

Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)



- Anhang -

Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)

Auftraggeberin:

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Verwaltungssteuerung
Abteilung Nachhaltigkeit - Mobilität

Auftragnehmerin:

plan&rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstraße 21
38102 Braunschweig
Tel.: 0531/ 798203
Fax: 0531/ 77843
E-Mail: krause@plan-und-rat.com
Web.: www.plan-und-rat.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Juliane Krause

Bearbeitung:

Juliane Krause
Ina Ockel
Vanessa von Wiedner

Braunschweig, März 2023

Inhalt

| | | |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Kapitel 3 | Anforderungen und Standards für den Fußverkehr | 4 |
| | Anlage 3-1 Qualitätsstandards für den Fußverkehr | 4 |
| | Anlage 3-2 Qualitätsstandards (Fußwege 1. und 2. Ordnung)..... | 12 |
| Kapitel 4 | Das Beteiligungskonzept..... | 14 |
| | Anlage 4-1 AK Fußverkehr (Protokolle)..... | 14 |
| | Anlage 4-2 Stadtspaziergang Oberursel Mitte (Protokoll) | 48 |
| | Anlage 4-3 Stadtspaziergang Oberursel Nord (Protokoll) | 65 |
| | Anlage 4-4 Stadtspaziergang Oberstedten (Protokoll)..... | 79 |
| | Anlage 4-5 Stadtspaziergang Bommersheim (Protokoll) | 92 |
| | Anlage 4-6 Stadtspaziergang Weißkirchen (Protokoll)..... | 106 |
| | Anlage 4-7 Stadtspaziergang Stierstadt (Protokoll) | 120 |
| | Anlage 4-8 Ergebnisse der Onlinebeteiligung | 137 |
| Kapitel 5 | Grundlagen für eine stadtweite Netzkonzeption | 153 |
| | Anlage 5-1 Nutzungskarte Oberursel (Taunus) | 153 |
| | Anlage 5-2 Wichtige Quellen und Ziele nach Stadtteilen | 154 |
| | Anlage 5-3 Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungszentren | 174 |
| | Anlage 5-4 Fußläufige Erreichbarkeit von U-Bahn- und SPNV-Haltestellen... 175 | |
| | Anlage 5-5 Karte Unfallanalyse | 176 |
| | Anlage 5-6 Karte empfohlene Schulwege aus den Schulwegplänen | 177 |
| | Anlage 5-7 Karte Freizeit- und Wanderwege | 178 |
| Kapitel 6 | Das Fußverkehrsnetz | 179 |
| | Anlage 6-1 Karte Fußverkehrsnetz (Gesamtstadt)..... | 179 |
| Kapitel 7 | Fußverkehrskonzeptionen für die Stadtteile | 180 |
| | Anlage 7-1 Oberursel Mitte..... | 180 |
| | Nutzungskarte Oberursel Mitte | 180 |
| | Netzplan Oberursel Mitte..... | 181 |
| | Mängelanalyse (Konfliktplan) Oberursel Mitte | 182 |
| | Anlage 7-2 Oberursel Nord..... | 183 |
| | Nutzungskarte Oberursel Nord..... | 183 |
| | Netzplan Oberursel Nord..... | 184 |
| | Mängelanalyse (Konfliktplan) Oberursel Nord | 185 |
| | Anlage 7-3 Oberstedten | 186 |
| | Nutzungskarte Oberstedten..... | 186 |
| | Netzplan Oberstedten | 187 |

| | | |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| | Mängelanalyse (Konfliktplan) Oberstedten | 188 |
| | Anlage 7-4 Bommersheim | 189 |
| | Nutzungskarte Bommersheim | 189 |
| | Netzplan Bommersheim | 190 |
| | Mängelanalyse (Konfliktplan) Bommersheim..... | 191 |
| | Anlage 7-5 Weißkirchen | 192 |
| | Nutzungskarte Weißkirchen | 192 |
| | Netzplan Weißkirchen | 193 |
| | Mängelanalyse (Konfliktplan) Weißkirchen..... | 194 |
| | Anlage 7-6 Stierstadt..... | 195 |
| | Nutzungskarte Stierstadt | 195 |
| | Netzplan Stierstadt..... | 196 |
| | Mängelanalyse (Konfliktplan) Stierstadt..... | 197 |
| Kapitel 8 | Maßnahmenkonzept..... | 198 |
| | Anlage 8-1 Maßnahmenliste (Ergebnis Stadtspaziergang) | 198 |
| | Anlage 8-2 Pilotmaßnahme Stadtteilzentrum Weißkirchen (Mängel- und Maßnahmenplan) | 206 |
| | Anlage 8-3 Flaniermeile Adenauerallee / Bärenkreuzung (Mängel- und Maßnahmenplan) | 208 |
| Kapitel 9 | Handlungsstrategie..... | 210 |
| | Anlage 9-1 Kurzfristmaßnahmen aus den Stadtspaziergängen und der Online-Beteiligung..... | 210 |
| Kapitel 10 | Kommunikationskonzept für den Fußverkehr..... | 217 |
| | Anlage 10-1 Steckbriefe zu bestehenden Kommunikationskampagnen..... | 217 |

Kapitel 3 Anforderungen und Standards für den Fußverkehr

Anlage 3-1 Qualitätsstandards für den Fußverkehr

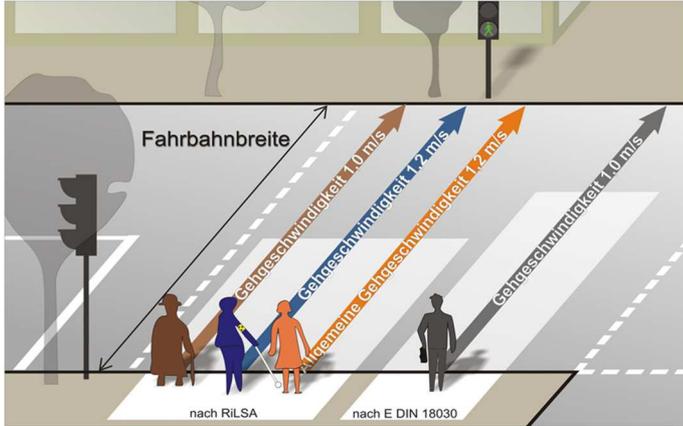
Qualitätsstandards für Fußwege im Verlauf von Straßen (Längsverkehr)

| Qualitätskriterien | Qualitätsstandards - Anforderungen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|---------------|----------------------|---|----------------------------------|---|--------|---|---------------------|-------|-------------------------------------|---|---------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------|---|--------------------------------------------------------------|---------|--------|---|--------------------------------------------------------------|---------|--------|---|-----------------------------------------------------------------------------|---------|--------|---|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------|---|----------------------------------------------------------------|----------------------|------------------|---|-----------------------------------------------------------------|----------------------|------------------|
| Gehwegbreite | <p>Die Regelbreite von 2,50 m soll bei der Bemessung von Fußverkehrsanlagen (Fußwege 1. und 2. Ordnung) nicht unterschritten werden. In der näheren Umgebung bedeutender Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufszentren (Radius 300 m), Schulen (Radius 200 m) oder Seniorenheimen (500 m), die regelmäßig von Fußgängerinnen und Fußgängern aufgesucht werden, ist ein Breitenzuschlag erforderlich (FGSV EFA, 2002).</p> <p>Ein hoher Bewegungs- und Begegnungskomfort ist bei 4,00 m gegeben. Für Freizeittrassen und Fußwegzonen im Stadtteilzentrum sind 5,00 m, bzw. 10,00 m anzustreben, da neben den Flächen für den Längsverkehr auch Geschäftsauslagen, Bepflanzungen oder Ruhebänke Platz einnehmen (FGSV EFA, 2002).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Kurzbeschreibung bzw. Nutzung</th> <th>DTV [Kfz/24h]</th> <th>Breite im Seitenraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Straßenunabhängige geführte Wege</td> <td>–</td> <td>3,00 m</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Befahrbare Wohnwege</td> <td>< 500</td> <td>Mindestbreite Straßenraum 4,50 m</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m</td> <td>< 5 000</td> <td>2,10 m 2,30 m</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse</td> <td>< 5 000</td> <td>2,50 m</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse</td> <td>< 5 000</td> <td>3,00 m</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse</td> <td>< 5 000</td> <td>3,30 m</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte</td> <td>< 5 000 < 10 000</td> <td>4,00 m 5,00 m</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung</td> <td>< 15 000 ≥ 15 000</td> <td>3,30 m 4,00 m</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie</td> <td>< 15 000 ≥ 15 000</td> <td>5,00 m 6,00 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts (Quelle: eigene Darstellung nach Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), FGSV, 2002)</p> <p>In der näheren Umgebung bedeutender Infrastruktureinrichtungen, die regelmäßig von Zufußgehenden aufgesucht werden (z. B. Schulen, Alteneinrichtungen) sind besondere Anforderungen (z. B. Breitenzuschläge) zu berücksichtigen (FGSV EFA, 2002).</p> <p>Bei Verkehrsbelastungen < 50 Kfz/h kann auf separate Gehwege verzichtet werden, Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich (Z325 StVO) wird empfohlen.</p> | | Kurzbeschreibung bzw. Nutzung | DTV [Kfz/24h] | Breite im Seitenraum | 1 | Straßenunabhängige geführte Wege | – | 3,00 m | 2 | Befahrbare Wohnwege | < 500 | Mindestbreite Straßenraum 4,50 m | 3 | Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m | < 5 000 | 2,10 m 2,30 m | 4 | Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse | < 5 000 | 2,50 m | 5 | Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse | < 5 000 | 3,00 m | 6 | Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse | < 5 000 | 3,30 m | 7 | Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte | < 5 000 < 10 000 | 4,00 m 5,00 m | 8 | Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung | < 15 000 ≥ 15 000 | 3,30 m 4,00 m | 9 | Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie | < 15 000 ≥ 15 000 | 5,00 m 6,00 m |
| | Kurzbeschreibung bzw. Nutzung | DTV [Kfz/24h] | Breite im Seitenraum | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Straßenunabhängige geführte Wege | – | 3,00 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Befahrbare Wohnwege | < 500 | Mindestbreite Straßenraum 4,50 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m | < 5 000 | 2,10 m 2,30 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse | < 5 000 | 2,50 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse | < 5 000 | 3,00 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse | < 5 000 | 3,30 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte | < 5 000 < 10 000 | 4,00 m 5,00 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung | < 15 000 ≥ 15 000 | 3,30 m 4,00 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie | < 15 000 ≥ 15 000 | 5,00 m 6,00 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hindernisse | <p>Die Gehwege sind von Hindernissen freizuhalten.</p> <p>Schilderpfosten, Fahrradabstellanlagen, Mülltonnen, Bäume und Auslagen von Geschäften können gefährliche Hindernisse darstellen und bedürfen, wo sie nicht vermieden werden können, eines Breitenzuschlages zum Seitenraum. Die so genannte Gehweg-Möblierung (Laternen, Litfaßsäulen) ist außerhalb der notwendigen Gehwegbreite anzuordnen. Die Kopffreiheit (Einhaltung eines 2,20 m hohen Lichtraumprofils) muss ebenfalls gewährleistet sein.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Qualitätskriterien | Qualitätsstandards - Anforderungen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|-----------------|----|------|-----------------|-----|------|---------|-----|-------|------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|----|----------------|-----|---------------|-----|---------|
| Oberflächenbeschaffenheit | <p>Die Oberflächen von Gehwegen sollen einen glatten Belag (z. B. Asphalt, Fugenverguss bei Großpflaster) haben und sauber (z. B. keine Glasscherben, keine Blätter zur nassen Jahreszeit) sein.</p> <p>Das Anheben des Wegebelauges durch Baumwurzeln kann vermieden werden, wenn bei der Pflanzung auf ausreichenden durchwurzelbaren Raum (mind. 12 m³) und das Einbringen von Baums substrat geachtet wird. Im Nachhinein hilft manchmal nur noch die Entsiegelung der stammnahen Bereiche zu einem Sandweg.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konflikte mit dem ruhenden Verkehr | <p>Gehwegparken ist im Zuge von Fußwegen 1. Ordnung auszuschließen. Die Durchgangsbreite von 2,50 m sollte durch parkende Fahrzeuge nicht eingeschränkt sein. Insbesondere an Straßen mit hohem Parkdruck sind straßenbegleitende Gehwege von der Fahrbahn durch Bordsteine abzusetzen. Zur Abgrenzung der parkenden Fahrzeuge gegen Gehwege ist ein Sicherheitstrennstreifen vorzusehen. Sichtachsen im Kreuzungsbereich müssen sichergestellt sein.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konflikte mit anderen Nichtmotorisierten (Radfahrende, Skater*innen, Kickboarder*innen) | <p>Die Geschwindigkeitsunterschiede von Fußverkehr (ca. 4 km/h) und Radverkehr (17 km/h und mehr) führen zu Konflikten. Bei Radelnden/skatenden etc. Kindern kommt zudem ein „Unberechenbarkeitsfaktor“ in der Bewegung dazu.</p> <p>Gemeinsame Geh- und Radwege (Z 240 StVO) kommen nur bei schwachen Fuß- und Radverkehrsbelastungen infrage.</p> <p>Als Anhaltswert für die Zulassung von Radverkehr auf dem Gehweg kann die verträgliche Fußverkehrs- bzw. Radverkehrsbelastung (pro Gehweg in der Spitzenstunde) nachfolgender Tabelle gelten (FGSV EFA, 2002).</p> <table border="1" data-bbox="470 1261 1150 1420"> <thead> <tr> <th>Nutzbare Gehwegbreite</th> <th>Anzahl Radfahrer und Fußgänger</th> <th>davon Anteil Fußgänger</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>> 2,50 - 3,00 m</td> <td>70</td> <td>≥ 40</td> </tr> <tr> <td>> 3,00 - 4,00 m</td> <td>100</td> <td>≥ 60</td> </tr> <tr> <td>> 4,0 m</td> <td>150</td> <td>≥ 100</td> </tr> </tbody> </table> <p>Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen (Velorouten) des Radverkehrs, Straßen mit einer intensiven Geschäftsnutzung und mit einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders Schutzbedürftige (z.B. ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, Kinder) generell auszuschließen (vgl. ERA, 2010).</p> <p>Die Zulassung von Radverkehr auf Gehwegflächen (Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“) ist nur möglich, wenn aufgrund ausreichender Breite (mindestens 2,50 m) und eines geringen Fußverkehrsaufkommens die Beeinträchtigungen geringgehalten werden können.</p> <p>Die erforderlichen Abmessungen ergeben sich nachfolgender Tabelle (RaSt06)</p> <table border="1" data-bbox="475 1803 1367 2018"> <thead> <tr> <th>Maximal verträgliche Seitenraumbelastung</th> <th>Erforderliche Breite zzgl. Sicherheitsstreifen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde (Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten.)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>≥ 2,50 - 3,0 m</td> </tr> <tr> <td>100</td> <td>≥ 3,0 - 4,0 m</td> </tr> <tr> <td>150</td> <td>≥ 4,0 m</td> </tr> </tbody> </table> | Nutzbare Gehwegbreite | Anzahl Radfahrer und Fußgänger | davon Anteil Fußgänger | > 2,50 - 3,00 m | 70 | ≥ 40 | > 3,00 - 4,00 m | 100 | ≥ 60 | > 4,0 m | 150 | ≥ 100 | Maximal verträgliche Seitenraumbelastung | Erforderliche Breite zzgl. Sicherheitsstreifen | Anzahl Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde (Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten.) | | 70 | ≥ 2,50 - 3,0 m | 100 | ≥ 3,0 - 4,0 m | 150 | ≥ 4,0 m |
| Nutzbare Gehwegbreite | Anzahl Radfahrer und Fußgänger | davon Anteil Fußgänger | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > 2,50 - 3,00 m | 70 | ≥ 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > 3,00 - 4,00 m | 100 | ≥ 60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > 4,0 m | 150 | ≥ 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Maximal verträgliche Seitenraumbelastung | Erforderliche Breite zzgl. Sicherheitsstreifen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anzahl Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde (Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70 | ≥ 2,50 - 3,0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100 | ≥ 3,0 - 4,0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 150 | ≥ 4,0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Qualitätskriterien | Qualitätsstandards - Anforderungen | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| <p>Konflikte mit anderen Nichtmotorisier-ten (Radler*innen, Skater*innen, Kick-boarder*innen)</p> | <p>Nachstehend sind die Breiten von Radverkehrsanlagen aufgeführt, wie sie im Entwurf der aktualisierten ERA (Entwurf 2022) festgelegt sind. Die neue ERA unterscheidet dabei in Abmessungen für das Basisnetz (alt: Hauptverbindungen 1. und 2. Ordnung) und Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen</p> | | | | | |
| | | | | Breite des Sicherheitstrennstreifens | | |
| | Anlagentyp | Ausbau-stand- standard | Breite der Radverkehrs- anlage ¹⁾ | zur Fahrbahn | zu Längspark- ständen (2,00 m) | zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen |
| | Schutzstreifen | BASIS | 1,50 m | - | Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,75 m | Sicherheitsraum: 1,00 m |
| | | RVR | 2,00 m | | | |
| | Radfahr- streifen (inkl. linker Breitstrich) | BASIS | 2,25 m (Neuanlage) 1,85 m (im Bestand) | - | 0,75 m | 1,00 m |
| | | RVR | 2,50 m | | | |
| | Anlagentyp | Ausbau- standard | Breite der Radverkehrs- anlage ¹⁾ | zur Fahrbahn | zu Längspark- ständen (2,00 m) | zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen |
| | | RSV | 3,25 m | | | |
| | Einrichtungs- radweg | BASIS | 2,00 m | | 0,75 m | |
| | RVR | 2,50 m | | | | |
| | RSV | 3,00 m | | | | |
| beidseitiger Zweirichtungs- radweg | BASIS | 2,50 m | 0,50 m 0,75 m | | | |
| einseitiger Zweirichtungsradw eg | BASIS | 3,00 m | (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke) | | 1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden) | |
| | RVR | 3,00 m | | | | |
| | RSV | 4,00 m | | 0,75 m | | |
| gem. Geh- und Radweg (innerorts) | BASIS | abhängig von Fuß- und Radverkehrs- stärke, vgl. Abschnitt 3.6, ≥ 2,50 m | | | | |
| <p>¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.</p> | | | | | | |
| gem. Geh- und Radweg (außerorts) | BASIS | 2,50 m | 1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß) | | | |
| <p>¹⁾ Im Ergebnis der Kapazitätsbemessung können höhere Breiten als angegeben erforderlich werden. Die Kapazitätsbemessung erfolgt nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßen (HBS). Überschlägig kann bezüglich der Breiten mit folgenden Abschätzungen gearbeitet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ab einer prognostizierten Radverkehrsstärke von 100 Radfahrenden pro Stunde im Querschnitt kann und ab 300 Radfahrenden sollte der Standard für Radvorrangrouten (RVOR) angesetzt werden. - Ab einer prognostizierten Radverkehrsstärke von 200 Radfahrenden pro Stunde im Querschnitt kann und ab 500 Radfahrenden sollte der Standard für Radschnellverbindungen (RSV) angesetzt werden. - Ab einer prognostizierten Radverkehrsstärke von 1.000 Radfahrenden pro Stunde im Querschnitt wird ein Breitenzuschlag im Einrichtungsverkehr von 1,00 m und im Zweirichtungsverkehr von 2,00 m zum Ausbaustandard RSV empfohlen. - Mehrspurige Fahrzeuge wie Lastenfahräder und Fahrräder mit Anhänger sollten für die anzusetzende Radverkehrsstärke fünfmal zählen. <p>BASIS: Basisnetz RVR: Radvorrangroute RSV: Radschnellverbindung</p> | | | | | | |
| <p>Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen (Quelle: eigene Darstellung nach FGSV, ERA Entwurf 2022)</p> | | | | | | |

Qualitätsstandards für das Queren von Fahrbahnen (Querverkehr)

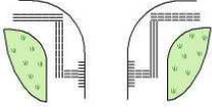
| Qualitätskriterien | Qualitätsstandards - Anforderungen |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Querungsmöglichkeiten</p> | <p>Unabhängig von den Verkehrsbelastungen durch den Kfz-Verkehr sind Querungsmöglichkeiten (z. B. FGÜ (Zebrastrifen), Mittelinseln) vorzusehen, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen, wie z.B. Kindern und älteren Menschen, zu rechnen ist.</p> <p>Die nachstehende Abbildung verdeutlicht die unterschiedlichen Gehgeschwindigkeiten von verschiedenen Nutzungsgruppen beim Überqueren der Straße. An wichtigen Querungsstellen im Fußverkehrsnetz 1. und 2. Ordnung sollte die Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s zugrunde gelegt werden, dies besonders im Umfeld von Senioreneinrichtungen.</p>  <p>Gehgeschwindigkeiten nach RiLSA bzw. DIN 18030 (Quelle: SIEGER et al., 2009)</p> <p>Im Seitenraum bzw. am Fahrbahnrand vorhandene Parkstreifen müssen durch regelmäßig vorgezogene Seitenräume ("Gehwegnasen") unterbrochen werden, damit linienhaft und in kurzen Abständen Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.</p> <p>Für die Querung einer Straße mit mehr als zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage empfohlen.</p> <p>Wichtig bei Querungsanlagen an Knotenpunkten ist, dass sie möglichst unmittelbar im Zuge der Verbindung von Gehwegen der querenden Straße liegen, so dass nur geringe oder keine Umwege entstehen.</p> <p>Von Bedeutung ist auch die frühzeitige Erkennbarkeit der Querungsanlage. Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge, Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate u.a. sind zu vermeiden.</p> |
| <p>Querungsstellen mit Lichtsignalanlage</p> | <p>Bei starkem Kfz-Verkehr sind die Querungsstellen für den Fußverkehr durch Lichtsignalanlagen abzusichern. Zu lange Wartezeiten (> 40 Sek.) und zu kurze Grünphasen für Zufußgehende fördern das regelwidrige Queren von Straßenzügen und sind daher zu vermeiden. Zur besseren Wahrnehmung der Wartezeiten kann das Zusatzsignal „Signal kommt“ oder die Anzeige der verbleibenden Restrot- bzw. Grünzeit („Runterzählen“) eingesetzt werden. Sind bei Lichtsignalanlagen Mittelinseln vorhanden, ist aus Sicherheitsgründen dafür zu sorgen, dass die Fahrbahn möglichst ohne Halt auf der Mittelinsel in einem Zuge gequert werden kann. Der Einsatz konfliktfreier Signalschaltungen (keine gleichzeitige Freigabe von abbiegenden Kraftfahrzeugen und Fußgängern) ist besonders an Fußgängerfurten mit hohem Anteil von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen sowie an Zufahrten mit hohem Schwerverkehrsanteil zu empfehlen.</p> |

| Qualitätskriterien | Qualitätsstandards - Anforderungen |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Das Rundum-Grün ist an Kreuzungen mit hoher Fußverkehrsfrequenz und geringer Kfz-Dichte sowie an kleinen Kreuzungen (einspurigen Zu- und Abfahrten) sinnvoll (Fußwege 1. Ordnung). An kompakten Knotenpunkten, z. B. auf Geschäftsstraßen, sollte das Diagonal-Queren zugelassen werden.</p> |
| <p>Querungsstellen ohne Lichtsignalanlage</p> | <p>Querungsanlagen (Pflasterungen bzw. farbliche Einfärbungen, Mittelinseln und Mittelstreifen, vorgezogene Seitenräume/Einengungen) kommen – mit Ausnahme von Mittelinseln – in der Regel bei geringen Verkehrsstärken zum Einsatz. Vorgezogene Seitenräume verkürzen die Querungslänge und tragen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse bei. In Erschließungsstraßen kommt an Hauptquerungspunkten bspw. die Ausbildung von Querungshilfen als Engstelle mit 3,50 m Breite in Verbindung mit einer Aufpflasterung infrage.</p> <p>Das Abstellen von Fahrzeugen ist im Bereich der Querungsanlage zu unterbinden. Bei zentralen Zugangsstellen (z. B. zu zentralen ÖV - Haltepunkten) ist möglichst ein Vorrang für den Fußverkehr (unterstützt durch gestalterische Maßnahmen wie Pflasterungen, Prinzip weiche Trennung) vorzusehen.</p> <p>Ausreichend große Aufstellflächen (abhängig von der Fußverkehrsfrequenz) müssen zusätzlich zur Mindestbreite von 2,50 m für Gehwege vorgesehen werden. Empfohlen wird eine Breite von 3,00 m (FGSV EFA, 2010). Die Breite der Wartefläche der Querungsanlage sollte $\geq 4,00$ m betragen (FGSV RAST 06, 2006).</p> |
| <p>„Gehwegnasen“</p> | <p>Durch die Anlage von vorgezogenen Seitenräumen („Gehwegnasen“) über die Tiefe der Parkstände hinaus verringert sich die Querungstiefe der Fahrbahn und Gefahren durch Sichtverminderung durch parkende Fahrzeuge können vermieden werden. Diese vorgezogenen Seitenräume sollten mindestens 30 bis maximal 70 Zentimeter vor die am Straßenrand parkenden Autos herausreichen. Außerdem wird die Querungszeit verkürzt, was zusätzlich Sicherheit schafft.</p> |
| <p>Mittelinseln</p> | <p>Mittelinseln sind für Straßen mit höheren Kfz-Belastungen geeignet. Sie können mit Plateaupflasterung oder Teilaufpflasterungen, aber auch FGÜ kombiniert werden. Das Mindestmaß von 2,50 m Breite soll nicht unterschritten werden, damit sich auch Zufußgehende mit Kinderwagen aufstellen können.</p> |
| <p>Fußgängerüberwege (FGÜ) (Zebrastrifen)</p> | <p>Die rechtlichen Regelungen zum Einsatz von Fußgängerüberwegen (FGÜ) (Zebrastrifen) werden durch die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGSV R-FGÜ, 2001) auf Basis der derzeit geltenden VwV-StVO vorgegeben. In Hessen sind durch den Einführungserslass vom 31.05.2002 die Einsatzbedingungen modifiziert worden. Demnach ist die Einrichtung von Zebrastrifen z. B. im Rahmen der Schulwegsicherung auch bei geringeren Mengen von Zufußgehenden möglich, unterliegt aber der Einzelfallprüfung.</p> <p>Fußgängerüberwege (FGÜ) (Zebrastrifen) geben den Zufußgehenden einen Vorrang. Sie bieten im Vergleich zu Lichtsignalanlagen kürzere Wartezeiten, werden von Fußgängern besser angenommen und sind kostengünstiger. Darüber hinaus können sie sich dämpfend auf die Fahrgeschwindigkeiten auswirken.</p> <p>Der Einsatz von FGÜ kommt insbesondere infrage, wenn aufgrund der Bedeutung der Wegebeziehungen und eines starken Fußverkehrsstroms die Querungsmöglichkeit hervorgehoben werden soll. FGÜ können auch baulich durch Inseln, vorgezogene Seitenräume und Teilaufpflasterungen ausgeprägt werden, wenn entsprechende örtliche oder verkehrliche Voraussetzungen gegeben sind. Empfohlen wird eine Beschränkung der nutzbaren Fahrbahnbreite auf höchstens 6,50 m (vgl. R-FGÜ, 2001).</p> |

Aufenthaltsqualität / Soziale Sicherheit bzw. subjektives Sicherheitsempfinden

| Qualitätskriterien | Qualitätsstandards - Anforderungen |
|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beeinträchtigung durch den MIV/ NMIV | Die Führung von Fußwegen 1. Ordnung entlang von Hauptverkehrsstraßen mit starker Lärmbelastung durch Kfz- und LKW-Verkehr soll möglichst vermieden werden. Im Bereich von Plätzen und anderen Aufenthaltsbereichen sind Beeinträchtigungen (z. B. Kfz-Lärm, Fahrradverkehr in stark frequentierter Fußgängerzone) besonders störend. Diese sind durch geeignete Maßnahmen (z. B. Bepflanzungen, Ausschluss des Fahrradverkehrs zu stark frequentierten Zeiten) zu vermeiden. |
| Beeinträchtigung durch den ruhenden Verkehr | Aufenthaltsbereiche sind von parkenden Autos freizuhalten. |
| Soziale Sicherheit bzw. subjektives Sicherheitsempfinden | <p>Die soziale Sicherheit bezieht sich auf die Gestaltung der gebauten Umwelt. Soziale Unsicherheit schränkt die Mobilitätschancen großer Bevölkerungsgruppen ein und wird als eine Verminderung der Lebensqualität erfahren. Frauen und Männer unterscheiden sich hinsichtlich ihres subjektiven Sicherheitsempfindens, dies gilt besonders für ältere Frauen. Das subjektive Sicherheitsempfinden wird wesentlich bestimmt durch problematische Gestaltungsmerkmale („schlechter Zustand“ des öffentlichen Raumes, „ungünstige“ Nutzungsmerkmale), aber auch gefürchtete „Grenzverletzungen“ wie Anstarren, Beleidigen, Nachgehen. Diese gefürchteten oder tatsächlichen Grenzverletzungen schränken besonders Frauen in ihrer Mobilität ein und führen oftmals zu Mobilitätsverzicht.</p> <p>Die Kriterien der sozialen Sicherheit sind zu beachten.</p> <p>Kriterien sozialer Sicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gute Erreichbarkeit (kurz, attraktiv, sicher) • Begreifbarkeit (übersichtlich, einsehbar) • ausreichende Beleuchtung • soziale Kontrolle (Belebung durch anwesende Menschen) • gute Orientierung • keine dunklen Ecken |
| Beleuchtung | <p>Eine attraktive Ausleuchtung der Fußverkehrsräume unterstützt das Sicherheitsempfinden. Die wesentlichen Anforderungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine gleichmäßige und lichtbandmäßige Ausleuchtung (Vermeidung von schwarzen Löchern), - Vermeidung von Blendwirkung, - ausreichende Beleuchtung der Fahrbahnseitenräumen, - Berücksichtigung des Schattenwurfs und Wachstums von Bäumen. <p>Die gültige Euronorm DIN EN 13201 ist zu beachten, ebenso die DIN 5044 und die DIN 67523.</p> <p>Fußwege 1. Ordnung mit überwiegender Bedeutung für den Alltagsverkehr sind zu beleuchten (dies gilt im Besonderen für Schulwege, da Kinder ein halbes Jahr lang ihre Wege zur Schule zumindest morgens im Dunkeln zurücklegen).</p> <p>Bei Führungen durch Parks und Grünanlagen, die abends nicht beleuchtet sind, sind alternative Wegeführungen vorzusehen (Tag- und Nachtrouten). Die Beleuchtung von Erholungswegen ist situationsangepasst zu entscheiden.</p> |

Barrierefreiheit

| Qualitätskriterien | Qualitätsstandards - Anforderungen |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wegeführung | <p>Barrierefreie Wegeführungen müssen einerseits möglichst schwellen- und stufenlos (für Rollstühle bzw. Rollatoren) sein, andererseits Orientierung für Blinde bieten.</p> <p>An Querungsstellen ist auf eine rechtwinklige Erschließung zu achten. Stufenanlagen sind zu vermeiden, da sie für mobilitätseingeschränkte Menschen nur schwer überwindbare Barrieren darstellen. Die eigentliche Bewegungsfläche sollte einen möglichst bequem zu befahremem Belag haben. Rampenanlagen dürfen eine Steigung von 6 % nicht übersteigen.</p> <p>Blinde benötigen zur taktilen Orientierung die drei Grundinformationen „Gehe“, „Achtung“ und „Stopp“, denen jeweils unterschiedliche Bodenindikatoren in Form von Rillenplatten zugeordnet sind.</p> |
| Bordsteinabsenkungen | <p>Abgesenkte Bordsteine im Bereich von Querungen, Rampenanlagen, ÖPNV-Haltestellen etc. sind für Menschen mit Kinderwagen, Rollstühlen und Gehbehinderungen von Bedeutung.</p> <p>An Querungsstellen ist der Bord nicht höher als 3 cm (für Gehbehinderte) und nicht niedriger als 1,5 cm (für Blinde) auszubilden.</p> |
| Fugenverguss/ Phasenfreie Verlegung des Pflasters | <p>Insbesondere für Rollstühle und andere Hilfsmittel mit Rollen trägt der Fugenverguss auf gepflasterten Streckenabschnitten und auf zu querenden Straßen zum hindernisfreien Fortkommen und zügigen Passieren bei. Möglich ist auch eine phasenfreie Verlegung des Pflasters oder von Betonverbundsteinen bzw. ein Abschleifen des Pflasters.</p> |
| Rillenplatten  rechtwinklige Wegeführung und zwei-reihige Gehwegplatten am Bordsteinrand | <p>Rillen- und Noppenplatten sind die Grundelemente eines taktilen Orientierungssystems für blinde Menschen. Verlegt werden müssen Rillenplatten grundsätzlich in Gehrichtung.</p> <p>Normalerweise reicht der Bord zur Ausrichtung an der Querungsstelle aus. Verläuft aber die Querungsrichtung nicht senkrecht zum Bord oder liegt der Bordstein in der Ausrundung, ist ein besonderes Richtungsfeld, bestehend aus Rillenplatten, in Gehrichtung einzurichten.</p> <p>Auf den Übergang vom Gehweg zur Fahrbahn werden blinde Menschen durch Aufmerksamkeitsfelder und gegebenenfalls Leitstreifen bis zum Bordstein aufmerksam. Bodenindikatoren (Rillen, Noppen) und Ortungston helfen beim Auffinden von Ampelmasten.</p> <p>Die barrierefreie Erreichbarkeit von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs muss gewährleistet sein. An zentralen Haltestellen soll ein aus Rillenplatten bestehender Leitstreifen stets eingebaut werden.</p> |
| Lichtsignalanlagen mit Blindeneinrichtung | <p>Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte (akustische Signale bzw. Vibrationstaster) an Lichtsignalanlagen sind in erster Linie an Querungsstellen vorzusehen, die von Sehbehinderten häufig genutzt werden und an denen sie besonders gefährdet sind. Gefährlich sind Straßen mit vielen Fahrstreifen und sehr lautem Umfeldgeräusch oder Straßen mit schwachem Verkehr, die durch schnelle Kfz-Geschwindigkeiten gekennzeichnet sind. Zusätzliche Bodenindikatoren helfen beim Auffinden der LSA und beim Ausrichten für die Querung der Fahrbahn.</p> |

Weitergehende Informationen

Weitergehende Informationen sind den Hinweisen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zur „Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum“ und der Anlage 10 „Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr“ zu entnehmen <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>.

ÖPNV-Umfeld

| Qualitätskriterien | Qualitätsstandards - Anforderungen |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zuwegung Längsverkehr | Die Wege zu den Haltestellen des ÖPNV sollen leicht und sicher erreichbar sein. Unzumutbare Umwege oder Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Unterführungen, dunkle Wege (Angstorte) mindern die Attraktivität des ÖPNV und sind zu vermeiden. |
| Zuwegung Querverkehr | Im Bereich von Haltestellen des ÖPNV müssen häufig Fahrbahnen gequert werden. Der Zu- und Abgang der Fahrgäste soll bei in Seitenlage haltenden Nahverkehrsfahrzeugen für überquerende Fahrgäste dahinter erfolgen. Dadurch haben die Fahrgäste den besten Blickkontakt zu dem von links kommenden Kraftfahrzeugverkehr. An Haltestellen mit starkem Fahrgastaufkommen sollte der Zugang zur Haltestelle auf der gesamten Haltestellenlänge möglich sein. Dabei sind die oben genannten Qualitätsstandards für Querungsmöglichkeiten zu berücksichtigen. |
| Anlage Haltestellen | <p>Haltestellen müssen effizient in das Wegenetz eingebunden sein. Für die Gestaltung der Haltestellen gelten die EAÖ.</p> <p>Im Bereich der Haltestelle sind für den Fußverkehr im Längsverkehr angemessene Breitenzuschläge (zusätzlich zur Breite des Gehwegbereiches ($\geq 1,50$ m)) zu berücksichtigen (EFA, 2002).</p> <p>Vorteilhaft bei der Anlage von Haltestellenkaps ist, dass durch vorgezogene Seitenräume Warteflächen für Fahrgäste geschaffen werden können.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>Qualitätsstandards</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lage der Haltestelle in einem belebten Umfeld, in der Nähe anderer Nutzungen (kurze Wege, soziale Kontrolle) • ausreichend große ($\geq 2,50$ m) und witterungsgeschützte Warteflächen und Sitzmöglichkeiten (z. B. Aufstellflächen für Kinderwagen und Rollstuhlfahrende) • ausreichende Beleuchtung • Barrierefreiheit der Haltestelle und der Zuwege (z. B. taktile Leitsysteme) • Notrufmöglichkeit </div> |

Anlage 3-2 Qualitätsstandards (Fußwege 1. und 2. Ordnung)¹

| Kriterium | Qualitätsstandard | Fußwege 1. Ordnung | Fußwege 2. Ordnung |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Wege- bzw. Linienführung | • umwegfreie, möglichst direkte Verbindungen | X | X |
| | • Netzschlüssigkeit unter Wahrung von Sichtbeziehungen | X | X |
| | • Möglichst durch verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO, Z 242.1 StVO) Tempo 30-Zonen, streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung | X | |
| | • Sichere Querungsanlagen im Zuge der Hauptverbindungen | X | X |
| Gehwegbreite | • Durchgängige Regelbreite von mind. 2,50 m | X | X |
| | • Breitenzuschläge im Umfeld von stark frequentierten Einkaufszentren/ Nahversorgern, Schulen, Senioreneinrichtungen, Haltestellen | X | X |
| Gemeinsame Führung mit Radverkehr | • Ausschluss der gemeinsamen Führung auf Hauptverbindungen des Radverkehrs | X | |
| | • Keine Führung Gehweg/Radfahrer frei | X | |
| | • Gem. Geh-/Radwege bei schwachem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen, Gehwegbreiten >2,50 m | | X |
| Hindernisse | • Keine Hindernisse im Lichtraumprofil (Sondernutzungen, Mülltonnen, abgestellte Fahrräder, Hecken) | X | X |
| Oberflächenbeschaffenheit | • stolperfreier Gehwegbelag | X | X |
| | • Allwettertauglichkeit (nutzbar zu jeder Jahreszeit und zu jeder Tageszeit) | X | |
| Gehwegparken | • Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) | X | |
| | • Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) (Gehwegbreite < 2,50 m) | X | X |
| | • Ausschluss von wild abgestellten Fahrrädern | X | |
| | • Ausschluss von wild abgestellten Fahrrädern (Gehwegbreite < 2,50 m) | X | X |
| Sicherheit | • hohes Maß an objektiver und sozialer Sicherheit | X | X |

¹ Quelle: Richtlinien und Regelwerke; DIN-Normen

| Kriterium | Qualitätsstandard | Fußwege 1. Ordnung. | Fußwege 2. Ordnung. |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Beleuchtung | <ul style="list-style-type: none"> Gleichmäßige lichtbandmäßige Ausleuchtung (Vermeidung von schwarzen Löchern und Blendwirkung) | möglichst durchgängig | wünschenswert |
| Barrierefreiheit | <ul style="list-style-type: none"> durchgängige Barrierefreiheit (Umsetzung des „Zwei-Sinne-Prinzips“) sichere Begehbarkeit: Fugenverguss bei Kopfsteinpflaster keine Treppen abgesenkte Bordsteine | X X X X | X X |
| Querungsanlagen ohne Lichtsignalanlagen | <ul style="list-style-type: none"> Mittelinseln mit einem Mindestmaß von 2,50 m als Aufstellfläche keine Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge vorgezogene Seitenräume Barrierefrei | X X X X | X X X |
| Querungsanlagen mit Lichtsignalanlagen | <ul style="list-style-type: none"> ausreichende Grünphasen konfliktfreie Signalschaltungen Queren in einem Zug ohne Halt auf Mittelinsel Barrierefrei | X X X X | X X X |
| ÖPNV-Umfeld | <ul style="list-style-type: none"> sichere und umwegfreie Erreichbarkeit der Haltestellen Breitenzuschläge der Gehwege im Bereich der Haltestellen ($\geq 1,50$ m) ausreichend große und witterungsgeschützte Warteflächen und Sitzmöglichkeiten | X X X | X X X |
| Aufenthaltsqualität | <ul style="list-style-type: none"> Ansprechende Grüngestaltung Ruheplätze (und Sitzgelegenheiten) in regelmäßigen Abständen (ca. 100 – 150 m) Aufenthaltsbereiche frei von parkenden Kfz | X X X | X X |
| Orientierung | <ul style="list-style-type: none"> Zielorientierte Wegweisung mit einheitlichem Standard jährliche Kontrolle der Wegweisung, Pflege des Wegweisungskatasters | X X | |
| Reinigung/Winterdienst | <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung in Reinigungs- und Räumplänen des Fuhrbetriebes mit hoher Prioritätseinstufung | X | |

Kapitel 4 Das Beteiligungskonzept

Anlage 4-1 AK Fußverkehr (Protokolle)

1. Sitzung Arbeitskreis Fußverkehr für die Stadt Oberursel (Taunus)

am 26. April 2022

Protokoll

Ort: Rathaus Oberursel – Großer Sitzungsaal, Rathausplatz 1, Oberursel (Taunus)

Uhrzeit: 17.00 bis 20.30 Uhr

An der Sitzung haben insgesamt 23 Personen teilgenommen. Entschuldigt fehlten Herr Eifert (Behindertenbeauftragter Stadt Oberursel) und Frau Fink (Seniorenbeauftragte Stadt Oberursel) (s. **Anlage 1**).

