeblich von der Anzahl der Beschäftigten ab. Auf Grundlage der Hinweise der FGSV wird mit 175 Beschäftigten pro Hektar Bruttofläche kalkuliert. Dies bedeutet, dass an dem Gewerbestandort ca. 385 Menschen beschäftigt sein könnten.

Bei Annahme der folgenden Kennwerte kann von ca. 490 Kfz-Fahrten pro Tag ausgegangen werden, die von den Beschäftigten erzeugt werden. Hierin sind keine Wirtschafts- sowie Kunden- (Besucherverkehre) enthalten.

⁴¹ (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023)

⁴² (Forschungsgesellschaft pfr Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006)



- Durchschnittliche Mobilitätsrate: 2,5 Wege pro Beschäftigtem (Wege zur/ von der Arbeit und in der Mittagspause)
- MIV-Anteil von 70 % auf dem Arbeitsweg → gute ÖV-Anbindung des Gewerbestandorts, aber auch hoher Einpendler-Anteil
- Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 auf dem Arbeitsweg

Pendlerverkehre und -beziehungen

Im Kapitel 1.2.5 | Pendlerverflechtungen wurden bereits ausführlich die Pendlerverflechtungen der Stadt Kronberg mit dem Umland dargestellt. Die Suburbanisierung von Arbeitsplätzen im tertiären Sektor in der Region Frankfurt/ Rhein hat dazu geführt, dass in Kronberg eine Vielzahl an Arbeitsplätzen entstanden ist. Dies führt zu einem hohen Einpendlerüberschuss in Kronberg im Taunus. Für den Zeitraum bis 2035 wird aufgrund des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs sowie der Alterung der Gesellschaft (Eintritt ins Rentenalter) von einer (leichten) Abnahme der Auspendlerverkehre ausgegangen. Im Gegenzug wird die Zahl der Einpendler weiter ansteigen, sofern die geplanten Gewerbeentwicklungen umgesetzt werden sollten. Dies könnte dazu führen, dass die Gesamtzahl der Pendlerverkehre ähnlich bleibt, aber der Einpendlerüberschuss weiter zunehmen wird.

Pkw-Bestand

Der Pkw-Bestand in Kronberg ist auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Mit 656 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner liegt die Pkw-Dichte deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt (579/ 1.000 EW). Unter Berücksichtigung des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs, der allgemeinen Trends und Entwicklungen sowie der geplanten Veränderungen im Mobilitäts- und Verkehrssystem ist eine Reduktion der Pkw-Dichte in Kronberg bis 2035 als möglich anzusehen.

Mobilitätskennziffern

Die Ergebnisse der 2023 durchgeführten Mobilitätserhebung zeigen, dass die Kronbergerinnen und Kronberger bereits heute viele Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurücklegen. 35 % der an den Stichtagen zurückgelegten Wege wurden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Weitere 9 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Nur knapp mehr als die Hälfte der Wege (56 %) wurden mit dem Pkw zurückgelegt.

Insbesondere die kurzen Wege innerhalb von Kronberg werden mehrheitlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. 56 % aller dokumentierten Wege waren zudem kürzer als 5,0 Kilometer. Dies zeigt das enorme Potenzial des Fuß- und Radverkehrs im Binnenverkehr. Darüber hinaus bietet der ÖPNV, insbesondere durch den S-Bahn-Anschluss, enorme Potenziale zur Verlagerung von Arbeitswegen mit dem MIV auf den ÖPNV. Die Vielzahl an Pendlerverkehren von Kronberg nach Frankfurt unterstreicht dies.

Mobilitätsumfrage

Die Ergebnisse der im Jahr 2023 durchgeführten Mobilitätsumfrage heben ebenfalls die Bedeutung der Nahmobilität in Kronberg hervor. Fast 80 % der Probanden gaben an, dass sie in Kronberg gerne zu Fuß unterwegs sind. Die Mehrheit der Befragten merkt zudem an,



dass sie häufiger mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs wären, sofern die Angebote (Radverkehrsinfrastruktur und ÖV-Angebot) verbessert würden.

Die Befragten wurden zudem gebeten Aussagen zu ihrer gegenwärtigen Pkw-Nutzung zu tätigen (vgl. 1.4 | Mobilitätsumfrage). Mit dieser Abfrage sollte ermittelt werden, wie groß das Potenzial für Verhaltensänderungen unter den Befragten ist. Rund jeder Fünfte gab an, dass er zukünftig seine Pkw-Nutzung verringern möchte. Es liegt also grundsätzlich ein großes Potenzial für ein verändertes Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft vor. Dieses gilt es bei der Entwicklung der Szenarien und der Maßnahmen zu berücksichtigen.

Versorgungsinfrastruktur

Die Nahversorgung innerhalb von Kronberg im Taunus hat maßgebliche Auswirkungen auf die Mobilität. Für die Förderung einer aktiven Mobilität sind Einrichtungen im Wohnumfeld, die fußläufig erreichbar sind, von höchster Bedeutung. Die Stadt Kronberg weist gegenwärtig Defizite in der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungsinfrastruktur auf (vgl. 1.2.2 | Siedlungs- und Versorgungsinfrastruktur). Eine maßgebliche Verbesserung der Situation ist nicht absehbar; ganz im Gegenteil: Der Tegut-Laden in Schönberg wurde Ende 2023 geschlossen.

2.1.3 | Einflussmöglichkeiten der Stadt Kronberg

Die Stadt Kronberg kann in manchen Bereichen nur bedingt Einfluss nehmen und die Entwicklung der Stadt mitgestalten. In vielen Sektoren hingegen kann sie ihren Einfluss geltend machen und aktiv die Zukunft mitgestalten. Dies gilt für verschiedene Themenfelder, die direkt oder indirekt Auswirkungen auf die Mobilität und den Verkehr vor Ort haben. In der nachfolgenden Abbildung sind einige Themenfelder hierzu aufgeführt.

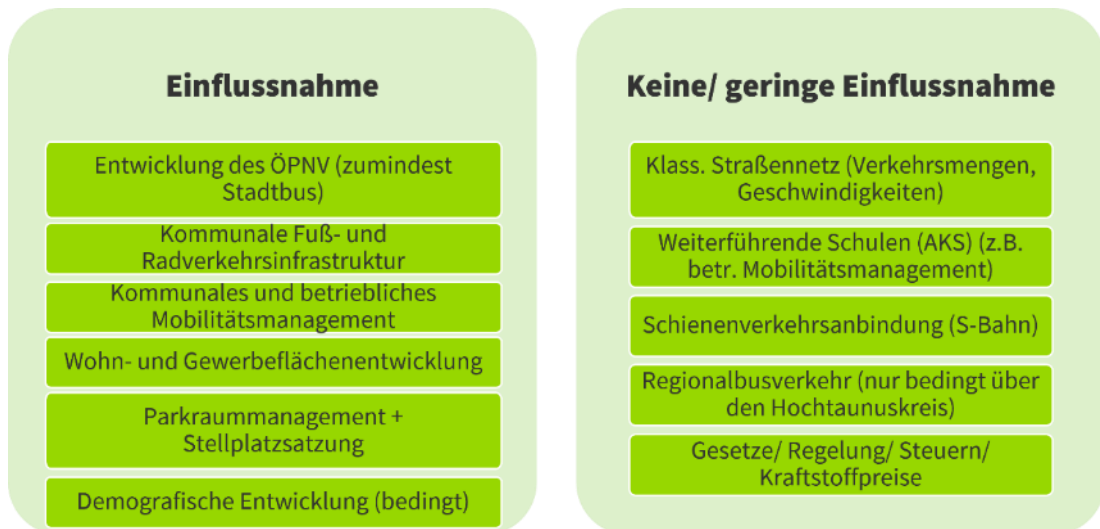


Abbildung 76: Einflussnahme der Stadt Kronberg im Taunus

2.1.3 | Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall stellt die zentrale Vergleichsgröße für die Bewertung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes dar. Beim Nullfall werden die Ziele und Inhalte des vorliegenden Mobilitätskonzeptes nicht berücksichtigt.

Es werden zudem folgende Rahmbedingungen festgelegt bzw. angenommen:



- Es gibt keine veränderten Planungsprinzipien im Mobilitäts- & Verkehrssektor.
- Es liegt eine unzureichende Förderung/ Priorisierung des Umweltverbundes im Sinne einer nachhaltigen Mobilität vor.
- Allgemeine Trends und Prognosen (global) sowie ortsspezifische Entwicklungen (lokal) werden berücksichtigt.

2.1.4 | Entwicklungsszenarien

Auf Grundlage der vorgenannten Rahmenbedingungen wurden zwei Szenarien entwickelt, die Unterschiede in der Maßnahmenauswahl und -ausgestaltung beschreiben und somit - immer auf der Basis der festgelegten Ziele (u.a. Mobilitäts-Leitbild) - zwei abgestufte Entwicklungen aufzeigen.

- Szenario 1: „Förderung des Umweltverbundes in Kronberg im Taunus“
- Szenario 2: „Mobilitätswende in Kronberg im Taunus“

Szenario 1: Förderung des Umweltverbundes

Szenario 1 sieht einen starken Fokus auf pull-Maßnahmen vor, mit denen der Umweltverbund gefördert werden soll. Die nachfolgenden Ansätze und Strategien liegen dem Szenario als Annahmen zugrunde:

- Kontinuierlicher Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
- Ausbau des ÖPNV (Linien- und Fahrtenangebot)
- Verbesserung der Nahversorgungsinfrastruktur
- Verbesserung der Verknüpfung einzelner Verkehrsträger (Intermodalität)
- Förderung der Multimodalität durch Ausbau des Sharing-Angebots
- Aktionen/ Kampagnen zur Förderung des Umweltverbundes

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sind keine (maßgeblichen) Veränderungen vorgesehen, die zu einer veränderten Nutzung der individuellen Verkehrsmittel führen könnten (z.B. Erhöhung der Widerstände).

Eine Erhöhung des zweckgebundenen Haushaltsetats (inkl. Personalkapazitäten) wird mit Blick auf die anstehenden Aufgaben angenommen.

Szenario 2: Mobilitätswende in Kronberg im Taunus

Szenario 2 sieht ebenfalls einen starken Fokus auf der Förderung des Umweltverbundes (pull-Maßnahmen) vor. Im Gegensatz zu Szenario 2 werden jedoch auch Restriktionen im motorisierten Individualverkehr zum Tragen kommen, um das Ziel „Mobilitäts- und Verkehrswende in Kronberg im Taunus“ erreichen zu können. Das Szenario sieht einen Bündel aus pull- und push-Maßnahmen vor, welche auf eine Gerechtigkeit im Verkehr (siehe Mobilitäts-Leitbild) hinzielen. Neben den Ansätzen und Strategien aus Szenario 1 liegen dem Szenario 2 zusätzlich die folgenden Annahmen zugrunde:

- Allgemeine Erhöhung der Widerstände im Kfz-Verkehr (Zeit, Kosten etc.)
- Reduzierung des Parkraumb Angebotes + Parkraumbewirtschaftung



- Gerechte Flächenverteilung im öffentlichen Raum
- Bündelung des Kfz-Verkehrs im klass. Netz

Eine Erhöhung des zweckgebundenen Haushaltsetats (inkl. Personalkapazitäten) wird mit Blick auf die anstehenden Aufgaben auch im Szenario 2 angenommen.

Entwicklungstendenzen und deren Ausprägungen

Für die im Mobilitäts-Leitbild definierten Oberziele werden in diesem Kapitel mögliche/ voraussichtliche Entwicklungstendenzen und deren Ausprägungen dargestellt. Dies erfolgt sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für die beiden Szenarien.

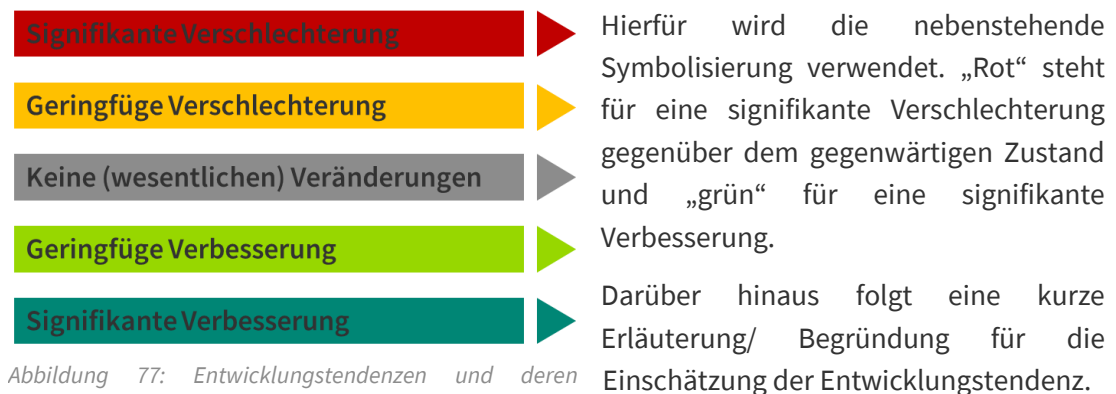


Abbildung 77: Entwicklungstendenzen und deren Ausprägungen (Szenarien der Mobilitätsentwicklung)

Handlungsfeld: Verkehrssicherheit



Abbildung 78: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Verkehrssicherheit"

Handlungsfeld: Öffentlicher Personenverkehr

ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR

ZIEL: ÖPNV IST RÜCKGRAT DES UMWELTVERBUNDES

Null-Fall



Geringfügige Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

- Einzelne Verbesserungen im Linien- und Fahrtenangebot
- Verbesserungen im Tarifsystem (z.B. Deutschland-Ticket)

Szenario 1



Signifikante Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

- Deutliche Verbesserungen im ÖPNV-Angebot (Linien- und Fahrtenangebot; ggf. auch OnDemand) → Mobilitätssicherung
- Verbesserte Verknüpfung des ÖPNV mit dem IV

Szenario 2



Signifikante Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

- Weitere, ergänzende Verbesserungen im Vergleich zu Szenario 1

Abbildung 79: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Öffentlicher Personenverkehr"

Handlungsfeld: Fußverkehr

FUßVERKEHR

ZIEL: HOCHWERTIGE, BARRIEREFREI FUßVERKEHRSANLAGEN

Null-Fall



Keine (wesentlichen) Veränderungen

- Lediglich Umsetzung von Kleinmaßnahmen (z.B. Verbesserung der Barrierefreiheit) → „Laufender“ Betrieb

Szenario 1



Geringfügige Verbesserungen im Fußverkehr

- Proaktive Anpassung der Infrastruktur (v.a. punktuelle Aspekte)
- Ausbau der Infrastruktur durch Nutzung von Freiflächen (z.B. außerorts)

Szenario 2



Signifikante Verbesserungen im Fußverkehr

- Umbau der Infrastruktur durch Umverteilung von Flächen (z.B. Verbreiterung von Gehwegen)

Abbildung 80: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Fußverkehr"

Handlungsfeld: Radverkehr

RADVERKEHR

ZIEL: KOMFORTABLE & VERKEHRSSICHERE RADVERKEHRSANLAGEN

Null-Fall



Keine (wesentlichen) Veränderungen

- Lediglich Umsetzung von Einzelmaßnahmen (z.B. Verbesserung von Querungsstellen) → „Laufender“ Betrieb

Szenario 1



Geringfügige Verbesserungen im Radverkehr

- Proaktive Anpassung der Infrastruktur (v.a. punktuell)
- Ausbau der Infrastruktur durch Nutzung von Freiflächen (z.B. außerorts)

Szenario 2



Signifikante Verbesserungen im Radverkehr

- Umbau der Infrastruktur durch Umverteilung von Flächen (z.B. Ersatz eines Kfz-Fahstreifens durch einen Radweg)

Abbildung 81: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Radverkehr"

Handlungsfeld: Wahlfreiheit

WAHLFREIHEIT

ZIEL: ENTSCHEIDUNGSFREIHEIT BEI DER VERKEHRSMITTELWAHL

Null-Fall



Keine (wesentlichen) Veränderungen

- gleichbleibender/ eingeschränkter Nahversorgungsinfrastruktur
- Verbesserungen im Tarifsystem (z.B. Deutschland-Ticket)

Szenario 1



Geringfügige Erhöhung der Wahlfreiheit

- Förderung des Umweltverbundes (v.a. ÖPNV + Sharing-Angebote)
- Verbesserung der Verknüpfung von IV und ÖV

Szenario 2



Signifikante Erhöhung der Wahlfreiheit → Wahlfreiheit liegt vor!

- Deutliche Förderung des Umweltverbundes (auch im Fuß- und Radverkehr)
- Erhöhung der Widerstände im MIV

Abbildung 82: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Wahlfreiheit"

Handlungsfeld: Nachhaltigkeit

NACHHALTIGKEIT

ZIEL: SENKUNG DES FLÄCHENVERBRAUCHS

Null-Fall



Geringfügige Erhöhung des Flächenverbrauchs

- Stetige Flächenversiegelung durch Neu-/ Umbau von Infrastruktur
- Flächenverbrauch hat negative Auswirkungen auf Klima & Umwelt

Szenario 1



Signifikante Erhöhung des Flächenverbrauchs

- Zusätzlich zum stetigen Ausbau der Kfz-Infrastruktur werden zusätzliche Flächen, z.B. für Fuß- und Radwege sowie den Aufbau von Mobilitätsstationen, benötigt.

Szenario 2



Keine (wesentliche) Erhöhung des Flächenverbrauchs

- Die Förderung des Umweltverbundes (z.B. Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur) erfolgt zum Teil durch eine Flächenumverteilung.
- Flächenverbrauch wird gestoppt.

Abbildung 83: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Nachhaltigkeit"

Handlungsfeld: Verkehrsverlagerung

VERKEHRSVERLAGERUNG

ZIEL: GROßTEIL DER WEGE WIRD NACHHALTIG ZURÜCKGELEGT

Null-Fall



Keine (wesentlichen) Verlagerungen auf den Umweltverbund

- Demografische Entwicklung (v.a. Alterung)
- Fehlende Anreize & Notwendigkeiten zum Umstieg

Szenario 1



Geringfügige Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund

- Deutliche Verbesserungen im ÖPNV
- Proaktive Förderung des Umweltverbundes
- Verbesserung der Verknüpfung von IV und ÖV

Szenario 2



Signifikante Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund

- Deutliche Förderung des Umweltverbundes (v.a. im Fuß- und Radverkehr)
- Erhöhung der Widerstände im MIV

Abbildung 84: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Verkehrsverlagerung"

Zusammenfassung

In der nachfolgenden Abbildung sind die Entwicklungstendenzen sowie deren Ausprägungen für alle Handlungsfelder in einer Tabelle zusammengestellt. Das Ergebnis für den Nullfall zeigt, dass ein „Weiter so“ nicht möglich ist, sofern man die gesetzten Ziele erreichen möchte. Verbesserungen sind lediglich im ÖPNV möglich. Diese beruhen allerdings ausschließlich auf den Verbesserungen im Tarifsystem (v.a. DeutschlandTicket).



Die deutschlandweite Flatrate für den ÖPNV hat nicht nur dazu geführt, dass die Nutzung des ÖPNV für viele Personen (v.a. Vielfahrer) deutlich kostengünstiger geworden ist, sondern auch das komplizierte Tarifsystem für die Nutzerinnen und Nutzer größtenteils irrelevant geworden ist. Verschlechterungen sind insbesondere bei der Verkehrssicherheit und der Nachhaltigkeit zu erwarten.

Im Szenario 1 können bereits vielfältige Verbesserungen (z.B. im Fuß- und Radverkehr) erreicht werden. Die Verkehrssicherheit kann jedoch auch reduziert werden, wenn beispielsweise das Radverkehrsaufkommen weiter steigt, ohne dass die Infrastruktur maßgeblich ausgebessert wird. Diese Entwicklung konnte insbesondere während der COVID19-Pandemie festgestellt werden. Ähnlich verhält es sich mit der Nachhaltigkeit. Wenn für den Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur neue Flächen verwendet werden, anstelle Bestandsflächen umzunutzen (z.B. Parkstände, Kfz-Fahrstreifen), hat dies negative Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit.

Szenario 2 zeigt, dass die größten Wirkungen erzielt werden, wenn sowohl pull- als auch push-Maßnahmen umgesetzt werden. Die als Ziel formulierte Mobilitätswende in Kronberg kann in nahezu allen Handlungsfeldern wesentlich vorangetrieben werden.

	NULLFALL	SZENARIO 1	SZENARIO 2
VERKEHRSSICHERHEIT			
ÖPNV			
FUßVERKEHR			
RADVERKEHR			
WAHLFREIHEIT			
NACHHALTIGKEIT			
VERKEHRSVERLAGERUNG			

Abbildung 85: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Zusammenfassung

2.2 | Workshops zur Leitbildentwicklung

Ziel und Vorgehen der Leitbildentwicklung

Mit einem Mobilitäts-Leitbild sollen sowohl die aktuellen lokalen Fragestellungen und Herausforderungen als auch die übergeordneten Herausforderungen wie Klimawandel, Digitalisierung, ökonomische und soziale Gerechtigkeit sowie die Schadstoff- und Lärmemissionen aufgegriffen werden. Es sollen gesellschaftlich akzeptierte Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft herausgearbeitet werden.

Die Tragfähigkeit eines Leitbildes ist nicht allein von seiner fachkundigen Erstellung, seiner thematischen Treffsicherheit oder seiner wahrscheinlichen Realisierbarkeit abhängig. Insbesondere sein Identifikationspotenzial beeinflusst seine Relevanz. Identifikation



entsteht aber nur, wenn das Leitbild nicht „von oben“ verordnet/ auferlegt wird, sondern die Sichtweisen derjenigen, die es mit Leben füllen sollen, einbezieht: Nämlich der Bürgerinnen und Bürger und relevanter Akteure.

Das Mobilitäts-Leitbild für Kronberg im Taunus wurde dementsprechend mittels zweifacher Partizipation erarbeitet, damit es später eine größere Chance auf Identifikation bietet. Es wurde mit zwei getrennten Gruppen (Stakeholder einerseits und Öffentlichkeit andererseits) erarbeitet. Dies hat den Vorteil, dass Personen aus der Gruppe der „Öffentlichkeit“ nicht von Stakeholdern, die ggf. abweichende Interessen vertreten, in der Meinungsbildung beeinflusst werden.

Die Veranstaltungen mit Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern zur Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für Kronberg im Taunus wurden gemeinsam mit der Gesellschaft für Bürgergutachten (gfb) durchgeführt.

Das Leitbild soll in den nächsten Jahren als Entscheidungsgrundlage für politisches Handeln dienen. Es zeichnet sich insbesondere durch die folgenden Aspekte aus.

1. Das Leitbild drückt den Zustand aus, der durch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes erreicht wird.
2. Das Leitbild fasst die gemeinsame Vorstellung der Beteiligten zusammen. Es bildet damit das Ergebnis, mit dem sich viele unterschiedliche Interessen identifizieren können.
3. Das Leitbild bleibt abstrakt und fragt nach dem "Was?" Die Frage nach dem "Wie?" wird dagegen durch das Konzept mit seinen Handlungsfeldern und Maßnahmen beantwortet.
4. Das Leitbild befähigt dazu, später notwendig werdende Entscheidungen auch dann zu treffen, wenn für diese Fälle keine Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes vorgesehen sind. Wenn es heißt, "im Sinne der zukunftsfähigen Mobilität in Kronberg im Taunus" zu entscheiden, übernimmt das Leitbild die Funktion dieses "Sinnes" und definiert, was damit gemeint ist.

Auswahl der Teilnehmenden der Workshops

Stakeholder

Die Gruppe der Stakeholder setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Arbeitskreises „Mobilität“ der Stadt Kronberg zusammen. Die sind im Einzelnen:

1. Magistrat
 - a. Bürgermeister
 - b. Erster Stadtrat
 - c. Stadträte
2. Politische Mandatsträgerinnen und -träger
 - a. jeweils zwei Vertreterinnen oder Vertreter der Fraktionen
 - b. ein Vertreter/ eine Vertreterin der AG Nahmobilität
3. Stadtverwaltung
 - a. Fachbereiche 2,3,4 und 6 sowie die Stadtwerke Kronberg



Bürgerinnen und Bürger

Mithilfe des Einwohnermeldeamtes der Stadt Kronberg im Taunus wurden 500 Einwohner/innen der Stadt gelost. Ziel des Einladungsverfahrens war es, dass möglichst alle Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Berufstätige, Senioren etc.) in die Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes einbezogen werden. Ausgewählt wurden Personen ab 16 Jahren; unabhängig von weiteren Merkmalen. Politische Funktionsträgerinnen und -träger nahmen nicht teil, da diese als Stakeholder in die Leitbildformulierung einbezogen wurden.

Diese Vorgehensweise stellte sicher, dass sich auch Personen, die sich bislang an solchen Diskussionen wenig bis gar nicht beteiligt haben, an der Entwicklung des Konzeptes beteiligen.

Die ausgewählten Personen wurden mit einem persönlichen Schreiben der Gesellschaft für Bürgergutachten, einem Schreiben des Bürgermeisters Herrn König und einer Antwortpostkarte per Brief eingeladen.

Das Durchschnittsalter der Teilnehmenden lag bei 54,8 Jahren. Das Durchschnittsalter aller Kronbergerinnen und Kronberger ab 16 Jahren lag 2021 bei 54,3 Jahren.⁴³ Das Geschlechterverhältnis war mit 50:50 ausgeglichen. Für Kronberg liegt das Geschlechterverhältnis im Allgemeinen bei 47 % männlich und 53 % weiblich.

Nahezu die Hälfte aller Teilnehmenden des Workshops verfügt über einen Hochschulabschluss (45 %). Rund ein Drittel der Teilnehmenden gab das Abitur/Fachabitur als höchsten Bildungsabschluss an (32,2 %).

Ablauf der Leitbildformulierung

Die beiden Workshops zur Leitbildformulierung wurden inhaltlich nahezu identisch aufgebaut, so dass der Ablauf der Veranstaltungen im Folgenden nur einmal erläutert wird. Zu Beginn des Workshops mit den Bürgerinnen und Bürgern wurden alle Teilnehmenden gebeten mitzuteilen, was ihnen spontan zur Mobilität und zum Verkehr in Kronberg im Taunus einfällt. Diese Feedback-Runde wurde mit den Stakeholdern nicht durchgeführt.

Nach einer Begrüßung durch eine Vertreterin/ einen Vertreter der Stadt Kronberg sowie den Moderator der Veranstaltung, Herrn Schwalm (gfb), stellten die mobildenker das Mobilitätskonzept für die Stadt Kronberg im Taunus vor. Hierbei wurden neben dem Anlass und dem Ziel auch die Projektinhalte sowie der zeitliche Ablauf erläutert.

Des Weiteren wurden die Teilnehmenden mittels eines kurzen Impulsvortrag über nachhaltige Verkehrsplanung informiert. Hierbei stand die Erläuterung der drei Strategien einer nachhaltigen Verkehrsplanung im Vordergrund.

1. Verkehrsvermeidung
2. Verkehrsverlagerung (auf den Umweltverbund)
3. Verträgliche Verkehrsabwicklung

⁴³ Eigene Berechnungen nach (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023)



Anschließend hielt Herr Schwalm von der Gesellschaft für Bürgergutachten einen Impulsvortrag zu Leitbildern. Er erläuterte den Teilnehmenden des Workshops, was ein Leitbild ist und wofür ein solches entwickelt werden kann. Zudem wurde den Teilnehmenden anhand eines konkreten Beispiels für den Mobilitäts- und Verkehrssektor erläutert, wie ein Leitziel für die Mobilität definiert sein könnte und wie sich dieses von einer Strategie sowie einer Maßnahme unterscheidet. Abschließend erhielten die Workshop-Teilnehmer Anregungen für die anschließende Arbeitsphase.

Daraufhin wurden die Teilnehmenden der Workshops in Kleingruppen á 5-6 Personen aufgeteilt. Die Zuteilung erfolgte per Zufallsverfahren. In den Kleingruppen erarbeiteten die Teilnehmenden rund 60 Minuten lang Leitziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus. Hierzu wurden ihnen Arbeitsblätter zur Verfügung gestellt, auf denen die Leitziele - sowie eine Erläuterung - notiert werden konnten.

Nach Abschluss der Arbeitsphase wurden die Ergebnisse aus den Kleingruppen im Plenum vorgestellt, erläutert und diskutiert. Nachdem alle Leitziele vorgestellt und digital erfasst wurden, konnten diese von den Teilnehmenden mit Hilfe eines Tablets anonym bewertet werden. Die hierfür zur Verfügung gestellten Bewertungspunkte konnten entweder auf verschiedene Leitziele aufgeteilt oder für ein bestimmtes Leitziel vergeben werden.

Im Anschluss stellten Herr Schwalm und Herr Boßhammer die Bewertung der ausgearbeiteten Leitziele vor. Es folgte ein Ausblick auf das weitere Vorgehen und insbesondere auf die anstehenden Beteiligungsformate (z.B. Workshop zur Maßnahmenentwicklung).

Ergebnisse der Workshops

Workshop mit Stakeholdern

Der rund 2,5-stündige Workshop zur Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus fand am 19.06.2023 in der Stadthalle statt. Der Einladung waren elf Stakeholder gefolgt. Diese erarbeiteten in zwei Kleingruppen die nachfolgend aufgeführten Leitziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg.

Leitziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus | Gruppe: Stakeholder

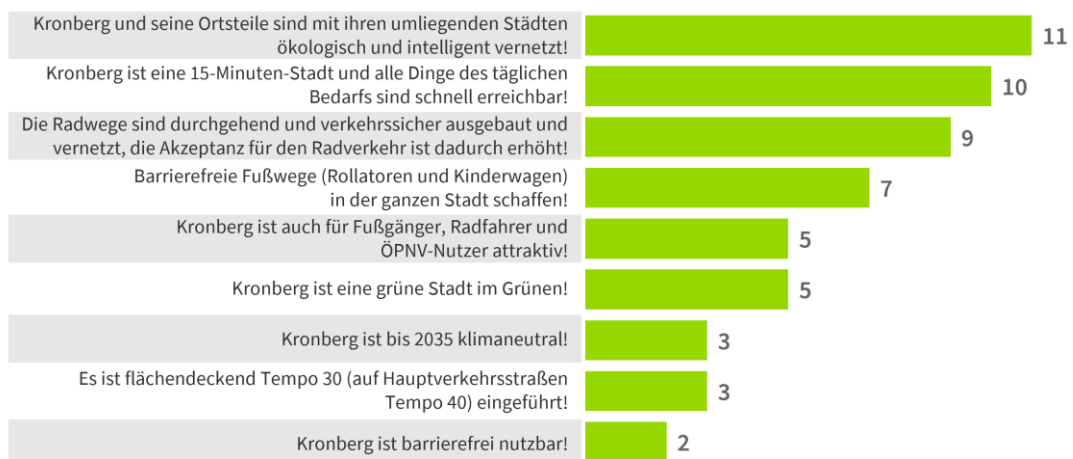


Abbildung 86: Leitziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus (Gruppe: Stakeholder)



Abbildung 87: Workshop zur Leitbildentwicklung am 19.06.2023 (Stakeholder)



Abbildung 50: Workshop zur Leitbildentwicklung am 19.06.2023 (Stakeholder)

Bürgerinnen und Bürger

Der Workshop mit den zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Kronberg im Taunus fand am Samstag, den 24.06.2023 von 9:00 - 13:00 Uhr im Haus Altkönig statt. Der Einladung des Bürgermeisters Christoph König sowie der Gesellschaft für Bürgergutachten waren 33 Kronbergerinnen und Kronberger gefolgt.

Zu Beginn der Veranstaltung wurden alle teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger gefragt, was ihnen (spontan) zur Mobilität und zum Verkehr in Kronberg im Taunus einfällt. Das Feedback wurde mittels Klebekarteikarten an Stellwänden festgehalten. Die Ergebnisse sind den folgenden Abbildungen zu entnehmen.



MIV + Allgemein		Verkehrssicherheit und -infrastruktur	
	Verkehr in der Altstadt		Unzureichende Verkehrssicherheit (für Fußgänger)
	Schlechte Parksituation aus Sicht des Einzelhandels		Fehlende Spielstraßen
	Kostenloses Parken animiert zum Autofahren		Barrierefreiheit
	Zu wenig Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge		Sicherheit auf dem Schulweg & Allgemein
	Parken für Anwohner in der Altstadt		Oberfläche von Gehwegen
	Schlechter Straßenzustand		Selbständige Mobilität von Kindern möglich
	Verkehrsführung (Auffahrt B455 Ri. Königstein)		Hol- und Bringverkehre an der AKS
	Tempo 30 in Kronberg		Ampel am Westerbach
	Parkplätze am Stadtrand → P&R		Unterhalt und Pflege (z.B. Laub)
	Positiv: Parkhaus Berliner Platz		Harmonisierung des Verkehrs
	Pkw-Abhängigkeit		Fußgänger nicht vergessen
	Gute Anbindung an Frankfurt im MIV		
ÖPNV		Radverkehr	
	Verbesserung des ÖPNV		Fehlende Radwege
	Ausbau von Park & Ride		Unzureichende Radverkehrsinfrastruktur
	Unzureichendes Fahrtenangebot (abends + Wochenende)		Topographie erschwert das Radfahren
	Fehlende Fahrgastunterstände an Haltestellen		Fehlende Rücksichtnahme von Radfahrenden
	Zuverlässigkeit		1-2 Trassen für den Radverkehr; vom MIV getrennt
	Anbindung an Nachbarkommunen unzureichend		Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrende nicht immer sinnvoll
	Kosten des ÖPNV		Negativ: Radwege und Radabstellanlagen
	Inflexibilität durch zu geringe Taktung		
	Wasserstoffbusse (Klimaneutralität)		
	Bewerbung des Stadtbus-Systems		

Abbildung 88: Feedback zu "Was fällt ihnen spontan zur Mobilität und zum Verkehr in Kronberg im Taunus ein?" (Leitbild-Workshop mit Bürgerinnen und Bürgern am 24.06.2023)

Anschließend hörten die Teilnehmenden von Frau Dr. Noemí Sánchez von der Industrie- und Handelskammer Frankfurt (Standortpolitik) einen Vortrag zur Symbiose von Einzelhandel/ Gewerbe und Verkehr zwei Impuls-Vorträge zur Mobilität der Zukunft. Herr Boßhammer von der mobildenker GmbH folgte mit einem Impuls-Vortrag zum nachhaltigen Mobilitätskonzept für Kronberg im Taunus (Anlass, Ziel, Inhalt) sowie mit Hinweisen und Anregungen zu möglichen Entwicklungen im Mobilitätssektor im Allgemeinen.

Darauffolgend erarbeiteten die anwesenden Bürgerinnen und Bürger in Kleingruppen die nachfolgend aufgeführten Leitsätze und -ziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg.

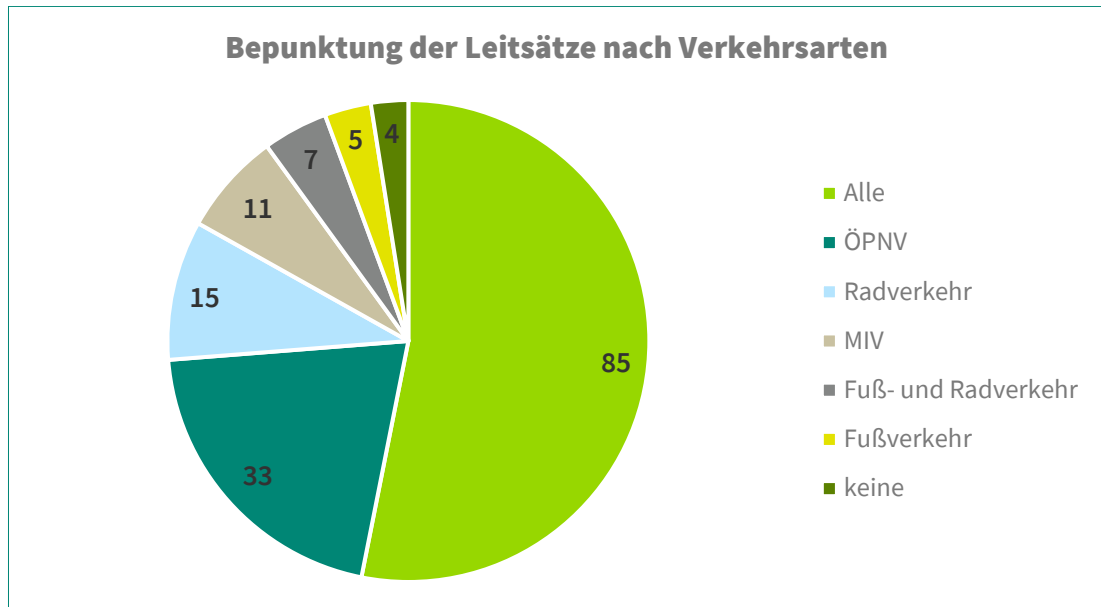


Abbildung 89: Bepunktung der Leitsätze nach Verkehrsarten (Leitbild-Workshop mit Bürgerinnen und Bürgern)

Die Clusterung der bewerteten Leitsätze nach Verkehrsarten zeigt, dass der Großteil der formulierten Ziele allen Verkehrsarten zugeordnet werden kann. Ein Fünftel aller Bewertungspunkte⁴⁴ ($\Sigma = 160$) entfiel auf Leitsätze zum öffentlichen Personennahverkehr in Kronberg im Taunus.

Im Folgenden werden die ausgearbeiteten Leitsätze nach Themen geclustert dargestellt, die mindestens sechs Bewertungspunkte erhielten. Der Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs wurde mit 25 Punkten am höchsten priorisiert. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden folgen mit jeweils 15 Bewertungspunkten.

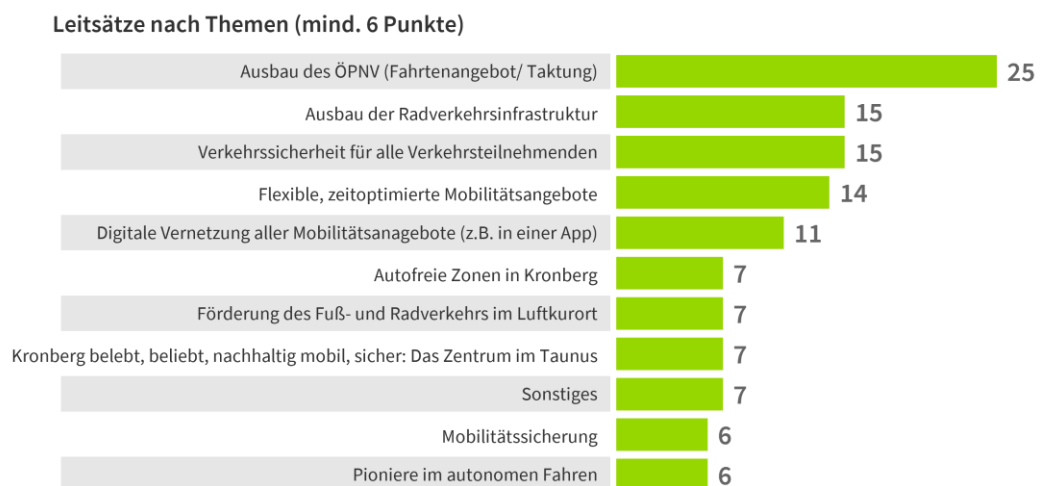


Abbildung 90: Leitziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus (Gruppe: Stakeholder)

⁴⁴ Anm.: Jede Teilnehmerin/ jeder Teilnehmer konnte fünf Bewertungspunkte vergeben.



Abbildung 91: Workshop zur Leitbildentwicklung am 24.06.2023 (Bürgerinnen und Bürger)



Abbildung 50: Workshop zur Leitbildentwicklung am 24.06.2023 (Bürgerinnen und Bürger)

2.3 | Mobilitäts-Workshops Altkönigschule

Entscheidungen von heute prägen die soziale, ökonomische und ökologische Zukunft der Kinder in den nächsten Jahrzehnten. Aus diesem Grund ist es wichtig, diese altersgemäß an Prozessen und Entscheidungen zu beteiligen.

Ziel der Workshops

Kinder haben unterschiedliche Bedürfnisse und Potentiale, die in der Gestaltung eines kinderfreundlichen öffentlichen Raumes berücksichtigt werden müssen. Das bedeutet auch, dass in der Verkehrsplanung ein Paradigmenwechsel vorzunehmen ist, bei dem es nicht nur um Verkehrsraumgestaltung, sondern um Lebensraumgestaltung für Kinder geht. Die Beteiligung von Kindern selbst spielt daher in den Verkehrsplanungsprozessen eine wichtige Rolle.

*Planung für Kinder und mit Kindern bedeutet in erster Linie einen anderen
Blickwinkel einzunehmen und sich trauen auch scheinbar
„Unmögliches“ anzudenken.*

In der nachfolgenden Abbildung sind die Ziele, die mit der Durchführung der Workshops verfolgt werden, dargestellt.

Integrativ	• Einbeziehung der jüngsten Bevölkerungsgruppen in den Prozess → Mitbestimmungsrecht
Zukunftsweisend	• Berücksichtigung der Interessen und Anforderungen von Kindern und Jugendlichen → vorausschauende Planung
Auf Augenhöhe	• Es gibt keine „Denkverbote“ und die Anregungen und Wünsche der Kinder und Jugendlichen werden ernst genommen
Multiplikator	• Die Kinder und Jugendlichen sprechen mit ihren Eltern über ihre Mobilität sowie ihre Wünsche hinsichtlich der Fortbewegung

Abbildung 92: Ziele der Workshops mit Kindern und Jugendlichen

Auswahl der Teilnehmenden

Es wurden zwei Schulklassen der Altkönigschule in Kronberg im Taunus eingeladen, sich an der Entwicklung eines Leitbildes „Mobilität“ zu beteiligen. Die Anfrage, die von der Stadtverwaltung an die weiterführende Schule gestellt wurde, stieß auf großes Interesse. Die Schule sagte umgehend ihre Beteiligung an der Entwicklung des kommunalen Mobilitätskonzeptes zu. Schülerinnen und Schüler einer 5. und einer 7. Klasse, die sich zudem in einer Umwelt-AG engagieren, nahmen an den beiden Workshops teil.

Methodik

Die Workshops mit den Kindern und Jugendlichen fanden am 11. Juli 2023 an der Altkönigschule (AKS) statt und dauerten jeweils zwei Schulstunden. Im Vorfeld der Workshops wurden den Schulklassen Wegetagebücher zugeschickt, die im Großformat in der Schulklasse aufgehängt wurden. Dort kennzeichneten die Schülerinnen und Schüler eine Woche lang jeden Tag, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Schule gelangten. Hiermit sollten Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg gewonnen werden.

Nachfolgend sind die Arbeitsinhalte der Workshops sowie die Ziele, die mit diesen verfolgt werden, dargestellt.

SO KOMMEN WIR ZUR ALTKÖNIGSCHULE 

Klasse: _____

Woche: __ - __ .07.2023

Bitte mache einen Strich bei dem Verkehrsmittel, welches du am jeweiligen Tag genutzt hast!

MONTAG				
DIENTAG				
MITTWOCH				
DONNERSTAG				
FREITAG				

Arbeitsinhalt	Ziel
Wegetagebücher für die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg	Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler erhalten → Grundlage für das Maßnahmenkonzept Besprechung der Vor- und Nachteile der Verkehrsmittel
Gruppenarbeit an Kinderstadtplänen	Eruierung der Problembereiche und Handlungsschwerpunkte aus Sicht der Kinder und Jugendlichen Perspektivwechsel: Kinder sehen und erleben das Verkehrsgeschehen aus einer anderen Perspektive Sammlung von Ideen und Visionen zur Verbesserung des Mobilitäts- und Verkehrssystem Eruierung von zentralen Schulwegeachsen → Prioritätensetzung (Handlungskonzept)
Besichtigung des Schulumfeldes	Eruierung und Dokumentation von kritischen Stellen im Schulumfeld (Dokumentation durch die Kinder/Jugendlichen mit Hilfe von Tablets) Ermittlung von Handlungsbedarf aus Sicht der Schülerinnen und Schüler



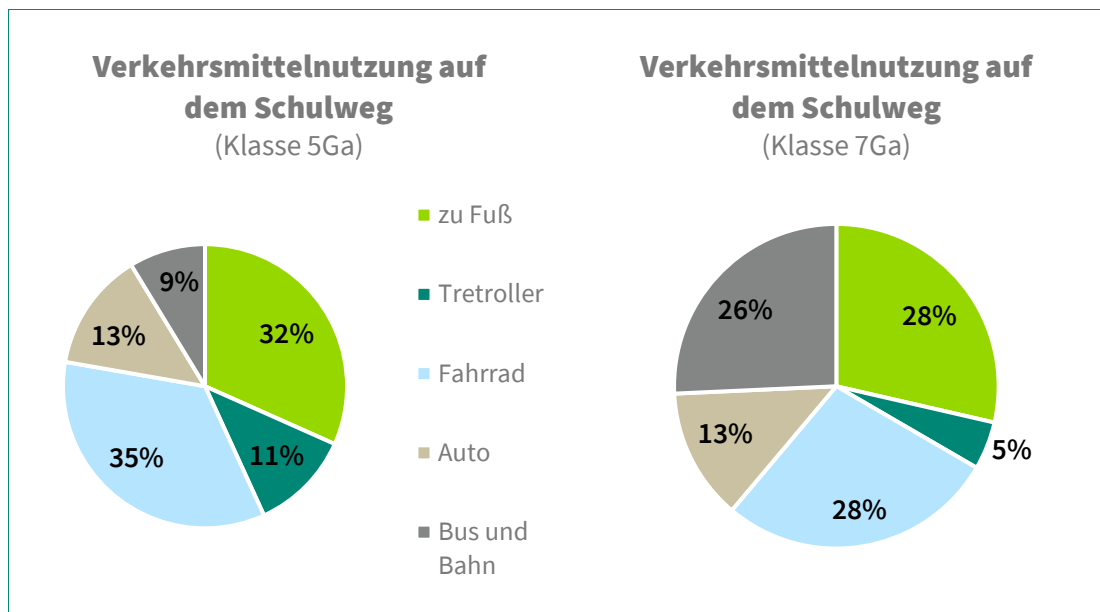
Hausaufgabe/ Unterrichtsmaterial

1. Schreibe eine kurze Geschichte über deinen Weg zur Schule. Bitte beschreibe, was du auf dem Weg zur Schule wahrnimmst. Du kannst hierbei sowohl auf schöne Dinge (z.B. blühende Pflanzen) als auch auf negative Erlebnisse (z.B. Verkehrslärm, Gerüche), eingehen.
2. Stellt euch vor, ihr wärt einen Tag lang „König/in von Kronberg“! Was würdet ihr im Hinblick auf den Verkehr ändern? Bitte formuliert eure Wünsche!

Die Kinder konnten ihre Hinweise/ Kritik sowie ihre Ideen in einem Kinderstadtplan verorten. Anschließend stellten sie die Ergebnisse gemeinsam im Plenum vor.

Ergebnisse der Workshops

Die Auswertung der Wegetagebücher der Erhebungswoche (3. - 7.7.2023) zeigt gewisse Unterschiede der Schulklassen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl.



- Der Anteil der Fußwege ist bei der 5. Klasse höher als bei der 7. Klasse (4%-Punkte)
- Die Bedeutung des Tretrollers scheint mit zunehmendem Alter abzunehmen (- 6%-Punkte)
- Der Radverkehrsanteil auf dem Schulweg ist bei den Fünftklässlern deutlich höher als bei den Siebtklässlern (+ 7%-Punkte)
- Busse und Bahnen werden von den Siebtklässlern deutlich häufiger genutzt als von den Fünftklässlern (+ 17%-Punkte)

Die Anregungen/ Hinweise der Kinder und Jugendlichen aus beiden Workshops sind in einem Übersichtsplan (siehe Anhang) dargestellt.

Darüber hinaus wurden die Hausaufgaben, also die beiden Aufsätze

- Mein Schulweg



- Wenn ich einen Tag König/in von Kronberg wäre

ausgewertet. Hierzu wurden die Aufsätze in Bezug auf mobilitäts-/ verkehrsrelevante Aspekte und Themen untersucht und Clusterungen (inkl. Häufigkeitsauswertungen) vorgenommen. Die Ergebnisse der beiden Workshops wurden in aggregierter Form mit Hilfe einer Wortwolke visualisiert.

MEIN SCHULWEG

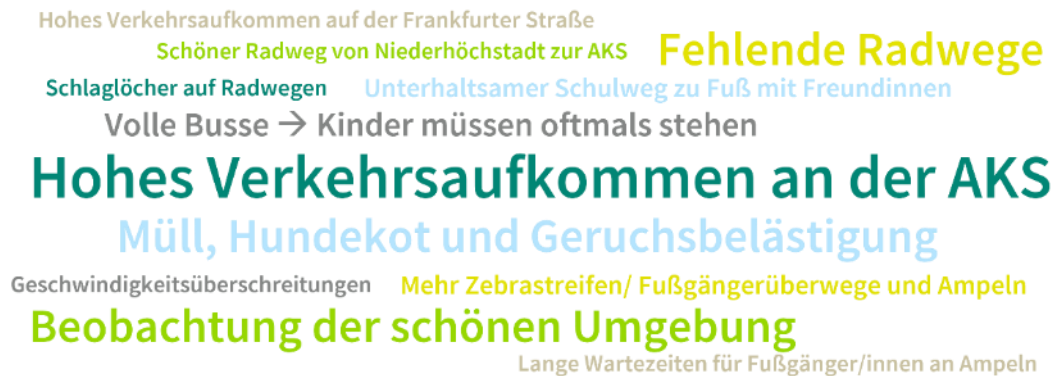


Abbildung 93: Zentrale Aspekte aus den Berichten über den Schulweg (AKS-Workshop)

Die nachfolgenden Zitate aus den Aufsätzen der Schülerinnen und Schüler beider Klassen zeigen eindrucksvoll die verschiedenen Probleme und Herausforderungen im Hinblick auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

In der Le-Lavandou-Straße wird es eng, weil dort so viele Eltern ihre Kinder zur Schule bringen und abholen."

[...] Ich sehe meine Freunde und viele schöne Häuser, aber auch die Eltern in Autos, die keine Geduld haben, um sich richtig in den Verkehr einzubringen und dann fahren, wie sie wollen. [...]."

"Nach 3 Minuten bin ich bei der Bahnunterführung in Niederhöchstadt angekommen. Wie immer riecht es dort nach öffentlichen Toiletten. Ein ekelhafter Gestank [...]."

Des Weiteren sollten die Kinder und Jugendlichen einen kurzen Aufsatz über ihre Wünsche und Vorstellungen im Hinblick auf die zukünftige Mobilität in Kronberg schreiben. Die Ergebnisse der beiden Workshops wurden auch hier in aggregierter Form mit Hilfe einer Wortwolke visualisiert.



WENN ICH EINEN TAG KÖNIG/IN VON KRONBERG WÄRE...



Abbildung 94: Zentrale Aspekte aus den Berichten "Wenn ich einen Tag König/in von Kronberg wäre" (AKS-Workshop)

Die nachfolgenden Zitate aus den Aufsätzen der Schülerinnen und Schüler beider Klassen zeigen, wie sie sich die Mobilität in Kronberg in Zukunft vorstellen. Der Schwerpunkt der Ideen/ Handlungsansätze liegt dabei auf der Förderung des Umweltverbundes.

"Ich würde mehr Fahrradwege bauen. Vor allem an der Frankfurter Straße einen Fahrradweg neben die Fahrbahn bauen."

[...] "Außerdem würde ich mehr Fahrradwege bauen lassen, um alle Fahrradfahrer zu unterstützen und vor Autos zu schützen."

"Zuerst würde ich die Busse regelmäßiger Haltestellen anfahren lassen, um unnötige Wartezeiten zu minimieren. So könnte ich verhindern, dass Leute das Auto nehmen, nur weil sie den Bus verpassten und dieser erst nach 30 Minuten wieder an der Haltestelle anhält."

2.4 | Mobilitäts-Leitbild

Es wurde eine Synthese aus den Leitziele, die in Workshops ausgearbeitet wurden, gebildet. Für die Übertragung der Ergebnisse der Beteiligungsformate in ein Mobilitäts-Leitbild waren die fünf nachfolgenden Bearbeitungsschritte notwendig.

1. Gesamtstädtische, integrierte und inklusive Betrachtung
2. Überprüfung auf Widersprüche und Umsetzbarkeit
3. Spezifizierung um unberücksichtigte Aspekte
4. Zusammenfügen und priorisieren
5. Übersetzung in den Fachterminus

In der folgenden Tabelle werden die fünf Bearbeitungsschritte mit Hilfe von Beispielen näher erläutert.



Bearbeitungsschritt	Erläuterung/ Beispiele
1. Gesamtstädtische, integrierte und inklusive Betrachtung Berücksichtigung des gesamten Stadtgebietes, aller Verkehrsarten und Personengruppen	Die Leitziele sollten keine starke räumliche Fokussierung (z.B. Bahnhofsumfeld) aufweisen, sondern möglichst für das gesamte Stadtgebiet Gültigkeit besitzen. Es sollten möglichst alle Verkehrsarten in den Leitzielen berücksichtigt werden; es können allerdings Prioritäten gesetzt werden (z.B. Stärkung des Umweltverbundes) Es kann eine Fokussierung auf bestimmte Personengruppen vorgenommen werden (z.B. Mobilitätseingeschränkte), ansonsten sollten die Ziele alle Personen einbeziehen.
2. Überprüfung auf Widersprüche und Umsetzbarkeit <i>Die Leitziele sollten keine Widersprüche enthalten und erreichbar sein (keine Utopie). Dies gilt sowohl für die einzelnen Leitsätze als auch für die Leitsätze untereinander.</i> <i>Sollten Widersprüche nicht zu lösen sein, sollte unter Punkt 4 eine Priorisierung der Leitziele erfolgen.</i>	Förderung des Fuß- und Radverkehrs in der Innenstadt und zeitgleich Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Straßenausbau)
3. Spezifizierung um unberücksichtigte Aspekte <i>Die von den beteiligten Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern formulierten Leitziele werden ggf. um (beschlossene) bedeutsame verkehrspolitische Ziele der Kommune ergänzt.</i>	Die Stadt Musterhausen hat sich zum Ziel gesetzt das Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum jährlich um 2% zu reduzieren. Dieses Ziel könnte unter dem Aspekt des Parkraummanagements aufgenommen werden.
4. Spezifizierung um unberücksichtigte Aspekte <i>Es wird zunächst geprüft, ob inhaltlich sehr ähnliche/ identische</i>	Beispiele für Synonyme: Mehr und sichere Radwegen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur Verbesserung der Möglichkeiten zum Fahrradfahren



Bearbeitungsschritt	Erläuterung/ Beispiele
Leitziele zusammengefasst werden können (Synonyme). <i>Bei den ausgewählten Leitzielen (Synthese) werden die Ziele vordergründig berücksichtigt, die von den Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern am höchsten bewertet wurden.</i>	Schaffung eines dichten Netzes an Radwegen
5. Übersetzung in den Fachterminus <i>Die von den Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern formulierten Leitziele werden, sofern notwendig, in die Fachsprache übersetzt. Es werden keine inhaltlichen, sondern nur sprachliche Anpassungen vorgenommen.</i>	Die umgangssprachlich genutzte Formulierung „Parken von Fahrzeugen“ wird übergeordnet als „ruhender Verkehr“ zusammengefasst. Die Begriffe „Zebrastreifen“ und „Spielstraßen“ werden beispielsweise als „Fußgängerüberwege“ und „verkehrsberuhigte Bereiche“ bezeichnet.

Tabelle 10: Bearbeitungsschritte für die Erstellung einer Synthese zum Mobilitäts-Leitbild

Nachfolgend sind die Leitziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus abgebildet, die sich aus der Synthese der einzelnen Workshops (Bürgerschaft, Stakeholder/ AK „Mobilität“ und Schulkinder) ergeben. Nach einer inhaltlichen Anpassung eines Absatzes wurden die Leitziele im Rahmen einer Magistratsinformationsveranstaltung am 29.02.2024 präsentiert. Es gab keinerlei Einwände der anwesenden Magistratsmitglieder und Stadtverordneten.

Leitziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus

Die Stadt Kronberg im Taunus fördert und unterstützt eine nachhaltige und sichere Mobilität innerhalb des Stadtgebiets sowie ins Umland.

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist von höchster Bedeutung. Das Mobilitäts- und Verkehrssystem in Kronberg zeichnet sich durch Gerechtigkeit (z.B. Flächengerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit) unter den Verkehrsarten aus.

Der ÖPNV stellt das Rückgrat eines attraktiven Umweltverbundes dar. Ein hochwertiges Linien- und Fahrtenangebot bietet eine hohe Qualität und dient der Mobilitätssicherung. Flexible Mobilitätsangebote (OnDemand, Sharing-Angebote) können bedarfsgerecht digital gebucht und bezahlt werden und ergänzen somit das klassische ÖV-Angebot.

Hochwertige, barrierefrei ausgestaltete Fußverkehrsanlagen fördern das Zufußgehen auf kurzen Wegen. Ein dichtes, durchgängiges Radverkehrsnetz mit komfortablen und verkehrssicheren Radverkehrsanlagen trägt zur Nutzung des Fahrrads bei. Radfahrende werden als gleichwertige Verkehrsteilnehmende respektiert.



2.5 | Ziele und Strategien

Für jede Verkehrsart sowie für zentrale Themen und Aspekte wurden anzustrebende Ziele und Teilziele definiert. Diese stellen die Grundlage zu folgenden Arbeitsschritten dar:

5. Vergleich und Bewertung der Bestandsdaten
6. Rückkopplung mit den bestehenden Zielen der Mobilitätsplanung
7. Bewertung der Analyse-Ergebnisse vor Ort
8. Grundlage zur Definition des Maßnahmenprogramms inkl. Maßnahmenpriorisierung
9. Langfristige Qualitätskontrolle (Evaluation)

Bestandteile des Kriterienkataloges sind damit sowohl planerische Vorgaben als auch Bewertungsparameter.

Die Kriterien beziehen sich dabei auf die Vorgaben der Gesetze und Verordnungen (StVO, VwV-StVO) und die Planungsrichtlinien, u.a. der FGSV (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen etc.).

1. Gerechtigkeit im Mobilitäts- und Verkehrssystem

Oberziel

- Das Mobilitäts- und Verkehrssystem in Kronberg zeichnet sich durch Gerechtigkeit (z.B. Flächengerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit) unter den Verkehrsarten aus!

Unterziele

- Die Flächen im öffentlichen Straßenraum werden bedarfsgerecht aufgeteilt. Die Belange des Umweltverbundes stehen im Vordergrund.
- Der Umweltverbund in Kronberg im Taunus verfügt über ein hochwertiges, leistungsfähiges und eigenes Verkehrsnetz. Die Netze aller Verkehrsarten ergänzen sich sinnvoll.
- In Kronberg im Taunus wird der fließende Verkehr dem ruhenden Kfz-Verkehr gegenüber bevorzugt.

Strategien

- Schaffung von mehr/ größeren Flächen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z.B. eigene Radverkehrsanlagen, Busspuren etc.).
- Trennung der Verkehrsnetze/ Hauptrouten
- Gewinnung von Flächen für Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie Sharing-Parkständen durch Rückbau von Parkständen
- Reduktion der Kfz-Verkehrsleistung durch Förderung von P+R und B+R
- Infrastrukturmaßnahmen des Umweltverbundes werden prioritär umgesetzt
- Neubaugebiete werden fuß- und radverkehrsfreundlich geplant. Die fuß- und radläufige Anbindung von Wohngebieten in Richtung Innenstadt ist komfortabler und kürzer als die für den Kfz-Verkehr
- Schaffung von Mobilstationen im Stadtgebiet



Indikatoren

- Flächenanteile im öffentlichen Raum
- Anzahl/ Größe umgewidmeter Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs für den fließenden Verkehr des Umweltverbundes
- Länge neu geschaffener getrennter Verkehrsanlagen (u.a. getrennte Geh-/ Radwege; möglichst Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr)
- Investitionen pro Kopf und Verkehrsart
- Anzahl Mobilstationen im Stadtgebiet

2. Respekt und Rücksichtnahme im Verkehr

Oberziel

- Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende werden als gleichwertige Verkehrsteilnehmende respektiert.

Unterziele

- Die Infrastruktur in Kronberg ist auf die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden ausgelegt!
- In Kronberg geht man im Verkehr respekt- und rücksichtsvoll miteinander um!
- In Kronberg wird die Verkehrssicherheit höher bewertet als der Verkehrsfluss!
- Die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmenden werden besonders berücksichtigt!
- Die Verkehrsregeln werden von allen befolgt!

Strategien

- Räumliche Trennung von Gehenden und Radfahrenden sowie von Radverkehr und dem motorisierten Verkehr unter Berücksichtigung der Netzhierarchien, der Qualitätsstandards und der örtlichen Rahmenbedingungen. Dabei geht die Sicherheit vor der Flüssigkeit des fahrenden Verkehrs. → Einzelfallprüfung und ggf. Abwägung notwendig!
- Vermeidung und Behebung von Konflikt-/ Unfallstellen (z.B. an Knotenpunkten, freie Rechtabbieger, Parkregelungen in Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung, Querungsstellen); auch im Bestand
- Reduktion der Anzahl an Verkehrsunfällen (Schwerpunkt: Schwerverletzte und Getötete) durch Verbesserung der Infrastruktur und Kampagnen/ Aktionen etc.
- Keine Kompromisse zu Lasten der Verkehrssicherheit
- Verstärkte Kontrollen der Verkehrsregeln, besonders im Umfeld sensibler Bereiche und an Gefahrenpunkten
- Verkehrsberuhigung oder Ausweisung von Schulstraßen im direkten Umfeld der Schulen. Mobilitätsbildung von Kindern und Eltern (Schulisches MM)
- Entwicklung und Durchführung von Aktionen und Kampagnen für ein sicheres und respektvolles Miteinander im Straßenverkehr (z.B. mit der AG Nahmobilität Hessen oder ivm GmbH)



Indikatoren

- Anzahl der Verkehrsunfälle (Rückgang um jährlich 5% bis 2035 und Vision Zero bis 2050)
- Bewertung des Verkehrsklimas in Kronberg im Taunus: Vorher-/Nachher-Evaluation (Befragungen); subjektives Empfinden zu unterschiedlichen Themen
- Gerechtigkeit im Verkehr (z.B. Flächengerechtigkeit)
- Empfundene Verkehrssicherheit je nach Verkehrsmittel
- Reduktion der Anzahl an Ordnungswidrigkeiten (z.B. Falschparken)
- Anzahl ausgewiesener Schulstraßen

3. Mobilitätssicherung

Oberziel

- In Kronberg im Taunus ist die Mobilität aller Personen gesichert!
- Leitziel: Die Stadt Kronberg im Taunus fördert und unterstützt eine nachhaltige und sichere Mobilität innerhalb des Stadtgebietes sowie ins Umland!

Unterziele

- Das Mobilitäts- und Verkehrssystem ist barrierefrei ausgestaltet.
- Mobilitätsinformationen und die Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilität sind barrierefrei zugänglich und für jeden verständlich.
- Es wird eine selbstbestimmte, sichere und bezahlbare Mobilität ohne Zugangshürden für alle geschaffen.
- In Kronberg im Taunus verfügt jeder über eine Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels.

Strategien

- Herstellung einer barrierefreien Infrastruktur, barrierefrei zugänglicher Mobilitäts- und Verkehrsangebote (z.B. ÖPNV) sowie einer verständlichen, barrierefreien und zeitgemäßen Kommunikation für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Berücksichtigung der Aspekte der Barrierefreiheit und Inklusion bei allen Mobilitäts- und Verkehrsplanungen sowie in der dazugehörigen Öffentlichkeitsarbeit.
- Schaffung der Rahmenbedingungen für eine Wahlfreiheit im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl für alle Personengruppen (Infrastruktur, Versorgungsangebote, Erreichbarkeiten, Mobilitätsangebote etc.).
- Förderung der Inter- und Multimodalität durch die Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsangebote sowie den Aufbau von Verknüpfungspunkten (z.B. Mobilstationen).
- Verbesserung der Infrastruktur für den Umweltverbund (v.a. Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie ÖPNV-Haltepunkte).
- Ausbau des ÖPNV-Angebotes (Linien- und Fahrtenangebot, Taktung etc.).



Indikatoren

- Sämtliche Mobilitätsinformationen (z.B. im ÖPNV) sind bis zum Jahr 2035 barrierefrei zugänglich (Sprache, Lesbarkeit etc.) und stehen als Open-Data zur Verfügung.
- Bis zum Jahr 2035 sind alle Haltestellen/ SPNV-Haltepunkte und Bahnhöfe in Kronberg im Taunus barrierefrei.
- Bis zum Jahr 2035 sind alle Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr in Kronberg im Taunus barrierefrei ausgestattet.
- Bis zum Jahr 2035 sind sämtliche Buchungs- und Zahlungssysteme des Kronberger Mobilitätssystems barrierefrei.
- Bis zum Jahr 2035 wird der Pkw-Bestand von 656 (2022) auf 550 Pkw/ 1.000 EW reduziert.

4. Fußverkehr

Oberziel

- Hochwertige, barrierefrei ausgestaltete Fußverkehrsanlagen fördern das Zufußgehen auf kurzen Wegen. → In Kronberg im Taunus ist man gerne und viel zu Fuß unterwegs!

Unterziele

- Die Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind zu Fuß gut erreichbar.
- Kronberg weist eine fußgängerfreundliche, sichere und komfortable Infrastruktur auf.
- Die Infrastruktur in den zentralen Bereichen von Kronberg ist barrierefrei und schließt niemanden aus.
- Fußgängerinnen und Fußgänger werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer respektvoll behandelt.

Strategien

- Konsequente Priorisierung der Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Verkehrsfluss anderer Verkehrsarten.
- Entwicklung eines lückenlosen, durchgängigen und barrierefreien Netzes.
- Schaffung eines dichten Fußwegenetzes à Vermeidung von „Umwegen“ (Durchlässe, Gassen etc.) (vgl. Empfehlungen des Nahmobilitätsplans)
- Einrichtung von Gehwegüberfahrten zur baulichen Bevorrechtigung des Fußverkehrs an untergeordneten Knotenarmen im Nebenstraßennetz.
- Schaffung kurzer, direkter Überwege an Knotenpunkten (keine langen Querungswege)
- Keine Kompromisse zu Lasten des Fußverkehrs im Umfeld besonders fußverkehrsrelevanter Einrichtungen (Schulen, Kitas, Seniorenheime)
- Umsetzung der Vorgaben der Gesetze, Richtlinien und Normen auch im Bestand → z.B. Dimensionierung von Gehwegen und Berücksichtigung der Anforderungen von Rollatoren, Kinderwagen etc. (siehe RAST und EFA der FGSV unter Berücksichtigung der Empfehlungen der AGFS und der Wissenschaft)



- Einrichtung von sicheren und komfortablen Querungsanlagen mit entsprechenden Ausmaßen (Kinderwagen, Rollstuhl!) an Hauptverkehrsstraßen.
- Sicherstellung der fußläufigen Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Sicherheit und Komfort) sowie von Bushaltestellen, Bahnhöfen und anderen Mobilitätsangeboten.
- Schaffung einer lebendigen und menschengerechten Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Schaffung von Sitz-/ Ruhemöglichkeiten, Spielmöglichkeiten, öffentlichen WCs → Insbesondere zur Unterstützung einer eigenständigen Mobilität älterer oder mobilitätseingeschränkter Menschen
- Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse → Freihalten der Kreuzungsbereiche, Zufahrten und Querungsstellen von Einbauten aller Art. Parkstände innerhalb der Sichtbereiche sind zu vermeiden.
- Räumliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs innerorts (Vermeidung von Konflikten) → Einzelfallprüfung mit etwaiger Abwägung notwendig!
- Freihalten der Gehwege von parkenden Kfz → Unterbinden von Gehwegparken (ausreichende Gehwegbreiten beachten!)
- Freihalten der Gehwege von Mülltonnen, Fahrgastunterständen und sonstigen Hindernissen (Stromkästen, Litfaßsäulen etc.)
- Berücksichtigung der vielfältigen Ansprüche an die Barrierefreiheit der Fußverkehrsanlage (Neigung, Oberfläche, taktile Elemente, Kontraste etc.)
- Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen (z.B. bei der Schaltung einer Lichtsignalanlage (Gehgeschwindigkeiten anpassen!)
- Gewährleistung einer sozialen Sicherheit (Belebtheit/ Frequentierung, Einsehbarkeit, Beleuchtung etc.)

Indikatoren

- Es wird der ideale Modal Split angestrebt: Die Wege im Nahbereich werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Bis 2035 liegt der Anteil der Fußwege bei mindestens 30% (nur innerörtliche Verkehre).
- Bis 2035 kann der Großteil der Kronbergerinnen und Kronberger innerhalb von 500 m von ihrem Wohnstandort aus eine Nahversorgungseinrichtung erreichen.
- Bis 2035 werden alle Knotenpunkte und Einmündungen hinsichtlich einer Verkürzung von Querungswegen, einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit (z.B. Verringerung Abbiegeradien) und einer Freihaltung der Sichtachsen überprüft und optimiert.
- Bis 2035 werden an allen Querungsstellen die Sichtbeziehungen überprüft und optimiert. Verbesserung der Sichtachsen, z.B. durch Aufgabe von Kfz-Stellplätzen/ Anpassung der Begrünung unter dem besonderen Fokus einer kindgerechten Infrastruktur.
- Bis 2035 ist der Großteil der Fußverkehrsanlagen in den zentralen Bereichen (Alltagsverkehr) barrierefrei ausgebaut. Hierzu werden jährlich die eingerichteten Bordabsenkungen, Ausweichstellen und Verbesserungen an Querungsstellen dokumentiert.



5. Radverkehr

Oberziel

- Ein dichtes, durchgängiges Radverkehrsnetz mit komfortablen und verkehrssicheren Radverkehrsanlagen trägt zur Nutzung des Fahrrads bei. Radfahrende werden als gleichwertige Verkehrsteilnehmende respektiert.

Unterziele

- Die Wege zwischen den Stadtteilen und in die Innenstadt werden größtenteils mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- Die Nachbarkommunen sind mit dem Fahrrad gut zu erreichen.
- Radverkehrsrelevante Einrichtungen (z.B. Versorgungsinfrastruktur, Schwimmbad, Rathaus, Sportanlagen) sind mit dem Fahrrad für alle Zielgruppen gut und sicher erreichbar.
- Kronberg im Taunus hat eine radverkehrsfreundliche Infrastruktur.
- Von jung bis alt fühlen sich alle Radfahrenden sicher.
- Radverkehr und ÖPNV ergänzen sich gegenseitig.
- Für den Transport von Gütern innerhalb von Kronberg im Taunus werden verstärkt Lastenfahrräder genutzt.
- Zum privaten Transport von Gepäck etc. kann man jederzeit auf Lastenfahrräder zurückgreifen.

Strategien

- Kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes
- Schaffung einer hochwertigen, komfortablen und sicheren Radverkehrsinfrastruktur ohne Netzlücken auf den kommunalen Verbindungen des Kreisradverkehrsnetzes
- Schaffung einer zukunftsfähigen, sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur, die von den Radfahrenden akzeptiert wird (zielgruppenorientiert, Berücksichtigung aller Fahrradtypen, Sicherheit vor Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs).
- Bevorrechtigung von Radhaupttrouten gegenüber untergeordneten Netzen.
- Trennung des Radverkehrs im innerörtlichen Haupttroutennetz vom Kfz- und Fußverkehr oder bevorrechtigte Führung → Einzelfallprüfung und ggf. Abwägung notwendig!
- Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h oder mehr ist eine Separation vom Kfz-Verkehr anzustreben.
- Priorisierung des fahrenden Radverkehrs gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr
- Freihalten der Radwege von Mülltonnen, Fahrgastunterständen, Pollern/ Umlaufsperrern und sonstigen Elementen (Komfort und Verkehrssicherheit)
- An den Zielpunkten des Radverkehrs sowie den definierten Umsteigepunkten zum ÖPNV werden sichere, hochwertige und städtebaulich attraktive Abstellanlagen errichtet sowie durch Serviceangebote ergänzt.
- Die Vorrangnetze des ÖPNV und Radverkehrs stehen nicht in Konkurrenz zueinander



- Förderung der Intermodalität → Erleichterung des Umstiegs zwischen dem Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln
- Aufbau eines öffentlich zugänglichen Lastenfahrrad-Verleihsystems unter Einbezug privater Akteure (z.B. Einzelhandel, Vereine)
- ggf. Aufbau von innerörtlichen Logistik-Hubs zur Verteilung von Gütern auf Lastenfahrrädern
- Mit Hilfe des vorhandenen Winter-Räumdienstes für Radverkehrsanlagen wird das Radfahren auch bei Schnee und Eis ermöglicht.

Indikatoren

- Bis 2035 liegt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten innerörtlichen Wege bei mindestens 20%.
- Bis 2035 sind 80% der Einrichtungen des täglichen Bedarfs über eine sichere Radverkehrsführung erreichbar.
- Die Verlustzeiten an 80% aller Knotenpunkte des Radverkehrsnetzes entsprechen den Qualitätsstandards der RIN.
- Bis 2035 entsprechen 50% der Radverkehrsanlagen den erforderlichen Standards (ERA, AG Nahmobilität Hessen).
- Bis 2025 werden alle Einbahnstraßen mit einer Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung auf ausreichende Fahrbahnbreiten für einen sicheren Begegnungsverkehr ohne Zeitverluste für den Radverkehr geprüft.
- Einrichtung von mindestens zwei Fahrradstraßen bis 2035.
- An 15 radverkehrsrelevanten Quell- & Zielpunkten werden bis 2035 bedarfsgerechte Radabstellanlagen geschaffen. Bestehende Anlagen werden bis 2035 aufgewertet (Einhaltung definierter Standards).
- An mindestens drei relevanten Quell- & Zielpunkten stehen bis 2035 öffentlich zugängliche Lastenfahrräder zum Ausleihen zur Verfügung (z.B. SPNV-Zugangspunkte und Berliner Platz).

6. Öffentlicher Verkehr

Oberziel

- Der ÖPNV stellt das Rückgrat eines attraktiven Umweltverbundes dar. Ein hochwertiges Linien- und Fahrtenangebot bietet eine hohe Qualität und dient der Mobilitätssicherung. Flexible Mobilitätsangebote (OnDemand, Sharing-Angebote) können bedarfsgerecht digital gebucht und bezahlt werden und ergänzen somit das klassische ÖV-Angebot.

Unterziele

- Bus und Bahn (ÖPNV) werden zur regionalen Anbindung von Kronberg im Taunus als Alternative zum MIV etabliert.
- Der ÖPVN trägt maßgeblich zur Entlastung des Verkehrssystems bei.
- Der Stadtbus ist eine optimale Ergänzung zum Fuß- und Radverkehr.
- Der Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist unkompliziert.



Strategien

- Sicherstellung der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen (max. 300 - 400 m) → Ausreichende Erschließungsqualität (Netzabdeckung)
- Hochwertiges Linien- und Fahrtenangebot zwischen den Stadtteilen, zu den Standorten der Nahversorgung (z.B. Kronberg Süd) und in die angrenzenden Nachkommunen (auch in den Nebenverkehrszeiten)
- Kontinuierliche Abstimmung und Optimierung der Anbindung der Bahnhaltepunkte im öffentlichen Verkehr (Fahrtenangebot und Anschlüsse)
- Umwegfreie und barrierefreie Gestaltung der Zuwegung von Haltestellen und von Umsteigewegen an Verknüpfungspunkten (v.a. Bahnhof Kronberg)
- Schaffung eines barrierefreien Verkehrssystems (ÖV-Zugangspunkte und Fahrzeuge)
- Hochwertige, zeitgemäße und bedarfsgerechte Fahrzeuge
- Umstellung der Stadtbusflotte auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Elektro oder Wasserstoff)
- Erstellung einer Strategie zum Aufbau von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen an wesentlichen Bushaltestellen und Bahnhaltepunkten → Förderung der Intermodalität
- Schaffung von Mobilitätsdrehscheiben an den Bahnhöfen/ Bahnhaltepunkten sowie Aufbau von Mobilitätsstationen
- Ausbau des P+R Angebotes

Indikatoren

- Bis 2035 kann von 90 % aller (Wohn-)Gebäude im Umfeld von maximal 300 m eine Bushaltestelle fußläufig erreicht werden.
- Der Anteil des ÖPNV am Modal Split beträgt mindestens 15 % im Jahr 2035.
- Zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt besteht mindestens ein 30-Minuten-Takt in den NVZ (werktäglich und am Wochenende) und ein 20-Minuten-Takt in den HVZ oder es besteht ein OnDemand-System (auch AST).
- Die Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn/ Zug betragen maximal zehn Minuten.
- Die Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV wird bis zum Jahr 2030 verdoppelt (Basisjahr: 2023).
- Spätestens bis zum Jahr 2035 sind alle Fahrzeuge und ÖV-Zugangspunkte in Kronberg im Taunus barrierefrei ausgestaltet.
- Bis zum Jahr 2035 verfügen 80% der in der Strategie zum Aufbau von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen definierten Bushaltestellen über Radabstellanlagen und Witterungsschutz.
- Bis 2035 sind alle Busse klimaneutral unterwegs.
- Bis 2035 gibt es in Kronberg im Taunus drei Mobilitätsstationen.
- Bis zum Jahr 2035 sind 80% aller relevanten Bushaltestellen (Einsteigerhaltestellen) mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet.



7. Kraftfahrzeugverkehr

Oberziel

- Der Kraftfahrzeugverkehr wird in Kronberg im Taunus effizient und verträglich abgewickelt!

Unterziele

- Der Kfz-Verkehr beschränkt sich auf notwendige Fahrten. → Verkehrsvermeidung
- Der Kfz-Verkehr wird im (klassifizierten) Hauptverkehrsnetz gebündelt und ist nachhaltig.
- Die Kfz-Infrastruktur fördert ein sicheres und umsichtiges Fahrverhalten.
- Alle Ziele sind mit dem Kfz erreichbar.

Strategien

- Erstellung eines/ Durchsetzung des abgestuften Kfz-Verkehrsnetzes. Zur Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz wird im Nebennetz die Durchlässigkeit reduziert.
- Erstellung einer Parkraumstrategie / Weiterentwicklung eines Parkraummanagements: Etablierung moderner Parkleitsysteme und flexibler Parkraumregelungen, Nutzung neuer Tarifstrukturen für Bewohnerparken als mittelfristige Strategie, Bündelung des Parkraumangebotes auf Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums
- Reduktion des Kfz-Aufkommens auf notwendige Fahrten, des Parkdrucks, des Parksuchverkehrs und der Kfz-Verkehrsleistung (Förderung von Fahrgemeinschaften, Ausbau P+R, Ausbau CarSharing etc.)
- Zusammenarbeit mit den Händlern und Dienstleistern → Unterstützung bei der Transformation.
- Förderung der Elektromobilität und anderer alternativer Antriebstechnologien durch Aufbau/ Koordination des Aufbaus von Ladeinfrastruktur

Indikatoren

- Anteil des MIV-Verkehrs am Modal Split (Verkehrsaufkommen) → 45 % bis 2035
- Verkehrsaufkommens und Anteil des Durchgangsverkehrs im untergeordneten Verkehrsnetz (Kfz/d).
- Abseits des klassifizierten Straßennetzes sowie der Vorfahrtsstraßen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder weniger bis 2035.
- Die Anzahl der Parkstände entlang von öffentlichen Straßen wird jährlich um 2 % reduziert.
- Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen (Rückgang um jährlich 5% bis 2035, Vision Zero bis 2050?)
- Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrenden (Rückgang um jährlich 5% bis 2035, Vision Zero bis 2050?).
- Pkw-Besetzungsgrad
- Verkehrsbedingte CO₂-Emissionen bis 2035
- Pkw-Bestand: Reduktion von 656 (2022) auf 550 Pkw/ 1.000 EW bis 2035



- Anteil der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben an allen zugelassenen Kfz von 75 % bis 2035.
- Anzahl der Ladesäulen/ Ladepunkte



PHASE 3 | KONZEPT-ENTWICKLUNG

Methodik und Aufbau

In den Konzeptplänen sind die Handlungsschwerpunkte für die Gruppen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und Öffentlicher Verkehr inklusive Verknüpfungspunkte grafisch zusammenfassend dargestellt. Die Handlungsschwerpunkte umfassen Maßnahmen oder Maßnahmenpakete mit jeweils vergleichbaren Zielen. Die Inhalte ergeben sich aus den Analysen vor Ort sowie den Ergebnissen aus der vielfältigen Beteiligungsformate, sofern sich hieraus thematische Schwerpunkte ergeben.

Zum besseren Verständnis der Handlungsschwerpunkte werden in den Konzeptplänen konkrete Beispiele für Kronberg dargestellt. Es handelt sich jedoch nicht um einen Maßnahmenplan, in dem konkrete Einzelmaßnahmen dargestellt und verortet sind. Die Konzeptpläne geben keine Auskunft über die Machbarkeit, den genauen Umfang und Ausgestaltung sowie die Umsetzungspriorität. Sie stellen einen Idealzustand für die Zukunft dar. Alle Handlungsschwerpunkte sind in einer vertiefenden Planung in konkrete Maßnahmen umzusetzen.

Fußverkehr

Die Handlungsschwerpunkte liegen im Bereich einer kinder- und jugendgerechten Infrastruktur, auf der Barrierefreiheit sowie einer grundsätzlichen Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur. Bei diesen verkehrlichen Aspekten gibt es im gesamten Stadtgebiet Verbesserungspotential; im Konzeptplan sind zunächst die räumlichen Schwerpunkte im Umfeld der Schulen und den Stadt(teil)zentren hervorgehoben. Verbesserungen in diesen Bereichen besitzen eine hohe Wirkung im Hinblick auf die gesetzten Ziele.

Die Querung von Fahrbahnen stellt eine Gefahrenstelle für den Fußverkehr dar. Neben der Verkehrssicherheit sind diese elementar für ein lückenloses und umwegearmes Fußwegenetz. Aus diesem Grund sind Querungsstellen als eigenes Handlungsfeld in den Plänen integriert. Die dargestellten Querungsstellen sind Beispiele für Stellen mit Optimierungsbedarf.

Klassische Hauptrouten wie im Kfz- oder Radverkehr gibt es im Fußverkehr nicht. Bei der Hervorhebung solcher Routen im Konzeptplan geht es vielmehr um die Identifizierung von Routen, deren Aufwertung eine hohe Wirkung haben, weil

- auf den Routen viele Fußgänger unterwegs sind
- die Routen eine repräsentative Wirkung haben
- die Routen den Einzelhandel und die Gastronomie durch ein erhöhtes Aufkommen von Passanten stärken.

Zusätzliche sind ausgewählte Vorschläge zur Netzverdichtung eingetragen. Ziel muss es nicht sein diese Routen kurzfristig herzustellen, sondern diese Korridore für die Zukunft freizuhalten.



Radverkehr

Für Kronberg liegt ein Radverkehrsnetz mit unterschiedlichen Hierarchiestufen vor, in dem wesentliche Verbindungen festgelegt sind. Im Konzeptplan wird die Anbindung an das überregionale Netz sowie die für die kleinräumige Erschließung wichtigen Routen hervorgehoben. Dabei werden im Plan zwischen konkreten Routen und Korridoren unterschieden. Innerhalb der Korridore müssen geeignete Routen im Rahmen vertiefender Planungen identifiziert werden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Anbindung der AKS.

Im Handlungsfeld Fahrradparken wird unterschieden zwischen punktuellen Angeboten, die an einen Quell- und Zielpunkt gebunden sind, und Angeboten in der Fläche. Die Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern sowie Serviceangebote sind im Plan ÖPNV/Verknüpfungspunkte enthalten.

Kfz-Verkehr

Der Aufbau des Kfz-Verkehrsnetzes bildet einen Schwerpunkt im Konzeptplan ab. Der Hintergrund hierfür ist, dass der Kfz-Verkehr zukünftig auf wenigen zentralen Routen gebündelt (Sammelfunktion) und im übrigen Netz der Widerstand für reine Durchfahrten erhöht wird (reine Erschließungsfunktion der Grundstücke). Im Umfeld der Schulen ist eine Entlastung vom Kfz-Verkehr besonders wichtig. Ein Ausbau des Kfz-Netzes ist zu vermeiden (Nachhaltigkeit), kann aber an zwei Stellen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehr sowie zur Entlastung von Wohngebieten vom Verkehr sinnvoll sein.

Eine zweiter Schwerpunkt liegt in der sukzessiven Anpassung der Straßenraumgestaltung. Die Kfz-dominierenden Muster sind zu überprüfen und sollten bei Bedarf durch eine verkehrsmittelgerechte Gestaltung abgelöst werden, bei denen die schwächeren Verkehrsteilnehmer sowie städtebauliche Aspekte stärker berücksichtigt werden. Die Prüfung und Umgestaltung sind fortwährende Aufgaben. Diese sollten von den Stadt(teil)zentren ausgehend zukünftig ganz Kronberg umfassen.

Einzelaspekte, die aufgrund ihrer hohen Bedeutung in die Handlungsschwerpunkte aufgenommen wurden, sind:

- Hainstraße und Schillerstraße: Beide Verbindungen besitzen eine hohe Bedeutung (verkehrlich und städtebaulich). Ausbaufächen sind nicht vorhanden. Es müssen daher Lösungen gefunden werden, Flächen umzuverteilen. Mit einer Einbahnstraßenregelung wäre dies potenziell umsetzbar.
- Kreuzungen und Ortseingänge besitzen bezüglich der Verkehrssicherheit und des Verkehrsverhaltens eine sehr wichtige Rolle. Die Gestaltung muss selbsterklärend sein, eine passende Fahrweise begünstigen und fehlerverzeihend sein.

Öffentlicher Verkehr und Verknüpfungspunkte

Ein Handlungsschwerpunkt liegt auf einer verbesserten Erschließung durch den Busverkehr. Hierbei handelt es sich sowohl um das Linien- als auch um das Fahrtenangebot. Die Darstellung ist nicht straßenscharf zu interpretieren, sondern stellt nur die Richtungen dar.



Bei den Verknüpfungspunkten wird zwischen den S-Bahnhaltepunkten und weiterer möglicher Standorte im Stadtgebiet unterschieden. Die dargestellten Bereiche stellen eine Empfehlung dar und sind im Rahmen vertiefender Untersuchungen zu spezifizieren. Das empfohlene Angebot (Mobilitätsangebot, Service, Information) ist in Themengruppen symbolisiert und nicht als konkrete Einzelmaßnahme. Die genaue Ausgestaltung der Angebote ist in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten sowie möglicher Dienstleister zu spezifizieren.

Die Konzeptpläne sind dem Anhang zu entnehmen.



PHASE 4 | MAßNAHMENKONZEPT

4.1 | Workshops Bürgerinnen und Bürgern sowie Stakeholdern

4.1.1 | Aleatorischer Bürgerworkshop

Ein wesentliches Element der Bürgerbeteiligung im Rahmen der Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes stellte der aleatorische Bürgerworkshop dar, der am 18. November 2023 im Rathaus der Stadt Kronberg im Taunus stattfand. 30 Bürgerinnen und Bürger der Stadt waren der Einladung des Bürgermeisters Christoph König an dem Samstagmorgen gefolgt, um die zukünftige Mobilität in Kronberg mitzugestalten.

Was bedeutet „aleatorisch“?

Aleatorisch bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Teilnehmenden des Workshops per Zufallsziehung aus dem Einwohnermelderegister der Kommune ausgewählt und eingeladen wurden. Mit diesem Verfahren sollten auch diejenigen Bürgerinnen und Bürger erreicht werden, die sich ansonsten gegebenenfalls nicht an der Konzeptentwicklung beteiligt hätten. Es war das Ziel, dass auch die „schweigende Mehrheit“ an diesem Workshop teilnimmt. Es wurden Bürgerinnen und Bürger eingeladen, die zum Zeitpunkt des Workshops mindestens 16 Jahre alt waren.

Warum wurde der Workshop mit Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt?

Die Bürgerinnen und Bürger sollten aktiv in die Entwicklung der Mobilität in Kronberg eingebunden werden. Sie sind es, die die Probleme und Herausforderungen am besten (ortskundig, erfahren) kennen. Das Mobilitätskonzept soll auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger zugeschnitten sein (orts- und zielgruppenspezifisch). Weiterhin ist es besonders wichtig, dass das zukünftige Mobilitäts- und Verkehrssystem von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen und genutzt wird.

Was war die Aufgabe der Teilnehmenden?

Die Teilnehmenden stellten rund vier Stunden lang ihre Erfahrung, ihre Ortskenntnisse, ihre Ideen sowie ihre Kreativität in den Dienst der Gemeinschaft. Nachdem die mobildenker GmbH den Workshop-Teilnehmenden die Ergebnisse der Bestandsanalyse und des Zielkonzeptes (inkl. Leitbild) präsentiert hatte, entwickelten die Bürgerinnen und Bürger in Kleingruppen Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Kronberg. Hierbei wurden sämtliche Verkehrsarten sowie Querschnittsthemen (z.B. Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit) berücksichtigt. Hierzu erhielt jede Gruppe einen Stadtplan, so dass Maßnahmen sofort verortet werden konnten, sofern dies möglich war. Nach der rund einstündigen, intensiven Arbeitsphase wurden die Ergebnisse aus den Gruppen im Plenum präsentiert. Der Vorteil dieser Methode ist, dass alle Teilnehmenden auch über die Ergebnisse der anderen Kleingruppen informiert werden.

Wer hat am Workshop teilgenommen?

Am Bürgerworkshop haben insgesamt 18 Männer und 12 Frauen (60 %/ 40 %) teilgenommen. Das bedeutet, dass die Männer im Vergleich zur Geschlechterverteilung in der Stadt Kronberg überrepräsentiert waren (47 % männlich/ 53 % weiblich).

Das Durchschnittsalter der Workshop-Teilnehmenden lag bei 54,7 Jahren. Dies entspricht nahezu dem Durchschnittsalter aller Kronbergerinnen und Kronberger ab 16 Jahren (Mindestalter für Teilnahme).⁴⁵

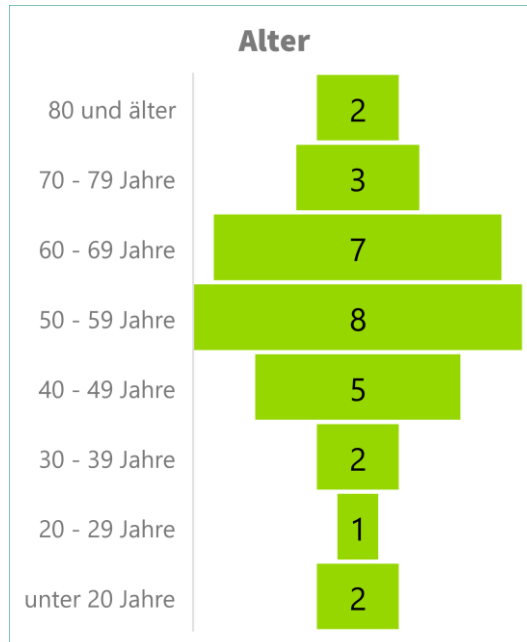


Abbildung 95: Altersverteilung der Workshop-Teilnehmenden (18.11.2023)

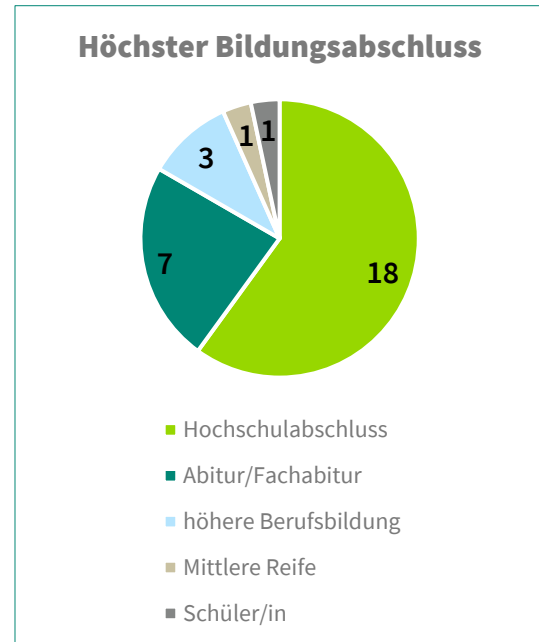


Abbildung 96: Höchster Bildungsabschluss der Workshop-Teilnehmenden (18.11.2023)

Moderiert durch Mark Schwalm und Gerrit Pfau von der Gesellschaft für Bürgergutachten (gfb) wurden die Einzelmaßnahmen für die Stadt Kronberg im Taunus digital festgehalten. Diese konnten die Teilnehmenden nun mittels eines Tablets anonym bewerten, so dass keine Gruppeneffekte auftreten konnten. Jede Teilnehmerin/ jeder Teilnehmer durfte hierfür bis zu zehn Bewertungspunkte vergeben. Dabei spielte es keine Rolle, ob es „ihre“ Ergebnisse oder die Ergebnisse von anderen Gruppen waren, die sie mit ihren Punkten priorisierten. Des Weiteren konnten die Punkte frei verteilt werden. Es war somit möglich, dass alle Punkte einer einzigen Maßnahme zugeordnet wurden. Die Ergebnisse der Priorisierung wurden anschließend im Plenum vorgestellt.



Abbildung 97: Diskussion in den Kleingruppen (Arbeitsphase) (Bürgerworkshop am 18.11.2023)



Abbildung 98: Vorstellung der Maßnahmen im Plenum (Bürgerworkshop am 18.11.2023)

⁴⁵ Eigene Berechnungen nach (Hessisches Statistisches Landesamt, 2023)

Ergebnisse des Bürgerworkshops

Zu den Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr wurden insgesamt 66 Maßnahmenvorschläge im Plenum gesammelt und anschließend von den Teilnehmenden bewertet. Jede Person durfte in der Bewertungsphase zehn Punkte vergeben, so dass insgesamt 300 Punkte zu vergeben waren.

Bein einer übergeordneten Betrachtung der bewerteten Maßnahmen nach Verkehrsarten und Handlungsfeldern ergibt sich folgendes Bild.

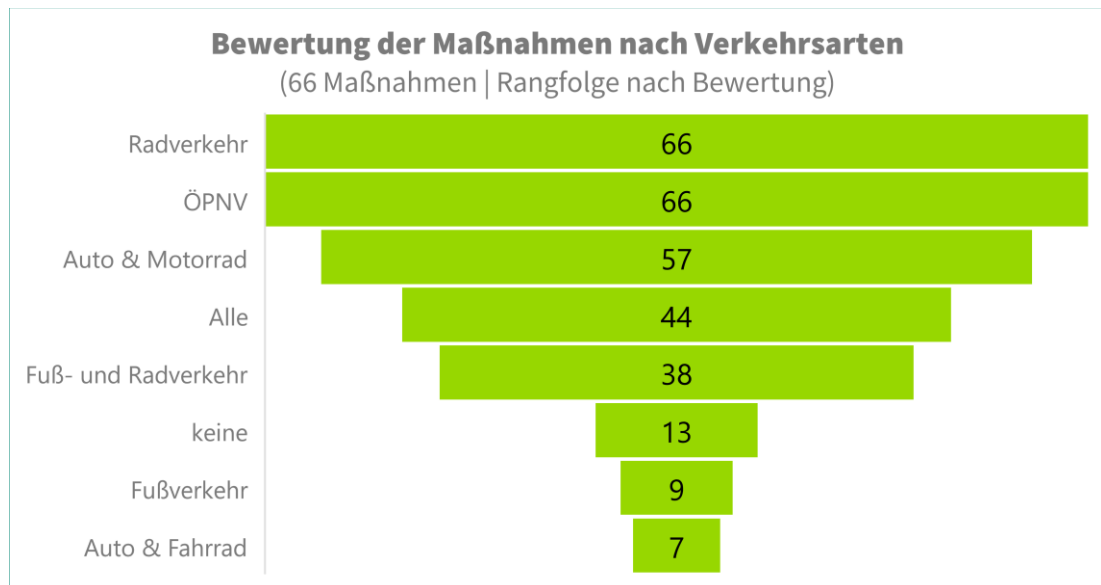


Abbildung 99: Bewertung der Maßnahmen nach Verkehrsarten (Bürgerworkshop am 18.11.2023)

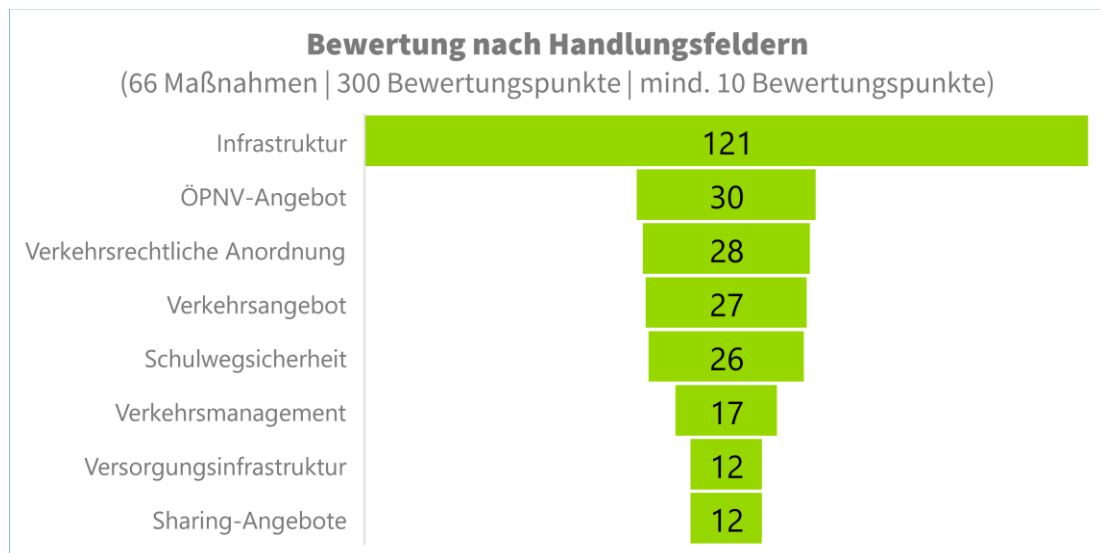


Abbildung 100: Bewertung der Maßnahmen nach Handlungsfeldern (Bürgerworkshop am 18.11.2023)



Abbildung 101: Bewertung der Maßnahmen mittels eines Tablets (Bürgerworkshop am 18.11.2023)

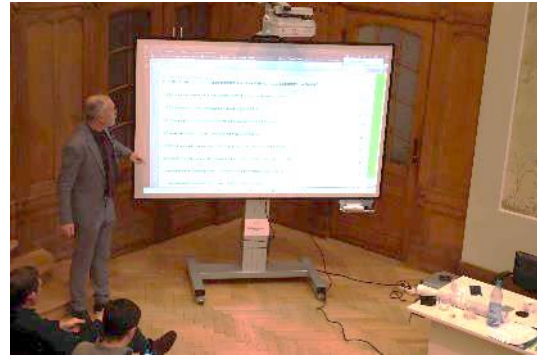


Abbildung 102: Vorstellung der Bewertungsergebnisse (Bürgerworkshop am 18.11.2023)

Die meisten Punkte wurden im Rahmen der Abstimmung für Verbesserungen im Radverkehr sowie im öffentlichen Personenverkehr in Kronberg vergeben (jeweils 66 Punkte | 22 %). Hierbei stehen der Ausbau von Radwegen sowie die Einführung von flexiblen Anruf-Sammeltaxi-Diensten (OnDemand-Services) im Mittelpunkt.

57 Bewertungspunkte (19 %) entfielen auf den motorisierten Individualverkehr (Auto & Motorrad). Hierbei geht es vor allem um die Einrichtung von Hol- und Bringzonen (Elternhaltestellen) an den Schulen und um die Verkehrssteuerung durch die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen /Ampeln).

Mehr als ein Drittel (37,6 %) aller Bewertungspunkte entfallen auf Maßnahmen, die auf Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr im Stadtgebiet sowie in Bezug auf Verbindungen in die umliegenden Kommunen abzielen. Hierbei spielen insbesondere die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrssicherheit eine besondere Rolle.

Klassifiziert man die Maßnahmenvorschläge im Hinblick auf zuordnbare Handlungsfelder, so wird ersichtlich, dass die meisten Maßnahmen auf Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur sowie im ÖPNV-Angebot abzielen. Dargestellt ist die Rangfolge nach der Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmenden.

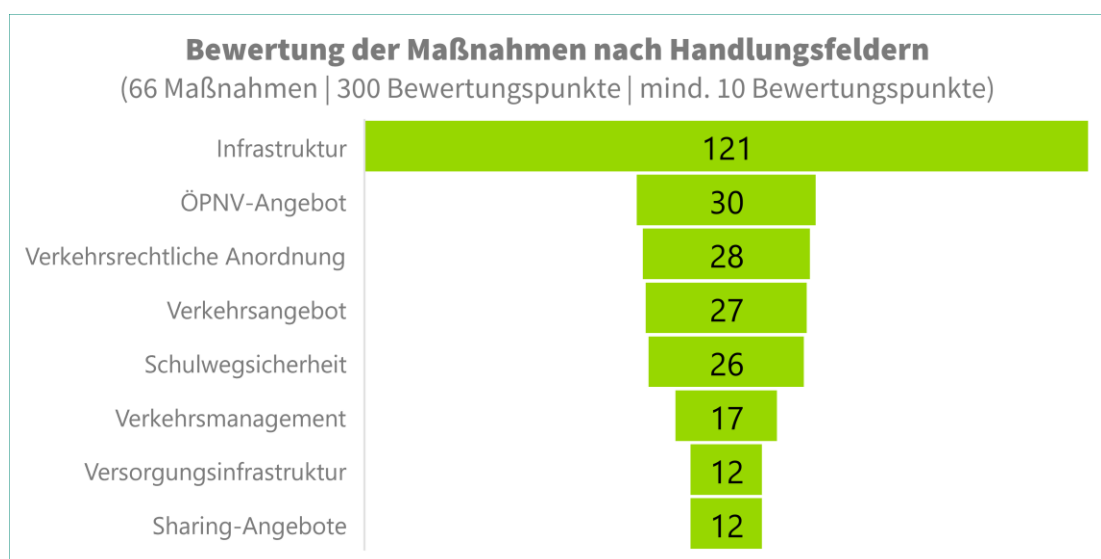


Abbildung 103: Bewertung der Maßnahmen nach Handlungsfeldern (Bürgerworkshop am 18.11.2023)

In dem nachfolgenden Diagramm wurden die Maßnahmen, die räumlich und/ oder thematisch zusammengehören, zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst.



Abbildung 104: Bewertung nach Maßnahmenbündeln (Bürgerworkshop am 18.11.2023)

In der nachfolgenden Tabelle sind alle Maßnahmen, die während des Workshops entwickelt wurden, ohne Klassifizierung aufgelistet. Die Maßnahmen sind in der Reihenfolge der Bewertung durch die Teilnehmenden aufgelistet.

Maßnahme	Punkte
Einrichtung von Elternhaltestellen im Umfeld der Schulen	20
Fahrradschnellweg nach FRA abseits der Hauptstraßen	14
Anruf-Sammeltaxi (6 Personen & Gepäck 6 Tage 6-24 Uhr)	14
Ausbau des Geh-/Radweges in der Hainstraße	13
Anruf-Sammeltaxi (Bf. Niederhöchstadt - Bf. Kronberg)	13
Intelligente Ampeln (Erkennung des Verkehrsflusses)	11
Trennung von Geh- und Radwegen plus Kommunikation	10
Markierung und Roteinfärbung von Radverkehrsfurten	10
Wiedereröffnung des Philosophenweges (Radverkehr)	10
Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in angrenzende Kreise	9
Optimierung der Schließung der Bahnschranken	7
Ladeinfrastrukturkonzept für Kfz und E-Bikes	7
Abbau überflüssiger Verkehrszeichen & Aufbau dig. Geschwindigkeitsanzeigen	7



Einrichtung von Fahrradstraßen	7
Verbesserung der Erreichbarkeit der Außenbereiche (z.B. Waldsiedlung)	6
Verbesserung der Taktung der Busse zur S-Bahn (Anschlüsse)	6
Einrichtung eines Kreisverkehrs (B455/ Altkönigstraße)	6
Schöne Aussicht: Optimierung der Verkehrssituation	6
Stationsbasiertes E-Bike/ E-Roller-Verleihsystem	6
Tempo 30 innerhalb bebauter Gebiete	5
Verbesserung der Versorgungsinfrastruktur (mobile Supermärkte/ Lieferservices)	5
Ausbau des Carsharings (auch E-Fzg.)	5
Steinbacher Str./ Gelber Weg: Beleuchtung + Unterbindung Langzeitparken	5
Fahrradweg von Oberhöchstadt nach Steinbach (K 768)	5
Ausbau der Steinbacher Straße (inkl. Gelber Weg)	4
Sodener Str. (Bf. Kronberg Süd): Optimierung der Querungssituation	4
Stärkung des ÖPNV am Wochenende	4
Einkaufsbus mit Haltestellen (z.B. REWE)	4
ÖPNV-Angebot von/nach Bad Soden	4
Schönberger Straße/ Ballenstedter Straße: Verbesserung der Sichtbeziehungen	4
Schaffung einer Radverkehrsverbindung von/nach Bad Soden	4
Verbesserung der Kommunikation zur Mobilität und zum Verkehr	3
Schaffung von mehr verkehrsberuhigten Bereichen (u.a. Spielstraßen)	3
Erhöhung der Fußverkehrssicherheit (Zuwegung Opel Zoo)	3
Erhöhung der Rücksichtnahme zwischen Fußgängern und Radfahrenden in der Friedrich-Ebert-Straße (Aktionen, Kampagnen)	3
Optimierung der Gehwege (u.a. Barrierefreiheit)	3
Mehr Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum für Kfz	3
Bau eines Radweges in der Hainstraße (bis Friedrichstraße)	3
Regelmäßige Reinigung der Radwege von Oberhöchstadt nach Niederhöchstadt	3
Optimierung der Mobilität von Fußgängern z.B. mit Hilfe von Sitzbänken	3
Dimmbare Straßenbeleuchtung	3
Unterhalt und Pflege von Geh-/Radwegen (Grünschnitt); auch bei privaten Grundstücken + Kontrollen	3
Sicherstellung der Nahversorgung in den Stadtteilen	3
Ampeln für Fußgänger (Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeiten von Kfz)	2
Bargeldloses Bezahlen beim Parken in der Innenstadt	2
Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) in der Hainstraße im Stadtzentrum	2
Einbahnstraßenregelung in der Hainstraße (Verbreiterung der Gehwege möglich)	2
Sammlung und Koordination von Lieferdiensten	2
Einrichtung von Mitfahrbänken (z.B. nach Bad Soden)	2
Schaffung von barrierefreien Bushaltestellen/ Bahnhaltepunkten	2



Markierung und Roteinfärbung der Furten des Geh-/Radweges an den Zufahrten zum Opel Zoo	2
Schaffung von Radverkehrsanlagen in der Friedrichstraße (Schönberg)	2
Ausbau der Frankfurter Straße ab Sodener Stock (stadtauswärts)	1
Entschärfung der Zufahrt von der Hainstraße zur B455 (z.B. Kreisverkehr oder Ampel)	1
Grüner Weg/ Geiersberg nur für Anlieger freigeben	1
Bessere Beleuchtung von Verkehrswegen für mehr Sicherheit	1
Bessere Öffentlichkeitsarbeit; z.B. beim Thema "Nahversorgung in Schönberg"	1
Schaffung eines flexiblen Carsharings (ohne Stationen)	1
Tempo 30 in Oberhöchstadt beibehalten (Am Kirchberg)	1
Einrichtung einer Querungsstelle für Radfahrende (Schwalbacher Str. Treppe)	1
Fortsetzung des Radweges entlang der Schönberger Str. Ri. Zentrum von Oberhöchstadt	1
Engere Taktung des Stadtbusses	1
Einrichtung von Fußgängerüberwegen in der Bahnhofstraße	1
Einkaufen mit dem Bus attraktiver gestalten	0
Sicherheit in Stadtbussen (Türschließungen, Barrierefreiheit, rücksichtsvolleres Fahren etc.)	0
Alternative zur Frankfurter Straße für den Schulweg	0

4.1.2 | Workshop mit Stakeholdern (Runder Tisch Verkehr)

Neben den Bürgerinnen und Bürgern wurden von Beginn an Akteure/ Stakeholder in die Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes eingebunden. Der Runde Tisch „Verkehr“ nahm im Rahmen von zwei Sitzungen am Prozess teil. Bei der zweiten Sitzung am 7. November 2023, bei dem die Entwicklung von Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Vordergrund stand, waren 22 Stakeholder der nachfolgend aufgelisteten Institutionen in der Stadthalle anwesend.

BDS Kronberg	Elternvertretung AKS	ADFC Kronberg
VCD Kronberg	FZ Nachhaltige Mobilitätsplanung	Technische Hochschule Mittelhessen
Hochtaunuskreis	Klimabeirat	Ausländerbeirat
AG Nahmobilität	Politik (CDU, KfB, B90/ Die Grünen, SPD, UBG)	Magistrat
Erster Stadtrat	Bürgermeister	Stadtverwaltung

Tabelle 11: Teilnehmende des Runden Tisch "Verkehrs" am 7.11.2023

Warum wurde der Workshop mit den Stakeholdern durchgeführt?

Zunächst einmal war es grundsätzlich während des gesamten Projektverlaufs wichtig, dass die Stakeholder fortlaufend über den Projektstand informiert werden. Sie sollten darüber hinaus aber auch aktiv in die Entwicklung der Mobilität in Kronberg eingebunden werden. Die Akteure kennen die Probleme und Herausforderungen vor Ort sehr gut. Des Weiteren soll das Mobilitätskonzept die Interessen und Anforderungen der unterschiedlichen Akteure (Vereine, Verbände, Interessensgemeinschaften etc.) berücksichtigen.

Was war die Aufgabe der Stakeholder?