Anlagen:

- Anlage 1: Teilnahmeliste
- Anlage 2: Vorstellungsrunde
- Anlage 3: Vorstellung der Nahmobilitätsstrategie HessenMobil (ppt-Präsentation)
- Anlage 4: Fußverkehrskonzept_Arbeitsprozess_Qualitätsstandards (ppt-Präsentation)
- Anlage 5: Qualitätsprofil
- Anlage 6: Wesentliche Mängelnennungen
- Anlage 7: Mängel und Qualitäten im Fußverkehrsnetz (Auswertung Mängelcoupon)

| TOP | |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Ankommen</p> <p>Frau Krause und Frau Ockel heißen die Ankommenden willkommen und bitten sie, auf der vorbereiteten Wandtafel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Name, Institution/ Funktion einzutragen - und den Satz „Ein fußgängerfreundliches Oberursel braucht ...“ um ein persönliches Statement zu ergänzen. <p>(s. Anlage 2).</p> |
| TOP 1 | <p>Begrüßung</p> <p>Bürgermeisterin Antje Runge begrüßt die Teilnehmenden. Sie erläutert die neue Verwaltungsstruktur und betont die Bedeutung der Mobilitätswende: Die Themen Klima, Umwelt und Verkehr sind eine Querschnittsaufgabe und müssten zusammen gedacht werden. Die Mobilitätswende in Oberursel voranzubringen ist ihr ein wichtiges Anliegen. Nachdem das Radverkehrskonzept für Oberursel aufgestellt ist, soll auch der Fußverkehr - hinsichtlich Barrierefreiheit und verschiedener Nutzergruppen - unter die Lupe genommen werden. Frau Runge begrüßt die Mitglieder des Arbeitskreises sowie Frau Krause vom Büro plan & rat und Frau Fey von Hessen Mobil.</p> |

| TOP | |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TOP 2 | <p>Begrüßung/ Kurze Vorstellungsrunde</p> <p>Frau Krause übernimmt die Moderation und begrüßt ebenfalls alle Teilnehmenden. Sie stellt die Mitglieder des AK Fußverkehr mit Namen und Funktion und anhand der Eingangsfrage persönlich vor.</p> <p>Sie erläutert die Aufgabe des AK Fußverkehr und die Zielsetzung der 1. Sitzung. Der AK Fußverkehr wird den Arbeitsprozess zur Erstellung des Fußverkehrskonzeptes in drei Arbeitskreissitzungen begleiten. Auf der heutigen ersten Sitzung wird der Bearbeitungsprozess des Fußverkehrskonzeptes für die Stadt Oberursel (Taunus) vorgestellt, ebenfalls Qualitätsstandards an das Fußverkehrsnetz, die die Grundlage für die Mängelanalyse bieten, benannt. Ziel der 1. Sitzung ist es darüber hinaus, Mängel im Fußverkehrsnetz aus Sicht der Mitglieder des AK Fußverkehr aufzunehmen und zu diskutieren.</p> |
| TOP 3 | <p>Ablauf der Sitzung des AK Fußverkehr</p> <p>Frau Krause stellt den Ablauf der Veranstaltung vor: Zur Einführung in das Thema Fußverkehrsförderung wird Frau Fey (Sachgebietsleiterin Verkehrsinfrastrukturförderung Nahmobilität HessenMobil) Strategien und Fördermöglichkeiten des Landes Hessen vorstellen. Im weiteren Verlauf wird es neben der Vorstellung des Projektes und der Bearbeitungsweise zur Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes Arbeitsphasen geben, in denen gemeinsam Mängel und Qualitäten im Fußverkehrsnetz diskutiert werden. Zum Abschluss erfolgt ein Ausblick auf die weiteren Arbeitsschritte und die Zeitschiene.</p> |
| TOP 4 | <p>Förderung des Fußverkehrs – Strategien und Fördermöglichkeiten des Landes (Präsentation s. Anlage 3)</p> <p>Frau Fey stellt in ihrem Vortrag die Verkehrsinfrastrukturförderung in Hessen ab 2021 vor. Sie erläutert die Nahmobilitätsstrategie des Landes, das Förderprodukt Nahmobilität sowie den Ablauf von Antragstellung und Förderung. Sie verweist auf den Zusammenhang zwischen Nahmobilität und anderen Lebensbereichen wie Gesundheit, Klima/ Umweltschutz, Lebensqualität. Ziel ist die nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität zum Schutz des Klimas und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Städten. Das Land Hessen verfolgt zur Umsetzung der Ziele eine Strategie, die den Erfahrungsaustausch und die fachliche und finanzielle Unterstützung beinhaltet. Den Rahmen hierfür setzt die Förderrichtlinie Nahmobilität, die sie kurz vorstellt: Wer ist förderberechtigt, Förderbereiche Investive Maßnahmen, Planungen und Konzepte, Öffentlichkeitsarbeit, Förderhöhen. Voraussetzung für eine Förderung ist die Anwendung der vom Land Hessen erarbeiteten Musterlösungen und Qualitätsstandards. Das Verfahren von der Antragstellung bis zur Förderung und Abrechnung wird von ihr dargestellt. Sie unterstreicht, dass HessenMobil im gesamten Verfahren gern beratend zur Seite steht.</p> |
| TOP 5 | <p>Vorstellung Projekt und Arbeitsweise (Präsentation s. Anlage 3 / Folien 5 bis 19)</p> <p>Frau Krause führt in das Projekt ein. Ziel ist die Erstellung eines gesamtstädtischen Fußverkehrskonzeptes, die Schaffung von besser innerstädtisch nutzbaren Räumen (Aufenthaltsqualität) und die Verbesserung der Bedingungen des zu Fuß Gehens, besonders für Kinder,</p> |

| TOP | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Sicherung der eigenständigen Mobilität).</p> <p>Sie erläutert die Arbeitsweise anhand der Arbeitsschritte Grundlagenermittlung, Netzqualitäten und Standards, Netzkonzeption, Mängelanalyse, Öffentlichkeitsbeteiligung, Maßnahmen- und Kommunikationskonzept und unterlegt diese mit Beispielen.</p> <p>Zur Netzkonzeption wird im Rahmen von systematischen Ortsbegehungen der Bestand erfasst und daraus ein hierarchisch gestuftes Fußverkehrsnetz erarbeitet.</p> <p>Wesentliche Komponenten der Öffentlichkeitsbeteiligung sind der AK Fußverkehr (mit drei Sitzungen) und die Stadtpaziergänge in Oberursel - Mitte und den fünf Stadtteilen. Die Spaziergänge werden voraussichtlich vor den Sommerferien im Juni/ Juli stattfinden. Die Termine werden noch öffentlich bekannt gegeben, Bewohner*innen dazu eingeladen. Darüber hinaus findet vor der Sommerpause eine Online-Beteiligung statt. Die Oberurseler Bürger*innen sind aufgerufen, Mängel und Qualitäten im Fußverkehrsnetz in einer digitalen Karte zu benennen. Eine Projekthomepage wird erstellt, um wichtige Dokumente und Termine bekannt zu machen.</p> <p>In einem Maßnahmenkonzept werden erforderliche Maßnahmen (baulich, betrieblich, organisatorisch) zusammengestellt und in Maßnahmenblättern dokumentiert. Darin werden auch der Kostenaufwand für das Netz (1. und 2. Ordnung) abgeschätzt, eine Prioritätenliste incl. Zusammenstellung von Kleinstmaßnahmen (Sofortmaßnahmenprogramm) und prototypische Mängel und Maßnahmen (z. B. Querungsstellen, Straßen mit Kopfsteinpflaster) vorgestellt; Pilotmaßnahmen („Leuchtturmprojekte“) werden in Form von Kurzsteckbriefen dargestellt.</p> <p>Im Arbeits- und Zeitplan sind alle Arbeitsschritte dargestellt. Das Projekt soll einschließlich eines Kommunikationskonzeptes und einer Handlungsstrategie voraussichtlich Ende des Jahres abgeschlossen sein.</p> |
| TOP 6 | <p>Vortrag Teil I: Qualitätsanforderungen an das Fußverkehrsnetz (Präsentation s. Anlage 3 / Folien 20 bis 45)</p> <p>Frau Krause stellt dar, wobei es bei der Fußverkehrsförderung geht und benennt Leitlinien und Standards (Qualitätskriterien). Der öffentliche Raum ist nicht fair verteilt, Straßenräume sind sehr oft reine Verkehrsräume und dahingehend optimiert, Aufenthalt und Kommunikation werden zurückgedrängt. Leitlinien sind die Stabilisierung des Fußverkehrs, Verbesserung der Qualität, Erhöhung der Sicherheit und die Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen. Sie verweist auf das vom Stadtparlament 2021 beschlossene Verkehrliche Leitbild der Stadt Oberursel (pimoo).</p> <p>Dr. Molter erwähnt in diesem Zusammenhang die Studie der TU Dresden zur Mobilität in Städten (SrV). Oberursel schneide darin recht gut ab und liege im Fußverkehr bei einem Anteil von 24%, im Binnenverkehr sogar bei 36% und damit über dem Bundesdurchschnitt (23%).</p> <p>Ziel der Fußverkehrsplanung ist eine differenzierte Betrachtung der Nutzergruppen (Kinder, Jugendliche, alte Menschen, Menschen mit Behinderungen = „Alltagsexperten“) mit unterschiedlichen Bedürfnissen und die Umsetzung eines engmaschigen, sozial sicheren Netzes mit größtmöglicher Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit. Die im vorliegenden Nahmobilitätscheck zusammengefassten Leitziele für Oberursel haben alle einen starken Bezug zum</p> |

| | |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TOP | <p>Fußverkehr – es komme bei der Mobilitätswende auch auf eine gute Verflechtung der Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV an.</p> <p>Rückfragen/ Diskussionsbeiträge:</p> <p>Angeregt durch eine Frage der Teilnehmenden werden Gehwegbreiten (Regelwerke) und deren Umsetzbarkeit diskutiert: eine empfohlene Gehwegbreite von 2.50 m ist nicht gesetzlich geregelt, sondern folgt den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Diese Empfehlungen geben den Stand der Technik wieder.</p> <p>Frau Fey verweist auf die RAST (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), aber auch auf die Kompromissbereitschaft des Landes bei der Umsetzung von Gehweg(breiten) in beengten Altstädten - oberste Priorität habe jedoch immer die Verkehrssicherheit. Orientierung gibt außerdem die R-FGÜ (2001) (Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen). Darüber hinaus hat das Land Hessen 2020 Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz herausgegeben. Es wäre zu prüfen, ob diese auch für den Fußverkehr herangezogen werden können.</p> <p>In Bezug auf sichere Querungsanlagen stellt Dr. Molter das aktuelle Projekt im Liebfrauenquartier und den Einsatz hochmoderner Ampeln mit Radartechnik vor. Entlang der Berliner Straße wird die Verkehrssicherheit im Schulverkehr durch neue LSA verbessert werden.</p> <p>Die Teilnehmenden werden im Anschluss an die Diskussion gebeten, anhand des ausgegebenen Formblattes ein Qualitätsprofil zur Einschätzung des Fußverkehrs zu erstellen. Darin sollen 14 Kriterien (Thesen) der Fußverkehrssituation in Oberursel von 1 bis 6 bewertet werden. Die Befragung wird in der Pause ausgewertet.</p> |
| | PAUSE |
| TOP 7 | <p>Frau Ockel stellt das Ergebnis des Qualitätsprofils kurz vor: Die Bewertungen bewegen sich eher im Mittelfeld – mit Tendenz zu einem eher positiven Bild. So wird z. B. das Zufußgehen als eher angenehm und sicher (2-3) bewertet. Auffällig ist das positive Bild hinsichtlich schöner Strecken im Stadtgebiet in Wohnungsnähe zum Bummeln und Spazieren. Die Stadtverwaltung wird für ihren Einsatz für den Fußverkehr in den letzten zwei Jahren eher gelobt. Die Überwachung von Regelwidrigkeiten im Verkehr durch Stadt und Polizei wird jedoch eher negativ beurteilt – hier besteht der Wunsch nach mehr Kontrolle (s. Anlage 5).</p> <p>Teil II: Mängel und Qualitäten im Fußverkehrsnetz</p> <p>Frau Krause führt in den Tagesordnungspunkt ein und zeigt anhand einiger Folien (wesentliche Ergebnisse des Nahmobilitätschecks) Hauptmängel im Fußverkehrsnetz: Kfz-Parken und Hindernisse auf Gehwegen, zu schmale Gehwege, zu wenig Fußgängerüberwege, Ampelschaltungen mit zu langen Wartezeiten für Fußgänger, fehlende Leitsysteme für Blinde ... (Anlage 4, Folien 46 – 49).</p> <p>Danach folgt die Arbeitsphase.</p> |

| TOP | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Frau Krause gibt den Teilnehmenden zunächst die Möglichkeit, auf einem Formblatt (Mängelcoupon) zu notieren, welche Mängel, aber auch welche Qualitäten es aus ihrer Sicht im Fußverkehrsnetz in Oberursel gibt.</p> <p>In der anschließenden Aussprache werden die Teilnehmenden gebeten, einen für sie wichtigen Aspekt aus den Notizen hervorzuheben. Die Nennungen werden auf der Moderationstafel notiert.</p> <p>Diskussionsbeiträge:</p> <p>Vor allem die für Oberursel typischen Gassen (betrifft alle Ortsteile) werden wegen ihrer zu schmalen bzw. fehlenden Gehwege immer wieder kritisch betrachtet. Außerdem stehen häufig Hindernisse einem unbeschwertem Fußweg entgegen. Fuß- und Radverkehr sind nicht getrennt. Es besteht ein Mangel an Jugendplätzen und an Aufenthaltszonen für Jugendliche, ebenso seien Bänke ein Mangel im öffentlichen Raum. Der Verein Fokus O bemängelt das Fehlen eines einheitlichen Leitsystems bei der Gestaltung der Möblierung im öffentlichen Raum (aktuell zeige dies das Projekt „Uff de Gass“).</p> <p>Im Rahmen der weiteren Konzepterstellung sollen die „grünen/ schönen“ Wege, die als Qualität für Oberursel festgehalten wurden, genauer betrachtet werden.</p> <p>Die Ergebnisse sind im Anhang und in den Anlagen 6 und 7 zusammengestellt.</p> |
| TOP 9 | <p>Zusammenfassung der Ergebnisse/ Ausblick</p> <p>Frau Krause fasst die Diskussion anhand der an den Stellwänden zusammengetragenen Einschätzungen zusammen (s. Anlage 6).</p> <p>Sie verweist auf die Onlinebeteiligung und die im Frühsommer startenden Stadtpaziergänge.</p> <p>Herr Dr. Molter bedankt sich für die Veranstaltung und die rege Teilnahme. Er stellt fest, dass Oberursel beim Fußverkehr an sich auf einem guten Weg ist – die Notwendigkeit von baulichen Veränderungen und Maßnahmen der Fußwegführung stehen bei der Stadtverwaltung vermehrt im Blick, jedoch sieht er Handlungsbedarf in der Kommunikation (achtsames Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen untereinander).</p> |
| | <p>Ende der Veranstaltung</p> |

Protokoll aufgestellt am 12.05.2022

Juliane Krause, Ina Ockel (plan & rat)

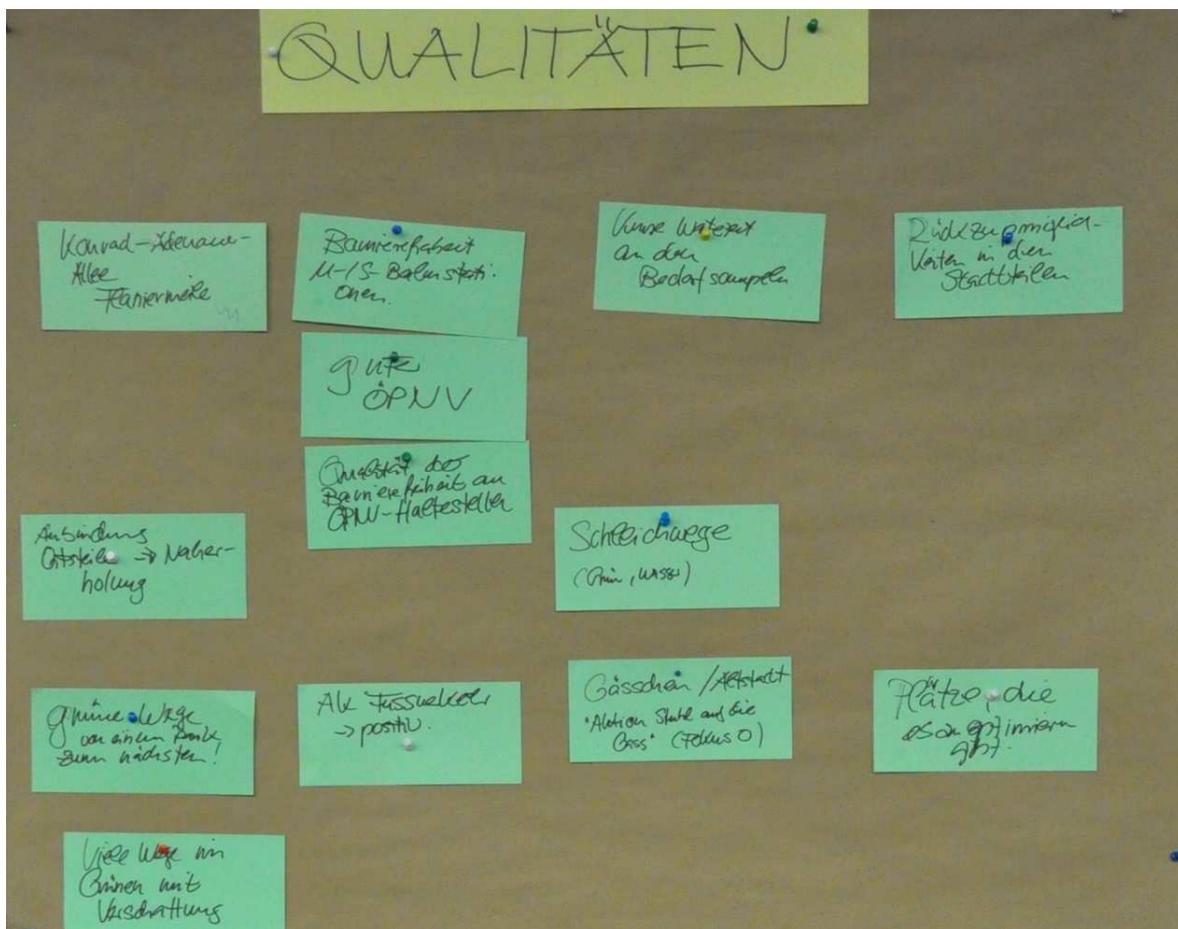
Anhang

Fotografische Dokumentation der Ergebnisse und Impressionen









Anhang

| Nr. | Name, Institution | Ein Fußwegenhandbuchs Oberursel braucht |
|-----|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Ajay Bar, ^{SSV} Jugendverbände | Fußwege |
| 2 | Manfred Bernard FUSSEK | mehr Zebrastreifen |
| 3 | SANDRA PORTELLA ^{STADT OBU} | Viel Platz f. die zugehörige + Radfahrer → Mehr Verständnis "untereinander" Auto Anfahrtsintensität |
| 4 | Fabian Trindt ^{Stadt Oberursel} | |
| 5 | Elena Fey, Hessen Mobil | |
| 6 | Sebastian Zill ^{SEBR} | Klar zusammenhängende Flächen (vorwiegend beim, durchgängig) für die Altersgruppen |
| 7 | Susanne Bither (ADFC) | Viele Überwege, Bänke, Tafeln, Barrierefreiheit, Spaß Bauveränderungen |
| 8 | Tanja Krata (BSO) | Umsetzung |
| 9 | Nicole Kolbach | Kinderefreundliche Fußwege |
| 10 | Susanne Kohler | GRÜN |
| 11 | Claudia Kaczinski | Fokus - 0 |
| 12 | Zaklina Koch | Fokus - 0 |

| Nr. | Name, Institution | Ein Fußwegenhandbuchs Oberursel braucht |
|-----|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 13 | Anja Litke, Stadtplanung | Freizeite, dass gerne zu Fuß gegangen wird (breite Gehwege + Versteinerung) |
| 14 | ULI MOLTNER, MOBILITÄT | FUßWEGEPLAN WIE EIN SPIN-PLAN |
| 15 | Daniel Binner, Stadtplanung | Anhaltensmöglichkeiten + Sicherheit |
| 16 | Anja Zelle, VCD Hessen | die vielen Bedenken in Bannweifeil |
| 17 | Manfred Scholze | Verweidung + jede Menge Luft |
| 18 | | |
| 19 | | |
| 20 | | |
| 21 | | |
| 22 | | |
| 23 | | |
| 24 | | |

2. Sitzung Arbeitskreis Fußverkehr

am 13. September 2022

Protokoll

Ort: Stadthalle Oberursel – Foyer, Rathausplatz 2, Oberursel (Taunus)

Uhrzeit: 18.00 bis 21.00 Uhr

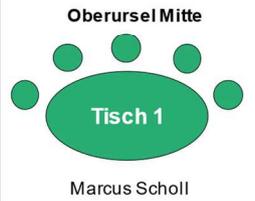
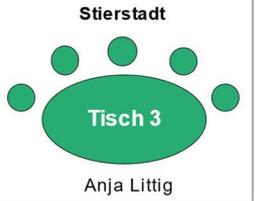
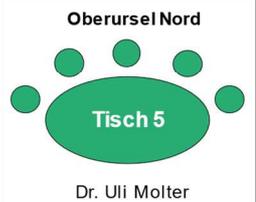
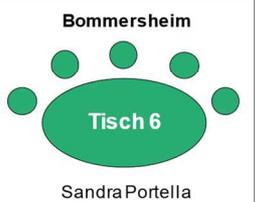
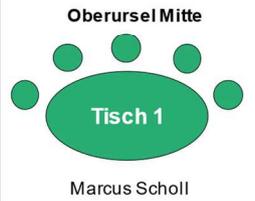
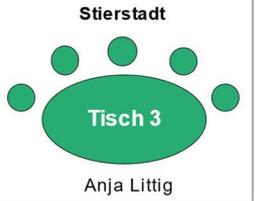
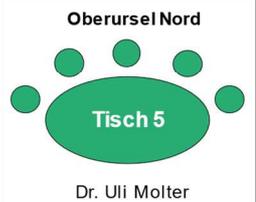
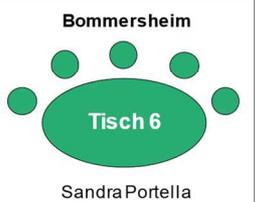
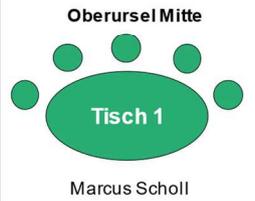
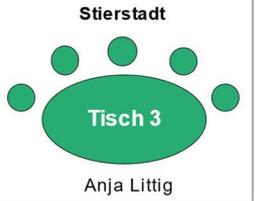
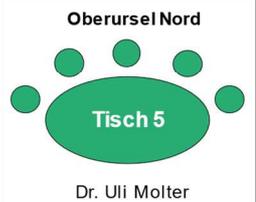
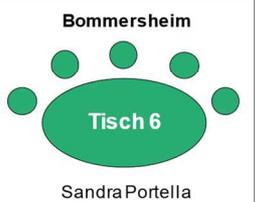
An der Sitzung haben insgesamt 15 Personen teilgenommen. Zum festen Arbeitskreis gehören neben den Mitarbeiter*innen der Verwaltung und den Gutachterinnen Vertreter*innen von Fachverbänden (ADFC, VCD) und Institutionen (Stadtelternbeirat, Fokus O, Stadtschülerrat).

Anlagen:

- Anlage 1: Teilnahmeliste
- Anlage 2: Fußverkehrskonzept_Stadtspaziergänge_Online-Beteiligung_Netzkonzeption (ppt-Präsentation)
- Anlage 3 Kurzfristmaßnahmen

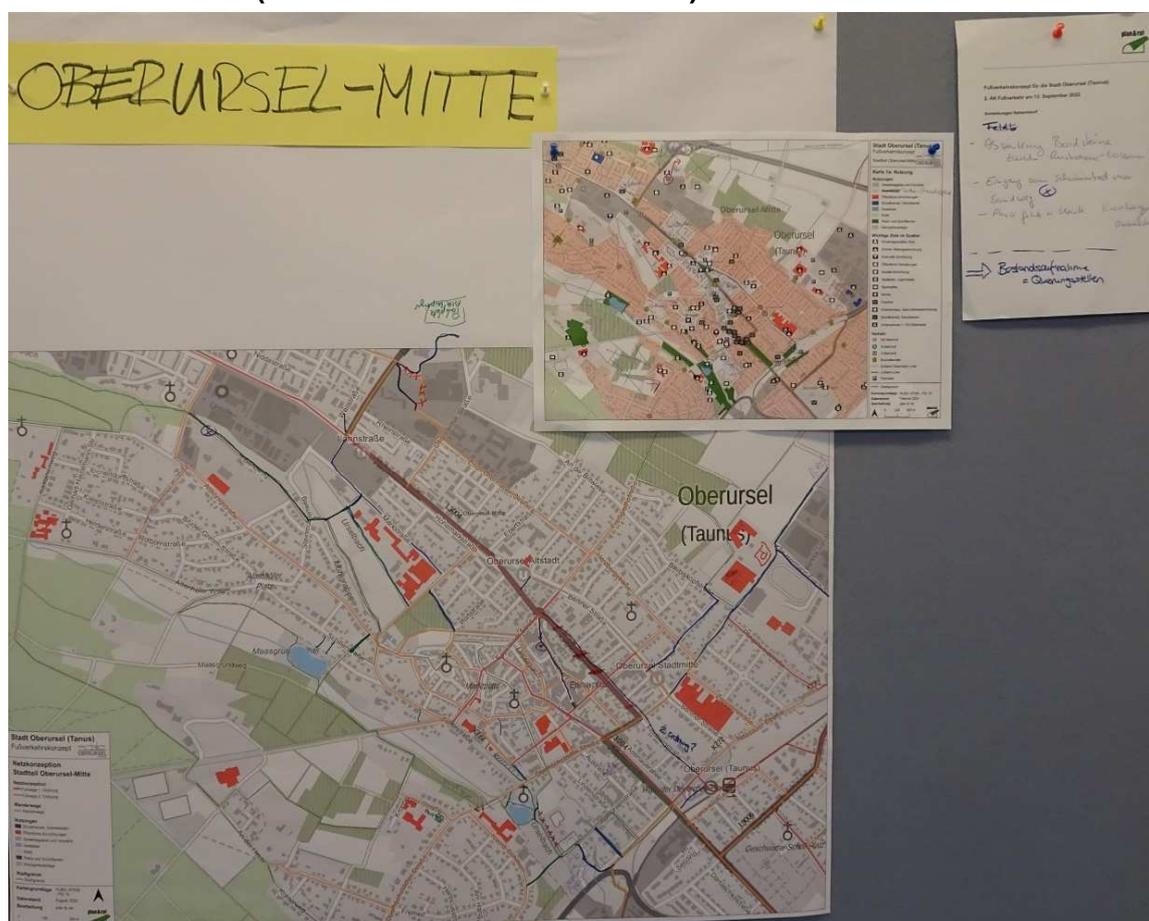
| TOP | |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TOP 1 | <p>Begrüßung / Ablauf der Sitzung</p> <p>Frau Krause (plan & rat) begrüßt die Teilnehmenden und stellt ihre Mitarbeiterinnen Frau Ina Ockel und Frau Vanessa von Wiedner vor.</p> <p>Frau Krause stellt den Ablauf der 2. Sitzung im Rahmen der Bearbeitung des Projektes „Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)“ vor. Sie verweist auf die Einladung mit den Tagesordnungspunkten.</p> <p>Schwerpunkt des Abends soll die Weiterbearbeitung des Netzes durch die Teilnehmenden auf der Grundlage des Netzentwurfes sein. Vorab werden die wesentlichen Ergebnisse der Stadtspaziergänge und der Online-Beteiligung vorgestellt.</p> |
| TOP 2 | <p>Protokoll der 1. Sitzung des AK Fußverkehr vom 26.04.2022</p> <p>Zum Protokoll der 1. Sitzung des AK Fußverkehr bestehen keine Änderungswünsche. Das Protokoll wird so angenommen.</p> |
| TOP 3 | <p>Kurzvorstellung der Ergebnisse der Stadtspaziergänge und der Online-Beteiligung</p> <p>Frau Ockel stellt die wesentlichen Ergebnisse der Stadtspaziergänge vor (s. Präsentation Folien 3-6). Die Spaziergänge sind vor der Sommerpause innerhalb von drei Wochen in den sechs Stadtteilen Oberursel Mitte, Weißkirchen, Stierstadt, Oberstedten, Oberursel Nord und Bommersheim durchgeführt worden. Je Stadtteil haben etwa 15-18 Personen teilgenommen. Teilgenommen haben Bewohner*innen der Stadtteile, Mitglieder der Ortsbeiräte, Vertreter*innen von Schulen, Kitas und Eltern- und Schüler*innenbeiräten und Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung. Die auf den vorbereiteten Rundgängen (Dauer ca. 2,5 – 3 h) genannten</p> |

| TOP | |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Qualitäten und Mängel wurden protokolliert. Die Stadtpaziergänge verliefen sehr ergebnisorientiert und wurden von den Teilnehmenden positiv bewertet.</p> <p>Es gibt Mängel, die quasi in jedem Stadtteil genannt worden sind. Dazu zählen z.B. parkende Autos auf Gehwegen, zu schmale Gehwege, hohes Aufkommen von „Elterntaxen“ vor Schulen. Zu den festgestellten Qualitäten gehören z.B. Grüne Nebenwege und die Barrierefreiheit an U- und S-Bahnen).</p> <p>Herr Dr. Molter unterstreicht den Erfolg der Stadtpaziergänge, die allen Teilnehmenden einen vertieften Einblick in die Fußverkehrsthematik verschafft hätten. Ziel sei es, bereits an diesem Abend gemeinsam Maßnahmen herauszuarbeiten, die kurzfristig ohne großen bürokratischen und finanziellen Aufwand umsetzbar sind.</p> <p>Frau von Wiedner stellt die Ergebnisse der Online-Beteiligung vor (s. Präsentation Folien 7-14). Die Online-Beteiligung hat vom 17.06 bis 20.07.2022 stattgefunden, 217 Personen haben teilgenommen. Ideen, Mängel und Wünsche bezüglich des Fußverkehrs in Oberursel konnten auf einer Meldeplattform mit Kartenfunktion geortet und beschrieben werden.</p> <p>Der überwiegende Teil der Nennungen fiel auf Oberursel Mitte (155 Nennungen von insgesamt 250 = 62%). 65% der Nennungen betreffen Probleme in der Fußverkehrsinfrastruktur (z.B. fehlender Zebrastreifen), 22% betreffen Probleme in der Aufenthaltsqualität (z.B. fehlende Bänke, kein Schatten, fehlende Trinkwasserspender) und 12% stellen Qualitäten im Fußverkehr (z.B. schöne Schleichwege) fest.</p> |
| TOP 4 | <p>Eckpunkte der Netzkonzeption / Vorstellung Netzentwurf</p> <p>Frau Krause stellt Aufgabe der Netzplanung und Leitlinien der Fußverkehrsnetzentwicklung vor (s. Präsentation Folie 15). Sie erläutert die Konzeption des hierarchisch gegliederten Fußverkehrsnetzes, in der die Fußwege in Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen), Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege) und Fußwege 3. Ordnung (kleinräumige Erschließung) klassifiziert werden (s. Präsentation Folie 16). Typische Netzelemente der 1. und 2. Ordnung sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerbereiche • Hauptgeschäftsstraßen • Straßen mit überwiegend innerörtlicher Verbindungsfunktion und Hauptverbindungswege • Geschäftsstraßen im Stadtteil • Freizeit- und Erholungswege <p>Frau Krause geht auf den erarbeiteten Netzentwurf (s. Präsentation Folie 23) ein. Grundlage hierfür sind die in der Nutzungskartierung (s. Folie 22) verorteten wichtigen Ziele des Alltagsverkehrs (s. Präsentation Folie 21 und 22), eigene Ortsbegehungen, die Stadtpaziergänge sowie die Online-Beteiligung. Für die im Netzentwurf dargestellte Priorisierung der Fußverkehrsverbindungen 1. und 2. Ordnung ist die Bedeutung der Ziele maßgebend. Daraus ergibt sich ein Netz der 1. und 2. Ordnung auf Stadtteilebene, das durch weitere Verbindungen von Stadtteil zu Stadtteil ergänzt wird. Verdeutlicht wird dies beispielhaft anhand der Netzkonzeption für die Stadtteile Bommersheim, Stierstadt und Oberursel Nord.</p> |
| TOP 5 | Weiterarbeit am Netzentwurf / Arbeit an Thementischen (2 Runden) |

| TOP | | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Frau Krause stellt die Methode „Wandelgang“ zur Weiterarbeit am vorliegenden Netzentwurf vor. Sie erläutert die Aufgabe „Plausibilitätskontrolle“, die sich an folgenden Fragen ausrichten soll:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sind die eingezeichneten Wege die Hauptfußwege? • Gibt es Änderungswünsche? • Gibt es Ergänzungen? • Wo gibt es Schleichwege? • Wo sind wichtige Aufenthaltsbereiche? <p>Die Weiterarbeit erfolgt an sechs Tischen (pro Stadtteil je ein Tisch), denen jeweils ein Teamer/eine Teamerin zugeordnet sind.</p> <div data-bbox="354 808 1449 1624" style="border: 1px solid black; padding: 10px;">  <h3 style="text-align: center;">Weiterarbeit am Netzentwurf / Diskussion an den Tischen</h3> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"> <p>Oberursel Mitte</p>  <p>Tisch 1</p> <p>Marcus Scholl</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>Weißkirchen</p>  <p>Tisch 2</p> <p>Susanne Kahler</p> </td> <td style="width: 33%;"> <p>Stierstadt</p>  <p>Tisch 3</p> <p>Anja Littig</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Oberstedten</p>  <p>Tisch 4</p> <p>Vanessa von Wiedner</p> </td> <td> <p>Oberursel Nord</p>  <p>Tisch 5</p> <p>Dr. Uli Molter</p> </td> <td> <p>Bommersheim</p>  <p>Tisch 6</p> <p>Sandra Portella</p> </td> </tr> </table> <p style="font-size: small;">28 2. Sitzung Arbeitskreis Fußverkehr am 13.09.2022 </p> </div> <p>Neben dem entsprechenden Netzausschnitt, einem Formblatt für Notizen und Moderationsmaterial lag auf jedem Tisch eine Liste mit Kurzfristmaßnahmen, die es auf Notwendigkeit und schnelle Umsetzbarkeit zu bewerten galt (s. Anlage 3).</p> <p>Die Teilnehmenden werden gebeten, zwei Stadtteile für sich zu wählen und an den entsprechenden Tischen das vorgelegte Netz auf Plausibilität anhand der o.g. Fragen zu prüfen. Die Arbeit an den Tischen erfolgt in zwei Runden, ein Wechsel findet nach 30 Minuten statt. Streichung von Verbindungen sollten mit Rot, neue Verbindungen mit Blau, Schleichverbindungen mit Grün eingezeichnet werden.</p> | <p>Oberursel Mitte</p>  <p>Tisch 1</p> <p>Marcus Scholl</p> | <p>Weißkirchen</p>  <p>Tisch 2</p> <p>Susanne Kahler</p> | <p>Stierstadt</p>  <p>Tisch 3</p> <p>Anja Littig</p> | <p>Oberstedten</p>  <p>Tisch 4</p> <p>Vanessa von Wiedner</p> | <p>Oberursel Nord</p>  <p>Tisch 5</p> <p>Dr. Uli Molter</p> | <p>Bommersheim</p>  <p>Tisch 6</p> <p>Sandra Portella</p> |
| <p>Oberursel Mitte</p>  <p>Tisch 1</p> <p>Marcus Scholl</p> | <p>Weißkirchen</p>  <p>Tisch 2</p> <p>Susanne Kahler</p> | <p>Stierstadt</p>  <p>Tisch 3</p> <p>Anja Littig</p> | | | | | |
| <p>Oberstedten</p>  <p>Tisch 4</p> <p>Vanessa von Wiedner</p> | <p>Oberursel Nord</p>  <p>Tisch 5</p> <p>Dr. Uli Molter</p> | <p>Bommersheim</p>  <p>Tisch 6</p> <p>Sandra Portella</p> | | | | | |
| | PAUSE | | | | | | |

| TOP | |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TOP 6 | <p>Präsentation der Ergebnisse</p> <p>Die Teamer*innen der sechs Thementische werden gebeten, die Diskussion zusammenfassend anhand der nachstehenden Leitfragen vorzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einschätzung Netzstruktur • Hauptpunkte der Diskussion • Wesentliche Änderungen / Ergänzungen in der Routenführung. |

Oberursel Mitte (Präsentation Herr Kuntzsch)



- Intensiv diskutiert wurde die im Netzentwurf vorgeschlagene Verbindung 1. Ordnung in der Feldbergstraße (Innenstadtachse-Bahnhof Oberursel) → diese wird auf eine Verbindung 2. Ordnung gestuft und eine Verbindung 1. Ordnung im Holzweg eingetragen.
- Schulen im Nordosten sollen angebunden werden (Erich-Kästner-Schule, Hochtaunusschule).
- Verbindung (2. Ordnung) Alte Leipziger Platz gestrichen → dafür zwei neue Verbindungen Richtung Nord und Süd.
- Oberursel Nord soll über Willy-Seck-, Marx- und Hegarstraße an die Innenstadt angebunden werden.
- Das Taunusbad soll über den Sandweg (kein Schleichweg) angebunden werden.
- Der Platz 17. Juni soll angebunden werden.

- Folgende weitere Schleichwege werden eingetragen: Rushmoorpark, Aumühlenstraße (Richtung Kleine Schmieh), Wiesenaustraße (Lindenstraße gestrichen); Jaminspfad, Weg am Marienbrunnen, Weg zur U-Bahn Haltestelle Oberursel Altstadt zwischen Berliner- und Hohemarkstraße, Weg entlang Urselfbach westlich der Urselfbachschule, Stichwege vom Maasgrundweiher zur Schillerstraße und von der Schillerstraße zur Altkönigstraße, Weilstraße (Kreuzung Hohemark-/ Lahnstraße)
- Weitere Anmerkung: die Bordsteine zwischen Rushmoor- und Lomonossowpark sollen abgesenkt werden.

Weißkirchen (Präsentation Frau Kahler)



Das vorgeschlagene Netz erscheint sinnvoll und plausibel. Folgende Ergänzungen:

- Der Radweg parallel zur Frankfurter Landstraße zwischen U-Bahnstation Weißkirchen Ost und Bommersheim soll angebunden werden (wird auch als Fußweg genutzt).
- Die Sportstätten (Tennis- Sportplätze) zwischen Ludwig-Erhard- und Tilsiter Straße sollen angebunden werden. Hans-Gerlach-Weg = Schleichweg.
- Vorgeschlagene Verbindung An der Bleiche soll bis Kurmainzer als 1. Ordnung weitergeführt werden.
- Fußwege durch Wohnblock am Gaßgang sollen als Schleichwege angebunden werden.
- Erlengasse soll als Schleichweg angebunden werden.
- Der Dorfgemeinschaftsplatz am Lia-Löhr-Weg und der Straßenraum/ Kreuzungsbereich vor dem Gasthof Zur Linde werden als besondere Aufenthaltsorte gekennzeichnet → vorgeschlagen wird eine

Umgestaltung (Verkehrsberuhigter Bereich s. auch Protokoll Stadtpaziergang). Potential zur Aufwertung wird auch am Jugendplatz an der Urselbachstraße/Krebsmühlenweg gesehen. Gekennzeichnet wird auch der Standort der Agrar-Kultur-Achse Regionalpark Rhein-Main östlich der U-Bahn Station Weißkirchen Ost.

- Die Kreuzung Kurmainzer Straße/Grabenstraße (hohe Verkehrsbelastung, Geschwindigkeitsüberschreitung, enger Straßenraum – schmale Fußwege) wird als ein wesentlicher Mangel in Weißkirchen gekennzeichnet.
- Als Kurzfristmaßnahme werden die Einrichtung der Elterntaxihaltestelle „An der Bleiche“ und verkehrsberuhigende Maßnahmen vor der Grundschule bestätigt.

Stierstadt (Präsentation Frau Littig)



- Die Verbindung Gartenstraße (2. Ordnung) Richtung Westen wird gestrichen. Wichtig ist die Fußwegeverbindung Gartenstraße bis Seedammweg und der Seedammweg. (W)
- Ebenso gestrichen werden die Verbindungen Kiesweg Richtung Süden (Ziel?) und Eichenstraße (beide 2. Ordnung).
- Gestrichen wird die Verbindung Zimmersmühlenweg (1. Ordnung). Angebunden werden soll an dessen Stelle der Fuß- und Radweg östlich der S-Bahntrasse (2. Ordnung) sowie in der Verlängerung

nach Osten der Fuß- und Radweg nördlich des Wohn- und Gewerbequartiers „Neumühle“ am Zimmermühlenweg und in der Verlängerung nach Westen der Fußweg Richtung Pfaffenweg (Unterführung S-Bahntrasse). Letzterer soll auch als Schleichweg nach Süden an die Platanenstraße angebunden werden.

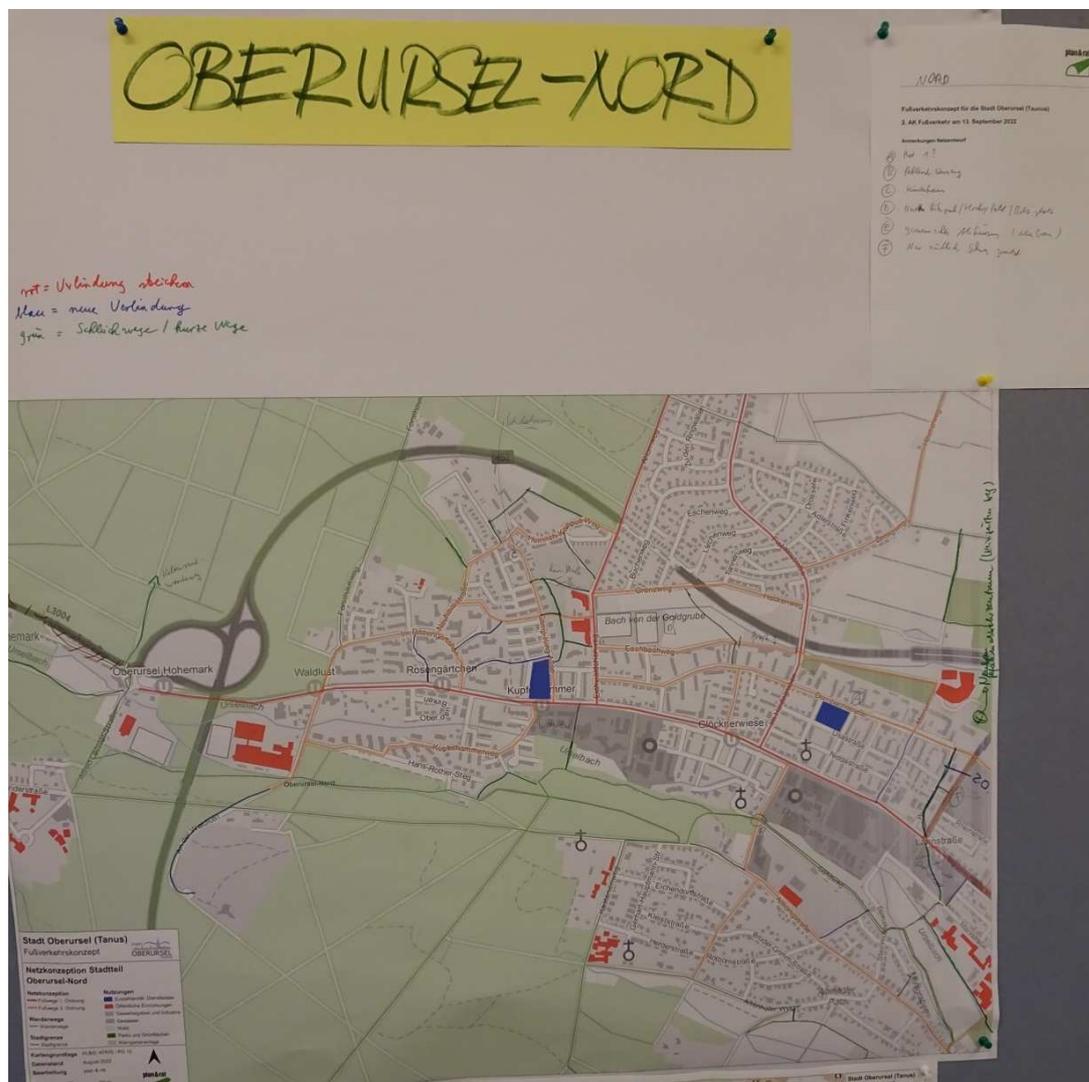
- In Frage gestellt wird die Verbindung St.-Sebastian-Straße im Abschnitt zwischen Garten- und Römerstraße, da hier nur sehr schmale Fußwege bestehen.
- Als weitere Schleichwege werden empfohlen: Treppe zwischen Garten- und Römerstraße ausgehend vom Heinrich-Geibel-Platz, die Kapellenstraße mit Fußwegverlängerung nach Süden, Edelflusstraße mit Fußwegverlängerung nach Richtung Osten/ Am Wetebrunnen.
- Stierstadt soll an das Oberurseler Zentrum durch eine Verbindung (2. Ordnung) über den Pfaffenweg (incl. Verlängerung nach Norden bis zum Gattenhöferweg) angebunden werden.
- Attraktive Plätze mit Aufenthaltsqualität sind der Heinrich-Geibel-Platz und der Platz am Wetebrunnen mit der Linde (Gartenstraße/St-Sebastian-Straße/ Hintergasse).

Oberstedten (Präsentation Frau von Wiedner)



- Gestrichen werden sollen die Verbindungen Erdenkautenweg (1. Ordnung) und Kirchstraße (zwischen nördl. Kirchstraße und Hauptstraße). Stattdessen wird eine Verbindung über die Pfarrstraße vorgeschlagen.
- Die Anbindung nach Bad Homburg soll als Verbindung 2. Ordnung über die Friedrichstraße/Mariannenweg erfolgen.
- Oberstedten soll an Oberursel Nord angebunden werden, jeweils über den Häuserweg und Mittelstedter Straße und in Verlängerung An den Kieskauten zur Wegeverbindung zwischen Hans-Thoma-Schule und Lahnstraße (Umfahrung/Brücke Autobahnausfahrt Oberursel Nord).
- Das Gewerbegebiet in Oberstedten mit Bowlingpark, Schnellimbiss etc. soll durch eine Verbindung 1. Ordnung über Niederstedter Straße und Hans-Mess-Straße sowie über einen Schleichweg von der Bushaltestelle Hans-Mess-Straße (Fahrtrichtung Osten) angebunden werden.
- Als Schleichwegverbindung werden vorgeschlagen: der verlängerte Krautweg zwischen Hauptstraße und Krautweg (Ost-Westverbindung) und Grüner Weg entlang des Kaltes Wasser zwischen Zum Hainmüller und Im Gartenfeld/Neumannsmühle.
- Nachrichtlich (Bad Homburger Gemarkung): der Weg am Reitverein Oberstedten 1975 e.V. zwischen Gotische Straße und Dornholzhäuser Straße.
- Vorhandene Bänke am Häuserweg sollen schattenspendende Bäume erhalten.

Oberursel Nord (Präsentation Herr Dr. Molter)



- Als neue, ergänzende Verbindungen werden vorgeschlagen: Im Rosengärtchen/ Fußweg zur U-Bahn Station Rosengärtchen, Im Rosengärtchen/ Anbindung Fußweg Camp-King-Park, Im Rosengärtchen/ Anbindung George-C.-Marshall-Ring, Mainstraße bis Hohemarkstraße (Anbindung Hans-Thoma-Schule), Weilstraße zwischen Dornbachstraße und Hohemarkstraße, Clara-Schumann-Straße zwischen Sandweg und Altkönigstraße, Fußweg zwischen Hohemark- und Marxstraße (westlich KHD-Wiese) sowie An der Waldlust (Verlängerung bis zum Hauptfriedhof).
- Weitere Schleichwege umfassen das Wegenetz im Camp-King-Park, das Wegenetz am Siedlungsschulhof/ Heinrich-Kappus-Weg, die Fußwegverbindung zwischen Grenzweg, Eschbachweg (östlich der Sportanlage) und Dornbachstraße, Wegeverbindungen vom Kupferhammerweg und Hohemarkstraße zum Unteren Panoramaweg, Wegeverbindung zwischen Hohemarkstraße und Steinmühlenweg über den Urselbach sowie entlang des Urselbachs, Wegeverbindung zwischen Altkönigstraße und Else-Körner-Straße, Wegeverbindung zwischen Altenhöfer Weg und Hasenbrunnen, Anbindung nach Norden/ Oberstedten über Wegeverbindung Lahnstraße Umfahrung Autobahnausfahrt Oberursel Nord Richtung Häuserweg/ Kieskauten (s. Oberstedten), Wegeverbindung zwischen Weilstraße und Lahnstraße (siehe auch Oberursel-Mitte).

- Der Schleichweg westlich der U-Bahn Station Oberursel Hohemark parallel zur Hohe-
markstraße/L3004 wurde gestrichen → stattdessen sollen Schleichwege nach Norden (Brückenweg)
und Westen, unterhalb des Urselbachs Richtung Wasserwerk führen.

Bommersheim (Vortrag Frau Portella)



- Bommersheim soll an das südwestlich der Frankfurter Landstraße gelegene Stadtgebiet über den Gattenhöferweg und die Gablonzer Straße an das Netz angebunden werden.
- Die Geschwister-Scholl-Straße (zwischen Vogelbergstraße und Homburger Landstraße) wird nicht genutzt (gestrichen). Es wird an Stelle dessen eine Anbindung über die Folkbertusstraße empfohlen.
- Anbindung Bruchwiesenstraße bis zur Ampelkreuzung Lange Straße (in Karte fehlerhaft eingetragen).
- Als Schleichwege werden folgende Verbindungen vorgeschlagen: von der Geschwister-Scholl-Straße über Geschwister-Scholl-Platz a) nach Norden zur Homburger Landstraße (wird im Rahmen des in Aufstellung befindlichen B-Plans 256 aufgewertet (u.a. mit Beleuchtung)), b) nach Norden zur Kreuzung Homburger-/Frankfurter Landstraße, c) nach Süden zum Zimmersmühlenweg und nach Westen zur Straße Im Stockborn (Anbindung Wohngebiet, parallel zur U-Bahntrasse) → die Verbindungen b) und c) verlaufen über das Friedhofsgelände (Alter Friedhof Oberursel) sowie vom Gattenhöferweg zur Straße Im Setzling (Abkürzung). Zu klären sind die Öffnungszeiten des Friedhofs.
- Bei der Fußwegverbindung Franziska-Schild-Weg entlang der S-Bahntrasse bestehen Konflikte mit dem Radverkehr aufgrund der Enge des Weges → 1. Ordnung?

- Bei der Verbindung Homburger Landstraße in den Norden (An den Drei Hasen) wird auf die Engstelle an der Unterführung der S-Bahntrasse hingewiesen: hier kommt es zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr und es ist hier sehr dunkel.

Für Oberursel Mitte wird vorgeschlagen:

- Das Gymnasium Oberursel und die Feldbergschule sollen über die Liebfrauenstraße (nach Osten bis zur Karl-Hermann-Flach-Straße) an das Netz angebunden werden. Die Feldbergschule soll außerdem über den Campusweg an An den Drei Hasen (Stichstraße) angebunden werden.
- Hinweis für die Alfred-Delp-Straße (Alfred-Delp-Haus): stationäres und Betreutes Wohnen für erwachsene Menschen mit geistiger oder mehrfacher Behinderung → hier besteht keine Barrierefreiheit (keine Möglichkeit mit dem Rollstuhl in die Innenstadt zu kommen).

Allgemeine Anmerkungen:

Diskutiert wird die Darstellung des Netzes in Bezug auf die Lage des Gehweges → eine Linie (mittig in Straßenachse) oder ein-/beidseitig (rechts/links). **Frau Krause** erläutert, dass bei der Darstellung der Netzführung eine Linie (mittig in der Straßenachse) vorgesehen ist, bei der Mängelanalyse würden beide Gehwege betrachtet.

Es besteht der Wunsch nach Darstellung der (vorhandenen) Querungsstellen in den Netzplänen der Stadtteile.

| | |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TOP 9 | <p>Zusammenfassung der Ergebnisse / Ausblick</p> <p>Frau Krause bedankt sich für das Engagement der Beteiligten, die konzentrierte Diskussion an den Tischen und die konstruktiven Vorschläge. Sie betont, wie wichtig die Ortskenntnis der Teilnehmenden für die Plausibilitätskontrolle des Netzes gewesen sei. Die Änderungen würden eingearbeitet, das Ergebnis ist der Netzplan, der der Mängelanalyse zugrunde gelegt wird.</p> <p>Die Mängelanalyse des Netzes wird im Oktober 2022 durchgeführt, das Handlungskonzept ist für Ende November 2022 vorgesehen.</p> <p>Die dritte Sitzung des AK Fußverkehr zur Vorstellung und Diskussion des Handlungskonzeptes wird voraussichtlich im Dezember 2022 stattfinden</p> <p>Herr Dr. Molter bedankt sich bei plan & rat für die Vorbereitung und Moderation der 2. Sitzung des AK Fußverkehr, bei den Teilnehmenden für die intensive Diskussion an den Thementischen und die guten Ergebnisse. Für die Umsetzung der vorgelegten Kurzfristmaßnahmen in den Stadtteilen nimmt er ein positives Feedback mit.</p> |
| | Ende der Veranstaltung |

Protokoll aufgestellt am 20.09.2022

Juliane Krause, Ina Ockel (plan & rat)

Impressionen



Arbeit an den Thementischen



Präsentation der Ergebnisse



Thementisch 1 Oberursel Mitte



Thementisch 2 Weißkirchen



Thementisch 3 Stierstadt



Thementisch 4 Oberstedten



Thementisch 5 Oberursel Nord



Thementisch 6 Bommersheim



Arbeit an den Thementischen



Präsentation der Ergebnisse

3. Sitzung Arbeitskreis Fußverkehr

am 07. Februar 2023

Protokoll

Ort: Rathaus Oberursel – Großer Sitzungssaal, Rathausplatz 1, Oberursel (Taunus)

Uhrzeit: 19.00 bis 21.00 Uhr

An der Sitzung haben insgesamt 14 Personen teilgenommen. Zum festen Arbeitskreis gehören neben den Mitarbeiter*innen der Verwaltung und den Gutachterinnen Vertreter*innen von Fachverbänden (ADFC, VCD) und Institutionen (Stadtelternbeirat, Fokus O, Stadtschülerrat).

Anlagen:

- Anlage 1: Teilnahmeliste
- Anlage 2: Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes für die Stadt Oberursel (Taunus) / Handlungskonzept (ppt-Präsentation)

| TOP | |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TOP 1 | <p>Ankommen / Begrüßung / Ablauf der Sitzung</p> <p>Herr Dr. Molter begrüßt die Teilnehmenden und leitet in die letzte der drei Arbeitskreissitzungen ein: im Laufe des letzten Jahres hat sich herausgestellt, dass ein Fußverkehrskonzept dringend benötigt wird – es ist ein Baustein innerhalb einer Gesamtstrategie für die Stadt Oberursel. Er bedankt sich bei plan&rat für die Unterstützung und übergibt das Wort an Frau Krause.</p> <p>Frau Krause (plan & rat) stellt nach einer kurzen Begrüßung den Ablauf der 3. Sitzung im Rahmen der Bearbeitung des Projektes „Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)“ vor.</p> <p>Nach einer kurzen Darstellung des Überarbeitungsprozesses im Zuge der Netzerstellung liegt der Schwerpunkt des Abends auf der Vorstellung des Handlungskonzeptes mit dem zugehörigen Maßnahmenkatalog.</p> |
| TOP 2 | <p>Protokoll der 2. Sitzung des AK Fußverkehr vom 13.09.2022</p> <p>Zum Protokoll der 2. Sitzung des AK Fußverkehr bestehen keine Änderungswünsche. Das Protokoll wird angenommen.</p> |
| TOP 3 | <p>Fußverkehrsnetz (Folien 3-9)</p> <p>Frau Krause erläutert den zurückliegenden Abstimmungsprozess zur Erarbeitung des Fußverkehrsnetzes. Der Entwurf für das Netz wurde in der 2. Sitzung des AK Fußverkehr im September 2022 intensiv diskutiert, durch die Teilnehmenden korrigiert und ergänzt. Die Überarbeitung erfolgte im Oktober/ November 2022 und wurde mit der Verwaltung abgestimmt. In den aktuellen Netzplan sind auch die sogenannten Schleichwege (eingetragen in die Pläne auf der 2. Sitzung des AK Fußverkehr) aufgenommen. Das nun vorliegende Netz (der Plan hängt während der Veranstaltung aus) ist gegliedert in die Fußwege 1. Ordnung</p> |

| TOP | |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>(Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr), Fußwege 2. Ordnung (Erschließung wichtiger Einrichtungen und Ziele auf Stadtteilebene).</p> <p>Die Netzkonzeptionen für die Gesamtstadt sowie für den Stadtteil Bommersheim werden beispielhaft vorgestellt und erläutert.</p> <p>Grundlage für die Erstellung des Handlungskonzeptes (TOP 4 und 5) ist die vorausgehende Mängelanalyse, die im Ergebnis als Konfliktplan (einzeln für jeden Stadtteil) dargestellt wird. Bestehende Mängel wurden entlang des zuvor bestimmten Netzes (Fußwege 1. und 2. Ordnung) auf Grundlage von Ortsbegehungen im Fußverkehrsnetz, der Ergebnisse der Stadtspaziergänge und der Onlinebeteiligung aufgenommen. Typische Mängel sind z.B. Konflikte mit ruhendem und fließendem Verkehr, Konflikte mit dem Radverkehr oder fehlende bzw. zu schmale Fußwege. Die Mängel werden anhand der Stadtteile Bommersheim und Weißkirchen erläutert.</p> <p>Diskussion/ Rückfragen:</p> <p><i>Frage:</i> Wurden wirklich alle Mängel in der Barrierefreiheit aufgenommen. Sie scheinen mir nicht vollständig zu sein (zu wenig violette Punkte).</p> <p><i>Antwort:</i> Es wurden nur die Mängel entlang des Netzes, nicht der Gesamtstadt aufgenommen. Mit mangelnder Barrierefreiheit (violetter Punkt) sind vor allem nicht abgesenkte Bordsteine bzw. schlecht ausgeführte Absenkungen gemeint. Aber auch andere Kriterien wie z.B. schlechte Oberflächenbeschaffenheit (grünes Zick-Zack-Symbol) zählen zu Mängeln der Barrierefreiheit. Letztendlich gehe es auch um die Feststellung prototypischer Mängel, die auf die Gesamtstadt übertragbar sind und für die im Fußverkehrskonzept Handlungsansätze vorgestellt werden.</p> |
| TOP 4 | <p>Vorstellung und Diskussion Handlungskonzept (Folien 10-42)</p> <p>Frau Krause benennt die Rahmenbedingungen für ein gutes Zufußgehen (Folie 10). Um diese zu erfüllen, wurden für das Maßnahmenkonzept</p> <ul style="list-style-type: none"> • Typische Mängel – prototypische Maßnahmen • Pilotmaßnahmen • Die Flaniermeile Adenauerallee / Bärenkreuzung – Vorstadt • sowie weitere wichtige Maßnahmen entwickelt, die im Einzelnen vorgestellt werden. <p>Typische Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkende Autos auf Gehwegen (Halbhochparken) • Hindernisse auf Gehwegen • Schmale/ fehlende Querungsanlagen • Zu kurze Grünphasen an Lichtsignalanlagen (LSA) • Fehlende Barrierefreiheit/ Abgrenzung Radweg-Fußweg • Fehlender Grünschnitt • Straßen mit Kopfsteinpflaster <p>Für die typischen Mängel werden jeweils Beispiele aus Oberursel gezeigt und Handlungsansätze vorgestellt (Folien 13-22).</p> |

| TOP | |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Diskussion/ Rückfragen:</p> <p><i>Frage:</i> Wie definieren Sie Aufenthaltsqualität?</p> <p><i>Antwort:</i> Räume für Menschen mit Aufenthaltsqualität sind Stadträume mit ruhigen, grünen und auch schattigen Verweilzonen (Sitzmöglichkeiten, Trinkbrunnen, Spielgeräte ...), in denen die Beeinträchtigung durch den fließenden und ruhenden Verkehr gar nicht bzw. so gering wie möglich gehalten wird und in denen sich Menschen gern aufhalten.</p> <p><i>Kommentar (Dr. Molter) zum Einsatz von „Haifischzähnen“ zur Verhinderung des Halbhochparkens:</i> Der Einsatz ist in der StVO neu geregelt → Haifischzähne können in einem Abstand zur Kreuzung von bis zu 80 m (früher 50 m) eingesetzt werden. Er erwähnt das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes in Bremen und bittet, den Sachverhalt im Bericht aufzunehmen. Er erwähnt, dass das Land Hessen fördert nur Maßnahmen fördert, die den rechtlichen Vorgaben entsprechen → z.B. werden Fußwege nur dann gefördert, wenn das Regelmaß 2,50m beträgt.</p> <p><i>Frage:</i> Ein Paketbringdienst, der widerrechtlich halbhoch parkt, ist kein typischer Falschparker - kann man hierfür Sonderregelungen einführen?</p> <p><i>Antwort:</i> Für KEP Dienstleister können z.B. alternative Zustelldienste eingerichtet werden. Viele Kommunen wollen dafür inzwischen neue Logistikkonzepte einführen.</p> <p><i>Hinweis:</i> Im Zusammenhang mit Hindernissen auf Gehwegen ist auf die Satzung der Stadt Oberursel hinzuweisen, die kaum jemand kennt bzw. beachtet. In ihr werden die Abstellzeiten geregelt, wann Mülltonnen herauszustellen sind. Eigentümer, Hausverwaltungen haben hier eine Kontrollfunktion.</p> <p><i>Hinweis:</i> Man könnte an den Tagen der Müllabfuhr die Parkplatznutzung für Pkw einschränken und die Parkplätze für das Abstellen von Mülltonnen nutzen.</p> <p><i>Kommentar (Herr Scholl):</i> Ich bestätige die Wahrnehmung, dass die Geschäftsauslagen häufig zu massiv in den Raum des Fußwegs hineinragen und wie Hindernisse wirken. Der Citymanager weist die Geschäftsleute regelmäßig darauf hin, doch es wird wenig beachtet. Daher ist es auch eine Frage der Bewusstseinsbildung, wie wir mit dem öffentlichen Raum umgehen.</p> <p><i>Hinweis:</i> In der Innenstadt können Mülltonnen oder Auslagen gar nicht weit in den Fußwegraum gestellt werden, da die Straßen sehr eng sind und die Pkw sonst nicht durchkommen. Für das Abstellen der Mülltonnen müssen ggf. Parkplätze geopfert werden.</p> <p><i>Fragen:</i> In welchen Abständen (im Längsverkehr) sind Querungsanlagen rechtlich vorgeschrieben.</p> <p><i>Antwort:</i> Die Einrichtung von Querungsanlagen wird in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) geregelt. Die Abstände hängen aber vom Netz und wichtigen Querbeziehungen ab.</p> <p><i>Hinweis:</i> Die LSA in Oberursel müssen überprüft werden, nicht nur hinsichtlich der Grünphasen für Zufußgehende sondern auch hinsichtlich der Umlauf- = Wartezeit. Es muss ein Umdenkprozess stattfinden.</p> <p><i>Hinweis:</i> Das Verfugen von Pflaster mit Epoxidharz hat den Nachteil, dass die Oberflächen im Winter bei Frost sehr glatt sind und Rutschgefahr besteht (Beispiel Freiburg).</p> |

| TOP | |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p><i>Hinweis:</i> Alternativ zum Verfugen kann das Pflaster auch abgeschliffen werden (Beispiel Basel)</p> <p>Pilotmaßnahmen mit beispielhaftem Charakter („Leuchtturmprojekte“):</p> <p>Als Pilotprojekte werden vorgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Schulstraßen/ Schulzonen • Aufwertung von Stadtteilzentren <p>Grundlage für das Pilotprojekt Schulstraßen (Folien 23-30) sind die in Oberursel bestehenden Schulwegpläne aller Grundschulen sowie die aktuell zu beklagenden Situationen vor den Schulen mit erheblichen Konflikten durch die Hol- und Bringverkehre.</p> <p>Bei Schulstraßen handelt es sich um vorübergehende Sperrungen einer oder mehrerer Straßen im Umfeld einer Schule zu Beginn und meistens auch am Ende des Schultages, meisten für eine halbe Stunde. Es gilt dann das Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge (Ausnahme: Einsatzfahrzeuge, Müllabfuhr, ggf. Anwohner*innen). Beispiele hierfür gibt es bereits in Wien, London und Köln. Das Land Baden-Württemberg plant einen entsprechenden Erlass zur flächendeckenden Umsetzung.</p> <p>Für den Hol- und Bringverkehr werden Hol- und Bringzonen vorgeschlagen. Dies sind speziell ausgewiesene Bereiche, an denen Kinder gefahrlos aussteigen können, in ca. 250 m (Luftlinie) zur Schule (Empfehlung ADAC) angelegt werden - mit dem Ziel, Verkehrschaos zu entzerren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern.</p> <p>Empfohlen wird die Überprüfung/ Aktualisierung der Schulwegpläne hinsichtlich wichtiger Fußwegeverbindungen aufgrund des Netzplans, die Erstellung eines Erfassungstools für eine schnelle Erstellung und die kontinuierliche Anpassung der Schulwegpläne (Best Practice Beispiel: Schulwegplaner Baden-Württemberg), die temporäre/ dauerhafte Einrichtung von Schulstraßen mit Pilot an einer der Schulen: Grund-/ Gesamtschule Stierstadt, Grundschule Weißkirchen oder Grundschule Bommersheim.</p> <p>Das Pilotprojekt Aufwertung der Stadtteilzentren (Folien 31-33) basiert auf den Erkenntnissen durch die Stadtteilspaziergänge. In diesen wurden die Ortsmitten intensiv diskutiert. Gravierendere Mängel wurden dabei in Oberstedten und Weißkirchen festgestellt. Es werden Maßnahmen zur Aufwertung von Stadtteilzentren empfohlen. Am Beispiel Weißkirchen wurde eine Mängelanalyse und ein Maßnahmenpaket (Folie 32, 33) entwickelt, welches auch kurz- bis mittelfristig unter Beteiligung der Öffentlichkeit umsetzbar wäre.</p> <p>Durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Umwidmung in einen verkehrsberuhigten Bereich in der Urselbachstraße, Bischof-Brand-Straße und Erlengasse, • die gestalterische Herausarbeitung eines Platzes im Knotenpunkt Urselbachstraße/ Bischof-Brand-Straße und vor dem Gasthaus Zur Linde, • die Wegnahme bzw. Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Anlage von Grünflächen, Neumöblierung durch Fahrradabstellanlagen, Trinkbrunnen oder Spielgerät und das Freistellen von Blickachsen auf den und/oder Zugang an den Urselbachgraben <p>könnte die Ortsmitte attraktiver werden und der Fußverkehr wirksam gefördert werden.</p> |

| TOP | |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Diskussion/ Rückfragen:</p> <p><i>Frage:</i> Bei der Sperrung eines Bereichs vor den Schulen: werden der Verkehr und die Konflikte dann nicht nur einfach verlagert?</p> <p><i>Antwort:</i> Teilweise ist das nicht auszuschließen – doch es geht ja um einen sicheren Raum für die Schulkinder in einem bestimmten Radius <u>vor</u> den Schulen. Außerdem kann der Verkehr so mehr entzerrt werden.</p> <p>Flaniermeile Adenauerallee / Bärenkreuzung</p> <p>Vorgestellt wird ein zweistufiges Konzept zur Stärkung der Adenauerallee/ Bärenkreuzung als Flaniermeile (Folien 34-38). Die Achse Adenauerallee (Fußweg/ Radverkehr frei) wird intensiv genutzt. An der Bärenkreuzung wird die Hauptfußwegverbindung in die Vorstadt stark durch den MIV beeinträchtigt. Der DTV-Wert beträgt hier lt. Verkehrszählung 16.000 Kfz/24 h.</p> <p>Empfohlen wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1. Stufe: Fußverkehrsfreundliche LSA mit Diagonalquerung / „Rund um Grün“ → sie signalisiert, dass an dieser Stelle die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden angestrebt wird. Zufußgehende und Radfahrende haben Vorrang oder „Bettelampeln“ für Kfz-Verkehr/ „Dauergrün“ für Zufußgehende, Kfz Verkehr bekommt Grün nach Bedarf (Erkennung über Wärmebildkamera), Ausgenommen ÖPNV (Hinweis auf Beispiele in Karlsruhe, Hamburg). • 2. Stufe: Gestaltung der Kreuzung als Shared Space-Bereich mit geteiltem öffentlichem Raum (Mischprinzip), nach dem Prinzip der „weichen Trennung“, realisiert mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung. <p>Diskussion/ Rückfragen:</p> <p><i>Hinweis:</i> Das Prinzip des Shared Space wird von der Gruppe der Schwerbehinderten und Mobilitätseingeschränkten nicht gut angenommen, da hier leicht eine Überforderung bei der Wahrnehmung der (gemischten) Verkehre eintreten kann.</p> <p><i>Antwort:</i> Die Barrierefreiheit muss auch im Shared Space, z.B. durch Leitsysteme bzw. Bodenindikatoren gegeben sein.</p> <p><i>Hinweis:</i> Im Prinzip finde ich den Vorschlag des Shared Space gut, doch fehlt mir der Optimismus für eine Umsetzbarkeit. In meinen Augen wäre es wichtiger, viele kleine Maßnahmen im Fußverkehr umzusetzen, statt eine „große Idee“ zu verfolgen - zum Beispiel ist die Situation an der „Bettelampel“ vor der Sparkasse stark verbesserungsbedürftig (Grünphase zu kurz), ebenso die Einfahrt zum Parkplatz der Post.</p> <p><i>Kommentar (Dr. Molter):</i> An der Berliner Straße am Gymnasium Oberursel wird eine fußgängerfreundliche LSA zum Einsatz kommen. Ich empfehle, den Einsatz solcher Ampeln als Kurzfristmaßnahme in den Bericht mit aufzunehmen. Die Kreuzung Nassauer Straße/ Adenauer Allee sollte mit in die Darstellung der Flaniermeile aufgenommen werden.</p> <p><i>Hinweis:</i> Ich bin für die Entflechtung von Fuß- und Radverkehr auf der Adenauerallee, es gibt hier Konflikte. Die Zufahrt zum Parkplatz ist chaotisch.</p> |

| TOP | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Weitere wichtige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs (Folien 40-42)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bankprogramm - Konzept zum Aufstellen von Bänken/ informellen Sitzmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> - Bänke und informelle Sitzmöglichkeiten im Verlauf der Fußwege 1. Ordnung / Entfernung 100 m bis 150 m - Seniorengerechte Bänke besonders im Umfeld von Senioreneinrichtungen bzw. von Alltagszielen • Aufstellen von Trinkbrunnen (Onlinebeteiligung: 14 Plätze für Trinkbrunnen gewünscht) • Öffentliche Toilettenanlagen (barrierefrei, reinlich, sicher) <p>Diskussion/ Rückfragen:</p> <p><i>Hinweis:</i> Bei der Maßnahmenbeschreibung seniorengerechter Bänke bitte auch entsprechende Fotos zeigen.</p> <p><i>Hinweis:</i> Der Haushaltsansatz für die Aufstellung von Trinkbrunnen ist leider trotz 100%-Förderung durch das Land Hessen gestrichen worden. Trotzdem: es sollten bei der Standortwahl für Trinkbrunnen auch Spielplätze berücksichtigt werden (z.B. Deschauer Park).</p> |
| TOP 5 | <p>Vorstellung und Diskussion Handlungskonzept - Erste Empfehlungen (Folien 43-46)</p> <p>Frau Krause stellt das Handlungskonzept vor, das dem Grundsatz „<i>Jeder Stadtteil soll profitieren.</i>“ folgen soll. Es ist in die Teile A, B und C untergliedert:</p> <p>A. Prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation (Sofortmaßnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlage bzw. Verbesserung von Querungsstellen - Faire Ampelschaltung (Überprüfen der Möglichkeiten der Verlängerung der Grünzeiten im Verlauf der Hauptfußwege) - Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum („Bankprogramm“) - Grünschnitt <p>In den Teilen B und C werden Projekte gebündelt und priorisiert:</p> <p>B. Maßnahmen zur Erreichung der Standards im Verlauf der Fußwege 1. Ordnung (Schwerpunkt Alltagsziele). Diese sind in den Leitlinien, Netzqualitäten und Standards festgelegt.</p> <p>C. Komfortverbesserungen der Fußwege 1. und 2. Ordnung</p> <p>Hierzu zählen z. B. der Abbau von Gehwegparken, gehfreundliches Kopfsteinpflaster, Trinkbrunnen, Komfortverbesserungen in all jenen Straßen, die nicht zum Hauptfußwegennetz gehören Identifiziert sind diese Mängel und die daraus resultierenden Maßnahmen aus den Stadtpaziergängen.</p> <p>Die Handlungsstrategie ist für einen Zeitrahmen von 2023 bis 2025 vorgesehen und steht unter dem Motto: „Signale setzen!“. Sie umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufstellen eines Maßnahmenprogramms für 2024 - 2025 • Aufstellen eines Handlungsprogrammes für einen mittelfristigen Zeitrahmen (z. B. 2024 2030) |

| TOP | |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Bei allen Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen im Fußverkehrsnetz Standards zugrunde legen • Fortführung / Institutionalisierung „AK Fußverkehr“ als Kooperationsgremium • Unterzeichnen der „Internationalen Charta für das Gehen“ (Stadtverordnetenbeschluss) <p>Weitere Empfehlungen liegen im finanziellen und personellen Bereich ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fußverkehrspauschale (eigener Haushaltstitel) für Kleinmaßnahmen mit 150.000 €/Jahr • Personelle Verstärkung • Haushaltsmittel für Baustein „Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit“ ca. 10.000 15.000 € <p>... und zur Qualitätssicherung und zum Monitoring</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jährliche Vorlage Sachstandsbericht (Fachausschuss) • Jährliche Sitzung des „AK Fußverkehr“ <p>Diskussion/ Rückfragen:</p> <p><i>Vorschlag:</i> Herr Dr. Molter bittet darum, dass auch das Gehwegparken in das Handlungskonzept Teil A (Sofortmaßnahmen) aufgenommen wird, da es eines der Kernprobleme im Fußverkehr in Oberursel ist.</p> <p>Öffentlichkeitsarbeit / Kampagnen, um dem Gehwegparken und Hindernissen auf Gehwegen Abhilfe zu schaffen, gehörten lt. den Teilnehmenden zu weiteren Kurzfristmaßnahmen.</p> <p><i>Vorschlag:</i> Es gibt die App weg.li – eine Meldeplattform für Falsches Parken – sie könnte in die BürgerApp für Oberursel integriert werden.</p> <p>Es wird außerdem darum gebeten, die Maßnahme „Komfortverbesserung ...“ (Folie 44) umzubenennen in „Verbesserung der Fußwege 1. und 2. Ordnung“.</p> <p><i>Herr Dr. Molter:</i> Er begrüßt die vorgestellte Handlungsstrategie. Ziel sei der Beschluss in der Stadtverordnetenversammlung. Den drei Punkten unter „Finanzielle Ressourcen bereitstellen“ (Folie 46) soll der Punkt 4 „Konsequente Nutzung der Fördermittel aus der Nahmobilitätsrichtlinie des Landes Hessen“ hinzufügen. (Das Land Hessen hat dazu Musterlösungen für den Radverkehr, die indirekt auch Musterlösungen für den Fußverkehr enthalten, entwickelt.). Die Fußverkehrspauschale für 2023 beträgt aktuell 50.000 € für Oberursel. Zur Qualitätssicherung bittet er um Änderung in „kurzen Sachstandsbericht“.</p> <p><i>Hinweis:</i> Im Jahr 2026 steht die nächste Kommunalwahl in Oberursel an – bis 2025 sollten Maßnahmen im Sinne der Fußverkehrsförderung umgesetzt werden.</p> |
| TOP 6 | <p>Weiteres Vorgehen</p> <p>Die heutige Sitzung AK Fußverkehr wird protokolliert. Die Anregungen für den Foliensatz werden übernommen (s. Anlage 2). Danach wird der Abschlussbericht fertiggestellt, mit der Verwaltung abgestimmt und die finale Fassung zur Vorlage im BUKA (Bau-, Umwelt- und Klimaschutzsausschuss) erstellt.</p> <p>Herr Dr. Molter und die Teilnehmenden bedanken sich für die gute Zusammenarbeit. Frau Krause schließt die Veranstaltung.</p> |
| TOP 7 | <p>Ende der Veranstaltung / Verabschiedung</p> |

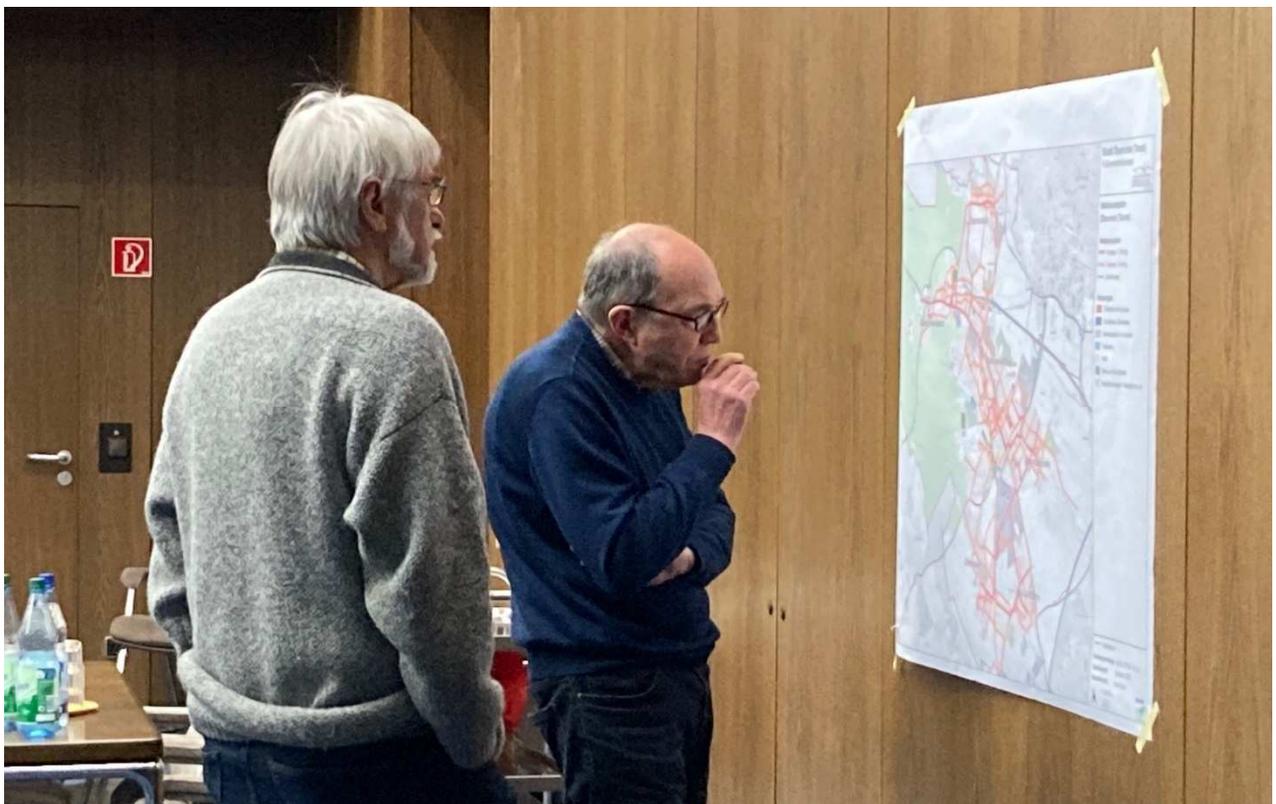
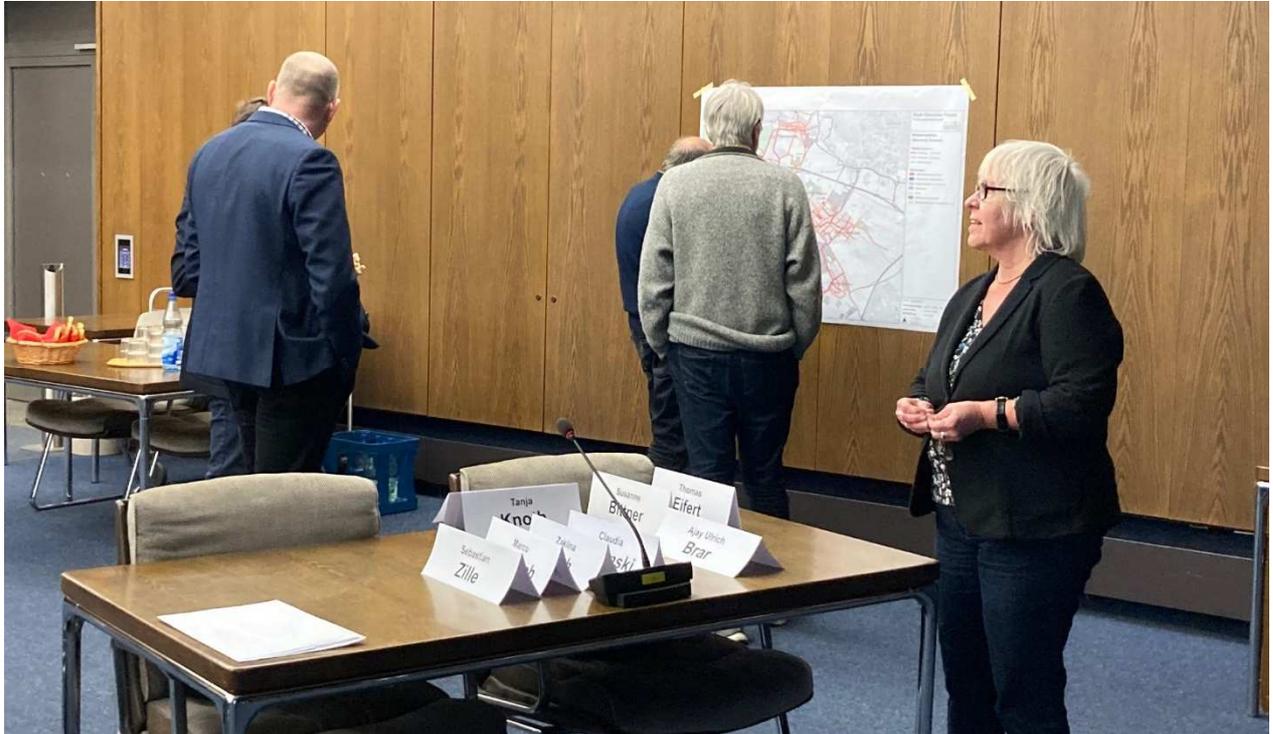
| | |
|------------|-----------------------------------------|
| TOP | |
| | Frau Krause schließt die Veranstaltung. |

Protokoll aufgestellt am 14.02.2023

Ina Ockel, Juliane Krause (plan & rat)

Impressionen





Anlage 4-2 Stadspaziergang Oberursel Mitte (Protokoll)

Protokoll



Ablauf

Am Stadtspaziergang durch Oberursel Mitte, der letzte von insgesamt sechs Stadtteilspaziergängen, haben zusammen mit der Vertretung aus der Verwaltung 18 Personen teilgenommen. Frau Littig, Stadtplanerin der Stadt Oberursel, begrüßt die Anwesenden. Frau Krause vom Büro plan & rat führt in die Veranstaltung ein und erläutert den Ablauf des Stadtspaziergangs. Den Teilnehmenden werden Routenpläne ausgehändigt.