Der Ablauf des Workshops mit den Stakeholdern war identisch mit dem des Bürgerworkshops. Die Stakeholder haben in zufällig zusammengestellten Kleingruppen (5-6 Personen) Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Kronberg entwickelt. Die Maßnahmen konnten alle Verkehrsträger und -mittel umfassen. Es konnten auch Maßnahmen definiert werden, die keinem Verkehrsmittel eindeutig zugeordnet werden können (z.B. Aktionen und Kampagnen). Die Teilnehmenden haben die Maßnahmen, sofern möglich, auf einem Stadtplan verortet und textlich erläutert. Die Maßnahmen wurden anschließend dem Plenum vorgestellt.

Wie wurden die Maßnahmen priorisiert?

Die Stakeholder konnten die vorgestellten Maßnahmen mit Hilfe von Tablets priorisieren. Jede(r) Teilnehmende erhielt fünf Bewertungspunkte, die er/ sie frei vergeben konnte, so dass insgesamt 110 Punkte zu vergeben waren. Die Priorisierung erfolgte anonym, so dass keine Gruppeneffekte auftreten konnten. Die Ergebnisse wurden anschließend vorgestellt.

Ergebnisse des Workshops

Es wurden insgesamt 35 Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in den Kleingruppen erarbeitet, die anschließend im Plenum vorgestellt und erläutert wurden.

Bei einer übergeordneten Betrachtung der bewerteten Maßnahmen nach Verkehrsarten und Handlungsfeldern ergibt sich folgendes Bild.

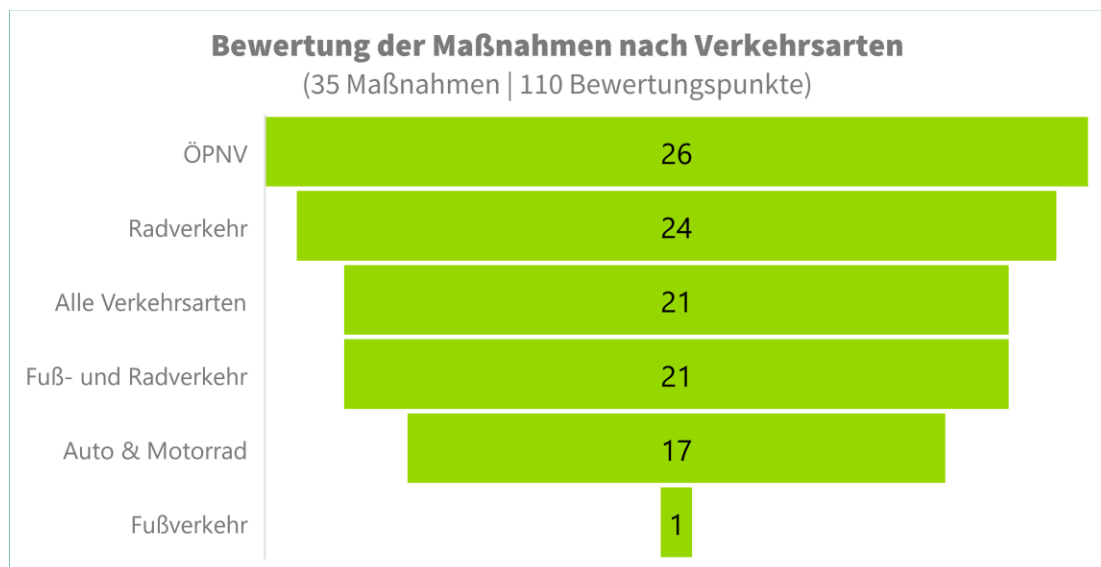


Abbildung 105: Bewertung der Maßnahmen nach Verkehrsarten (Runder Tisch Verkehr am 7.11.2023)

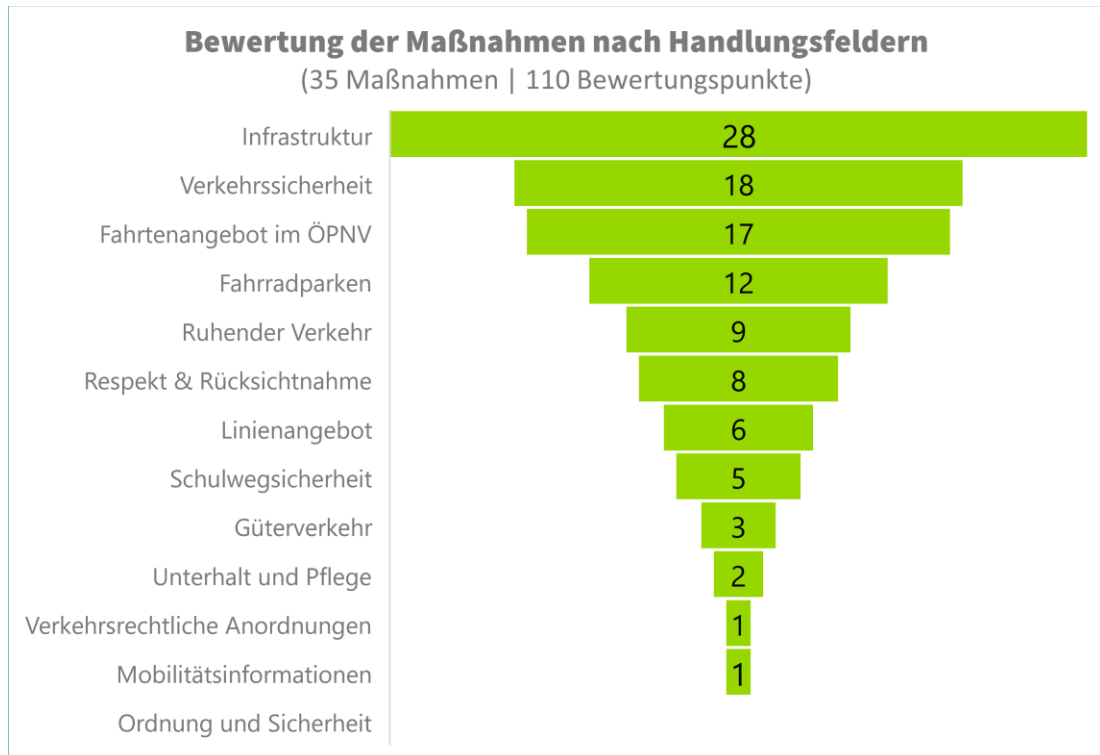


Abbildung 106: Bewertung der Maßnahmen nach Handlungsfeldern (Runder Tisch Verkehr am 7.11.2023)



Abbildung 107: Arbeitsphase in Kleingruppen (Runder Tisch Verkehr am 7.11.2023)



Abbildung 108: Vorstellung der Maßnahmen im Plenum (Runder Tisch Verkehr am 7.11.2023)

Die meisten Punkte wurden im Rahmen der Abstimmung für Verbesserungen im öffentlichen Personenverkehr (23 %) sowie im Radverkehr (22 %) in Kronberg vergeben. Hierbei stehen der Ausbau der Infrastruktur, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie das Fahrtenangebot im ÖPNV im Mittelpunkt.

17 Bewertungspunkte (15 %) entfielen auf den motorisierten Individualverkehr (Auto & Motorrad). Hierbei geht es vor allem um den ruhenden Verkehr (Parken) sowie die Rücksichtnahme und den Respekt im Straßenverkehr.

Rund 42 % aller Bewertungspunkte entfallen auf Maßnahmen, die auf Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr im Stadtgebiet sowie in Bezug auf Verbindungen in die umliegenden Kommunen abzielen. Hierbei spielen insbesondere die Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrssicherheit sowie das Fahrradparken eine besondere Rolle.

Klassifiziert man die Maßnahmenvorschläge im Hinblick auf zuordnbare Handlungsfelder, so wird ersichtlich, dass die meisten Maßnahmen auf Verbesserungen in der

Verkehrsinfrastruktur und im ÖPNV-Angebot sowie auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit abzielen. Dargestellt ist die Rangfolge nach der Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmenden.

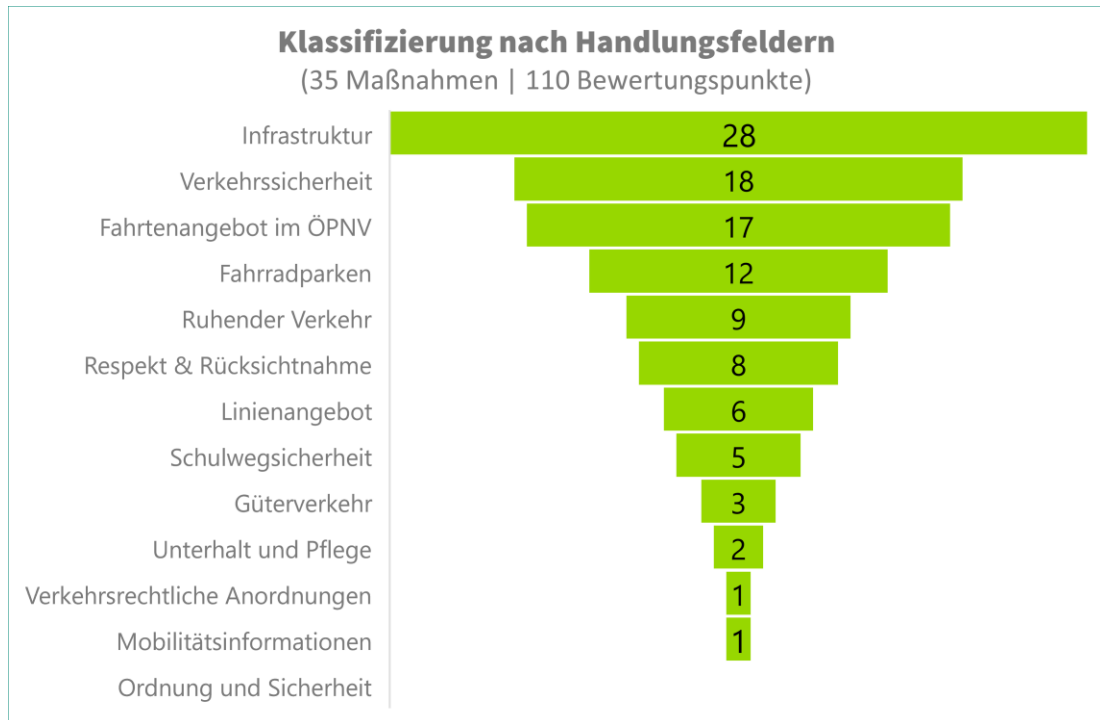


Abbildung 109: Bewertung der Maßnahmen nach Handlungsfeldern (Runder Tisch Verkehr 7.11.2023)

In dem nachfolgenden Diagramm wurden die Maßnahmen, die räumlich und/ oder thematisch zusammengehören, zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst.

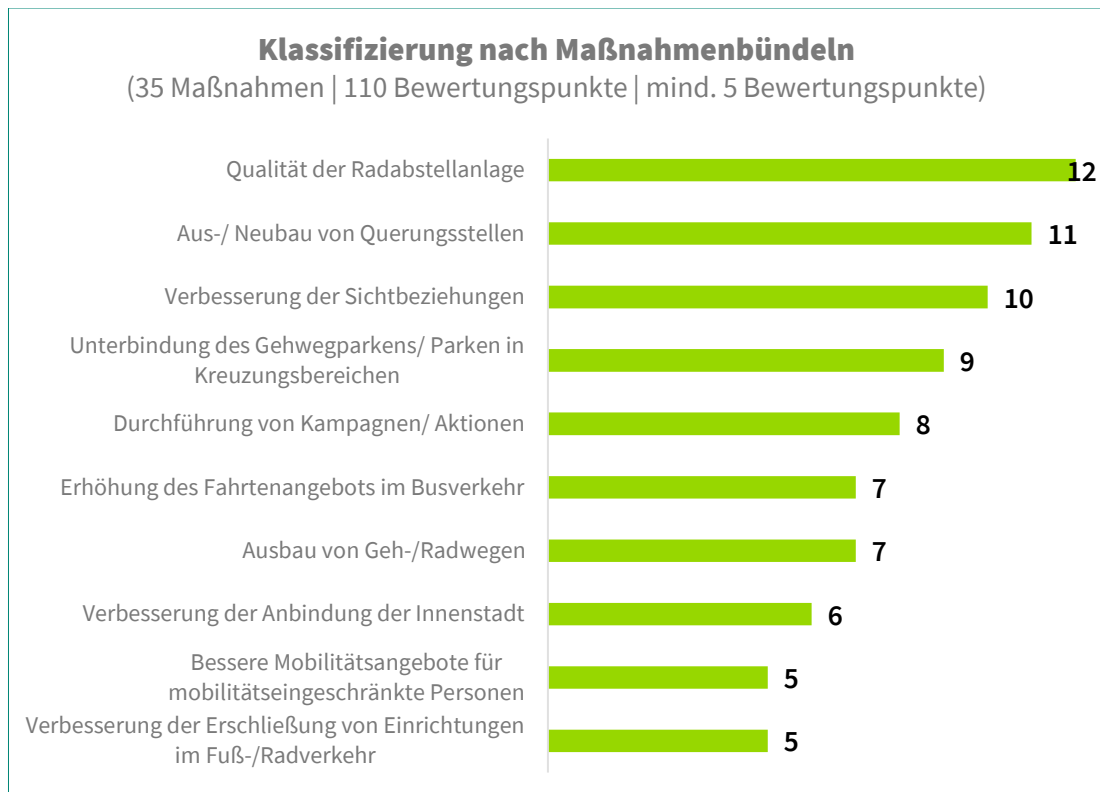


Abbildung 110: Bewertung nach Maßnahmenbündeln (Runder Tisch Verkehr 7.11.2023)



In der nachfolgenden Tabelle sind alle Maßnahmen, die während des Workshops entwickelt wurden, ohne Klassifizierung aufgelistet. Die Maßnahmen sind in der Reihenfolge der Bewertung durch die Teilnehmenden aufgelistet.

Maßnahme	Punkte
Unterbindung des Gehwegparkens & Parkens in Kreuzungsbereichen	9
Verbesserung der Taktung der Buslinie 261 abends und am Wochenende	7
Anbindung der neuen Buslinien (259 und 260) an die Innenstadt	6
Verbesserung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhofpunkt Kronberg Süd	6
Verbesserung der Sichtbeziehungen am Knoten "Schönberger Str./ Limburger Str."	6
Durchführung einer Kampagne "Mehr Respekt & Rücksichtnahme im Verkehr"	6
Schaffung von Fahrradabstellanlagen (auch Fahrradboxen)	6
Verbesserung der Mobilitätsangebote für mobilitätseingeschränkte Personen	5
Erschließung der AKS von Osten kommend	5
Rad- und Gehwegausbau (z.B. Hainstraße und Scheibenbuschweg)	5
Einrichtung einer Querungsstelle "Schwalbacher Str./ Im Tries"	4
Verbesserung der Sichtbeziehungen in der Wilhelm-Bonn-Straße	4
Verbesserung der Querung "Im Kronthal/ Kronthaler Str. (L3327)"	3
Einbau von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/ Radfahrende	3
ÖPNV-Angebotserweiterung in abends und am Wochenende	3
Logistik-Konzept für Schwerlastverkehre (Jacques-Reiss-Str.)	3
Einrichtung einer Schulstraße (Le-Lavandou-Straße)	3
Aufklärung von Verkehrsteilnehmenden über die Einhaltung des Überholabstands bei Radfahrenden	2
Radrouten im Nebennetz schaffen und Einbindung in Radroutenplaner	2
Einrichtung einer Hol- und Bringzone an der Schönberger Str. (AKS)	2
Bessere Ausleuchtung kritischer Querungsbereiche (Fuß+ Rad)	2
Ausbau von Knotenpunkten für Radfahrende	2
Maßnahmen mit dem Ziel "Mehr Sauberkeit"	2
Zustandserfassung von Gehwegen und Radwegen (Unterhalt und Pflege)	2
Markierung, Beschilderung und Verbreiterung von bestehenden Radverkehrsanlagen (z.B. Ballenstedter Straße)	2
Ausbau von Bushaltestellen (v.a. Barrierefreiheit + Überdachung)	2
Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Steinbacher Str. (Steinbach Ri. Oberhöchstadt)	1
Verbreiterung von Gehwegen (z.B. obere Bahnhofstraße)	1
Erhöhung der Zuverlässigkeit der Fahrgastinformationen im ÖPNV	1
Markierung und Roteinfärbung von Radverkehrsfurten	1
Insektenfreundliche Beleuchtung von Geh- und Radwegen	1
Takterhöhung im Busverkehr nach Oberursel & Bad Homburg	1
Taktung der Buslinien auf die Schulanfangs und -endzeiten	1
Querungshilfe in der Hainstraße (Schloss)	1
Verstärkte Kontrollen im ruhenden Verkehr in der Oberhöchstädter Straße	0

Tabelle 12: Übersicht aller Maßnahmen von der Sitzung des Runden Tisch „Verkehr“ am 7.11.2023



4.2 | Handlungsfelder und Maßnahmen

Handlungsfelder

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse, der SWOT-Analyse und abgeleitet aus dem Leitbild wurden Handlungsfelder herausgearbeitet, mit denen das Ziel einer nachhaltigen, zukunftsorientierten Mobilität in der Stadt Kronberg im Taunus verfolgt werden kann. Diesbezüglich steht beispielsweise das Ziel im Vordergrund den Kfz-Verkehr im Kurzstreckenverkehr bzw. im Binnenverkehr zu reduzieren.

Die Handlungsfelder sind in drei übergeordnete Themenblöcke unterteilt. Der erste Block orientiert sich an der inhaltlichen Ausrichtung der ausgearbeiteten Konzeptpläne und unterscheidet dabei in erster Linie zwischen den vier Verkehrsträgern „Fußverkehr“, „Radverkehr“, „ÖPNV“ und „Kfz-Verkehr“. Innerhalb dieser Unterteilung sind einzelne Themenschwerpunkte abgebildet.

Darüber hinaus gibt es Handlungsfelder, die als Querschnittsthemen angesehen werden müssen, da sie mehrere Verkehrsarten/-mittel betreffen. Hierzu zählen beispielsweise die Straßenraumgestaltung, die Barrierefreiheit sowie die Verkehrssicherheit. Bei den Querschnittsthemen wurde zudem zwischen Aspekten, die beispielsweise die Verkehrsinfrastruktur oder Mobilitätsangebote betreffen und Themen, die indirekte Auswirkungen auf die Mobilität und den Verkehr in Kronberg haben (können), unterschieden.

KONZEPTPLÄNE Verkehrsträger & Themenschwerpunkte	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz-Verkehr
	Fuß- und Radverkehrsverbindungen		Linien- und Fahrtenangebot	Bündelung im klass. Netz
	Fußgänger-freundliche Straßenräume	Radabstell-anlagen	Verknüpfungs-punkte	Ruhender Verkehr
QUERSCHNITTS- THEMEN Verkehrsinfrastruktur/ Mobilitätsangebote und -informationen	Kind-/Jugendgerechte Infrastruktur (v.a. Schulumfelder)			
	Straßenraumgestaltung (u.a. Ortseingänge)			
	Inter- und Multimodalität			
	Unterhalt und Pflege			
	Barrierefreiheit			
	Verkehrssicherheit			
	Mobilitätsmanagement			
QUERSCHNITTS- THEMEN SONSTIGES	Versorgungsinfrastruktur (zur Abdeckung des täglichen Bedarfs)			
	Organisation & Projektmanagement (u.a. Verwaltung + Politik)			
	Aktionen/ Kampagnen/ Kommunikation etc.			



Maßnahmensteckbriefe

Die Entwicklung und Umsetzung von einzelnen Maßnahmen sowie des Gesamtprojektes sollen dazu beitragen die Zusammenarbeit mit umliegenden Kommunen und Kreisen sowie Vereinen, Verbänden und weiteren Institutionen zu intensivieren und zu verstetigen. Im Rahmen der Konzepterstellung sowie bei der Ausarbeitung der Umsetzungsstrategie wird daher auch detailliert auf die Beteiligung der Akteure, die Zusammenarbeit sowie die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten eingegangen. Dies wird für jedes einzelne Projekt/ Maßnahmenpaket beschrieben.

Die Maßnahmen des Handlungskonzeptes sollten finanzierbar und perspektivisch wirtschaftlich tragfähig sein. Im Rahmen der Konzepterstellung werden folglich auch die überschlägigen finanziellen Auswirkungen dargestellt.

Der Handlungsbedarf im Hinblick auf die Entwicklung der Mobilität in Kronberg im Taunus resultiert aus dem Abgleich der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse (Phase 1) mit den definierten Zielen (Phase 2). Sie münden in konkreten Maßnahmen und Maßnahmenbündeln. Des Weiteren flossen die zahlreichen Maßnahmenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger und Stakeholder, die an den Workshops im November 2023 teilgenommen haben, in die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes ein.

Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

Die einzelnen Maßnahmen sind - nicht zuletzt aus Gründen der Übersichtlichkeit und Einheitlichkeit - in Form von Steckbriefen ausgearbeitet worden. Die Steckbriefe enthalten die wichtigsten Informationen zu den Maßnahmen, wie zum Beispiel eine Erläuterung der gegenwärtigen Situation bzw. eine Problembeschreibung sowie eine Beschreibung der Maßnahmen.

Nachfolgend wird der Aufbau der Steckbriefe sowie deren Kennwerte, Klassifizierungen und Symbole (z.B. personeller Aufwand, Wirkung und Kosten) erläutert.

Maßnahmen-Nummer Handlungsfeld 	
Maßnahmenbezeichnung	Kurzbezeichnung der Maßnahme
Räumlicher Bezug	z.B. Innenstadt, ein Stadtteil oder kleinräumiger (z.B. Bahnhofsumfeld)
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Auflistung vorhandener und wichtiger Unterlagen für die Maßnahme
Nennung im Rahmen der Beteiligung	    Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage Hervorhebung der Beteiligungsformate im Rahmen derer das Problem bzw. die Maßnahme genannt wurde.



Ist-Situation/ Problemstellung

Erläuterung der Ist-Situation und Problemstellung der Maßnahme → Anlass für die Entwicklung der jeweiligen Maßnahme

Maßnahmenbeschreibung

Detaillierte Erläuterung der Maßnahme und deren Bestandteile

Maßnahmenziele

Benennung der Ziele, die mit der Umsetzung der Maßnahme verfolgt werden.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Benennung möglicher Synergieeffekte und Konkurrenzen/ Widerstände, die mit der Umsetzung der Maßnahme erzielt werden können.

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
1 = niedrige Priorität 2 = mittlere Priorität 3 = hohe Priorität 4 = sehr hohe Priorität	0 = keine Vorarbeiten vorhanden 1 = sehr wenige Vorarbeiten vorhanden 2 = einige Vorarbeiten vorhanden 3 = Detaillierte Vorarbeiten vorhanden 4 = Maßnahme kann zeitnah umgesetzt werden	1 = Sofortmaßnahme/ kurzfristig (bis 5 Jahre) umsetzbar 2 = kurz- bis mittelfristig umsetzbar (5-10 Jahre) 3 = mittel- bis langfristig umsetzbar (5-15 Jahre) 4 = langfristig umsetzbar (> 15 Jahre)	1 = niedriger Aufwand 2 = mittlerer Aufwand 3 = hoher Aufwand 4 = sehr hoher Aufwand	Einschätzung der entstehenden Kosten € bis ca. 25 tsd. € €€ bis ca. 50 tsd. € €€€ bis ca. 250 tsd. € €€€€ über 250 tsd. €

Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
FP 1, FP 2, FP 3 etc.		z.B. Kommune, Kreis, Land, Bund, private Akteure	FR 3, FR 5, FR 6, ÖV 3, KFZ 3,
Hinweis auf zu prüfende Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten	Einschätzung der Wirkung im Hinblick auf das übergeordnete Ziel „Nachhaltige Mobilität in Kronberg“ 1 = geringe Wirkung 2 = mittlere Wirkung 3 = hohe Wirkung 4 = sehr hohe Wirkung	Auflistung von Akteuren, die für die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme verantwortlich sind bzw. deren Beteiligung notwendig ist.	Schnittstellen zu anderen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes: Entsprechend der Maßnahmennummern



F 1 | Hauptrouten für den Fußverkehr

F 1 Fußverkehrsverbindungen 	
Maßnahmenbezeichnung	Hauptrouten für den Fußverkehr
Räumlicher Bezug	Innenstadt und Schönberg
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan 2021
Nennung im Rahmen der Beteiligung	    Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Die im Konzeptplan „Fußverkehr“ dargestellten Hauptrouten für den Fußverkehr sind grundsätzlich in drei Abschnitte zu unterteilen, denen wiederum schwerpunktmäßig Zielgruppen zuzuordnen sind.

1. Bahnhof - Altstadt → v.a. Touristen/ Gäste
2. Altstadt - Taunus → v.a. Tagestouristen/ Wanderer
3. Bahnhof - Altkönigschule → v.a. Schülerinnen und Schüler der AKS

Abschnitte 1 und 2

Wandern ist die wohl beliebteste Freizeitaktivität im Taunus. Das Mittelgebirge bietet ein ausgedehntes Wegenetz, sehenswerte Natur und Kulturdenkmäler. Das Wanderrevier Taunus besteht aus vielen, abwechslungsreichen Wegen, die zudem gut beschildert sind. Im Naturpark Taunus gibt es 210 Wanderwege mit fast 1200 Kilometern Netzlänge.⁴⁶

Die Stadt Kronberg im Taunus ist für viele Wanderer der Zugangspunkt zum Wanderrevier. Mit dem S-Bahnhaltepunkt ist Kronberg über Frankfurt sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Vom Bahnhof Kronberg sind rund 2,5 Kilometer bis zum Waldrand im Norden von Kronberg zurückzulegen. Einschlägige Routenplaner für Wanderungen (z.B. Komoot) schlagen hierzu einen Weg durch den Victoriapark sowie die Viktoriastraße Richtung Siedlungsgebiet „Roter Hang“ vor. Von dort aus gelangt man Richtung Norden in das Waldgebiet des Taunus. Dieser Weg führt entlang vergleichsweise gering belasteter Verkehrsstraßen. Die Wanderer werden die Altstadt nicht durchlaufen, sofern sie sich an den Empfehlungen der Routenplaner orientieren.

Eine komfortable, attraktive und verkehrssichere Fußwegeverbindung vom Bahnhof über die Altstadt Richtung Taunus besteht derzeit nicht. Darüber hinaus liegt keine innerörtliche Fußwegebeschilderung für Freizeit- oder Alltagsrouten vor. Die vorhandenen Wegweiser

⁴⁶ (Taunus Touristik Service e.V., 2024)

weisen die unterschiedlichen touristischen Wanderwege aus, die beispielsweise von Wandervereinen beschildert wurden.



Abbildung 111: Bleichstraße mit Blick auf das Casal Forum



Abbildung 112: Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße

Abschnitt 3

Die Wegeverbindung vom Bahnhof über die Oberhöchstädter Straße wird insbesondere von den Schülerinnen und Schülern der Altkönigschule stark frequentiert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Oberhöchstädter Straße beträgt 30 km/h. Radfahrende können bergauf den Gehweg nutzen (Gehweg „Rad frei“). Dies führt in den Morgenstunden, wenn die Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zur Schule sind, mitunter zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgängern. Des Weiteren sind die Warteflächen der Haltestellen „Altkönigschule“ in der Oberhöchstädter Straße unzureichend dimensioniert. In den Spitzenzeiten (nach Schulende) steht keine ausreichende Wartefläche zur Verfügung. Es kommt zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrenden sowie unter wartenden und passierenden Fußgängern.

Des Weiteren fehlen entlang der Oberhöchstädter Straße an den Einmündungen die Fuß-/Radverkehrsfurten, da es sich um einen Gehweg handelt, der für den Radverkehr freigegeben ist.

Der Knotenpunkt Oberhöchstädter Straße/ Schönberger Straße sollte ebenfalls im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur (Gehwegbreiten, Überleitungen Radweg/ Fahrbahn) sowie die Signalisierung optimiert werden. Die Grünzeiten stellen insbesondere zu Schulbeginn und Schulende Konfliktpotenzial dar, da diese nicht an die hohen Fußverkehrsmengen angepasst sind.

Maßnahmenbeschreibung

Allgemeines

Die Wegeachsen sollten im Hinblick auf die Fußverkehrsinfrastruktur aufgewertet werden. Dies umfasst unter anderem die Dimensionierung der Gehwege, Querungsstellen sowie die Barrierefreiheit. Darüber hinaus sollten die vorhandenen Fußverkehrsanlagen möglichst frei von Stadtmobiliar und weiteren Elementen (Stromkästen etc.) gehalten werden, um eine hohe Qualität im Fußverkehr zu gewährleisten. Des Weiteren sollten diese Fußwege



durchgängig beleuchtet sein. Neben einer Beschilderung dieser Fußwegeroute könnten beispielsweise Sitzbänke und Service-Elemente entlang des Weges zur Erhöhung der Attraktivität beitragen. Das Ziel sollte die Schaffung so genannter Premiumfußwege sein, die eine deutlich höhere Qualität als die übrigen Fußwegeachsen aufweisen.

Beispielhafte Standards für Premiumfußwege

- Gehwegbreite: Mindestens 2,50 m (sofern angebaut und Sicherheitsraum zur Fahrbahn notwendig); sollte die Breite über einen längeren Abschnitt nicht einzuhalten sein, sollte eine Alternativroute geprüft werden
- Taktile Leitelemente entlang der Wege und an sämtlichen Querungsstellen/Knotenpunkten
- Trennung von Fuß- und Radverkehr, sofern notwendig → Einzelfallprüfung mit etwaiger Abwägung notwendig!
- Die Wege sind durchgehend beleuchtet.
- Konsequente Einhaltung der Sichtbeziehungen an Querungsstellen/Knotenpunkten; ggf. Vorziehen der Seitenräume
- Sitzbänke entlang der Wege; z.B. im Abstand von maximal 200 m (mobilitätseingeschränkte, ältere Personen) (Beispiel: Premiumfußweg Stadt Aachen)
- Eine ausreichende Begrünung des Straßenraums ist anzustreben; z.B. durch Bäume (Schatten, Mikroklima)

Abschnitte 1+2

Zur Einbindung der Altstadt in die Fußwegeverbindung vom Bahnhof zum Taunus sollte ein Fußwegeleitsystem errichtet werden. Dieses könnte Wanderer vom Bahnhof über die Bleichstraße in die Altstadt führen. An der Kreuzung Frankfurter Straße/ Hainstraße sollte die Querung näher untersucht werden. Der vorhandene Fußgängerüberweg (FGÜ) wird von Bürgerinnen und Bürgern als nicht sicher und komfortabel erachtet, weil wartende Fußgänger/innen oftmals übersehen werden.

Von der Kreuzung aus könnte der Weg über die Friedrich-Ebert-Straße und entlang der Burg Richtung Norden führen. Über den Burgweg (v.a. Ausbau der Beleuchtung) und den Freseniusweg würde man die Viktoriastraße erreichen. Der Viktoriastraße Richtung Norden folgend, gelangt man nach ein paar Minuten Fußweg zum Waldrand (Roter Hang).

Abschnitt 3

In der Oberhöchstädter Straße treten vielfältige Nutzungsansprüche aufeinander. Es handelt sich sowohl um eine Hauptfußwegeverbindung als auch um eine bedeutsame Radverkehrsverbindung für die Schülerinnen und Schüler der Altkönigschule. Darüber hinaus verkehren zwei Stadtbuslinien sowie eine Regionalbuslinie auf der Verbindung.

Die auftretenden Konflikte zwischen diesen beiden Personengruppen können am besten durch eine räumliche Trennung erreicht werden. Diese ist jedoch nicht auf dem gesamten Straßenabschnitt möglich, da der Straßenraum nicht über die erforderliche Breite verfügt.

Es bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten, um die Fuß- und Radverkehrssituation auf dieser Verbindung zu verbessern:



1. Trennung des Fuß- und Radverkehrs und Führung des Radverkehr in beiden Richtungen im Mischverkehr auf der Fahrbahn
2. Trennung der Verkehrsnetze → Schaffung einer Alternativroute für den Radverkehr

Bei **Option 1** wäre die Einrichtung einer Tempo 30-Zone oder einer Fahrradstraße zu prüfen. Im Hinblick auf die Einrichtung einer Fahrradstraße sollte zunächst eine Verkehrserhebung (ggf. Kordonzählung) durchgeführt werden, um Informationen über das Verkehrsaufkommen, die Verkehrszusammensetzung sowie ggf. die Fahrtbeziehungen zu erhalten. Dies könnte mit einer Messung der Fahrgeschwindigkeiten kombiniert werden. Auf einer Fahrradstraße sollte der Radverkehr gebündelt und bevorzugt behandelt werden. Der Radverkehr sollte „alsbald die vorherrschende Verkehrsart sein“.

Option 2 sieht eine Trennung der Verkehrsnetze vor. Dies würde bedeuten, dass für den Radverkehr eine attraktive Alternativroute gesucht wird, die dementsprechend bspw. als Radvorrangroute ausgestaltet wird. Dies gestaltet sich insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Bahnhof und Friedrichstraße sehr schwierig. Eine Führung über die Straße „Im Wiesental“ bedeutet, dass der Radverkehr teilweise über die Friedrichstraße geführt werden müsste, bis er - z.B. über die Zeilstraße - wieder in das untergeordnete Straßennetz (Tempo 30-Zone) geführt werden könnte. Eine solche Führung abseits der Hauptverkehrsstraßen wäre mit großen Umwegen für den Radverkehr verbunden, was nicht mit den Zielen des Konzeptes vereinbar ist.

Eine weitere Möglichkeit, die genauer untersucht werden müsste, wäre die Unterbindung bzw. deutliche Reduktion des MIV-Durchgangsverkehrs.

Maßnahmenziele

- Einbindung der Innenstadt → Kaufkraft für Einzelhandel und Gastronomie
- Aufwertung der Fußwegeverbindung vom Bahnhof in die Altstadt (Eingangstor u.a. für Gäste/ Touristen)
- Erhöhung der Attraktivität der Anreise mit dem ÖPNV → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund
- Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur im Allgemeinen (auch Alltagsverkehr)

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Erhöhung der Schulwegsicherheit (v.a. Anbindung der AKS und Kronthal-Schule)
- Unterstützung des Einzelhandels und der Gastronomie
- „Autofreie Altstadt“ → Parkraummanagement



Priorität	Umsetzungs- stand	Umsetzungs- horizont	Personeller Aufwand	Kosten
-----------	----------------------	-------------------------	------------------------	--------



Förder- möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
--------------------------	---------	-----------------	----------------

FP 1, FP 5, FP 6



Stadt Kronberg, DAV Sektion
Hochtaunus Oberursel e.V.,
Taunus Touristik Service e.V.

FR 3, FR 5, FR 6,
ÖV 3, KFZ 3,
KFZ 6

FR 2 | Nebenrouten für den Fuß- und Radverkehr

FR 2 Fuß- und Radverkehrsverbindungen  	
Maßnahmenbezeichnung	Nebenrouten für den Fuß- und Radverkehr
Räumlicher Bezug	Oberhöchstadt Kronberg Süd
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan, Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis
Nennung im Rahmen der Beteiligung	    Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Neben den Hauptrouten für den Fußverkehr, die zukünftig über eine besonders hohe Qualität verfügen sollen, sind weitere/ ergänzende Fußwegeverbindungen zu schaffen bzw. auszubauen, um den Fußverkehr nachhaltig zu fördern. Hiermit sind im Rahmen dieser Maßnahme nicht explizit die Netzlücken im Fußverkehr gemeint, also Strecken bei denen gegenwärtig der Fußverkehr nicht gesichert geführt wird, sondern Verbindungen, die heute noch nicht existieren oder noch nicht ausgebaut sind. Letztere können beispielsweise Verbindungen sein, die bereits genutzt werden, aber nicht als Fußwege ausgebaut sind („Trampelpfade“).

Im Rahmen der vielfältigen Beteiligungsverfahren sowie im Zuge der Verkehrsnetzanalyse vor Ort konnten Verbindungen im Stadtgebiet ermittelt werden, bei denen gegenwärtig eine Fußwegeverbindung fehlt oder diese nicht ausgebaut ist.

Dies sind im Einzelnen:

1. Grüner Weg <-> Geschwister-Scholl-Straße (Innenstadt)
2. Erschließung der AKS aus Richtung Osten (Oberhöchstadt)
3. Verbindung Schönberger Straße <-> Sodener Straße & Ballenstedter Straße
4. Ausbau Augustinus Str. → Verbindung Amselweg <-> Sodener Str. (Oberhöchstadt)

Maßnahmenbeschreibung

Die Errichtung neuer Fußwegeverbindungen trägt in erster Linie dazu bei das vorhandene Fußwegenetz zu verdichten und die Fußwegeentfernungen damit möglichst umwegfrei zu gestalten. Hiermit ist eine wichtige Voraussetzung für die Förderung des Fußverkehrs sichergestellt: Schaffung möglichst kurzer Fußwegeentfernungen.

Bei den vorgeschlagenen Fußwegeverbindungen handelt es sich vor allem um selbständig geführte Fuß- (Radwege), die abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt werden. Dies



bedeutet, dass der Fußverkehr deutlich sicherer geführt werden kann, da Konflikte mit dem Kfz-Verkehr nahezu ausgeschlossen werden können. Darüber hinaus weisen diese Verbindungen durch die geringen Lärm- und Schadstoffemissionen und die naturräumliche Umgebung eine hohe Attraktivität auf.

Verbindung 1: Grüner Weg <-> Geschwister-Scholl-Straße

Zwischen der Geschwister-Scholl-Straße und der Straße „Grüner Weg“ liegt eine Grünfläche, inmitten derer sich ein Reitclub befindet. Die umliegenden Wohngebiete sind sehr stark von Einfamilienhäusern und somit einer geringen Bebauungsdichte geprägt.

Im Osten bildet die Frankfurter Straße die Grenze des Gebietes. Entlang der Frankfurter Straße sind mehrere gewerbliche Unternehmen ansässig. Darüber hinaus ist entlang beider Straßenseiten der Landesstraße Wohnbebauung zu verzeichnen.

Bei einer neuen Wegeverbindung zwischen den genannten Straßen sollte bestenfalls auch der Radverkehr berücksichtigt werden. Aufgrund dessen werden im Folgenden auch die Aspekte des Radverkehrs berücksichtigt.

Eine Fuß- und Radwegeverbindung, so wie sie in der nachfolgenden Abbildung skizziert ist, würde insbesondere folgende Vorteile mit sich bringen:

- Deutliche Verkürzung der Fußwegeentfernungen zwischen den beiden Straßen
- Verbesserung der Anbindung der Wohngebiete an die Versorgungsinfrastruktur entlang der Frankfurter Straße im Fuß- und Radverkehr (z.B. Supermärkte und Bäckereien)
- Schaffung einer komfortablen und sicheren Parallelroute im Fuß- und Radverkehr zur Frankfurter Straße (Nord-Süd-Verbindung)
- Verbesserung der Anbindung der Wohngebiete westlich der Frankfurter Straße an den Bahnhofstempel Kronberg Süd (Verkürzung der Wege)

Die Fuß- und Radwegeverbindung sollte in Asphaltbauweise hergestellt und beleuchtet werden.



Abbildung 113: Mögliche Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Grüner Weg

Verbindung 2: Verbindung Altkönigschule - Oberhöchstadt

Die Altkönigschule wird gegenwärtig ausschließlich über die Le-Lavandou-Straße erschlossen. Dies gilt nicht nur für den Kraftfahrzeugverkehr, sondern auch für den Fuß- und Radverkehr. Das bedeutet, dass Schülerinnen und Schüler von Oberhöchstadt kommend den Weg über die Schönberger Straße (straßenbegleitender gem. Geh-/Radweg) oder den Geh-/Radweg zwischen Triftweg (Schönberg) und Lärchenweg (Oberhöchstadt) nutzen müssen. Damit einher geht für viele Schülerinnen und Schüler eine Querung des Knotenpunktes „Schönberger Straße/ Limburger Straße“, der im Hinblick auf die Verkehrssicherheit Optimierungsbedarf aufweist.

Eine Verbindung zwischen der Schule und dem Buchenweg bzw. der Akazienstraße (Ortseingang Oberhöchstadt) existiert derzeit nicht.

Eine Fuß- und Radwegeverbindung könnte an den vorhandenen Weg angeschlossen werden, der südlich des Schulgebäudes (auf dem Schulgrundstück) verläuft. Von dort aus könnte ein Abzweig über einen vorhandenen Feldweg/ Trampelpfad Richtung Schönberger Straße verlaufen (Bestandteil des Zielnetzes 2035 des Radverkehrskonzeptes des Hochtaunuskreis⁴⁷), ein anderer Abzweig Richtung Buchenweg. Bei dem Anschluss an den Buchenweg müssen insbesondere die Flächenverfügbarkeiten und Eigentumsverhältnisse geklärt werden. Alternativ könnte eine Anbindung an den Tulpenweg geprüft werden.

Die Fuß- und Radwegeverbindung sollte in Asphaltbauweise hergestellt und beleuchtet werden.

⁴⁷ (RV-K Planungsbüro, 2021)

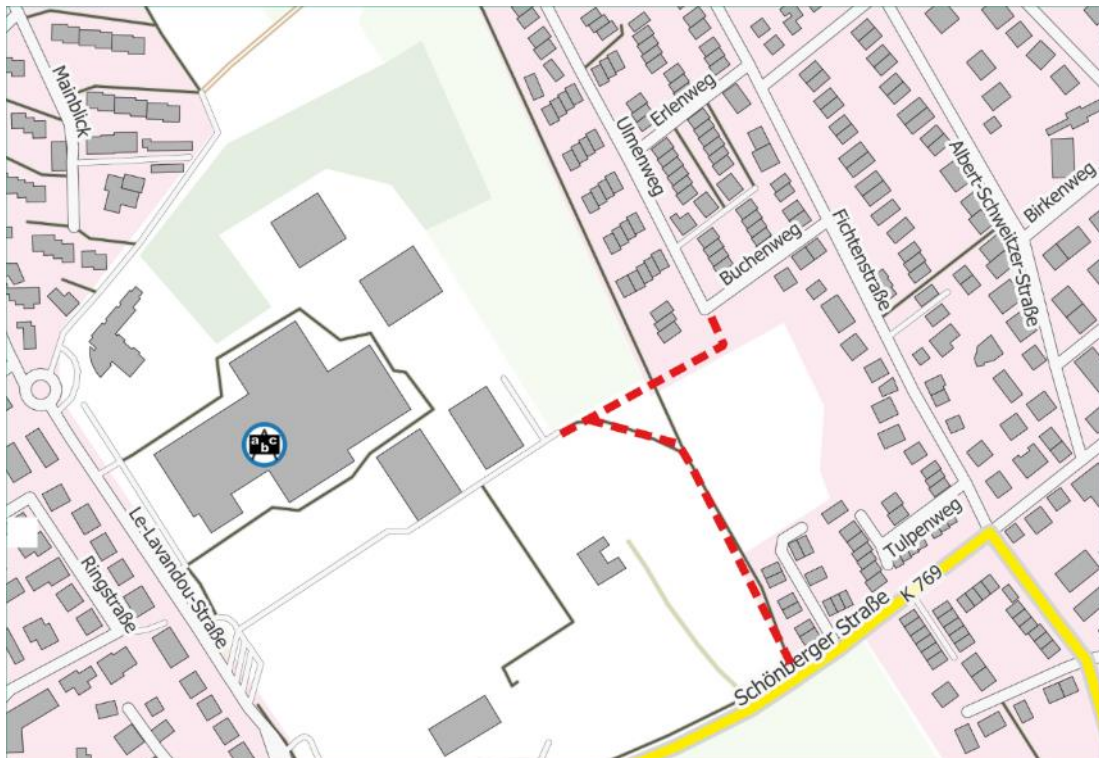


Abbildung 114: Mögliche Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Altkönigschule und Oberhöchstadt

Verbindung 3: Schönberger Straße <-> Sodener Straße & Ballenstedter Straße

Zwischen der Schönberger Straße und der Sodener Straße/ Stoltzestraße besteht derzeit kein ausgebauter Verbindungsweg, der sowohl den Anforderungen des Fuß- als auch des Radverkehrs entspricht. Bei dieser Verbindung handelt es sich gegenwärtig um einen Feld-/Wirtschaftsweg, der sich in einem sehr schlechten Zustand befindet. Das Radfahren auf diesem Weg ist aktuell nur sehr eingeschränkt möglich.

Der Ausbau dieser Wegeverbindung ist bereits Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Hochtaunuskreises (vgl. Maßnahme B181 | 1.1 | Vorhandene Planungen/ Konzepte). Auf diese Maßnahme wird aber aufgrund der hohen Bedeutung sowie möglicher (kleinerer) Anpassungen in der Linienführung nochmal eingegangen.

Diese Verbindung könnte, sofern sie ausgebaut ist, einen wichtigen Teil einer Schülerroute zwischen AKS und dem Wohngebiet an der Sodener Straße sowie der Stadt Steinbach darstellen. Hiermit könnten insbesondere die nachfolgenden kritischen Strecken und Knotenpunkte umgangen bzw. umfahren werden:

- Knotenpunkt „Schönberger Straße/ Limburger Straße“
- Ballenstedter Straße (Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur; Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr)
- Knotenpunkt „Sodener Straße/ Ballenstedter Straße“

Die Anbindung an die Unterführung unter der Ballenstedter Straße könnte mit dieser Verbindung erreicht werden, so dass der Stadtteil Oberhöchstadt besser an die AKS bzw. den Stadtteil Schönberg angebunden wäre.

Eine sichere Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr an der Schönberger Straße ist essenzieller Bestandteil der Maßnahme. Es könnte die Anlage eines neuen Geh-/ Radweges

auf der südlichen Straßenseite der Schönberger Straße bis zum Knotenpunkt „Oberhöchstädter Straße“ geprüft werden, sofern keine sichere Querungsanlage auf freier Strecke (Schönberger Straße) errichtet werden kann. Eine planfreie Querung (Unter- oder Überführung) der Kreisstraße würde den höchsten Komfort bieten und die höchste Verkehrssicherheit gewährleisten.

Die Fuß- und Radwegeverbindung sollte in Asphaltbauweise hergestellt und beleuchtet werden.



Abbildung 115: Ausbau des Feld-/ Wirtschaftsweges zwischen Schönberger Straße und Stoltzstraße

Verbindung 4: Augustinusstraße (Oberhöchstadt)

Bei der Augustinusstraße handelt es sich um einen Verbindungsweg zwischen dem Amselweg und der Sodener Straße in Oberhöchstadt. Dieser ist gegenwärtig nicht ausgebaut, so dass es sich eher um einen „Trampelpfad“ handelt.

Der Weg stellt jedoch vor allem für den Fußverkehr eine sehr geeignete Verbindung dar, weil er zu einer deutlichen Verkürzung der Fußwege beitragen kann. Dies gilt beispielsweise für die Erreichbarkeit der Bushaltestelle „Kirche“ an der Landesstraße. An dieser Bushaltestelle verkehren unter anderem die Regionalbuslinien. Damit könnte die Intermodalität deutlich erleichtert werden. Darüber hinaus kann der Weg zur Erhöhung des Komforts und der Verkehrssicherheit beitragen, weil Fußgänger/innen abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt werden können. Dies könnte auch für Schülerinnen und Schüler der AKS interessant sein, die im südlichen Teil von Oberhöchstadt wohnen.

Die Fußwegeverbindung sollte in Asphaltbauweise hergestellt und beleuchtet werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob eine Freigabe für den Radverkehr (VZ 240 oder VZ 239 + ZZ 1022) möglich und sinnvoll ist. Dies ist insbesondere von den Maßnahmen im Radverkehr abhängig (Maßnahme R 3).



Abbildung 116: Ausbau der Fußwegeverbindung "Augustinusstraße" (Oberhöchstadt)

Maßnahmenziele

- Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs im Alltagsverkehr → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (u.a. Schülerverkehr)
- Erhöhung des Anteils der Fußwege im Alltagsverkehr (auch in Kombination mit dem ÖPNV)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr durch Trennung der Verkehrsarten (z.B. Führung abseits der Frankfurter Straße)
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch bessere Zugänglichkeit im Fußverkehr (u.a. S-Bahn & Regionalbuslinien)

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Förderung von Intermodalität: Bessere Fuß- und Radwegeverbindungen zum Bahnhofsteilpunkt Kronberg Süd und zur Bushaltestelle „Kirche“ plus hochwertige Radabstellanlagen an den ÖV-Zugangspunkten
- Förderung des Einzelhandels durch verbesserte Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr
- Unterstützung einer aktiven Mobilität im Schülerverkehr (v.a. AKS) (schulisches Mobilitätsmanagement)
- Erhöhung des Anteils im NMIV bei Einkaufswegen (Frankfurter Str.) → geringerer Stellplatzbedarf beim Einzelhandel



Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
FP 1, FP 5, FP 6		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis (Kreisstraße)	FR 3, R 1, R 3, KFZ 4	



FR 3 | Querungsmöglichkeiten

FR 3		 	
Fuß- und Radverkehrsfreundliche Straßenräume/ Verkehrssicherheit			
Maßnahmenbezeichnung	Verbesserung der Querungsmöglichkeit von Straßen		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt Schwerpunkte: Innenstadt & Stadtteilzentren		
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan (2021)		
Nennung im Rahmen der Beteiligung	    Bürger/innenStakeholderOnline-KarteUmfrage		

Ist-Situation/ Problemstellung

Fehlende Querungsstellen (innerorts)

Im Erhebungsnetz des Fußverkehrs wurden mehrere Stellen eruiert, an denen Anlagen zum Queren der Fahrbahn fehlen. Hierzu zählen beispielsweise die nachfolgenden Stellen:

- Sodener Str. zwischen Stoltzestr. und Ballenstedter Straße (im angebauten Bereich)
- Bahnhofstraße (Höhe Bussteige) (Anm.: Wird im Zuge des Neubaus der Bushaltestellen behoben)
- Frankfurter Straße (Ende Gehweg auf südl. Straßenseite)
- Frankfurter Straße (Höhe Lebensmitteleinzelhandel)
- Bahnhaltelpunkt Kronberg Süd (westlich des Bahnübergangs)
- Altkönigstraße: Höhe Haus-Nr. 43 (Jugendhaus Oberhöchstadt)
- Altkönigstraße/ Am Rothlauf (Bushaltestelle)
- Viktoriastraße/ Guaitastraße (Bushaltestelle)
- Königsteiner Straße zwischen Knotenpunkt B 455 und Einmündung „Im Haak“

Fehlende Querungsstellen (außerorts/ an Ortseingängen)

Des Weiteren fehlen an mehreren außerorts gelegenen Straßenabschnitten Querungsanlagen für den Fuß- (und Radverkehr). Dies betrifft sowohl Stellen an denen im Zuge von Feld-/ Wirtschaftswegen die Fahrbahn von Hauptverkehrsstraßen gequert werden muss als auch die Übergangsbereiche von außerorts auf innerorts, wenn bspw. ein außerorts einseitig geführter Geh-/Radweg am Ortseingang endet.

- B 455/ Altkönigstraße
- Sodener Straße (L3015)/ Oberer Lindenstruthweg (Anm.: Als Maßnahme P245 im Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises enthalten)

- Schwalbacher Straße (L 3015)/ Im Tries (Anm.: Vereinbarung zur Umsetzung mit Hessen Mobil ist geschlossen)
- Schwalbacher Straße (L 3015) (Höhe Schafhof)
- Schönberger Straße (K 769): Ortseingang Oberhöchstadt

Optimierung bestehender Querungsstellen

Weiterhin besteht an bestimmten Querungsstellen Optimierungsbedarf, um den Komfort und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

- Fußgängerüberweg in der Limburger Straße: Optimierung der Sichtbeziehungen durch Grünschnitt und Unterbinden des direkt angrenzenden Längsparkens
- Fußgängerüberweg Hainstraße/ Schülerwiesen: Optimierung der Sichtbeziehungen (Einsehbarkeit) und der Markierung → Prüfung eines neuen Standortes für den Fußgängerüberweg (FGÜ)



Abbildung 117: Fehlende Querungsstelle im Bereich der Haltestelle „Sodener Straße“



Abbildung 118: Fehlende Querungsstelle an der Haltestelle „Falkensteiner Stock“ (Königsteiner Str.)

Maßnahmenbeschreibung

Zum sicheren Queren der Fahrbahn sollten an geeigneten Stellen Querungsanlagen für den Fußverkehr errichtet werden.

Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der FGSV stellen die möglichen Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen mit einer Fahrbahnbreite von max. 8,50 m dar. Die Einsatzbereiche sind von Umfeldbedingungen und Nutzungen abhängig. Sie können aus den Verkehrsstärken der Fußgänger sowie der Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke des Kraftfahrzeugverkehrs abgeleitet werden.

Die nachfolgenden Aspekte sollten bei der Anlage/ Optimierung von Querungsstellen beachtet werden:

- Frühzeitige Erkennbarkeit/ Einsehbarkeit der Querungsanlage
- Vermeidung von Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate etc.
- Ausreichende Dimensionierung der Anlage (Breite und Tiefe/ Aufstelllänge)



- Barrierefreiheit: Unterteilung der Querungsanlage für Seheingeschränkte und Menschen mit Gehbehinderung (z.B. Rollstuhlfahrer)
- Unterbindung des ruhenden Verkehrs in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sowie an weiteren Querungsanlagen → Freihalten der Sichtfelder

Mögliche Querungsanlagen sind:

- Mittelinseln und Mittelstreifen
- Vorgezogene Seitenräume
- Fußgängerüberwege („Zebrastrassen“)
- Lichtsignalanlagen
- Über- und Unterführungen (planfrei)

Weiterhin sind vereinzelte Straßenräume/ Knotenpunkte sehr großzügig angelegt worden, so dass die Wege, die beim Queren der Fahrbahn zurückgelegt werden müssen, sehr weit sind. Ein probates Mittel, um diese Querungswege zu verkürzen und zudem die Verkehrssicherheit für die Fußgänger zu erhöhen, ist es die Seitenräume „vorzuziehen“. Hierdurch wird der Gehweg in die Fahrbahn reingezogen und die Fahrbahnbreite verringert. Hiermit können (z.B. in Kombination mit Baumtoren) die Eingangsbereiche in Tempo 30-Zonen oder auch Ortseingangsbereiche gestaltet werden, um eine Anpassung der Fahrgeschwindigkeiten beim Übergang zwischen zwei Straßentypen und Ortslagen zu erzielen. Die Kreuzung „Schönberger Straße/ Altkönigstraße“ in Oberhöchstadt ist ein Beispiel für überdimensionierte Knotenpunkte mit langen Querungswegen für Fußgänger.

Maßnahmenziele

- Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs im Alltagsverkehr → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (u.a. Schülerverkehr)
- Erhöhung des Anteils der Fußwege im Alltagsverkehr (auch in Kombination mit dem ÖPNV)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr durch vereinfachtes Queren von Straßen
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch bessere Zugänglichkeit im Fußverkehr

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Eine Umgestaltung von Ortseingängen zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten sollte genutzt werden, um Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen (Maßnahme KFZ 4)



Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten		Schnittstellen
FP 1, FP 5, FP 6		Stadt Kronberg; Hochtaunuskreis, HessenMobil		FR 1, FR 2, FR 4, FR 5, FR 6, K 1, R 1, R 3, ÖV 4, KFZ 4



FR 4 | Verbesserung von Sichtbeziehungen

FR 4			
Fuß- und Radverkehrsfreundliche Straßenräume/ Verkehrssicherheit			
Maßnahmenbezeichnung	Verbesserung von Sichtbeziehungen		
Räumlicher Bezug	Innenstadt & Stadtteilzentren Umfelder von Kindergärten/ -tagesstätten und Schulen		
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan (2021)		
Nennung im Rahmen der Beteiligung	 Bürger/innenStakeholderOnline-KarteUmfrage		

Ist-Situation/ Problemstellung

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr spielen insbesondere die Sichtbeziehungen zwischen den Fußgängerinnen und Fußgängern, den Radfahrenden sowie dem Kfz-Verkehr an Kreuzungen, Zufahrten und Querungsstellen eine wichtige Rolle. Kreuzungen und Zufahrten sollten, insbesondere, wenn ein Radweg im Seitenraum angelegt ist, von sämtlichen Gegenständen freigehalten werden, um die Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Hierzu gehören beispielsweise Litfaßsäulen, Werbetafeln, Strom-/Verteilerkästen, hohe Bepflanzung und der ruhende Verkehr. Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr ist darauf zu achten, dass keine Parkstände im Kreuzungsbereich, vor/ hinter Zufahrten bzw. an Querungsstellen (z.B. FGÜ) angelegt sind. Die dort abgestellten Fahrzeuge können die Sicht auf passierende Fußgängerinnen und Fußgänger oder Radfahrende versperren. Es sind daher grundsätzlich die in der RAST 06 (FGSV) definierten Sichtfelder freizuhalten.

Im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse vor Ort wurden insbesondere die folgenden Mängel in Bezug auf Sichtbehinderungen erfasst:

- Sichtbehinderung durch Bewuchs (z.B. Hecken, Bäume, Sträucher)
- Sichtbehinderungen durch Fahrzeuge (Ruhender Verkehr)
- Sichtbehinderungen durch den Straßenverlauf (Kuppen, Kurven etc.)



Abbildung 119: Sichtbehinderung an der Einmündung „Schwalbacher Straße/ Geiersbergweg“ (Mangel Nr. 172)



Abbildung 120: Sichtbehinderung durch Bewuchs am FGÜ in der Limburger Straße (Mangel Nr. 66)

Maßnahmenbeschreibung

Kreuzungsbereiche und Zufahrten entlang von Fuß- und Radwegen sowie Querungsstellen müssen grundsätzlich freigehalten werden, um die Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten. In der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen wird darauf hingewiesen, dass Mindestsichtfelder zwischen 0,80 m und 2,50 m Höhe von ständigen Sichthindernissen, parkenden Kraftfahrzeugen und sichtbehinderndem Bewuchs freigehalten werden müssen. Durch gegenseitiges Sehen und Erkennen der Verkehrsteilnehmer kann das Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers besser abgeschätzt werden, was zur Vermeidung von gefährlichen Situationen führen kann.

Handelt es sich um Kreuzungen/ Einmündungen bei denen der Fußgänger/ Radfahrer über die Zufahrt einer untergeordneten Straße (z.B. Tempo 30-Zone) geführt wird, so besteht die Möglichkeit, dass der Einmündungsbereich aufgepflastert wird. Die Aufpflasterung sorgt dafür, dass Kraftfahrzeugführer ihre Fahrgeschwindigkeit beim Abbiegen reduzieren müssen und ihre Aufmerksamkeit auf querende Radfahrende/ Fußgänger legen können. Dies kann/ sollte auch zur Anwendung kommen, wenn die Sichtbehinderungen an Einmündungen zu Feld-/Wirtschaftswegen beeinträchtigt sind. Ein konkretes lokales Beispiel stellt die Einmündung „Schwalbacher Straße/ Geiersbergweg“ dar.

Maßnahmenziele

- Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs im Alltagsverkehr → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (u.a. Schülerverkehr)
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils im Alltagsverkehr (u.a. in Kombination mit dem ÖV)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch bessere Zugänglichkeit im Fußverkehr

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Der freizuhaltende Raum kann für die Errichtung von Radabstellanlagen genutzt werden.



Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
FP 1, FP 5, FP 6		Stadt Kronberg, Hessen Mobil	FR 1, FR 3, FR 5, FR 6, K 1, R 1, R 2, KFZ 3	



FR 5 | Menschengerechte Straßenraumgestaltung

FR 5		 	
Fuß- und Radverkehrsfreundliche Straßenräume/ Verkehrssicherheit			
Maßnahmenbezeichnung	Menschengerechte Gestaltung von Straßenräumen		
Räumlicher Bezug	Innenstadt & Stadtteilzentren		
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan (2021)		
Nennung im Rahmen der Beteiligung	 Bürger/innenStakeholderOnline-KarteUmfrage		

Ist-Situation/ Problemstellung

In der Stadt Kronberg im Taunus konnten im Erhebungsnetz mehrere Straßen bzw. Straßenabschnitte registriert werden, deren Straßenraumaufteilung und -gestaltung nicht den o.g. Planungsprinzipien für eine nachhaltige Mobilität/ Stadt sowie den Richtlinien und Empfehlungen der FGSV entsprechen. Dies betrifft nicht nur Hauptverkehrsstraßen (z.B. Landesstraßen), sondern auch kommunale Straßen im untergeordneten Straßennetz. Diese sind oftmals durch (sehr) schmale Seitenräume, eine unzureichende Begrünung und fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten geprägt. Beispiele hierfür sind:

- Oberurseler Straße und Sodener Straße (Stadtteilzentrum von Oberhöchstadt): (sehr schmale, teilweise nur einseitige Gehwege; fehlende Barrierefreiheit, große Dominanz durch den Kfz-Verkehr, kaum/ keine Begrünung)
- Schillerstraße (Zentrum von Schönberg): sehr schmale Seitenräume, unzureichende Warteflächen an Bushaltestellen, fehlende Barrierefreiheit, unzureichende Begrünung)
- Verkehrsberuhigte Bereiche in der Altstadt/ im Umfeld der Altstadt: Dominanz des ruhenden Verkehrs, eingeschränkte Flächen für den Fußverkehr; Ausweichen auf die „Fahrbahn“ mitunter notwendig)



Abbildung 121: Beispiel für die Dominanz des ruhenden Verkehrs im verkehrsberuhigten Bereich



Abbildung 122: Unzureichende Gehwegbreiten/ „menschenungerechte“ Straßenraumaufteilung“ in der Oberurseler Straße

Maßnahmenbeschreibung

Die Gestaltung von Straßen und Plätzen hat einen großen Einfluss auf die Umwelt- und Lebensqualität in Städten. Sie beeinflusst die Art der Nutzung, die Mobilität und die Vielfalt der Aktivitäten im Straßenraum.

Straßen, die auf zu Fuß Gehende und Radfahrende einladend wirken, bieten ein Umfeld für Begegnungen und Gespräche. Auf attraktiven Plätzen mit Bepflanzung, angenehmen Sitzgelegenheiten, Sichtbeziehungen und Spielmöglichkeiten halten sich die Menschen gerne auf. Lärm und Abgase nehmen ab, der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben. Im Hinblick auf das Ziel die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt Kronberg zu schaffen und das Mobilitätsverhalten in der Form zu beeinflussen, dass die aktive Mobilität eine zunehmend größere Bedeutung im Alltagsverkehr der Kronbergerinnen und Kronberger einnehmen wird, spielt die Gestaltung der Straßenräume und der Plätze eine große Rolle.

Ist eine Straße als eine Einladung an Kraftfahrzeuge konzipiert, dominiert hier bald der Autoverkehr mit Lärm, Abgasen und Flächenanspruch. Kaum jemand möchte sich in solchen Straßen aufhalten - die Aufenthaltsqualität ist in der Regel gering, Begegnungen, Gespräche oder Kinderspiel finden nicht statt. Wirkt eine Straße jedoch einladend auf zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen, existieren Gelegenheiten zum Aufenthalt, so entstehen Kommunikation und Interaktion. Der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben.⁴⁸

Die Straßenräume in Kronberg im Taunus sollten daher grundsätzlich von außen nach innen geplant werden, so wie die einschlägigen Richtlinien (RASt 06) dies auch vorsehen. Hiermit kann gewährleistet werden, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der unmotorisierten Verkehrsteilnehmenden stärker in den Fokus gerückt werden. Der Straßenraum sollte bestenfalls im Verhältnis 30:40:30 (Seitenraum | Fahrbahn |

⁴⁸ (Planersocietät, 2017)



Seitenraum) aufgeteilt werden, da dies dem menschlichen Maß entspricht. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sowie Kindern und Jugendlichen müssen zudem in besonderer Weise berücksichtigt werden, um eine menschengerechte Infrastruktur zu schaffen, die zum Gehen und Fahrradfahren einlädt. Attraktive Umfelder und angrenzende Nutzungen (Schaufenster etc.) gestalten Fußwege interessanter und kurzweiliger. Die Trennwirkung von Straßen sollte minimiert werden, um das Queren von Fahrbahnen zu erleichtern und sicherer zu gestalten.

Die Dominanz des ruhenden Verkehrs ist insbesondere in den verkehrsberuhigten Bereichen aufzulösen. Gehwege sind vom ruhenden Verkehr freizuhalten, sofern hierdurch Behinderungen im Fußverkehr (Längs- und Querverkehr) entstehen.

Eine ausreichende Begrünung der Straßenräume hat positive Einflüsse auf das Mikroklima in Städten und ist im Hinblick auf den Klimawandel zu empfehlen.

Maßnahmenziele

- Mobilitätssicherung für alle Menschen (einschl. mobilitätseingeschränkte Personen)
- Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs im Alltagsverkehr → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (u.a. Schülerverkehr)
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils im Alltagsverkehr (u.a. in Kombination mit dem ÖV)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr durch ausreichende Sicherheitsräume
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch bessere Zugänglichkeit im Fußverkehr (u.a. S-Bahn & Regionalbuslinien)

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Verbesserung der Erreichbarkeit für alle Personengruppen → Stärkung des lokalen Einzelhandels

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten		Schnittstellen
FP 1, FP 5, FP 6		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis, HessenMobil		FR 1, FR 6, K 1, ÖV 4, KFZ 2, KFZ 3, KFZ 4, KFZ 6



FR 6 | Barrierefreie Infrastruktur

FR 6 Fuß- und Radverkehrsfreundliche Straßenräume 	
Maßnahmenbezeichnung	Barrierefreie Infrastruktur (Fußverkehr)
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt Schwerpunkte: Altstadt & Stadtteilzentren
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan (2021)
Nennung im Rahmen der Beteiligung	    Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Es liegen stellen-/abschnittsweise Mängel/ Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit vor. Dies umfasst insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

- Barrierefreiheit an den Bushaltestellen (siehe Maßnahme ÖV 4)
- Barrierefreie Straßeninfrastruktur (insbesondere Knotenpunkte und Querungsstellen | Bordsteinabsenkungen, taktile Elemente, kontrastreiche Gestaltung des Straßenraums etc.)
- Hindernisse im Lichtraumprofil der Gehwege (z.B. Mülltonnen)
- Unzureichend dimensionierte Gehwege

Maßnahmenbeschreibung

Hinsichtlich der Förderung einer nachhaltigen, barrierefreien Mobilität sollten in erster Linie die im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse erfassten Mängel und Defizite behoben werden.

Die Barrierefreiheit ist dabei auf sämtlichen Ebenen sowie für alle Personengruppen (u.a. Personen mit Seh- und Gehbehinderungen) zu berücksichtigen.

Bei der Gestaltung des Straßenraums bzw. bei der Wahl der Oberflächenbeläge ist auf einen starken Kontrast zu achten, damit Personen mit Seheinschränkungen die Übergänge zwischen einzelnen Straßenraumelementen - z.B. Fahrbahn und Gehweg - wahrnehmen können. Dies gilt gleichermaßen für Treppenanlagen und Haltestellen des ÖPNV. Die Herstellung der Barrierefreiheit der Bushaltestellen sollte weiterhin kontinuierlich erfolgen und in den kommenden Jahren abgeschlossen werden.

Im Hinblick auf das Abstellen der Mülltonnen auf den Gehwegen sollten gemeinsam mit dem Entsorgungsdienst Lösungen gefunden werden, damit die Einschränkungen für den Fußverkehr deutlich minimiert werden. Hier könnte die Einrichtung von zentralen



Abstellflächen geprüft werden, damit die Mülltonnen/ -container nicht auf den Gehwegen abgestellt werden, sofern hierdurch Behinderungen für den Fußverkehr entstehen.

Maßnahmenziele

- Mobilitätssicherung für alle Menschen (einschl. mobilitätseingeschränkte Personen) → Barrierefreiheit ermöglicht eine (nahezu) eigenständige Mobilität und somit die Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben
- Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs im Alltagsverkehr → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (u.a. Schülerverkehr)
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils im Alltagsverkehr (u.a. in Kombination mit dem ÖV)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr durch Trennung der Verkehrsarten (z.B. Führung abseits der Frankfurter Straße)
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch bessere Zugänglichkeit im Fußverkehr (u.a. S-Bahn & Regionalbuslinien)

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
		dauerhaft		€€€€
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten		Schnittstellen
FP 1, FP 5, FP 6		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis, HessenMobil		FR 1-5, K 1, ÖV 4, KFZ 3, KFZ 4, KFZ 6

K 1 | Kind-/ Jugendgerechte Infrastruktur

K 1 Kind-/ Jugendgerechte Infrastruktur	
	 
Maßnahmenbezeichnung	Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld von Kindertagesstätten & Schulen
Räumlicher Bezug	Umfelder von Kindergärten/ Kindertagesstätten und Schulen
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan (2021) Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises (2021)
Nennung im Rahmen der Beteiligung	   
	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Im Hinblick auf die Infrastruktur im Umfeld von Kindergärten/ -tagesstätten und Schulen steht die Gestaltung von Straßen, Wegen und sonstigen Verkehrsanlagen im Vordergrund. Dabei geht es vor allem um die Dimensionierung von Fuß- und Radwegen, um Querungsmöglichkeiten, um Sichtbeziehungen und um entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen, z.B. hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Halt- und Parkverbote sowie weitere Ordnungsmaßnahmen leisten ebenfalls einen Beitrag, um das wichtigste Ziel im Hinblick auf die Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu erreichen. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Attraktive Straßenräume mit einer hochwertigen Infrastruktur und Erlebnissen auf dem Weg sollen aber auch dazu beitragen, dass mehr Schülerinnen und Schüler ihren Schulweg mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurücklegen.

Eine selbstbestimmte und selbstständige Mobilität der Grundschulkinder sollte im Vordergrund stehen. Dies umfasst sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr, welche im Kontext der Schulwege genauer definiert werden müssen. Als Fußverkehr gilt nicht nur die Fortbewegung zu Fuß. Auch Roller, Kinderfahrräder, Inline-Skates, Rollschuhe sowie Rollstühle und Kinderwagen zählen zum Fußverkehr (§24 StVO). Es gilt: Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen (§25 StVO). Der Radverkehr gehört laut Definition zum Fahrverkehr und ist mit diesem grundsätzlich gleichberechtigt. Sofern Kinder straßentaugliche Fahrräder nutzen, so gilt:

- Kinder bis einschl. 7 Jahre: Müssen Gehwege oder dürfen bauliche Radwege nutzen
- Kinder von 8 bis einschl. 9 Jahre: Dürfen noch Gehwege nutzen
- Eine Begleitperson ab 16 Jahren darf auch Gehwege nutzen

D.h. eine Nutzung von Radwegen oder der Straße darf frühestens ab acht Jahren erfolgen, also ungefähr ab dem dritten Schuljahr. Ab 10 Jahren müssen Kinder Radwege oder die Straße nutzen, was für einen Teil der Grundschulkinder der vierten Klasse zutrifft.

Der Schwerpunkt, insb. im Umfeld der Grundschulen, liegt auf der Gehwegeinfrastruktur unter der Berücksichtigung einer Mitnutzung von Radfahrenden. Fußgängerinnen und Fußgänger (v.a. Kinder) gehören zu den schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Im direkten Umfeld der Schulen sollen daher keine Kompromisse zu Lasten des Fußverkehrs eingegangen werden.

Neben der Straßeninfrastruktur stellen Radabstellanlagen einen sehr wichtigen Baustein im Hinblick auf die Schülermobilität dar. Dieses Themenfeld wird bei der Maßnahme R 2 beschrieben.

Im Rahmen der umfassenden Bestandsanalyse (Beteiligung + Verkehrsnetzanalyse) konnte eine Vielzahl an Mängeln und Defiziten im Umfeld der Schulen und Kindertagesstätten in Kronberg im Taunus eruiert werden. Diese beziehen sich größtenteils auf die Verkehrsinfrastruktur sowie das ÖPNV-Angebot. Im Folgenden steht die Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund. Dabei wird jedoch auch die Zugänglichkeit der ÖV-Zugangspunkte mitberücksichtigt.

Kindertagesstätte Anderland (Birkenweg)

- Dominanz des ruhenden Verkehrs im Birkenweg (Senkrechtparkstände auf südlicher Straßenseite)
- Querung der Fahrbahn durch ruhenden Verkehr erschwert → Fehlende Querungsstelle auf Höhe des Eingangs der Kita
- Fehlender Gehweg auf der nördlichen Straßenseite (Eingang der Kita) bzw. fehlender Sicherheitsraum zur Fahrbahn → Kinder laufen von dem abschüssigen Zugangsweg zur Kita direkt auf die Fahrbahn
- Zum Erreichen der Haltestelle Birkenweg, die sich in der Kastanienstraße befindet, muss man zweimal den Birkenweg queren (ohne Querungsstelle und ohne Bordsteinabsenkungen).
- Die Haltestelle Birkenweg ist nicht barrierefrei ausgebaut → Ein- und Ausstieg mit einem Kinderwagen problematisch



Abbildung 123: Ordnungswidrig abgestelltes Fahrzeug am Eingang zur Kita und Dominanz der ruhenden Verkehrs (linke Seite) im Buchenweg



Abbildung 124: Fehlende Querungsmöglichkeit auf Höhe des Kita-Eingangs

Kindertagesstätte und Grundschule „Schöne Aussicht“

- Dominanz des ruhenden Verkehrs in der Straße „Schöne Aussicht“ (Vielzahl an Längsparkständen)
- Hohe Anzahl ordnungswidrig abgestellter Kfz am Erhebungstag (Knotenpunkte, Haltverbote etc.)
- Querung der Fahrbahn durch ruhenden Verkehr erschwert → Fehlender Platz, fehlende Barrierefreiheit, unzureichende Sichtverhältnisse)
- Fehlende Ausweichstellen im Kfz-Verkehr durch ruhenden Verkehr (ignorierte Halte-/Parkverbote) → tlw. Ausweichen auf den Gehweg (Verkehrssicherheit!)
- Sehr schmale Gehwege (1,40 / 1,50 m); weitere Einengung durch unzureichende Grünpflege → Nebeneinandergehen und Begegnungsfall erschwert (v.a. mit Kinderwagen/ Rollstuhl etc.)
- Engstelle am Eingang zur Grundschule; diese wird durch „Drängelgitter“ weiter eingeengt → Deutlich unterdimensionierter Gehweg (ca. 0,70 m)
- Relativ weite Fußwege bis zur nächsten Bushaltestelle
 - Dalles (Stadtbus): ca. 400 m
 - Kirche (Regionalbus und Stadtbus): ca. 600 m
- Die Haltestellen „Kirche“ und „Dalles“ sind beide nicht barrierefrei ausgebaut → Ein- und Ausstieg mit einem Kinderwagen problematisch



Abbildung 125: Dominanz der ruhenden Verkehrs in der Straße „Schöne Aussicht“



Abbildung 126: Deutlich unterdimensionierter Gehweg am Eingang der Grundschule „Schöne Aussicht“

Kindertagesstätte St. Vitus

- Dominanz des ruhenden Verkehrs im Bereich der Zuwegung zur Kita (v.a. Knotenpunkt „Sodener Straße/ Pfarrer-Müller-Weg (Parkstände im Knotenpunktbereich angeordnet)
- Parken im verkehrsberuhigten Bereich (Pfarrer-Müller-Weg) trotz fehlender angeordneter Parkstände
- Unzureichende Fußinfrastruktur im Umfeld der Kindertagesstätte (v.a. Oberurseler Straße und Sodener Straße)



Abbildung 127: Parkstände im Knotenpunkt „Sodener Straße/ Pfarrer-Müller-Weg“



Abbildung 128: Parken im verkehrsberuhigten Bereich (Pfarrer-Müller-Weg)

Kindertagesstätte „Kronberger Zwergenvilla“

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Sodener Straße (50 km/h); keine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Keine verkehrsberuhigenden Elemente am Übergang zum angebauten Bereich der Sodener Straße
- Unzureichende Dimensionierung des Gehweges auf der nördlichen Straßenseite (1,40 m)
- keine Hinweise zur Anpassung der Fahrgeschwindigkeit (v.a. im Bereich der Kindertagesstätte)
- Fehlende Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrende auf der Sodener Straße



Abbildung 129: Fehlende Querungsstelle im Bereich der Haltestelle „Sodener Straße“



Abbildung 130: Fehlende Querungsstellen im gesamten Straßenverlauf (z.B. an Einmündungen/ Kreuzungen)

Altkönigschule

- Fehlende Einheit von Bau und Betrieb → Straßenraumgestaltung entspricht nicht einer Tempo 30-Zone (Wohngebiet)
- Verkehrsbeobachtung (keine Messung): Voraussichtlich überhöhte Fahrgeschwindigkeiten in der Le-Lavandou-Straße
- Unzureichende Dimensionierung der Gehwege auf beiden Straßenseiten (2,20 m)
- Unzureichende Sichtbeziehungen an den Zufahrten zum Parkplatz für die Lehrerinnen und Lehrer durch unzureichende Grünpflege

- Parkverbot zwischen den Zufahrten zum Parkplatz der Schule ist indirekt eine „Elternhaltestelle“ → Parkstände führen zu mehr Verkehr und zu potenziellen Konflikten
- Großes Parkraumangebot für Lehrerinnen und Lehrer fördert die Anreise mit dem Pkw → Konflikte mit Schülerinnen und Schülern
- Keine Querungsstellen auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und der Kreuzung „Oberhöchstädter Straße/ Schönberger Straße“
- Knotenpunkt „Oberhöchstädter Straße/ Schönberger Straße“
- Unzureichende Dimensionierung der Aufstellflächen (Fuß + Rad)
- Geringe Grünzeitanteile für den Fuß- und Radverkehr → Schülerinnen und Schüler gehen/ fahren zum Teil auch bei Rotlicht über die Straße
- Viele Schülerinnen und Schüler müssen den Knotenpunkt „Oberhöchstädter Straße/ Schönberger Straße“ passieren, um die Haltestelle zu erreichen
- Die Warteflächen an den Haltestellen „Altkönigschule“ in der Oberhöchstädter Straße sind für die Stoßzeit (Schulende) unzureichend dimensioniert → Behinderungen mit dem Fuß- und Radverkehr



Abbildung 131: Unzureichende Sichtbeziehungen an den Parkplatz-Zufahrten



Abbildung 132: Unzureichende Dimensionierung der Warteflächen an der Haltestelle „Altkönigschule“ in der Oberhöchstädter Straße

Ev. Kindertagesstätte Rappelkiste (Im Brühl)

- Großes Parkraumangebot für einen verkehrsberuhigten Bereich
- Unzureichende Sichtbeziehungen aufgrund des ruhenden Verkehrs
- Unzureichende Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn wegen des ruhenden Verkehrs
- Fehlende Einheit von Bau und Betrieb → Straßenraumgestaltung entspricht nur in Teilen einem verkehrsberuhigten Bereich



Abbildung 133: Fehlende Einheit von Bau und Betrieb (Im Brühl)



Abbildung 134: Großes Parkraumangebot im verkehrsberuhigten Bereich

Kita Villa Racker-Acker

- Ungepflegte Seitenräume entlang der Friedrichstraße → Unzureichende soziale Sicherheit (Angstraum) (Mangel Nr. 216)
- Unzureichende Möglichkeiten zur Querung der Friedrichstraße
- Lange Querungswege an Einmündungen zur Friedrichstraße (z.B. Zeilstraße, Stiftstraße, Auf dem Hügel) → Komfort- und Sicherheitseinschränkung im Fuß- und Radverkehr (Kinder fahren auf dem Gehweg)
- Unzureichende Dimensionierung der Gehwege in weiten Teilen der Friedrichstraße
- Keine Radverkehrsanlage zur Sicherung des Radverkehrs (Anordnung der streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit nur zu den Öffnungszeiten der Kita zulässig; sofern keine Gefahrenlage vorliegt)



Abbildung 135: Fehlende Querungsstellen auf der Friedrichstraße



Abbildung 136: Überdimensionierte Knotenpunkte mit langen Querungswegen (z.B. Zeilstraße/Im Brühl)

Viktoria-Schule

- Unzureichende Möglichkeiten zur Querung der Friedrichstraße (z.B. an der Kirche)
- Lange Querungswege an Einmündungen zur Friedrichstraße (z.B. Wiesenau) → Komfort- und Sicherheitseinschränkung im Fuß- und Radverkehr (Kinder fahren auf dem Gehweg!)
- Unzureichende Dimensionierung der Gehwege in weiten Teilen der Friedrichstraße (z.T. 1,20 - 1,90 m im Umfeld der Schule)

- Keine Radverkehrsanlage zur Sicherung des Radverkehrs (Anordnung der streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit nur zu den Öffnungszeiten der Schule zulässig; sofern keine Gefahrenlage vorliegt)



Abbildung 137: Fehlende Querungsstellen auf der Friedrichstraße



Abbildung 138: Überdimensionierte Knotenpunkte mit langen Querungswegen (z.B. Friedrichstr./Wiesenu)

Kindertagesstätte Pustebume

- Fehlende Querungsstellen für den Fußverkehr
- Fehlende Querung und Überleitung am Ende des Geh-/ Radweges
- Hindernisse im Seitenraum (Poller)
- Unzureichende Dimensionierung der Gehwege in der Freiherr-vom-Stein-Straße (1,80 m im Umfeld der Kita)



Abbildung 139: Fehlende Querungsstelle auf der Freiherr-vom-Stein-Straße (z.B. vorgezogener Seitenraum)

DRK-Kita Victoria Kronberg

- Unzureichende Sichtbeziehungen an der Einmündung „Walter-Schwagenscheidt-Straße/ Burnitzstraße“ durch ruhenden Verkehr und „hoch gelegenen“ Gehweg (Burnitzstraße)
- Unzureichende Querungsmöglichkeit über die Burnitzstraße an der Einmündung „Walter-Schwagenscheidt-Straße“ aufgrund des „hoch gelegenen“ Gehweges
- Fehlende Barrierefreiheit bei dem „hoch gelegenen“ Gehweg entlang der Burnitzstraße → Treppe

- Eingeschränkte Sichtbeziehungen an der Einmündung „Dielmannstraße/ Burnitzstraße“
- Unzureichende Dimensionierung der Gehwege in der Burnitzstraße (1,60 - 1,70 m im Umfeld der Kita)



Abbildung 140: Fehlende Querungsmöglichkeit an der Einmündung „Walter-Schwagenscheidt-Straße/ Burnitzstraße“



Abbildung 141: „Hoch gelegener“ Gehweg auf der nördlichen Straßenseite der Burnitzstraße

Kronthal-Schule und Kindergarten Arche Noah

- Unzureichende Sichtbeziehungen an der Tiefgaragen-Zufahrt in der Heinrich-Winter-Straße (Fußgänger/ Kfz-Verkehr)
- Überdimensionierter Knotenpunkt „Heinrich-Winter-Straße/ Hartmuthstraße“ → Lange Querungswege & fehlende Barrierefreiheit
- Dominanz der ruhenden Verkehrs im Umfeld der Grundschule → u.a. Einschränkung der Sichtbeziehungen
- Fußgängerunfreundliche Gestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche im Umfeld (z.B. Wilhelm-Bonn-Straße)



Abbildung 142: Dominanz des ruhenden Verkehrs im direkten Umfeld der Kronthal-Schule & des Kindergarten Arche Noah



Abbildung 143: Fußgänger-/ Kinderunfreundliche Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs

Maßnahmenbeschreibung

Kindertagesstätte Anderland (Birkenweg)

- Reduktion des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßen



- Unterbinden des Parkens vor dem Kita-Eingang
- Schaffung einer Querungsstelle zum Erreichen des Gehweges auf der Südseite des Birkenwegs
- Umnutzung von Senkrechtparkständen
- Berücksichtigung ausreichender Sichtbeziehungen
- Berücksichtigung der Aspekte der Barrierefreiheit
- Vorziehen des Seitenraums auf der Nordseite zum Schutz der Kinder → Schaffung einer Engstelle für den fließenden Verkehr
- Ersatz der Senkrechtparkstände auf der Nordseite des Birkenwegs durch einen Gehweg → Zuwegung zur Albert-Schweitzer-Straße
- Im Falle eines Komplettumbaus des Birkenwegs
- Umwandlung der Senkrechtparkstände in Längsparkstände
- Errichtung eines Gehweges auf der Nordseite → u.a. direkte Zuwegung zur Haltestelle „Birkenweg“
- Umgestaltung des Straßenraumes mit dem Ziel „Einheit von Bau und Betrieb“ → Verkehrsberuhigung
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Birkenweg

Kindertagesstätte und Grundschule „Schönes Aussicht“

- Verbreiterung der Gehwege durch Reduktion des Parkraumangebotes und alternierendes Parken; ggf. Prüfung der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung (Ausfahrt über die Stuhlbergstraße)
- Unterbindung des ordnungswidrigen Parkens durch Kontrollen oder bauliche Maßnahmen
- Schaffung von sicheren, komfortablen und barrierefreien Querungsstellen (auch auf der Strecke)
- Kontrolle und Einhaltung der privaten Grünflächen → Freihalten der Gehwege von Hecken/ Sträuchern etc.
- Unterbindung des Parkens im direkten Eingangsbereich der Kita und Grundschule → Deutliche Verbreiterung der Gehwege oder Schaffung einer Mischverkehrsfläche (verkehrsberuhigter Bereich ab Einmündung Kirchgasse Richtung Norden) ohne Parkstände im öffentlichen Raum
- Einrichtung von Schulstraßen (Verbot der Durchfahrt zu Schulbeginn und -ende; Anlieger frei)

Schöne Aussicht und Kirchgasse

- Prüfung der Einrichtung einer Elternhaltestelle an der Oberurseler Straße & Ausbau der Wegeverbindung zur Straße „Schöne Aussicht“ (Anschluss zw. Haus-Nr. 16 und 18)
- ggf. Prüfung einer besseren Erreichbarkeit der Standorte im Busverkehr, sofern Potenzial vorhanden ist
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen „Kirche“ und „Dalles“

Kindertagesstätte St. Vitus

- StVO- und Richtlinienkonforme Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs; möglichst vom ruhenden Verkehr freihalten



- Umbau des Knotenpunktes „Sodener Straße/ Pfarrer-Müller-Weg“ zur Förderung des Fußverkehrs (Querungen) → Wegfall der Parkstände im Knotenpunktbereich
- Neuplanung und Umgestaltung der Fußinfrastruktur im Umfeld der Kindertagesstätte (v.a. Oberurseler Straße und Sodener Straße) → Förderung des Fußverkehrs (Detaillierte Planung ggf. inkl. neuer Verkehrsführung im Stadtteilzentrum notwendig)
- Anpassung der verkehrsrechtlichen Anordnung VZ 357 (Sackgasse) im Pfarrer-Müller-Weg → Ergänzung „Durchlass Fußverkehr“

Kindertagesstätte „Kronberger Zwergenvilla“

- Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Sodener Straße auf 30 km/h (streckenbezogen über max. 300 m und zeitlich beschränkt) (Grundlage: §45 Abs. 9 StVO)
- Einrichtung verkehrsberuhigender Elemente am Übergang in den innerörtlichen/ angebauten Bereich der Sodener Straße
- ggf. Errichtung des Warnschildes „Achtung, Kinder“ im Bereich der Kita (VZ 136)
- Prüfung von Möglichkeiten zur Verbreiterung des Gehweges auf der nördlichen Straßenseite (Entfall des Grünstreifens?!)
- Einrichtung von mehreren Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrende auf der Sodener Straße

Altkönigschule

- Neugestaltung der Straßenraums nach den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen → Schaffung einer Einheit von Bau und Betrieb
- z.B. Versätze, Einengungen, Aufpflasterung (Berücksichtigung des ÖV)
- Errichtung ausreichend breiter Gehwege (Berücksichtigung der Anforderungen und Bedürfnisse der Kinder/ Jugendlichen und des Fußverkehrsaufkommens)
- Schaffung von sicheren und komfortablen Querungsstellen; z.B. durch vorgezogene Seitenräume
- Grünpflege der Hecken und Sträucher entlang der westlichen Straßenseite sowie an den Parkplatz-Zufahrten (Schule)
- Einrichtung einer Elternhaltestelle im Bereich des Knotenpunktes „Schönberger Straße/ Le-Lavandou-Straße“ mit Zufahrt von der Schönberger Straße (vgl. Maßnahme zur Errichtung einer Mobilstation im Bereich des Knotenpunktes)
- Optimierung des Knotenpunktes „Schönberger Straße/ Le-Lavandou-Straße“ zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs → Mehr Raum & Zeit für die aktive Mobilität (Aufstellflächen & Grünzeitannteile)
- Einrichtung einer Schulstraße auf dem Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Knotenpunkt „Schönberger Straße/ Oberhöchstädter Straße)
- Prüfung der Anpassung der Linienwege des Stadtbusses und Verlegung der Ein- und Ausstiegshaltestelle „Altkönigschule“ in die Oberhöchstädter Straße in die (Brach-)Fläche zwischen Schönberger Straße und Le-Lavandou-Straße
- Verlegung der Haltestelle in die Le-Lavandou-Straße, damit Schülerinnen und Schüler, die den Bus nutzen, den Knotenpunkt „Schönberger Straße“ nicht überqueren müssen. Darüber hinaus könnten am neuen Standort ausreichend dimensionierte Warteflächen geschaffen werden.



Ev. Kindertagesstätte Rappelkiste (Im Brühl)

- Neuordnung des ruhenden Verkehrs im verkehrsberuhigten Bereich unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs (Kinder) → Verbesserung der Sichtbeziehungen und der Querungsmöglichkeiten
- bei Komplettumbau der Straße: StVO- und Richtlinienkonforme Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs; möglichst vom ruhenden Verkehr freihalten

Kita Villa Racker-Acker

- Unterhalt und Pflege des öffentlichen Straßenraums entlang der Friedrichstraße → Erhöhung der sozialen Sicherheit
- Schaffung von sicheren, komfortablen und barrierefreien Querungsstellen (v.a. im Bereich der einmündenden Straßen zur Friedrichstraße)
- Vorziehen von Seitenräumen zur Verkürzung der Querungswege an den Einmündungen zur Friedrichstraße (z.B. Zeilstraße, Stiftstraße, Auf dem Hügel); darüber hinaus können die „Eingänge“ in das untergeordnete Verkehrsnetz umgestaltet werden
- Verbreiterung der Gehwege entlang der Friedrichstraße; ggf. mit Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung einer Sicherung des Radverkehrs im Zuge der geplanten Abstufung der Kreisstraße zu einer Gemeindestraße (z.B. Fahrradstraße, Tempo 30-Zone, Anpassung der Straßenraumaufteilung)

Viktoria-Schule

- Schaffung von sicheren, komfortablen und barrierefreien Querungsstellen (v.a. im Bereich der einmündenden Straßen zur Friedrichstraße sowie auf Höhe der Kirche)
- Vorziehen von Seitenräumen zur Verkürzung der Querungswege an den Einmündungen zur Friedrichstraße (z.B. Zeilstraße, Wiesenau); darüber hinaus können die „Eingänge“ in das untergeordnete Verkehrsnetz umgestaltet werden
- Verbreiterung der Gehwege entlang der Friedrichstraße; ggf. mit Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung einer Sicherung des Radverkehrs im Zuge der geplanten Abstufung der Kreisstraße zu einer Gemeindestraße (z.B. Fahrradstraße, Tempo 30-Zone, Anpassung der Straßenraumaufteilung)

Kindertagesstätte Pustoblume

- Schaffung von sicheren, komfortablen und barrierefreien Querungsstellen (v.a. im Bereich der Kindertagesstätte; z.B. durch Vorziehen der Seitenräume)
- Schaffung einer Querungsmöglichkeit/ Überleitung am Ende des Geh-/ Radweges
- Entfernen von Hindernissen im Seitenraum (Poller; Mangel-Nr. 203)
- Verbreiterung der Gehwege in der Freiherr-vom-Stein-Straße (i.d.R. 2,50 m | vgl. RAST 06 und EFA der FGSV)

DRK-Kita Victoria Kronberg

- Umgestaltung der Einmündung „Walter-Schwagenscheidt-Straße/ Burnitzstraße“ zur Verbesserung der Querungssituation für Fußgängerinnen und Fußgänger; Rückbau des „hoch gelegenen“ Gehweges (Burnitzstraße)



- Verbesserung der Sichtbeziehungen an der Einmündung „Dielmannstraße/ Burnitzstraße“
- Verbreiterung der Gehwege in der Burnitzstraße (1,60 - 1,70 m im Umfeld der Kita); ggf. Neugestaltung des gesamten Verkehrsraums, z.B. in Form einer Mischverkehrsfläche (verkehrsberuhigter Bereich)

Kronthal-Schule und Kindergarten Arche Noah

- Verbesserung der Sichtbeziehungen an der Tiefgaragen-Zufahrt in der Heinrich-Winter-Straße (Fußgänger/ Kfz-Verkehr)
- Umgestaltung/ Umbau des Knotenpunktes „Heinrich-Winter-Straße/ Hartmuthstraße“ → Verkürzung der Querungswege und Schaffung einer Barrierefreiheit (z.B. durch vorgezogene Seitenräume)
- Reduktion des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßenraum (Umfeld der Schule und des Kindergartens) → Fußgängerfreundliche und sichere Verkehrsinfrastruktur

Maßnahmenziele

- Schaffung einer hochwertigen, attraktiven, komfortablen und sicheren Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten
- Hohe Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg
- Schaffung der Voraussetzungen für eine eigenständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern
- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split (Schulwege)
- Einschränkung von Elterntaxis im Umfeld der Schulen; Einrichtung von Elternhaltestellen (K+R), sofern zwingend notwendig, abseits der Schule (mind. 200 - 300 m Entfernung zum Eingang)
- Schaffung einer Barrierefreiheit; v.a. im Umfeld von Kindertagesstätten (Kinderwagen)
- Erhöhung der Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs im Alltagsverkehr → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (Schülerverkehre)

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Eine Vielzahl an Maßnahmen wird nur umsetzbar sein, wenn die verfügbaren Flächen anders aufgeteilt werden → Abwägungsprozess



Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
FP 1, FP 5, FP 6		Stadt Kronberg, Hessen Mobil, Hochtaunuskreis (Schulträger + Straßenbaulastträger)	FR 1-6, R 1, R 3, ÖV 3, KFZ 2-4, KFZ 6	



R 1 | Fahrradfreundliche Anbindung der AKS

R 1 Radverkehr	
Maßnahmenbezeichnung	Fahrradfreundliche Anbindung der AKS
Räumlicher Bezug	Umfeld der Altkönigschule Schönberg Anbindung AKS - Oberhöchstadt
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan (2021) Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis
Nennung im Rahmen der Beteiligung	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Eine radverkehrsfriendlye Anbindung von Grundschulen und weiterführenden Schulen ist für eine selbstbestimmte und eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen von sehr hoher Bedeutung.

Insbesondere bei einer weiterführenden Schule wie der Altkönigschule ist das Fahrrad ein wichtiges und zweckmäßiges Verkehrsmittel, um den Schulweg zurückzulegen. Die Schülerinnen und Schüler kommen nicht nur aus Kronberg, sondern auch aus den umliegenden Städten und Gemeinden (z.B. Steinbach). Bei Entfernungen bis zu etwa fünf Kilometern Länge stellt das Fahrrad ein geeignetes Verkehrsmittel dar und bietet viele Vorteile.

Die Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Kronberg im Taunus weist derzeit noch einige Defizite und Schwachstellen auf. Dies umfasst nicht nur Netzlücken, sondern auch punktuelle und lineare Defizite in der vorhandenen Infrastruktur (z.B. Dimensionierung).

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um die Anbindung der Altkönigschule (AKS) im Radverkehr. Es können diesbezüglich nicht alle relevanten Radverkehrsverbindungen betrachtet werden und konkrete Maßnahmenvorschläge unterbreitet werden. Der Fokus liegt auf dem nahen Umfeld der AKS, wo sich die Radverkehrsströme aus den verschiedenen Himmelsrichtungen bündeln.

In diesem Umkreis von ca. 500 Metern um die Schule herum konnten im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse, der Beteiligungsformate (v.a. Kinder-Workshop an der AKS) folgende Defizite/ Mängel festgestellt bzw. eruiert werden:

- Hohes (Kfz-)Verkehrsaufkommen im Umfeld der Schule (v.a. Le-Lavandou-Straße, Schönberger Straße)



- Verkehrsbeobachtung und Einschätzung der Kinder und Eltern: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Le-Lavandou-Straße (30 km/h) wird von vielen Autofahrern überschritten.
- Aufgrund der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Le-Lavandou-Straße (30 km/h) fühlen sich Kinder und Jugendliche oftmals unsicher (subjektives Sicherheitsempfinden) (Ergebnis Workshop AKS)
- Knotenpunkt „Schönberger Straße/ Oberhöchstädter Straße“
 - Fehlende Überleitungen vom Seitenraum auf die Fahrbahn
 - Fehlende Abbiegemöglichkeiten (von Oberhöchstädter Straße Richtung Schönberger Straße)
 - Unzureichende Dimensionierung der Radverkehrsanlagen (inkl. Aufstellflächen)
 - Geringe Grünzeitanteile für den Fuß- und Radverkehr
 - Abschaltung der LSA in den Abendstunden/ am Wochenende
- Fehlende/ unzureichende Radverkehrsverbindungen
 - Richtung Sodener Straße abseits der Hauptverkehrsstraßen (siehe Maßnahme FR 2 | Nebenrouten für den Fuß- und Radverkehr)
 - Richtung Oberhöchstadt (z.B. zum Birkenweg/ zur Akazienstraße/ zur Schönberger Str.) (siehe Maßnahme FR 2)
- Oberhöchstädter Straße
 - Hauptachse vom Bahnhof zur AKS
 - Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn → subjektive Wahrnehmung einer geringen Verkehrssicherheit; v.a. für Kinder und Jugendliche (Bürgerbeteiligung, Workshop AKS)
 - Gehweg (bergauf) für den Radverkehr freigegeben; Konflikte mit den Fußgängern (v.a. im Bereich der Haltestellen)
- Friedrichstraße
 - Hauptachse von Schönberg Richtung AKS
 - Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 (streckenbezogen) bzw. 50 km/h

Maßnahmenbeschreibung

Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen (u.a. auf Basis des Radverkehrsnetzes)

- Zeilstraße (höchste Priorität); ggf. Verlängerung über „Im Brühl“ bis zum Victoria-Park (Parallelroute zur Friedrichstraße)
- Oberhöchstädter Straße (Prüfung der Verträglichkeit mit dem ÖPNV); Detailprüfungen notwendig (u.a. Verkehrserhebungen)
- Lärchenweg - Saalburgstraße - Dreihausweg (Oberhöchstadt)

Umgestaltung des Straßenraums in der Le-Lavandou-Straße

- Umgestaltung des Straßenraums (siehe Maßnahme K 1 | Kind-/ Jugendgerechte Infrastruktur) nach dem Prinzip der Einheit von Bau und Betrieb → Ziel: Verkehrsberuhigung



- Prüfung der Einrichtung einer Schulstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr in der Le-Lavandou-Straße

Knotenpunkt „Schönberger Straße/ Oberhöchstädter Straße“

- Umgestaltung/ Umbau unter Berücksichtigung der Ideen/ Planungen für die angrenzenden Straßen
- Überprüfung und Anpassung des Signalzeitenplans → Verlängerung der Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrende (Erhöhung der Verkehrssicherheit)

Oberhöchstädter Straße

- vgl. Maßnahme F 1 | Hauptrouten für den Fußverkehr → Prüfung von Optionen zur sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs → Die vielfältigen Nutzungsansprüche sowie die beschränkten Flächenverfügbarkeiten führen dazu, dass Prioritäten festgelegt werden müssen.

Friedrichstraße

- Überlegungen abhängig von Straßennetz-Hierarchiestufe im Zusammenhang mit der Herabstufung der Friedrichstraße zur kommunalen Straße
- Prüfung der Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Friedrichstraße → Fahrbahnbreite ermöglicht ggf. die Anlage von Schutzstreifen (nur Mindestmaße); Die Anlage von Parkständen würde zu einem Wegfall von Parkständen auf der Fahrbahn führen
- Im Falle eines Komplettumbaus der Straße sollten alternative Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs geprüft werden. Diese Überlegungen sind abhängig von der zukünftigen Straßennetz-Hierarchiestufe (Kreisstraße oder kommunale Straße)

Sonstiges

- Führung des Radverkehrs Richtung Steinbach (Querung Schönberger Straße, Neuanlage Fuß-/ Radweg; siehe Maßnahme FR2)

Maßnahmenziele

- Schaffung der Voraussetzungen für eine selbstbestimmte und eigenständige Mobilität der Schülerinnen und Schüler der AKS
- Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs auf dem Schulweg → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (Reduktion von Elterntaxen)
- Erhöhung des Anteils der Radwege auf dem Schulweg (ggf. auch in Kombination mit dem ÖPNV → Leihfahrräder?!)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr durch Trennung der Verkehrsarten (z.B. Oberhöchstädter Straße | Hauptfuß- und radwegeverbindung)
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch bessere Zugänglichkeit im Fußverkehr (u.a. S-Bahn & Regionalbuslinien)
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für alle Personen-/ Zielgruppen



Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Eine mögliche Herabstufung der Friedrichstraße zu einer kommunalen Straße bietet neue Möglichkeiten hinsichtlich der Gestaltung und verkehrsrechtlichen Anordnungen in der Straße. Hierzu muss die Rolle/ Hierarchiestufe im kommunalen Straßennetz neu definiert werden. → Vorrangnetz im Kfz-Verkehr: Ja oder nein?
- Einrichtung von Fahrradstraßen, z.B. in der Zeilstraße und Oberhöchstädter Straße → „Konkurrenzen“ zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV
- Die Ausweisung der Le-Lavandou-Straße als Schulstraße würde auch im Fußverkehr zu einer deutlichen Verbesserung führen. → Prüfung der Zufahrt zum Parkplatz der Lehrerinnen und Lehrer

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten		Schnittstellen
FP 1, FP 5		Stadt Kronberg, Hessen Mobil, Schulträger (Hochtaunuskreis), „Arbeitsgruppe Mobilität“ an der AKS		FR 1, FR 2, K 1



R 2 | Fahrradabstellanlagen

R 2 Radverkehr	
Maßnahmenbezeichnung	Fahrradabstellanlagen
Räumlicher Bezug	Ziele im Alltagsradverkehr Gesamtstadt: Solitäre Anlagen in der Fläche Punktueller Angebot an „Hotspots“
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan (2021) Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis
Nennung im Rahmen der Beteiligung	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Wer im Alltag Rad fährt, wünscht sich vor allem beim längeren Abstellen Wetter- und Diebstahlschutz für sein Fahrzeug. Beim Kurzzeitparken ist die Möglichkeit zum Anschließen an einen Fahrradständer wichtiger als eine Überdachung. Die Auswertung der Fahrradklima-Tests des ADFC belegt, dass Fahrraddiebstahl als eines der gravierendsten Probleme angesehen wird und dass sicheres Fahrradparken ein wichtiges Handlungsfeld kommunaler Radverkehrspolitik ist.

An vielen Stellen im Kronberger Stadtgebiet fehlen gegenwärtig Radabstellanlagen oder die vorhandenen entsprechen nicht dem Stand der Technik (Vorderradhalter). Des Weiteren bieten mehrere Abstellanlagen nicht den Komfort, der aufgrund der Parkdauer erwartet wird (z.B. Bushaltestellen). Hierzu gehören beispielsweise eine Überdachung und Abstellmöglichkeiten, die einen gewissen Diebstahlschutz bieten.

„Wild“ abgestellte Fahrräder deuten darauf hin, dass ausreichende Abstellmöglichkeiten fehlen. Dies konnte während der Verkehrsnetzanalyse an mehreren Stellen im Kronberger Stadtgebiet festgestellt werden.

Weder der Bahnhof Kronberg noch der Bahnhof Kronberg Süd verfügen über eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen. Darüber hinaus stehen keine hochwertigen Abstellanlagen zur Verfügung, die sowohl einen Witterungs- als auch einen Vandalismus- und Diebstahlschutz bieten.

An vielen Schulen fehlen Fahrradabstellanlagen in guter Qualität und mit ausreichender Kapazität, obwohl dort die Diebstahlgefahr besonders groß ist. Dies gilt auch für Schulen in Kronberg. Als Beispiel ist die Altkönigschule zu nennen, bei der zum Teil weder die Art

der Abstellanlage noch der Ausbaustandard (fehlende Überdachung) den Anforderungen an Langzeitparkplätze gerecht wird.

In der nachfolgenden Tabelle sind Beispiele für Standorte mit einer hohen Bedeutung im Radverkehr aufgeführt, an denen Fahrradabstellanlagen fehlen oder das Angebot vsl. unzureichend ist (Quantität) und/ oder die Art und Qualität der Abstellanlagen nicht ausreichend sind (Qualität). Die Bewertung der Quantität erfolgt auf Grundlage der stichprobenartigen Beobachtung im September 2023. Erhebungen zur Auslastung der Abstellanlagen wurden keine durchgeführt.

Standort	Quantität	Qualität
Bahnhof Kronberg	vsl. nicht ausreichend	→ z.T. fehlende Überdachung, fehlender Diebstahlschutz
Bahnhaltepunkt Kronberg Süd	vsl. nicht ausreichend	→ fehlender Diebstahlschutz
Waldschwimmbad	nicht ausreichend → Wildparker	→ z.T. fehlende Überdachung, fehlender Diebstahlschutz
Altkönigschule	vsl. nicht ausreichend (Ergebnis des Workshops)	unzureichend → z.T. fehlende Überdachung, fehlender Diebstahlschutz
Opel Zoo	vsl. ausreichend	unzureichend → keine Überdachung, kein Diebstahlschutz Lademöglichkeiten vorhanden (E-Bike)



Abbildung 103: Fahrradabstellanlage am Bahnhaltepunkt Kronberg Süd



Abbildung 104: Wild abgestellte Fahrräder/ E-Bikes am Waldschwimmbad

Maßnahmenbeschreibung

Empfehlenswerte Fahrradständer geben dem Fahrrad sicheren Halt und sorgen dafür, dass es nicht weggrollt. Sie verhindern auch das ungewollte Umschlagen der Lenkung. Rahmen und Laufrad sind mit einem einzigen Schloss anschließbar. Bloße Vorderradhalter („Felgenkiller“) scheiden deshalb aus.



Die Rad fahrende Kundschaft von Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben legt meist Wert auf komfortable und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zum Ladenlokal. Die Abstellanlagen für Kurzzeitparker (z.B. an der Bäckerei oder am Supermarkt) sollten im direkten Umfeld der Einzelhandelsgeschäfte errichtet werden, so dass die Fußwege möglichst kurz sind.

Im Bereich der Altstadt bzw. den Stadtteilzentren ist zu überlegen, ob das Fahrradparken an den Eingängen gebündelt wird, damit die z.T. schmalen Gassen nicht weiter eingeengt und Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern vermieden werden. Dies kann außerdem im Hinblick auf die Einbindung in das Stadtbild vorteilhaft sein.

An Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs, an denen Fahrräder über einen längeren Zeitraum abgestellt werden, sollten grundsätzlich diebstahlsichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen zum Einsatz kommen. Dies gilt unter anderem für Schulen und Kindertageseinrichtungen sowie für alle Abstellanlagen für Beschäftigte der Einrichtungen. Hierzu bieten sich Sammelschließanlagen oder andere System an, die in das umliegende Stadtbild eingebunden werden.

An SPNV-Haltepunkten eignen sich Sammel- oder Einzelschließanlagen für den Bedarf von Pendler*innen. Diese Radabstellanlagen sollten am Bahnhof Kronberg sowie am Bahnhaltelpunkt Kronberg Süd errichtet werden, um die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zum Bahnhof zu fördern. Bei der Neugestaltung der Bike & Ride Station sowie der Verkehrs- und Freiflächen im Bahnhofsumfeld (Baufeld III) ist darauf zu achten, dass diese ohne Qualitätsverluste umgesetzt wird.

Die Buchung und Nutzung der Abstellanlagen sollte über eine Online-Plattform ermöglicht werden. ÖPNV-Stammkundinnen und -kunden sollten einen Rabatt erhalten. Ein gewisser Anteil der Stellplätze (z.B. 50 %) sollte für Kurzzeitmieten mit einer Dauer von bis zu einer Woche zur Verfügung stehen, um möglichst vielen Menschen eine flexible Nutzung zu ermöglichen.

Zur Ermittlung des Bedarfs sollten mehrere Erhebungen im ruhenden Radverkehr durchgeführt werden. Hierbei sollten auch explizit die „wild“ abgestellten berücksichtigt werden. Hilfe bei Planung und Bau sowie finanzielle Förderung bietet die Bike&Ride-Offensive der DB.⁴⁹ Finanziell unterstützt werden die Aufstellung von Fahrradbügeln, auch mit Überdachung, und die Errichtung von Sammelschließanlagen ab zehn Stellplätzen.

Bauämter sollten bei Neubauten auf die Qualität der notwendigen Stellplätze achten, besonders auf ihre leichte Erreichbarkeit. Das gilt für Wohngebäude, aber auch für Arbeits- und Einkaufsstätten. Nachträglich lassen sich Fahrradstellplätze oft nur mit großem Aufwand einrichten.

⁴⁹ Die Bike+Ride-Offensive ist eine Kooperation des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz und der Deutschen Bahn (DB).