Insgesamt waren 12 Haltepunkte vorgesehen. An jedem der Haltepunkte wurde von Frau Ockel (Büro plan & rat) eine Kurzbeschreibung der Situation gegeben. Danach konnten die Teilnehmenden ihre Anmerkungen (Konflikte, Mängel, Missstände, was hat sich bewährt) und Verbesserungsvorschläge einbringen.

Der Spaziergang startete um 17:30 Uhr am Rathausplatz und endete gegen 20:00 Uhr dort wieder.

Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung waren:

- Anja Littig, Abt. Stadtplanung
- Susanne Kahler, Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität
- Marcus Scholl, Citymanager der Stadt Oberursel (Taunus)

Projektteam: Frau Krause, Frau Ockel (plan & rat)

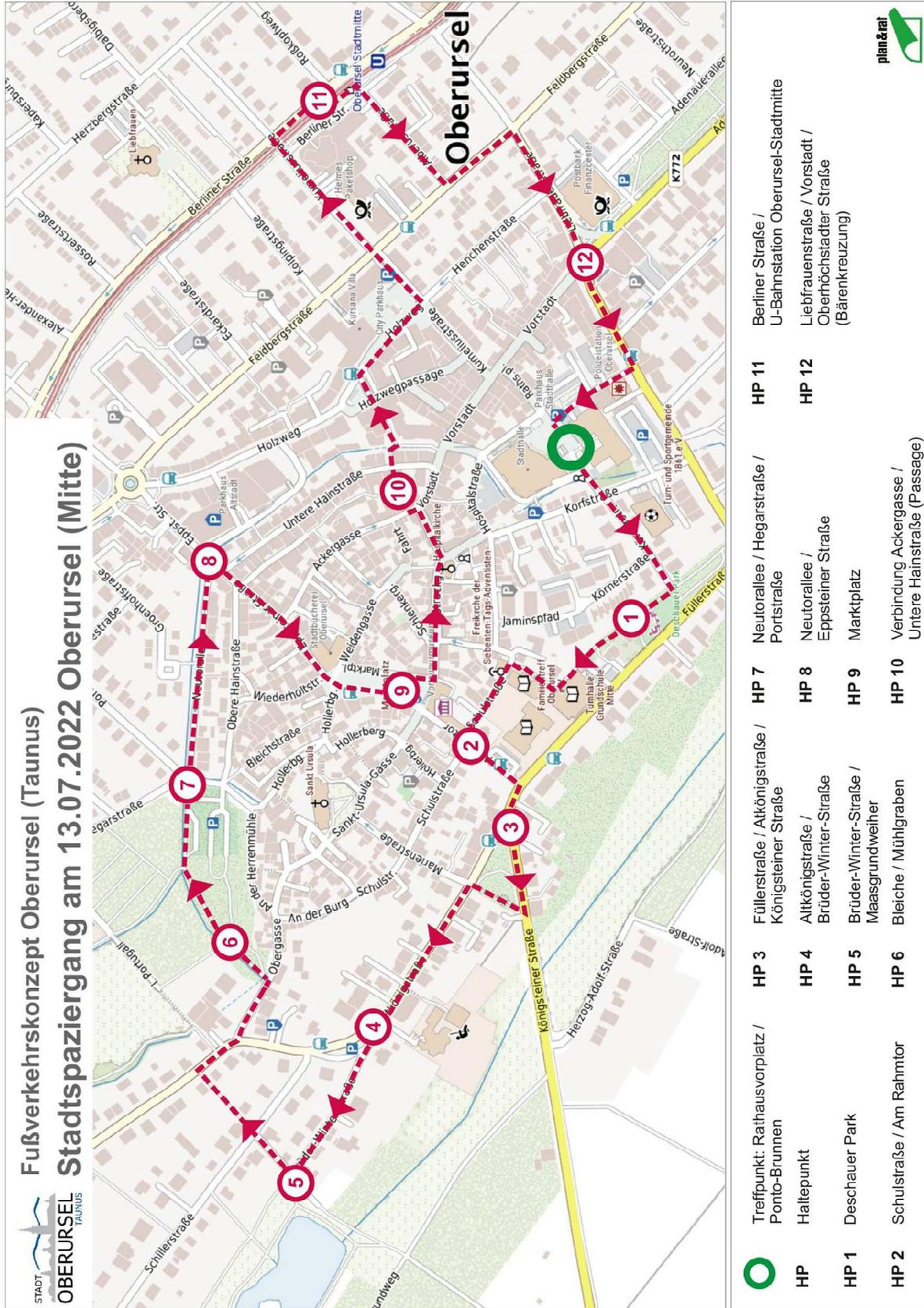
Weitere Anmerkungen zur Verkehrssituation im Gebiet

- Auf dem Rathausplatz kommt es an der TG-Ausfahrt der Stadthalle zu Konflikten zwischen ausfahrenden Pkw und querenden Fußgänger*innen, insbesondere mit Kindern (TG-Einfahrt schwer einsehbar). Gleiches gilt für die Querungen der Korf- und Körnerstraße (Pflasterung und Bodenindikatoren schlecht ausgeführt). Es sollte geprüft werden, ob der verkehrsberuhigte Bereich (Rathausplatz) bis zur Kreuzung weitergeführt werden kann (niveaugleicher Ausbau).
- Diskutiert wird das (geringe) Angebot an öffentlichen Toiletten in der Innenstadt: es gibt zwei WC-Anlagen (Rathaus und Altes Rathaus am Markt). Außerdem bieten einige Einrichtungen/ Gastronomien die Nette Toilette an. Leider ist das Prinzip durch die Corona-Pandemie geschwächt worden.
- In der Alberusstraße ist die zulässige Geschwindigkeit Tempo 50. Die Straße sollte in die Tempo30-Regelung einbezogen werden.
- Eppsteiner Straße/ Einmündung Ackergasse: die Ackergasse ist als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Für einbiegende Kfz ist das Schild (Z 325 StVO) schlecht zu erkennen (zu klein, falscher Ort).
- Neugestaltung Eppsteiner Straße

Zur geplanten Neugestaltung der Eppsteiner Straße (Gestaltung, Verkehrsversuch, Baubeginn) gab es während des Stadtspaziergangs unterschiedliche Aussagen.

Nachtrag zum Stand der Planungen in der Eppsteiner Straße:

Die Eppsteiner Straße zwischen Himm-Kreisel und Marktplatz ist dringend sanierungsbedürftig. Nach einer umfangreichen Bürgerbeteiligung 2021 wurde eine Vorzugsvariante als Mischverkehrsfläche mit zahlreichen Gestaltungselementen erarbeitet. Die neue barrierefreie Bushaltestelle Marktplatz soll in der Eppsteiner Straße direkt am Übergang zur Stadtbücherei angeordnet werden. Vorbehaltlich der Haushaltsverhandlungen wird 2023 ein umfassender Verkehrsversuch stattfinden (Dauer 1 Jahr), bei dem die geplante Gestaltung mit temporären Elementen umgesetzt wird. Begleitet wird das durch eine Bürgerbeteiligung. Die Konzepte hierzu werden zurzeit erarbeitet. Ein Umbau kann dann frühestens ab 2024 erfolgen.



Haltepunkt Nr. 1: Deschauer Park



Situationsbeschreibung:

Der Deschauer Park ist eine schmale Grünfläche am Rand der Altstadt zwischen Füllerstraße und Körnerstraße. Entlang des Parks führt ein Geh- und Radweg (empfohlener Schulweg) abseits des MIV ins Zentrum. Der Weg erschließt die Volkshochschule, den Familientreff e.V., die Grundschule Mitte und mündet in die Schulstraße. Im Park gibt es einen eingefriedeten Spielplatz. Abgetrennt durch die Oberhöchstader- und Füllerstraße grenzt der Park an den Rushmoorpark im Süden und an den Lomonossowpark im Westen. Die Querbeziehungen zwischen diesen Grünflächen scheinen nicht optimal gestaltet zu sein.

Anmerkungen:

- Die Wegeverbindung über den Park ist Hauptstrecke für die Grundschüler*innen zur Grundschule Mitte, die u.a. mit dem Roller / Rad aus Richtung Oberhöchstader Straße zur Schule kommen. Es gibt häufig Konflikte zwischen zu Zufußgehenden und Kindern, die „rasen“.
- An der Ampel Füllerstraße (Eingang zum Park) ist die Aufstellfläche zu eng, die Ampel reagiert sehr langsam, die Querungsstelle ist zudem schlecht einsehbar wegen hineinwachsender Büsche.
- Der Park ist sehr schön und wird viel genutzt. 50% der Schulkinder nutzen die Wegeverbindung. Der Über- und Zugang zum Rushmoorpark sollte freier und offener gehalten werden – er wird zu wenig wahrgenommen (umwegige Führung um die Christuskirche herum).

Vorschläge:

- BSO sollte an den Eingängen zum Park Büsche häufiger schneiden (Querungsstellen freihalten) und ggf. bessere Beleuchtung prüfen.
- Der Durchgang zum Rushmoorpark sollte verdeutlicht werden.
- Oberhöchstader Straße im Abschnitt vor dem Deschauer Park Tempo 30 – ab Feldbergschule Richtung Süden aber wieder Tempo 50 – Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch hier einführen.

Haltepunkt Nr. 2: Schulstraße / Am Rahmtor



Situationsbeschreibung:

Die Grundschule Mitte ist eingeschlossen von der Füllerstraße, der Schulstraße und der Straße Am Rahmtor. Die Schulstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut, von hier wird der Schulhof erschlossen. Der westliche Teil der Schulstraße führt als Ring um die Altstadt und kann an der Einmündung Am Rahmtor über einen Zebrastreifen gequert werden. Die Straße Am Rahmtor (Tempo 30) führt nach Norden direkt auf den Markt zu und bildet im Süden zusammen mit der Füllerstraße das südwestliche Eingangstor in die Altstadt – auch hier gibt es einen Zebrastreifen (Am Rahmtor). Vor der Kreuzung Schulstraße besteht eine Fußgängerampel. Zwischen Füllerstraße und Am Rahmtor liegt eine Bushaltestelle (überdacht und mit Sitzbänken). Am Rahmtor und Königsteiner Straße sind empfohlene Schulwege.

Anmerkungen:

- Die Verkehrs- und Querungssituation an dieser Kreuzung sind optimal – Zebrastreifen und Fußgängerampel stehen zur Auswahl.
- Die Fußwege (vor allem Richtung Marktplatz) sind zu schmal. Die Nutzung mit Rollstuhl, Rollatoren ist schwierig (Sturzgefahr).
- Für die Kreuzung am Rahmtor wird geprüft, ob versenkbare Poller zur Sperrung des Marktplatzes für den MIV zu bestimmten Zeiten eingesetzt werden können.
- Am unteren Ende der Schulstraße (Ecke Familientreff e.V.) mündet der Weg aus dem Deschauer Park ein: der Pkw-Verkehr (zu schnell, häufig Parksuchverkehr, Elterntaxen) nimmt hier keine Rücksicht auf den Schüler*innenverkehr – „gefährliche Ecke“.

Vorschläge:

- Schulstraße/ Ecke Familientreff: Fahrbahnmarkierung oder Beschilderung anbringen (Achtung Schulkinder o.ä.).

Anhang

- Es sollte geprüft werden, ob die Hospitalstraße „abgehängt“ werden kann, um die Durchfahrt zu unterbinden.

- Es sollte geprüft werden, ob die Längsparkstände in der Schulstraße (gegenüber des Schuleingangs) entfallen können, evtl. zugunsten einer Haltemöglichkeit für Eltern (Elternhaltestelle).

- Eine weitere Möglichkeit für eine Elternhaltestelle besteht auf dem Lehrkräfteparkplatz (Am Rahmtor).

Haltepunkt Nr. 3: Füllerstraße / Altkönigstraße / Königsteiner Straße



Situationsbeschreibung:

Die Altkönigstraße und die Königsteiner Straße sind zentrale Zugangsstraßen für den MIV in die Altstadt. Direkt in dem Dreiecksbereich liegt eine am Hang gelegene Grünfläche mit dem Marienbrunnen. An der Seite Altkönigstraße besteht kein Gehweg, die Zuwegung erscheint umwegig. Über die Grünfläche führt ein Weg als Rampe sowie ein weiterer Weg als Treppenanlage. Es gibt Sitzbänke unter Bäumen. Die Aufenthaltsqualität könnte verbessert werden.

Anmerkungen:

- Die Teilnehmenden sind sich einig, dass der Platz Potential hat. Es besteht jedoch Uneinigkeit, ob er tatsächlich (ausreichend) genutzt wird.
- Der Nutzen der Königsteiner Straße wird in Frage gestellt („könnte auch zurückgebaut werden“). In den 80er Jahren, mit der Planung der Nordumfahrung, gab es Pläne zum Rückbau der Straße – wurde nicht umgesetzt. Bedenklich ist die Querung der Königsteiner Straße an der Kreuzung Maasgrundweg/ Herzog-Adolf-Straße – es gibt keine Querungshilfe, der Trichter der Herzog-Adolf-Straße ist zu groß, die Fläche dadurch unübersichtlich, es besteht Baustellencharakter (Schotterflächen).

Vorschläge:

- Aufstellen von Spielmöglichkeiten für Kinder auf der Grünfläche.
- Die Querung vom Platz über die Königsteiner Straße sollte verbessert werden (Es handelt sich um eine Kreisstraße: Maßnahmen sind daher mit dem Kreis bzw. HessenMobil abzustimmen).

Haltepunkt Nr. 4: Altkönigstraße / Brüder-Winter-Straße



Situationsbeschreibung:

Über die Altkönigstraße wird der Norden von erschlossen Oberursel (MIV und Stadtbus), Fahrradinfrastruktur gibt es auf der Altkönigstraße nur abschnittsweise. An der Einmündung Brüder-Winter-Straße in die abknickende Altkönigstraße ist der Raum aufgeweitet, hier liegen eine Bushaltestelle, eine kleine Grünfläche mit Sitzbank, ihr gegenüber ein öffentlicher Parkplatz (10 Parkstände, davon 4 mit Parkscheibenregelung: Mo-Fr. 1 h in der Zeit von 7.00 – 16.00 Uhr), ein Containersammelpunkt sowie zur Querung der Altkönigstraße sowohl ein Zebrastreifen, als auch eine Mittelinsel. Am Zebrastreifen befinden sich Kita und Hort (St. Ursula). Die Straßenränder und die Mittelinsel sind begrünt.

Anmerkungen:

- Die Parkplätze liegen sehr dicht am Zebrastreifen – parkende Pkw versperren Sicht auf Zebrastreifen – gefährliche Situation, wenn Kinder hinter Pkw nicht gesehen werden bzw. umgekehrt Kinder Pkw nicht sehen können.
- 80 bis 100 Kinder besuchen die Kita und den Hort „Kinderland“ – das Aufkommen der Elterntaxen ist entsprechend hoch und es kommt zu Konflikten vor der Kita.
- Ca. 8 bis 10 Pkw stehen zu diesem Zeitpunkt auf dem Bürgersteig, der Gehweg wird dadurch stark eingeschränkt, die Restbreite liegt teilweise unter 1,0 Meter.
- In der abknickenden Altkönigstraße werden die zeitlich befristeten Parkplätze von Dauerparkern genutzt.
- Die Umgestaltungspläne für diesen Abschnitt der Altkönigstraße ruhen zurzeit.

Vorschläge:

- Das Falschparken wird noch zu sehr geduldet – es sollte regelmäßig Kontrollen geben und das Gehwegparken unterbunden werden.
- In der abknickenden Altkönigstraße sollten die zeitlich befristeten Parkplätze zugunsten einer Elternhaltestelle reduziert werden.

Haltepunkt Nr. 5 Brüder-Winter-Straße-Maasgrundweiher



Situationsbeschreibung:

Über die Brüder-Winter-Straße (Wohnstraße) gelangt man von der Altkönigstraße zum Maasgrundweiher, zum Maasgrund und zu den ausgedehnten Grün- und Waldflächen des Taunusgebietes. Hierüber können sowohl von der sehr dicht bebauten Altstadt als auch von benachbarten Wohngebieten aus nahe gelegene Freizeit- und Naherholungsflächen auch fußläufig erschlossen werden.

Anmerkungen:

- Die Wegebeziehungen um den Maasgrundweiher sind Teil eines übergeordneten Wegenetzes, über dem der Maasgrund an den Lomonossow- und Rushmoorpark angebunden ist. Um dieses Netz zu stärken und sicherer zu machen, ist die „Lücke“ Königsteiner Straße (s. HP 3) dringend zu schließen. Vom Ortsbeirat ist bereits ein diesbezüglicher Antrag gestellt worden.

Vorschläge:

- Einrichten einer Querungshilfe (Zebrastreifen) für den Fuß- und Radverkehr an der Kreuzung Königsteiner Straße, Maasgrundweg, Herzog-Adolf-Straße.

Haltepunkt Nr. 6: Bleiche / Mühlgraben



Situationsbeschreibung:

Die Bleiche – Parkplatz, Grün- und Veranstaltungsfläche – bildet das nördliche Eingangstor in die Altstadt. Im Süden grenzt die alte Stadtmauer (An der Herrenmühle), im Norden grenzen Urselbach und Mühlgraben an die Bleiche. Von hier aus führen Fußwegverbindungen abseits des MIV in den Norden (Anbindung Sandweg → Schulweg) und ins Taunusgebiet. Entlang des Weges gibt es Sitzmöglichkeiten. Die untere Hälfte der Bleiche wird als öffentlicher Parkplatz genutzt.

Anmerkungen:

- Die Wegeverbindungen (über Brücken über den Mühlgraben), die von der Bleiche zu Im Portugall und weiteren Wanderwegen führt, werden viel und gern genutzt und gehören zu den schönsten, die es in Oberursel gibt.
- Die Fußwegverbindung ist als offizieller Weg nicht erkenntlich, sie wirkt eher wie ein Trampelpfad, der nicht von allen genutzt werden kann (Rollator, Rollstuhl).
- Der Weg wirkt landschaftlich naturverbunden und passt so zur Qualität des Platzes (Bleiche). Er sollte so belassen werden.

Vorschläge:

- Es sollten mehr Bänke zum Ausruhen/ Verweilen aufgestellt werden.
- Gewünscht werden weiterhin Hundekottütenspender und Papierkörbe.

Haltepunkt Nr. 7: Neutorallee / Hegarstraße / Portstraße



Situationsbeschreibung:

Der Fußweg, ausgehend von der Obergasse und entlang der Bleiche, mündet in einen Kreuzungsbereich an der Oberen Hainstraße. Hier führen Hegarstraße, Portstraße, Neutorallee und obere Hainstraße zusammen und bilden eine etwas unklare Kreuzungssituation (gekennzeichnet als verkehrsberuhigter Bereich): über die Erschließung des Parkplatzes verläuft der Gehweg weiter geradeaus in die Neutorallee am Urselbach entlang. Gleichzeitig führen Port- und Hegarstraße (Tempo 30) an den Parkplatz heran. Am „Kopf“ des Parkplatzes wird der Mühlgraben in einer steinernen Rinne geführt, an der sich Bäume und Sitzbänke befinden.

Anmerkungen:

- Der Platz Bleiche steht immer wieder im Fokus öffentlicher Diskussionen im Zusammenhang mit der Nutzung als öffentlicher Parkplatz, auch halten hier die Reisebusse. Diskutiert wird eine Quartiersgarage.
- 2/3 der Platzfläche wird als Parkplatz genutzt, das andere Drittel könnte für Jugendliche gestaltet werden (es gibt in Oberursel nur wenig Flächen für Jugendliche, früher lag hier ein Bolzplatz). Vorschläge: Tischtennisplatte, Basketballkorb (abmontierbar, wenn Kerb bzw. Brunnenfest stattfinden).
- Auch wenn der Fußweg der Bleiche zur Neutorallee die Zufahrt des Parkplatzes quert, wird die Kreuzung nicht als problematisch eingeschätzt. Problematisch könnte aber der aus der Portstraße kommende, auf den Parkplatz einfahrende Pkw-Verkehr sein, für den der Fuß- und Radverkehr, der aus der Neutorallee kommt, nur schwer einzusehen ist.

Vorschläge:

- Das Falschparken wird noch zu sehr geduldet – es sollte regelmäßig Kontrollen geben und das Gehwegparken unterbunden werden (z. B. Portstraße).
- Das Schild (Z 325 Verkehrsberuhigter Bereich) Hegarstraße/ Ecke Zufahrt Platz wird nicht gesehen (zu klein). Vorschlag: größer und drehen.

Haltepunkt Nr. 8: Neutorallee / Eppsteiner Straße



Situationsbeschreibung:

Die Neutorallee ist eine gut genutzte Wegeverbindung oberhalb der Altstadt, die über die Eppsteiner Straße ins Zentrum führt. Sie ist als verkehrsberuhigter Bereich (Einbahnstraße Richtung Norden) ausgewiesen, Anlieger erschließen ihre Grundstücke hierüber, parallel führt der Urselbach als offener Graben. Die Eppsteiner Straße (Tempo 30), die hier über einen Zebrastreifen gequert werden kann, führt zum Marktplatz. Der Abschnitt Eppsteiner Straße zwischen Homm-Kreisel und Marktplatz soll voraussichtlich ab dem Jahr 2024 zum überwiegenden Teil zu einem verkehrsberuhigten Bereich und als Mischverkehrsfläche umgebaut werden (Stärkung Fuß-, Radverkehr, Aufenthalt, Begrünung). Gegenüberliegend der Einmündung Neutorallee verläuft an der Bachstraße der Urselbach ebenfalls offen – eine Verbindung, die gestalterisch gestärkt werden könnte.

Anmerkungen:

- Der Zugang in die Neutorallee wirkt sehr dunkel, das dichte Grün macht den Weg vor allem nachts unangenehm. Die Gastronomie mit Außensitzen im Einmündungsbereich Neutorallee/ Eppsteiner Straße wird wegfallen.
- Der Holzweg (zwischen Parkhaus und offen geführtem Urselbach) wird als potentielle Hauptverbindung für Zufußgehende eher als unattraktiv eingeschätzt.² Genutzt wird eher die Verbindung über die Untere Hainstraße.
- Die Wegeverbindung vom Parkhaus Altstadt zum Brauhaus (beliebtes Ziel auch für Auswärtige) durch die Gässchen bis zur Ackerstraße sollte ausgeschildert werden.

Vorschläge:

- Die Neutorallee sollte besser beleuchtet werden, der Eingang sollte freigelegt werden (Gebüsch schneiden).

² Herr Scholl (Citymanager) weist darauf hin, dass es in der Vergangenheit Pläne gab, die Oberurseler Wege am Wasser zu stärken und das Wasser in der Stadt zu thematisieren (klimatisch und stadtgestalterisch interessant).

Haltepunkt Nr. 9: Marktplatz



Situationsbeschreibung:

Der Marktplatz ist historische Mitte von Oberursel, in dessen Zentrum der St.-Ursula-Brunnen steht. Der Markt ist ein baumbestandener, langgestreckter Platz mit abfallendem Gefälle nach Norden und starker Querneigung (vollständig natursteingepflastert, Borde abgesenkt). Historische Gebäude, u.a. das Vortanuseum, das alte Rathaus und die Stadtbücherei flankieren den Platz. Der Markt kann an drei Seiten befahren, aber nicht umfahren werden. Die Fläche mittig dient dem Aufenthalt, am Brunnen bestehen Sitzmöglichkeiten (zwei Bänke). Eppsteiner Straße, Marktplatz und Am Rahmtor verlaufen quer durch die Altstadt, die Achse ist eine Hauptwegeverbindung durch Oberursel. Hier queren die Buslinien 41 und 43 der Stadt. Auf dem Platz darf im Seitenstreifen für 1h geparkt werden. Samstags findet hier der Wochenmarkt statt.

Anmerkungen:

- Der geplante Umbau der Eppsteiner Straße wird auch Konsequenzen für den Marktplatz haben. Es soll daher ein Verkehrsversuch für einen autofreien Samstagmarkt ab Frühjahr 2023 durchgeführt werden, um zu klären, ob dies eine Option für Oberursel ist.
- Der Schulweg führt direkt über den Marktplatz und die Verbindung über den Innenhof des Vortanuseums (Treppenanlage) – so gelangt man direkt bis zum Schulhof der Grundschule Mitte. Der „Schleichweg“ wird viel genutzt.
- Die Platanen auf dem Marktplatz sollten ursprünglich ein geschlossenes Blätterdach bilden, das vor Sonne schützen kann. Leider wird das Beschneiden der Bäume nicht konsequent ausgeführt.

Vorschläge:

Haltepunkt Nr. 10: Verbindung Ackergasse / Untere Hainstraße



Situationsbeschreibung:

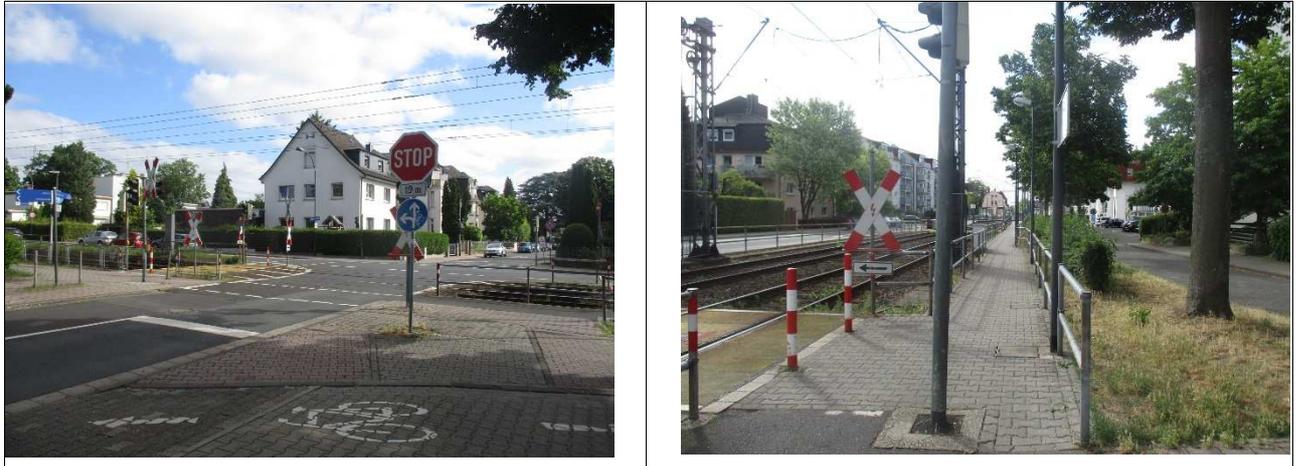
Durch den Baublock Ackergasse, Vorstadt, Untere Hainstraße, Eppsteiner Straße führt in Längsrichtung ein schmaler Gehweg (entlang alter Stadtmauer), der an die Passage Ackergasse angebunden ist. Die Passage ist eine der für Oberursel typischen Altstadtpassagen, durch die die längs gerichteten Straßen und Blöcke durchkreuzt werden können. Die Passage Ackergasse ist überdacht und durch Geschäfte und Gastronomie intensiv genutzt. Die hier einmündende Längsverbindung wirkt von der Passage aus sehr abseitig, Ortsfremde können sie nur schwer auffinden – im Inneren entfaltet der Weg Altstadt-Atmosphäre. Wie wirken die Verbindungen abends, nachts, Beleuchtung, Sicherheit ...?

Anmerkungen:

- Die Passage ist für Oberursel eine wichtige und meistgenutzte Querverbindung. Sie ist der kürzeste Weg zum Parkhaus Altstadt.
- Die Längsverbindung durch den Baublock Ackergasse, Vorstadt, Untere Hainstraße, Eppsteiner Straße entlang der ehemaligen Stadtmauer hat „Hinterhauscharakter“ und wird kaum genutzt. Für Kinder stellt die Verbindung einen „Abenteuerweg“ dar: es gibt Vieles zu entdecken.

Vorschläge:

Haltepunkt Nr. 11: Berliner Straße / U-Bahnstation Oberursel-Stadtmitte



Situationsbeschreibung:

Oberursel wird durch die U-Bahn-Linie U3 (Frankfurt Südbahnhof – Oberursel Hohemark) erschlossen. Die Linie führt aus Frankfurt kommend über den Oberurseler Bahnhof, die Berliner Straße und Hohe-markstraße. Eine Station ist Oberursel-Stadtmitte. Auf direktem Weg gelangt man über Stichstraßen ins Zentrum – Kumelius- und Alberusstraße sind somit wichtige Querverbindungen. Die U-Bahntrasse teilt hier die Berliner Straße in einen Bereich nördlich (Hauptverkehrsachse) und südlich der Gleise (sepa-rater Fuß- und Radweg, Absperrgitter trennen U-Bahnstation von Straßenraum). Am Haltepunkt können die Gleise über gelb markierte Querungsstellen gekreuzt werden.

Anmerkungen:

- Fußgängerbereiche und Querungssituationen sind zufrieden stellend, die Barrierefreiheit wurde konsequent durchgehalten, die Ampelschaltung an der Kumeliusstraße wird zukünftig noch verbessert werden.
- Die von der Berliner Straße abgetrennte und separate Verbindung wird eher weniger genutzt - Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nutzen eher die Feldbergstraße.
- Die Berliner Straße ist als Hauptwegeverbindung für Zufußgehende weniger geeignet (nur für Kernstädter), da zu kompliziert. Als Hauptverbindung wird eher die Route Adenauerallee – Vorstadt gesehen.

Vorschläge:

Haltepunkt Nr. 12: Liebfrauenstraße / Vorstadt / Oberhöchstädter Straße (Bärenkreuzung)



Situationsbeschreibung:

Der Kreuzungsbereich ist zentrale Querung für den Fußverkehr von der Adenauerallee zur Fußgängerzone (Vorstadt). Die Kreuzung ist signalisiert. Im Volksmund heißt sie „Bärenkreuzung“: es kommt hier zu Problemen mit dem Bus (Abbiegen nach rechts von der Adenauerallee über den Fußgängerbereich, um dann weiter auf der Liebfrauenstraße zu fahren und in die Henchenstraße einzubiegen) und den Fußgängern. Im Zugangsbereich von der Adenauerallee kommt es zu Problemen mit dem Radverkehr (Gehweg/ Radfahrer frei).

Anmerkungen:

- Adenauerallee und die Kreuzung wurden im Rahmen des Hessentages (2011) umgestaltet. Die Situation an der Kreuzung hat sich seitdem verbessert, der Raum ist freier, luftiger geworden. Der Bärenplatz selbst könnte noch verbessert werden: einerseits geben die Hochbeete Schutz vor dem MIV, andererseits werden die Sitzbänke zwischen den Hochbeeten nur schwer wahrgenommen (darunter Tiefgarage, direkte Begrünung schwierig).
- Die Grünphase der Ampelschaltung Liebfrauenstraße ist etwas zu kurz.
- Der Fußweg auf der südlichen Seite der Oberhöchstädter Straße ist schlecht. Genutzt wird eher die gegenüberliegende Seite, obwohl im südlichen Bereich auch Geschäfte sind.
- Auf Nachfrage wird die Wegeverbindung von der Oberhöchstädter Straße zum Rathaus im Bereich der Polizeistation als wichtig eingestuft. An dieser Stelle fehlt eine gesicherte Querungsstelle.

Vorschläge:

Anlage 4-3 Stadtpaziergang Oberursel Nord (Protokoll)

Protokoll



Ablauf

Am Stadtspaziergang durch Oberursel Nord haben zusammen mit der Vertretung aus der Verwaltung 16 Personen teilgenommen. Herr Book, Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität der Stadt Oberursel, begrüßt die Anwesenden. Frau Krause vom Büro plan & rat führt in die Veranstaltung ein und erläutert den Ablauf des Stadtspaziergangs. Den Teilnehmenden werden Routenpläne ausgehändigt.

Insgesamt waren 10 Haltepunkte vorgesehen. An jedem der Haltepunkte wurde von Frau Ockel (Büro plan & rat) eine Kurzbeschreibung der Situation gegeben. Danach konnten die Teilnehmenden ihre Anmerkungen (Konflikte, Mängel, Missstände, was hat sich bewährt) und Verbesserungsvorschläge einbringen.

Der Spaziergang startete um 17:30 Uhr am Edeka-Parkplatz Hohemarkstraße / Camp-King-Allee und endete gegen 20:00 Uhr an der U-Bahn Haltestelle Glöcknerwiese.

Vertreter*innen der Verwaltung:

- Florian Book, Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität
- Katrin Fink, Seniorenbeauftragte der Stadt Oberursel (Taunus)
- Susanne Kahler, Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität

Projektteam: Frau Krause, Frau Ockel (plan & rat)

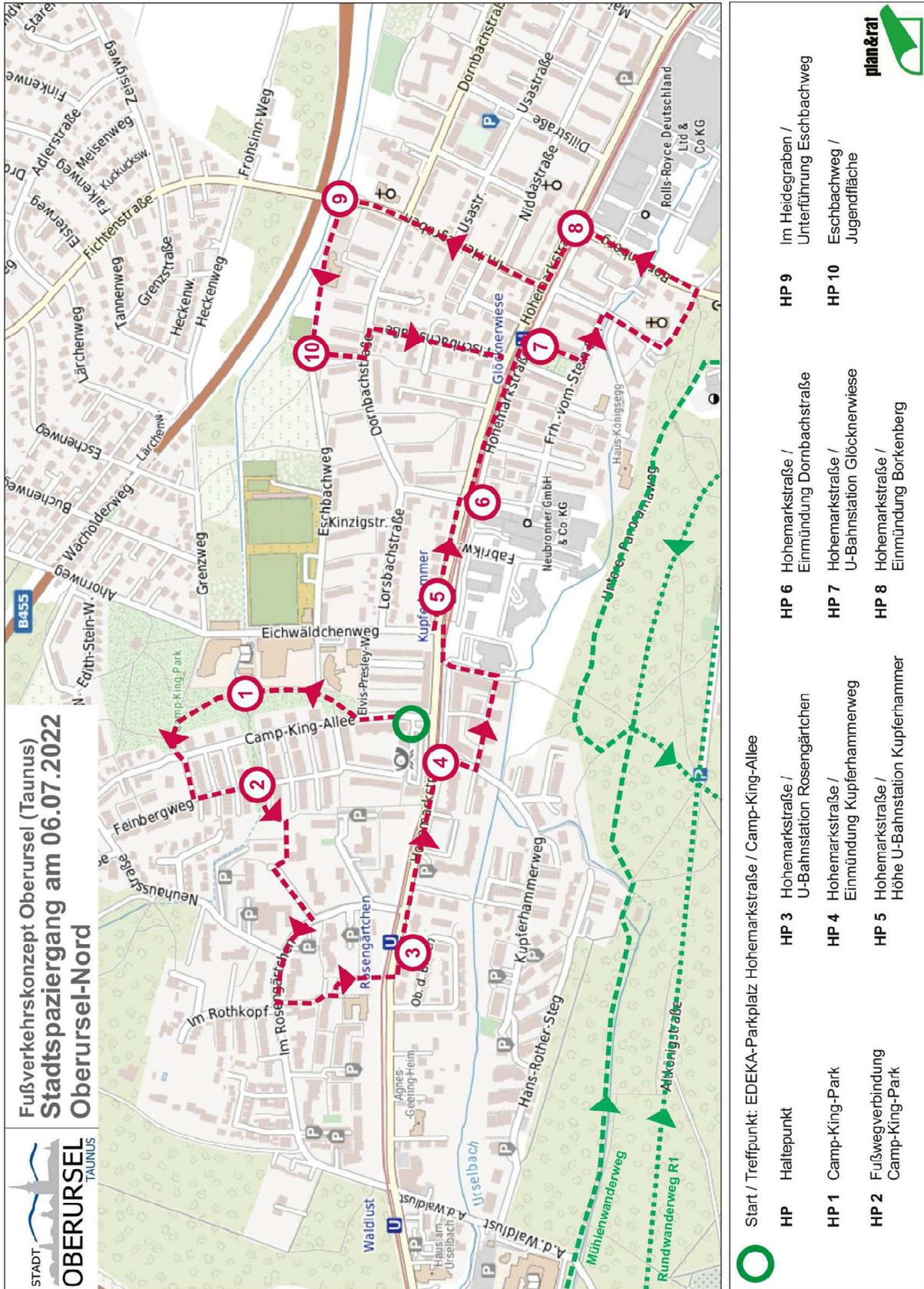
Weitere Anmerkungen zur Verkehrssituation im Gebiet

- Altenpflegeheim Haus am Urselbach: Der Fußweg vor dem Haupteingang wird auch von (zu schnellen) Radfahrenden genutzt. Es kommt beim Verlassen des Hauses und Betreten des Gehweges häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Heimbewohner*innen – unsichere Stelle, die besser markiert werden sollte.
- Zwischen HP 7 und HP 8 mündet der Sandweg in die Straße Borkenberg. Die Straße Borkenberg – Hauptverkehrsachse für den gesamten Stadtverkehr (MIV) aus dem Zentrum in den Norden von Oberursel – ist stark (häufig mit überhöhter Geschwindigkeit) befahren. Der Sandweg ist ein attraktiver Freizeitweg abseits des MIV (oberhalb liegt der Rundwanderweg) und außerdem empfohlener Schulweg, der von Schüler*innen (u.a. aus der Grundschule am Urselbach) intensiv genutzt wird. Die Straße Borkenberg kann hier nur schwer gequert werden. Es empfiehlt sich eine Temporeduzierung auf 30 km/h und die Anordnung eines Zebrastreifens. Außerdem ist die Beleuchtung des Sandweges unzureichend.
- Hingewiesen wird auf den Schleichverkehr Hans-Rother-Steg – Kupferhammerweg, um die Hohemarkstraße zu umfahren. Besonders im Bereich der Überführung des Urselbaches kommt es zu Problemen (Fahrzeuge fahren in dem engen Bereich über den Gehweg). Vorschlag: einseitiger Gehweg, Pfosten im Hans- Rother-Weg Höhe Einmündung Kupferhammerweg zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs.
- Bei der Bushaltestelle „Im Rosengärtchen“ fehlt die Gehwegabsenkung auf der gegenüberliegenden Seite.