Maßnahmenziele

- Schaffung der Voraussetzungen für eine selbstbestimmte und eigenständige Mobilität der Schülerinnen und Schüler der AKS durch hochwertige Abstellanlagen
- Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs auf dem Schulweg durch sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen an der Schule → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (Reduktion von Elterntaxen)
- Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs im Alltagsverkehr → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (z.B. Pendler)
- Förderung der Intermodalität durch Aufbau hochwertiger Radabstellanlagen an ÖV-Zugangspunkten
- Erhöhung des Radverkehrsanteils auf dem Schulweg/ im Allgemeinen
- Erhöhung der Sicherheit gegen Vandalismus und Diebstahl
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch bessere Zugänglichkeit im Fußverkehr (u.a. S-Bahn & Regionalbuslinien)
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für alle Personen- und Zielgruppen

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Der geplante Umbau des Bahnhofs (Projekt) sollte genutzt werden, um bestmögliche Abstellanlagen zu schaffen (ggf. Mix aus verschiedenen Anlagentypen); hierbei ist vor allem auf einen geeigneten Standort, eine gute Zugänglichkeit sowie eine hohe Nutzerfreundlichkeit zu achten.
- Bei der Errichtung von solitären Abstellanlagen in der Fläche (z.B. in der Nähe des Einzelhandels) stehen oftmals keine geeigneten Flächen zur Verfügung → Umnutzung von Pkw-Stellplätzen oder Parkständen in Fahrradabstellanlagen (8 Fahrradabstellplätze = 1 Auto)
- Solitäre Radabstellanlagen können eingesetzt werden, um Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, Zufahrten und Querungsstellen zu verbessern → Ersatz von Kfz-Parkständen durch Radabstellanlagen

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten

Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
FP 1, FP 2, FP 3, FP 5		Stadt Kronberg, Deutsche Bahn, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Schulträger (z.B. Hochtaunuskreis)	FR 4, K1, R 1, ÖV 3, KFZ 6



R 3 | Hauptrouten für den Radverkehr

R 3 Radverkehr	
Maßnahmenbezeichnung	Haupttrouten für den Radverkehr
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan (2021) Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis
Nennung im Rahmen der Beteiligung	Bürger/innenStakeholderOnline-KarteUmfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Das Radverkehrsnetz des Hochtaunuskreises beinhaltet neben den regionalen und überregionalen Verbindungen auch nähräumliche, kommunale Radverkehrsverbindungen. Diese gilt es zukünftig sukzessiv auszubauen, um den Radverkehr auch auf kommunaler Ebene nachhaltig zu fördern.

Die Stadt Kronberg im Taunus verfügt gegenwärtig über nur wenige Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird innerorts in der Regel im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die vergleichsweise häufige Einschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (streckenbezogen, auch auf Hauptverkehrsstraßen) und die Vielzahl an verkehrsberuhigten Bereichen (Tempo 30-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“)) führen dazu, dass zumindest die Differenzgeschwindigkeit zwischen den Kraftfahrzeugen und den Radfahrenden relativ gering sein sollte. Aufgrund der vorliegenden Verkehrsmengen im Hauptstraßennetz (v.a. klassifizierte Straßen) liegt dort jedoch oftmals eine unzureichende Sicherung des Radverkehrs vor. Dies gilt insbesondere für vulnerable Personengruppen. Das subjektive Sicherheitsempfinden ist bei dieser Führungsform am geringsten, was Personen oftmals vom Radfahren abhält.

Darüber hinaus besteht auf mehreren Verbindungen in die umliegenden Städte und Gemeinden Handlungsbedarf. Hierzu zählen beispielsweise der Neubau von Radverkehrsanlagen (z.B. K 768 Richtung Steinbach) oder der Ausbau bestehender Radverkehrsanlagen (z.B. entlang der B 455). Ein möglicher Radweg entlang der Bundesstraße 455 stellt eine wichtige Verbindung von Königstein über Kronberg Richtung Oberursel (Bad Homburg) dar. Der vorhandene Waldweg ist jedoch gegenwärtig nicht für den (Alltags-) Radverkehr ausgebaut. Neben der unzureichenden Dimensionierung und der mangelhaften Wegeoberfläche stellt die fehlende Beleuchtung einen wesentlichen Kritikpunkt für eine Alltagsstrecke dar. Der Ausbau dieser Verbindung würde nicht nur für den regionalen (Alltags-)Radverkehr, sondern auch für innergemeindliche Radfahrten eine erhebliche Verbesserung darstellen. Hier sind insbesondere das Waldschwimmbad und

der Opel Zoo zu nennen. Für eine Aufwertung dieser West-Ost-Achse ist jedoch auch die Anbindung an das kommunale Straßen- und Wegenetz von hoher Bedeutung. Aktuell bestehen nur wenige Anschlusspunkte (z.B. Waldschwimmbad, Kreuzung B 455/ Königsteiner Straße).

Des Weiteren sind an relevanten Stellen Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen.



Abbildung 103: Waldweg entlang der B 455



Abbildung 104: Fehlende Fuß- & Radverkehrsanlage entlang der K 768

Maßnahmenbeschreibung

Im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs innerhalb von Kronberg sowie über die Stadtgrenzen hinaus sollten wichtige Radverkehrsachsen mit besonderer Bedeutung ausgebaut werden. Diese können innerorts beispielsweise dazu beitragen

- die Stadtteile im Radverkehrs besser miteinander zu verbinden
- den Radverkehr auf den Schulwegen zu fördern
- den Zugang zum ÖPNV, v.a. zur S-Bahn, zu verbessern und
- die Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen besser zu erschließen.

Über die Stadtgrenzen hinaus tragen die Haupttrouten für den Radverkehr dazu bei, dass die umliegenden Städte und Gemeinden mit dem Fahrrad komfortabler und sicherer zu erreichen sind. Des Weiteren stellen die Richtung Süden angedachten Haupttrouten die Verbindung zur geplanten Radschnellverbindung (Richtung Frankfurt) dar.

Bei allen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Kronberg im Taunus steht die Verkehrssicherheit an oberster Stelle. Der fließende Radverkehr ist auf diesen Achsen zu priorisieren (z.B. gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr).

West-Ost-Achse entlang der B 455

Die West-Ost-Verbindung entlang der Bundesstraße muss aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Situation und Voraussetzungen in mehrere Abschnitte unterteilt werden.

1. Abschnitt: Knoten „Königsteiner Straße/ B 455 - Oberer Aufstieg

- Der Knotenpunkt B 455/ Königsteiner Str. sollte radverkehrsfreundlich umgebaut werden. Hierzu gehören vor allem:



- eine Querungsmöglichkeit über die Königsteiner Straße
 - ausreichend große Aufstellflächen
- LSA-Signalisierung für den Radverkehr (Streuscheibe)
- Es sollte geprüft werden, ob der rund 220 Meter lange und 2,30 m breite Weg (gem. Geh-/ Radweg) verbreitert werden kann.
- Es sollte geprüft werden, ob die Bäume und Sträucher Richtung Bundesstraße gekürzt/ gefällt werden können, damit der Geh-/ Radweg einsehbar ist (soziale Sicherheit)

2. Abschnitt: Siedlung „Roter Hang“

- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße (Berücksichtigung des Busverkehrs)

3. Abschnitt: Roter Hang - Waldschwimmbad

- Der Geh-/ Radweg befindet sich in einem guten Zustand (2,50 m breit und asphaltiert)
- Anpassung des Bordsteins bei der Zufahrt am Waldschwimmbad (aktuell nicht abgesenkt)
- Beleuchtung des rund 330 m langen Weges

4. Abschnitt: Waldschwimmbad - Auffahrt Bundesstraße (Hainstraße)

- Auf der Straße „Am Waldschwimmbad“ sollten Radverkehrsanlagen (z.B. einseitiger Zweirichtungsradweg) eingerichtet werden. Es sollte zudem geprüft werden, ob die Bushaltestelle (stadteinwärts) verlegt werden kann, damit der Zweirichtungsradweg Richtung „Roter Hang“ durchgängig und konfliktfrei geführt werden kann.

5. Abschnitt: Auffahrt Bundesstraße (Hainstraße) - Stadtgrenze

- Ab der Auffahrt zur Bundesstraße wird der Radverkehr auf bestehenden Waldwegen geführt → Freigabe des Radverkehrs (Teil des Radverkehrsnetzes Land Hessen); aktuell darf man mit einem Fahrrad den Weg nicht befahren (VZ 250 | Mangel Nr. 4).
- Verbreiterung und Asphaltierung des Weges; die Breite des Rad-/ Gehweges ist abhängig von den zugrunde zu legenden Qualitätsstandards des Radnetz Hessen
- Beleuchtung des Geh-/Radweges für den Alltagsverkehr
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an Zufahrten/ Kreuzungen (z.B. Parkplatzzufahrten)

Anbindung des Radweges entlang der B 455 an die Siedlungsgebiete

- Die West-Ost-Verbindung entlang der B 455, die zur Förderung des (Alltags-)Radverkehrs ausgebaut werden sollte, wäre aktuell im Radverkehr nur unzureichend an die südlich gelegenen Siedlungsgebiete angebunden.
- Königsteiner Straße: Verbesserung der Radverkehrsanbindung (fehlende Sicherung des Radverkehrs)
- Viktoriastraße: Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße zur Sicherung des Radverkehrs; weitere Führung über Merianstraße Richtung Innenstadt (Festlegung der Führungsform mit dem zu definierenden Hauptstraßennetz abzustimmen) → Alternativroute zur Hainstraße; dort ist die sichere Führung des Radverkehrs aufgrund der Rahmenbedingungen (klass. Netz) schwierig.
- MTV-Schülerwiesen:



- Anbindung über die Hainstraße entlang der Auffahrt zur B 455: Anbau eines Radweges an die Hainstraße (inkl. Querungsstellen) → Prüfauftrag
- Herstellung einer Radwegeverbindung von „Schülerwiesen“ bzw. der Höhenstraße (Kreisverkehr) durch den Wald → Planfreier Anschluss (Unter- oder Überführung bei der B 455 notwendig)
- Jagdhausweg: Ausbau des Feld-/Wirtschaftsweges für den Alltagsverkehr (Asphaltierung + ggf. Beleuchtung); inkl. Querungsstelle an der B 455
- Altkönigstraße: Anbau eines Geh-/ Radweges entlang der Altkönigstraße und Errichtung einer Querungsstelle an der B 455

Zentrale West-Ost-Verbindung

- Über eine zentrale West-Ost-Verbindung sollen die Innenstadt sowie Schönberg und Oberhöchstadt radverkehrsfreundlich miteinander verbunden werden.
- Die im Konzeptplan dargestellte Verbindung bietet mehrere Vorteile:
 - Vergleichsweise vorteilhafte Topografie mit nur wenigen Steigungen
 - Verbindung der Stadtteile inklusive mehrerer Points of Interest (Schulen, Kindertagesstätten, Versorgungseinrichtungen etc.)
 - Führung des Radverkehrs (größtenteils) abseits der Hauptverkehrsstraßen möglich

1. Abschnitt: Innenstadt - Schönberg (Friedrichstraße)

- Routenverlauf in Abhängigkeit von einer möglichen Neuordnung des Kfz-Hauptverkehrsstraßennetzes im Zusammenhang mit der möglichen Rückstufung der Kreisstraße durch Schönberg (Prüfung einer Ringstruktur; vgl. Konzeptplan „Kfz-Verkehr“)
- Sofern eine Anpassung des Hauptstraßennetzes erfolgt (Ring-Struktur), wäre die Einrichtung einer Fahrradstraße zur Bündelung des Radverkehrs zu prüfen (Schillerstraße)
- Alternative: Führung des Radverkehrs entlang der Kirche und über die Straße „Im Wiesental“ → Weitere Untersuchungen notwendig

2. Abschnitt: Friedrichstraße - Kreisverkehr „Höhenstraße/ Zeilstraße“

- Der Abschnitt führt von der Friedrichstraße über die Zeilstraße bis zur Höhenstraße und stellt damit eine Parallelverbindung zur Friedrichstraße dar.
- Auf dem Abschnitt verkehrt die Stadtbuslinie im Stundentakt → Signifikante Veränderungen in der Straßenraumgestaltung, z.B. zur Verkehrsberuhigung, nicht möglich.
- Die Einmündungsbereiche der Zeilstraße (v.a. Friedrichstraße) sollten zur Verkehrsberuhigung angepasst werden. (siehe u.a. Maßnahme K1)
- Ausbesserung/ Erneuerung der Fahrbahnoberfläche (durchgängige Asphaltierung)
- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards und Musterlösungen⁵⁰
- Breite der Fahrbahn: mind. 3,50 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (Musterlösung RV-9) → Vsl. Wegfall des ruhenden Verkehrs in der Zeilstraße

⁵⁰ (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2020)



- Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Knotenpunkten → Ende der Tempo 30-Zone in den einmündenden Straßen

3. Abschnitt: Kreisverkehr „Höhenstraße/ Zeilstraße“ - Fichtenstraße

- Vom Kreisverkehr an der Höhenstraße führt die Radverkehrsverbindung über den Triftweg und den Geh-/Radweg zur Fichtenstraße in Oberhöchstadt.
- Der Triftweg sollte bzgl. der Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Die notwendige Breite (4,60 m) liegt vor, so dass einseitig abschnittsweise ein Sicherheitstrennstreifen zu den Senkrechtparkständen markiert werden kann.
- Der anbaufreie Geh-/Radweg ist in einem sehr guten Zustand. Lediglich der Poller am Triftweg sollte entfernt oder sichtbarer gemacht werden (z.B. Markierung, Beschilderung).

4. Abschnitt: Lärchenweg

- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße
- Vorhandene Fahrbahnbreite: 5,80 m plus beidseitiges Parken → Fahrbahnbreite ausreichend für die Einrichtung einer Fahrradstraße inkl. zweier Sicherheitstrennstreifen
- Bevorrechtigung an den Knotenpunkten

5. Abschnitt: Saalburgstraße

- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße
- Vorhandene Fahrbahnbreite: 5,30 m plus einseitiges Parken → Fahrbahnbreite ausreichend für die Einrichtung einer Fahrradstraße inkl. eines Sicherheitstrennstreifens
- Unterbinden des Parkens am Fahrbahnrand (nördliche Straßenseite)
- Bevorrechtigung an den Knotenpunkten

6. Abschnitt: Dreihausweg

- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße
- Vorhandene Fahrbahnbreite: 6,50 m → Fahrbahnbreite ausreichend für die Einrichtung einer Fahrradstraße (ggf. Markierung von Parkständen inkl. eines Sicherheitstrennstreifens auf der südlichen Straßenseite)
- Bevorrechtigung am Knotenpunkt Feldbergstraße
- ggf. Fortführung der Fahrradstraße (außerorts) bis zur Stadtgrenze → Berücksichtigung der Qualitätsstandards⁵¹

Radverkehrsverbindungen innerhalb von Korridoren

Das vorliegende Mobilitätskonzept weist in der Regel nicht den Detaillierungsgrad auf, dass konkrete Verbindungen/ Straßen ausgewählt und die notwendigen Planungs- und Umsetzungsschritte benannt werden können. Aus diesem Grund werden für bestimmte Relationen nur Korridore dargestellt (siehe Konzeptplan „Radverkehr“). Die genaue Routenführung muss innerhalb eines Korridors ermittelt werden. Hierzu müssen u.a. die Topografie, bestehende Verkehrsanlagen und Konkurrenzen zu anderen Nutzungen berücksichtigt werden. Zu diesen Radverkehrsachsen gehören insbesondere:

⁵¹ (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2020)



- Verbindung von der Innenstadt Richtung Süden (Eschborn, Frankfurt); Verbindung parallel der L 3005 (Frankfurter Straße) (Korridor IV)
- Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Stadtteilzentrum von Schönberg (vgl. Maßnahme KFZ 5)
- Radverkehrsverbindungen in Oberhöchstadt (siehe Konzeptplan „Radverkehr“)
- Neue Verbindung parallel zur L 3015 (Am Kirchberg und Oberurseler Straße)
- Verbindung von der L 3015 Richtung Steinbach (z.B. via Gelber Weg und Steinbacher Straße)

Korridor V

Die im Korridor V dargestellten Verbindungen beziehen sich sowohl auf innerörtliche als auch auf grenzüberschreitende Hauptrouten im Radverkehr. Diese Verbindungen sollten zukünftig mittels entsprechender Infrastruktur zu wichtigen Radhaupttrouten ausgebaut werden. Mittels der Nord-Süd-Verbindungen innerhalb dieses Korridors kann über Steinbach die Anbindung an den geplanten Radschnellweg Richtung Frankfurt am Main erfolgen. Aufgrund der anzunehmenden hohen Radverkehrsaufkommen sollten entsprechende Ausbaustandards (siehe Raddirektverbindungen⁵²) für die neuen/ ausgebauten Verbindungen zugrunde gelegt werden.

Eine zentrale Maßnahme zur Verbesserung des Radverkehrs in Oberhöchstadt stellt die Schaffung einer Alternativroute parallel zur L 3015 dar. Die Verbindung ist eine der wichtigsten, weil am stärksten frequentierten, Radverkehrsverbindungen in Kronberg.

- Anschlusspunkt: Knotenpunkt Sodener Straße/ Ballenstedter Straße
- Prüfung des Baus einer neuen Radwegeverbindung über die Freifläche Richtung Osten bis zum Spielplatz Friedenstraße; von dort über Steinbacher Straße Richtung Gelber Weg; weiterer Verlauf Richtung Osten abhängig von Grundstückserwerb (landwirtschaftliche Nutzflächen)
- Der genaue Routenverlauf muss im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ermittelt werden. Hierzu sind etwaige Überlegungen zur (langfristigen) Anpassung des Straßennetzes (siehe Konzeptplan „Kfz-Verkehr“) in Oberhöchstadt zu berücksichtigen.

Die wichtige Verbindung von Oberhöchstadt Richtung Steinbach entlang der Kreisstraße 768 befindet sich bereits in Planung, so dass diese Netzlücke in naher Zukunft geschlossen wird.

Die Verbindung von der Oberhöchstädter Straße über „Oberer Lindenstruthweg“ Richtung Steinbach befindet sich bereits in einem guten Zustand. Hier bedarfs es im Wesentlichen kleinerer Anpassungen.

- Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs im „Oberer Lindenstruthweg“; z.B. mittels eines modalen Filters
- Beleuchtung der Verbindung auf gesamter Länge
- Errichtung einer Querungsstelle über die Sodener Straße
- ggf. Ausbesserung/ Erneuerung der Oberfläche der Feld-/ Wirtschaftswege südlich der Sodener Straße

⁵² (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2020, S. 3 ff.)



Korridor IV

Bei diesem Korridor handelt es sich um den Bereich von der Kronberger Innenstadt bis zur Stadtgrenze im Süden (Kronberg Süd). Für diesen Korridor gilt es eine, oder besser zwei, radverkehrsfreundliche Routen zu schaffen, die eine Alternative zur Führung entlang der L 3005 (Frankfurter Straße) bieten.

1. Möglichkeit

- Verbindung über Wilhelm-Bonn-Straße und Geiersbergweg → Querung der Schwalbacher Straße und Führung über „Im Tries“ Richtung Süden
- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Wilhelm-Bonn-Straße (außerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche/ „Spielstraßen“)
- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße im Geiersbergweg (außerorts/ anbaufrei); unter Umständen ohne Freigabe für den Kfz-Verkehr (Alternativroute: „Im Kronthal“)

2. Möglichkeit

- Verbindung über Heinrich-Winter-Straße, Bürgerstraße und die neu zu errichtende Fuß-/ Radwegeverbindung zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Grüner Weg (siehe Maßnahme FR 2). Von dort aus über den „Danziger Weg“ zur Schwalbacher Straße. Führung entlang der Frankfurter Straße Richtung Süden → Ausbau des straßenbegleitenden Geh-/ Radweges zu prüfen
- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bürgerstraße sowie im Abschnitt der Geschwister-Scholl-Straße (bis Beginn neuer Geh-/ Radweg) → unter Umständen Entfall der Möglichkeit des Fahrbahnrandparkens

3. Möglichkeit

- Verbindung über Minnholzweg und Westerbachstraße Richtung Gewerbegebiet Kronberg Süd.
- Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße im Minnholzweg und in der Westerbachstraße
- Anschluss an das Landesnetz an der Sodener Straße
- Anpassung/ Optimierung der Querung der Sodener Straße (u.a. Installation einer Streuscheibe für den Radverkehr)
- Schaffung einer Radverkehrsverbindung vom Westerbach-Center durch das Gewerbegebiet Richtung Süden (Frankfurt)

Maßnahmenziele

- Fokussierung der Aufwände zur Förderung des Radverkehrs durch Definition von Haupttrouten → Priorisierung bei der Umsetzung
- Schaffung der Voraussetzungen für eine selbstbestimmte und eigenständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern durch komfortable und sicherer Radverkehrsverbindungen
- Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs im Alltagsverkehr → Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund (z.B. Pendler, Einkaufs- oder Freizeitfahrten)
- Förderung der Intermodalität durch Errichtung komfortabler und sicherer Radhauptverbindungen (Anbindung der SPNV-Zugangspunkte)



- Erhöhung des Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr; v.a. im innerörtlichen Verkehr
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für alle Personen- und Zielgruppen
- Bündelung des Radverkehrs auf bestimmten Wegen (z.B. Fahrradstraße); Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs
- Trennung der Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr, sofern möglich → Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Die angedachte neue innerörtliche Geh-/ Radwegeverbindung kann ggf. als Teil einer Hauptroute für den Radverkehr genutzt werden (Maßnahme FR 2)
- Die zentrale West-Ost-Verbindung kann eine sehr wichtige Rolle im innerstädtischen Radverkehr übernehmen
 - Verbindung der Stadtteile
 - Radverkehrsfreundliche Erschließung von Kindertagesstätten und Schulen (Maßnahme R 1)
- Einrichtung von Fahrradstraßen kann zum Entfall von Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr führen → Einführung eines Parkraummanagements
- Wegfall von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum verbessert die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr → Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Verbesserung der Sichtbeziehungen etc.

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten

Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
FP 1, FP 5		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis (Kreis-Radverkehrsnetz)	FR 1 - FR 3, R 1, ÖV 3, KFZ 3, KFZ 4

R 4 | Einzelmaßnahmen

R 4 Radverkehr	
Maßnahmenbezeichnung	Einzelmaßnahmen im Radverkehr
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan (2021) Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis
Nennung im Rahmen der Beteiligung	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse konnten weitere Defizite im Erhebungsnetz erhoben werden, die mitunter nur sehr punktuell auftraten. Manche Aspekte konnten an mehreren Stellen im Stadtgebiet erfasst werden und sollten grundsätzlich überprüft und angepasst werden. Hierzu zählen:

- Einbahnstraßen ohne Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Enge Straßenräume mit Konfliktpotenzial für Radfahrende (z.B. Talstraße und Steinstraße (verkehrsberuhigte Bereiche))
- Fehlende/ verblasste Markierungen und Roteinfärbungen von Radverkehrsfurten
- Verkehrsrechtliche Anordnungen mit Bezug zum Radverkehr (z.B. fehlende, vsl. falsche oder widersprüchliche Beschilderung)

Mit Behebung dieser Defizite können wichtige Verbesserungen im gesamten Radverkehrsnetz erreicht werden.



Abbildung 103: Kronthaler Weg: Einbahnstraße ohne Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung



Abbildung 104: Fehlende/ verblasste Furtmarkierung und Roteinfärbung (gem. Geh-/Radweg am Opel Zoo)



Maßnahmenbeschreibung

Auf Grundlage der Verkehrsnetzanalyse sollte eine Begutachtung des Straßen- und Wegenetzes durch die anordnende Verkehrsbehörde vorgenommen werden, um die Unklarheiten und Defizite im Radverkehrsnetz zu beseitigen. Diese Analyse sollte eine Prüfung der Kontinuität im Radverkehrsnetz sowie der Vollständigkeit, Korrektheit und Erkennbarkeit der Verkehrszeichen beinhalten, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind. Hierzu zählen beispielsweise die Vollständigkeit der Verkehrszeichen (z.B. ZZ 1000-32 oberhalb von VZ 205). Des Weiteren sollte im Verlauf von Radverkehrsanlagen ein Augenmerk auf die korrekte Signalisierung an Lichtsignalanlagen gelegt werden (Kreuzungen und Querungen).

Neben diesen Aspekten sollten zudem die Furtmarkierungen ergänzt bzw. erneuert werden und mit Piktogrammen versehen werden (z.B. Radfahrpiktogramm und Hinweis auf Zweirichtungsverkehr). Dies gilt für sämtliche Radverkehrsanlagen, auch für Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind.

Hinweis: Die mangelhaften Furtmarkierungen wurden inzwischen (Stand: März 2024) erneuert bzw. ausgebessert.

Maßnahmenziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit im (Fuß-) und Radverkehr
- Erhöhung des Komforts im Radverkehr durch konsistente und verständliche Beschilderung
- Die Freigabe von Straßen und Wegen, die gegenwärtig noch nicht für den Radverkehr zugelassen sind, trägt zur Verdichtung des Radverkehrsnetzes sowie zur Verkürzung von Fahrzeiten und somit zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs bei.
- Bildung eines verkehrsrechtlichen Rahmens für das Radverkehrsnetz (z.B. korrekte Beschilderung von Radverkehrsanlagen)
- Auch kleinere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Anpassung der Beschilderung oder das Markieren & Einfärben von Radverkehrsfurten, können zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs beitragen. → Radfahrende nehmen zudem wahr, dass sie als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Die vielfältigen Einzelmaßnahmen schaffen nicht nur für Radfahrende, sondern auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer Klarheit → Verbesserung des Verkehrssystems
- Beachtung, dass verkehrsrechtliche Anordnungen nicht zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrenden führen.



Priorität	Umsetzungs- stand	Umsetzungs- horizont	Personeller Aufwand	Kosten
-----------	----------------------	-------------------------	------------------------	--------



Förder- möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
--------------------------	---------	-----------------	----------------



Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis
(Kreis-Radverkehrsnetz)

FR 2, FR 3, FR 4,
R 3, KFZ 2,
KFZ 3



ÖV 1 | Verbesserung der Erschließungsqualität

ÖV 1

Bus und Bahn



Maßnahmenbezeichnung	Verbesserung der Erschließungsqualität
Räumlicher Bezug	Teilbereiche mit Defiziten in der ÖV-Erschließung
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahverkehrsplan Hochtaunuskreis Analysen der AG Nahmobilität
Nennung im Rahmen der Beteiligung	   
	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Die Stadt Kronberg im Taunus ist über die S-Bahn-Linie 4 sowie mehrere Regionalbuslinien im öffentlichen Verkehr an Frankfurt und die umliegenden Städte angebunden. Auf lokaler Ebene verkehren drei Stadtbuslinien, die von den Stadtwerken Kronberg betrieben werden, sowie die Anruf-Sammel-Taxi-Linie 85 (AST).

Im Rahmen der Analyse der Erschließungsqualität von Kronberg im ÖPNV konnten für bestimmte Teilräume des Stadtgebietes Defizite ermittelt werden. Im ersten Schritt wurde eine Erreichbarkeitsanalyse für die Haltestellen durchgeführt, die regelmäßig angefahren werden. In den nachfolgenden Teilräumen müssen die Kronbergerinnen und Kronberger mehr als 300 m bis zur nächstgelegenen Bushaltestelle zurücklegen.

- Westlicher Teil von Schönberg (Im Brühl, Parkstraße)
- Nordwestlicher Teil von Oberhöchstadt (Kiefernweg, Lärchenweg, Tannenweg, Ahornweg, Erlenweg, Ulmenweg)
- Wohngebiet „Ernst-Moritz-Arndt-Straße“/ Immanuel-Kant-Straße
- Wohngebiet zwischen Wilhelm-Bonn-Straße und Schreyerstraße
- Wohngebiet „Schmiedeberger Straße/ Am Schafhof“
- Teile des Gewerbegebietes Kronberg Süd

Aufgrund der Tatsache, dass die Erreichbarkeit von ÖV-Zugangspunkten nur bedingt etwas über die Qualität des ÖPNV aussagt, wurde zusätzlich das Linien- und Fahrtenangebot an dem jeweiligen Zugangspunkt analysiert. Aus der Kombination aus fußläufiger Erreichbarkeit (Wegeentfernung zur Haltestelle in Metern) mit der Anzahl an stündlichen Abfahrten ergibt sich die Qualitätsstufe für den jeweiligen ÖV-Zugangspunkt. Eine sehr geringe Angebotsqualität im ÖPNV liegt, trotz der Erreichbarkeit der Haltestellen, insbesondere in den nachfolgenden Räumen vor:

- Siedlungsgebiet „Roter Hang“
- Siedlungsgebiet „Kronthal“



Die geringe Angebotsqualität gilt zudem für die o.g. Bereiche, von denen aus man mehr als 300 m zur nächstgelegenen Bushaltestelle zurücklegen muss.

Eine Überlagerung der Points of Interest mit dem ÖPNV-Netz zeigt, dass die meisten Einrichtungen angebunden sind. Defizite liegen hier insbesondere bei der Kronberger Burg sowie in der Freiherr-vom-Stein-Straße (z.B. Kindertagesstätte Pustebume) vor.

Siedlungsgebiet „Roter Hang“

Das Wohngebiet nördlich der Bundesstraße wird über die Stadtbuslinie 73 an den öffentlichen Verkehr angebunden. Diese Stadtbuslinie verkehrt werktags zwischen 7 und 20 Uhr im Stundentakt (= 14 Fahrten). Die Haltestelle „Roter Hang“ ist die Endhaltestelle. Die Anbindung an die Regionalbuslinie 261 ist über die weiter entfernt gelegenen Haltestellen Falkensteiner Stock oder Viktoriastraße möglich.

Waldschwimmbad/ MTZ Schülerwiesen

Das Waldschwimmbad sowie das Sportzentrum Schülerwiesen sind grundsätzlich gut an den ÖPNV angebunden. Dies bezieht sich jedoch nicht auf alle Bereiche der Stadt. Insbesondere aus den westlichen Bereichen des Stadtgebietes (z.B. Königsteiner Straße, Jaminstraße) ist das Gebiet um das Waldschwimmbad sowie das Sportzentrum schlecht (Umstiege notwendig) erreichbar.

Siedlungsgebiet „Im Kronthal“

Das im Westen der Innenstadt gelegene Siedlungsgebiet ist lediglich über die Anruf-Sammel-Taxi-Linie 85 an den ÖPNV angebunden. Der sogenannte „Talbus“ (VHT-Linie 85) verkehrt ab Bahnhof via Berliner Platz, Rathaus, Talweg und Grundweg bis zum Kronthal-Stift. Die Verbindungen bestehen wochentags im Stundentakt in beiden Richtungen.

Das zwischen Talweg und Frankfurter Straße gelegene Wohngebiet weist hingegen Erschließungsdefizite auf.

Nahversorgungseinrichtungen

Die Nahversorgungseinrichtungen im Westerbach-Center sowie entlang der Frankfurter Straße sind im ÖPNV gegenwärtig nur mit Regionalbuslinien bzw. der S-Bahn zu erreichen. Dies führt dazu, dass aus vielen Bereichen der Stadt ein Umstieg notwendig ist, um diese Einrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufsuchen zu können.

Waldsiedlung

Die Waldsiedlung ist über die Regionalbuslinie 261 grundsätzlich gut an den ÖPNV angebunden. Der Regionalbus verkehrt jedoch entlang der Landesstraßen 3015 und 3005 Richtung Innenstadt/ Bahnhof. Das nächstgelegene Stadtteilzentrum Dalles (Oberhöchstadt) mit seinen Versorgungseinrichtungen ist jedoch nicht direkt zu erreichen. Hierfür muss ein etwa 300 m langer Fußweg von der Haltestelle „Kirche“ zurückgelegt werden. Dies stellt insbesondere für ältere Menschen (inkl. Gepäck) eine große Hürde dar. Die Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen in Kronberg Süd (vorheriger Abschnitt) sind demgegenüber besser zu erreichen.



Opel Zoo

Der Opel Zoo ist aktuell nur über die Regionalbuslinie 261 und die Expressbuslinie zu erreichen. Der Expressbus stellt jedoch die Verbindung von Königstein/ Wiesbaden nach Bad Homburg/ Karben dar. Der Bus hält in Kronberg lediglich am Opel Zoo.

Die Anbindung des Opel Zoo an die Kronberger Innenstadt und die Stadtteile ist lediglich entlang der Regionalbuslinie oder mittels Umstiege gewährleistet.

Zur Verbesserung des Linien- und Fahrtenangebotes im ÖPNV wird aktuell der Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) für den Zeitraum bis Ende 2030 fortgeschrieben. Darüber hinaus wird das Stadtbussystem in Kürze neu ausgeschrieben, so dass Änderungen/ Anpassungen möglich sind.

Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Erschließungsqualität im öffentlichen Personenverkehr in Kronberg stehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Verfügung:

1. Anpassung/ Verlängerung bestehender Linienwege (Regionalbuslinie und/ oder Stadtbuslinie)
2. Einführung neuer Buslinien (Regionalbuslinie und/ oder Stadtbuslinie)

Mit beiden Maßnahmen ist in der Regel eine Erhöhung der finanziellen Aufwände verbunden.

Siedlungsgebiet „Roter Hang“

Das Siedlungsgebiet „Roter Hang“ sollte insbesondere in den Morgenstunden besser an die Innenstadt und den Bahnhof angebunden werden. Eine zusätzliche Fahrt zwischen 6 und 7 Uhr könnte dazu beitragen, dass der Stadtbus auch von Berufspendlern vermehrt genutzt werden könnte. Eine Abstimmung an die Abfahrtszeiten der S-Bahn Richtung Frankfurt ist notwendig.

Darüber hinaus ist eine Verlängerung des Linienweges der Stadtbuslinie über die Endhaltestelle „Roter Hang“ Richtung Waldschwimmbad zu prüfen. Ein Ringschluss würde zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des lokalen Busverkehrs führen, da die Angebotsqualität verbessert würde. Darüber hinaus könnten die Fahrtzeiten zwischen dem Siedlungsgebiet „Roter Hang“ und Schönberg/ Oberhöchstadt verkürzt werden. Eine direkte Anbindung des **Waldschwimmbads** und des **Sportzentrums „Schülerwiesen“** aus den westlichen Stadtgebieten wäre ebenfalls ohne Umstieg und mit deutlich kürzeren Fahrtzeiten möglich.

Siedlungsgebiet „Im Kronthal“

Für das Siedlungsgebiet westlich der Frankfurter Straße sollte die Einführung einer weiteren Stadtbuslinie oder die Änderung des Linienweges einer bestehenden Stadtbuslinie geprüft werden, um die Erschließungsqualität zu verbessern. Die Fußwege bis zum Berliner Platz oder zum Bahnhof sind von großen Teilen des Wohngebietes zu weit, um den Stadtbus nutzen zu können. An den Haltestellen entlang der Frankfurter Straße können (außer am Berliner Platz) nur die Regionalbuslinien genutzt werden. Für diese



Maßnahmen sind detailliertere Untersuchungen (u.a. Fahrwege, Potenziale, Umlaufzeiten, Kostenschätzungen) notwendig.

Anbindung von Nahversorgungszentren

Das vorhandene Linienangebot führt dazu, dass innerorts bei bestimmten Wegebeziehungen Umsteigevorgänge notwendig sind. Dies gilt beispielsweise für Fahrten zwischen Oberhöchstadt (nördlicher Bereich) und Kronberg Süd (z.B. Supermärkte). Für diese Fahrtrelation ist ein Umstieg, z.B. am Berliner Platz, notwendig.

Zur Verbesserung der Anbindung von Nahversorgungseinrichtungen (z.B. Supermärkte) an die Wohnstandorte wäre eine Ausweitung des Linienangebotes innerhalb von Kronberg (Stadtbusse) zielführend. Nicht zuletzt aufgrund des Wegfalls des Tegut-Ladens in Schönberg wird die Erreichbarkeit von Nahversorgen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (und dem Fahrrad) immer wichtiger.

Opel Zoo

Im Zuge der Neuausschreibung des Stadtbussystems ist zu prüfen, ob der nordwestliche Bereich des Stadtgebietes besser in das Stadtbussystem eingebunden werden kann. Hierzu sind unter anderem Potenzialabschätzungen für den Linienweg notwendig.

Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Opel Zoo im Umweltverbund ist bereits Bestandteil eines Forschungsprojektes (transform-R), welches vom Regionalverband FrankfurtRheinMain koordiniert wird.

Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung

Darüber hinaus sollte im Zuge von Gewerbe- oder Wohnbauflächenerweiterungen stets die Anbindung/ Erschließung im öffentlichen Verkehr mitgedacht werden. Eine städtebauliche Entwicklung entlang von Schienenstrecken und bestehender Buslinien wirkt sich positiv auf das zukünftige Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner bzw. der Beschäftigten oder Besucher/ Gäste aus. Diesbezüglich wird die Ausweisung neuer Gewerbeflächen am Standort Kronberg Süd, in fußläufiger Erreichbarkeit des Bahnhaltepunktes, empfohlen. Hierbei ist die Errichtung eines Park & Ride-Angebotes inkl. einer Mobilitätsstation zu beachten. Diese Infrastruktur sollte in unmittelbarer Nähe zum Bahnhaltepunkt errichtet werden, um möglichst kurze Umstiegswege (ohne Querung der Sodener Straße) zu garantieren.

Maßnahmenziele

- Verbesserung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr in Kronberg durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit der ÖV-Zugangspunkte
- Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen durch Ersatz von Pkw-Fahrten
- Etablierung des ÖPNV als Rückgrat der Umweltverbundes → Großteil der Wege soll zukünftig zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können.
- Ein starker ÖPNV trägt zur Unabhängigkeit vom (privaten) Pkw bei → Die Attraktivität von Carsharing steigt
- Schaffung einer Wahlfreiheit hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl



Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Förderung der Intermodalität durch verbesserte Anbindung der Bahnhaltepunkte im Busverkehr → Steigerung der Attraktivität des SPNV
- Erhöhung der Attraktivität zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb von Kronberg (z.B. Einkaufs- oder Freizeitfahrten) → Stärkung des Einzelhandels und weiterer lokaler Einrichtungen
- Förderung/ Unterstützung des Carsharings → Für die Nutzung des Carsharings wird ein starker ÖPNV für die Basismobilität benötigt; Ergänzung durch Carsharing für einzelnen Fahrten/ Fahrtzwecke (z.B. Wochenendeinkauf oder Wochenendausflug)

Priorität	Umsetzungs- stand	Umsetzungs- horizont	Personeller Aufwand	Kosten

Förder- möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
FP 4		Stadtverwaltung Kronberg, Stadtwerke Kronberg), Hochtaunuskreis (Aufgabenträger ÖV), Rhein- Main-Verkehrsverbund	ÖV 2-4



ÖV 2 | Verbesserung des Linien- und Fahrtenangebotes

ÖV 2

Bus und Bahn



Maßnahmenbezeichnung

Verbesserung des Linien- und Fahrtenangebotes

Räumlicher Bezug

Innerstädtische Verbindungen
Regionale Verbindungen

Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen

Nahverkehrsplan Hochtaunuskreis
Analysen der AG Nahmobilität

Nennung im Rahmen der Beteiligung



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte



Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Die Bestandsanalyse zum ÖPNV und insbesondere die vielfältigen Beteiligungsformate zeigen, dass Verbesserungen im Linien- und Fahrtenangebot notwendig sind, um Busse und Bahnen attraktiver zu machen. Erst wenn der ÖPNV eine Basismobilität sicherstellt, die insbesondere für den Alltagsverkehr (Schwerpunkt: Arbeitswege) eine echte Alternative zum (privaten) Pkw darstellt, kann die Mobilitätswende gelingen.

Im Hinblick auf das Linien- und Fahrtenangebot muss sowohl zwischen dem lokalen und regionalen ÖPNV als auch zwischen dem Busverkehr und dem Schienenverkehr unterschieden werden. Darüber hinaus spielt die Verknüpfung des Bus- und Bahnverkehrs in Kronberg im Taunus eine besondere Rolle.

Regionale Verbindungen

Fahrtzeit vom Berliner Platz (Kronberg im Taunus)

Ziel	Fahrrad	Bus/ Bahn	Auto
Bad Soden Bf.	0:26	0:39 (1 Umstieg)	0:10 - 00:13
Königstein Bf.	0:24	0:23 (0 Umstiege)	ca. 0:10
Niederhöchststadt Bf.	0:20	0:18 (1 Umstieg)	0:07
Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof	1:53	1:03 (2 Umstiege)	0:21
Eschborn Bf.	0:29	0:20 (1 Umstieg)	0:09
Oberursel Bf.	0:33	0:22 (0 Umstiege)	0:13

Tabelle 13: Fahrzeitenvergleich ausgewählter Verbindungen in umliegende Städte/ Gemeinden (Quelle: Fahrplanauskunft des RMV)



Die in der Tabelle aufgelisteten Verbindungen beruhen auf Rückmeldungen aus den verschiedenen Beteiligungsformaten. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Stakeholder haben insbesondere das gegenwärtige Linien- und Fahrtenangebot auf diesen regionalen Verbindungen bemängelt. Der Fahrzeitenvergleich, der für die Mittagszeit an einem Wochentag (Dienstag; 14 Uhr) durchgeführt wurde, zeigt, dass insbesondere die ÖV-Verbindungen nach Bad Soden sowie zum Frankfurter Flughafen im Vergleich zum Auto deutlich schlechter abschneiden. Für die Fahrt nach Bad Soden werden bestenfalls 39 Minuten benötigt. Dies ist fast viermal so lange wie mit dem Pkw (mind. 10 Minuten). Zudem muss man einmal umsteigen.

Die Fahrt zum Frankfurter Flughafen, dem größten Arbeitgeber der Region, dauert mit Bus und Bahn rund dreimal so lange wie mit einem Pkw.

Bei den restlichen Fahrtrelationen ist die Fahrzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ungefähr doppelt so lange wie mit einem Pkw.

Innerstädtische Verbindungen

Die Stadtbusse in Kronberg, die von den Stadtwerken betrieben werden, verkehren werktags zwischen ca. 6:00/ 7:00 Uhr und ca. 20:00 Uhr. Am Samstag verkehrt lediglich die Stadtbuslinie 71 zwischen 8:44 und 14:26 Uhr. Am Sonntag verkehren keine Stadtbuslinien in Kronberg im Taunus. Dies stellt erhebliche Mängel in der ÖPNV-Angebotsqualität dar und hat massive Auswirkungen auf die Abhängigkeit von einem Pkw.

Das geringe/ fehlende Fahrtenangebot in den Nebenverkehrszeiten wurden im Rahmen verschiedener Beteiligungsformate mehrfach bemängelt.

Verknüpfung Bus und Bahn

Wer mit der S-Bahn beispielsweise von Frankfurt nach Kronberg reist und den Bus für die Weiterfahrt innerhalb von Kronberg nutzen möchte, kann am Bahnhof auf die Stadtbus- oder Regionalbuslinien umsteigen. Die An- und Abfahrtszeiten der S-Bahn und den Bussen sind jedoch aktuell nicht gut aufeinander abgestimmt. Bei einer Ankunft mit der S-Bahn um 22:51 am Kronberger Bahnhof fährt die Buslinie 251 Richtung Oberhöchstadt bereits um 22:53 Uhr ab. Die Umstiegszeit ist sogar für den Fall, dass die S-Bahn Kronberg pünktlich erreicht, sehr knapp und für Menschen mit Behinderung keinesfalls zu bewerkstelligen.

Maßnahmenbeschreibung

Regionale Verbindungen

Insbesondere die Verbindungen nach Bad Soden sowie zum Frankfurter Flughafen sollten näher untersucht werden. Mittels Analyse sollten die Potenziale für die beiden Verbindungen eruiert werden. Für detaillierte Aussagen zur Sinnhaftigkeit und Machbarkeit der Verbindungen fehlen im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wichtige Informationen. Insbesondere im Hinblick auf den Frankfurter Flughafen könnten Informationen über Pendlerbeziehungen (sozialversicherungspflichtige Beschäftigte) zur Potenzialabschätzungen herangezogen werden.



Innerstädtische Verbindungen

Im Zuge der neuen Ausschreibung des Stadtbussystems sollte unter Berücksichtigung der gesetzten Ziele überlegt werden, inwieweit das ÖV-Angebot in Kronberg ausgebaut werden kann. Der ÖPNV stellt das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität dar und sollte deutlich gestärkt werden, um das Ziel einer nachhaltigen Mobilität in Kronberg zu erreichen. Die Bürgerinnen und Bürger sowie Stakeholder plädieren unisono für eine Stärkung des ÖPNV, wie die verschiedenen Beteiligungsformate zeigen. Hierzu zählt beispielsweise auch eine verbesserte Anbindung der Seniorenheime an die Kronberger Innenstadt in den Nebenverkehrszeiten. Sollte eine Ausweitung des Fahrtenangebotes nicht erwünscht und möglich sein, sollten Alternativen (wie z.B. ein Shuttle-Service) geprüft werden. Dieser könnte gegebenenfalls auch von den Seniorenheimen selbst organisiert und betrieben werden.

Alternativ oder als Ergänzung zum Regionalbus- und Stadtbussystem kann ein **OnDemand-System** für den Busverkehr eingeführt werden.

Flexible Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxen und Taxibusse sind im kommunalen ÖPNV seit vielen Jahren weit verbreitet. Sie zählen hierzulande mittlerweile zum Instrumentarium einer effizienten ÖPNV-Gestaltung in ländlichen und suburbanen Regionen. Aktuell werden unter dem Namen „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren, aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen sowie Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden.

On-Demand-Angebote verkehren vollständig flexibilisiert, d.h.

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung,
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt und
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz.

Darüber hinaus sind die Angebote weitgehend digitalisiert:

- Die Systeme verwenden eine digitale Buchungsmöglichkeit (i.d.R. per Smartphone-App)
- Die Kund*innen geben in der App ihren Start- und Zielort ein und die Fahrtwünsche aller Kund*innen werden über einen Algorithmus miteinander kombiniert („Ride-Pooling“)
- Per App oder telefonisch erhält der Fahrgast den Fahrpreis, den Abholort und die Abholzeit
- Die Bezahlung der Fahrt erfolgt bargeldlos (meist per App)
- „Haltestellen“ bestehen virtuell, sind also nur in der Smartphone-App sichtbar, wodurch eine sehr große Anzahl an Start- und Zielpunkten möglich wird.

Im Optimalfall ergänzen On-Demand-Verkehre das vorhandene ÖPNV-Angebot in Stadtteilen, in nachfrageschwachen Zeiten oder in der Fläche. Gerade für die Feinerschließung in Stadtteilen und die Bedienung der letzten Meile im ländlichen Raum können On-Demand-Verkehre einen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten. Ein großer Vorteil gegenüber den herkömmlichen flexiblen Bedienformen wie AST oder TaxiBus ist bei den neuen On-Demand-Angeboten der hohe Grad der Digitalisierung. Er ermöglicht kurze



Dispositionszeiten und effektives Ride-Pooling. Durch die universelle Verfügbarkeit von Smartphones wird die Kommunikation mit dem On-Demand-Anbieter erleichtert und auch junge Menschen („digital natives“) angesprochen.

Bei allen Angeboten wäre die Verknüpfung der Stadtteile untereinander, eine Anbindung in die Nachbarkommunen sowie eine Anbindung an den Bahnhof sowie den Bahnhofsteilpunkt Kronberg Süd von besonderer Bedeutung.

Beispiel für ein OnDemand-Projekt im ländlichen Raum (NRW)

Seit September 2020 ist das On-Demand-Angebot „LOOP“ im Süden von Münster unterwegs. Das Pilotprojekt wird durch das Land NRW⁵³ sowie durch die Stadt Münster gefördert und durch die Stadtwerke Münster betrieben. Das Konzept und die Routensteuerung wurden von door2door entwickelt. Der Bedienungszeitraum orientiert sich wochentags an den ÖPNV-Betriebszeiten und am Wochenende findet die Bedienung rund um die Uhr statt. Eingesetzt werden London-Taxis. LOOP ist in den örtlichen Tarif integriert, kann also mit einem gültigen Abo oder Ticket des WestfalenTarifs ohne Aufpreis genutzt werden. Tickets sind über die Smartphone-App oder an den üblichen Verkaufsstellen im Stadtgebiet erhältlich.⁵⁴

Verknüpfung Bus und Bahn

Die An- und Abfahrtszeiten zwischen den Regionalbuslinien und den Stadtbussen sowie der S-Bahn sollten besser aufeinander abgestimmt werden. Eine ausreichende Umstiegszeit, auch für mobilitätseingeschränkte Personen, ist sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für Abend-/ Nachtstunden.

Maßnahmenziele

- Verbesserung der ÖPNV-Angebotsqualität → Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen durch Ersatz von Pkw-Fahrten (insbesondere Binnenverkehre)
- Etablierung des ÖPNV als Rückgrat der Umweltverbundes → Großteil der Wege soll zukünftig zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können.
- Ein starker ÖPNV trägt zur Unabhängigkeit vom (privaten) Pkw bei → Die Attraktivität von Carsharing steigt

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Förderung der Intermodalität durch verbesserte Anbindung der Bahnhofsteilpunkte im Busverkehr (Anpassung der An- und Abfahrtszeiten) → Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
- Erhöhung der Attraktivität zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb von Kronberg (z.B. Einkaufs- oder Freizeitfahrten) → Stärkung des Einzelhandels und weiterer lokaler Einrichtungen (z.B. Opel Zoo)

⁵³ Landeswettbewerb „mobil.nrw – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“

⁵⁴ (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, 2022)



- Förderung/ Unterstützung des Carsharings → Für die Nutzung des Carsharings wird ein starker ÖPNV für die Basismobilität benötigt; Ergänzung durch Carsharing für einzelnen Fahrten/ Fahrtzwecke (z.B. Wochenendeinkauf oder Wochenendausflug)

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
FP 4		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis (Aufgabenträger), RMV	ÖV 1	



ÖV 3 | Verknüpfungspunkte

ÖV 3 Bus und Bahn  	
Maßnahmenbezeichnung	Aufbau von Verknüpfungspunkten/ Mobilstationen
Räumlicher Bezug	Bahnhof/ Bahnhofsteilpunkt Ausgewählte Bushaltestellen Ausgewählte Einrichtungen/ Pol (z.B. Opel Zoo)
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahverkehrsplan Hochtaunuskreis Analysen der AG Nahmobilität
Nennung im Rahmen der Beteiligung	    Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

In Kronberg im Taunus bestehen gegenwärtig keine Verknüpfungspunkte oder Mobilstationen.

Bahnhof Kronberg und Bahnhofsteilpunkt Kronberg Süd

Der Bahnhof Kronberg und der Bahnhofsteilpunkt Kronberg Süd weisen derzeit mehrere Defizite und Mängel im Hinblick auf die Förderung von Inter- und Multimodalität auf. Dies bezieht sich insbesondere auf die mangelhafte Qualität der vorhandenen Radverkehrsanlagen. Es mangelt insbesondere an diebstahlsicheren, abschließbaren und wettergeschützten Abstellanlagen.

Auf der Nordseite des Bahnhofs gibt es eine P+R-Anlage, die rund 100 Kraftfahrzeugen Platz bietet. Ein Großteil dieser Parkfläche soll jedoch in den nächsten Jahren durch Wohngebäude ersetzt werden. Anschließend werden voraussichtlich ca. 40 Stellplätze für das Park & Ride bereitgestellt.

Am Bahnhofsteilpunkt Kronberg Süd stehen zwei Park & Ride-Parkplätze für insgesamt circa 74 Kraftfahrzeuge zur Verfügung. Diese befinden sich auf der nordwestlichen Straßenseite der Sodener Straße, so dass ein Queren der Landesstraße notwendig ist, um den Bahnhofsteilpunkt zu erreichen.

Eine Ladeinfrastruktur für E-Kfz und E-Bikes steht an beiden Park & Ride-Anlagen nicht zur Verfügung.

Am Bahnhof und am Bahnhofsteilpunkt Kronberg Süd steht jeweils ein CarSharing-Fahrzeug von Flinkster bzw. FordCarSharing. Neben FordCarSharing besteht in Kronberg auch noch das CarSharing-Angebot von Car2Go mit dem Standort Campus Kronberg. Sharing-



Angebote wie zum Beispiel Leihfahrräder oder E-Scooter stehen in Kronberg grundsätzlich nicht zur Verfügung.

Darüber hinaus ist das äußere Erscheinungsbild des Bahnhofs Kronberg zu bemängeln. Dieser lädt nicht zur Nutzung des SPNV ein und verschafft keinen guten „ersten Eindruck“, wenn mal als Gast mit der S-Bahn Kronberg erreicht. Neben der mangelhaften Barrierefreiheit und Sauberkeit ist zudem die unzureichende Beleuchtung zu bemängeln. Im Hinblick auf die Intermodalität ist zudem die zum Teil fehlende Abstimmung bei den An- und Abfahrtszeiten zwischen Bus und Bahn zu benennen (siehe Maßnahme ÖV2).

Weiteres Stadtgebiet

In der Stadt Kronberg im Taunus gibt es keine Standorte, z.B. hoch frequentierte (Umsteiger-) Bushaltestellen, die in Form von Mobilstationen den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtern oder mittels verschiedener Verkehrsangebote ein multimodales Verkehrsverhalten erleichtern.

Maßnahmenbeschreibung

Bahnhof und Bahnhofstempel Kronberg Süd

Insbesondere die SPNV-Zugangspunkte sollten einer umfangreichen Sanierung bzw. Aufwertung unterzogen werden. Hierbei sollten die vielfältigen Aspekte hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung berücksichtigt werden. Außerdem ist darauf zu achten, dass die geplante Neugestaltung der Verkehrssituation und der Freiflächen im Bahnhofsumfeld (Baufeld III) ohne Qualitätsverluste umgesetzt wird.

Im Zuge der Aufwertung des Bahnhofs und des Bahnhofstempels Kronberg Süd sollte zudem die Integration von Mobilitätsangeboten zur Förderung von Inter- und Multimodalität berücksichtigt werden. Hierzu zählen unter anderem Sharing-Angebote (Bike- und Carsharing), hochwertige Radabstellanlagen, ein Park & Ride-Parkplatz sowie Parkstände für K+R. Darüber hinaus sollten Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw zur Verfügung gestellt werden, die auch für einen längeren Zeitraum genutzt werden dürfen (z.B. während der Arbeitszeit).

Weitere Standorte

Darüber hinaus bieten sich weitere Standorte für eine detaillierte Prüfung hinsichtlich des Aufbaus von Mobilstationen an (siehe Konzeptplan „ÖV + Verknüpfungspunkte“). Die Standorte, die sich grundsätzlich für den Aufbau von Mobilstationen unterschiedlicher Ausstattungstiefe anbieten, sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet. Eine detaillierte Planung inklusive der Prüfung der Flächenverfügbarkeiten (u.a. Grunderwerb) ist durchzuführen.

Mobilitäts- und Verkehrsangebote (Planung)

Standort	Fahrradstell- anlagen	Park + Ride- Parkplatz	Ladeinfra- struktur	Sharing- Angebote	Mobilitäts- informationen	Fahrradservice
Bahnhof	X	X	X	X	X	X
Haltepunkt Kronberg Süd	X	X	X	X	X	X
Opel Zoo	X	X	X			
Wald- schwimmbad (Option)	X	X	X			
Berliner Platz	X	im Parkhaus	im Parkhaus	X	X	
Altkönigschule	X	X	X		X	
Oberhöchstadt	X			X	X	

Tabelle 14: Potenzielle Standorte für den Aufbau von Mobilstationen inklusive möglicher Ausstattungsmerkmale

Opel Zoo und Waldschwimmbad

Bei einem möglichen Aufbau von Mobilstationen am Opel Zoo und am Waldschwimmbad ist die Entwicklung im Busverkehr zu berücksichtigen. Eine Verlegung der Haltestelle für den Expressbus 27 zum Waldschwimmbad hätte den Vorteil, dass dieser (zumindest in den Sommermonaten) mit dem Stadtbus erreichbar und ein Umstieg Bus/ Bus möglich wäre. Des Weiteren könnte die Einrichtung eines Park + Ride-Parkplatzes (und ggf. Mitfahrerparkplatzes) am Waldschwimmbad geprüft werden, um den Umstieg auf den ÖPNV bzw. die Bildung von Fahrgemeinschaften zu erleichtern.

Berliner Platz

Als zentrale Umstiegshaltestelle im Busverkehr mit der zweithöchsten Busfrequenz innerhalb von Kronberg im Taunus (6 Buslinien) stellt der Berliner Platz einen bedeutsamen ÖV-Zugangspunkt im Stadtgebiet dar.

Dieser sollte insbesondere für den Umstieg vom Fahrrad auf den regionalen Busverkehr optimiert werden. Hierzu zählen in erster Linie witterungs- und diebstahlgeschützte Radabstellanlagen. Diese können auch im nahegelegenen Parkhaus „Berliner Platz“ sinnvoll untergebracht werden.

Darüber hinaus ist die Bereitstellung von Sharing-Angeboten (z.B. Fahrrad bzw. E-Bike und E-Scooter) sinnvoll. Der Verknüpfungspunkt befindet sich in fußläufiger Entfernung zur Kronberger Altstadt und könnte zudem als Gegenpol zu einer Mobilstation am Bahnhof angesehen werden.

Altkönigschule

An der Altkönigschule können täglich sowohl zum Schulanfang als auch zum Schulschluss viele Kinder beobachtet werden, die von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gefahren werden. Die Kinder werden oftmals in der Le-Lavandou-Straße, in der Nähe des Schuleingangs herausgelassen. Dies führt insbesondere zu Konflikten mit Schülerinnen und Schülern, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen.



Abbildung 144: Verkehrssituation in der Le-Lavandou-Straße zum Schulschluss

Zur Verbesserung der Verkehrssituation und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler wurden bereits in der Maßnahme K 1 (Kind- und Jugendgerechte Infrastruktur) konkrete Maßnahmen vorgeschlagen. Hierunter fällt neben einer möglichen Verlegung der Bushaltestelle auch die Einrichtung einer Elternhaltestelle in unmittelbarer Nähe zur Kreuzung „Schönberger Straße/ Le-Lavandou-Straße (siehe *Abbildung 145*). An diesem Standort könnten mehrere Mobilitäts- und Verkehrsangebote sinnvoll verknüpft werden. Hierzu zählen insbesondere:

- Elternhaltestelle (Kiss & Ride)
- Bushaltestelle (Verlegung der Haltestelle „Altkönigschule“ aus der Oberhöchstädter Straße; vgl. Maßnahme K 1)
- Park & Ride-Angebot inkl. Ladeinfrastruktur (Verknüpfung Pkw/ Regionalbus)
- Fahrradverleih und E-Scooter
- Die Integration von Carsharing ist genauer zu prüfen (Standort, Potenziale etc.)



Abbildung 145: Freifläche am Knotenpunkt "Schönberger Straße/ Le-Lavandou-Straße"

Oberhöchstadt

Für die Errichtung einer Mobilstation im Stadtteil Oberhöchstadt bieten sich mindestens zwei Standorte an, die jedoch über zum Teil unterschiedliche Standortvorteile verfügen. Hier gilt es eine genauere Prüfung (u.a. Flächenverfügbarkeiten, Grunderwerb) sowie ggf. eine vergleichende Standortanalyse durchzuführen (Bewertungsschema).

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Vor- und Nachteile der beiden Standorte aufgelistet.

Standort	Vorteile	Nachteile
Knotenpunkt Sodener Straße/ Ballenstedter Straße	- Nähe zur Tankstelle (Servicemöglichkeiten, Toiletten, soziale Sicherheit) - Flächenverfügbarkeit; insbesondere für P+R & B+R - Anbindung an das Radverkehrsnetz des Landes Hessen - Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr (Verkehre aus Westen kommend werden aus Oberhöchstadt herausgehalten) - Anbindung an ggf. neue „Ortsumfahrung Oberhöchstadt“ (vgl. Konzeptplan „Kfz-Verkehr“)	- Entfernung zur Bushaltestelle „Sodener Straße“ ca. 150 m - Standort für Sharing-Angebote eher ungeeignet (Entfernung zur Wohnbebauung)
Umfeld der Haltestelle „Kirche“	Nähe zur Bushaltestelle „Kirche“	Sehr eingeschränkte Flächenverfügbarkeit für Sharing-Angebote, B+R



- | | |
|--|--|
| ▪ Standort inmitten der Wohnbebauung → Potenziale für Sharing-Angebote | ▪ kein P+R-Angebot möglich
▪ vsl. keine Service-Angebote möglich (z.B. Toiletten) |
|--|--|

Das Umfeld der Kirche mit der gleichnamigen Haltestelle wird für den Aufbau einer Mobilstation präferiert. Hierfür ist in erster Linie die Nähe zur Bushaltestelle verantwortlich. Darüber hinaus bietet der Standort grundsätzlich die Möglichkeit Sharing-Angebote anzubieten (Einzugsgebiet, potenzielle Nutzer).

Maßnahmenziele

- Erleichterung des Umstiegs zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln (kurze Wege, Wegweisung, Mobilitätsinformationen, Barrierefreiheit etc.)
- Förderung der Multimodalität durch Bereitstellen vielfältiger Mobilitäts- und Verkehrsangebote
- Förderung der Intermodalität durch Aufbau hochwertiger Radabstellanlagen sowie eines P+R-Angebotes an ÖV-Zugangspunkten (v.a. SPNV)
- Förderung von Fahrgemeinschaften durch Bereitstellung von Mitfahrerparkplätzen → Erhöhung des Besetzungsgrades und Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens
- Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen durch bessere Verknüpfung von Bus und Bahn
- Sichtbarmachung des Umweltverbundes → Einheitliche Gestaltung der Mobilstationen mit Wiedererkennungswert

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Förderung der Intermodalität durch verbesserte räumliche Verknüpfung der Verkehrsangebote → Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes
- Für den Aufbau von Verknüpfungspunkten werden räumlich möglichst zusammenhängende Flächen benötigt → Flächenkonkurrenzen, Flächenverfügbarkeit. Umweltschutz und Grunderwerb und weitere Aspekte können den Aufbau von Mobilstationen erschweren.



Priorität	Umsetzungs- stand	Umsetzungs- horizont	Personeller Aufwand	Kosten
-----------	----------------------	-------------------------	------------------------	--------



Förder- möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
--------------------------	---------	-----------------	----------------

FP 2, FP 3, FP 5



Stadt Kronberg,
Hochtaunuskreis, RMV, Deutsche
Bahn

K 1, R 2, ÖV 4,
KFZ 1

Exkurs: Fahrradverleihsystem des Hochtaunuskreises

Der Hochtaunuskreis plant in diesem Jahr (2024) den Aufbau eines öffentlichen Fahrrad- und Lastenfahrradverleihs entlang der Taunusbahn. Die Fahrräder und Lastenfahrräder sollen durch eine elektronische Unterstützung einen besonderen Mehrwert bieten. „Mit dem neuen Bikesharing-Angebot will die Region einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung einer Verkehrswende gehen und das nachhaltige öffentliche Mobilitätsangebot im Hochtaunuskreis erweitern.“⁵⁵

⁵⁵ (SAZ Bike, 2023)



ÖV 4 | Bushaltestellen und emissionsfreie Fahrzeuge

ÖV 4

Bus und Bahn



Maßnahmenbezeichnung

Bushaltestellen und emissionsfreie Fahrzeuge

Räumlicher Bezug

Gesamtstadt

Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen

Nahverkehrsplan Hochtaunuskreis
Analysen der AG Nahmobilität

Nennung im Rahmen der Beteiligung



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte



Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse wurden die Bushaltestellen und Bahnhöfe untersucht, die sich im Erhebungsnetz befanden. Dabei konnte insbesondere nachfolgende Mängel festgestellt werden.

- Mehrere Bushaltestellen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut (Hochbord, taktile Elemente etc.)
- Mehrere Haltestellen (auch im Zentrum) verfügen nicht über einen Fahrgastunterstand und/ oder eine Sitzmöglichkeit (z.B. Marktplatz und Schlossplatz)
- Mehrere Bushaltestellen über keine (ausreichende Zuwegung sowie Beleuchtung. Beides trifft auch auf die Querungsanlagen zu.
- Die Warteflächen für die Fahrgäste sind bei vereinzelt Haltestellen zu klein dimensioniert (v.a. Haltestelle „Altkönigschule“ → Schülerverkehr)

Bei den derzeit in Betrieb befindlichen Stadtbusse, die von den Stadtwerken der Stadt Kronberg betrieben werden, handelt es sich um EURO VI-Dieselmotoren (OBD-D). Die Fahrzeuge bieten 21 Sitzplätze und 39 Stehplätze und verfügen über eine Klimatisierung sowie WLAN. Eine Kameraüberwachung in den Bussen ist nicht vorhanden.

Maßnahmenbeschreibung

ÖV-Zugangspunkte müssen grundsätzlich barrierefrei ausgebaut und sicher erreichbar sein. Hierzu gehören ebenso eine barrierefreie, beleuchtete und gut einsehbare Zuwegung sowie Querungsanlagen.

Des Weiteren sollten verkehrssichere Warteflächen für die Fahrgäste geschaffen werden. Hierzu gehört, dass Konflikte zwischen wartenden Fahrgästen und passierenden Fußgängern und Radfahrenden möglichst ausgeschlossen werden. Dies kann mit ausreichend großen Warteflächen erreicht werden, die abseits der Gehwege und etwaigen Radverkehrsanlagen errichtet werden.



Der Ein- und Ausstieg sollte an allen Türen des Fahrzeugs barrierefrei möglich sein. Dies bedeutet, dass Hochborde errichtet werden müssen, die einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg ermöglichen. Weiterhin ist sicherzustellen, dass die Haltebereiche nicht zugeparkt werden (siehe Birkenweg).

Zur Erhöhung des Komforts und der Sicherheit für die Fahrgäste sollten alle Haltestellen (außer reine Aussteigerhaltestellen) und Bahnhaltepunkte über eine ausreichende Anzahl an überdachten Sitzmöglichkeiten verfügen.

Der Ein- und Ausstiegspunkt sollte zudem beleuchtet sein und sauber gehalten werden. Die Anlagen sollten daher in regelmäßigen Abständen geprüft und gereinigt werden.

Im Hinblick auf die umweltverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs sollte das Stadtbussystem im Rahmen der nächsten Ausschreibung auf Elektrobusse umgestellt werden. Der hierfür notwendige Strom sollte aus regenerativen Energiequellen gewonnen werden. Sowohl die Fahrzeuggröße als auch die vergleichsweise kurzen Strecken innerhalb der Stadt bieten gute Voraussetzungen. Eine entsprechende Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof ist einzuplanen. Diese Maßnahme ist bereits im integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Kronberg enthalten.⁵⁶

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob eine Kameraüberwachung in den Stadtbussen als Standard definiert wird, um die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Dieser Wunsch stammt unter anderem aus den verschiedenen Beteiligungsformaten.

Maßnahmenziele

- Förderung/ Sicherung der Mobilität von mobilitätseingeschränkten Personen durch barrierefreie Infrastruktur und Fahrzeuge
- Erleichterung der Mobilität für Kleinkinder sowie Personen mit Kinderwagen
- Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Elektrobusen.
- Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens in den Bussen

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

keine

⁵⁶ (Infrastruktur & Umwelt, o.J.)



Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
FP 5		Stadt Kronberg, Stadtwerke Kronberg	FR 3, FR 6, ÖV 3	

KFZ 1 | Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr

KFZ 1 Kfz-Verkehr 	
Maßnahmenbezeichnung	Vorrang-/ Verkehrsnetz für den Kfz-Verkehr
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Verkehrs-Rahmenplan 1989
Nennung im Rahmen der Beteiligung	   
	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Die Stadt Kronberg ist nicht an das Bundesautobahnnetz angebunden, verfügt jedoch über drei Anschlussstellen an die Bundesstraße 455.

Darüber hinaus verlaufen zwei Landesstraßen (L 3005 und L 3015) sowie drei Kreisstraßen durch das Stadtgebiet. Hiermit verbunden sind überörtliche Verkehre, die mitunter weder eine Quelle noch ein Ziel in Kronberg haben und somit dem Durchgangsverkehr zuzuordnen sind.

Mit dem im Vergleich zum untergeordneten Verkehrsnetz hohen Verkehrsaufkommen sowie der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h (innerorts) gehen auf diesen Straßen vor allem ein erhöhtes Unfallrisiko sowie erhöhte Lärm- und Schadstoffemissionen einher. Darüber hinaus tragen breit ausgebaute Straßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu einer Trennwirkung im öffentlichen Raum bei.

Gegenwärtig gibt es Überlegungen die Kreisstraße 770 (v.a. Friedrichstraße in Schönberg) zu einer kommunalen Straße (Straßenbaulastträger: Kommune) herabzustufen.

Maßnahmenbeschreibung

1. Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Im Hinblick auf eine möglichst nachhaltige Abwicklung des Kfz-Verkehrs sollte dieser so weit wie möglich auf den klassifizierten Straßen gebündelt werden. Das untergeordnete Straßennetz übernimmt vielmehr Erschließungsfunktionen für Wohn- oder Gewerbegebiete. Das Durchfahren von Wohngebieten, Stadtteilzentren und der Altstadt soll unattraktiv werden, um dort die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu wahren und ggf. zu erhöhen. Darüber hinaus soll in diesen Bereiche, in denen mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen (auch im Querverkehr) zu rechnen ist, die Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund stehen.

In den drei nachfolgend aufgeführten Straßen sollte der Durchgangs-/ Schleichverkehr minimiert werden, da es sich um Erschließungsstraßen handelt.



1. Höhenstraße (Friedrichstraße - Hainstraße)
2. Gelber Weg (Steinbacher Straße - Oberurseler Straße)
3. Oberer Lindenstruthweg

Ein probates Mittel, um den Durchgangsverkehr aus den o.g. Bereichen herauszuhalten, ist es, den Widerstand für den Kfz-Verkehr zu erhöhen. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Reduktion und Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z.B. Tempo 30-Zone oder verkehrsberuhigte Bereiche → Prüfung der verkehrsrechtlichen Grundlage)
- Verkehrsbeschränkungen
 - z.B. „Durchfahrt für Kfz verboten „Anlieger frei“ → Problem: Überwachung/Kontrolle des Durchfahrtsverbots
 - Einrichtung eines modalen Filters (Durchfahrt nur für Verkehrsmittel des Umweltverbundes zulässig) → Sofern der modale Filter nur mittels einer Beschilderung angeordnet werden kann, muss die Einhaltung des Durchfahrtsverbots geprüft/ überwacht werden.
- Veränderungen am Verkehrsnetz/ an der Verkehrsführung: Einrichtung von Quer- oder Diagonalsperren

1. Höhenstraße (Friedrichstraße - Hainstraße)

Während der Verkehrsnetzanalyse im September 2023 konnte auf der Höhenstraße (Erschließungsstraße) ein vergleichsweise hohes Kfz-Verkehrsaufkommen registriert werden. Dieses hängt voraussichtlich mit der seinerzeitigen Sperrung der Hainstraße (Baustelle) zusammen.

Die Einheit von Bau und Betrieb ist durch den Umbau der Straße gegenwärtig gegeben. Die Straßenraumgestaltung entspricht den Anforderungen an eine Erschließungsstraße in einer Tempo 30-Zone.

Bei sämtlichen Möglichkeiten einer weiteren Anpassung des Straßenraumes hinsichtlich der Reduktion möglicher Durchgangsverkehr ist der Stadtbusbetrieb zu berücksichtigen. Die Stadtbusse fahren gegenwärtig über die Höhenstraße, den Bergweg, den Mainblick sowie die Straße „Am Weißen Berg“ Richtung Schülerwiesen/ Waldschwimmbad. Dies bedeutet, dass zum Beispiel an den Knotenpunkten

- Höhenstraße/ Bergweg oder
- Höhenstraße/ Am Oberberg

Diagonalsperren/ modale Filter eingerichtet werden könnten, um den Durchgangsverkehr von Kraftfahrzeugen (MIV) zu unterbinden. Dies würde zudem dem Schülerverkehr (AKS), und hier vor allem dem Radverkehr, zugutekommen.

2. Gelber Weg (Steinbacher Straße - Oberurseler Straße)

Die Straße „Gelber Weg“, die als Verbindung von der Steinbacher Straße zur Oberurseler Straße dient, wird von einer Vielzahl an Kraftfahrzeugführern genutzt wird, die von Süden (Frankfurt/ Steinbach) kommend Richtung Oberursel oder Kronberg fahren.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Erschließungsstraße (Teil einer Tempo 30-Zone), sollte eine Verkehrsberuhigung erzielt werden. Hierzu gibt es mehrere Möglichkeiten, die näher zu untersuchen sind:

- Einführung eines Zweirichtungsverkehrs auf der Niederhöchstädter Straße; die Kreisstraße sollte die überörtlichen Verkehre aufnehmen
- Abkopplung der Straße „Gelber Weg“ aus der Tempo 30-Zone und ggf. Ausbau der Straße (eingeschränkte Flächenverfügbarkeit aufgrund eines Wohnhauses auf der östlichen Straßenseite)
- Neubau einer Hauptverkehrsstraße von der Niederhöchstädter Straße (ab Grenzweg) bis zum Knotenpunkt „Sodener Straße/ Ballenstedter Straße“ (vgl. Maßnahme KFZ 1)
→ Unterbindung des Durchgangsverkehrs mittels o.g. Maßnahmen

3. Oberer Lindenstruthweg

Die Straße „Oberer Lindenstruthweg“ stellt die Verbindung von der Oberhöchstädter Straße zur Sodener Straße dar und ist lediglich auf einer Länge von etwa 200 m in Schönberg angebaut. Der restliche Abschnitt führt entlang von Feldern. Die Straße dient als Radverkehrsverbindung von Kronberg Richtung Süden (Steinbach/ Frankfurt).

Die Straße könnte beispielsweise mittels einer Quersperre oder eines modalen Filters (mit baulicher Unterstützung) in zwei Abschnitte unterteilt werden. Die Erreichbarkeit für Kfz wäre weiterhin von beiden Seiten gegeben.

Hinweis: Bei den Erkenntnissen aus der Verkehrsnetzanalyse handelt es sich um Momentaufnahmen. Daher sollten, bevor Maßnahmen zur Reduktion des Durchgangs-/ Schleichverkehrs ergriffen werden, zunächst Verkehrszählungen durchgeführt werden, um das Verkehrsaufkommen sowie den Anteil des Durchgangsverkehr zu ermitteln.

2. Prüfen einer Ringstruktur/ eines Einbahnstraßensystems

Die Schillerstraße stellt eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen Schönberg und der Innenstadt sowie dem Bahnhof dar. Die Bedeutung beschränkt sich nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV stellt diese Verbindung eine wichtige Verkehrsachse dar.

Der Straßenraum ist jedoch sehr eingengt, was insbesondere auf den Abschnitt zwischen Friedrichstraße und der Straßengabelung (Ludwig-Sauer-Straße) zutrifft. Die Fahrbahn ist in diesem Abschnitt ca. 5,10 m breit und die Gehwege weisen jeweils eine Breite von 1,50 m auf. Stellenweise sind die Gehwege noch deutlich schmaler (siehe Fotos).



Abbildung 103: Schillerstraße (Schönberg)



Abbildung 104: Schillerstraße (Schönberg)



Aufgrund der vorliegenden Bebauung ist eine Optimierung der Verkehrssituation nur im vorhandenen Straßenraumquerschnitt möglich. Im Hinblick auf die Förderung der aktiven Mobilität sowie zur allgemeinen Aufwertung der städtebaulichen Qualität sollte der Straßenraum komplett neugestaltet werden.

Unter Berücksichtigung der erforderlichen Breiten für die Seitenräume sowie mit Blick auf die Sicherung des Radverkehrs sollte eine Änderung der Verkehrsführung im Kfz-Verkehr geprüft werden. Die Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der Schillerstraße hat den Vorteil, dass Flächen gewonnen werden (Reduktion der Fahrbahnbreite), die zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Aufenthalts genutzt werden können. In dem Zuge könnte beispielsweise die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h geprüft werden. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Verkehrsmengen könnte der Straßenraum zudem ggf. als Mischverkehrsfläche ausgebaut werden.

Eine Einbahnstraßenregelung hätte zur Folge, dass Ringstrukturen für den Kfz-Verkehr geschaffen würden.

Sollte die Einbahnstraßenregelung bspw. von der Friedrichstr. Richtung Innenstadt eingerichtet, müssten Autofahrerinnen und -fahrer in der Gegenrichtung entweder über

- die Hainstraße und die Friedrichstraße oder
- über die Oberhöchstädter Straße

Richtung Schönberg fahren. Für den motorisierten Individualverkehr würde dies eine geringe Fahrtzeitenverlängerung mit sich führen. Für den Fuß- und Radverkehr würde es demgegenüber eine deutliche Erhöhung des Komforts und der Verkehrssicherheit bedeuten. Hierbei sind unter anderem die Wege zur Viktoria-Schule zu berücksichtigen, die nicht zuletzt aufgrund der Kreisstraße 770 erschwert werden (vgl. Maßnahme K 1).

Maßnahmenziele

- Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens (Durchgangsverkehr) in den Wohngebieten, Stadtteilzentren und der Altstadt
- Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Erhöhung der Wohn-/Lebensqualität
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen in Kronberg im Taunus (z.B. Zentrum von Schönberg)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung abseits der Hauptverkehrsstraßen (geringeres Verkehrsaufkommen + geringere Fahrgeschwindigkeiten)
- Verbesserung der Bedingungen im Fuß- und Radverkehr (z.B. sichere Führung, breitere Gehwege)

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Förderung des Radverkehrs durch Anpassungen im Verkehrsnetz → z.B. Durchfahrtssperre im „Oberer Lindenstruthweg“ oder Bau einer Ortsumfahrung von Oberhöchstadt (inkl. Anbau eines Geh-/ Radweges)



- Erhöhung der Attraktivität des Stadtteils Schönberg durch geänderte Verkehrsführung → Förderung des lokalen Einzelhandels + Steigerung der Wohnqualität (→ steigende Immobilienwerte)
- Änderungen im Verkehrsnetz tragen zur einer Gerechtigkeit im Verkehr bei (gerechtere Aufteilung der vorhandenen Flächen)

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis, Hessen Mobil (Landesstraßen), Stadtwerke Kronberg (Stadtbus)	FR 5, R 3	



KFZ 2 | Umgestaltung der Stadtteilzentren

KFZ 2

Straßenraumgestaltung



Maßnahmenbezeichnung

Umgestaltung der Stadtteilzentren/
Kerngebiete

Räumlicher Bezug

Stadtteilzentren

Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen

Nennung im Rahmen der Beteiligung



Bürger/innen



Stakeholder



Online-Karte



Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Die vorliegende Verkehrsinfrastruktur ist in Kronberg im Taunus, wie in vielen anderen (deutschen) Städten sehr stark auf die Belange des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Viele Straßenräume wurden daher vor vielen Jahrzehnten so gestaltet, dass vor allem der Kfz-Verkehr flüssig fließen und die Begegnung zweier Pkw/ Lkw (jederzeit) ohne große Einschränkungen möglich ist. Des Weiteren werden Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt.

Diese Prioritätensetzung führt dazu, dass nur noch geringe oder gar keine Flächen für den Fuß- und Radverkehr übrigbleiben. Die Richtlinie für die Gestaltung von Stadtstraßen legt fest, dass Straßenräume grundsätzlich von außen nach innen geplant werden sollen. Dies bedeutet, dass zunächst die Anforderungen der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie der Radfahrenden (Seitenräume) und anschließend die der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Kfz-Verkehr) berücksichtigt werden. Der Straßenraum sollte bestenfalls im Verhältnis 30:40:30 zwischen den Seitenräumen (jew. 30 % der Fläche) und der Fahrbahn (40 %) aufgeteilt werden, da dies dem menschlichen Maß entspricht.

In Kronberg im Taunus wurde eine Vielzahl an Straßenräumen, sowohl in den zentralen Bereichen als auch in den Wohngebieten/ Randbezirken vorgefunden, die nicht den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen zur Gestaltung von Stadtstraßen entsprechen. Dies bedeutet oftmals, dass die Belange des Fuß- und Radverkehrs nur unzureichend oder gar nicht berücksichtigt wurden, was wiederum Auswirkungen auf den Komfort und die Verkehrssicherheit hat. Die Möglichkeit und der Anreiz Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, ist dementsprechend gering.

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes können keine fundierten, ortsspezifischen Empfehlungen zur Umgestaltung der Stadtteilzentren bzw. der Kerngebiete (siehe Konzeptplan „Kfz-Verkehr“) gegeben werden. Es bedarf zunächst tiefgründiger Analysen,



im Rahmen derer die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken in den Teilräumen herausgearbeitet werden. Des Weiteren bedarf es der Entwicklung konkreter Ziele für die Entwicklung der Stadtteilzentren, die über die Themen Mobilität und Verkehr hinausgehen. Die im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes definierten Ober- und Unterziele dienen dabei als wesentliche Entwicklungsrichtung.

Die vielfältigen Nutzungsansprüche sowie die oftmals beschränkten Flächenverfügbarkeiten führen dazu, dass ortsspezifische Lösungen gefunden werden müssen. Im Zuge dessen müssen Prioritäten festgelegt werden und die vorliegenden Nutzungskonkurrenzen gegeneinander abgewogen werden.

Maßnahmenziele

- Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus an die örtlichen verkehrlichen und städtebaulichen Verhältnisse → Erhöhung der Verkehrssicherheit (objektiv und subjektiv)
- Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen → Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität
- Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten → Förderung des Fuß- und Radverkehrs (u.a. auf Schulwegen)

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Stärkung des lokalen Einzelhandels durch eine Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität (Mehr Passanten + höhere Verweildauer = mehr Umsatz)

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten

Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
FP 1, FP 5, FP 6		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis, Hessen Mobil (Landesstraßen), Stadtwerke Kronberg (Stadtbus)	FR 5, R 1, R 3, KFZ 1



KFZ 3 | Optimierung von Knotenpunkten

KFZ 3 Straßenraumgestaltung 	
Maßnahmenbezeichnung	Optimierung von Knotenpunkten
Räumlicher Bezug	Ausgewählte Knotenpunkte (siehe Konzeptplan „Kfz-Verkehr“)
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	
Nennung im Rahmen der Beteiligung	   
	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse konnten mehrere Knotenpunkte erhoben werden, die insbesondere im Hinblick auf die Führung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit optimiert werden sollten. Dies wurde im Rahmen verschiedener Beteiligungsformate von Teilnehmenden ebenfalls bemängelt. Bedeutsame Knotenpunkte, die tiefgründig untersucht und optimiert werden sollten, sind in dem Konzeptplan „Kfz-Verkehr“ dargestellt.

Bei mehreren Knotenpunkten konnte festgestellt werden, dass nicht alle Querungsmöglichkeiten mit Furten und etwaiger Signalisierung ausgestattet waren, was zu Umwegen und Zeitverlusten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende führt.

Maßnahmenbeschreibung

Die nachfolgend beschriebenen Knotenpunkte weisen erhöhten Handlungsbedarf auf und sollten daher mit Priorität versehen werden. Hierzu sind jeweils detaillierte Untersuchungen und darauf aufbauende Planungen notwendig, die mitunter zu anderen Maßnahmen in Beziehung stehen.

1. Auffahrt zur Bundesstraße 455

An den Auffahrten von der Hainstraße zur B 455 ereigneten sich in den drei Jahren von 2020 - 2022 insgesamt 37 Verkehrsunfälle, drei hiervon mit Schwerverletzten. Die Auffahrten sollten daher unter Zugrundelegung der Unfallberichte und -analysen tiefgründig untersucht und geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Die Verkehrsbeobachtungen vor Ort lassen vermuten, dass die fehlenden Einfädelungstreifen einen großes Gefahrenpotenzial beinhalten.

2. Knotenpunkt: B 455/ Altkönigstraße



Auch an diesem Knotenpunkt ereigneten sich in besagtem Analysezeitraum mehrere Verkehrsunfälle (8). An keinem dieser Verkehrsunfälle waren Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende beteiligt.

Mittels einer Fahrbahnunterteilung wird nur das Einbiegen von der Altkönigstraße auf die Bundesstraße sowie das Abbiegen von der Bundesstraße in die Altkönigstraße ermöglicht und zugelassen. Die fehlende Querungsstelle stellt erhebliche Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr dar. Nicht zuletzt im Hinblick auf die vorgeschlagene Maßnahme „Ausbau der Radwegeverbindung entlang der B 455 (R 3)“ sollte eine Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr - in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h - errichtet werden.

3. Knotenpunkt: Schönberger Straße/ Limburger Straße

Dieser Knotenpunkt weist insbesondere im Hinblick auf die Sichtbeziehungen sowie die Querungsmöglichkeit von Fußgängerinnen/ Fußgängern und Radfahrenden erhebliche Mängel auf. Der Knotenpunkt wird von Schülerinnen und Schülern der AKS passiert und weist damit eine hohe Priorität auf.

Eine detaillierte Untersuchung des Knotenpunkts (inklusive Planungsvarianten) sollte in Abstimmung mit dem Hochtaunuskreis kurzfristig durchgeführt werden. Eine Möglichkeit die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, stellt die Errichtung einer Lichtsignalanlage dar.

4. Knotenpunkt: Sodener Straße/ Schwalbacher Straße/ Frankfurter Straße

Der Knotenpunkt ist aufgrund der Kreuzung der beiden Landesstraßen und dem erhöhten Verkehrsaufkommen entsprechend groß dimensioniert. Dies ist insbesondere für die aktive Mobilität mit Einschränkungen verbunden. Hierzu zählen:

- Lange Querungswege
- Vielzahl an Konfliktstellen (Querende Fußgänger + Radfahrende sowie abbiegende Kfz)
- Freie Rechtsabbiegestreifen = zusätzliche Furt für den Fuß- und Radverkehr → Konflikte + Zeitverluste
- Unzureichende Dimensionierung der angrenzenden Geh- und Radwege sowie der Aufstellflächen

Der Knotenpunkt sollte unter Berücksichtigung der gesetzten Mobilitätsziele insbesondere im Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr optimiert werden. Die Verkehrssicherheit ist auch hier mit oberster Priorität zu versehen.

5. Knotenpunkt: Hainstraße/ Frankfurter Straße/ Katharinenstraße

Der Knotenpunkt am Rande der Kronberger Altstadt wurde insbesondere im Rahmen der Beteiligungsformate von den Bürgerinnen und Bürgern bemängelt. Besonders häufig wurden die schlechten Sichtbeziehungen im Kurvenbereich der Landesstraße kritisiert. Dies führe dazu, dass Fußgängerinnen und Fußgänger, die am Fußgängerüberweg warten, häufig von Kraftfahrzeugführern übersehen würden. Des Weiteren wurde der fehlende dritte FGÜ an der Frankfurter Straße kritisiert, der dazu führt, dass man vom Bahnhof kommend Richtung Katharinenstraße (z.B. Rathaus) Umwege in Kauf nehmen muss. Im Zeitraum von 2020 - 2022 ereignete sich an dem Knotenpunkt lediglich ein Verkehrsunfall.



Aufgrund der Tatsache, dass es sich um einen Knotenpunkt im klassifizierten Straßennetz handelt, können verschiedene Möglichkeiten zur Stärkung des Fußverkehrs nicht umgesetzt werden. Dies wären beispielsweise Aufpflasterungen, vorgezogene Seitenräume oder ein Mini-Kreisverkehr, sofern die Flächen ausreichen. Fußgängerinnen und Fußgänger könnten beispielsweise mittels einer Lichtsignalanlage (nur Fußgängerfurt) gesichert über die Fahrbahn geführt werden. Des Weiteren wäre die Installation von Blinklichtern an den vorhandenen FGÜ möglich, um diese besser erkennbar zu machen. Weiterhin könnte eine Verkürzung der Wartezeit an der LSA „Frankfurter Straße/ Bleichstraße“ dazu beitragen, dass Verkehrsteilnehmende bereits dort (gesichert) die Fahrbahn queren.

Maßnahmenziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung des Komforts im Fußverkehr (u.a. für mobilitätseingeschränkte Personen)
- Erhöhung des Komforts im Radverkehr (Flächenverfügbarkeit, Erkennbarkeit der Wegführung, Verringerung der Zeitverluste etc.)

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr können zu Einschränkungen im Kfz-Verkehr (z.B. erhöhte Wartezeiten) führen.

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten		Schnittstellen
FP 1, FP 5, FP 6		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis, Hessen Mobil (Landesstraßen), Stadtwerke Kronberg (Stadtbus)		FR 1, FR 5, K 1, R 1, R 3, KFZ 1



KFZ 4 | Optimierung von Ortseingängen

KFZ 4 Optimierung von Ortseingängen 	
Maßnahmenbezeichnung	Optimierung von Ortseingängen und Übergängen in verkehrsberuhigte Bereiche
Räumlicher Bezug	Beispiele: - Ortseingang Oberhöchstadt (Schönberger Straße) - Ortseingang Oberhöchstadt (Oberurseler Straße)
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Nahmobilitätsplan 2021
Nennung im Rahmen der Beteiligung	    Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Straßen und deren Umfeld sind darüber hinaus so zu gestalten, dass Fehler der Verkehrsteilnehmer keine fatalen Folgen haben. Dies liegt nicht in der Kompetenz des einzelnen Verkehrsteilnehmers, sondern ist vielmehr Aufgabe der Behörden und der Politik. Die Aufgabe der Streckencharakteristik besteht darin, durch eine gleichgerichtete, harmonische Abstufung aller wahrnehmbaren Straßenmerkmale deutlich erkennbare Straßentypen zu schaffen und beim Verkehrsteilnehmer ein für den jeweiligen Straßentyp intuitiv richtiges Fahrverhalten zu erzeugen. In Kronberg im Taunus liegen stellen-/abschnittsweise Defizite in der Straßenraumgestaltung vor, die mitunter mit einer fehlenden „Einheit von Bau und Betrieb“ beschrieben werden können (z.B. Steinbacher Straße und Le-Lavandou-Straße). Diese wurden im Kapitel Räumliche Schwachstellen-/Defizitanalyse vor Ort näher beschrieben.

Im Rahmen dieses Steckbriefes wird auf die folgenden Maßnahmen näher eingegangen:

- Umgestaltung der Stadtteilzentren/ Kerngebiete
- Optimierung von Knotenpunkten
- Optimierung von Ortseingängen und Übergängen in verkehrsberuhigte Bereiche

Maßnahmenbeschreibung

Am Ortseinfahrtsbereich müssen Kraftfahrzeugführer die außerorts höheren Geschwindigkeiten auf die innerorts zugelassene Höchstgeschwindigkeit (i.d.R. 50 km/h) reduzieren. Diese Übergänge müssen dem Verkehrsteilnehmer verdeutlichen, dass das Fahrverhalten an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist. Dies gilt ebenso für



Übergänge zwischen Hauptverkehrsstraßen und den untergeordneten Straßen (z.B. Tempo 30-Zone).

Hierzu gehört eine deutlich erkennbare Verkehrsregelung gegebenenfalls ergänzt durch Geschwindigkeitstrichter (Ortseingang). Weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sollen aus der jeweiligen örtlichen Situation abgeleitet werden. Hierzu bieten sich unter anderem folgende Möglichkeiten für Ortseinfahrtsbereiche an:

- Mittelinseln mit beidseitigem Versatz
- Kleiner Kreisverkehr (soweit städtebaulich und verkehrlich integrierbar)

Für den innerörtlichen Übergang zwischen Hauptverkehrsstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen kommen zum Beispiel nachfolgende Maßnahmen in Frage:

- Vorgezogene Seitenräume (mit Querungsmöglichkeit im Knotenpunkt)
- (Teil-)Aufpflasterungen des Knotenpunktes
- Baumtore mit Fahrbahneinengung (einseitig oder beidseitig)

Maßnahmenziele

- Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus an die örtlichen verkehrlichen und städtebaulichen Verhältnisse → Erhöhung der Verkehrssicherheit (objektiv und subjektiv)
- Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen → Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität
- Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeiten wirkt sich zudem positiv auf den Fuß- und Radverkehr aus → Komfort, Verkehrssicherheit, Querungsmöglichkeiten etc.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Überleitung des (Fuß-) und Radverkehrs von den Außerortsstrecken auf den innerörtlichen Bereich → Umgestaltungen bieten die Möglichkeit hochwertige Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr einzurichten

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
FP 1, FP 5, FP 6		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis (Kreisstraßen), Hessen Mobil (Landesstraßen)	FR 3, K 1, R 1, R 3	



KFZ 5 | Ausbau der äußeren Erschließung

KFZ 5 Äußere Erschließung 	
Maßnahmenbezeichnung	Verbesserung der äußeren Erschließung
Räumlicher Bezug	Kronthal & Oberhöchstadt
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	Verkehrs-Rahmenplan 1989
Nennung im Rahmen der Beteiligung	    Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Die äußere Erschließung von den im Konzeptplan „Kfz-Verkehr“ gekennzeichneten Siedlungsbereiche ist nicht optimal. Die vorhandenen Straßen und Wege erfüllen nicht die Anforderungen (Verbindungsfunktion) und/ oder es fehlen Strukturen, wie zum Beispiel Geh- und Radwege.

Im zweiten Fall könnte das Verkehrsnetz durch einen Neubau erweitert werden, um an anderer Stelle den Fuß- und Radverkehr zu stärken sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Hierzu müssten Verkehre auf eine neu zu bauende Straße verlagert werden.

Im Rahmen dieses Steckbriefs werden zwei Maßnahmen zur Verbesserung der äußeren Erschließung vorgestellt. Hierbei geht es um die beiden nachfolgenden Verbindungen.

1. Siedlungsgebiet „Kronthal“ bis Kronthaler Straße (Unterer Thalerfeldweg und „Im Kronthal“)
2. Neubau „Ortsumfahrung“ von Oberhöchstadt

Maßnahmenbeschreibung

1. „Unterer Thalerfeldweg“ bzw. „Im Kronthal“

Diese Straßen stellen die Verbindung von den westlichen Siedlungsgebieten der Innenstadt Richtung Süden (Schwalbacher Straße) dar. Nachfolgend ein paar Eckwerte zu dem Abschnitt des Verkehrsnetzes:

- Die Straße ist ab Ende der Wohnbebauung bis zum Getränkemarkt sowie ab dort bis zur Kronthaler Straße anbaufrei
- Fahrbahnbreite: ca. 3,50 m (Abweichungen im Streckenverlauf)
- Durchfahrtsbeschränkungen: keine
- zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h (streckenbezogen)
- **Fußverkehr:** Es gibt keine Gehwege im anbaufreien Abschnitt; innerorts i.d.R. Mischverkehrsfläche (verkehrsberuhigter Bereich)



- **Fahrrad:** Die Verbindung ist nicht Teil des Radverkehrsnetzes; eine nähräumliche Radverkehrsverbindung (Kat. II) verläuft über den Geiersbergweg
- **ÖPNV:** Der AST 85 verkehrt Montag bis Freitag Auf Abruf zwischen Kronberg Bahnhof und Stift Kronberg (via Grundweg und Talweg)

Die Verbindung sollte auf dem außerorts gelegenen, anbaufreien Abschnitt im Hinblick auf den Komfort und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden optimiert werden. Hierzu muss zunächst geklärt werden, welche Funktion diese Straße im kommunalen Verkehrsnetz übernehmen soll. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit im öffentlichen Straßenraum werden nicht alle Nutzungsansprüche (Fuß- und Radverkehr, MIV und ÖPNV) vollumfänglich berücksichtigt werden können. Eine Verkehrsnetzgestaltung sieht in solchen Fällen entweder eine Trennung der Funktionen vor oder aber es müssen Lösungen gefunden werden, bei denen keine der Funktionen in unzumutbarer Weise durch die anderen beeinträchtigt wird.

Der Straßenabschnitt dient in erster Linie der Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke und dem Aufenthalt (verkehrsberuhigter Bereich). Darüber hinaus übernimmt er die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz (z.B. Kronthaler Straße) sowie das Stadtzentrum. Eine Durchfahung der Straße mit Kfz, um beispielsweise von der Innenstadt Richtung Bad Soden zu gelangen, ist nicht erwünscht.

Nachfolgend werden verschiedene Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrssituation aufgelistet. Die Wahl hängt in erster Linie davon ab, die Straße weiterhin im Zweirichtungsverkehr für sämtlichen Verkehr (inkl. MIV) freigegeben bleibt.

1. Einrichtung einer Durchfahrtssperre, bspw. am Rand des Siedlungsbereiches (Wohnbebauung)
 - Eine bauliche Sperrung würde auch den Busverkehr ausschließen, so dass dieser bspw. am Friedhof Thalerfeld enden würde.
 - Durchfahrt bis zur Kronthaler Straße nur mit dem Fahrrad und zu Fuß möglich
2. Einrichtung einer Fahrradstraße außerhalb des bebauten Bereichs
 - mit oder ohne Freigabe für den ÖPNV (Durchfahrt für MIV untersagt)
 - zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h → Führung des Fußverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn → keine ausreichende Sicherung wegen Busverkehr
3. Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung (z.B. Richtung Norden)
 - Prüfung der Anlage eines einseitigen Gehweges
 - ggf. in Kombination mit einer Fahrradstraße
4. Prüfung des Ausbaus der Wegeverbindung
 - Prüfung der Anlage eines einseitigen Gehweges zur Trennung des Fuß- und Kfz-Verkehrs; ggf. nur mittels Klemmfixe
 - ggf. in Kombination mit einer Fahrradstraße

2. Neubau „Ortsumfahrung“ von Oberhöchstadt

Die Kreisstraße 768 (Niederhöchstädter Straße) sollte im südlichen Teil von Oberhöchstadt die überörtlichen Verkehre gebündelt abwickeln, so dass das untergeordnete



(kommunale) Verkehrsnetz, in dem eine Verkehrsberuhigung erzielt werden soll, entlastet wird. Die Einbahnstraßenregelung auf der Kreisstraße 768 in Richtung Süden führt jedoch dazu, dass die Verkehre von Süden kommend in Richtung Innenstadt, Schönberg und Kronberg Süd oder Oberursel über die Steinbacher Straße und die Straße „Gelber Weg“ geführt werden. Zur Entlastung des bebauten Gebietes sollten die Verkehre im klassifizierten Verkehrsnetz gebündelt werden. Die Niederhöchstädter Straße weist jedoch lediglich eine Fahrbahnbreite von rund 6,20 m auf. Dies ist für eine Hauptverkehrsstraße mit wiederkehrenden Lkw-Begegnungsfällen (Gewerbegebiet angrenzend) zu schmal (Regelfall: 6,50 m; bei Schwerverkehr: 7,00 m).

Aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob mittel- bis langfristig eine Verlegung der Kreisstraße 768 auf anbaufreie Flächen im Westen des Stadtteils (siehe Konzeptplan „Kfz-Verkehr“) möglich wäre.

Der Neubau einer derartigen Ortsumfahrung ist prinzipiell nicht mit den Zielen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu vereinbaren. In diesem Fall könnten allerdings wesentliche Verbesserungen für sämtliche Verkehrsteilnehmende sowie für die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils herbeigeführt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit einer derartigen Maßnahme die Widerstände im Kfz-Verkehr minimiert und dieser gefördert würde. Auf der anderen Seite könnten der Fuß- und Radverkehr auf den kommunalen Straßen (v.a. Niederhöchstädter Straße, Steinbacher Straße und Gelber Weg) nachhaltig gefördert und die Wohn- und Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen deutlich erhöht werden.

Bei der neu zu planenden Straße zwischen Niederhöchstädter Straße/ Grenzweg und dem Knotenpunkt „Sodener Straße/ Ballenstedter Straße“ ist die Errichtung hochwertiger Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen, um insbesondere der Bedeutung der Verbindung im Radverkehr gerecht zu werden.

Maßnahmenziele

- Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens (Durchgangsverkehr) in den Wohngebieten, Stadtteilzentren und in der Altstadt
- Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Erhöhung der Wohn-/ Lebensqualität
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen in Kronberg im Taunus (z.B. Zentrum von Schönberg)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung abseits der Hauptverkehrsstraßen (geringeres Verkehrsaufkommen + geringere Fahrgeschwindigkeiten)
- Verbesserung der Bedingungen im Fuß- und Radverkehr (z.B. sichere Führung, breitere Gehwege)

Synergieeffekte/ Konkurrenzen



Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
-----------	------------------	---------------------	---------------------	--------



Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen
----------------------	---------	-----------------	----------------



Stadt Kronberg, Hessen Mobil
(Anschluss Kronthaler Straße
L 3327), Hochtaunuskreis (K 768)

FR 1, FR 3, R 1,
R 3, ÖV 3,
KFZ 1, KFZ 3



KFZ 6 | Parkraummanagement

KFZ 6 Kfz-Verkehr 	
Maßnahmenbezeichnung	Parkraummanagement
Räumlicher Bezug	Stadtteilzentren
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	
Nennung im Rahmen der Beteiligung	   
	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

In der Stadt Kronberg im Taunus stehen sowohl in der Innenstadt als auch in den Stadtteilzentren öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Diese befinden sich größtenteils in fußläufiger Entfernung zum ansässigen Einzelhandel sowie weiteren Einrichtungen (z.B. Innenstadt und Dalles). Die Parkstände sind in den zentralen Bereichen bewirtschaftet. Die Bezahlung erfolgt über einen Parkschein oder per Handyticket. Die Parkgebühren in Höhe von 0,50 € für 30 Minuten Parkzeit sind vergleichsweise niedrig und stellen nur einen sehr geringen Widerstand zur Nutzung des Pkw in Kronberg dar.

Vor wenigen Jahren wurden in der Innenstadt fünf Bewohnerparkzonen eingerichtet. Das Bewohnerparken zielt darauf ab fremde Fahrzeuge aus Wohngebieten mit hohem Parkdruck fernzuhalten und den Menschen, die dort leben, vor allem über Nacht das Abstellen ihres Autos zu ermöglichen. Die Zonen sind in der Abbildung 146 dargestellt.

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurde keine Parkraumuntersuchung durchgeführt, um Informationen über das Angebot sowie die Nachfrage (Auslastung) zu erhalten. Daher können zu diesen Aspekten keine Aussagen getroffen werden.

Im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse konnte an sehr vielen Stellen im Stadtgebiet das „Gehwegparken“ registriert werden. Mancherorts wurden die Kraftfahrzeuge ordnungswidrig auf dem Gehweg abgestellt, anderenorts lag eine verkehrsrechtliche Anordnung zum Parken auf dem Gehweg (aufgeschultert oder vollständig) vor. Diese Anordnung besteht an manchen Stellen auch, obwohl die Voraussetzungen hierfür nicht gegeben sind (ausreichende Restgehwegbreite).

Des Weiteren konnte sowohl Rahmen der Verkehrsnetzanalyse als auch bei weiteren Vor-Ort-Terminen eine Vielzahl an ordnungswidrig abgestellten Kraftfahrzeugen angetroffen werden. Dies bezieht sich unter anderem auf die nachfolgenden Verstöße:

- Parken an Querungsstellen/ Fußgängerüberwegen ohne Einhalten des notwendigen Abstandes → Einschränkung der Sichtbeziehungen
- Ordnungswidriges Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegen

- Parken in Knotenpunktbereichen ohne Einhalten des notwendigen Abstandes (mind. 5,0 m)

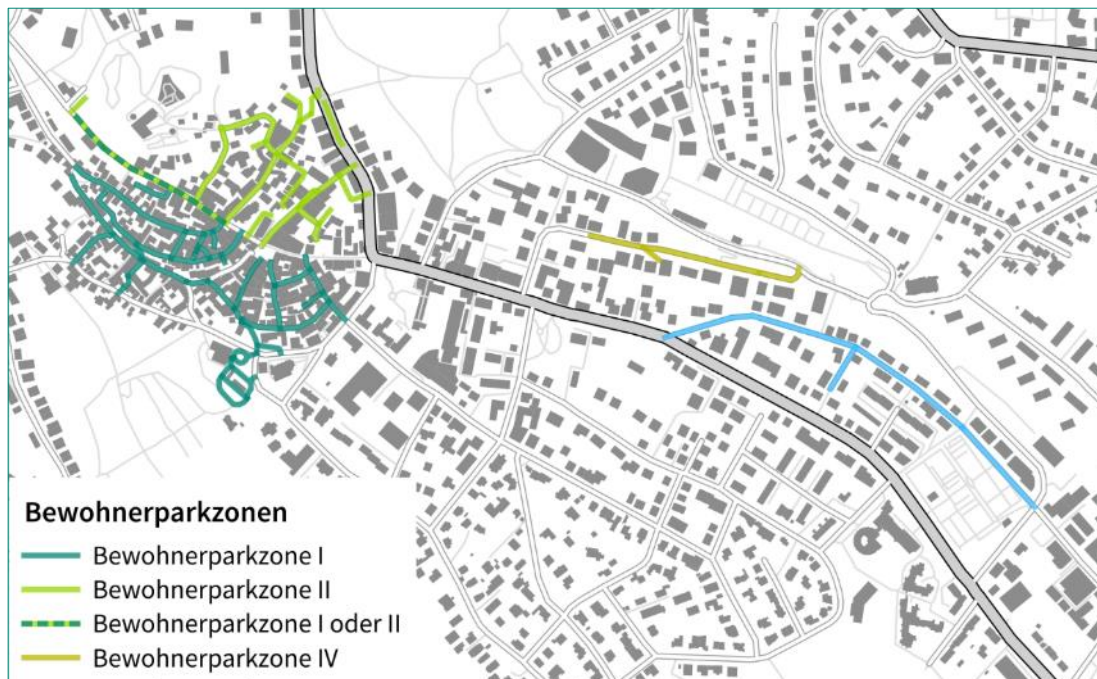


Abbildung 146: Bewohnerparkzonen in der Kronberger Innenstadt

Maßnahmenbeschreibung

Für eine fundierte Einschätzung der Situation im ruhenden Verkehr in Kronberg wird die Durchführung eines Parkraummanagements empfohlen. Mit Hilfe einer Parkraumuntersuchung sollte zunächst eine Datengrundlage geschaffen werden, um Aussagen über das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage (Auslastung) tätigen zu können. Auf Grundlage der Ergebnisse können Empfehlungen ausgesprochen werden, wie ein Parkraummanagement für die Innenstadt sowie die Stadtteilzentren gestaltet sein kann. In diese Untersuchung können auch Standorte, an denen ggf. Mobilstationen/ P+R-Angebote errichtet werden (Maßnahme ÖV 3), einbezogen werden.

Im Folgenden werden nur allgemeine Möglichkeiten des Parkraummanagements vorgestellt, die dazu beitragen können die gesetzten Ziele hinsichtlich der Mobilitätsentwicklung in Kronberg zu erreichen.

Als Anreiz zur Nutzung von Alternativen zum Pkw (= Förderung der Nahmobilität) wird die Erhöhung der Parkgebühren in den bewirtschafteten Bereichen empfohlen. Diese sollte insbesondere die zentralen Parkstände im öffentlichen Straßenraum umfassen. Mit Hilfe einer Preisstaffelung könnte die Nutzung des Parkhauses sowie der Parkplätze im Vergleich zu den Parkständen im öffentlichen Straßenraum attraktiver gestaltet und somit eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs erzielt werden. Hierdurch würden Flächen für den unmotorisierten Verkehr sowie für die Einrichtung von Lade-/ Lieferzonen geschaffen. Alternativ wäre im ersten Schritt auch eine Verkürzung der Parkhöchstdauer denkbar. Hinsichtlich der Erhöhung der Parkgebühren in der Innenstadt könnte eine Abstimmung



innerhalb des Hochtaunuskreis sinnvoll sein, um auf regionaler Ebene eine einheitliche Vorgehensweise zu wählen.

Es sollte die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen überprüft werden, damit Lieferfahrzeuge nicht auf der Fahrbahn oder auf Fuß- und Radverkehrsanlagen abgestellt werden. Hierzu können gegenwärtig frei verfügbare Parkstände umgewidmet werden. Die Parkraumbewirtschaftung sowie die Einrichtung von Liefer-/Ladezonen sind mit einer kontinuierlichen Überwachung des Parkraums (Ordnungsamt) zu begleiten. Darüber hinaus sind entsprechende Verkehrszeichen aufzustellen.

Des Weiteren sollten freigewordene Flächen für den Aufenthalt im öffentlichen Raum attraktiv gestaltet werden. Hiermit können Flächen für die Außengastronomie, zum Verweilen oder Spielen geschaffen werden.

Das Gehwegparken sollte zukünftig mit Hilfe einer gezielten Parkraumüberwachung unterbunden werden. Aufgrund der voraussichtlich bislang getätigten Duldung dieser Ordnungswidrigkeit sollten die Verkehrsteilnehmer zunächst über ihr Fehlverhalten informiert werden. Ein Bußgeld sollte erst im nächsten Schritt verhängt werden. Sollte auch dies nicht ausreichen, um das Fehlverhalten zu unterbinden, sind weitere Maßnahmen (z.B. Absperrungen, Poller o.ä.) zu ergreifen.

Maßnahmenziele

- Erhöhung des Komforts und der Barrierefreiheit im Fußverkehr (u.a. durch Unterbinden des Gehwegparkens)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Aufwertung des öffentlichen Straßenraums
- Stärkung des Einzelhandels → Bereitstellung von Flächen für Außengastronomie und Geschäftsauslagen/ Verkaufsstände

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs kann maßgeblich dazu beitragen die Barrierefreiheit und den Fußverkehrskomfort (ohne großen Aufwand) zu erhöhen.
- Mit den Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung kann der Umweltverbund gefördert werden (z.B. Ausweitung des Linien- und Fahrtenangebotes im ÖV)

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
	Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis		FR 1, FR 3, FR 4, FR 5, FR 6, K 1, R 1, R 3, KFZ 2	



OP 1 | Personal- und Finanzausstattung

OP 1 Organisation und Projektmanagement 	
Maßnahmenbezeichnung	Personelle und finanzielle Kapazitäten
Räumlicher Bezug	ohne
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	keine
Nennung im Rahmen der Beteiligung	   
	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Die Themen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung sowie -planung sind gegenwärtig im Fachbereich 4 „Stadtentwicklung und Umwelt“ angesiedelt, welcher wiederum dem Dezernat II untergeordnet ist. Gleiches gilt für das Klimaschutzmanagement, welches dem Umweltreferat FR 42 im Fachbereich 4 angehört. Der Tiefbau ist dem Fachbereich 6 „Bauen und Facility-Management“ angesiedelt (Dezernat II).

Die Stadtwerke Kronberg, welche als Eigenbetrieb tätig und für die Planung und Organisation des Stadtbussystems zuständig sind, sind dem Dezernat I zugehörig.

Das Fachreferat 23 „Ordnungspolizei und Öffentliche Sicherheit“, welches unter anderem für die Überwachung des ruhenden Verkehrs zuständig ist, ist Fachbereich 2 „Einwohnerservice (Dezernat I)“ angesiedelt.

Eine Abteilung, die sich mit den vielfältigen Aufgaben der Mobilitäts- und Verkehrsplanung beschäftigt, gibt es gegenwärtig in Kronberg nicht. Die Aufgaben, wie unter anderem die Betreuung und Koordination des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes, werden aktuell vom Fachreferat 41 „Stadtplanung“ übernommen.

Eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen einer Mobilitätswende stellt die politische Unterstützung auf sämtlichen Ebenen dar. Darüber hinaus hat die finanzielle Situation der Kommune Auswirkungen darauf, ob und in welchem Ausmaß die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes umgesetzt werden können. Hierbei geht es auch darum, dass personelle Kapazitäten vorhanden sind, um die Umsetzung des Konzeptes in den verschiedenen Ämtern und Abteilungen voranzubringen.