Anhang

- Der Grünschnitt entlang der Wege (Einengung des Lichtraumprofils) sollte regelmäßig vorgenommen werden (z. B. Fischbachstraße).
- Neben der Bushaltestelle „Borkenberg“ in der Straße Borkenberg sind Senkrechtparkstände, ein Behindertenparkplatz und dazwischen Fahrradabstellanlagen angeordnet. Sind beide Parkplätze besetzt, ist es nicht möglich, das Fahrrad sachgerecht anzuschließen. Die Fahrradabstellanlage sollte seitlich neben den Parkplätzen angeordnet werden
- Schriftlicher Hinweis der Schulleitung Grundschule am Eichwäldchen: Im Eichwäldchenweg unmittelbar vor der Schule gilt Tempo 30 und das wird sehr häufig nicht eingehalten. An der Einmündung Eschbachweg wird rechts vor links trotz Markierung auf der Straße in der Mehrzahl missachtet. Beides zusammen gefährdet dann auch die Schulkinder, die den unmittelbar daran gelegenen Zebrastreifen passieren müssen.

Die breite Kreuzung Elvis-Presley-Weg/ Eichwäldchenweg/ Lorsbachstraße ist eine eher gefährliche Querungsmöglichkeit für Kindergarten sowie die Schüler*innen unserer Schule und der Waldorfschule, die zur U-Bahn möchten. Hier schneiden viele Autofahrer die Kurven und wollen einfach schnell durch. Gerade am Nachmittag ist das manchmal recht gefährlich für alle Kinder, die gerade am Nachmittag die Horte verlassen.



Haltepunkt Nr. 1: Camp-King-Park



Situationsbeschreibung:

Auf dem Gelände des ehemaligen amerikanischen Militärstützpunktes ist in Oberursel Nord zu Beginn der 90er Jahre das Wohngebiet entstanden, in dessen Zentrum der Camp-King-Park mit einer Größe von ca. 3,8 ha angelegt ist. Südlich, vor dem Eingang in den Park, befindet sich ein Einkaufszentrum für Oberursel Nord. Es grenzen östlich des Parks die Kita Am Eichwäldchen, die Grundschule, die Waldorfschule und der Waldorfkindergarten und westlich das Wohngebiet an. Der Park ist fußläufig gut an die Umgebung angebunden und dient der Naherholung. Es gibt Sitzmöglichkeiten, Spielgeräte und ausreichend Grün.

Anmerkungen:

- Der Camp-King-Park basiert auf einem intensiven Planungs- und Beteiligungsprozess und funktioniert seit seiner Entstehung bis heute sehr gut. Der Park ist die ruhige Mitte von Oberursel Nord. Es herrscht ein angenehmes Klima, Rad- und Fußverkehr (auch mit Kinderwagen) kommen nebeneinander gut klar. Kinder des Städtischen Kinderhauses (Jean-Sauer-Weg) und der Kitas, ebenfalls viele Tagesmütter mit den Kindern, fühlen sich wohl, es gibt keine Konflikte.
- Das Konzept des dominierenden und freien Grünraumes mit weniger Spielgeräten ist sehr gut. Eigentlich fehlt nichts: aber wenn, dann Spielgeräte für die kleinsten Kinder.

Vorschläge:

- Für kleine Kinder wird ein Sandkasten gewünscht.
- Spiel-, bzw. Fitnessgeräte für Senior*innen wären sinnvoll.

Haltepunkt Nr. 2: Fußwegverbindung Camp-King-Park



Situationsbeschreibung:

Das Wohngebiet westlich des Camp-King-Parks ist durch diese Fußwegverbindung sowohl an den Park als auch an den Bereich Im Rosengärtchen angebunden. Die Fußwegverbindung bildet gleichzeitig eine breite grüne Achse durch das Quartier. Die Verbindung abseits des Verkehrs sorgt für eine gute Vernetzung des Wohngebietes und der sozialen Einrichtungen mit nahe gelegenen Freizeit- und Naherholungsflächen.

Anmerkungen:

- Die Wegeverbindung wird von den Bewohner*innen des Quartiers intensiv genutzt.
- Das Miteinander von Fuß- und Radverkehr funktioniert gut.
- Die Wege sind gut beleuchtet.

Vorschläge:

- Die bestehenden Bänke (verwittert, vermoost) sollten aufgearbeitet werden.
- Heckenschnitt sollte regelmäßig durchgeführt werden (z. B. im Bereich des Kinderspielplatzes). Zu klären ist, ob die BSO zuständig ist oder ob es ein Privatweg ist. (*Nachtrag: es handelt sich um eine Fläche im Eigentum der Stadt Oberursel*).

Haltepunkt Nr. 3: Hohemarkstraße / U-Bahnstation Rosengärtchen



Situationsbeschreibung:

Dies ist der erste von mehreren Querungssituationen für Zufußgehende an der Hohemarkstraße. Die Hohemarkstraße ist die Hauptverkehrsachse, über die der gesamte Norden von Oberursel erschlossen wird. Die stark frequentierte Straße ist zweispurig ausgebaut, beidseitig (teilweise auch nur einseitig) bestehen Gehwege, auf der Fahrbahn gibt es ab Höhe Eichwäldchenweg in Richtung Osten/Innenstadt Radfahrstreifen. Parallel zur Straße verläuft die Trasse der U-Bahn-Linie U3. Die Querungsmöglichkeiten (überwiegend mit Fußgängerampel) von Straßenseite zu Straßenseite und von U-Bahnstation zum Straßenrand/Gehweg sind von unterschiedlicher Qualität und Sicherheit, teilweise bestehen unübersichtliche Straßenräume. Am HP 3 führt die U-Bahn-Linie an der Nordseite der Straßentrasse, der hier einmündende Gehweg aus dem Wohngebiet trifft – abgetrennt durch Absperrgitter – direkt auf die U-Bahngleise.

Anmerkungen:

- Von der U-Bahn Haltestelle Rosengärtchen gelangt man direkt nach Norden in das Wohnquartier, die Querung der Hohemarkstraße in das gegenüberliegende Wohngebiet ist jedoch unsicher.
- Die Hohemarkstraße ist auch Hauptwegeverbindung für den Radverkehr, geplant ist auf der Trasse eine Radverbindung zwischen Eichwäldchenweg und Hohemark (Auswirkung auf den Fußverkehr)

Vorschläge:

- Ausbessern des Wegebelaags im Zugangsbereich zur U-Bahnstation vom Wohngebiet aus. *(Der Ortsbeirat hat dazu einen Antrag gestellt. Die Maßnahme wurde bereits veranlasst.)*
- Anlegen eines Zebrastreifens zum sicheren Queren der Hohemarkstraße (Tiefgaragenzufahrt beachten). Verlegen der Furt, da diese direkt im Zufahrtbereich zur Tiefgarage liegt.
- Die Anlage einer Ampel sollte geprüft werden.

Haltepunkt Nr. 4: Hohemarkstraße / Einmündung Kupferhammerweg



Situationsbeschreibung:

Die Einmündung Kupferhammerweg in die Hohemarkstraße liegt dem Einkaufszentrum gegenüber – sie bildet eine Hauptverbindung zwischen den nördlich und südlich der Hohemarkstraße gelegenen Wohngebieten und zur Nahversorgung (EDEKA). Die Straßenquerung erfolgt über eine Ampelanlage, die Querungsstellen der Gleise sind gelb (mit Piktogramm) markiert und barrierefrei ausgebaut (abgesenkter Bord und Bodenindikatoren), die Aufstellflächen sind nicht ausreichend dimensioniert. Sind die Grünphasen ausreichend?

Anmerkungen:

- Der Gehweg zwischen den Haltepunkten HP 3 und HP 4 ist sehr schmal, wird eng an der Fahrbahn geführt und auch von Radfahrenden genutzt. Grünschnitt sollte durchgeführt werden.
- Die Ampelschaltung am HP 4 mit ca. 10 Sekunden Grünzeit für Fußgänger ist viel zu kurz (z.B. für Rollatoren, Kinderwagen, vor allem mit Kindern sind kritische Situationen zu beobachten, die ohne auf die Signale zu achten die Gleise überqueren - im Glauben, sie haben Grün. Bei kurzen Ampelphasen ist das Problem, dass die Fußgängerampeln nicht parallele, sondern getrennte Grünphasen haben).
- Um die Querung der Gleisanlagen zu vermeiden, wird der Gehweg im Abschnitt zwischen HP 3 und 4 von Radfahrenden genutzt und kann hier zu Konflikten führen.

Vorschläge:

Haltepunkt Nr. 5: Hohemarkstraße / Höhe U-Bahnstation Kupferhammer



Situationsbeschreibung:

Auf Höhe der U-Bahnstation Kupferhammer führt nur auf der Nordseite der Straße ein Gehweg. Auf der Südseite führen die Gleisanlagen bis an die privaten Grundstücke. Die Hohemarkstraße kann zum Erreichen der U-Bahnstation Kupferhammer über eine Fußgängerampel gequert werden. Die Grünphase erscheint relativ kurz. Eichwäldchenweg und (in Verlängerung) Ahornweg sind wichtige Wegeverbindungen in Richtung Norden und den Stadtteil Oberstedten.

Anmerkungen:

- Die Aufstellfläche an der Ampel ist schmal und eng. Die Bodenindikatoren an der Querungsstelle weisen eine zu starke Neigung auf und sind schlecht nutzbar.
- Der Gehweg auf der Südseite der Hohemarkstraße (gegenüber Eichwäldchenweg) führt auf etwa 50 Meter Länge nur als schmaler Streifen entlang der U-Bahn Station Kupferhammer sehr nah an der Fahrbahn, was den Gehweg zu einer unsicheren Wegeführung macht.

Vorschläge:

Haltepunkt Nr. 6: Hohemarkstraße / Einmündung Dornbachstraße



Situationsbeschreibung:

Die Querung der Hohemarkstraße an dieser Stelle ist weder ampelgesteuert noch farbig markiert, ein Schild weist darauf hin, dass das Betreten der Bahnanlagen verboten ist → unklare Verkehrssituation. Südlich der Hohemarkstraße besteht parallel zu den Gleisen eine Erschließungsstraße für die anliegenden Wohngebäude der Freiherr-vom-Stein-Straße – begrenzt von nur sehr schmalen Gehwegen, auf denen teilweise unberechtigt geparkt wird. Der Verkehrsraum wirkt eher unübersichtlich und unattraktiv.

Anmerkungen:

- Der Fußweg in diesem Teil der Hohemarkstraße hat eine zu starke Querneigung, ist sehr schmal und in einem schlechten Zustand.
- Die Gehwegbereiche sind oftmals zugeparkt.
- Westlich der Einmündung Dornbachstraße in die Hohemarkstraße befindet sich eine Fußgängerampel zum Queren der Fahrbahn Hohemarkstraße. Ca. 30m entfernt von der Ampel, östlich der Einmündung Dornbachstraße, fehlt für das Queren der Gleise eine Ampel (konfliktreiche Querungsstelle).

Vorschläge:

Haltepunkt Nr. 7: Hohemarkstraße / U-Bahnstation Glöcknerwiese



Situationsbeschreibung:

Beidseitig der U-Bahnstation Glöcknerwiese werden die Gleise über gelb markierte Querungsstellen gequert. Auch in diesem Abschnitt der Hohemarkstraße werden die Gehwege beidseitig der „Wohnstraße“ zugeparkt, der Verkehrsraum wirkt ungeordnet. Das wilde Parken führt in den Blockinnenhof hinein – hier besteht eine eingezäunte Grünfläche mit dem Spielplatz an der Glöcknerwiese. Die Gehwege sind hier sehr schmal und in keinem guten Zustand.

Anmerkungen:

- Der Parkdruck ist im Wohngebiet sehr hoch, das Parken auf den Gehwegen ist Gang und Gäbe und wurde bisher hingenommen. Situation ist aber nicht mehr länger tragbar.

Vorschläge:

- Zur Minderung des Parkdrucks und Reduzierung des MIV sollte Carsharing intensiver ausgebaut und genutzt werden. Angeregt wird, in diesem Bereich einen Carsharing-Platz einzurichten.

Haltepunkt Nr. 8: Hohemarkstraße / Einmündung Borkenberg



Situationsbeschreibung:

Die Straße Borkenberg verbindet die Hohemarkstraße und Oberursel Nord mit der Altkönigstraße, die bis in den Süden von Oberursel Mitte auf die Oberhöchstatter Straße führt. Sie ist eine wichtige Hauptverbindungsachse für den MIV, auf ihr führen die Buslinien, die ins Zentrum und in die südlichen Stadtteile führen. Über den Borkenberg gelangt man auch auf das Wanderwegenetz in und um den Taunus. An der Einmündung Hohemarkstraße kann die Straße Borkenberg und die Hohemarkstraße über Fußgängerampeln gequert werden. Am Gleisübergang bestehen Absperrgitter. Die Aufstellfläche vor den Gleisen und an der Ampel – sowohl für zu Fuß Gehende als auch für Radfahrende – wirken nicht ausreichend dimensioniert.

Anmerkungen:

- Die Aufstellflächen an der Querung Hohemarkstraße sind viel zu eng. Besonders für eine Kindergartengruppe ist die Aufstellfläche zu schmal. Die Bodenindikatoren sind schlecht ausgeführt.
- Die Führung über die Hohemarkstraße ist umwegig.
- Die Grünphase der Ampel ist zu kurz, zusammen mit fünf Kindergartenkindern kann hier nicht sicher gequert werden. Besonders im Sommer wird von den Kindergärten der Wald aufgesucht.
- Auf der Straße Borkenberg ist viel Abkürzungsverkehr unterwegs, die Straße (oberhalb der Ampel an der Einmündung Hohemarkstraße) kann nur schwer gequert werden. Hier kreuzen auch Freizeitwege.
- Das nahe gelegene Wanderwegenetz wird auch von den Bewohner*innen aus Oberursel Nord intensiv genutzt.

Vorschläge:

- Verbreiterung der Aufstellbereiche.
- Verlängerung der Grünphase der Ampel.

Haltepunkt Nr. 9: Im Heidegraben / Unterführung Eschbachweg



Situationsbeschreibung:

Die Straße Im Heidegraben ist Hauptverbindungsachse zwischen den Stadtteilen Oberursel Nord und Oberstedten, es verkehren hier die Buslinien 41 und 45 der Stadt. Im Heidegraben führt als Brücke über die Bundesstraße B 455 und den Eschbachweg. Der Eschbachweg ist eine wichtige Fuß- und Radverbindung abseits des MIV, beginnend an der Hans-Thoma-Schule bis zum Camp-King-Park. Die Straße Im Heidegraben ist auf Höhe der gleichnamigen Bushaltestelle an den Eschbachweg über Rampen angebunden. Unterhalb der Brücke gibt es eine von Jugendlichen bespielte (Sprayer-)Fläche.

Anmerkungen:

- Der Eschbachweg ist eine attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindung, sie wird jedoch unter der Brücke Im Heidegraben in einer starken Kurve geführt. Da der Weg sehr schmal und die Kurve schwer einsehbar ist, kommt es zu Konflikten im Begegnungsverkehr unterhalb der Brücke.
- Am Weg und im Umfeld der Unterführung fehlt Beleuchtung.
- Unter der Unterführung hat sich ein Jugendtreffpunkt etabliert.

Vorschläge:

- Punktuelle Verbreiterung des Weges (z. B. Grünstreifen schmaler zugunsten der Wegebreite) und Markieren mit Mittellinie zur besseren Übersichtlichkeit.
- Unterführung beleuchten.
- Bänke bzw. Sitzmöglichkeiten für die Jugendlichen im Bereich der Unterführung (Dieser Vorschlag wurde auf Nachfrage von den dort anwesenden Jugendlichen gemacht).

Haltepunkt Nr. 10: Eschbachweg / Jugendfläche



Situationsbeschreibung:

Über den Eschbachweg ist das südlich gelegene Wohngebiet an der Dornbachstraße an die benachbarten Naherholungs- und Freizeitgebiete auch abseits des MIV angebunden. Nördlich des Eschbachs grenzen ein Bolzplatz, eine Jugendfläche, der Dirtpark Oberursel, der Spielplatz Eschbachweg sowie Sportflächen des SC Eintracht Oberursel. Der Eschbachweg ist wichtige Alltags- und Freizeitverbindung für Fußgänger*innen und Radfahrende nicht nur innerhalb des Stadtteils, sondern auch stadtteilübergreifend → Wie werden Wegequalität, Beleuchtung und Sicherheit beurteilt?

Anmerkungen:

- Der Jugendplatz wurde von Jugendlichen im Rahmen eines Sozialprojektes (Aufsuchende Sozialarbeit) selbst hergestellt. Nach dem Brand einer Hütte wird der Platz vernachlässigt und nicht mehr genutzt. Er ist aber offiziell noch als Jugendfläche ausgewiesen, ebenso der benachbarte Bolzplatz.

Vorschläge:

- Der Jugendplatz sollte aktiviert, die Flächen des Bolz- und Jugendplatzes gemäht werden.

Anlage 4-4 Stadtpaziergang Oberstedten (Protokoll)

Protokoll



Ablauf

Am Stadtpaziergang durch den Stadtteil Oberstedten haben zusammen mit der Vertretung aus der Verwaltung 15 Personen teilgenommen. Herr Dr. Molter, Leiter der Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität der Stadt Oberursel, begrüßt die Anwesenden. Frau Krause vom Büro plan & rat führt in die Veranstaltung ein und erläutert den Ablauf des Stadtpaziergangs. Den Teilnehmenden werden Routenpläne ausgehändigt.

Insgesamt waren 10 Haltepunkte vorgesehen. An jedem der Haltepunkte wurde von Frau Ockel (Büro plan & rat) eine Kurzbeschreibung der Situation gegeben. Danach konnten die Teilnehmenden ihre Anmerkungen (Konflikte, Mängel, Missstände, was hat sich bewährt) und Verbesserungsvorschläge einbringen.

Der Spaziergang startete um 17:30 Uhr vor „Tante Anna“ an der Kreuzung Haupt-/ Niederstedter Straße und endete gegen 20:00 Uhr am Haltepunkt 10 (Kreuzung Haupt-/ Mittelstedter Straße).

Vertreter der Verwaltung:

- Dr. Uli Molter, Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität
Projektteam: Frau Krause, Frau Ockel (plan & rat)

Weitere Anmerkungen zur Verkehrssituation im Gebiet

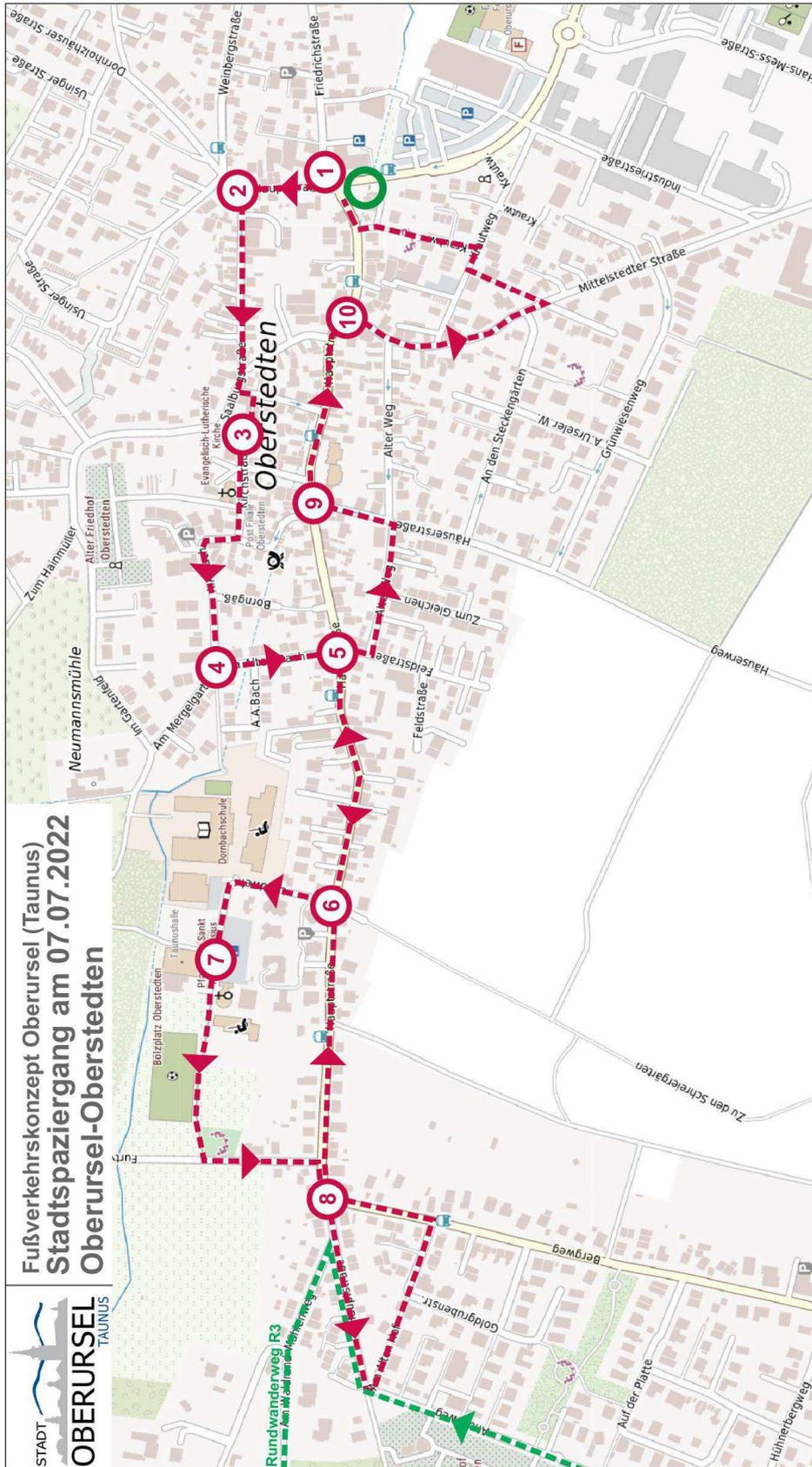
Weitere Anmerkungen und Ideen werden zwischen den Haltepunkten sieben und acht, am Furtweg / Freifläche mit Bolzplatz diskutiert:

- Der Charakter der Fußwegverbindung (quasi Trampelpfad) zwischen Wendehammer Landwehr und Furtweg, der so in die Landschaft passt, sollte erhalten bleiben. Der Weg sollte nicht asphaltiert werden.
- Nutzung des Platzes: Soll als natürlicher Raum und als Bolzplatz genauso bleiben (Blick auf Feldberg), jedoch besteht das Ziel, ihn stärker zu nutzen. Für die Nutzung des Platzes sind nicht alle Potentiale ausgeschöpft – Aufenthalts- und Nutzungsqualität sollte gesteigert werden – Ideen (im Sinne von Nachhaltigkeit, Ökologie und Klimaschutz, z. B. Kneipbecken, Blühwiese) sind vorhanden. Hierzu werden aktuell in der Bürgerschaft weitere Ideen gesammelt.
- Der Furtweg könnte als Allee gestaltet (Baumpflanzungen), der Weg gegen Befahren mit Pkw durch Poller gesichert und Bänke aufgestellt werden.

Kreuzungspunkt Hauptstraße / Ahornweg / Am Alten Hof:

- Der Ahornweg ist eine attraktive Hauptwegeverbindung nach Oberursel Nord und in die Stadtmitte und ist gleichzeitig Startpunkt zum Wandern ins Taunusgebiet. Der (Grün)Raum an der Kreuzung (Ecke Friedhof) könnte attraktiver gestaltet werden. Die bestehende Bank ist kaum sicht- und erreichbar. In der Verlängerung der Hauptstraße (Haardweg) gibt es unzulässigen Pkw-Verkehr (vermutlich zum Forellengut).

Es fehlt ein Jugendplatz in Oberstedten.



| | |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------|
| | Start / Treffpunkt: „Tante Anna“ (Hauptstraße / Niederstedter Straße) |
| HP | Haltepunkt |
| HP 1 | Hauptstraße / Niederstedter Straße |
| HP 2 | Hauptstraße / Weinbergstraße / Saalburgstraße |
| HP 3 | Kirchstraße |
| HP 4 | Am Alten Bach / Am Mergelgarten |
| HP 5 | Hauptstraße / Am Alten Bach / Feldstraße |
| HP 6 | Hauptstraße / Landwehr |
| HP 7 | Landwehr / Dornbachschule / Taunushalle Oberstedten |
| HP 8 | Hauptstraße / Bergweg |
| HP 9 | Hauptstraße / Häuserstraße / Kirchstraße |
| HP 10 | Hauptstraße / Mittelstedter Straße |

Haltepunkt Nr. 1: Hauptstraße / Niederstedter Straße



Situationsbeschreibung:

Die Haupt- und Niederstedter Straße (spitze Kurve mit abknickender Vorfahrt) ist Haupterschließungsachse für den MIV und den Stadtbus durch den Stadtteil. Die zusätzlich einmündende Haupt- und Friedrichstraße machen die Kreuzung zu einem unübersichtlichen und schlecht einsehbaren Verkehrsraum. An der Haupt- und Friedrichstraße befinden sich Fußgängerüberwege zur Querungshilfe. Die Gehwege sind teilweise sehr schmal. Für die Weinberg- und Friedrichstraße besteht aktuell die Planung für eine grundlegende Erneuerung, nach der Bürgerbeteiligung befindet sich die Entwurfsplanung zurzeit in der Abstimmung. Mit der Planung soll der ruhende Verkehr neu geordnet (alternierendes Parken) und der Fuß- und Radverkehr gestärkt werden. In der Friedrichstraße kann eine Mischverkehrsfläche entstehen, in der Weinbergstraße können die Gehwege verbreitert werden. Wie wird die Situation eingeschätzt?

Anmerkungen:

- Der vorhandene Fußgängerüberweg (Hauptstraße/ Einmündung Niederstedter Straße) liegt an der richtigen Stelle, die Aufstellflächen davor sind etwas zu klein. Die Gehwegbreiten der Hauptstraße sowohl im Abschnitt westlich der Niederstedter Straße als auch nördlich der Friedrichstraße sind viel zu schmal.

Vorschläge:

- Im Abschnitt nördlich der Friedrichstraße könnte z.B. eine Mischverkehrsfläche mit Einbauten die Situation für Zufußgehende verbessern.

Haltepunkt Nr. 2: Hauptstraße / Weinbergstraße / Saalburgstraße



Situationsbeschreibung:

Der Haltepunkt 2 ist eine Kreuzung, die durch fünf sich kreuzende Straßen (Hauptstraße, Saalburgstraße, Weinbergstraße, Usinger Straße und Dornholzhäuser Straße) einen recht unübersichtlichen Verkehrsraum bildet. Die Einmündungsbereiche sind nicht gut einsehbar, die Gehwege sind sehr schmal, die Fahrbahn sehr breit. In der Weinbergstraße liegt eine Bushaltestelle (Linde) – ohne Bank und ohne Witterungsschutz. Im Dreieck Dornholzhäuser-, Weinbergstraße befinden sich eine Rundbank (um einen Lindenbaum), Fahrradständer und Briefkasten. Gibt es aus der Perspektive der Zufußgehenden Änderungsbedarf?

Anmerkungen:

- Haupt- und Saalburgstraße sind Hauptwegeverbindungen für den MIV durch Oberstedten – in der Rushhour wird v.a. die Saalburgstraße als Abkürzung genutzt, es wird gerast.
- Kindern fehlt an der Kreuzung Orientierung; Querungsbeziehungen sind unklar.

Vorschläge:

- Mehr Führung durch Fahrbahneinengung im Kreuzungsbereich („Nasen“)
- Wartelinien, um Kreuzung zu markieren / Signalwirkung.
- Kreuzung für Kreisverkehr (Kreuzung zu klein?). dies sollte geprüft werden.

Haltepunkt Nr. 3: Kirchstraße



Situationsbeschreibung:

Die Kirchstraße ist eine schmale Straße (im westlichen Abschnitt Einbahnstraße) in der Ortsmitte. Sie ist eine (abknickende) Verbindung durch den alten Ortskern von der Hauptstraße zur Saalburgstraße. Der Straßenraum wird durch die Evangelische Kirche Oberstedten bestimmt. Die Gehwege sind sehr schmal und werden zugeparkt. In dem Teil, der zur Hauptstraße führt (Verkehrsberuhigter Bereich), sind Sichtbeziehungen wegen des mehrfachen Abknickens nicht vorhanden. Wie erleben die Teilnehmenden den Straßenraum?

Anmerkungen:

- Die Kirchstraße und das Umfeld der Kirche bilden die (einzige) Mitte von Oberstedten (Evangelische Kirche, Kulturhaus mit Jugendtreff, Ortsbeirats- und Vereinssitzungen, Weihnachtsmarkt etc.) – Straßenraum für diese Bedeutung sehr unattraktiv.
- Der Bereich ist die „kulturelle Mitte“ von Oberstedten.
- Bei einer Umgestaltung dürfen keine Parkplätze wegfallen, der Ort ist bei öffentlichen Veranstaltungen stark besucht – für Besucher*innen wichtig.

Vorschläge:

- Es bestehen Pläne für eine Umgestaltung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Pfarrstraße und Kirchstraße als verkehrsberuhigte Bereiche); Straßenraum hat viel Potential, das nicht ausgeschöpft ist.
- Mittelfristig steht eine Kanalsanierung bevor – denkbar ist, eine Umgestaltung, die in das Fußverkehrskonzept eingebettet ist, anzustoßen (Förderung Hessen mobil?) – es könnte ein attraktiver Platzraum mit Sitzmöglichkeiten und Begrünung entstehen, der einer Ortsmitte („Neue Mitte“) entspricht.

Haltepunkt Nr. 4: Am Alten Bach / Am Mergelgarten



Situationsbeschreibung:

Die Straße am Alten Bach ist neben der Kirchstraße eine weitere wichtige Verbindung im Ortskern. Ab der Einmündung der Straße Am Mergelgarten ist die Straße Am Alten Bach als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut. Über den Mergelgarten (und in Verlängerung Im Gartenfeld) gelangt man abseits des MIV auf einem gemeinsamen Fuß- und Gehweg zur Taunushalle (Nordzugang). Darüber hinaus führt die Verbindung zum Furtweg und ist damit auch eine wichtige Freizeitachse in das Taunusgebiet. Werden sie genutzt?

Anmerkungen:

- Die Kreuzungssituation ist in Ordnung, es gibt keinen akuten Handlungsbedarf. Von hier führt eine Fußwegverbindung zur Dornbachschule (Durchgang bis 22.00 Uhr geöffnet).
- Die Straße Am Alten Bach ist nicht so gut einsehbar.
- Am Mergelgarten ist eine viel genutzte Fußwegverbindung.
- Zwar bestehe an dieser Stelle kein erhöhter Bedarf zur Absenkung der Bordsteine, doch sollten wichtige Verbindungen barrierefrei sein – Borde sind für Gehbehinderte mit Rollstühlen/ Rollatoren schlecht zu überwinden.

Vorschläge:

- Zur besseren Einsehbarkeit kann die Sperrlinie („Zick-Zack-Linie“) auf der Fahrbahn verlängert werden (bis zum Gulli).
- Die Schulwege sollten durch die Markierungen „Gelbe Füße“ gekennzeichnet werden.

Haltepunkt Nr. 5: Hauptstraße / Am Alten Bach / Feldstraße



Situationsbeschreibung:

An der Kreuzung liegt die Bushaltestelle Trafostation. Die Hauptstraße, beidseitig mit Gehwegen, kann über eine Fußgängerampel (Querung barrierefrei, Bodenindikatoren) gequert werden. In den einmündenden Straßen Am Alten Bach und Feldstraße gilt Tempo 30, die Feldstraße endet in einer Sackgasse.

Anmerkungen:

- Die Kreuzungssituation ist in Ordnung, Handlungsbedarf wird nicht gesehen.

Vorschläge:

- An der Einmündung Feldstraße (vor Gebäude Hauptstraße 76) ist der Straßenraum aufgeweitet: es gibt hier eine Baumscheibe, die Baumscheibe ist etwas ungepflegt. Um den „Platz“ attraktiver zu machen, könnte die Baumscheibe vergrößert und eine Rundbank aufgestellt werden.
- Hinter der Haltestelle Trafostation (verdeckt durch Müllcontainer) befindet sich ein kleiner Platz. Dieser verdient eine Aufwertung (Zugang, Bank etc.).

Haltepunkt Nr. 6: Hauptstraße / Landwehr



Situationsbeschreibung:

Die Straße Landwehr erschließt öffentliche Einrichtungen wie die Dornbachschule, zwei Kindertagesstätten und die Taunushalle. Landwehr und Hauptstraße werden auch als Schulwege empfohlen. In Verlängerung der Straße Landwehr in Richtung Süden führt ein Feldweg (Zu den Schreiergärten), der Teil eines Wegenetzes in Oberstedten ist, welches wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen abseits des MIV bilden. Von der Kreuzung etwas entfernt befindet sich die Bushaltestelle Landwehr (nur auf der nördlichen Straßenseite überdacht und mit Sitzbank). Im östlichen Teil der Kreuzung besteht zur Querung der Hauptstraße eine Fußgängerampel.

Anmerkungen:

- Es entsteht sehr viel MIV in der Straße Landwehr durch Elterntaxen. Pkw kommen mit erhöhtem Tempo in die Landwehr.
- In der Straße Landwehr besteht nur ein Gehweg und dieser ist viel zu schmal (im Kurvenbereich durch Absperrgitter von Fahrbahn getrennt).
- Es gab mal einen temporären Zebrastreifen (Markierungen sind noch zu erkennen).
- Pläne zur Neugestaltung des Kreuzungsbereichs liegen vor (drei Varianten). Der Elternbeirat der Dornbergschule hat ebenfalls Vorschläge gemacht, die Situation zu entschärfen.

Vorschläge:

- Kurvenradius in die Straße Landwehr verringern, Verengung zunächst als Provisorium ausbilden.
- Aufpflasterung an der Einmündung Landwehr.

Haltepunkt Nr. 7: Landwehr / Dornbachschule / Taunushalle Oberstedten



Situationsbeschreibung:

Die Straße Landwehr (Tempo 30) endet in einem Wendehammer. Nur auf der nördlichen Straßenseite führt ein schmaler Gehweg, die südliche Straßenseite (ohne Gehweg) wird als Parkraum genutzt. Gegenüber der Taunushalle besteht für diese ein größerer Parkplatz → bei Veranstaltungen: Konflikte zwischen anfahrenenden Pkw und Schulwegverkehr? In Verlängerung der Straße Landwehr Richtung Westen führt ein Trampelpfad vorbei am Park Bornwiesen und Spielplatz zum Furtweg. Über einen Verbindungsweg an der Taunushalle (Nordzugang) gelangt man zum Weg Im Gartenfeld, der an das dichte Fußwegenetz durch das Taunusgebiet angeschlossen ist (Wandern, Freizeit). Wird er genutzt?

Anmerkungen:

- Morgens gibt es Probleme mit dem Elternbringverkehr, der Verkehr in der Straße und vor der Schule ist dann oft chaotisch (Konflikt anfahrenende Pkw und Kinder, die vom Parkplatz kommend die Straße queren, um zur Schule zu gelangen).
- Die Taunushalle wird von Schulen und Vereinen genutzt, der Parkplatz auch für die Kerb in Oberstedten.

Vorschläge:

- Halteverbotsmarkierung, um parkende Pkw zu verhindern und Übersicht für Kinder zu gewährleisten
- Aufstellen von Fahrradabstellanlagen im Bereich Taunushalle.
- Der Wendehammer sollte klarer gestaltet werden.
- Die Fußverbindung Richtung Furtweg entlang der Kindertagesstätte sichtbar machen.

Nachtrag: Die Neuordnung der Elterntaxihaltstellen, Grenzmarkierungen, Halteverbote, Fahrradbügel etc. im 90-Grad-Knick der Landwehr wird aktuell durch Verwaltung geprüft.

Haltepunkt Nr. 8: Hauptstraße / Bergweg



Situationsbeschreibung:

Oberstedten besteht aus einem südwestlichen und einen nordöstlichen Teil. Die Kreuzung, an der der Bergweg in die Hauptstraße einmündet, markiert die Verbindung beider Teile. Der Bergweg (Tempo 30) führt nach Süden in die Mitte von Oberursel, die Hauptstraße (teilweise Tempo 30) führt über die Niederstedter Straße nach Bad Homburg. Zusammen bilden die Straßen die Hauptverkehrsachse (MIV) durch den gesamten Stadtteil. Im Kreuzungsbereich bestehen beidseitig Gehwege, die durch Absperrgitter von der Fahrbahn getrennt sind. Die Kreuzung, an der zusätzlich Mühlenweg und Furtweg einmünden, wirkt unübersichtlich und nicht gut einsehbar. Die Absperrungen engen den Raum für Fußgänger*innen ein, Querungen sind nur sehr umwegig möglich. Wie nehmen die Teilnehmenden die Situation wahr?

Anmerkungen:

- Auch wenn Absperrgitter und Leitplanken die Gehwegbeziehungen umwegig gestalten: Gitter und Planken wirken und sollten belassen werden. (Bevor die Leitplanken eingerichtet wurden, war der Kreuzungsbereich Unfallhäufungspunkt). Die Gehwege (empfohlene Schulwege!) sind sehr schmal, die Kurve schwer einsehbar, Begegnungsverkehre geraten häufig in Konflikt (insbesondere mit Bussen) – das Gitter ist Schutzraum.

Vorschläge:

- Um das Schneiden in der Kurve im Begegnungsverkehr zu verhindern, könnte eine Mittellinie zur besseren Führung verhelfen – Kurvenradius (Schleppkurve) ist zu prüfen.
- An der Einmündung Mühlenweg in die Hauptstraße: Markierung / Sperrfläche oder „Gehwegnase“ gegen Parken direkt im Einmündungsbereich einrichten, zur Sicherung der Querung (Einsehbarkeit).

Haltepunkt Nr. 9: Hauptstraße / Häuserstraße / Kirchstraße



Situationsbeschreibung:

An der Kreuzung münden die Kirchstraße und die Häuserstraße in die Hauptstraße. In östlicher Richtung vor der Kreuzung befindet sich die Bushaltestelle Seniorenwohnanlage (einseitig mit Wartehäuschen). Direkt an der Bushaltestelle kann die Hauptstraße über einen Zebrastreifen (barrierefrei und mit Bodenindikatoren) gequert werden. Die Häuserstraße (Tempo 30, Einbahnstraße Richtung Süden) geht in den Häuserweg über, der Teil des Rad- und Fußwegenetzes abseits des Verkehrs ist und ebenfalls eine wichtige Fußverkehrsachse (u.a. zwischen nördlichem und südlichen Teil Oberstedtens) darstellt.

Anmerkungen:

- Die Häuserstraße ist für Zufußgehende sehr unattraktiv, die Straße ist zu schmal und hat keine Gehwege, die Straßenränder werden zugeparkt.

Vorschläge:

- Die Häuserstraße hat das Potential für einen Verkehrsberuhigten Bereich.