Maßnahmenbeschreibung

Für die Umsetzung der Maßnahmen des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes werden personelle Ressourcen, z.B. in Form einer Mobilitätsmanagerin/ eines Mobilitätsmanagers, einer Verkehrsplanerin bzw. eines Verkehrsplaners sowie einer Straßenplanerin/ einem Straßenplaner benötigt. Es sollte mindestens eine Vollzeitstelle geschaffen werden, um die



Herausforderung „Mobilitätswende“ meistern zu können. Hierbei geht es nicht nur um die Koordination der vielfältigen Aufgaben, sondern auch um die Prozessbegleitung sowie die konkrete Ausarbeitung von Projekten. Darüber hinaus kommt der Zusammenarbeit mit dem Hochtaunuskreis, dem RheinMain-Verkehrsverbund, den angrenzenden Kommunen sowie weiteren relevanten Akteuren eine hohe Bedeutung zu.

Abläufe und Strukturen innerhalb der Stadtverwaltung sollten überprüft und optimiert werden, um rascher und aktiver gestalten zu können. Dabei funktioniert das Zusammenspiel zwischen Politik und Verwaltung besonders dann gut, wenn sowohl Strategieverständnis als auch Verbindlichkeit eine Zusammenarbeit erleichtern.

Für die Umsetzung der kleinen und großen Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes werden finanzielle Mittel benötigt. Hierbei geht es nicht ausschließlich um Infrastrukturmaßnahmen und die Erweiterung des Linien- und Fahrtenangebotes im ÖPNV, sondern auch um die Einführung und Etablierung eines Mobilitätsmanagements (vgl. Maßnahme MM 1), eine professionelle und zeitgemäße Kommunikation sowie die Durchführung von Kampagnen und Aktionen. Im Zuge dessen wird nochmals auf die zur Verfügung stehenden Förderprogramme (vgl. 4.3 | Förderprogramme) verwiesen.

Die Kommune sollte für die kommenden Jahre ausreichend finanzielle Mittel im Haushalt einplanen, um Maßnahmen (mit und ohne Förderung) umsetzen zu können. Um die Klimaneutralität bis 2035 erreichen zu können, wird eine signifikante Aufstockung des Haushaltsetats für den Mobilitäts- und Verkehrssektor notwendig sein.

Maßnahmenziele

- Optimierung der organisatorischen Strukturen innerhalb der Stadtverwaltung
- Erhöhung der personellen und finanziellen Kapazitäten für die Umsetzung
- Zeitnahe Umsetzung von zielführenden, wirksamen Maßnahmen

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Sollte eine Aufstockung des kommunalen Haushalts nicht möglich sein, müssten die politischen Vertreterinnen und Vertreter über eine alternative Verteilung der Haushaltsgelder abstimmen → Prioritätensetzung

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
		dauerhaft		€€€€
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
		Stadt Kronberg (Politik & Verwaltung)		



OP 2 | Wissenstransfer in politische Gremien

OP 2 Organisation und Projektmanagement 	
Maßnahmenbezeichnung	Wissenstransfer in politische Gremien
Räumlicher Bezug	ohne
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	keine
Nennung im Rahmen der Beteiligung	   
	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

In Zeiten von Klimaschutz, Luftreinhaltung, Umweltzonen und Verkehrsproblemen (Stau, Verkehrssicherheit) wird eine Mobilitäts- bzw. Verkehrswende von Experten und einer Mehrheit der Gesellschaft als unumgänglich angesehen. Das bestehende Mobilitätssystem soll nachhaltiger werden, alternative Antriebstechnologien sollen gefördert und die zukünftige Entwicklung der Siedlungsstrukturen entsprechend angepasst werden.

Die Gebietskörperschaften sowie eine Vielzahl weiterer Akteure (z.B. Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Carsharing-Unternehmen) stehen vor der schwierigen Aufgabe zukunftsweisende, wirksame und finanzierbare Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen zu finden.

Ein wichtiger Teil in politischen Abläufen ist es Lösungen für Probleme zu finden und komplexe Sachverhalte zu klären. Es gibt viele verschiedene Herausforderungen, zum Beispiel wie man die Umwelt schützt oder wie sicherstellt werden kann, dass die Mobilität aller Menschen gesichert ist.

Politikerinnen und Politiker müssen Entscheidungen treffen, um diese Probleme anzugehen. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist, dass sie sich mit den Themen gewissenhaft auseinandergesetzt haben und ausreichend informiert sind. Dies bedarf einer objektiven, sachlichen und fachlichen Wissensvermittlung. Dies gilt auch für die Entwicklung der Mobilität sowie die damit verbundenen Planungen und Prozesse, die eingeleitet und gesteuert werden müssen.

Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die politischen Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Kronberg im Taunus über Sachverhalte, Zusammenhänge und Entwicklung im Mobilitätssektor informiert werden.

Ein positives Beispiel hierfür ist die Nachbarstadt Oberursel, die sich zum Ziel gesetzt hat, fachliche Entscheidungen transparenter zu machen. Die Mitglieder aller Fraktionen hatten deswegen 2022 Gelegenheit ihre drängendsten Fragen rund um Mobilität und Verkehr an



den Magistrat zu richten. Die Verwaltung hat daraus zusammen mit der Hochschule RheinMain eine kleine Vortragsreihe mit den folgenden Themen entwickelt.

- Grundlagen: Was Sie über Mobilität und Verkehr wissen sollten!
- Organisation des Verkehrs: Der Straßenraum - unendliche Weiten?
- Verkehr und Mobilität entwickeln - aktuelle Ziele und Instrumente

Maßnahmenbeschreibung

Die Stadt Kronberg sollte - ähnlich wie die Stadt Oberursel - die politischen Vertreterinnen und Vertreter zu den vielfältigen Themen rund um die Mobilität und den Verkehr „fortbilden“. Die Wissensvermittlung könnte maßgeblich dazu beitragen zukunftsweisende Entscheidungen im Sinne der Gesellschaft zu treffen.

Die Wissensvermittlung kann beispielsweise durch externe Referentinnen und Referenten

- von Hochschulen/ Fachhochschulen
- von privaten Planungsbüros
- vom Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen oder
- von der ivm GmbH (Frankfurt am Main)

erfolgen. Hierbei kann es sich um unregelmäßige Veranstaltungen handeln, die von der Stadtverwaltung organisiert werden. Honorare für die Referenten sind ggf. einzuplanen.

Maßnahmenziele

- Wissensvermittlung rund um die Themen Mobilität und Verkehr → Erläuterung der Grundlagen, Ziele Zusammenhänge und Instrumente

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

keine

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
	☒ ☒ ☒ ☒	dauerhaft		€€€€€
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	
		Stadt Kronberg		



MM 1 | Einführung und Etablierung eines Mobilitätsmanagements

MM 1 Mobilitätsmanagement 	
Maßnahmenbezeichnung	Einführung und Etablierung eines Mobilitätsmanagements
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt
Vorhandene Unterlagen/ Grundlagen	keine
Nennung im Rahmen der Beteiligung	   
	Bürger/innen Stakeholder Online-Karte Umfrage

Ist-Situation/ Problemstellung

Es wird derzeit kein systematisches Mobilitätsmanagement in Kronberg im Taunus betrieben. Die Altkönigschule greift im Rahmen des Programms „Besser zu Schule“ auf die Unterstützung der ivm GmbH aus Frankfurt zurück.

Die ivm unterstützt Schulen, Schulträger und Kommunen bei der Einführung, Umsetzung und Verstetigung eines Schulischen Mobilitätsmanagements. Hierzu hat die Gesellschaft verschiedene Bausteine zur Information, Beratung, Umsetzung, Vernetzung und Verstetigung konzipiert. Diese ermöglichen je nach Ausgangslage einen niederschweligen Einstieg oder eine Ausweitung bereits vorhandener Aktivitäten.

Maßnahmenbeschreibung

Die Beeinflussung des Verkehrsgeschehens durch Managementsysteme soll dazu beitragen die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren.

„Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.“⁵⁷

Mobilitätsmanagement (MM) setzt bereits vor der Entstehung des Verkehrs an und bietet den Verkehrsteilnehmer/innen durch Information, Beratung und Motivation Optionen für eine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens.

⁵⁷ (Konsortium MOMENTUM und MOSAIC, 2000)



Mit diesem Ansatz sollen Alternativen zum eigenen Pkw, wie der öffentliche Verkehr, das Radfahren und das Zufußgehen, gestärkt werden. Darüber hinaus tragen auch Carsharing und Fahrgemeinschaften auf unterschiedliche Weise zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens bei. Insgesamt wird der Personenverkehr dadurch effizienter, umwelt- und sozialverträglicher, also nachhaltiger.

Akteure

Eine wichtige Rolle im Mobilitätsmanagement spielen Akteure wie private und öffentliche Betriebe, Krankenhäuser, Wohnungsunternehmen oder Schulen, die durch geeignete Angebote, Aktionen und Regelungen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer jeweiligen Zielgruppen wie der Beschäftigten, Mieter, Kunden, Schüler oder Eltern nehmen können. Diese Akteure können sich daran beteiligen die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Auch Angebote anderer Akteure wie Verkehrsunternehmen und -verbünde oder anderer Mobilitätsdienstleister sowie von Verbänden oder Krankenkassen schaffen Optionen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Beim Mobilitätsmanagement übernehmen Akteure Verantwortung für den von ihrem Standort ausgehenden Verkehr und kooperieren miteinander. Kommunen sollten dabei die Rolle des Initiators und Motivators übernehmen und auf gesamtstädtischer Ebene verkehrsmittelunabhängige Mobilitätsberatungen anbieten. Ebenso gehören die Einrichtung und der Betrieb von Mobilitätszentralen zu den kommunalen Handlungsfeldern.

Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements

Mögliche Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements sind:

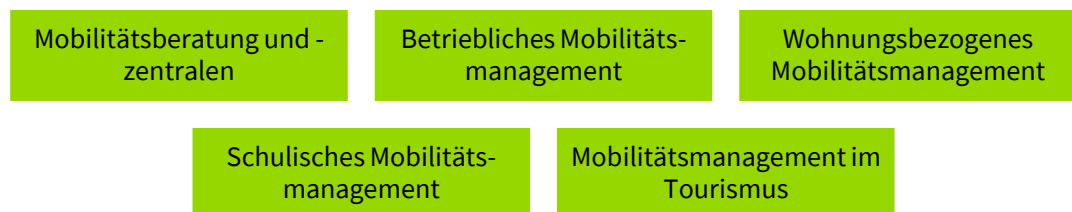


Abbildung 147: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements

Nachfolgend werden drei Handlungsfelder für die Stadt Kronberg im Taunus näher beschrieben.

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Ein wesentlicher Ansatz zur Förderung nachhaltiger, umweltfreundlicher Mobilität liegt auf dem Arbeitsweg und auf betrieblicher Ebene. Dies gilt im Hinblick auf die sehr großen Pendlerverkehre in besonderem Maße für die Stadt Kronberg im Taunus.

Unter betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) werden die Erstellung und die Umsetzung von betriebsspezifischen Mobilitätskonzepten mit der Zielsetzung nachhaltiger, umweltverträglicher betrieblicher Mobilität und Transportrationalisierung verstanden. Darüber hinaus kann es zur Lösung konkreter Verkehrsprobleme am Standort beitragen bzw. im Voraus versuchen sie zu verhindern.

Das BMM umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen, mit denen sich Verbesserungen der betrieblichen Mobilität erzielen lassen. Das Mobilitätsmanagement verfolgt dabei einen



verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und orientiert sich stark an den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer. Für die Entwicklung einzelner Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ist zwingend eine Analyse des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppen (Beschäftigte und Besucher/ Gäste) relevant. Zu Beginn der Entwicklung eines unternehmensspezifischen Mobilitätskonzeptes sollte sowohl eine Wohnstandortanalyse als auch eine Analyse der verkehrlichen Erreichbarkeit des Unternehmensstandortes durchgeführt werden. Darauf aufbauend kann ein Konzept entwickelt werden, welches idealerweise ein Paket an Maßnahmen beinhaltet.

Mögliche Themenfelder sind:

- Förderung des Radverkehrs (u.a. Abstellanlagen, Spinde, Duschen, Umkleiden)
- Förderung der Nahmobilität (u.a. Erreichbarkeit im Fußverkehr, Radverkehrsanlagen)
- Förderung der Bus- und Bahnnutzung (z.B. Jobtickets/ vergünstigte Deutschland-Tickets)
- Informationen zu Mobilitätsangeboten (Flyer, Broschüren, Intranet, Monitore mit Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle etc.)

Im ersten Schritt sollten die größten Arbeitgeber⁵⁸ der Stadt Kronberg im Taunus in den Prozess des BMM einbezogen werden, da bei diesen aufgrund der Unternehmensgröße in der Regel die größten Potenziale vorliegen. Es kann zudem eine räumliche Fokussierung (z.B. Gewerbegebiet Kronberg Süd) vorgenommen werden, um Anpassungen in der Infrastruktur oder im ÖPNV-Angebot besser mit den Mobilitätsmanagement-Maßnahmen verknüpfen zu können.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Vor den Toren vieler Schulen im ganzen Land stauen sich die sogenannten „Elterntaxis“. Verkehrsteilnehmer/innen im Schulumfeld behindern sich gegenseitig, und vor allem die Schülerinnen und Schüler, auf gefährliche Weise. Dabei fahren viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, damit diese ihren Schulweg sicher zurücklegen. Dass sie dadurch alle anderen Schülerinnen und Schüler gefährden, die ihren Schulweg (selbständig) zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, ist womöglich nicht allen Eltern bewusst. Sie tragen somit selbst dazu bei, dass der Verkehr für Kinder schwieriger zu beherrschen und unsicherer wird.

„Diesem Trend kann durch schulisches Mobilitätsmanagement (SMM) entgegengewirkt werden, indem Schulen einen Beitrag leisten, Kinder und Jugendliche auf eine intelligente und verantwortliche Verkehrsmittelwahl vorzubereiten und den „hausgemachten“ Pkw-Verkehr von Eltern und Lehrer/innen zur Schule einzudämmen.“ Die Lehrerinnen und Lehrer spielen dabei eine wichtige Rolle, da diesen - ebenso wie den Eltern - eine wichtige Vorbildfunktion zukommt.

Es gibt vielfältige Gründe und Motive für Kommunen und Kreise sich systematisch mit der Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu beschäftigen. Der Schulweg ist dabei nur als ein Teil der Gesamtmobilität zu betrachten. Im Vordergrund stehen allgemeine bildungs-,

⁵⁸ in Bezug auf die Anzahl der Beschäftigten

verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitische Zielsetzungen, zu denen auch kommunale Gebietskörperschaften ihren Beitrag leisten können und müssen.

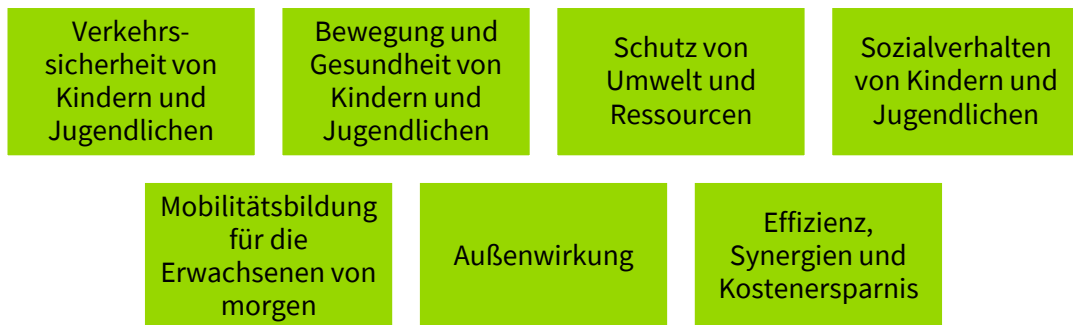


Abbildung 148: Motivationen für schulisches Mobilitätsmanagement

Für die Einführung und Etablierung von Maßnahmen des SMM bieten sich aktuelle Anlässe und Probleme (z.B. Hinweise von Eltern zur Schulwegsicherheit und Verkehrsunfälle) sehr gut an. Ein aktueller Anlass, insbesondere Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen, schärft die Sensibilität für das Thema und erhöht die Bereitschaft der maßgebenden Akteure, sich zu engagieren. Wichtig im Sinne eines wirksamen Mobilitätsmanagements ist es, das anlassgebende Problem nicht isoliert zu betrachten, sondern in einem breiteren Ansatz zu lösen.

Die konkreten Aktivitäten/ Maßnahmen, die die Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg beeinflussen sollen, lassen sich in drei Handlungsfelder einordnen.

1. Infrastruktur und Verkehrsregelung
2. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
3. Organisation und Information

Die wichtigsten Gruppen von Akteuren sind die Kommunen und Kreise, die Schulen und Schulbehörden, die Polizei sowie Verbände und Institutionen.

Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement (WMM)

Rund 80 % aller Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl werden zu Hause getroffen. Am häufigsten fällt die Wahl auf das eigene Auto. Ein wichtiger und häufig zutreffender Grund ist die Pkw-Verfügbarkeit. Der eigene Pkw steht in der Regel im direkten Wohnumfeld, bei Einfamilienhäusern sogar meist auf dem eigenen Grundstück.

Das wohnstandortbezogene Mobilitätsmanagement beschäftigt sich mit der Verknüpfung der Themenfelder „Wohnen“ und „Mobilität“. Das Ziel ist es den Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln am Wohnstandort zu erleichtern und durch die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote, Wahlfreiheit in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl am Wohnstandort zu schaffen.

Das Handlungsfeld umfasst Maßnahmen, die für Bewohner bestimmter Quartiere oder Mieter bestimmter Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern entwickelt werden und über die herkömmliche Dienstleistung hinaus einen spezifischen Nutzen für die Adressaten beinhalten.

„Durch die wohnstandortnahe Bereitstellung eines vielfältigen Verkehrsangebotes (ÖV-Anbindung/ Bedienung, Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr) in Verbindung mit



flankierenden wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie Mietertickets, wohnstandortnahes Carsharing [...] oder umfassende Information über das Angebot am Wohnort, kann die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele unabhängig vom Besitz eines Autos bzw. der Verfügbarkeit über ein solches erleichtert werden.“⁵⁹

Das Management-System kann sowohl auf bestehende als auch auf neu geplante Wohnsiedlungen angewendet werden. Diesbezüglich bietet sich die geplante Wohnsiedlung am Bahnhof Kronberg an, die gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner bietet (z.B. Nähe zur Innenstadt, guter ÖPNV-Anschluss)

Maßnahmenziele

- Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Alltagsverkehr
- Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, bevor Verkehr entsteht (u.a. bei Schulwegen)
- Schaffung einer Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels mittels vielfältiger Mobilitätsangebote und -informationen
- Reduktion der Pkw-Abhängigkeit → Reduktion der Pkw-Dichte in Kronberg
- Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens bei gleichbleibender Mobilität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

- Die Optimierung der Mobilität eines jeden Einzelnen trägt zur Verbesserung des Gesamtsystems bei → Alle Menschen profitieren von den Maßnahmen des MM.
- Mehrere Handlungsfelder des MM umfassen Maßnahmen mit Bezug zum ÖPNV. Wichtige Voraussetzung für die Bewerbung des ÖPNV: Ausbau des ÖPNV in Kronberg

Priorität	Umsetzungs-stand	Umsetzungs-horizont	Personeller Aufwand	Kosten
		dauerhaft		€€€€
Förder-möglichkeiten	Wirkung	Zuständigkeiten	Schnittstellen	

FP 4		Stadt Kronberg, Hochtaunuskreis (Schulträger AKS), IHK Frankfurt	fast alle Maßnahmen
------	--	--	---------------------

⁵⁹ (ILS, FGM et al., o.J.)



4.3 | Förderprogramme

Im Folgenden werden aktuell vorliegenden Förderprogramme aufgelistet und beschrieben, die zur Umsetzung der im Mobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmen in Anspruch genommen werden können.

Projektinterne Nummer	Förderprogramm 1 (FP 1)
Bezeichnung des Förderprogramms	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität
Gegenstand und Ziel der Förderung	▪ Förderung der Nahmobilität durch Mittel für Investitions- und Planungskosten ▪ Gefördert werden Projekte für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad (ggf. mit elektrischer Unterstützung) und weitere nicht motorisierte Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten auch in der Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr. ▪ Erhöhung der Sicherheit und Qualität des Aufenthalts auf Straßen, Wegen und Plätzen, in Bahnhöfen und in Bus und Bahn ▪ Leitziel: Stärkung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad im Sinne der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.
Inhalt der Richtlinie	Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie Zuwendungen für Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in den Bereichen Infrastruktur, Planung und Kommunikation.
Fördergebiet	Land Hessen
Antragsberechtigte	1. Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände 2. Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturunternehmen, soweit diese Unternehmen Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs erfüllen, für die die Kommunen zuständig sind.
Art, Umfang und Höhe der Förderung	60 - 80 % (i.d.R. 70 %)
Weitere Informationen	Hessen Mobil www.mobil.hessen.de

Projektinterne Nummer	Förderprogramm 2 (FP 2)
Bezeichnung des Förderprogramms	Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn Teil der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
Gegenstand und Ziel der Förderung	Aufbau von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten für Pendler
Inhalt der Richtlinie	▪ Reihenbügelanlage



	▪ Doppelstockanlage ▪ Standardüberdachung ▪ Sammelschließanlage ▪ Fahrradservicestation
Fördergebiet	deutschlandweit
Antragsberechtigte	Kommunen
Art, Umfang und Höhe der Förderung	i.d.R. 70 %
Weitere Informationen	Deutsche Bahn www.bikeandride.bahnhof.de/bikeandride

Projektinterne Nummer	Förderprogramm 3 (FP 3)
Bezeichnung des Förderprogramms	Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen
Gegenstand und Ziel der Förderung	▪ Förderung des Potenzials der Schnittstelle von Radverkehr und ÖPNV durch die Bereitstellung sicherer und bahnnaher Fahrradabstellanlagen ▪ (Modulare) Fahrradparkhäuser und große Sammelschließanlagen ▪ Automatische Fahrradparktürme ▪ Umnutzungen von untergenutzten oder leerstehenden Flächen in Bestandsgebäuden und Räumen im unmittelbaren Bahnumfeld
Inhalt der Richtlinie	▪ Mindestens 100 Stellplätze ▪ Teilbereiche müssen barrierefrei gestaltet sein ▪ Offene, transparente und diskriminierungsfreie Nutzungsbedingungen
Fördergebiet	deutschlandweit
Antragsberechtigte	Juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts, welche die förderfähige Maßnahmen auf eigene Rechnung und in eigener Verantwortung durchführen können
Art, Umfang und Höhe der Förderung	Maximal 75%
Weitere Informationen	Bundesamt für Logistik und Mobilität www.balm.de

Projektinterne Nummer	Förderprogramm 4 (FP 4)
Bezeichnung des Förderprogramms	Modellvorhaben zur Stärkung des ÖPNV



Gegenstand und Ziel der Förderung	▪ Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich durch attraktivere Angebote ▪ Maßnahmen zur Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität (z.B. Taktverdichtungen, Linienausbau und Beschleunigungsmaßnahmen) ▪ Maßnahmen im Bereich Digitalisierung von Auskunft- und Vertriebssystemen ▪ Maßnahmen, die auf eine nachweisbare Stärkung des klimafreundlichen ÖPNVs abzielen (Marketing, Kommunikation)
Inhalt der Richtlinie	Im Rahmen eines Modellvorhabens sollen geeignete Maßnahmen durch die Förderung erprobt und hinsichtlich ihrer Wirkung evaluiert werden
Fördergebiet	deutschlandweit
Antragsberechtigte	Kommunen, Verkehrsverbünde, öffentliche und private Verkehrsunternehmen
Art, Umfang und Höhe der Förderung	80 - 95% (Förderung durch Dritte auf landesrechtlicher Grundlage möglich)
Weitere Informationen	Bundesamt für Logistik und Mobilität www.balm.de

Projektinterne Nummer	Förderprogramm 5 (FP 5)
Bezeichnung des Förderprogramms	Förderung Kommunalen Straßenbau/ Öffentlicher Personennahverkehr Grundlage: Mobilitätsfördergesetz (MobFöG)
Gegenstand und Ziel der Förderung	Ziel der Förderung ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den hessischen Gemeinden. Dazu gehört die Entwicklung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätsprodukte, die Förderung verkehrstechnischer Innovation und des ÖPNV auf Schiene und Straße in Hessen sowie der Erhalt und der bedarfsgerechte Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. ▪ ÖPNV: Reaktivierung von Schienenstrecken, Mobilitätsstationen, Antriebsinnovationen, Fahrradverleihstationen, Fahrradabstellanlagen ▪ Kommunalen Straßenbau: Tempo30-Zonen, Parkraumbewirtschaftung, Fahrradverleihstationen, CarSharing-Stationen, Quartiersgaragen, Rad- und Fußverkehrsanlagen
Inhalt der Richtlinie	Investive Maßnahme für die Infrastruktur des ÖPNVs und dem Kommunalen Straßenbau sowie die Planung dieser Maßnahmen



Fördergebiet	Hessen
Antragsberechtigte	Landkreise, Städte, Gemeinden, Gemeinde- und Zweckverbände, kommunale Zusammenschlüsse, Verkehrsunternehmen und sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (je nach Maßnahme)
Art, Umfang und Höhe der Förderung	60 - max. 90%
Weitere Informationen	Land Hessen, vertreten durch das Hessisches Ministerium der Justiz und für den Rechtsstaat www.rv.hessenrecht.hessen.de www.mobil.hessen.de

Projektinterne Nummer	Förderprogramm 6 (FP 6)
Bezeichnung des Förderprogramms	Förderinitiative Fußverkehr
Gegenstand und Ziel der Förderung	▪ Stärkung des Fußverkehrs als klimafreundlichste und in intermodalen Verkehrsketten notwendige Verkehrsart ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit und sozialer Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger ▪ Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs ▪ Stärkung der Inter- und Multimodalität ▪ Erprobung innovativer Ansätze zur Konfliktreduktion mit anderen Verkehrsarten
Inhalt der Richtlinie	▪ Umgestaltung und Verkehrsberuhigung des Straßenraums ▪ Fußverkehrsförderung durch Maßnahmen zur Flexibilisierung der Nutzung des öffentlichen Raums ▪ Fußgängerfreundliche Querungsanlagen ▪ Beschilderung und Markierungen ▪ Beleuchtung ▪ u.v.m.
Fördergebiet	deutschlandweit
Antragsberechtigte	Juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts
Art, Umfang und Höhe der Förderung	max. 75%
Weitere Informationen	Bundesamt für Logistik und Mobilität www.balm.de



Projektinterne Nummer	Förderprogramm 7 (FP 7)
Bezeichnung des Förderprogramms	Finanzhilfen für Radschnellwege
Gegenstand und Ziel der Förderung	Ermöglichung von schnellen, sicheren und störungsfreien mit dem Fahrrad und Pedelec auf Grundlage hoher baulicher Standards Gefördert wird die Planung und der Bau von Radschnellwegen (RSW), sowie der Umbau von Kreuzungspunkten und die Sicherheitsausstattung von Wegen
Inhalt der Richtlinie	▪ RSW (auch Bestandteile) mit mehr als 10 Kilometern Länge ▪ RSW mit einer Prognosebelastung von rund 2000 Radfahrten täglich ▪ Trennung von anderen Verkehrsteilnehmenden ▪ Hohe bauliche Standards (Belagsqualität, Winterdienst etc.)
Fördergebiet	deutschlandweit
Antragsberechtigte	Gemeinden und Gemeindeverbände
Art, Umfang und Höhe der Förderung	max. 75%
Weitere Informationen	Bundesministerium für Digitales und Verkehr www.bmdv.bund.de

4.4 | Umsetzungsstrategie

Das Maßnahmenkonzept beinhaltet eine Vielzahl an Maßnahmen. Sie verfolgen das Ziel die Voraussetzungen für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten in Kronberg im Taunus zu unterstützen. Für diese Maßnahmen wurden bereits Prioritäten im Hinblick auf das Potential zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität definiert. Diese Prioritäten beziehen sich jedoch nur auf die einzelne Maßnahme und berücksichtigen keine weiteren Maßnahmen des Konzeptes sowie etwaige Synergien und Konkurrenzen.

Die Einzelmaßnahmen müssen daher nun in eine Planungsreihenfolge (Prioritätenliste) gebracht werden, die als Arbeits-/Auswahlhilfe für Politik und Verwaltung dienen soll. Auf diese Weise wird ein grober Handlungsrahmen für die kommenden Jahre vorgegeben. Während des Umsetzungsprozesses können u.a. durch die Resultate des Monitorings Neubewertungen notwendig werden, die zu Verschiebungen führen. Die Priorisierung richtet sich dabei nach unterschiedlichen Kriterien wie Potential, Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsmöglichkeit. Unter dem Aspekt der Umsetzungsmöglichkeit sind Kriterien wie Planungs- und Abstimmungsaufwand, etwaige Genehmigungsverfahren bzw. notwendige politische Beschlüsse und der Kostenaufwand zusammenfassend bewertet worden.



Grundsätzlich muss im Hinblick auf die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes unterschieden werden zwischen Maßnahmen, die über eine hohe Priorität verfügen, deren kurz- bis mittelfristige Umsetzung aber nicht möglich ist (z.B. Bau von Verkehrsinfrastruktur) und Maßnahmen, deren Umsetzung nicht prioritär angegangen werden muss, die aber mit einem vergleichbar geringen Aufwand umzusetzen wären (z.B. Anpassung von LSA-Schaltungen). Hierbei steht die Beurteilung von Verlagerungseffekten im Verkehrssystem (vom MIV auf den Umweltverbund) im Mittelpunkt.

1. Umsetzungsphase

Im Rahmen der **1. Umsetzungsphase** sollten die Maßnahmen umgesetzt werden, die über eine hohe Priorität verfügen und zudem kurzfristig umgesetzt werden können, weil beispielsweise der Planungs- und Genehmigungsaufwand sowie die Kosten im Vergleich zu anderen Maßnahmen gering sind. Darüber hinaus sollten möglichst viele Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden, die dazu beitragen die **Verkehrssicherheit** zu erhöhen. Hierzu gehört unter anderem die Verbesserung der Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Querungsstellen (FR 4). Diesbezüglich sind die Maßnahmen mit höchster Priorität anzugehen, die zur Erhöhung der Schulwegsicherheit beitragen können (Bestandteile der Maßnahmen K 1 und R 1).

Des Weiteren kann die Errichtung bzw. Optimierung von **Radabstellanlagen** (Maßnahme R 2) an wichtigen Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs dazu beitragen, dass mehr Menschen Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Dies ist sowohl auf Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs (Supermärkte, Bäckereien etc.) als auch auf den Bahnhof sowie den Bahnhofstempel Kronberg Süd und Haltestellen mit Regionalbus-/Expressbusanschluss bezogen. An den ÖV-Zugangspunkten fördern Sie die umweltfreundliche Intermodalität. Die hohen Pendlerverkehre Richtung Frankfurt am Main bieten ein sehr großes Potenzial für die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund.

Eine alleinige Förderung des Umweltverbundes wird nicht ausreichen, um nachhaltige Effekte hinsichtlich der Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund zu erzielen. Es werden auch Maßnahmen notwendig sein, die zu Lasten der Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs gehen (Anpassung des Parkraumangebotes, Erhöhung der Parktarife oder bspw. Einbahnstraßen-Regelungen zur Optimierung des Fuß- und Radverkehrs. Im Rahmen eines **Parkraummanagements** (Maßnahme KFZ 6) sollte das „Freiräumen“ der Gehwege vom ruhenden Verkehr eine hohe Bedeutung haben, um insbesondere den Fußverkehr zu stärken. Weiterhin ist die Entwicklung einer zeitgemäßen Stellplatz besonders wichtig, um nachhaltige Mobilität von Grund auf zu fördern.

2. Umsetzungsphase

In der **2. Umsetzungsphase** sollten die ersten (kleineren) Infrastrukturmaßnahmen als wichtige Grundlage für ein nachhaltiges Verkehrssystem umgesetzt werden. Hierzu zählen beispielsweise die Neuanlage und der Umbau von Querungsanlagen (Maßnahme FR 3).



Darüber hinaus können im Zeitraum 2025 - 2035 die Nebenrouten für den Fuß- und Radverkehr (Maßnahme FR 2) umgesetzt werden, um wichtige Netzlücken zu schließen und die aktive Mobilität nachhaltig zu fördern.

Aufgrund der hohen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs im Hinblick auf die Nahmobilität in Kronberg, sind für diesen Zeitraum mehrere Verbesserungen in diesem Handlungsfeld vorgesehen. Hierzu zählen Verbesserungen in der Erschließungsqualität sowie im Linien- und Fahrtenangebot, der Aufbau von Verknüpfungspunkten/ Mobilstationen (Maßnahmen ÖV 3 und R 2) sowie Optimierungen in der Infrastruktur (v.a. barrierefreie Bushaltestellen). Im Rahmen der nächsten Ausschreibung des Stadtbussystems sollte zudem die Einführung von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien (z.B. Elektrobusse) mit Priorität versehen werden. Eine Vielzahl weiterer Maßnahmen (u.a. Mobilitätsmanagement) hängt maßgeblich von Verbesserungen im öffentlichen Verkehr ab, so dass hier erhöhter Handlungsbedarf besteht.

Des Weiteren sollte im Handlungsfeld „Kfz-Verkehr“ die Umsetzung von drei Maßnahmen (KFZ 2, KFZ 3 und KFZ 4) kurz- bis mittelfristig angestoßen werden. Es handelt sich hierbei um einen kontinuierlichen Prozess, der mitunter mehrere Jahre/ Jahrzehnte andauern wird. Aufgrund dessen ist es wichtig, dass frühzeitig die entsprechenden Planungsprozesse angestoßen werden.

3. Umsetzungsphase

Trotz der hohen Priorität hinsichtlich der Notwendigkeit und der möglichen Wirkungen im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen können einige Maßnahmen erst mittel- bis langfristig (**3. Umsetzungsphase**) umgesetzt werden. Hierzu zählen in erster Linie größere Infrastrukturvorhaben wie der Neu- und Ausbau von Fuß- und Radverkehrsanlagen. Hiermit sind ein größerer Planungs- und Genehmigungsaufwand sowie ein hoher finanzieller Aufwand verbunden. Diese Maßnahmen werden mit einem mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont versehen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Maßnahmen in diesem Zeitraum abgeschlossen sein müssen. Es wäre auch hier erst einmal wichtig, dass die notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren in den kommenden Jahren gestartet werden. Eine etwaige Umstrukturierung des Straßennetzes (z.B. Ringstruktur) kann eine wichtige Grundlage bzw. Voraussetzung für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität. Aufgrund dessen sollte die Planungen hierfür bereits kurzfristig intensiviert werden.

4. Umsetzungsphase

Ein möglicher Ausbau der äußeren Erschließung von Kronberg im Taunus bedarf eines langen Planungs- und Genehmigungsverfahrens. Aufgrund dessen wurde diese Maßnahme mit einem langfristigen Umsetzungshorizont versehen. Analog zu einer möglichen Umstrukturierung des Kfz-Vorrangnetzes sollten auch bei dieser Maßnahme zeitnah weitere Untersuchungen vorgenommen werden, sofern deren Umsetzung beabsichtigt wird. Besonders wichtig ist, dass die Überlegungen hierzu bei städtebaulichen Entwicklungen berücksichtigt werden, um sich die Option offenzuhalten.



Kontinuierliche Prozesse

Die Gewährleistung der Einheit von Bau und Betrieb im vorhandenen Straßennetz stellt eine Daueraufgabe der Kommune dar. Im Hinblick auf die Förderung der Nahmobilität ist diese mit einer eher geringen Priorität versehen, da sie in der Regel im Zuge weiterer Straßenumbaumaßnahmen (z.B. Erneuerung von Versorgungsleitungen) und somit über einen längeren Zeitraum hergestellt wird (FR 5). Dies gilt ebenso für die Schaffung eines barrierefreien Verkehrssystems, was eine Daueraufgabe für die Gebietskörperschaften darstellt (FR 6).

Die Bereitstellung zwingend notwendiger personeller und finanzieller Ressourcen (Maßnahme OP 1), um eine wesentliche Voraussetzung für die Bewältigung der vielfältigen Herausforderungen zu schaffen, sollte in den nächsten 1-2 Jahren geklärt sein. Nur so können die vielfältigen Aufgaben und Maßnahmen angegangen und eine Mobilitätswende erreicht werden. Hierfür kann es förderlich sein, dass der Wissenstransfer in die politischen Gremien (OP 2) zeitnah (2024) angestoßen wird, um den angestoßenen Prozess effektiv und zielführend fortzuführen. Dies gilt ebenso für das Mobilitätsmanagement. Hier gilt es Strukturen aufzubauen, um dieses auf verschiedenen Ebenen sowie in vielfältigen Planungsprozessen (z.B. Bauleitplanung) in der Kommune zu etablieren.

Das vorliegende nachhaltige Mobilitätskonzept stellt eine wichtige Grundlage dar, weil es eine Vielzahl möglicher Mobilitätsmaßnahmen aufzeigt, mit denen eine Mobilitätswende in Kronberg im Taunus erreicht werden kann. Weiterhin sollten Maßnahmen angeschoben werden, die mitunter nur indirekt mit der Mobilität und dem Verkehr zu tun haben. Eine Verbesserung der Versorgungsinfrastruktur in den Kronberger Stadtteilen ist hier an erster Stelle zu nennen, weil hiermit eine wichtige Voraussetzung für Nahmobilität geschaffen wird („Stadt der kurzen Wege“).



1. Umsetzungsphase		Sofortmaßnahme & kurzfristig → 5 Jahre			
KFZ 6	Parkraummanagement				
R 2	Aufbau und Optimierung von Fahrradabstellanlagen				
FR 4	Verbesserung von Sichtbeziehungen				
2. Umsetzungsphase		kurz - mittelfristig 5-10 Jahre			
FR 3	Verbesserung der Querungsmöglichkeit von Straßen				
ÖV 2	Verbesserung des Linien- und Fahrtenangebotes im ÖPNV				
ÖV 4	Bushaltestellen und emissionsfreie Fahrzeuge				
KFZ 3	Optimierung von Knotenpunkten				
FR 2	Nebenrouten für den Fuß- und Radverkehr				
R 4	Einzelmaßnahmen im Radverkehr				
ÖV 1	Verbesserung der Erschließungsqualität im ÖPNV				
ÖV 3	Aufbau von Verknüpfungspunkten/ Mobilstationen				
KFZ 2	Umgestaltung der Stadtteilzentren/ Kerngebiete				
KFZ 4	Optimierung von Ortseingängen und Übergängen in VBB				
3. Umsetzungsphase		mittel- bis langfristig 5-15 Jahre			
K 1	Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld von Kindertagesstätten & Schulen				
R 1	Fahrradfreundliche Anbindung der AKS				
R 3	Haupttrouten für den Radverkehr				
F 1	Haupttrouten für den Fußverkehr				
KFZ 1	Vorrang-/ Verkehrsnetz für den Kfz-Verkehr				
4. Umsetzungsphase		langfristig > 15 Jahre			
KFZ 5	Verbesserung der äußeren Erschließung				
Kontinuierlicher Prozess		dauerhaft			
FR 6	Barrierefreie Infrastruktur				
OP 1	Personelle und finanzielle Kapazitäten				
OP 2	Wissenstransfer in politische Gremien				
FR 5	Menschengerechte Gestaltung von Straßenräumen				
MM 1	Einführung und Etablierung eines Mobilitätsmanagements				
Prioritäten					
	sehr hoch	hoch	mittel		niedrig

Abbildung 149: Umsetzungsstrategie für das Mobilitätskonzept



PHASE 5 | MONITORING- UND EVALUATIONSKONZEPT

Das Monitoring- und Evaluationskonzept stellt die Grundlage für die Wirkungsermittlung der umzusetzenden Maßnahmen dar. Mit Hilfe einer Evaluation soll der Erfolg einer einzelnen Maßnahme oder eines gesamten Mobilitätsprojektes ermittelt werden. Konkret heißt dies, dass zum einen überprüft wird, ob und in welchem Maße die neuen Mobilitätsangebote (z.B. Radabstellanlagen, Jobtickets) genutzt werden und zum anderen eruiert wird, welche Gründe für oder gegen die Nutzung dieser sprechen. Eine Evaluation hilft also bei der Beurteilung, ob die eingesetzten Mittel (Finanz- und Personalressourcen) sinnvoll verwendet wurden (Nutzen) und ermöglicht ggf. während des Projektzeitraums eine Nachbesserung.

Das Evaluationskonzept enthält Indikatoren, mit denen der Erfolg des Projektes gemessen werden kann. Darüber hinaus werden Beispiele für das Monitoring und die Evaluation im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Kronberg im Taunus gegeben.

5.1 | Ziele der Evaluation

Mit Hilfe von Evaluationen ist es möglich die Wirkungen und Effekte der umgesetzten Maßnahmen quantitativ und qualitativ zu bestimmen. Das Hauptziel einer Evaluation ist es, zu zeigen, dass das implementierte Projekt seine Ziele erreicht hat. Bei dem vorliegenden Mobilitätskonzept bezieht sich dies insbesondere auf die Frage, ob die Umsetzung der Konzeptinhalte zu einem nachhaltigen individuellen Mobilitätsverhalten geführt hat und somit z.B. die Schadstoff- und Lärmemissionen in Kronberg im Taunus reduziert werden konnten.

Sind die gewünschten Effekte eingetreten, dient die Evaluation der Bestätigung der Vorgehensweise. Treten sie nicht oder nur teilweise ein, deckt die Evaluation Schwachstellen auf und kann dazu dienen, ergänzende Maßnahmen umzusetzen.

5.2 | Ablauf der Evaluation

Idealerweise begleitet eine Evaluation kontinuierlich den gesamten Umsetzungsprozess; sie läuft also parallel zu Planung, Umsetzung und Betrieb der Maßnahme. Nachfolgend sind die möglichen Phasen sowie die wichtigsten Tätigkeiten aufgelistet.

1. Bestimmung des Zwecks, der verfügbaren Ressourcen und eines entsprechenden Evaluationsdesigns
2. Bestimmung der Indikatoren und der Datengrundlage, an der die Veränderungen durch die Maßnahme gemessen werden können.
3. Vorher-Erhebung bevor die Maßnahme(n) implementiert wird/werden
4. Das Monitoring erfolgt während des Projektzeitrahmens.
5. Nach Umsetzung der Maßnahme → Wirkungsevaluation (Ziele erreicht worden?)



5.3 | Untersuchungsdesign

Im Untersuchungs- oder Erhebungsdesign wird festgelegt, wo, wann und wie oft mit welchen technischen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen die Evaluation durchgeführt wird, um die nötigen Daten zu sammeln.

Bei den Evaluationsdesigns unterscheidet man grundsätzlich zwischen:

- Designs mit randomisierten Kontrollgruppen
- Experimentellen Designs mit Vergleichsgruppe und
- Experimentellen Designs ohne Vergleichsgruppe (vgl. für Mobilitätskonzept Kronberg im Taunus relevant)

Es ist wichtig, dass die Erhebung der notwendigen Daten für alle relevanten Indikatoren vor der Umsetzung durchgeführt wird. Diese werden dann mit den Daten der Erhebung nach der Umsetzung der Maßnahme verglichen.

5.4 | Zielgruppe

In einem Projekt ist es wichtig sich an eine genau definierte Zielgruppe zu wenden, deren Verhalten das Projekt beeinflussen will. Dadurch können die verfügbaren Ressourcen auf solche Gruppen konzentriert werden, die am vielversprechendsten erscheinen.

Im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Kronberg im Taunus könnte die Bestimmung der Zielgruppe wie folgt aussehen:

Kriterium	Beispiel
Fahrtzweck	alle Fahrtzwecke mit Quelle oder Ziel im Untersuchungsgebiet
Geographische Regionen	Kronberger Stadtteile, Gesamtstadt
Verkehrsmittel	Fahrrad, zu Fuß, Auto (potenzielle Umsteiger), Bus & Bahn
Einstellungen gegenüber Verkehrsmitteln oder gegenüber verschiedener Maßnahmen	Fahrrad-affine Personengruppen; Umweltbewusste Menschen, die gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind
Soziodemographische Aspekte	Personen sämtlicher Geschlechter, Alters- und Bildungsgruppen
Wichtige Ereignisse im Leben der Menschen	z.B. Umzug nach Kronberg im Taunus, Geburt eines Kindes, Arbeitsplatzwechsel (neue Mitarbeiter/innen in Unternehmen)
Momentane Stufe der Verhaltensänderung	Prä-Kontemplation, Kontemplation, Präparation/ Test, Aufrechterhaltung Bsp.: Pkw-Nutzer, die ggf. auf das Fahrrad umsteigen würden (sofern die Rahmenbedingungen stimmen)



5.5 | Ziele des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Kronberg im Taunus

Im Rahmen von Evaluationen muss man zwischen unterschiedlichen Zielen bzw. Zielebenen unterscheiden. Im Rahmen der Strategie-Entwicklung wurden Ziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus definiert. Diese Ziele haben einen strategischen Charakter und sind dadurch gekennzeichnet, dass sie einen angestrebten Idealzustand beschreiben, der meistens nicht eindeutig messbar ist.

Aus diesem Grund wurden in der Phase 2 Ziele für einzelne Themenfelder definiert, die mit Hilfe von einzelnen Maßnahmen auf kommunaler Ebene erreicht werden können. Diese Ziele und zugeordneten Maßnahmen lassen sich mit Hilfe von Indikatoren möglichst zuverlässig und eindeutig messen oder beschreiben.

Indikatoren

Indikatoren sind Messgrößen, die mögliche Wirkungen der Maßnahme am besten nachweisen. Bei der Auswahl von Indikatoren sollten drei grundlegende Anforderungen berücksichtigt werden:

- Die Leistung oder Wirkung der Maßnahme muss damit erfasst werden können.
- Die Indikatoren müssen zu den Zielen passen.
- Es muss Methoden oder Verfahren geben, mit denen sie verlässlich gemessen werden können.

Mit dem nachfolgend beschriebenen SMART-Ansatz wird erläutert, wieso die grundlegenden Anforderungen berücksichtigt werden sollen und wie dies gewährleistet werden kann.

Maßnahmenspezifische (Teil-)Ziele der Stadt Kronberg im Taunus

Für das Formulieren von eindeutigen, maßnahmenspezifischen Zielen ist der nachfolgend beschriebene sogenannte SMART-Ansatz hilfreich.

SMART-Ansatz

Spezifisch	Das Ziel sollte spezifisch, konkret, exakt, eindeutig und verständlich definiert sein Bsp.: Das Ziel „Es sollen mehr Menschen in Kronberg im Taunus mit dem Fahrrad fahren“ ist zu unspezifisch. Dieses sollte spezifischer formuliert werden. Zum Beispiel: Das Verkehrsaufkommen im Radverkehr soll in Kronberg im Taunus um 10 %-Punkte gesteigert werden.
Messbar	Der Erfolg oder Misserfolg der Maßnahme(n) sollte messbar sein. Hierzu sollte auch der Beweis für den Erfolg definiert werden. Mit Hilfe von Mobilitätsbefragungen oder Verkehrserhebungen kann beispielsweise der Erfolg des umgesetzten Mobilitätskonzepts der Stadt Kronberg im Taunus gemessen werden. Bsp.: Steigerung des Radverkehrsaufkommens in der Stadt Kronberg im Taunus bis 2035 um 5 %.
Ausführbar	Grundvoraussetzung für die Messung der Wirksamkeit einer Maßnahme ist die Bereitstellung bzw. Erhebung von Daten <u>vor</u> der



	Einführung der Maßnahme. Mit Hilfe dieser Daten kann und sollte abgeschätzt werden, ob das Ziel der Maßnahme erreicht werden kann. Bsp.: Wenn die Steigerung des Radverkehrsaufkommens in Kronberg im Taunus nachgewiesen werden sollen, müssen Daten zum Zustand vor der Umsetzung der Maßnahme(n) vorliegen. Es müssen also vor der Umsetzung der Maßnahme(n) Mobilitätsbefragungen oder Verkehrserhebungen durchgeführt werden, um eine Datengrundlage zu schaffen. Mit der Mobilitätsumfrage aus dem Jahr 2023 liegen aktuelle Informationen zum Mobilitätsverhalten in Kronberg im Taunus vor.
Realistisch	Im Rahmen der Projektplanung sollte geprüft werden, ob das Ziel mit den verfügbaren Ressourcen (z.B. Sach- und Personalbudget) erreicht werden kann. Des Weiteren sollte überlegt werden, ob das Ziel zu den allgemeinen Zielen (z.B. der Stadt Kronberg im Taunus) passt. Man sollte sich im Rahmen von Projekten jeglicher Art ehrgeizige Ziele setzen. Diese sollten allerdings nicht unrealistisch sein. Die Zielgrößen sollten angemessen formuliert und erreichbar sein. Es hilft oftmals, wenn man sich Teilziele setzt, die in kleineren Zeithorizonten erreicht werden sollen (und können). Die Ziele können in Abhängigkeit des Projektverlaufs auch angepasst werden, sofern Veränderungen in den Projektbedingungen vorliegen. Bsp.: Sollte der Radverkehrsanteil am Modal Split bereits 40 % betragen, ist eine weitere Erhöhung um 20 % innerhalb von fünf Jahren unrealistisch.
Termingerecht	Im Rahmen des Monitorings und der Evaluation sollte ein Zeitrahmen definiert werden, in dem die gesteckten Ziele erreicht werden sollen. Es ist möglich Teilziele zu setzen. Bsp.: Die Stadt Kronberg im Taunus möchte das Mobilitätskonzept bis zum Jahr 2035 umsetzen und mit den enthaltenen Maßnahmen in diesem Zeitraum Wirkungen erzielen.

In der nachfolgenden Tabelle sind maßnahmenspezifische Ziele sowie Indikatoren zur Messung dieser für das Mobilitätskonzept der Stadt Kronberg im Taunus aufgeführt und erläutert.



Ziel	Indikator	
	quantitativ	qualitativ
Ausreichend breite Fußverkehrsanlagen und Platz für Aufenthalt	Anteil der Fußverkehrsanlagen, die ausreichend breit dimensioniert sind Flächenanteile für den Fußverkehr (bezogen auf den gesamten Straßenraum) Anzahl der Aufenthaltsflächen/ Sitzmöglichkeiten etc.	Zufriedenheit mit der Dimensionierung der Fußverkehrsanlagen Zufriedenheit mit den Sitzmöglichkeiten/ Ausruhmöglichkeiten Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
Direkte, umwegefreie Fußwegeverbindungen	Direktheit von Fußverbindungen (Vergleich Luftlinie) Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums/ von bestimmten Einrichtungen im Fußverkehr in bestimmter Zeit (Bsp.)	Zufriedenheit mit den Fußwegeverbindungen Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit z.B. bestimmter Einrichtungen/ des Stadtzentrums
Barrierefreiheit im Fußverkehr	Mobilitätsrate von mobilitätseingeschränkten Personen	Zufriedenheit mit den barrierefrei gestalteten Fußwegen/ Knotenpunkten Bewertung der Möglichkeit einer eigenständigen Mobilität für mobilitätseingeschränkte Personen
Durchgängiges, verkehrssicheres, komfortables Radverkehrsnetz (auch für E-Fahrräder geeignet)	Länge der Netzlücken im Radverkehr (keine gesicherte Führung) Direktheit von Radverkehrsverbindungen (Vergleich Luftlinie) Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums/ von bestimmten Einrichtungen im Fußverkehr in bestimmter Zeit (Bsp.) Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden	Zufriedenheit mit den Radverkehrsverbindungen Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit z.B. bestimmter Einrichtungen/ des Stadtteilzentrums Bewertung der subjektiven Sicherheit im Radverkehr
Etablierung des Radverkehrs als		Bewertung der Gleichberechtigung (subjektives Empfinden)



Ziel	Indikator	
	quantitativ	qualitativ
gleichberechtigtes Verkehrsmittel		
Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts; z.B. durch hochwertige, separierte Verkehrsnetze (innerorts)	Anzahl der Konflikte/ Verkehrsunfälle zwischen Fußgängern und Radfahrenden	Zufriedenheit mit den Führungsformen im Radverkehr Bewertung der subjektiven Verkehrssicherheit als Fußgänger/ Radfahrer
Ausreichend komfortable und sichere Radabstellanlagen im Stadtgebiet	Anzahl der Radabstellanlagen Netzabdeckung mit Radabstellanlagen (Verteilung, Berücksichtigung von Quell- und Zielorten im Radverkehr Anteil der Radabstellanlagen mit Witterungs- und Diebstahlschutz	Bewertung der Anzahl an Radabstellanlagen Bewertung der Abdeckung des Stadtgebiets Zufriedenheit mit der Nutzung der Radabstellanlagen (Komfort) Zufriedenheit mit der Sicherheit der Radabstellanlage
Nutzerfreundliches, preiswertes ÖPNV-Angebot zur Verbindung der Stadteile und Anbindung an Nachbarkommunen	Anzahl der Fahrgäste/ Besetzungsgrad der Fahrzeuge ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (u.a. im Binnenverkehr) Höhe der Entgelteinnahmen Pünktlichkeit der Fahrzeuge	Bekanntheit des ÖPNV-Angebotes Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Linien, Taktung, Bedienzeiten etc.) Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot (Linien, Taktung, Bedienzeiten etc.) Bewertung der Fahrpreise Akzeptanz des ÖPNV
Barrierefreiheit der Bushaltestellen Steigerung des Komforts/ der Qualität der Haltestellen	Anzahl/ Anteil der barrierefrei ausgestalteten Bushaltestellen Anzahl der Haltestellen mit Fahrgastunterständen, Sitzmöglichkeiten, Fahrgastinformationen etc.	Bekanntheit der durchgeführten Maßnahmen (z.B. Barrierefreiheit) Bewertung der durchgeführten Maßnahmen (z.B. digitale Fahrgastinformationen) Zufriedenheit mit den durchgeführten Maßnahmen (Sitzmöglichkeiten) Akzeptanz des ÖPNV



Ziel	Indikator	
	quantitativ	qualitativ
Förderung der Intermodalität durch die Anbindung der Bahnhaltdepunkte an den Busverkehr	Anzahl der Fahrgäste, die den Bus auf dem Weg zum Bahnhaltdepunkt nutzen ggf. Auslastungsgrad der Parkplätze (Reduktion) Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrs-aufkommen	Bekanntheit der Busanbindung Bewertung der Busanbindung der Bahnhaltdepunkte Zufriedenheit mit der Busanbindung der Bahnhaltdepunkte Akzeptanz des ÖPNV
Umweltfreundliche, schadstoffarme, klimatisierte und barrierefreie Fahrzeugflotte	Anzahl der Fahrzeuge mit Euro-Norm 6, Anzahl an Elektrobussen/ Hybridbussen Anzahl/ Anteil der Busse mit Klimaanlage Anzahl/ Anteil der Busse mit Niederflurtechnik	Bekanntheit der Veränderungen in der Fahrzeugflotte Bewertung der Veränderungen in der Fahrzeugflotte Zufriedenheit mit den Veränderungen in der Fahrzeugflotte Akzeptanz des ÖPNV
Optimierung der Tarifstrukturen im ÖPNV		Bekanntheit der Veränderungen in der Tarifstruktur Bewertung der Tarifstrukturen (Preise, Verständnis etc.) Zufriedenheit mit den Tarifstrukturen Akzeptanz des ÖPNV
Optimierte Anbindung der Gewerbegebiete	Anzahl der Fahrgäste, die den Bus auf dem Arbeitsweg nutzen ggf. Auslastungsgrad der Parkplätze im Gewerbegebiet Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrs-aufkommen	Bekanntheit der Busanbindung Bewertung der Busanbindung der Bahnhaltdepunkte Zufriedenheit mit der Busanbindung der Bahnhaltdepunkte Akzeptanz des ÖPNV
Etablierung eines zeitgemäßen und nachhaltigen Parkraummanagements	Umfang des Parkraumangebots im öffentlichen (Straßen-)Raum Anzahl/ Anteil bewirtschafteter Parkflächen	Bekanntheit der Maßnahmen zum Parkraummanagement Bewertung der Maßnahmen zum Parkraummanagement (z.B.