Haltepunkt Nr. 10: Hauptstraße / Mittelstedter Straße



Situationsbeschreibung:

An der Kreuzung mündet die Mittelstedter Straße, die das dortige Wohngebiet erschließt, in die Hauptstraße. Die Kreuzung bildet das Geschäftszentrum von Oberstedten, es bestehen wichtige Einrichtungen der Nahversorgung, Post, Apotheke, Friseur ... und Gastronomie. Die Hauptstraße kann hier über eine Fußgängerampel gequert werden. An der Kreuzung befindet sich ein kleines Plätzchen mit dem Stedter Brunnen und einer Sitzgelegenheit. Die Hauptstraße führt hier in mehreren Kurven durch die Ortsmitte und ist daher schwer einsehbar. Gehwege begleiten die Straße, sie sind jedoch sehr schmal und werden durch parkende Pkw und die aktuelle Baustelle eingeschränkt.

Anmerkungen:

- Diskutiert wird dieser Ort als die (eigentliche) Ortsmitte. Für vier Tage im Jahr wurde die Hauptstraße in diesem Abschnitt für die Kerb gesperrt., bis zur Covid 19-Pandemie (seitdem vor der Taunushalle).
- Freitags ist hier ein kleiner Wochenmarkt.
- Die Aufenthaltsqualität des Platzes am Brunnen könnte verbessert, die Baumscheibe vergrößert werden.
- Hauptstraße verschwenkt hier stark und macht Straßenraum sehr unübersichtlich – eine Umgestaltung läge nahe (Ortsmitte gestalten).

Vorschläge:

- Dr. Molter entwirft „Vision“ als Pendant zur angedachten „Neuen Mitte“ (Kirchstraße): Umgestaltung der Hauptstraße im Abschnitt zwischen Niederstedter- und Schmiedestraße zu einem Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (20 km/h) – könnte die Geschäftsmitte von Oberstedten deutlich attraktiver machen, ist aber kostenintensiv.
- Aus gegebenem Anlass weist Herr Dr. Molter auf ein in der Verwaltung vorliegendes Ortskernkonzept hin, das Grundlage für weitere Gedanken, Ideen und Diskussionsprozesse sein könnte.

Anlage 4-5 Stadtpaziergang Bommersheim (Protokoll)

Protokoll



Ablauf

Am Stadtspaziergang durch den Oberurseler Stadtteil Bommersheim haben zusammen mit der Vertretung aus der Verwaltung 17 Personen teilgenommen. Herr Dr. Molter, Leiter der Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität der Stadt Oberursel, begrüßt die Anwesenden. Frau Krause vom Büro plan & rat führt in die Veranstaltung ein und erläutert den Ablauf des Stadtspaziergangs. Den Teilnehmenden werden Routenpläne ausgehändigt.

Insgesamt waren 11 Haltepunkte vorgesehen. An jedem der Haltepunkte wurde von Frau Ockel (Büro plan & rat) eine Kurzbeschreibung der Situation gegeben. Danach konnten die Teilnehmenden ihre Anmerkungen (Konflikte, Mängel, Missstände, was hat sich bewährt) und Verbesserungsvorschläge einbringen.

Der Spaziergang startete um 17:30 Uhr an der Bushaltestelle An der Friedenslinde und endete gegen 20:00 Uhr in der Lange Straße.

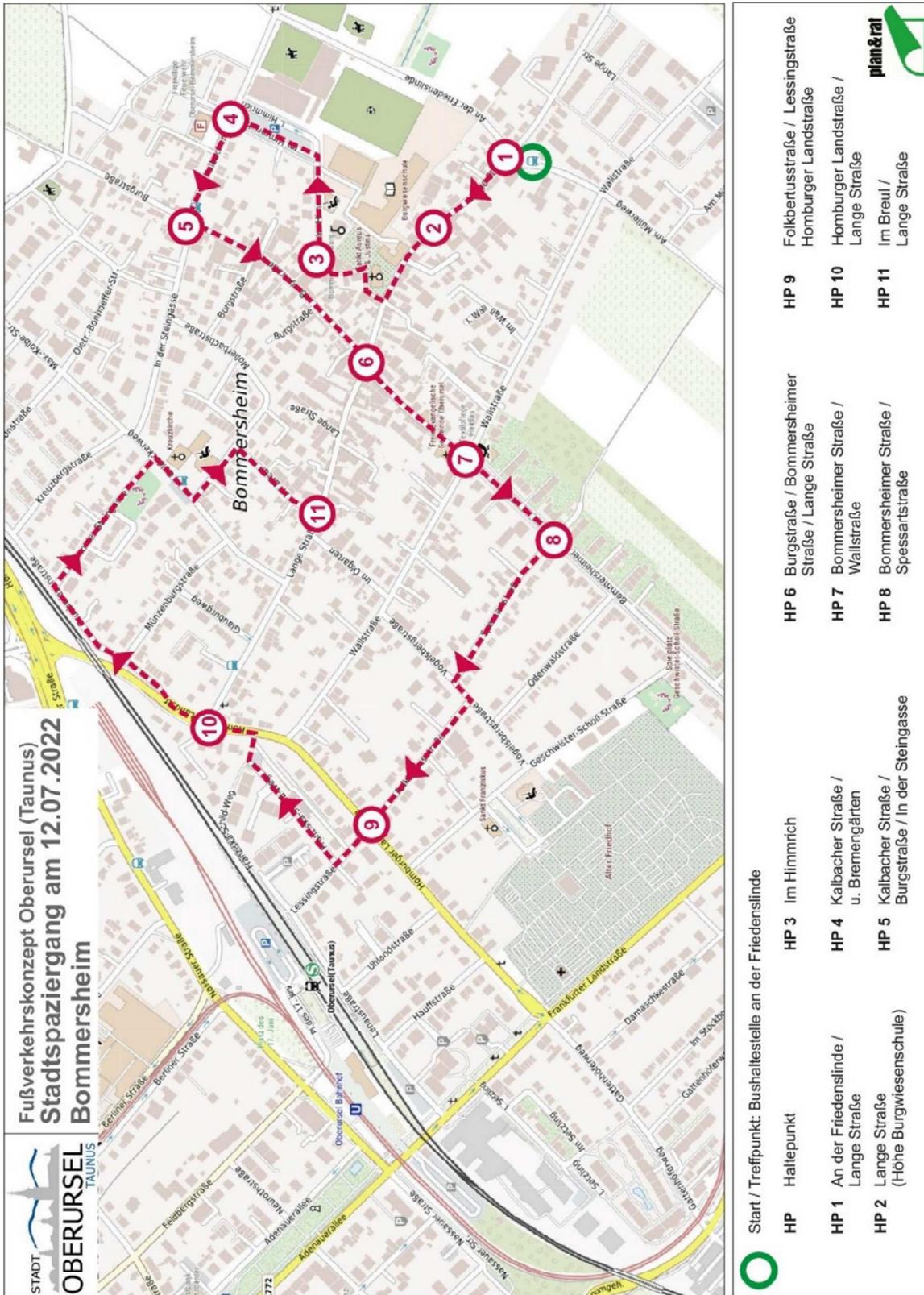
Vertreter der Verwaltung:

- Dr. Uli Molter, Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität

Projektteam: Frau Krause, Frau Ockel (plan & rat)

Weitere Anmerkungen zur Verkehrssituation im Gebiet

- Ein Teilnehmer wünscht eine Routenänderung über die Bommersheimer Straße/ Geschwister-Scholl-Straße, um folgendes Problem zu erläutern: entlang der Bommersheimer Straße besteht eine dichte Wohnsiedlung aus den 30er Jahren – für die Bewohner*innen (meist Familien mit Kindern) ist es schwer, die stark befahrene Bommersheimer Straße zu queren, um den Spielplatz in der Geschwister-Scholl-Straße zu erreichen – dicht parkende Pkw und fehlende Querungshilfen machen die Querung unsicher → empfohlen wird, den Gehweg in den Straßenraum vorzuziehen („Nase“) und abzapollern, um die Fahrbahn an der Kreuzung besser queren zu können.
- Hingewiesen wird auf einen Kleinkinderspielplatz im Kreuzungsbereich Dietrich-Bonnhoefer-Straße/ Maximilian-Kolbe-Straße. Er kann derzeit nicht genutzt werden (verwildert, nicht zugänglich, keine Spielgeräte mehr vorhanden, da vor Jahren demontiert). Eine Wiederinbetriebnahme wird gewünscht. Es hat diesbezüglich bereits einen Antrag des Ortsbeirates gegeben.
- An folgenden Kreuzungen wird das Aufbringen von Grenzmarkierungen („Zick-Zack-Linien“) auf der Fahrbahn vorgeschlagen, um das Parken bis direkt an die Einmündung der Straße zu unterbinden und die Einsehbarkeit für Zufußgehende zu erhöhen: Spessart-/ Bommersheimerstraße (s. HP8), Bommersheimer-/ Odenwaldstraße, Goldackerweg/ Mollerbachstraße, Goldackerweg/ Münzenburgstraße, Münzenburgstraße/ Glauburgweg



Haltepunkt Nr. 1: An der Friedenslinde / Lange Straße



Situationsbeschreibung:

Die Lange Straße ist zentrale Erschließungsachse durch den Stadtteil Bommersheim. Am östlichen Stadtrand kreuzt sie die Straße An der Friedenslinde. An der Straße An der Friedenslinde liegen Reithalle und Reitplatz, ebenfalls ein Volleyballfeld. Beide Straßen sind wichtige Hauptwegebeziehungen. Die Gehwege im Kreuzungsbereich sind im Vergleich zur Verkehrsfläche sehr schmal. Es bestehen abgesenkte Borde mit Bodenindikatoren. An der Kreuzung liegt die Bushaltestelle An der Friedenslinde. Die Lange Straße wurde im alten Dorfkern (zwischen Bommersheimer Straße und Im Ölgarten) gerade erneuert und zu einer Mischverkehrsfläche umgebaut.

Anmerkungen:

- Es kommt regelmäßig zu Konflikten im Verkehrsablauf vor der Kita St. Aureus und Justina wegen des hohen Aufkommens der Elterntaxen, dies trotz ausgewiesenem Halteverbot. Das Verkehrsaufkommen zum Tagesbeginn, Bus- und Schulbusfahrten, die Schulwegnutzung generell (per Rad, Roller, zu Fuß), Zu- und Abfahrten der Tiefgarage und das Parken auf Gehwegen führen zu andauernden chaotischen Verhältnissen auf der Straße. Die Leiterin der Kita hat die Eltern bereits diesbezüglich angesprochen bzw. Strafanzeigen gestellt.
- Es muss dringend etwas getan werden. In Bommersheim kann alles zu Fuß oder per Rad erreicht werden.
- Vor der Straßenerneuerung gab es zwischen Fahrbahn und Fußweg einen Grünstreifen, der mit dem Umbau leider weggefallen ist – der Grünstreifen hat den Verkehr „abgeschirmt“.

Vorschläge:

- Einrichten einer Haltezone, z.B. auf bestehender Rasenfläche direkt an der Kreuzung – Konflikt mit an- und abfahrenden Bussen?

Haltepunkt Nr. 2: Lange Straße (Höhe Burgwiesenschule)



Situationsbeschreibung:

Die Lange Straße schlängelt sich in diesem Teil durch die recht enge Bebauung. Hier befindet sich ein Zugang zur Burgwiesenschule über den Altbau an der Langen Straße – von Pfarramt, Katholischer Kirche und Dorfbrunnen eingerahmt. Hinter dem Schulaltgebäude sind Neubauten für die Burgwiesenhalle und die Grundschule entstanden, die von der Kalbacher Straße erschlossen sind. Straße und Gehwege sind sehr schmal, der Eingangsbereich vor der Schule ist auf der Straße farblich markiert.

Anmerkungen:

- In den Morgenstunden kommt es auch vor der Burgwiesenschule zu Konfliktsituationen, verursacht durch Elterntaxen.
- Gegenüber dem Altgebäude der Burgwiesenschule besteht eine riskante Ausfahrt (mit Verkehrsspiegel) aus einer Grundstückszufahrt von der Langen Straße zur angrenzenden Wohnbebauung (ausfahrende Pkw werden zu spät gesehen bzw. die Einmündung kann schlecht eingesehen werden). Die Fußwege an dieser Stelle sind sehr schmal, Kinder bewegen sich mit dem Rad auf der Fahrbahn.

Vorschläge:

- Einrichten einer Einbahnstraße oder Ausbau zum Verkehrsberuhigten Bereich.
- Kurzfristig: Haltelinie als optisches Signal im Einmündungsbereich auf die Fahrbahn aufbringen.
- Gegen das widerrechtliche Parken: Markierungen (Sperrfläche) vor der Schule erneuern.

Haltepunkt Nr. 3: Im Himmrich



Situationsbeschreibung:

Im Himmrich verbindet die Burgstraße mit der Kalbacher Straße. Sie beginnt als schmale Gasse und endet im Parkplatz vor der Burgwiesenhalle. An der Straße liegen Grundschule und Stadthalle (Burgwiesenschule und -halle), ein Kinderhort sowie die Reste der ehemaligen Burganlage von Bommersheim. Im Himmrich ist von der Ortskernseite nur fußläufig zu erschließen, aus der Gegenrichtung kommend endet die Straße als Sackgasse. Für zu Fuß Gehende ist Im Himmrich eine Abkürzung in die Ortsmitte. Wird diese genutzt?

Anmerkungen:

- Der Weg Himmrich wird vielfältig (auch als Schulweg) genutzt und ist in seiner derzeitigen Ausführung in Ordnung; die Sperrpfosten zur Abgrenzung gegen Pkw-Verkehr sind richtig und sollten bleiben. Es fehlt eine Beleuchtung.
- Auch die Straße Himmrich ist in Ordnung. Jedoch wird die Straße abends häufig auf den Gehwegen zugeparkt.
- Vor dem städtischen Hort spielen sich morgens ähnliche Szenen ab wie vor der Kita St. Aureus und Justina (Problem Elterntaxi). Die Pkw schränken die Sicht für Kinder stark ein (Sicherheitsproblem).

Vorschläge:

- Am Sackgassenende soll der nördlich verlaufende Gehweg barrierefrei an den Fuß-/Radweg Richtung Lange Straße angebunden werden.

Haltepunkt Nr. 4: Kalbacher Straße / Im Himmrich / Untere Bremengärtchen



Situationsbeschreibung:

Die Kalbacher Straße dient der Erschließung der Burgwiesenhalle, Burgwiesenschule und dem dahinter liegendem Reitverein mit Reithalle und Reitplatz. Danach führt sie als Feldweg weiter nach Süden, Richtung Frankfurt. Auf der Kalbacher Straße verkehren die Buslinien 42, 47 und 49.

Anmerkungen:

- Ein Großteil der Parkplätze entlang der Reithalle werden für das dauerhafte Abstellen von Pferdeanhängern genutzt (Ortsfremde, Reitverein?) und belegen so wichtigen Parkraum für die Öffentlichkeit.

Vorschläge:

- Das Problem der Fremdnutzung durch Pferdeanhänger könnte durch Gebühren (z. B. 10.-€ / Monat) gelöst werden.

Haltepunkt Nr. 5: Kalbacher Straße / Burgstraße / In der Steingasse



Situationsbeschreibung:

An diesem Knotenpunkt kreuzen sich Kalbacher Straße, Burgstraße und In der Steingasse. In Richtung Süden geht die Burgstraße in die Bommersheimer Straße über, die Bommersheim mit den Stadtteilen Weißkirchen und Stierstadt verbindet und ist daher eine wichtige Hauptwegeverbindung, insbesondere für den MIV. Alle drei Straßen sind Bestandteil des Schulwegplans. In Richtung Norden führt die Burgstraße weiter als Feldweg und ist an ein dichtes landwirtschaftlich geprägtes Wegenetz angebunden. Am Kreuzungspunkt liegt die Bushaltestelle Kalbacher Straße (einseitig mit Überdachung und Sitzbank). Die Borde sind abgesenkt und mit Bodenindikatoren versehen.

Anmerkungen:

- Aufgrund der nicht rechtwinkligen Kreuzung Kalbacher Straße/ In der Steingasse (mit Busverkehr)/ Burgstraße kommt es an der Kreuzung häufig zu Irritationen und fehlender Orientierung zwischen Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr sowie landwirtschaftlichem Verkehr. Verkehrsteilnehmer*innen im MIV können sich an die Kreuzung nur herantasten, was häufig zum Rückstau führt.
- Die Kreuzung ist sehr schwer einsehbar, die Fußwege teilweise sehr schmal, so dass Querungen erschwert werden.
- Die Burgstraße führt weiter nach Bad Homburg und ist wichtige Radverkehrsverbindung.

Vorschläge:

- Es sollte zur besseren Einsicht für den motorisierten Verkehr ein Spiegel angebracht werden.
- Das einseitige Parken auf der Burgstraße und In der Steingasse wird begrüßt, das vormalige alternierende Parken führte zu Problemen.

Haltepunkt Nr. 6: Burgstraße / Bommersheimer Straße / Lange Straße



Situationsbeschreibung:

Der Kreuzungspunkt markiert die Ortsmitte, von hier aus gelangt man in alle Richtungen und zu den wichtigen Einrichtungen des Ortes: nach Nordwesten zum Bahnhof Oberursel, nach Südosten zur Schule, nach Südwesten über die Bommersheimer Straße in benachbarte Stadtteile. Der Straßenraum in diesem Abschnitt wirkt eng und unübersichtlich. Der Abschnitt bis Im Ölgarten ist (seit kurzem) verkehrsberuhigter Bereich. Wie wird die Kreuzung von den Teilnehmenden erlebt?

Anmerkungen:

- Die Kreuzung (Hauptwegebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer*innen), es gilt rechts vor links, ist wegen des Verschwenkens der Fahrbahnen sehr unübersichtlich; für Kinder (Hauptschulweg) ist sie nur schwer einschätzbar; die Gehwege sind sehr schmal, die Querungssituationen sind ungesichert.
- Mülltonnen auf dem Gehweg schränken die nutzbare Breite ein.

Vorschläge:

- Langfristig: Weiterführung der Langen Straße als Verkehrsberuhigter Bereich bis zur Straße An der Friedenslinde / Kreuzung in diesem Zuge als Platzraum gestalten.
- Kurzfristig: Einrichten eines (Kinder-)Zebrastreifens (Vorbild Stadt Kerpen: von Kindern gestalteter bunter Zebrastreifen) oder Markierung (sicherer) Querungsstellen durch „Gelbe Füße“.
- Gehwege verbreitern, ggf. mittels temporärer „Nasen“.
- Burgstraße als Einbahnstraße einrichten (politisch bisher abgelehnt).

Haltepunkt Nr. 7: Bommersheimer Straße / Wallstraße



Situationsbeschreibung:

Die Wallstraße (empfohlener Schulweg) führt parallel zur Langen Straße, bindet an die Homburger Landstraße an und endet auf der gegenüberliegenden Seite in einem Feldweg Richtung Frankfurt, der Teil eines landwirtschaftlichen Wegenetzes ist. Sie kreuzt die Bommersheimer Straße und ist wichtige Verbindung durch den Stadtteil. Im Kreuzungsbereich liegt das Gemeindehaus der freien ev. Gemeinde Oberursel und eine Kindertagesstätte. Hinter der Kreuzung befindet sich in der Bommersheimer Straße der Bushalt Wallstraße der Linien 42, 47 und 49.

Anmerkungen:

- Die Kreuzung ist Hauptverkehrsknoten im Stadtteil und Bestandteil der empfohlenen Schulwege (stark genutzt). Zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs liegt auf der Straße viel MIV. Die Kreuzung ist nicht gut einsehbar. Gewünscht wird als Querungshilfe eine Bedarfsampel oder ein Zebrastreifen.
- Parkende Autos auf der Wallstraße (stadtauswärts) beeinträchtigen die Sicherheit des Fußverkehrs.

Vorschläge:

- Vorgeschlagen werden zwei Zebrastreifen: in der Bommersheimer Straße an der Einmündung vor der Bushaltestelle und an der Einmündung Wallstraße (östlich der Bommersheimer Straße); für letzteren soll ein bereits eingegangener Busch und ein Parkplatz entfernt werden, um die Einsehbarkeit des Zebrastreifens zu erhöhen und die Querung sicherer zu machen.

Haltepunkt Nr. 8: Bommersheimer Straße / Spessartstraße



Situationsbeschreibung:

Die Spessartstraße erschließt das Wohngebiet, sie verbindet Bommersheimer- und Vogelsbergstraße. Der Kreuzungsbereich ist aufgepflastert, ebenfalls aufgebracht sind Fahrradpiktogramme. Nahe der Kreuzung ist in der Spessartstraße eine Behinderteneinrichtung der Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Hochtaunus. In Richtung Süden geht die Spessartstraße aktuell in einen Feldweg über (mittelfristig wird dort die Mutter-Teresa-Straße das neue Wohngebiet erschließen), eine Wegeverbindung zur Straße Am Müllerweg ist nicht vorhanden. Die Spessartstraße nach Norden gelangt man über die Folkbertusstraße zur Homburger Straße und zum Bahnhof. Spessartstraße und Folkbertusstraße sind empfohlene Schulwege des Schulwegplans. Querungshilfen, Fußgängerampel, Zebrastreifen ...?

Anmerkungen:

- Hinterfragt werden die Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn – Auskunft: In Tempo 30-Zonen wird der Radverkehr laut Richtlinien auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Angeordnet ist ferner „Gehweg/ Radverkehr frei“, es lässt die wahlweise Führung auf der Fahrbahn bzw. auf dem Gehweg zu. Die Fahrradpiktogramme (Piktogrammspuren) sollen hierbei das subjektive Sicherheitsempfinden für Radfahrende erhöhen.
- Parkende Pkw vor der Kreuzung nehmen die Sicht auf den Straßenraum.
- Die Kinder der Behinderteneinrichtung nutzen den Weg über die Bommersheimer Straße bis zur U-Bahn und zu den Behindertenwerkstätten.

Vorschläge:

- Vor der Kreuzung: Aufbringen von Grenzmarkierungen („Zick-Zack-Linien“) auf der Fahrbahn der Spessartstraße, um das Parken bis an die Einmündung zu unterbinden und die Einsehbarkeit für Zufußgehende zu erhöhen.

Haltepunkt Nr. 9: Folkbertusstraße / Lessingstraße/ Homburger Landstraße



Situationsbeschreibung:

Die Kreuzung ist ein Hauptknotenpunkt in Bommersheim. Die Lessing- und Folkbertusstraße kreuzen die Homburger Landstraße - eine stark befahrene Sammelstraße, die an den übergeordneten Verkehr anbindet: im Norden zur Nassauer Straße, im Süden zur Frankfurter Landstraße. Weiter über die Lessingstraße und Lenaustraße gelangt man zum Südeingang des S-Bahnhofs. Die Homburger Landstraße, die auch Teil des empfohlenen Schulwegenetzes ist, kann hier über einen Zebrastreifen gequert werden.

Anmerkungen:

- Seit Einrichtung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h ist die Situation auf der Homburger Landstraße besser geworden, aber noch immer fahren zu viele zu schnell.
- Homburger Landstraße ist wichtige Radwegeverbindung – es kommt zu Konflikten zwischen Radfahrenden und abbiegenden Pkw.
- Zwischen der Homburger Landstraße und Franziska-Schild-Weg befindet sich eine Tankstelle, mit Ausfahrt auf die Lessingstraße – die Ausfahrt ist für Zufußgehende kaum einsehbar – Gefahrensituation.

Vorschläge:

- Die Zufahrtsmöglichkeit zur Tankstelle von der Lessingstraße sollte unterbunden werden.

Haltepunkt Nr. 10: Homburger Landstraße / Lange Straße



Situationsbeschreibung:

Die Lange Straße (in diesem Abschnitt Tempo 30) – Hauptverbindungsachse durch den Ortskern von Bommersheim – bindet an dieser Kreuzung in die Homburger Landstraße ein. An allen drei Kreuzungsarmen kann die Straße über eine Fußgängerampel gequert werden. Die Homburger Landstraße wird beidseitig von Gehwegen begleitet. Der nordöstliche Gehweg führt auf die Bruchwiesenstraße, die parallel zu den Gleisen führt und kurz vor der Kreuzung in einer Sackgasse endet. Der Fußverkehr aus der Homburger Straße wird über Absperrgitter auf die Bruchwiesenstraße gelenkt (→ schmaler Weg, zugesperrt durch Autos → Einsehbarkeit). Wie nehmen die Teilnehmenden die Situation wahr?

Anmerkungen:

- Lange Straße und Homburger Straße sind Bestandteil des Schulwegeplans, sie werden intensiv von Schüler*innen genutzt. In der Lange Straße (bis Im Ölgarten Tempo 30) wird viel zu schnell gefahren, der Straßenraum wirkt im oberen Bereich ungeordnet und verengt sich dort immer mehr, die Fußwege sind sehr schmal. Der Einmündungstrichter der Lange Straße in die Homburger Straße ist für eine Ortsmitteneinfahrt viel zu groß (lädt zum Rasen ein).
- Die Homburger Straße wird in der Verlängerung unter der Bahntrasse und der Nassauer Straße geführt (Unterführung). Sie wird von Schüler*innen, die das Gymnasium und die Erich-Kästner-Schule besuchen, genutzt. Rad- und Fußwege sind in der Unterführung sehr schmal und schwer einzusehen (Kurve).

Vorschläge:

- Verringerung der Radien im Einmündungstrichter Lange Straße.

Haltepunkt Nr. 11: Lange Straße / Goldackerweg / Im Breul

**Situationsbeschreibung:**

Dieser Abschnitt der Langen Straße wurde bis zur Burgstraße neu umgestaltet: die Lange Straße ist jetzt Verkehrsberuhigter Bereich (niveaugleicher Ausbau, Mischverkehrsfläche, Schrittgeschwindigkeit, Parken nur in markierten Bereichen). Die Lange Straße ist – ortskerntypisch – sehr schmal, die Bebauung sehr dicht → es gibt keine Baumpflanzungen, dafür wurden Pflanzbeete und eine Platzfläche integriert. Die Straßen Im Breul und Im Ölgarten sind Querverbindungen durch den Stadtteil.

Anmerkungen:

- Auf Höhe Goldackerweg (noch vor dem verkehrsberuhigten Bereich) ist die Lange Straße sehr schwer zu queren. Die Lange Straße ist hier ein ungegliederter Straßenraum, der auf gesamter Breite asphaltiert ist (inkl. Gehwege), auf den Gehwegen wird geparkt. Im westlichen Abschnitt ist auf der Straße morgens viel Verkehr, T 30 wird nicht eingehalten. Goldackerweg und der linke (schmalere!) Gehweg der Langen Straße (stadteinwärts) werden aber als Schulweg empfohlen.
- Es wird der umgebaute Abschnitt der Langen Straße reflektiert: vor dem Umbau verkehrten 1.600 Kfz/Tag auf der Straße – wird nach Umbau voraussichtlich weniger werden. Noch halten sich nicht alle Verkehrsteilnehmer*innen an die neuen Regeln, es wird zu schnell gefahren. Zur größeren Akzeptanz der neuen Situation sind ein Banner („Schrittgeschwindigkeit“) und eine Geschwindigkeitsanzeigetafel als Dialogdisplay geplant. Auf der neu geschaffenen Platzfläche fehlt noch eine Bank. Hinterfragt werden die Verkehrsbaken, die die Lavendelbeete begrenzen und sehr dominieren.

Vorschläge:

- Es sollte eine Kampagne initiiert werden „Bommersheim parkt fair!“
- Sitzbänke in der Langen Straße, Mülleimer.

Anlage 4-6 Stadtpaziergang Weißkirchen (Protokoll)

Protokoll



Ablauf

Am Stadtspaziergang durch den Stadtteil Oberursel Weißkirchen haben zusammen mit der Vertretung aus der Verwaltung 18 Personen teilgenommen. Herr Dr. Molter, Leiter der Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität der Stadt Oberursel, begrüßt die Anwesenden. Frau Krause vom Büro plan & rat führt in die Veranstaltung ein und erläutert den Ablauf des Stadtspaziergangs. Den Teilnehmenden werden Routenpläne ausgehändigt.

Insgesamt waren 11 Haltepunkte vorgesehen. An jedem der Haltepunkte wurde von Frau Ockel (Büro plan & rat) eine Kurzbeschreibung der Situation gegeben. Danach konnten die Teilnehmenden ihre Anmerkungen (Konflikte, Mängel, Missstände, was hat sich bewährt) und Verbesserungsvorschläge einbringen.

Der Spaziergang startete um 16:30 Uhr an der U-Bahn Station Weißkirchen-Ost (P&R Parkplatz Mauerfeldstraße) und endete gegen 19:00 Uhr in der Stierstadter Straße.

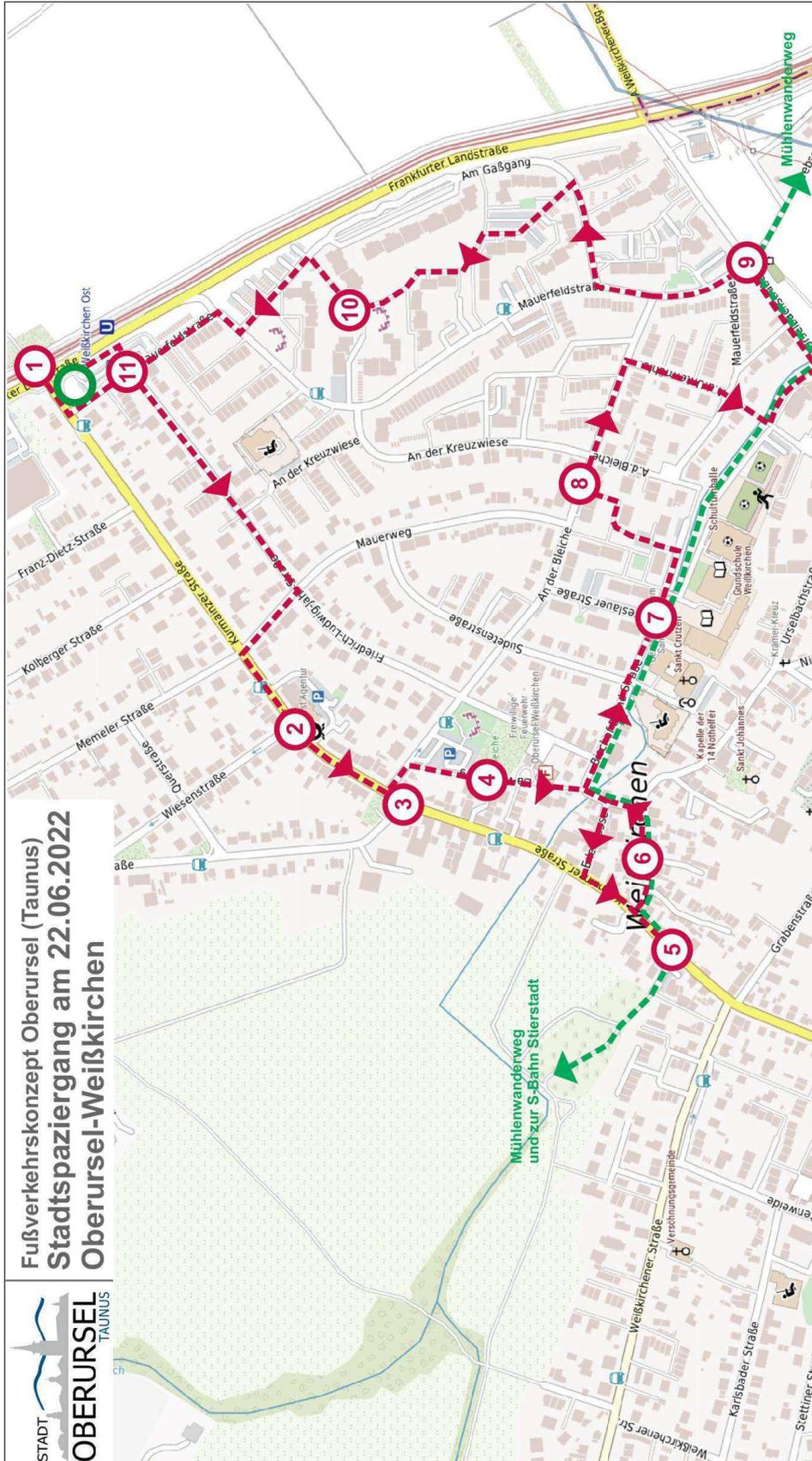
Vertreter der Verwaltung:

- Dr. Uli Molter, Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität
- Katrin Fink, Seniorenbeauftragte der Stadt Oberursel (Taunus)
- Susanne Kahler, Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität

Projektteam: Frau Krause, Frau Ockel (plan & rat)

Weitere Anmerkungen zur Verkehrssituation im Gebiet

- Die Verkehrsbelastung auf der Kurmainzer Straße ist sehr hoch: 13.000 Pkw/Tag. Seit 40 Jahren wird das Thema Umgehungsstraße diskutiert. Insbesondere die Kreuzung Kurmainzer-/ Weißkirchener-/ Grabenstraße ist stark frequentiert. Im Ortsrat hat es Anträge gegeben, um den Durchgangsverkehr in der Kurmainzer Straße zu reduzieren. Da die Kurmainzer Straße Landesstraße ist (L 3006), kann eine Lösung nur zusammen mit HessenMobil entwickelt werden. Besonders diskutiert wird der Kreuzungsbereich Weißkirchener Straße – Grabenstraße, anliegend eine Apotheke: → Aufpflasterung/ Grabenstraße als verkehrsberuhigter Bereich (Gehwege eng, schräg).
- In der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße (führt parallel zur Kurmainzer Straße → Abkürzungsverkehr) wird häufig zu schnell gefahren → Hecken nehmen Sicht auf Straße → Einmündungen/ Kurven sind unübersichtlich.
- In der Erlengasse (Verkehrsberuhigter Bereich) wird außerhalb der markierten Stellplätze geparkt. Der Fußverkehr wird dadurch behindert. An der Ecke Höhe Einmündung Kurmainzer Straße wird widerrechtlich senkrecht anstatt längs geparkt.
- Teilweise haben die (schmalen) Gehwege im Gebiet eine starke Querneigung, so dass diese für Rollatoren oder mit Kinderwagen nur schwer befahrbar sind (z. B. Grabenstraße, Mauerfeldstraße). Im Rahmen der Hauptfußwegebeziehungen sind diese zu lokalisieren.



Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)
 Stadtpaziergang am 22.06.2022
 Oberursel-Weißkirchen



 Start / Treffpunkt: U-Bahn Station Weißkirchen-Ost (P&R Parkplatz Mauerfeldstraße)

| HP | Haltepunkt | HP 3 | Kurmainzer Straße / Oberurseler Straße / An der Bleiche | HP 6 | Urseibachstraße / Gasthaus Zur Linde | HP 9 | Urseibachstraße / Einmündung Mauerfeldstraße |
|------|-------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------|------|----------------------------------------------------|-------|----------------------------------------------|
| HP 1 | Frankfurter Landstraße / Einmündung Kurmainzer Straße | HP 4 | Lia-Wöhr-Weg | HP 7 | Bischof-Brand-Straße / Einmündung Breslauer Straße | HP 10 | Mauerfeldstraße / Am Gaßgang |
| HP 2 | Kurmainzer Straße / Einmündung Wiesentraße | HP 5 | Kurmainzer Straße / Fußweg zur S-Bahn Stierstadt | HP 8 | An der Bleiche / Bushaltestelle An der Kreuzwiese | HP 11 | Parkplatz Mauerfeldstraße |



Haltepunkt Nr. 1: Frankfurter Landstraße/ Einmündung Kurmainzer Straße



Situationsbeschreibung:

Die Kreuzung bildet den nordöstlichen Eingang in den Stadtteil. Die Frankfurter Landstraße (L 3004) verbindet Oberursel mit Frankfurt (Main) und führt parallel zur U-Bahn Trasse. Östlich wird die Bahntrasse durch einen Radweg begleitet. In diesen Radweg mündet die Oberurseler Radroute (OU) ein. An dieser Einmündung befindet sich auch ein Punkt der Agrar-Kultur-Achse (Regionalpark Rhein-Main). Die Kurmainzer Straße (L3006) ist die Hauptschließungsachse für den MIV durch Weißkirchen und führt weiter nach Steinbach. Die Kreuzung kann über Fußgängerampeln (an der Kurmainzer Str. mit Mittelinsel) gequert werden. Die Kurmainzer Straße ist wie der gesamte Stadtteil verkehrsberuhigt (Tempo 30). Beidseitig sind Schutzstreifen für Radfahrende angeordnet, jedoch nicht durchgängig bis zum Ortsausgang in Richtung Steinbach. Die Fußwege weisen eine Breite von ca. 1.50 bis 2.00 m auf. Welche Konflikte werden an dieser Kreuzung wahrgenommen?

Anmerkungen:

- Die Kreuzung ist ein großer Gefahrenschwerpunkt: stark befahrene Landesstraße, Ortseingang und U-Bahnstation → wichtige Querungsstelle → auf engem Raum sehr dichter Verkehr (vor einigen Jahren schwerer Verkehrsunfall mit einer Fußgängerin).
- Problematisch ist die Ampelschaltung an der Kreuzung: die Grünphase für Fußgänger ist sehr kurz und zu jeder Tages- und Nachtzeit immer die gleiche (variiert nicht trotz schwankendem Verkehrsaufkommen).
- Für Kinder ist die durch die Mittelinsel getrennte Zweispurigkeit schwierig (unterschiedliche Grünphasen werden nicht erkannt).
- Die Aufstellflächen sind zu klein, es kommt zu Drängeleien.

Vorschläge:

- Ampelschaltung ändern → längere Grünphase zugunsten von Zufußgehenden.

Haltepunkt Nr. 2: Kurmainzer Straße/ Einmündung Wiesenstraße



Situationsbeschreibung:

Die Kurmainzer Straße wird hier an der Südseite durch eine Bäckerei, eine Postfiliale und einen asiatischen Imbiss belebt. Gegenüberliegend mündet die Wiesenstraße ein. Außensitzplätze, Plakataufsteller und Hinweisschilder, aber auch zum Be- und Entladen haltende Fahrzeuge engen den Fußweg ein. Kann es zu Konfliktsituationen kommen?

Anmerkungen:

- Die Lichtsignalsteuerung am Übergang Mauerweg/ Memeler Straße wurde (wie einige andere) vor 3 Jahren eingerichtet, das Warten auf Grün für Fußgänger*innen dauert viel zu lange.
- Auf dem Gehweg wird trotz Halteverbot geparkt und der Fußverkehr behindert.
- Auf der Fahrbahn ist ein Schutzstreifen markiert – dieser wird regelmäßig ignoriert – es kommt zu Konflikten zwischen Pkw- und Radverkehr.

Vorschläge:

- Fußgängerampel-Schaltung fußgängerfreundlicher einrichten.
- Öffentliche Parkplätze eindeutiger markieren.
- Einrichten eines Halteverbots vor der Post.

Haltepunkt Nr. 3: Kurmainzer Straße/ Oberurseler Straße An der Bleiche



Situationsbeschreibung:

Durch die Oberurseler Straße ist Weißkirchen an nördliche Stadtteile und das Zentrum angebunden und damit eine wichtige Verbindungsachse für den MIV und Busverkehr. Hier verkehrt die Buslinie 43. An der Kreuzung Oberurseler Straße/ Kurmainzer Straße besteht die Möglichkeit zur Querung über eine Fußgängerampel. Die Kreuzung ist barrierefrei ausgebaut (abgesenkte Bordsteine, Bodenindikatoren). Sind Aufstellflächen und Fußwegebreiten in der Oberurseler Straße ausreichend?

Anmerkungen:

- Die Kreuzungssituation wirkt unübersichtlich. Insbesondere Linksabbiegen aus der Kurmainzer Straße in die Straße An der Bleiche ist kritisch (enge Situation, Schutzstreifen ist zu beachten).
- Der untere Teil der Oberurseler Straße bis zur Kurmainzer Straße wird nicht so stark vom Fußverkehr genutzt – Wiesenstraße ist eher die Hauptverbindung.

Vorschläge:

- Die Ampelschaltung an dieser Kreuzung ist ebenfalls fußgängerfreundlicher einzurichten.

Haltepunkt Nr. 4: Lia-Löhr-Weg



Situationsbeschreibung:

Der Lia-Löhr-Weg ist ein grüner, ruhiger Weg abseits des MIV, er verbindet die Bischof-Brand-Straße mit der Straße An der Bleiche. Der Weg wird an seiner Westseite von der Bebauung an der Kurmainzer Straße und an der Ostseite von einer Wiese, einem Parkplatz (Samstag auch Wochenmarkt) und einem Spielplatz flankiert. Von hier aus ist auch das Gartenlokal Zum Rühl erreichbar. Am Lia-Löhr-Weg wurde – wie in anderen Ortsteilen von Oberursel auch – ein Bücherschrank aufgestellt. Die Aufenthaltsqualität könnte durch erneuerte bzw. weitere Sitzmöglichkeiten gesteigert werden. Wegen seiner Größe und Erreichbarkeit, aber auch wegen seiner guten Ausstattung mit ausreichend Grün, Bänken und Spielgerät könnte der Spielplatz die Funktion eines Quartiersplatzes übernehmen, die sonst in Weißkirchen rar sind. Fehlen gut gestaltete öffentliche Räume, Plätze zum Aufenthalt in Weißkirchen? Wo trifft man sich?