Ziel	Indikator	
	quantitativ	qualitativ
	Länge der Parksuchzeit Auslastung des öffentlichen Parkraumangebotes	Parkraumbewirtschaftung, Parksuchzeit) Zufriedenheit mit den Maßnahmen zum Parkraummanagement Akzeptanz des Parkraummanagements
Reduktion des Kfz- Durchgangsverkehrs im untergeordneten, lokalen Verkehrsnetz	Verkehrsaufkommen im untergeordneten Verkehrsnetz Anteil des Kfz- Durchgangsverkehrs im untergeordneten Verkehrsnetz	Bekanntheit der durchgeführten Maßnahmen Bewertung der durchgeführten Maßnahmen (z.B. Modalfilter) Zufriedenheit mit den Maßnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs) Akzeptanz der durchgeführten Maßnahmen
Reduktion des Kfz- Verkehrsaufkommens; insbesondere im Binnenverkehr	Anteil des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen (z.B. im Binnenverkehr) Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte	
Optimierung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsachsen unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit	Anzahl/ Anteil an Knotenpunkten mit Kreisverkehrsregelungen Anzahl/ Anteil unsignalisierter Knotenpunkte Anzahl/ Anteil der LSA mit Nachtabstaltung Anzahl/ Anteil der LSA mit LED-Beleuchtung Qualität des Verkehrsflusses an Knotenpunkten	
Schaffung einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur	Anzahl der Ladesäulen/ Ladepunkte im Verhältnis zur Anzahl der Elektro-Pkw Abdeckung des Stadtgebietes/ Erreichbarkeit der Ladesäulen	Bekanntheit der durchgeführten Maßnahmen Bewertung der durchgeführten Maßnahmen



Ziel	Indikator	
	quantitativ	qualitativ
		Zufriedenheit mit der Ladeinfrastruktur Akzeptanz der durchgeführten Maßnahme
Förderung der Inter- und Multimodalität durch Bereitstellung vielfältiger Mobilitäts- und Verkehrsangebote	Anzahl der Mobilitäts- und Verkehrsangebote Erhöhung des Anteils intermodaler Wege Erhöhung des Anteils multimodaler Personen	Bekanntheit der Mobilitäts- und Verkehrsangebote Bewertung der Mobilitäts- und Verkehrsangebote Zufriedenheit mit den Mobilitäts- und Verkehrsangeboten Akzeptanz der Mobilitäts- und Verkehrsangebote

Tabelle 15: Maßnahmenspezifische Ziele des Mobilitätskonzeptes sowie Indikatoren zur Überprüfung

5.6 | Arten der Evaluation

Wirkungsevaluation

Das Hauptziel einer Wirkungsevaluation ist es, zu zeigen, ob es einen Effekt der Maßnahme gab bzw. ob die gesetzten Ziele erreicht wurden. Dazu wird die Situation vor der Maßnahmenumsetzung mit der Situation nach der Maßnahmenumsetzung verglichen. Mit Hilfe einer Wirkungsevaluation werden die messbaren Auswirkungen, also die Effekte einer Maßnahme, bewertet. Eine Maßnahme kann dabei auch eine Intervention, ein Projekt oder eine Kommunikationskampagne darstellen.

Prozessevaluation

Die Prozessevaluation konzentriert sich auf die Mittel und die Verfahren bei der Umsetzung einer Maßnahme. Sie beginnt bei der Projektentwicklung und geht über die ganze Laufzeit des Projekts. Dabei werden für alle Projektaktivitäten die positiven und negativen Faktoren, die den Umsetzungsprozess der Maßnahme beeinflussen, bewertet und so Informationen zur Überwachung und Verbesserung des Projekts geliefert.

→ Die Prozessevaluation und die Wirkungsevaluation sollen immer als Einheit gesehen werden. Nur ein sogenannter „gemischter Evaluationsansatz“ mit beiden Verfahren kann eine echte Begründung für den Erfolg geben oder den Lernerfolg aus einem „Misserfolg“ einer Maßnahme sicherstellen.

Widerstände und Treiber

Im Rahmen der Prozessevaluation wird nach internen oder externen Einflüssen gesucht, die das Projekt entweder fördern oder behindern. Man sollte daher alle (vermuteten) fördernden und hemmenden Einflüsse in einer Tabelle auflisten und diese gegeneinander abwägen. Diese Tabelle könnte für das Mobilitätskonzept der Stadt Kronberg im Taunus, wie nachfolgend dargestellt, aufgebaut sein. Die Inhalte sollten von den Projektverantwortlichkeiten der Stadt Kronberg im Taunus eingetragen werden.



Bereich	Beispiele für Widerstände	Beispiele für Treiber
Politisch/ strategisch		Unterstützung der Mobilitätswende durch die politische Mehrheit (langfristige Sichtweise)
Institutionell		<i>z.B. personelle Ressourcen (Abteilung für Verkehrsplanung)</i>
Kulturell		
Engagement, Kommunikation		
Planung	<i>z.B. Grunderwerb für den Bau von Radwegen</i>	
Organisatorisch	<i>z.B. veränderte Rahmenbedingungen bzgl. des Aufbaus eines Carsharing-Systems</i>	
Finanziell		<i>z.B. Fördermittel: Bsp.: „Richtlinie des Land Hessen zur Förderung der Nahmobilität“</i>
Technisch		

Tabelle 16: Widerstände und Treiber in einem Projekt (Vorlage/ Checkliste)

Rahmenbedingungen der Intervention/ Kontext-Monitoring

Ein weiteres wesentliches Element der Prozessevaluation ist das Kontext-Monitoring. Es dient dazu, die ermittelten Wirkungen einzuordnen und mögliche verzerrende Einflüsse zu ermitteln. Das bedeutet, dass der Projekteinfluss auf das Verhalten von dem anderer äußerer Einflussfaktoren, die zur selben Zeit auftreten, unterschieden wird.

„Ein gutes Projekt kann natürlich auf einem erfolgreich abgeschlossenen und zielführenden Projekt beruhen, es kann aber genauso auf günstige Faktoren am Ort der Intervention zurückzuführen sein.“

Die Ermittlung und Überprüfung dieser Rahmenbedingungen ist besonders wichtig, wenn ein **Eingruppen-Evaluierungsdesign ohne Kontroll- oder Vergleichsgruppe** verwendet wird. Monitoring-Indikatoren für Hintergrundbedingungen erfüllen mehrere Zwecke:

- Besseres Verständnis der Rahmenbedingungen
- Feststellung, ob die beobachteten Veränderungen unter dem Einfluss externer Faktoren (z.B. neue Buslinie) und personenbezogener objektiver Faktoren (z.B. Umzug in eine andere Gegend, veränderte Verfügbarkeit des Pkw) aufgetreten sind
- Besseres Verständnis der Auswirkungen subjektiver personenbezogener Faktoren (z.B. Erreichen einer höheren Stufe der Verhaltensänderung)



- Möglichkeit des Vergleichs mit ähnlichen MM-Projekten und ein besseres Verständnis, warum sich die Ergebnisse unterscheiden

Die beiden Hauptfaktoren, welche die Zuverlässigkeit von Ergebnissen eines Mobilitätsprojektes beeinträchtigen können, lassen sich grob als externe oder als personenbezogene Faktoren klassifizieren.

Externe Faktoren

Externe Faktoren beziehen sich auf die örtlichen Bedingungen. Sie wirken auf alle Personen ein, auch auf diejenigen, die von den Maßnahmen des Mobilitätsprojektes angesprochen werden sollen. Die Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes sind sehr vielfältig. Nachfolgend werden einige mögliche externe Faktoren aufgeführt, die bei dem vorliegenden Projekt der Stadt Kronberg im Taunus relevant sein können.

Mögliche externe Faktoren	Veränderung	Mögliche positive oder negative Einflüsse auf die Ergebnisse
Allgemeine		
soziale Merkmale der Zielgruppen und deren Veränderungen (z.B. Alterung der Gesellschaft)		
Veränderung politischer Rahmenbedingungen		
Veränderung von Gesetzen/ Verordnungen (neue StVO; z.B. Tempo 30 in Innenstädten)		
Einfluss von Verwaltungsstrukturen und -zuständigkeiten		
Allgemeine soziale und wirtschaftliche Entwicklungen		
Veränderungen der öffentlichen Meinung (z.B. Einstellung zum Klimaschutz)		
Pressekampagnen		
Wetter (sowohl in Bezug auf die Wirksamkeit der Maßnahmen als auch auf die Erhebungszeitpunkte)		
Verkehrsbezogene Faktoren		
Anzahl an Parkplätzen (+ / -)		
Veränderungen der Parkgebühren (+ / -)		
allg. Veränderungen in der Infrastruktur/ Verkehrsführung		
(Absatz-)Entwicklung von Pedelecs/ E-bikes		
Einführung neuer Linien des öffentlichen Nahverkehrs (z.B. Stadtbuslinien)		
Preise für Kraftstoffe und den öffentlichen Nahverkehr (Anstieg oder Rückgang)		



Mögliche externe Faktoren	Veränderung	Mögliche positive oder negative Einflüsse auf die Ergebnisse
Umsetzung weiterer Mobilitätsprojekte, die einen Bezug zu der geplanten Maßnahme haben können.		

Tabelle 17: Mögliche externe Faktoren innerhalb eines Projektes (Vorlage/ Checkliste)

Der Indikatoren-Katalog des Kontext-Monitorings ist bewusst sehr offen zu konzipieren, um möglichst viele Einflüsse des Kontextes (zumindest qualitativ) benennen und beurteilen zu können. Alle oben aufgeführten externen Faktoren haben wahrscheinlich (mehr oder weniger) Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl von Menschen. Sollten diese im Rahmen eines Mobilitätsprojektes nicht dokumentiert und idealerweise auch überwacht werden, wird es später schwerfallen, die genauen Auswirkungen auf das Mobilitätsprojekt, das Gegenstand der Evaluation ist, festzustellen.

Personenbezogene Faktoren

Personenbezogene Faktoren beziehen sich auf die individuellen Charakteristika der Personen, die von dem Mobilitätsprojekt angesprochen werden sollen. Aufgrund der Tatsache, dass die Maßnahmen, die für die Stadt Kronberg im Taunus vorgeschlagen werden, die breite Öffentlichkeit ansprechen sollen, wird im Folgenden nicht näher auf die personenbezogenen Faktoren eingegangen.

5. 7 | Monitoring und Evaluation

Monitoring ist die systematische Erhebung, Speicherung und Zusammenstellung von Daten. Es beschreibt, was passiert ist und welche Wirkungen aufgetreten sind. Monitoring ist die Grundlage für eine Evaluierung, kann jedoch nicht erklären, warum es zu bestimmten Ergebnissen gekommen ist.

Evaluationen haben das Ziel, Projekte/ Maßnahmen sach- und fachgerecht hinsichtlich vorher festgelegter Kriterien zu bewerten. Dazu werden systematisch relevante Informationen gesammelt und miteinander in Beziehung gesetzt. Informationen können in diesem Fall objektive Messergebnisse sein, z. B. die Konzentration von Luftschadstoffen oder ein Lärmpegel, Daten wie der Preis eines Parkscheins oder die Anzahl an Parkplätzen. Relevante Informationen können aber auch subjektive Bewertungen wie der Komfort eines Sitzes in der S-Bahn, die Zufriedenheit mit einer Beratung oder die wahrgenommene Sicherheit auf den Gehwegen vor einer Schule sein. Die **Evaluation** schließt eine tiefergreifende Analyse der aufgetretenen Auswirkungen ein, versucht zu erklären, warum eine Veränderung aufgetreten ist, und hilft dabei, Schlussfolgerungen über die dabei im Hintergrund wirkenden Kausalzusammenhänge zu ziehen.

→ **Monitoring** bezieht sich somit auf das, was als Folge der Intervention passiert ist, und **Evaluierung** auf die Frage, warum diese Veränderungen aufgetreten sind.



Monitoring im Rahmen des Mobilitätskonzeptes (Stadt Kronberg im Taunus)

Im Rahmen der Monitoring-Aktivitäten beim vorliegenden Projekt sollte grundsätzlich zwischen zwei Arten des Monitorings unterschieden werden.

Bei dem maßnahmenpezifischen Monitoring werden alle Aspekte beobachtet und erfasst, die im direkten Zusammenhang mit der umgesetzten Maßnahme bzw. dem implementierten Projekt stehen (z.B. Länge der Fahrradstraßen).

Maßnahmenpezifisches Monitoring (Auswahl)

	vor der Umsetzung	nach der Umsetzung
Länge der Radverkehrsanlagen (Fahrradstraßen, Radwege etc.) bzw. Netzlücken	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl an Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Länge der Fußverkehrsanlagen (Gehwege)	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl an Schulstraßen bzw. verkehrsberuhigten Schulumfeldern (max. Tempo 20)	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl der Verkehrsunfälle (Gesamt) und mit Beteiligung von Fußgängern/ Radfahrenden (ggf. auch Schwerpunkt Schülerinnen und Schüler)	siehe Ergebnisse der Analyse der Verkehrsunfälle für den Zeitraum 2018 - 2020	jährliche Überprüfung der Unfallzahlen
Schwere der Verkehrsunfälle (Anzahl Schwerverletzte und Tote)	siehe Ergebnisse der Analyse der Verkehrsunfälle für den Zeitraum 2020 - 2022	jährliche Überprüfung der Unfallzahlen
Parkraumangebot im öffentlichen Raum	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl der Querungsanlagen (z.B. an Hauptverkehrsstraßen)	einmalige Erhebung des Bestandes	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Taktung im SPNV sowie im Busverkehr (HVZ und NVZ)	einmalige Dokumentation der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl der Buslinien und Fahrten [Mio. Fzg.-km]	einmalige Dokumentation der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen



	vor der Umsetzung	nach der Umsetzung
Anzahl der Fahrgäste im Bus- und Bahnverkehr	einmalige Erhebung der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl barrierefreier Bushaltestellen (inkl. Zuwegung)	einmalige Erhebung der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl der Ortseinfahrten mit verkehrsberuhigenden Elementen und Querungsanlagen	einmalige Erhebung der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl an Verleihangeboten (z.B. Car- oder Bikesharing)	einmalige Dokumentation der Ist-Situation	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen
Anzahl an Ladesäulen/-punkten für Elektro-Fahrzeuge im Stadtgebiet	einmalige Dokumentation der Ist-Situation → Mobilitätskonzept	kontinuierliche Erfassung der Veränderungen in einer Datenbank (z.B. Abfrage beim Betreiber, Recherche)

Tabelle 18: Maßnahmenspezifisches Monitoring (Auswahl)

Die maßnahmenunabhängigen Monitoring-Aktivitäten stehen nur indirekt im Zusammenhang zum umgesetzten Projekt, sie können aber trotzdem Aufschlüsse über die Wirkungen der umgesetzten Maßnahme(n) geben.

Maßnahmenunabhängiges Monitoring (Auswahl)

	vor der Umsetzung	nach der Umsetzung
Auslastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum	z.B. einmal pro Quartal oder einmal pro Jahr	z.B. einmal pro Quartal oder einmal pro Jahr
Wildparker (Fahrräder) im Umfeld der vorhandenen Abstellanlagen bzw. der neu geplanten Mobilitätsstationen/ Abstellanlagen	Erhebung einmal pro Quartal	Erhebung einmal pro Quartal
Modal Split (Verkehrsmittelaufteilung)	Ergebnisse der Mobilitätserhebung 2023	z.B. alle 5-10 Jahre (ggf. über den Hochtaunuskreis; Aufstockung der Stichprobe im Rahmen der MiD)
Verkehrsaufkommen im klassifizierten Straßennetz/ auf ausgewählten Straßen	Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) von 2021 → siehe Mobilitätskonzept	Ergebnisse der zukünftigen Straßenverkehrszählungen (SVZ); ergänzend eigene Verkehrserhebungen im kommunalen Straßennetz (z.B. Hauptverkehrsstraßen)



	vor der Umsetzung	nach der Umsetzung
Luft- und Schadstoffemissionen	Messung an ausgewählten Straßen	Messungen an ausgewählten Straßen; z.B. einmal pro Jahr

Tabelle 19: Maßnahmenunabhängiges Monitoring (Auswahl)

Evaluation im Rahmen des Mobilitätskonzeptes (Stadt Kronberg im Taunus)

Im Folgenden werden konkrete Hinweise zur Durchführung der Wirkungsevaluation im Rahmen der Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes in der Stadt Kronberg im Taunus gegeben. Diese beziehen sich grundsätzlich sowohl auf die Durchführung einer Befragung als auch im Detail auf die einzelnen Ebenen (z.B. Bekanntheit, Nutzung und Zufriedenheit) der Evaluation. Die Hinweise können - und müssen je nach Projektverlauf und Umsetzung der Maßnahmen - gegebenenfalls angepasst werden. Es können selbstverständlich auch noch weitere Fragestellungen ergänzt werden, um noch tiefgründigere Antworten zu erhalten. Es wird empfohlen, dass man sich über jede Fragestellung intensiv Gedanken macht und überlegt, was man mit Hilfe der jeweiligen Frage erfahren möchte und, ob dies mit der Fragestellung/ dem Fragentyp überhaupt möglich ist.

Bekanntheit (Beispielfragen)

Dieser Teil bezieht sich auf den Grad der Bekanntheit der in der Stadt Kronberg im Taunus umgesetzten Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Es ist wichtig Informationen auf dieser Ebene zu sammeln, da das Wissen um die Existenz der jeweiligen Angebote eine Grundvoraussetzung für deren Nutzung ist. Wenn sich die Bekanntheit als relativ niedrig erweist, kann dies den Bedarf nach weiteren oder anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Bekanntheit (z.B. Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit/ Kommunikation) signalisieren.

Ein Indikator ist die Anzahl und der prozentuale Anteil der Menschen in Kronberg im Taunus, die von den Angeboten gehört haben.

Haben Sie etwas von den folgenden Maßnahmen in der Stadt Kronberg im Taunus gehört?			
	Ja, darüber bin ich informiert	Ja, ich habe davon gehört	Nein, ich habe davon nichts gehört
<i>Neue Fahrradstraße XY</i>	☐	☐	☐
<i>Verbesserte Fußverkehrsverbindung Bahnhof- Altkönigschule</i>	☐	☐	☐
<i>Einrichtung einer Schulstraße an der Altkönigschule</i>	☐	☐	☐
<i>Jobticket für den ÖPNV</i>	☐	☐	☐



Neue Stadtbuslinie zur Anbindung von Kronberg Süd	☐	☐	☐
Erhöhte Taktung der Stadtbuslinie XY in der Nebenverkehrszeit	☐	☐	☐
Neue Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Kronberg	☐	☐	☐

Wie sind Sie auf die neuen Mobilitätsangebote aufmerksam geworden?

- ☐ Zeitung
- ☐ Fernsehen
- ☐ Internetseite der Stadt Kronberg im Taunus
- ☐ Sonstige Internetseite oder soziale Netzwerke
- ☐ Bekannte/ Freunde/ Kolleginnen/ Kollegen
- ☐ Familie
- ☐ Sonstiges: _____

Nutzung (Beispielfragen)

Dieser Evaluationsabschnitt bezieht sich auf die Anzahl der Personen, die die neue Verkehrsinfrastruktur und die neuen Mobilitätsangebote in Kronberg in Anspruch nehmen. Diese Messung erlaubt es festzustellen, wie effizient die bisherigen Aktivitäten gewesen sind. Die Inanspruchnahme wird gemessen, in dem man zählt und dokumentiert, wie viele Personen die Angebote tatsächlich genutzt haben. Zum Beispiel kann dies die Anzahl der abgestellten Fahrräder oder die Nutzung der Gepäckschließfächer sein.

In der Stadt Kronberg im Taunus wurden neue und verbesserte Angebote für den Radverkehr geschaffen. Haben Sie eine von ihnen bereits in Anspruch genommen?			
	Ja, öfters	Ja, einmal	Nein
Radabstellanlage am Bahnhof	☐	☐	☐
Fahrradstraße XYZ	☐	☐	☐
Radweg entlang der Straße XY	☐	☐	☐
Fahrrad-Reparaturstation	☐	☐	☐

Zufriedenheit (Beispielfragen)

In diesem Teil der Evaluation wird der Grad der Zufriedenheit der Kronbergerinnen und Kronberger mit den in Anspruch genommenen Angeboten aus dem Mobilitätskonzept ermittelt. Dadurch zeigt sich, wie gut diese Maßnahmen den Bedürfnissen der Zielgruppe



entsprechen. Mit Hilfe des Feedbacks erhält man sehr wertvolle Informationen darüber, wie die Angebote ggf. verbessert werden könnten/ um den Bedürfnissen der Zielgruppe besser zu entsprechen.

Wie zufrieden sind Sie mit der Quantität der folgenden (neuen) Verkehrs- und Mobilitätsangebote?

	zufrieden	eher zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden	kann ich nicht beurteilen
<i>Radabstellanlagen</i>	☐	☐	☐	☐	☐
<i>Fahrradstraßen</i>	☐	☐	☐	☐	☐
<i>Radwege an Außerortsstraßen</i>	☐	☐	☐	☐	☐
<i>Fahrrad- Reparaturstationen</i>	☐	☐	☐	☐	☐

Wie bewerten Sie die Qualität der folgenden (neuen) Mobilitäts- und Verkehrsangebote?

	sehr gut	(eher) gut	(eher) schlecht	schlecht
<i>Radabstellanlagen</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Fahrradstraßen</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Radwege an Außerortsstraßen</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Fahrrad- Reparaturstationen</i>	☐	☐	☐	☐

Wie zufrieden sind Sie mit den (neuen) Mobilitäts- und Verkehrsangeboten?

	sehr gut	(eher) gut	(eher) schlecht	schlecht
<i>Radabstellanlagen</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Fahrradstraßen</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Radwege an Außerortsstraßen</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Fahrrad- Reparaturstationen</i>	☐	☐	☐	☐



Wie zufrieden sind Sie mit Informationen zu den (neuen) Mobilitäts- und Verkehrsangeboten?

	sehr gut	(eher) gut	(eher) schlecht	schlecht
<i>Internetseite der Stadt Kronberg im Taunus</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Flyer</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Broschüren</i>	☐	☐	☐	☐
<i>...</i>	☐	☐	☐	☐

Wie bewerten Sie die folgenden Aspekte der Informationen, die Sie bekommen haben bzw. einsehen können?

z.B. Website der Stadt Kronberg	stimmt sehr	stimmt eher	stimmt mittelmäßig	stimmt eher nicht	stimmt nicht
<i>... ist verständlich</i>	☐	☐	☐	☐	☐
<i>... ist durchdacht</i>	☐	☐	☐	☐	☐
<i>... ist glaubwürdig</i>	☐	☐	☐	☐	☐
<i>...</i>	☐	☐	☐	☐	☐

→ Der Indikator für die Zufriedenheit mit den angebotenen Leistungen ist der Prozentanteil der Befragten, die mit 1 oder 2 (stimmt sehr/ stimmt eher | sehr gut/ eher gut | zufrieden/ eher zufrieden) geantwortet haben.

Akzeptanz (Beispielfragen)

Bitte markieren Sie Ihre Meinung zu den folgenden Äußerungen.

Bitte markieren Sie ein Kästchen pro Zeile

	stimmt sehr	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt nicht
<i>Als Ergebnis der Informationen über die neuen Fahrradstraßen in Kronberg im Taunus habe ich angefangen über die Nutzung des Fahrrads bei Fahrten in die Innenstadt nachzudenken!</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Als Ergebnis der höheren Taktung der S-Bahn nach Frankfurt habe ich</i>	☐	☐	☐	☐



<i>angefangen über die Nutzung der Bahn bei Fahrten zur Arbeit nachzudenken!</i>				
<i>Als Ergebnis der neuen Stadtbuslinie nach Kronberg Süd habe ich angefangen über die Nutzung des Busses bei Einkaufsfahrten nachzudenken!</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Als Ergebnis der neuen Mobilstation am Bahnhof Kronberg habe ich angefangen über die Nutzung meines E-Fahrrads auf dem Weg zur S-Bahn nachzudenken!</i>	☐	☐	☐	☐
...				

Werden Sie auch zukünftig die nachfolgenden Mobilitäts- und Verkehrsangebote in Kronberg im Taunus nutzen?				
	Ja, auf jeden Fall	Eher ja	Eher nein	Nein, auf keinen Fall
<i>Radabstellanlagen</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Fahrradstraßen</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Radwege an Außerortsstraßen</i>	☐	☐	☐	☐
<i>Fahrrad-Reparaturstationen</i>	☐	☐	☐	☐

→ Der Indikator für die Akzeptanz der angebotenen Leistungen ist der Prozentanteil der Befragten, die mit 1 oder 2 (stimmt sehr/ stimmt eher | Ja, auf jeden Fall/ Eher ja) geantwortet haben.



FAZIT UND AUSBLICK

Die Stadt Kronberg im Taunus hat mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes den Grundstein für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Stadtgebiet sowie über die Grenzen hinaus gelegt. Mit diesem Konzept wird das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Kronberg um den vierten Baustein „Mobilität“ ergänzt.

Die detaillierte Bestandsanalyse stellt den Status Quo im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr in Kronberg dar und geht darüber hinaus auf weitere Bereiche ein, die Auswirkungen auf das Mobilitätsgeschehen haben. Der demografische Wandel wird die Bevölkerungsstruktur in den nächsten Jahren weiter verändern. Die Alterung der Gesellschaft wird eine der größten Herausforderungen sein; nicht nur im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr. Die bereits heute vorliegenden Defizite in der Versorgungsinfrastruktur werden insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen zunehmend vor Herausforderungen stellen und tragen nicht zur Förderung aktiver Mobilität bei.

Die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität sind aufgrund der Kompaktheit der Stadt als vergleichsweise gut einzustufen. Die Topografie erschwert zwar die aktive Mobilität, mit Elektrounterstützung können in Kronberg trotzdem viele Wege gut mit einem E-Bike zurückgelegt werden. Die vorliegende Radverkehrsinfrastruktur weist jedoch Defizite auf, die in den nächsten Jahren sukzessive behoben werden sollten. Dies gilt insbesondere für die Anbindung der ÖV-Zugangspunkte und der Schulen sowie den ruhenden Radverkehr.

Der SPNV-Anschluss bietet insbesondere für den Berufsverkehr sehr große Potenziale für eine nachhaltige Mobilität. Dieses Potenzial gilt es in den nächsten Jahren auszuschöpfen, in dem vor allem der Zugang zur S-Bahn mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes deutlich attraktiver gestaltet wird. Hierbei stehen komfortable und sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zu den ÖV-Zugangspunkten sowie hochwertige Radabstellanlagen im Umfeld der Haltepunkte im Vordergrund.

Das Stadtbussystem ist ein sehr wichtiges ÖV-Angebot, welches die Regionalbuslinien sinnvoll ergänzt. Mit dem aktuellen Linien- und Fahrtenangebote können jedoch die Anforderungen und Bedürfnisse vieler Zielgruppen nicht (vollumfänglich) abgedeckt werden. Der lokale Busverkehr kann gegenwärtig nicht das starke Rückgrat des Umweltverbundes bilden, um nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner zu unterstützen. Für bestimmte Personengruppen (z.B. Berufspendler) sowie Teilbereiche des Stadtgebietes stellt das ÖV-Angebot noch keine wirkliche Alternative zum eigenen Pkw dar.

Der vergleichsweise hohe Pkw-Bestand in Kronberg spiegelt sich auch im öffentlichen Straßenraum wider. Viele Straßenräume im Stadtgebiet werden sehr stark vom ruhenden Verkehr dominiert. Hierdurch werden insbesondere der Fuß- und Radverkehr negativ beeinflusst; sei es durch unzureichende Querungsmöglichkeiten, eingeschränkte Sichtbeziehungen oder eingeengte Gehwege. Der hohe Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr führt oftmals dazu, dass Flächen für den Fuß- und Radverkehr fehlen.



Das Autofahren wird in Kronberg im Taunus aktuell noch sehr stark gefördert; zum Beispiel durch die geringen Widerstände im Verkehrsnetz, das große Parkraumangebot und die geringen Parktarife. Es bestehen daher kaum Anreize für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Die entwickelten Szenarien zur Verkehrsentwicklung zeigen auf, dass eine Mobilitätswende in Kronberg nur erreicht werden kann, wenn die nachhaltigen Mobilitätsformen in Zukunft deutlich gefördert und zugleich der Widerstand für die Nutzung des privaten Autos erhöht wird. Nur mit einem Bündel aus pull- und push-Maßnahmen wird es gelingen, das Mobilitätsverhalten in Kronberg nachhaltig zu beeinflussen. Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage (Evaluation der Verhaltensstufe) zeigen, dass bereits heute ein recht großes Potenzial für die Reduktion der Pkw-Nutzung in Kronberg vorliegt.

Das Mobilitäts-Leitbild, welches mit ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern sowie mit Stakeholdern entwickelt wurde, wird in den nächsten Jahren als Entscheidungsgrundlage für politisches Handeln dienen. Es fasst die gemeinsame Vorstellung der Beteiligten zusammen und bildet damit das Ergebnis, mit dem sich viele unterschiedliche Interessen identifizieren können. Das Leitbild drückt den Zustand aus, der durch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes erreicht wird. Das wichtigste Ziel des Leitbildes ist, dass sich das Mobilitäts- und Verkehrssystem in Kronberg zukünftig durch Gerechtigkeit (z.B. Flächengerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit) unter den Verkehrsarten auszeichnet. Hiermit wird die Grundlage für eine systematische und nachhaltige Förderung des Umweltverbundes gelegt.

Die vielfältigen Beteiligungsformate (Umfragen, Workshops etc.) zeigen, dass sich die Stadtgesellschaft Veränderungen in Bezug auf die Mobilität und den Verkehr wünscht. Dies zeigt sich insbesondere an der Vielzahl an Vorschlägen und Wünschen zur Verbesserung des Umweltverbundes.

Die Konzeptpläne und das Maßnahmenkonzept fassen diese und weitere Ideen zusammen und stellen den Kern des integrierten Mobilitätskonzeptes dar. Die Vielzahl an Maßnahmen und Maßnahmenbündeln zeigt, dass die Stadt Kronberg vielschichtige Herausforderungen zu bewältigen hat, die einer dynamischen Entwicklung unterlaufen. Es wird darauf ankommen ein Bündel aus pull- und push-Maßnahmen umzusetzen, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens beginnt im Kopf. Daher kommt neben den überwiegend infrastrukturellen Maßnahmen den vielfältigen Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements sowie der Information und Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit eine hohe Bedeutung zu. Den Menschen müssen attraktive Alternativen zum Pkw geboten werden, die einfach und barrierefrei zu nutzen sind.

Für die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes bedarf es einer breiten Unterstützung durch die politischen Gremien. Eine Einigung über die Zielvorstellungen und Strategien ist diesbezüglich von besonderer Bedeutung. Das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Mobilität, die einen wichtigen Beitrag zu einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität in Kronberg leistet, sollte dabei stets im Vordergrund stehen.



Um die Erfolge und Wirkungen der umzusetzenden Maßnahmen ermitteln zu können, bedarf es einer systematischen Evaluation des Gesamtkonzeptes. Hierzu wurde ein Evaluationskonzept entwickelt, welches das Monitoring miteinbezieht.

Die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes war über den gesamten Projektzeitraum von einer breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung geprägt. Diese begann im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse und setzte sich im Rahmen der Bürgerworkshops im Juni und November 2023 fort. Das große Interesse und die vielfältigen und wichtigen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger haben entscheidend zur Entwicklung des integrierten Mobilitätskonzeptes beigetragen.

Vielen Dank an alle Bürgerinnen und Bürger, die politischen Vertreter/innen sowie alle weiteren Akteure für die Unterstützung im Rahmen der Konzeptentwicklung!



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Die Stadt Kronberg innerhalb des Hochtaunuskreises (Eigene Darstellung) .	1
Abbildung 2: Ablauf des Projektes "Nachhaltiger Mobilitätsplan für die Stadt Kronberg im Taunus"	4
Abbildung 3: Gegenüberstellung der THG-Emissionen der Szenarien für das Jahr 2030	8
Abbildung 4: Verkehrs-Rahmenplan, Teil II Straßennetz/ ruhender Verkehr (Konzept) ..	12
Abbildung 5: Verkehrs-Rahmenplan, Teil II ÖPNV - Busliniennetz (Konzept)	13
Abbildung 6: Maßnahmenübersicht des Nahmobilitätsplans.....	16
Abbildung 7: Räumliche Lage des Mittelbereichs Kronberg im Taunus	19
Abbildung 8: Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen	21
Abbildung 9: Fußläufige Erreichbarkeit der Kindertagesstätten	22
Abbildung 10: Fußläufige Erreichbarkeit der Schulen	23
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Kronberg im Taunus.....	23
Abbildung 12: Verkehrsmengen im klassifizierten Straßennetz für das Jahr 2021	26
Abbildung 13: Radverkehrsnetze auf dem Kronberger Stadtgebiet	27
Abbildung 14: ÖPNV-Liniennetzplan (Stand: März 2024).....	29
Abbildung 15: Fußläufige Erreichbarkeit der Bushaltestellen	30
Abbildung 16: Angebotsqualität im ÖPNV (Hauptverkehrszeit an einem Werktag (Mo-Fr) in den Wintermonaten)	32
Abbildung 17: Ein- und Auspendlerbeziehungen der Stadt Kronberg im Taunus (Entfernung Wohnort - Arbeitsort: max. 100 km).....	32
Abbildung 18: Ein- und Auspendlerbeziehungen der Stadt Kronberg im Taunus (Stichtag: 30.06.2021)	33
Abbildung 19: Entwicklung des Pkw-Bestandes in Kronberg im Taunus	34
Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung und Pkw-Bestand in Kronberg im Taunus.....	35
Abbildung 21: Entwicklung der Motorisierungsgrade in Kronberg im Taunus im Vergleich zum Bundesgebiet	35
Abbildung 22: Darstellung der Radverkehrsmengen in Kronberg im Taunus aus dem Wettbewerb "STADTRADELN 2022" (Quelle: Eigene Darstellung).....	36
Abbildung 23: Unfalltypen in Kronberg im Taunus (Radfahrende).....	43
Abbildung 24: Unfalltypen in Kronberg im Taunus (Fußgänger/innen).....	44
Abbildung 25: Online-Beteiligung mittels interaktiver Karte	44
Abbildung 26: Anmerkungen im Rahmen der Online-Beteiligung nach Verkehrsart (n = 116 Einträge)	45
Abbildung 27: Ergebnisse der Online-Beteiligung Einträge nach Themenfeldern geclustert	46
Abbildung 28: Beurteilung der Gesamtqualität des Kronberger Verkehrssystems (Mobilitätsumfrage 2023).....	49
Abbildung 29: Beurteilung des Verkehrssystems im Hinblick auf die Verkehrsarten (Mobilitätsumfrage 2023).....	49
Abbildung 30: Prioritäten von Handlungsfeldern in Kronberg (Mobilitätsumfrage 2023) .	50
Abbildung 31: Stufenmodell selbstregulierter Verhaltensänderung	51



Abbildung 32: Stufen der Verhaltensänderung im Hinblick auf die Pkw-Nutzung (Mobilitätsumfrage 2023).....	52
Abbildung 33: Höchster Bildungsabschluss der Teilnehmenden an der Mobilitätserhebung 2023.....	54
Abbildung 34: Berufstätigkeit der Teilnehmenden an der Mobilitätserhebung 2023	55
Abbildung 35: Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes	55
Abbildung 36: Wohnorte der Teilnehmenden an der Mobilitätserhebung 2023	56
Abbildung 37: Modal Split in der Stadt Kronberg im Taunus 2023	56
Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen (Mobilitätserhebung 2023).....	57
Abbildung 39: Weglängen (Mobilitätserhebung 2023).....	58
Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen (Mobilitätserhebung 2023)	58
Abbildung 41: Dimensionierung der Gehwege im Erhebungsnetz.....	61
Abbildung 42: Fehlende Barrierefreiheit am Knotenpunkt „Schönberger Straße/ Limburger Straße“ (Oberhöchstadt)	62
Abbildung 43: Fehlende Barrierefreiheit an der Bushaltestelle „Birkenweg“ (Oberhöchstadt)	62
Abbildung 44: Netzlücken im Radverkehr in Kronberg im Taunus (nur Erhebungsnetz)...	64
Abbildung 45: Unzureichender Unterhalt/ unzureichende Pflege der Verkehrsanlage (L 3005 Frankfurter Straße)	65
Abbildung 46: Unzureichende Qualität des Radweges (Scheibenbuschweg)	65
Abbildung 47: Mangelhafte Sichtbeziehungen an Einmündungen (Schwalbacher Straße/ Geiersbergweg)	65
Abbildung 48: Durchfahrt verboten für den Radverkehr (Am Waldschwimmbad; Einfahrt in Waldweg)	65
Abbildung 49: Zugewachsene Fahrradabstellanlage am Bahnhofsteilpunkt Kronberg Süd. 65	
Abbildung 50: Fehlende Sitzmöglichkeit und fehlender Fahrgastunterstand an der Haltestelle „Viktoriastraße“	67
Abbildung 51: Fehlende Einstiegsmöglichkeit in den Bus an der Haltestelle „Kirche“ (Oberhöchstadt)	67
Abbildung 52: Fehlende Barrierefreiheit/ fehlende Zuwegung zur Haltestelle „Stift Kronthal“	67
Abbildung 53: Fehlender Hochbord zum niveaugleichen Einstieg (Haltestelle „Dalles“ in Oberhöchstadt)	67
Abbildung 54: Ruhender Verkehr in einem verkehrsberuhigten Bereich	68
Abbildung 55: Parken in unmittelbarer Nähe zu Querungsstellen für den Fußverkehr	68
Abbildung 56: Anordnung von Parkständen auf dem Gehweg	68
Abbildung 57: Anordnung von Parkständen auf dem Gehweg	68
Abbildung 58: Ortseingang Oberhöchstadt (K 769 Schönberger Straße)	69
Abbildung 59: Unzureichende Gestaltung des Eingangs in die Tempo 30-Zone (Sudetenring; Waldsiedlung)	69
Abbildung 60: Fehlende Einheit von Bau und Betrieb in der Steinbacher Straße (Oberhöchstadt)	69
Abbildung 61: Verkehrsberuhigter Bereich im Trennprinzip (Unterteilung Seitenraum und Fahrbahn)	70



Abbildung 62: Verkehrsberuhigter Bereich im Mischprinzip	70
Abbildung 63: Knotenpunkt mit Aufpflasterung und „Haifischzähnen“ (Trennprinzip)	70
Abbildung 64: Kreisrunde Pflasterung im Knotenpunktbereich (Mischprinzip)	70
Abbildung 65: Sichtfelder von Kindern auf dem Weg zur Kita/ Schule (Schöne Aussicht in Oberhöchstadt)	71
Abbildung 66: Sichtfeld von Kindern beim Queren der Fahrbahn (Schöne Aussicht in Oberhöchstadt)	71
Abbildung 67: Parken vor dem Eingang zur Ev. Kindertagesstätte „Anderland“ (Oberhöchstadt)	71
Abbildung 68: Schmalen Gehweg am Eingang der Grundschule „Schöne Aussicht (Oberhöchstadt)	71
Abbildung 69: Verdecktes Verkehrszeichen (Einmündung Mühlbachweg/ Am Kirchberg)	72
Abbildung 70: „Doppelte Benutzungspflicht eines Geh-/ Radweges (L 3015 Oberurseler Straße; Höhe Waldsiedlung)	72
Abbildung 71: Fehlerhafte Beschilderung (Ausfahrt Hofgut Hohenwald/ Oberurseler Straße)	73
Abbildung 72: Fehlende Freigabe für den Radverkehr (Landesnetz Hessen; Am Waldschwimmbad)	73
Abbildung 73: SWOT-Analyse für den Mobilitäts- und Verkehrsbereich in Kronberg im Taunus	76
Abbildung 74: Datengrundlagen für die Entwicklung des Prognose-Nullfalls sowie der Mobilitäts-Szenarien	77
Abbildung 75: Altersstruktur der Bevölkerung für Kronberg im Taunus im Zeitvergleich .	79
Abbildung 76: Einflussnahme der Stadt Kronberg im Taunus	81
Abbildung 77: Entwicklungstendenzen und deren Ausprägungen (Szenarien der Mobilitätsentwicklung)	83
Abbildung 78: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Verkehrssicherheit"	83
Abbildung 79: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Öffentlicher Personenverkehr"	84
Abbildung 80: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Fußverkehr"	84
Abbildung 81: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Radverkehr"	85
Abbildung 82: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Wahlfreiheit"	85
Abbildung 83: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Nachhaltigkeit"	86
Abbildung 84: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Handlungsfeld "Verkehrsverlagerung"	86
Abbildung 85: Szenarien der Verkehrsentwicklung: Zusammenfassung.....	87
Abbildung 86: Leitziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus (Gruppe: Stakeholder)	90
Abbildung 87: Workshop zur Leitbildentwicklung am 19.06.2023 (Stakeholder).....	91
Abbildung 88: Feedback zu "Was fällt ihnen spontan zur Mobilität und zum Verkehr in Kronberg im Taunus ein?" (Leitbild-Workshop mit Bürgerinnen und Bürgern am 24.06.2023)	92
Abbildung 89: Bepunktung der Leitsätze nach Verkehrsarten (Leitbild-Workshop mit Bürgerinnen und Bürgern)	93



Abbildung 90: Leitziele für die zukünftige Mobilität in Kronberg im Taunus (Gruppe: Stakeholder)	93
Abbildung 91: Workshop zur Leitbildentwicklung am 24.06.2023 (Bürgerinnen und Bürger)	94
Abbildung 92: Ziele der Workshops mit Kindern und Jugendlichen.....	94
Abbildung 93: Zentrale Aspekte aus den Berichten über den Schulweg (AKS-Workshop)	97
Abbildung 94: Zentrale Aspekte aus den Berichten "Wenn ich einen Tag König/in von Kronberg wäre" (AKS-Workshop)	98
Abbildung 95: Altersverteilung der Workshop-Teilnehmenden (18.11.2023).....	115
Abbildung 96: Höchster Bildungsabschluss der Workshop-Teilnehmenden (18.11.2023)	115
Abbildung 97: Diskussion in den Kleingruppen (Arbeitsphase) (Bürgerworkshop am 18.11.2023)	115
Abbildung 98: Vorstellung der Maßnahmen im Plenum (Bürgerworkshop am 18.11.2023)	115
Abbildung 99: Bewertung der Maßnahmen nach Verkehrsarten (Bürgerworkshop am 18.11.2023)	116
Abbildung 100: Bewertung der Maßnahmen nach Handlungsfeldern (Bürgerworkshop am 18.11.2023)	116
Abbildung 101: Bewertung der Maßnahmen mittels eines Tablets (Bürgerworkshop am 18.11.2023)	117
Abbildung 102: Vorstellung der Bewertungsergebnisse (Bürgerworkshop am 18.11.2023)	117
Abbildung 103: Bewertung der Maßnahmen nach Handlungsfeldern (Bürgerworkshop am 18.11.2023)	117
Abbildung 104: Bewertung nach Maßnahmenbündeln (Bürgerworkshop am 18.11.2023)	118
Abbildung 105: Bewertung der Maßnahmen nach Verkehrsarten (Runder Tisch Verkehr am 7.11.2023)	121
Abbildung 106: Bewertung der Maßnahmen nach Handlungsfeldern (Runder Tisch Verkehr am 7.11.2023)	122
Abbildung 107: Arbeitsphase in Kleingruppen (Runder Tisch Verkehr am 7.11.2023)	122
Abbildung 108: Vorstellung der Maßnahmen im Plenum (Runder Tisch Verkehr am 7.11.2023)	122
Abbildung 109: Bewertung der Maßnahmen nach Handlungsfeldern (Runder Tisch Verkehr 7.11.2023)	123
Abbildung 110: Bewertung nach Maßnahmenbündeln (Runder Tisch Verkehr 7.11.2023)	123
Abbildung 111: Bleichstraße mit Blick auf das Casal Forum	129
Abbildung 112: Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße	129
Abbildung 113: Mögliche Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Grüner Weg.....	135
Abbildung 114: Mögliche Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Altkönigschule und Oberhöchstadt	136

Abbildung 115: Ausbau des Feld-/ Wirtschaftsweges zwischen Schönberger Straße und Stoltzestraße	137
Abbildung 116: Ausbau der Fußwegeverbindung "Augustinusstraße" (Oberhöchstadt)	138
Abbildung 117: Fehlende Querungsstelle im Bereich der Haltestelle „Sodener Straße“	141
Abbildung 118: Fehlende Querungsstelle an der Haltestelle „Falkensteiner Stock“ (Königsteiner Str.)	141
Abbildung 119: Sichtbehinderung an der Einmündung „Schwalbacher Straße/ Geiersbergweg“ (Mangel Nr. 172)	145
Abbildung 120: Sichtbehinderung durch Bewuchs am FGÜ in der Limburger Straße (Mangel Nr. 66).....	145
Abbildung 121: Beispiel für die Dominanz des ruhenden Verkehrs im verkehrsberuhigten Bereich.....	148
Abbildung 122: Unzureichende Gehwegbreiten/ „mensenungerechte“ Straßenraumaufteilung“ in der Oberurseler Straße	148
Abbildung 123: Ordnungswidrig abgestelltes Fahrzeug am Eingang zur Kita und Dominanz der ruhenden Verkehrs (linke Seite) im Buchenweg.....	153
Abbildung 124: Fehlende Querungsmöglichkeit auf Höhe des Kita-Eingangs	153
Abbildung 125: Dominanz der ruhenden Verkehrs in der Straße „Schöne Aussicht“	154
Abbildung 126: Deutlich unterdimensionierter Gehweg am Eingang der Grundschule „Schöne Aussicht“	154
Abbildung 127: Parkstände im Knotenpunkt „Sodener Straße/ Pfarrer-Müller-Weg“	155
Abbildung 128: Parken im verkehrsberuhigten Bereich (Pfarrer-Müller-Weg)	155
Abbildung 129: Fehlende Querungsstelle im Bereich der Haltestelle „Sodener Straße“	155
Abbildung 130: Fehlende Querungsstellen im gesamten Straßenverlauf (z.B. an Einmündungen/ Kreuzungen)	155
Abbildung 131: Unzureichende Sichtbeziehungen an den Parkplatz-Zufahrten	156
Abbildung 132: Unzureichende Dimensionierung der Warteflächen an der Haltestelle „Altkönigschule“ in der Oberhöchstädter Straße“	156
Abbildung 133: Fehlende Einheit von Bau und Betrieb (Im Brühl).....	157
Abbildung 134: Großes Parkraumangebot im verkehrsberuhigten Bereich.....	157
Abbildung 135: Fehlende Querungsstellen auf der Friedrichstraße	157
Abbildung 136: Überdimensionierte Knotenpunkte mit langen Querungswegen (z.B. Zeilstraße/ Im Brühl)	157
Abbildung 137: Fehlende Querungsstellen auf der Friedrichstraße	158
Abbildung 138: Überdimensionierte Knotenpunkte mit langen Querungswegen (z.B. Friedrichstr./ Wiesenau).....	158
Abbildung 139: Fehlende Querungsstelle auf der Freiherr-vom-Stein-Straße (z.B. vorgezogener Seitenraum)	158
Abbildung 140: Fehlende Querungsmöglichkeit an der Einmündung „Walter-Schwagenscheidt-Straße/ Burnitzstraße“	159
Abbildung 141: „Hoch gelegener“ Gehweg auf der nördlichen Straßenseite der Burnitzstraße.....	159
Abbildung 142: Dominanz des ruhenden Verkehrs im direkten Umfeld der Kronthal-Schule & des Kindergarten Arche Noah.....	159



Abbildung 143: Fußgänger-/ Kinderunfreundliche Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs	159
Abbildung 144: Verkehrssituation in der Le-Lavandou-Straße zum Schulschluss.....	197
Abbildung 145: Freifläche am Knotenpunkt "Schönberger Straße/ Le-Lavandou-Straße"	198
Abbildung 146: Bewohnerparkzonen in der Kronberger Innenstadt.....	221
Abbildung 147: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements	228
Abbildung 148: Motivationen für schulisches Mobilitätsmanagement.....	230
Abbildung 149: Umsetzungsstrategie für das Mobilitätskonzept	240



TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht "Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises" (Auszug Stadt Kronberg im Taunus).....	17
Tabelle 2: Landesstraßen auf Kronberger Stadtgebiet	25
Tabelle 3: Kreisstraßen auf Kronberger Stadtgebiet	25
Tabelle 4: Ein- und Auspendlerstatistiken der Stadt Kronberg im Taunus (Stichtag: 30.06.2021)	33
Tabelle 5: Anzahl der Ein- und Auspendler von Kronberg sowie deren Wegeentfernungen	33
Tabelle 6: Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2022 für Kronberg im Taunus.....	37
Tabelle 7: Anzahl an Verkehrsunfällen an Knotenpunkten (2020 - 2022; mind. 6 Verkehrsunfälle)	41
Tabelle 8: Ergebnisse der Online-Beteiligung Einträge mit mindestens 20 "Likes"	46
Tabelle 9: Ergebnisse der Online-Beteiligung Einträge mit kontroversen Meinungen.....	47
Tabelle 10: Bearbeitungsschritte für die Erstellung einer Synthese zum Mobilitäts-Leitbild	100
Tabelle 11: Übersicht aller Maßnahmen vom Bürgerworkshop am 18.11.2023	Fehler!
Textmarke nicht definiert.	
Tabelle 12: Teilnehmende des Runden Tisch "Verkehrs" am 7.11.2023	120
Tabelle 13: Übersicht aller Maßnahmen von der Sitzung des Runden Tisch „Verkehr“ am 7.11.2023.....	124
Tabelle 14: Fahrzeitenvergleich ausgewählter Verbindungen in umliegende Städte/ Gemeinden (Quelle: Fahrplanauskunft des RMV)	189
Tabelle 15: Potenzielle Standorte für den Aufbau von Mobilstationen inklusive möglicher Ausstattungsmerkmale.....	196
Tabelle 16: Maßnahmenspezifische Ziele des Mobilitätskonzeptes sowie Indikatoren zur Überprüfung	249
Tabelle 17: Widerstände und Treiber in einem Projekt (Vorlage/ Checkliste)	250
Tabelle 18: Mögliche externe Faktoren innerhalb eines Projektes (Vorlage/ Checkliste)	252
Tabelle 19: Maßnahmenspezifisches Monitoring (Auswahl)	254
Tabelle 20: Maßnahmenunabhängiges Monitoring (Auswahl).....	255



LITERATURVERZEICHNIS

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (14. März 2023). ADFC Fahrradklima-Test 2022.
- Bamberg, S. (2013). Applying the stage model of self-regulated behavioral change in a car use reduction intervention. *Journal of Environmental Psychology*, 33, S. 68-75.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*. Köln: FGSV Verlag.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2006). Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln.
- HA Hessen Agentur GmbH. (2019). Studie zur empirischen Überprüfung der Zentralen Orte in Hessen. (E. V. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Hrsg.) Wiesbaden.
- Hessen Mobil. (14. April 2023). *Straßen- und Verkehrsmanagement*. Von www.mobil.hessen.de/verkehr/interaktive-verkehrsmengenkarte abgerufen
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. (November 2020). Radnetz Hessen - Qualitätsstandards und Musterlösungen. (E. V. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Hrsg.) Wiesbaden.
- Hessisches Statistisches Landesamt. (14. 08 2023). *Hessisches Statistisches Landesamt*. Von www.statistik.hessen.de/ abgerufen
- infas, DLR, IVT und infas 360. (2019). *Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)*.
- Infrastruktur & Umwelt. (o.J.). *Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Kronberg im Taunus*. Darmstadt.
- Knippenberger, U., & Edler, G. (Februar 2013). Zentrenkonzept für den Einzelhandel Kronberg im Taunus. (M. d. Taunus, Hrsg.) Kronberg im Taunus.
- Kraftfahrzeugbundesamt (KBA). (2023). *Kraftfahrzeugbundesamt (KBA)*. Abgerufen am 14.. 05 2023 von www.kba.de
- PGV-Alrutz GbR & plan & rat. (2021). *Stadt Kronberg im Taunus - Nahmobilitätsplan 2021*. Hannover/ Braunschweig.
- Pixabay. (23. Oktober 2023). *Pixabay*. Von www.pixabay.com abgerufen
- Planersocietät. (Oktober 2017). Straßen und Plätze neu denken. (Umweltbundesamt, Hrsg.) Dessau-Roßlau.
- planungsgruppe 4. (30. November 1988). Verkehrs-Rahmenplan, Teil II. Berlin.
- Regionalverband FrankfurtRheinMain. (2016). Regionales Monitoring 2016: Daten und Fakten Metropolregion. Frankfurt am Main.
- Rhein-Main-Verkehrsverbund. (9. 11 2023). *Rhein-Main-Verkehrsverbund*. Von www.rmv.de abgerufen
- RV-K Planungsbüro. (2021). *Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis - Abschlussbericht*. Frankfurt am Main.
- SAZ Bike. (19. 10 2023). *SAZ Bike*. Von Neues Sharing-Angebot für den Hochtaunuskreis: www.sazbike.de abgerufen
- Stadt Kronberg im Taunus. (Juli 2017). Stadtentwicklungskonzept. *Statusbericht: Bausteine Wohnen, Gewerbe, Landschaft*. (S. K. Umwelt, Hrsg.) Kronberg im Taunus.
- Stadt Kronberg im Taunus. (31. 12 2020). *Homepage der Stadt Kronberg*. Abgerufen am 14. 6 2023 von Daten, Zahlen, Fakten: www.kronberg.de



Statistische Ämter des Bundes und der Länder. (12. August 2023). *Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0*. Von www.statistikportal.de abgerufen

Taunus Touristik Service e.V. (3. Februar 2024). *Taunus - Die Höhe*. Von Wanden - Auf Wegen und Pfaden durch den Taunus: www.taunus.info abgerufen

Umweltbundesamt. (28. 04 2023). *Umweltbundesamt*. Abgerufen am 14. 05 2023 von Mobilität privater Haushalte: www.umweltbundesamt.de