Anmerkungen:

- Die Wiese am Lia-Löhr-Weg ist einziger offener Platz von Weißkirchen („Straßendorf“). Er wird multifunktional genutzt, u.a. für die Kerb, für das Fußballspiel unter Jugendlichen, auf der Fahrbahn Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße bewegen sich viel Skater und Roller. Die landschaftliche Gestaltung ist gut, der Platz hat dennoch mehr Nutzungspotential und könnte verbessert werden – insbesondere im Zusammenhang mit dem benachbarten Spielplatz, der rege angenommen wird.
- Die Hecken entlang des Spielplatzes (An der Bleiche mit engem Gehweg) und entlang der Wiese (Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße) schränken die Sicht ein → beim Queren der Straße werden Kindern zu spät gesehen, umgekehrt können Kinder Straße nicht gut einsehen.

Vorschläge:

- Für die „Gestaltung“ der Wiese sollten zukünftig Ideen gesammelt werden (Kinder, Jugendliche einbeziehen), sie sollte aber weiterhin offengehalten werden.
- Die Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße könnte zum verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet werden → freie, offene Gestaltung von Lia-Löhr-Weg bis zur gegenüberliegenden Seite der Friedrich-Ludwig-Jahn Straße → Gestaltung einer verkehrsberuhigten Ortsmitte

Haltepunkt Nr. 5: Kurmainzer Straße/ Fußweg zur S-Bahn Stierstadt (Mühlenwanderweg)



Situationsbeschreibung:

Im Südwesten von Weißkirchen, am Übergang zu Stierstadt, besteht ein Zugang zu einem landschaftlich reizvollen Fuß- und Radweg, der Weißkirchen an der Kurmainzer Straße mit der S-Bahn Station Stierstadt verbindet. Er wird vom Urselbach begleitet, ist Teil des Mühlenwanderweges, der ganz Oberursel durchzieht und stellt eine wichtige Alltags- und Freizeitroute dar. Der Weg ist an der Einmündung Kurmainzer Straße ausgeschildert. Allerdings gibt die große asphaltierte Fläche an der Einmündungsstelle die besondere Qualität des Weges nicht wieder: (private) Parkplätze und Abfallcontainer wirken eher abweisend.

Anmerkungen:

- Die Zone an der Einmündung Mühlenweg wurde vor etwa 15 Jahren eingerichtet, die Einsehbarkeit ist für Zufußgehende und Radfahrende durch Container und Litfaßsäule eingeschränkt, der Gehweg an der Kurmainzer ist hier sehr schmal. Der Mühlweg ist eine wichtige und gut genutzte Verbindung (S-Bahn Stierstadt, Nahversorger Netto).
- Der laut Schulwegplan empfohlene Schulweg führt in einem kurzen Abschnitt parallel hinter der Bebauung und dann zurück zur signalisierten Kreuzung Kurmainzer Straße/ Weißkirchener Straße/ Grabenweg. Der Weg ist schlecht einsehbar, die Beleuchtung evtl. unzureichend. Besonders für Mädchen stellt der Weg eine Gefahr dar (sexuelle Belästigung).

Vorschläge:

- Zur besseren Einsehbarkeit/ Nutzbarkeit sollten Litfaßsäule und Container umgestellt werden.
- Neugestaltung des Bereichs der Kurmainzer Straße vom Mühlenweg bis zur Kreuzung Weißkirchener Straße/ Grabenstraße
- Zur besseren Sichtbarmachung des Radverkehrs aus dem Mühlweg auf die Kurmainzer Straße sollten Markierungen bzw. Roteinfärbung aufgebracht werden.
- Wünschenswert wäre eine einladendere Gestaltung.

Haltepunkt Nr. 6: Urselbachstraße/ Gasthaus Zur Linde



Situationsbeschreibung:

Die Urselbachstraße (Tempo 30) führt durch den alten Ortskern von Weißkirchen. Eine 800 Jahre alte Stufenlinde – heute zum Restaurant Zur Linde zugehörig – markiert die Ortsmitte. Die Straße schlängelt sich durch den alten Ortskern. Durch diesen Teil der Urselbachstraße führt auch der Mühlenwanderweg. Ist der alte Ortskern für zu Fuß Gehende gut erlebbar (schmale Fußwege, Parken auf Fußweg). Gibt es genügend nutzbare Bänke zum Verweilen?

Anmerkungen:

- Die Urselbachstraße ist Teil des alten Ortskerns und strahlt Atmosphäre aus. Der Ortskern hat sich gewandelt, viele Geschäfte gibt es nicht mehr. Früher dominierte in der Urselbachstraße der Abkürzungs- und Schleichverkehr, heute ist sie Anwohnerstraße. Als Abkürzung wird die Straße nach wie vor genutzt. Das Gasthaus Zur Linde ist sehr beliebt und zieht viel Pkw- und Radverkehr an → Parkplätze für das Gasthaus sind am Friedhof ausgewiesen, dennoch parken Besucher in Reichweite des Gasthauses → das Parken in der Straße wirkt unkontrolliert, der Gehweg wird zugeparkt. Der Privatparkplatz des Gasthauses (Bischof-Brand-Straße) ist schlecht erkennbar.
- Die Fahrradabstellanlage ist schlecht positioniert, es fehlen weitere Abstellmöglichkeiten.
- Eine in Mauern eingefasste Sitzbank vor dem Gasthaus mit Tisch ist vor allem für Ältere Menschen nur schwer nutzbar
- Dieser Abschnitt der Urselbachstraße (Einmündungsbereich Bischof-Brand-Straße) ist sehr kurvig, schlecht einsehbar, wirkt vor allem für Zufußgehende unübersichtlich.

Vorschläge:

- Es wird vorgeschlagen, den Verkehr im Ortskern insgesamt stärker zu beruhigen: es empfiehlt sich die Einrichtung eines größeren verkehrsberuhigten Bereiches, der sich über die Urselbachstraße, Bischof-Brand-Straße, Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße ausdehnt → Einrichtungen wie der Spiel- und Festplatz, Seniorentreff Weißkirchen (Begegnungsstätte im Alten Rathaus Urselbachstraße 59). Das Gasthaus würde davon verkehrlich und gestalterisch profitieren.
- Die Verkehrsberuhigung würde dazu führen, dass die Straßen wieder stärker belebt und auch von Kindern zum Spielen genutzt werden können.

Haltepunkt Nr. 7: Bischof-Brand-Straße/ Einmündung Breslauer Straße (Grundschule)



Situationsbeschreibung:

Die Bischof-Brand-Straße führt von der Ortsmitte quer durch den Stadtteil und endet als Sackgasse. Durch ihre Lage am offen geführten Urselbach ist sie grün eingebettet. Außerdem führt der Mühlenwanderweg entlang der Bischof-Brand-Straße. Die Katholische Kirche St. Crutzen mit eigener Kindertagesstätte und öffentlicher Bücherei sowie die städtische Grundschule Weißkirchen werden hierüber erschlossen. Im Schulwegeplan ist sie als empfohlener Schulweg gekennzeichnet. Die Schule bietet neben den üblichen Klassenzimmern auch ein grünes Klassenzimmer am Urselbach an. Der zur Schule gehörende Parkplatz liegt von der Schule abgewandt An der Untermühle. Wie kommen die Kinder zur Schule? Bestehen Konflikte mit dem Pkw-Verkehr (Elterntaxi)?

Anmerkungen:

- Die Schule hat 234 Schüler*innen. Zu Schulbeginn ist das Elterntaxi-Aufkommen sehr hoch, Gehwege (insbesondere Bischof-Brand-Straße) werden zugeparkt, Schulkinder kommen aus allen Richtungen, Autos nehmen den Kindern die Sicht. Anwohner, Elterntaxen, Lieferverkehr fahren zu schnell, rangieren, fahren rückwärts heraus oder blockieren anderweitig den Verkehr → unsicherer Schulweg → Raum vor Schule beengt, zu wenig Bewegungs- und Gestaltungsraum.
- Über den Pfarrer-Alois-Reichwein-Weg (öffentlicher Geh- und Radweg) werden Kita, Bücherei und Kirche erschlossen → Parkplatz hinter der Kirche wird über diesen Weg an- und abgefahren → führt häufig zu Konflikten, da Weg von Kindern nicht als Fahrbahn wahrgenommen wird (Parkplatz an „falscher“ Stelle). Der Weg wird auch 1x wöchentlich von der Müllabfuhr angefahren.
- Die Müllcontainer stehen auf dem Gehweg.

Vorschläge:

- Einrichten einer Elternhaltestelle (Breslauer Straße? An der Bleiche?).
- Verkehrsberuhigter Bereich in der Bischof-Brand-Straße / deutlichere Markierung (ggf auch bauliche Umgestaltung) des Raumes vor der Schule, / Halteverbot einrichten / Ein-, Ausfahrt nur für Berechtigte (Zulieferverkehr gewährleisten).
- Pfarrer-Alois-Reichwein-Weg: deutliche Markierung / Beschilderung zur Kenntlichmachung der Verkehrsführung.

Haltepunkt Nr. 8: An der Bleiche/ Bushaltestelle An der Kreuzwiese



Situationsbeschreibung:

Die Straße An der Bleiche (Tempo 30) quert Weißkirchen in Ost-West-Richtung. Sie verbindet die Kurmainzer – mit der Mauerfeldstraße und ist eine wichtige Verbindung durch den Stadtteil. Auf der Straße verkehrt die Buslinie 43 (hier Haltestelle An der Kreuzwiese → Ein-/ Ausstieg Schüler*innen der Grundschule → Stichweg zur Bischof-Brand-Straße), die Weißkirchen an die anderen Stadtteile anbindet. Am westlichen Eingang der Straße befinden sich an der Ecke Lia-Löhr-Weg ein öffentlicher Parkplatz und ein Spielplatz.

Anmerkungen:

- Schüler*innen kommen selten mit dem Bus (nur weiterführende Schulen außerhalb von Weißkirchen werden von Schüler*innen mit dem Bus erreicht), Schulkinder werden in der Regel mit Elterntaxi gebracht.
- An der Einmündung des Geh- und Radweges (An der Untermühle) in die Straße An der Bleiche sind im Bereich der Parkplätze Drängelgitter aufgestellt. Diese sind baulich nicht gut ausgeführt, eine Durchgangsmöglichkeit zwischen den beiden Drängelgittern sollte bestehen.

Vorschläge:

- Der Weg An der Untermühle stellt eine direkte Verbindung von der Straße An der Bleiche zur Schule dar → der mit Drängelgittern abgesperrte Bereich ließe sich als Elternhaltestelle umfunktionieren → Schulkinder würden sicher über Geh- und Radweg zur Schule gelangen, der Pkw-Verkehr vor der Schule könnte reduziert werden.
- Grünschnitt sollte vorgenommen werden. Dies gilt auch für den privaten Hausbesitzer An der Bleiche 29 (Grün des Laubbaumes ragt in den Lichtraum des Fußweges).

Haltepunkt Nr. 9: Urselbachstraße/ Einmündung Mauerfeldstraße



Situationsbeschreibung:

Die Urselbachstraße durchzieht den Stadtteil von Ost nach West und bindet die Kurmainzer Straße im Süden des Stadtteils an die Frankfurter Landstraße (L 3004) an. Auf ihr führt der Mühlenwanderweg. An der Einmündung Mauerfeldstraße besteht ein freier Blick in die Landschaft und auf Frankfurt. Gegenüber der Einmündungsstelle liegt der Jugendplatz Am Krebsmühlenweg. Die Urselbachstraße wird einseitig von einem schmalen Fußweg begleitet.

Anmerkungen:

- Der Jugendplatz wird gut angenommen. Es gibt keine Probleme, auch in der Zuwegung nicht.
- Etwa 10 bis 15% des Verkehrs in der Straße ist Schleichverkehr → vertretbar.
- An der Einmündung der Urselbachstraße in die Frankfurter Landstraße (L 3004)) gibt es keine Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr → Gespräche mit Hessenmobil zum Herstellen einer gesicherten Querung haben bisher zu keinem positiven Ergebnis geführt.

Vorschläge:

Haltepunkt Nr. 10: Mauerfeldstraße/ Am Gaßgang (Fußweg- verbindung)



Situationsbeschreibung:

Um vom HP 9 wieder die Station Weißkirchen Ost zu erreichen, kann der Weg entlang der Mauerfeldstraße gewählt werden, oder – abseits der Straße – diese Fußwegeverbindung durch den Wohnblock Am Gaßgang. Sie bietet eine Alternative durch den begrünten Blockinnenbereich, in dem sich gleich mehrere Spielflächen befinden. Sind Einsehbarkeit, Beleuchtung ausreichend (Sicherheitsgefühl)?

Anmerkungen:

- Die Durchwegung des Wohnquartiers (öffentlich) wird als positiv wahrgenommen, Innenhof und Weg sind beleuchtet und begrünt, es gibt ausreichend Spielflächen (teilweise privat), es herrscht eine freundliche Atmosphäre. Der Weg wird als Abkürzung genutzt.

Vorschläge:

- Im Bereich der Fußwegeverbindung sollten Bänke, vor allem im Zugangsbereich zu den Spielflächen aufgestellt werden.

Haltepunkt Nr. 11: P&R Parkplatz Mauerfeldstraße (Station Weißkirchen Ost)



Situationsbeschreibung:

Die Station Weißkirchen Ost, gelegen an der Kreuzung Frankfurter Landstraße/ Kurmainzer Straße, ist der Hauptverkehrsknoten in Weißkirchen. Sie ist Umsteigepunkt für den ÖPNV (U-Bahn, Stadt- und Regional-Bus) und den Individualverkehr. Ankommende mit der U-Bahn queren die stark befahrene Frankfurter Landstraße über eine Fußgängerampel, um in den Stadtteil Weißkirchen und zum P&R Parkplatz zu gelangen. Die Station an der Mauerfeldstraße ist durch einen Grünstreifen, durch den sich ein Fußweg schlängelt, von der Kurmainzer Straße und Frankfurter Landstraße getrennt. Der Bushaltepunkt der Linien 42, 43, 251 und 252, eine überdachte Fahrradabstellanlage, verschiedene Fahrradboxen, ein Pkw-Parkplatz sowie eine Garagenanlage werden hier gebündelt.

Anmerkungen:

- Es werden keine Konflikte oder Mängel festgestellt, es besteht Zufriedenheit mit der Situation.
- Für ein öffentliches WC an diesem Standort wird kein Bedarf gesehen. Das Konzept „Nette Toilette“ könnte in Weißkirchen aktiviert werden.

Vorschläge:

Anlage 4-7 Stadtpaziergang Stierstadt (Protokoll)

Protokoll



Ablauf

Am Stadtspaziergang durch den Stadtteil Oberursel Stierstadt haben zusammen mit der Vertretung aus der Verwaltung 14 Personen teilgenommen. Herr Dr. Molter, Leiter der Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität der Stadt Oberursel, begrüßt die Anwesenden. Frau Krause vom Büro plan & rat führt in die Veranstaltung ein und erläutert den Ablauf des Stadtspaziergangs. Den Teilnehmenden werden Routenpläne ausgehändigt.

Insgesamt waren 11 Haltepunkte vorgesehen. An jedem der Haltepunkte wurde von Frau Ockel (Büro plan & rat) eine Kurzbeschreibung der Situation gegeben. Danach konnten die Teilnehmenden ihre Anmerkungen (Konflikte, Mängel, Missstände, was hat sich bewährt) und Verbesserungsvorschläge einbringen.

Der Spaziergang startete um 16:30 Uhr an der S-Bahn Station Stierstadt (Ostseite/ Eingang Skateranlage) und endete gegen 19:00 Uhr in der Stierstadter Straße.

Vertreter der Verwaltung:

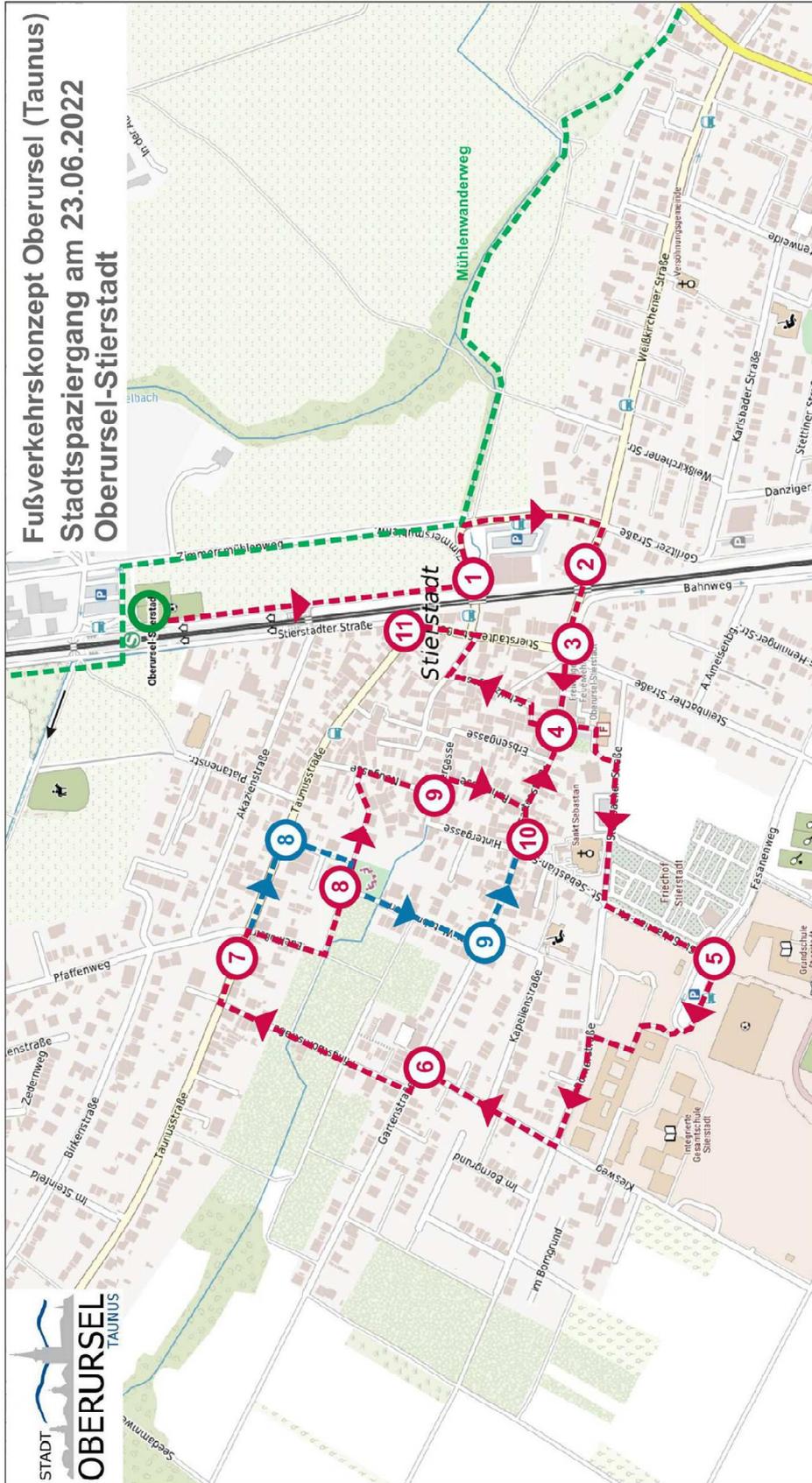
- Dr. Uli Molter, Abt. Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität
- Katrin Fink, Seniorenbeauftragte der Stadt Oberursel (Taunus)

Projektteam: Frau Krause, Frau Ockel (plan & rat).

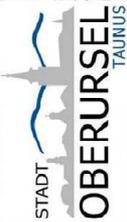
Die ursprünglich geplante Route wurde auf Anregung eines Teilnehmers während des Stadtspaziergangs geändert, um auf weitere Problempunkte in Stierstadt hinzuweisen (s. geänderte Routenführung auf dem Plan auf der nächsten Seite).

Weitere Anmerkungen zur Verkehrssituation im Gebiet

- Querung der Stierstadter Straße am Zimmersmühlenweg / Untergasse: aufpflastern, um optisches Signal für Pkw-Verkehr zu setzen → Prinzip könnte an anderen Querungsstellen der Stierstadter Straße eingesetzt werden → Untergasse als verkehrsberuhigter Bereich nicht zu erkennen
- Die Verbindung Zimmersmühlenweg (Netto) – Bahnunterführung – Querung Stierstadter Straße – Untergasse sollte durch Umgestaltungsmaßnahmen für Zufußgehende gestärkt werden.



**Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)
 Stadtpaziergang am 23.06.2022
 Oberursel-Stierstadt**



plan&rat

Start / Treffpunkt: S-Bahn Station Oberursel-Stierstadt (Ostseite/ Eingang Jugendplatz)

HP Haltepunkt **HP 3** Kreuzung Steinbacher- / Weißkirchener- / Gartenstraße

HP 1 Zimmersmühlenweg/ Einmündung Bahnhweg

HP 2 Weißkirchener Straße / Bahnunterführung

HP 6 Gartenstraße / Einmündungen Kiesweg, Pfingsbornstraße

HP 7 Taunusstraße / Bushaltestelle Pfaffenweg

HP 8 Am Wettebrunnen (Spielplatz)

HP 9 Kreuzung Untergasse / Neugasse

HP 10 Kreuzung Gartenstraße / St.-Sebastian-Straße / Hintergasse

HP 11 Stierstädter Straße / Einmündung Taunusstraße

plan&rat

Haltepunkt Nr. 1: Zimmersmühlenweg/ Einmündung Bahnweg (Unterführung)



Situationsbeschreibung:

Die S-Bahn Station Stierstadt liegt etwa 200 Meter von der Stierstadter Mitte entfernt und ist beiderseits der Bahntrasse über eine schmale Straße/ Weg angebunden. Der Fußweg an der Ostseite der S-Bahn Station führt über eine Skateranlage Richtung Süden an den Zimmersmühlenweg (Einbahnstraße Richtung Stierstadt) – hier gelangt man durch eine Unterführung in den Ortskern, auf die Stierstadter Straße. Der Weg endet in einer geschotterten Fläche, die (gemeinsamen Fuß- und Rad-)Wege unterhalb der S-Bahntrasse sind schmal. Wegen der leicht kurvigen Straßenlage ist die jeweils andere Seite der Unterführung schlecht einsehbar. Wie wird die Situation eingeschätzt? Wird der Geh- und Radweg genutzt und der Zimmersmühlenweg an dieser Stelle gequert?

Anmerkungen:

- Die Wegebeziehung parallel zur S-Bahn Trasse wird viel genutzt, der Zimmersmühlenweg vor der Unterführung häufig gequert – vor allem von Schüler*innen, die den Netto zum Ziel haben, Schulkinder werden nicht gesehen und es kommt zu Gefahrensituationen. Der Zugang zum Netto von dieser Seite ist teilweise Privatweg.
- Der Einmündungstrichter des in den Zimmersmühlenweg einmündenden Bahnweges ist nur provisorisch hergestellt (teilweise als Schotterfläche). Die Schotterfläche wird gelegentlich widerrechtlich als Parkplatz genutzt und behindert die Sicht.
- Der Straßenraum in der Unterführung (Einbahnstrasse ortseinwärts) ist sehr eng – für Zuzußgehende unsicher, es entstehen Gefahrensituationen durch Radfahrende im Gegenverkehr.
- durch die Gestaltung des Kreuzungsbereiches mit Abbiegespur fährt der mehrheitliche KFZ-Verkehr aus dem östlichen Zimmersmühlenweg mit deutlich unangepasster Geschwindigkeit im Bereich der Bahntrasse

Vorschläge:

- Einrichten einer Querungshilfe (Zebrastreifen) am Übergang zum Netto.
- Versetzen der vorhandenen Steine auf die Schotterfläche, damit ein widerrechtliches Parken und somit Sichtbehinderungen für Fußgänger unterbunden werden.

Haltepunkt Nr. 2: Weißkirchener Straße/ Bahnunterführung



Situationsbeschreibung:

Auf der Weißkirchener Straße (Einbahnstraße Richtung Weißkirchen) kann man Stierstadt durch eine weitere Unterführung verlassen. Die Durchfahrt wie Fußwege sind sehr schmal, die Situation wirkt für zu Fuß Gehende unsicher und unwirtlich. Wird die Unterführung durch Zu Fuß Gehende genutzt? Wie wird die Unterführung wahrgenommen?

Anmerkungen:

- Für aus der Stierstadt herausfahrende Fahrzeuge (Einbahnstraße stadtauswärts) sind die Weißkirchener Straße querenden Personen hinter der Bahnbrücke (Unterführung) nur schwer bzw. spät sichtbar. Auch hier haben Schüler*innen den Netto-Markt zum Ziel.
- Die Gehweganlagen sind schmal und schlecht nutzbar – Unsicherheitsgefühl.

Vorschläge:

- Einrichten einer Querungshilfe (Zebrastrreifen) östlich der Bahntrasse.

Haltepunkt Nr. 3: Kreuzung Steinbacher-/ Weißkirchener-Gartenstraße



Situationsbeschreibung:

Die Stierstadter Straße ist mit Taunus- und Weißkirchener Straße die Hauptverbindungsachse durch den Stadtteil. Sie ist zweispurig befahrbar und beidseitig von Gehwegen minderer Qualität (asphaltiert, teilweise ausgebessert) begrenzt. Radfahrende nutzen den Gehweg. Durch die zusätzlich einmündende Gartenstraße, Steinbacher Straße und Bahnweg stellt die Kreuzung einen eher unübersichtlichen Verkehrsraum dar. Die Stierstadter Straße kann über eine Fußgängerampel gequert werden. Wie wird die Kreuzungssituation von den Teilnehmenden wahrgenommen?

Anmerkungen:

- Die Stierstadter- und in der Verlängerung die Weißkirchener Straße sind stark befahrene Straßen, die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wird häufig überschritten, in die Gartenstraße (Verkehrsberuhigter Bereich, großer Einmündungstrichter) wird sehr zügig eingefahren.
- Steinbacher Straße: Die Straße hat Gefälle Richtung Norden, der Straßenraum ist sehr breit (vermittelt höher zugelassene Geschwindigkeit), die Gehwege dagegen sind schmal (tlw. unter 1.0 Meter). Radfahrende nutzen überwiegend die Gehwege, die eine starke Querneigung haben und in einem eher schlechteren Zustand sind.
- Steinbacher - und Stierstadter Straße sind zum einen offizieller Schulweg, zum anderen eine von Radfahrenden viel befahrene Strecke - gesicherte Querungen fehlen für Radfahrende wie für Zufußgehende.
- Die Bedarfsampel im Kreuzungsbereich ist so in Ordnung.
- Über die Kreuzung führt die geplante Radschnellverbindung FRM5 (Frankfurt - Friedrichsdorf - Bad Homburg - Oberursel - Steinbach/ Eschborn) für die Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie wird aktuell die Entwurfsplanung bearbeitet, dazu gehört auch ein Gestaltungskonzept bis zur Einmündung Taunusstraße. Außerdem werden auf Antrag des Ortsbeirats Lösungskonzepte für die Stierstadter Straße zwischen Gartenstraße und Taunusstraße erarbeitet.

Vorschläge:

- Das Zeichen 325 STVO (Verkehrsberuhigter Bereich) für die Gartenstraße ist nicht erkennbar. Es sollte versetzt werden.

Haltepunkt Nr. 4: Gartenstraße/ Heinrich-Geibel-Platz



Situationsbeschreibung:

Der Heinrich-Geibel-Platz – eine aufgeweitete Platzfläche mit Brunnen und Stier-Skulptur – markiert die Stadtteilmitte. Er wird durch das Feuerwehrgebäude und einen Parkplatz begrenzt. Auf der Ostseite steht das Alte Rathaus. An der Südseite des Platzes führen ein Weg und eine schmale Treppe auf die höher gelegene Römerstraße (fehlende Barrierefreiheit). Am Brunnen bestehen Sitzmöglichkeiten, ein Bücherschrank kann genutzt werden. Der Platz wirkt freundlich, könnte aber dennoch eine weitere Aufwertung erfahren?

Anmerkungen:

- Der Heinrich-Geibel-Platz wurde 2003 umgestaltet und wird gut von der Bürgerschaft angenommen. Er wird u.a. als Festplatz genutzt, der Bereich um Brunnen und Bänke wird oft aufgesucht. Wegen des Brunnens ist der Platz Anziehungspunkt für Kinder.
- Der Platz ist frei und offen gestaltet, doch es fehlen auch Schattenplätze.
- Der lt. Schulwegplan empfohlene Schulweg verläuft von der S-Bahnstation über die Stierstadter und Steinbacher Straße. Dennoch wählen insbesondere ältere Schulkinder den Weg über den Heinrich-Geibel-Platz und die Treppenanlage zur Römerstraße (von kleineren Schulkindern wird der Schulwegplan mehr beachtet), was den Platz zusätzlich belebt. Wegen der Nutzung des Weges über die Treppe wird die Ecke Römerstraße/ St.-Sebastian-Straße/ Fasanenweg jedoch zu einer wichtigen Querungsstelle für Kinder. Es kann zu Konflikten mit zu schnell fahrendem Pkw-Verkehr auf der Römerstraße bzw. dem Fasanenweg kommen.
- Der Platz wird auch als Festplatz (Kerb, Karneval) genutzt, könnte nach Ansicht einiger Teilnehmer*innen sein Nutzungspotential aber noch mehr entfalten, z.B. durch das Aufstellen von Spielgeräten → andere Teilnehmer*innen plädieren eher für das Freihalten der Platzfläche im Sinne einer multifunktionalen Nutzung; außerdem ist für alle Nutzungen die Feuerwehrausfahrt dringend freizuhalten.

Vorschläge:

- Das Thema der Platznutzung und Platzgestaltung soll mit der Bewohnerschaft diskutiert werden.
- Der barrierefreie Zugang zum Platz von der Gartenstraße sollte verbessert werden.

Haltepunkt Nr. 5: Fasanenweg/ Schulzentrum



Situationsbeschreibung:

Das Schulzentrum mit Grundschule und IGS befindet sich an der höher gelegenen Römerstraße/ Fasanenweg. Der Fasanenweg kann über einen Fußgängerüberweg gequert werden. Die IGS wird zurzeit am Kiesweg (nördlich des alten Standortes) neu errichtet. Für das Schulzentrum besteht ein großer Parkplatz, der im Kreisverkehr umfahren werden kann. Die IGS wird von den Buslinien 42 und 43 und den Schulbussen angefahren, es sind zwei überdachte Haltestellen vorhanden, die in keinem guten Zustand sind. Der Fußweg ist an der Bushaltestelle durch ein Drängelgitter von der Straße getrennt. Insgesamt wirkt der Verkehrsraum für den Kreisverkehr mit Parkraum überdimensioniert, während Fußwege zu schmal sind bzw. andere Frei-/ Grünräume fehlen.

Anmerkungen:

- Der Haltepunkt ist Standort von einer IGS mit 1.010 Schüler*innen und einer Grundschule mit 230 Schüler*innen (die alle aus dem Ortsteil Stierstadt kommen). Die Schulen starten morgens fast zum selben Zeitpunkt (7:45 Uhr bzw. 7:55 Uhr) mit dem Unterricht. Zwischen 7.30 und 7:50 Uhr kommt es regelmäßig zu chaotischen Verhältnissen und Konflikten im Verkehr. Das Verkehrsaufkommen ist sehr groß: mit dem Rad und zu Fuß kommende Kinder, Busse, Elterntaxen kommen in einem engen Zeitfenster gleichzeitig (ca. 500-600 Kinder kommen mit dem Rad). Haltende Elterntaxen versperren die Fahrbahn und nehmen den Kindern die Sicht. Wegen der engen Radien überfahren große Gelenkbusse die Gehwegflächen. Am Zebrastreifen auf der Fasanenstraße entstehen deshalb gefährliche Situationen.
- In der St.-Sebastian-Straße ist ein absolutes Halteverbot (7.00 – 13.00 Uhr) eingerichtet. Das wird größtenteils ignoriert. Es dominiert das Parken auf dem Gehweg.
- Ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2019 hatte bereits die von Schulkindern stark frequentierten Straßenquerungen herausgearbeitet (Römer- und St.-Sebastian-Straße) und Empfehlungen gegeben. Das Einrichten von Elternhaltestellen (mit verschiedenen Standorten) wird seither diskutiert.
- Das Schulgelände selbst ist im Eigentum des Hochtaunuskreises, die Stadt Oberursel kann daher auf dem Schulgelände nicht handeln.

Anhang

- Die fußläufige Verbindung vom Parkplatz zum Kiesweg durch das Schulgelände ist nur zu den Schulzeiten möglich.
- Aktuell erhält die IGS einen Neubau, das Altgebäude ist bereits abgerissen, es bestehen zurzeit provisorische Zustände, die die Situation auf dem Schulgelände verschärfen.

Vorschläge:

- den Schulbeginn von IGS und Grundschule zu unterschiedlichen Zeitpunkten ansetzen, um den Verkehr zu entzerren.
- Halteverbotszonen einrichten (Sperrflächen).
- Fasanenweg: vor den Schulen auf etwa 15 Meter „Frankfurter Hütchen“ vorsehen (bauliches Element, welches das Befahren der Gehwege verhindert). Frankfurter Hütchen werden auf den Bordstein aufgedübelt.
- Wegen aufgeheizter Diskussion: Hinzuziehen einer externen Beratung / Schulwege-Konzept erstellen.
- Konzept / Vision: „Unser Schulweg“ – gemeinsam mit Schülerschaft Identifikationsmerkmale / Bild entwickeln und daraus attraktiven Schulweg ausgestalten.
- Beratungsprogramm Schulisches Mobilitätsmanagement der ivm GmbH (im Auftrag des Landes Hessen) nutzen (das Gymnasium Oberursel macht es vor) → <https://www.besserzur-schule.de/fachzentrum/>
- Schulwegplan überarbeiten.
- Einrichten von „Elternhaltestellen“ in etwa 300m Entfernung der Schule, um Pkw von Schule fernzuhalten.

Haltepunkt Nr. 6: Gartenstraße/ Einmündungen Kiesweg/ Pfingsbornstraße



Situationsbeschreibung:

Kiesweg und Pflingsbornstraße, die von der Gartenstraße gekreuzt werden, verbinden die Taunus- und Römerstraße und stellen eine wichtige Verbindung in Nord-Süd-Richtung dar. An der Kreuzung führt die Gartenstraße in die Stadtteilmitte. Am Kiesweg werden nur sehr schmale Gehwege geführt. Die Pflingsbornstraße ist zum verkehrsberuhigten Bereich ausgebaut.

Im Umfeld Baugebiet (Verlängerung Römerstraße) entsteht das Baugebiet Im Borngrund mit einer verkehrsberuhigten Erschließung.

Anmerkungen:

- Die Gartenstraße wird (auch westlich der Pflingsbornstraße) per Rad als Schulweg genutzt. Im Kreuzungsbereich befinden sich Gehwegparker, die die Gehwege versperren oder aber die Sicht in den Kreuzungsbereich nehmen.
- Durch die zugeparkten Gehwege werden besonders Menschen mit Rollator oder Kinderwagen behindert und müssen auf die Fahrbahn ausweichen.
- Die Gartenstraße in Richtung Westen ist auch beliebter Spazierweg: Insbesondere im Bereich Seedammweg/ Gartenstraße werden immer wieder Behinderungen und Gefährdungen von Radfahrern und Fußgängern durch illegalen PKW-Verkehr festgestellt.

Vorschläge:

- Einrichtung eines Halteverbots in der Gartenstraße zwischen den Einmündungen Pflingsbornstraße und Kiesweg (Sperrflächen).
- Umlegbarer Pfosten an der Ecke Seedammweg/ Gartenstraße, welcher nur noch berechnigte Nutzer*innen passieren ließe, um illegalen Verkehr Seedammweg/ Gartenstraße zu verhindern.
- Parkflächen im verkehrsberuhigten Bereich markieren.

Haltepunkt Nr. 7: Taunusstraße/ Bushaltestelle Pfaffenweg



Situationsbeschreibung:

Die Taunusstraße (Tempo 30) verbindet die Oberhöchstader Straße und die Stierstadter Straße und quert somit den gesamten Stadtteil von Nordwest nach Südost. An der Bushaltestelle Pfaffenweg besteht eine Fußgängerampel. Fußweg und Aufstellfläche an der Bushaltestelle sind sehr eng. Eine Überdachung der Haltestelle fehlt. Gibt es Konflikte im Fußverkehr?

Anmerkungen:

- Die Bushaltestelle liegt nicht optimal und wird auch nicht von vielen Kindern genutzt.
- Diskutiert werden Standort-Varianten für eine Elternhaltestelle. Evtl. ließe sich an der Bushaltestelle Pfaffenweg die gewünschte Elternhaltestelle unterbringen.

Vorschläge:

Haltepunkt Nr. 8: Am Wetebrunnen (Spielplatz)



Situationsbeschreibung:

Die Straße Am Wetebrunnen ist die fußläufige Verbindung zwischen Garten- und Taunusstraße. An ihr liegen Kleingärten und ein Spielplatz. Am Spielplatz mündet die Edelflussgasse als schmaler Fußweg ein, der als Neugasse in die Ortsmitte führt. Wie werden die Einsehbarkeit von Fußweg und Spielplatz, die Wegequalität und die Beleuchtung beurteilt?

→ Auf Wunsch von Teilnehmer*innen geänderte Route / geänderter Haltepunkt 8 (s. nächste Seite).

Haltepunkt Nr. 8: Taunusstraße (Höhe Haus Nr. 21 / Sparkasse)

Anmerkungen:

Vorschlag Teilnehmer: Das Gebäude Taunusstraße 21 ist Sitz der Sparkasse und der Volksbank im Ortsteil Stierstadt. Die Sparkasse öffnet (erst) 8:30 Uhr, vor dem Gebäude befinden sich hauseigene Parkplätze – der Parkplatz ließe sich mit seiner Lage an der Taunusstraße und mit Zugang zur Straße Wetebrunnen (Teil des Schulwegeplans) bis zum Schulbeginn (8.00 Uhr) als Elternhaltestelle nutzen. Sparkasse und Volksbank müssten angesprochen und eine Vereinbarung getroffen werden. Zu klären ist, ob es sich beim Zugang zur Edelflussstraße/ Am Wetebrunnen um einen öffentlichen Weg handelt.

Alternativ ließe sich die Elternhaltestelle auch direkt an der Bushaltestelle Pfaffenweg unterbringen.

Haltepunkt Nr. 9: Kreuzung Untergasse/ Neugasse



Situationsbeschreibung:

Unter- und Neugasse sind Teil des altstädtischen Straßensystems im Ortskern von Stierstadt. Die Bebauung ist dicht, die Straßen so eng, dass keine Fußwege bestehen. Pkw parken dicht an den Hausfassaden. Die Gassen laufen rechtwinklig aufeinander zu, so dass diese aufgrund der Enge schlecht einsehbar sind. Die Straßen im Ortskern sind alle als Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) ausgewiesen. Wie fühlen sich zu Fuß Gehende und was kann getan werden, um die Sicherheit für sie zu erhöhen?

→ Auf Wunsch von Teilnehmer*innen geänderte Route / geänderter Haltepunkt 9 (s. nächste Seite).

Haltepunkt Nr. 9: Gartenstraße / Einmündungen Am Wetebrunnen und Kapellenstraße



Anmerkungen:

Aus Sicht der Teilnehmenden hat die Straße Am Wetebrunnen (Verkehrsberuhigter Bereich) für die Schulwegnutzung eine große Bedeutung (Bedeutung noch größer, wenn Elternhaltestelle an die Sparkasse Taunusstraße gelegt wird, s. HP 8). Problematisch ist jedoch das Queren der Gartenstraße, da dieser Abschnitt stark befahren ist, obwohl der östliche Bereich verkehrsberuhigt ist (Verkehrsberuhigter Bereich). Der Autoverkehr könnte abgebremst werden durch:

- Andere (farbige) Pflasterung.
- Aufstellen von Hinweisschildern (Achtung Kinder).
- Ausweiten des verkehrsberuhigten Bereiches zwischen Am Wetebrunnen und Gartenstraße (zwischen Hintergasse und Am Wetebrunnen).
- Installation von beidseitigem VZ 325 auf Rohrbügel in Augenhöhe zur besseren Sichtbarkeit und Reduzierung der Fahrbahnbreite im Einfahrtsbereich des verkehrsberuhigten Bereiches oder ggf. Zebrastreifen als Querungshilfe

Haltepunkt Nr. 10: Kreuzung Gartenstraße/ St.-Sebastian-Str./ Hintergasse



Situationsbeschreibung:

Der Straßenraum an der Kreuzung am Fuße der Kirche St. Sebastian ist durch einen kleinen gepflasterten Platz aufgeweitet. Ein großer Lindenbaum mit einer Rundbank prägt den Platz, der an dieser Stelle leicht erhöht ist → schattenspendender Platz, aber barrierefrei? Die St.-Sebastian-Straße ist Einbahnstraße Richtung Süden, es besteht ein Schutzstreifen für Radfahrende in Gegenrichtung. Die Gartenstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut und historisch gepflastert (verfugtes Beton-Großpflaster in Mitte der Fahrbahn). In der Hintergasse – Betonpflaster und ohne Fußweg – kann einseitig geparkt werden.

Anmerkungen:

- Es handelt sich um den ältesten Ort in Stierstadt, die Linde ist Naturdenkmal. Der Ort wird zum Verweilen genutzt, es werden hier keine Probleme hinsichtlich Barrierefreiheit gesehen.
- Das Sicherheitsgefühl ist – trotz Festlegung als verkehrsberuhigter Bereich und trotz Enge – in der Gartenstraße eingeschränkt. Es fahren sehr viele Autos durch (Abkürzungsverkehr, Stauumfahrungen?) → es fahren etwa 1.700 Pkw/Tag (bis 2.500 Pkw/Tag = verkehrsberuhigter Bereich).
- Die aufgestellten „Minikübel“ (bepflanzte Holzkästen mit rot-weißer Sicherheitsmarkierung) erfüllen ihre Funktion. Es werden davon mehr und teilweise größere gewünscht.

Vorschläge:

- Die Straße sollte nur von Anwohner*innen befahren werden dürfen.
- Aufstellen von weiteren Pflanzkübeln (rot/ weiß) zum Schutz und für das Sicherheitsgefühl der Fußgänger

Haltepunkt Nr. 11: Stierstadter Straße/ Einmündung Taunusstraße



Situationsbeschreibung:

Die Taunusstraße (Tempo 30) biegt an der Einmündungsstelle Stierstadter Straße, die ab hier verkehrsberuhigt nach Norden zur S-Bahn Station Stierstadt führt, in einer Rechtskurve scharf nach Süden ab. Entlang der Taunusstraße kann beidseitig geparkt werden, beidseitig besteht ein Gehweg. Die Taunusstraße wirkt wegen ihrer Geradlinigkeit, der schlichten Bebauung und fehlender Bäume eher unattraktiv. An der S-Bahn Station endet der verkehrsberuhigte Bereich der Stierstadter Straße. Die Fahrradabstellanlage wird von Pkw zugestellt und ist durch wildes Grün eingewachsen. Das (zulässige) Parken wirkt ungeordnet und schränkt teilweise andere Nutzungen (Radparken, Zu Fuß Gehen) ein.

Anmerkungen:

- In der Taunusstraße und Stierstadter Straße wird die zugelassene Geschwindigkeit (streckenbezogenes Tempo 30) häufig überschritten.
- Der Bereich wird stark von Schulkindern genutzt (empfohlener Schulweg). Sie queren die Fahrbahn an der kürzesten Stelle, direkt in der Kurve – der Kurvenbereich ist nicht gut einsehbar.
- Die Gehwege sind an dieser Stelle sehr schmal (vor allem an der Westseite der Stierstadter Straße)
- Auf den Gehwegen parken regelmäßig widerrechtlich Pkw und erschweren so die Nutzung der Gehwege für Zufußgehende, für Roller- und Radfahrende unter 12 Jahren und vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen. Zudem ist die Stierstadter Straße offizieller Schulweg.

Vorschläge:

- Markierung auf der Fahrbahn / optische Betonung Querungsstelle.

Anlage 4-8 Ergebnisse der Onlinebeteiligung

Ergebnisse der Onlinebeteiligung

Ein weiterer Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes in Oberursel (Taunus) war die Durchführung einer Online-Beteiligung über eine Meldeplattform. Vom 17.06. bis 20.07.2022 konnten die Bürger*innen der Stadt Oberursel (Taunus) ihre Ideen, Mängel und Wünsche bezüglich des Fußverkehrs in Oberursel (Taunus) innerhalb einer Karte orten und beschreiben. Die dafür verwendete Internetseite konnte über den stadtplan.oberursel.de und unter oberurselidialog.de/fußverkehrskonzept aufgerufen werden ³.

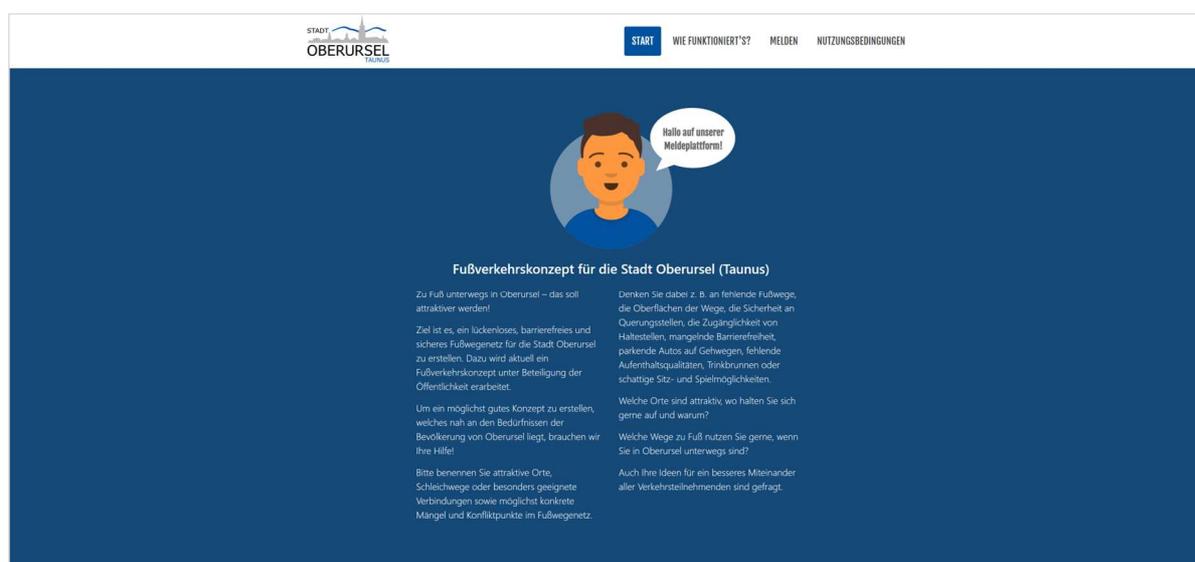


Abb. 4-8.1: Ausschnitt Meldeplattform der Online-Beteiligung zum Fußverkehrskonzept in Oberursel (Taunus) vom 17.06 bis 20.07.2022 (<https://stadtplan.oberursel.de/meldeplattform/>)

Angaben zu den Teilnehmenden

Innerhalb der Online-Beteiligung wurden folgende personenbezogene Daten abgefragt:

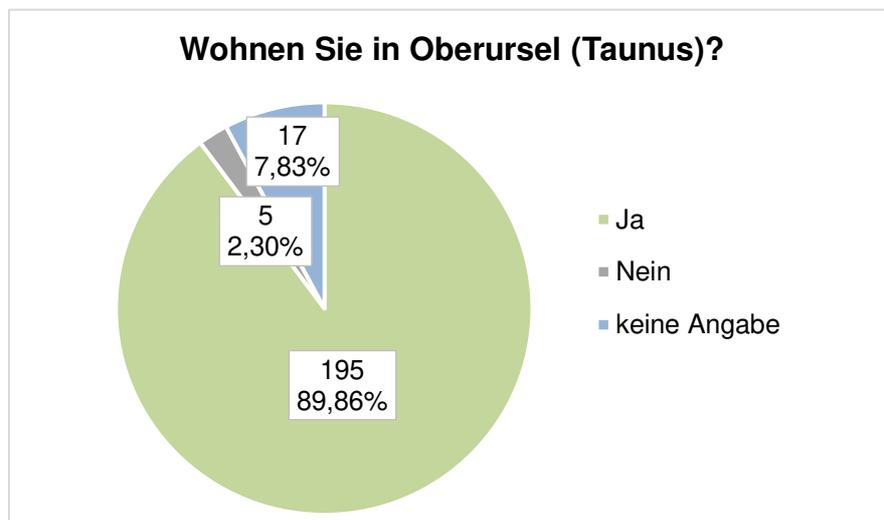
- Wohnen Sie in Oberursel? Ja Nein
- Falls ja: In welchem Stadtteil wohnen Sie? Oberursel – Mitte
 Oberursel – Nord
 Oberstedten
 Bommersheim
 Stierstadt
 Weißkirchen
 keine Angabe

³ <https://stadtplan.oberursel.de/meldeplattform/>

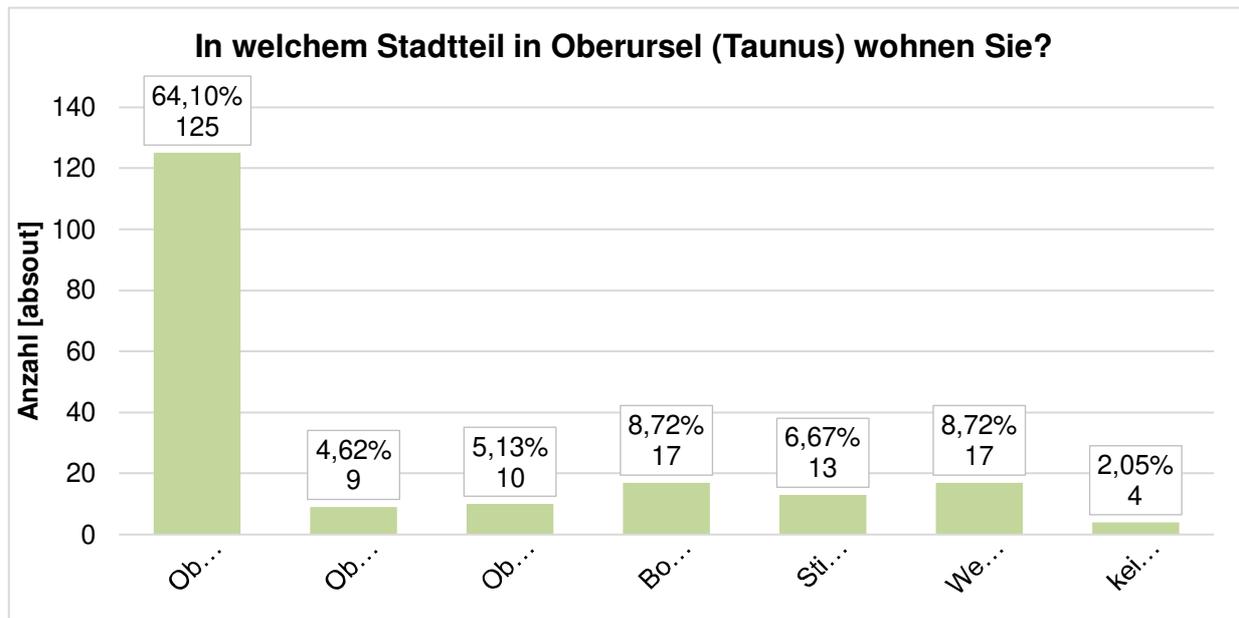
Anhang

- Welchem Geschlecht fühlen Sie sich zugehörig?
 - weiblich
 - männlich
 - fühle mich keinem der beiden genannten Geschlechter zugehörig
 - keine Angabe
- Welcher Altersgruppe fühlen Sie sich zugehörig?
 - Kinder/ Jugendliche: 0 - 18 Jahre
 - Erwachsene: 19 - 65 Jahre
 - Senior*in: > 65 Jahre
- Weitere freiwillige Angaben für Rückmeldungen: Name, E-Mail, Telefonnummer

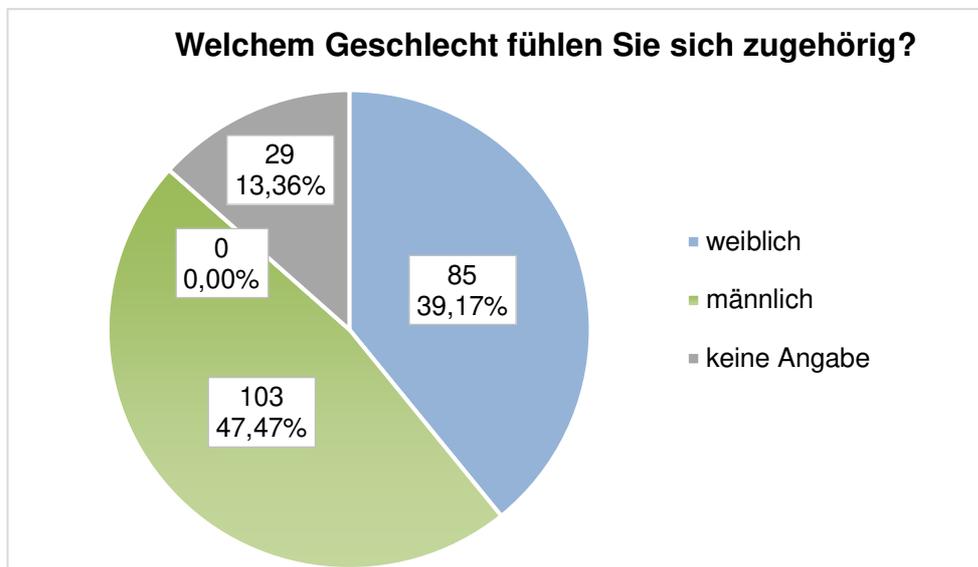
Insgesamt haben 217 Personen an der Online-Beteiligung teilgenommen. Davon wohnen 89,86 % (195 Personen) in Oberursel (Taunus) und 2,30 % (5 Personen) kommen von außerhalb. 17 Personen (7,83 %) haben keine Angabe über ihren Wohnort gemacht. Aufgrund der Möglichkeit zur wiederholten Teilnahme an der Online-Beteiligung kann es zu Mehrfachnennungen in den Personenangaben kommen. Eine detaillierte Differenzierung erfolgt nicht, sodass im weiteren Verlauf von einer Teilnehmendenzahl von 217 Personen ausgegangen wird.



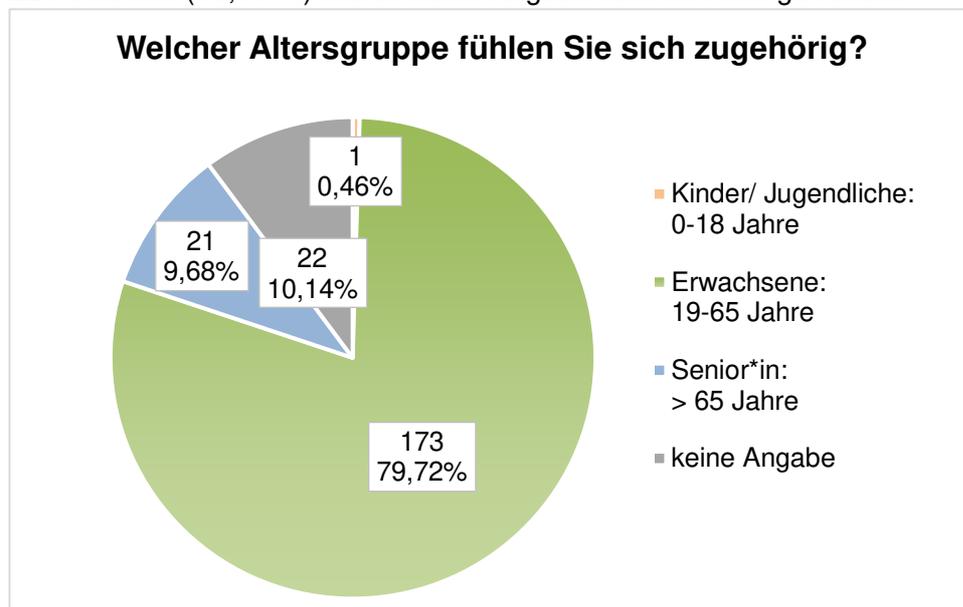
Bei Betrachtung der 195 Personen, die in Oberursel (Taunus) wohnhaft sind und an der Online-Beteiligung teilgenommen haben, ist zu erkennen, dass die Mehrheit in *Oberursel-Mitte* wohnt (64,1 %, 125 Personen). Aus den Stadtteilen *Bommersheim* und *Weißkirchen* haben jeweils 17 Personen (8,72 %) an der Online-Beteiligung teilgenommen. Die restlichen in Oberursel (Taunus) wohnenden Personen verteilen sich auf die übrigen Stadtteile *Oberursel-Nord* (4,6 %, 9 Personen), *Oberstedten* (5,13 %, 10 Personen) und *Stierstadt* (6,67 %, 13 Personen). 4 Personen (2,05 %) haben keine Angabe über ihren Wohnort in Oberursel (Taunus) gemacht.



Von den insgesamt 217 teilgenommenen Personen sind 85 weiblich (39,17 %) und 103 männlich (47,47 %). 29 Personen (13,36 %) haben keine Angabe über ihr Geschlecht getroffen. Bezüglich der Auswahlmöglichkeit „fühle mich keinem der beiden genannten Geschlechter zugehörig“ gab es keine Nennungen.



Die Mehrheit der Teilnehmenden ist zwischen 19 und 65 Jahre alt (173 Personen, 79,72 %). Außerdem haben 21 Senior*innen (9,68 %) und 1 Kind / Jugendliche (0,46 %) teilgenommen. 22 Personen (10,14 %) haben keine Angabe über ihr Alter getroffen.



Angaben zu Mängeln und Qualitäten im Fußverkehr in Oberursel (Taunus)

Die Bürger*innen konnten mit Hilfe folgender drei Schritte ihre Mängel und Qualitäten im Fußverkehr in Oberursel (Taunus) innerhalb der Meldeplattform eintragen:

- 1 Bitte setzen Sie einen genauen Punkt in der Karte, wo Sie eine Qualität oder einen Mangel im Fußverkehr sehen.

STADT OBERURSEL TAUNUS
Folgen Sie einfach den 3 farbigen Punkten. Und los geht's!

START WIE FUNKTIONIERT'S? MELDEN NUTZUNGSBEDINGUNGEN

1 Bitte setzen Sie einen genauen Punkt in der Karte, wo Sie eine Qualität oder einen Mangel im Fußverkehr sehen. [So geht's](#)

2 Wählen Sie eine Kategorie für Ihren gesetzten Punkt aus.
Art der Meldung auswählen

3 Und hier noch eine Beschreibung der Meldung eingeben.
Meldung

Abb. 4-8.2: Ausschnitt Meldeplattform zu den Angaben zu Mängeln und Qualitäten im Fußverkehr in Oberursel (Taunus) vom 17.06 bis 20.07.2022 (<https://stadtplan.oberursel.de/meldeplattform/>)

2

Wählen Sie eine Kategorie für Ihren gesetzten Punkt aus. Folgende Kategorien standen für die Qualitäten- und Mängelnennungen zur Auswahl:

Qualitäten

- (autofreie) Fußgängerzone
- Naherholung / ruhiger Spazierweg
- Fußläufige Erreichbarkeit von Zielen
- Aufenthaltsqualität: „Hier fühle ich mich rundum wohl und sicher; komme gern hierher“
- Sitzmöglichkeiten
- Schatten
- Querungsanlage
- Schleichweg
- weitere Nennungen

Mängel

- Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit
- Ungünstige Ampelschaltung
- Hindernisse auf Gehwegen (z. B. parkende Autos, Mülltonnen)
- Mangelnde Wegeführung/ keine durchgängige Verbindung
- Mangelhafte Barrierefreiheit (z. B. fehlende Bordsteinabsenkungen)
- Fehlende Verweilfläche / Sitzmöglichkeit (mangelhafte Aufenthaltsqualität)
- Fehlende Klimakomfortzonen (schattige Sitz-, Verweil-, und Spielmöglichkeit für alle Altersgruppen, flächige Wasserspiele, usw.)
- Fehlender Fußweg
- Zu schmaler Fußweg
- Fehlende (sichere) Querungsanlage
- Fehlende Wasserspender / Trinkbrunnen
- Unsichere Wegeabschnitte (z. B. mangelnde Beleuchtung)
- Konflikte mit dem Radverkehr
- Mängel im ÖPNV-Umfeld
- Lärm
- weitere Nennungen

3

Bitte beschreiben Sie die Qualität bzw. den Mangel in dem Freitextfeld kurz. Gerne können Sie hier weitere Anregungen geben.

Bereinigung der Datensätze

Für eine korrekte Auswertung der Qualität- und Mängelnennungen wurden die getroffenen Aussagen vorab aufgrund teilweise fehlerhafter Zuordnung oder Mehrfachnennungen bereinigt. Dabei wurden insbesondere Nennungen mit falsch zugeordneten Kategorien korrigiert (z. B. Qualität *Querungsanlage*: „Hier fehlt eine Ampel damit auch Kinder und Senioren die Straße überqueren können. Die Querungshilfe in Höhe der Bushaltestelle reicht nicht.“ - korrigierte Zuordnung: Mangel *fehlende (sichere) Querungsanlage*). Außerdem wurden innerhalb einer Kategorie partiell mehrere Mängel oder Qualitäten genannt, welche im Zuge der Datenbereinigung separiert wurden (z. B. Mangel *unsicherer Wegeabschnitt*: „Unübersichtliche Kreuzung, Teil des Schulwegs. Bedarfsampel oder Zebrastreifen nötig!“ - separate Zuordnung: Mangel *unsichere Wegeabschnitte (Konfliktsituation)*, *fehlende (sichere) Querungsanlage*).

Während der Bereinigung der Datensätze sind wiederholend Nennungen in einzelnen Kategorien und *weiteren Nennungen* aufgetreten, welche nachfolgend einer eigenen Kategorie zugeordnet wurden: Aufgliederung Kategorie Mangel *unsichere Wegeabschnitte* in *unsichere Wegeabschnitte* und *fehlende Beleuchtung*; neu: Mangel *fehlende Toiletten*). Außerdem wurden die Mängel in zwei separate Themenfelder geteilt: *Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur* und *Mängel in der Aufenthaltsqualität*.

Gesamtauswertung der Mängel und Qualitäten im Fußverkehr in Oberursel (Taunus)

Von den 217 teilgenommenen Personen sind nach Bereinigung der Datensätze insgesamt 250 Nennungen eingegangen. Davon sind 164 Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur (65,60 %), 56 Mängel in der Aufenthaltsqualität (22,40 %) und 30 Qualitäten im Fußverkehr in Oberursel (Taunus).

| Anzahl Nennungen | absolute Häufigkeit | relative Häufigkeit |
|----------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Mängel Gesamt | 220 | 88,00 % |
| Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur | 164 | 65,60 % |
| Mängel in der Aufenthaltsqualität | 56 | 22,40 % |
| Qualität im Fußverkehr | 30 | 12,00 % |
| Summe | 250 | 100 % |

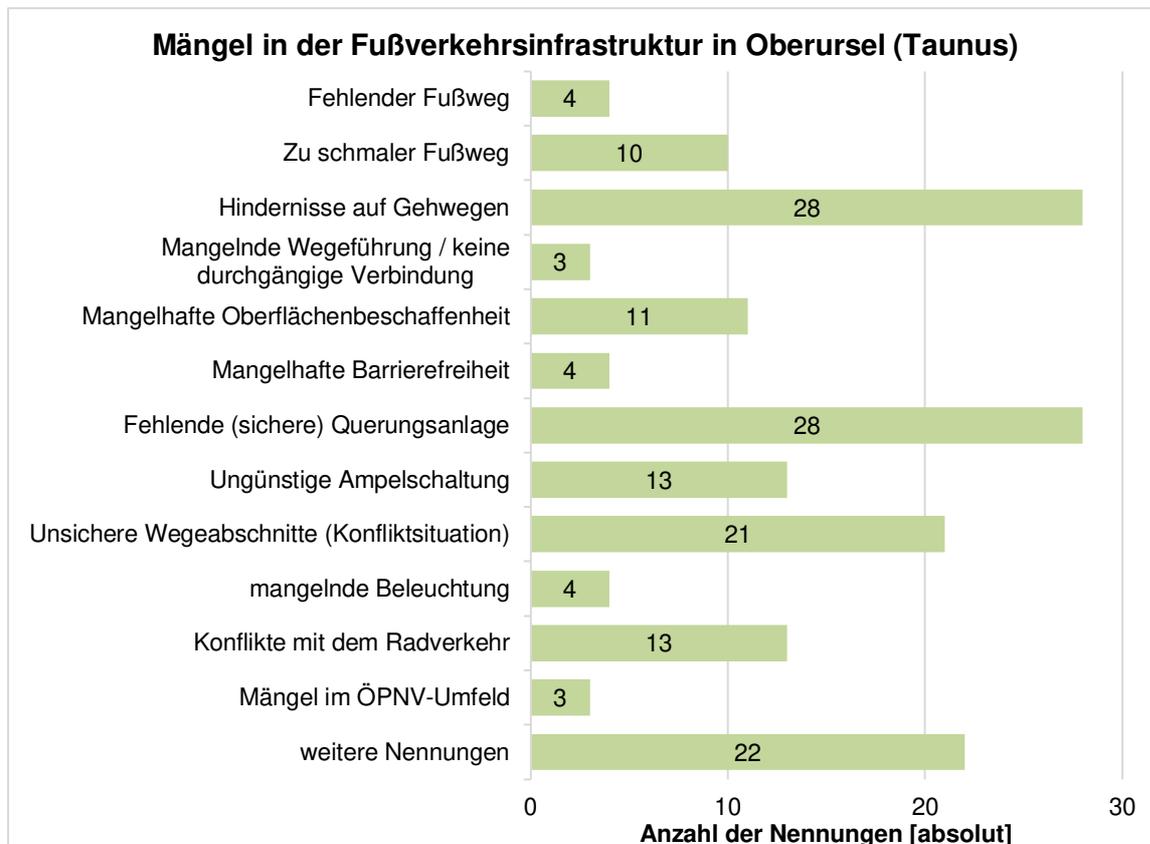
Die Verortungen der Nennungen nach Stadtteilen lässt erkennen, dass die meisten Nennungen in *Oberursel-Mitte* (62,00 %, 155 Nennungen) und in *Bommersheim* (14,80 %, 37 Nennungen) gemacht wurden. In den Stadtteilen *Stierstadt* (19 Nennungen, 7,60 %) und *Weikirchen* (18 Nennungen, 7,20 %) wurden ebenfalls vereinzelt Mängel oder Qualitäten innerhalb der Karte verortet und beschrieben. Selten wurden Nennungen in den Stadtteilen *Oberstedten* (12 Nennungen, 4,80 %) und in *Oberursel-Nord* (9 Nennungen, 3,60 %) genannt.

| Stadtteil | absolute Häufigkeit | relative Häufigkeit |
|----------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Oberursel-Mitte | 155 | 62,00% |
| Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur | 97 | |
| Mängel in der Aufenthaltsqualität | 35 | |
| Qualität im Fußverkehr | 23 | |
| Oberursel-Nord | 9 | 3,60% |
| Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur | 6 | |
| Mängel in der Aufenthaltsqualität | 3 | |
| Qualität im Fußverkehr | 0 | |
| Oberstedten | 12 | 4,80% |
| Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur | 7 | |
| Mängel in der Aufenthaltsqualität | 2 | |
| Qualität im Fußverkehr | 3 | |
| Bommersheim | 37 | 14,80% |
| Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur | 27 | |
| Mängel in der Aufenthaltsqualität | 8 | |
| Qualität im Fußverkehr | 2 | |
| Stierstadt | 19 | 7,60% |
| Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur | 10 | |
| Mängel in der Aufenthaltsqualität | 7 | |
| Qualität im Fußverkehr | 2 | |
| Weißkirchen | 18 | 7,20% |
| Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur | 17 | |
| Mängel in der Aufenthaltsqualität | 1 | |
| Qualität im Fußverkehr | 0 | |
| Summe | 250 | 100,00% |

Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur in Oberursel (Taunus)

Von den insgesamt 250 Nennungen wurden 65,60 % (164 Nennungen) den *Mängeln in der Fußverkehrsinfrastruktur in Oberursel (Taunus)* zugeordnet. Am häufigsten wurden dabei Nennungen in den Kategorien *Hindernisse auf Gehwegen* und *fehlende (sichere) Querungsanlage* mit jeweils 28 Nennungen (17,07 %) gemacht. Die Kategorie *unsichere Wegeabschnitte (Konfliktsituation)* wurde mit 21 Mängeln (12,80 %) genannt. Des Weiteren sind *zu schmale Fußwege* (10 Nennungen, 6,10 %), *mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit* (11 Nennungen, 6,71 %), *ungünstige Ampelschaltung* (13 Nennungen, 7,93 %) und *Konflikte mit dem Radverkehr* (13 Nennungen, 7,93 %) häufig genannte Mängel der teilgenommenen Personen in Oberursel (Taunus). Die restlichen Kategorien *fehlender Fußweg* (4 Nennungen, 2,44 %), *mangelnde Wegeführung / keine durchgängige Verbindung* (3 Nennungen, 1,83 %), *mangelhafte Barrierefreiheit* (4 Nennungen, 2,44 %), *mangelnde Beleuchtung* (4 Nennungen, 2,44 %) und *Mängel im ÖPNV-Umfeld* (3 Nennungen, 1,83 %) wurden selten als Mangel in der Fußverkehrsinfrastruktur in Oberursel (Taunus) gesehen.

Die weiteren Nennungen (22 Nennungen) setzen sich aus den Mängeln *Ausbau (fehlender) Elektromobilität* (3 Nennungen, 1,83 %), *Ausbau (sicherer) Radverkehr* (3 Nennungen, 1,83 %), *fehlenden Kontrollen* (7 Nennungen, 4,27 %) und *sonstige Mängel* (9 Nennungen, 5,49 %) zusammen.



| | | |
|--------------------------|-------------------------------------|-----------|
| weitere Nennungen | Ausbau (fehlender) Elektromobilität | 3 |
| | Ausbau (sicherer) Radverkehr | 3 |
| | fehlende Kontrollen | 7 |
| | sonstige Mängel | 9 |
| | Summe | 22 |

Beispiele

„Bitte endlich einen Zebrastreifen an dieser Kreuzung. Sie befindet sich auf einem Schulweg!“ (An der Bleiche 31)
Fehlende (sichere) Querungsanlage

„Hier laufen sehr viele Kinder, es gibt aber keinen Fußweg, so dass Kinder immer wieder an die Seite gedrängt werden.“ (An der Kreuzwiese 13)
Fehlender Fußweg

„Fahrzeuge parken zum Teil mit einer kompletten Fahrzeughälfte auf dem Gehweg. Nutzung mit Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl teilweise nicht möglich.“ (Gartenstraße 65)
Hindernisse auf Gehwegen

Innerhalb der Auswertungen und Analysen ist darauf zu achten, dass vereinzelte Aussagen in einer Kategorie auch andere Kategorien bedienen. So korrelieren folgende Kategorien:

- Hindernisse auf Gehwegen = zu schmale Fußwege
- Hindernisse auf Gehwegen = unsichere Wegeabschnitte (Konfliktsituation) (insb. Gefahr für (Schul-) Kinder)
- Hindernisse auf Gehwegen = weitere Nennungen (fehlende Kontrollen)
- Fehlende (sichere) Querungsanlage = unsichere Wegeabschnitte (Konfliktsituation) (insb. Gefahr für (Schul-) Kinder)
- Zu schmale Fußwege, fehlende Fußwege = unsichere Wegeabschnitte (Konfliktsituation)
- kann man teilweise gleichsetzen, jedoch wurde auf eine weiter Separierung verzichtet

Die konkrete Verortung der Mängel und Qualitäten im Fußverkehr wurde mit dem Programm QGIS visualisiert. Mit Hilfe der grafischen Punkt-Darstellung können die einzelnen Nennungen der Teilnehmenden verortet werden.

Die Abb. 4-8.3 zeigt die Mängelnennungen in der Fußverkehrsinfrastruktur in Oberursel (Taunus). Zu erkennen ist, dass die meisten Nennungen in *Oberursel-Mitte* (97 Nennungen, 59,15 %) und in *Bommersheim* (27 Nennungen, 16,46 %) gemacht wurden. In den Stadtteilen *Stierstadt* (10 Nennungen, 6,10 %) und *Weißkirchen* (17 Nennungen, 10,37 %) wurden vereinzelt Mängel genannt. Die wenigsten Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur lassen sich, laut der Online-Beteiligung, in den Stadtteilen *Oberstedten* (7 Nennungen, 4,27 %) und *Oberursel-Nord* (6 Nennungen, 3,66 %) erkennen. Bei näherer Betrachtung zeigt die Abb. 4-8.3, welche Kategorien an welcher konkreten Stelle genannt wurden und an welchen Punkten sich diese häufen (z. B. U-Bahn Haltestelle Weißkirchen Ost: 2x ungünstige Ampelschaltung, 2x Konflikte mit dem Radverkehr).

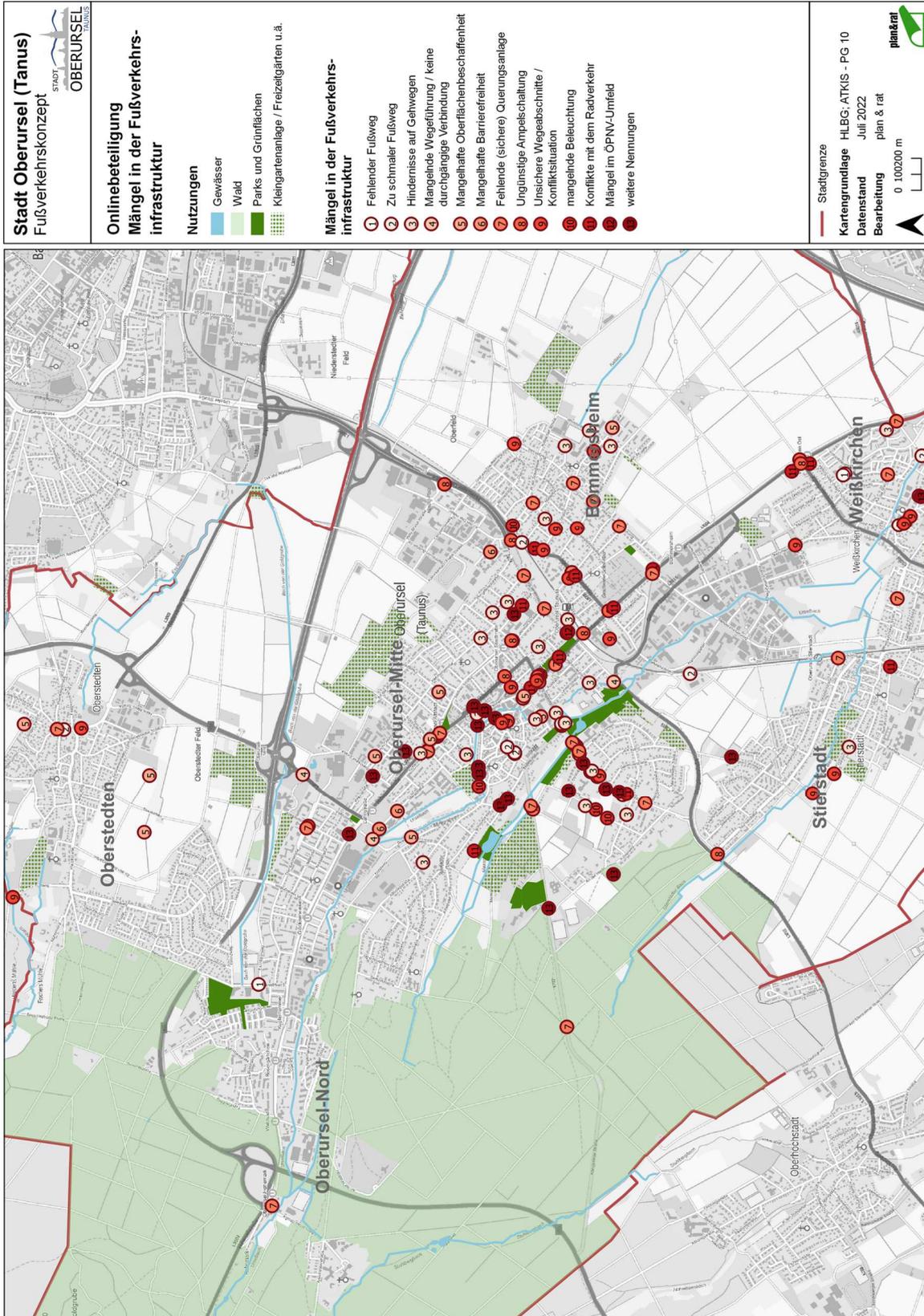
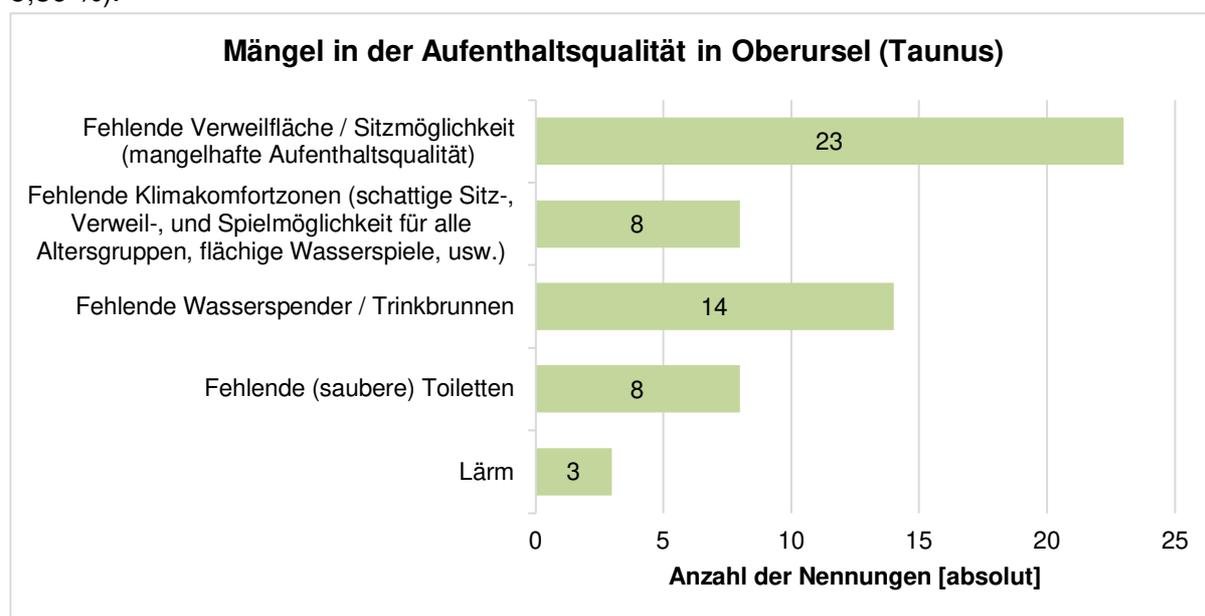


Abb. 4-8.3: Onlinebeteiligung - Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur

Mängel in der Aufenthaltsqualität in Oberursel (Taunus)

In dem Themenfeld *Mängel in der Aufenthaltsqualität in Oberursel (Taunus)* wurden 56 Nennungen (22,40 %) von den teilnehmenden Personen getroffen. Dabei wurden *fehlende Verweilflächen / Sitzmöglichkeiten (mangelhafte Aufenthaltsqualität)* mit 23 Nennungen (41,07 %) am häufigsten in der Karte verortet und beschrieben. Mit 14 Nennungen (25,00 %) wurden *fehlende Wasserspender / Trinkbrunnen* als Mängel in der Aufenthaltsqualität genannt. *Fehlende Klimakomfortzonen* und *fehlende (saubere) Toiletten* sind mit jeweils 8 Nennungen (14,29 %) von den Teilnehmenden an konkreten Orten in Oberursel (Taunus) negativ aufgefallen. Am wenigsten wurde *Lärm* als Mangel in der Aufenthaltsqualität genannt (3 Nennungen, 5,36 %).



Beispiele

„Alte, defekte Bänke werden abgebaut, aber keine neuen aufgestellt. Es fehlt an Sitzmöglichkeiten.“ (Geschwister-Scholl-Straße)

Fehlende Verweilfläche / Sitzmöglichkeit

„Es fehlt Beschattung - der große Platz wäre für hohe Bäume geeignet.“ (Berliner Straße)

Fehlende Klimakomfortzonen

„Hier sind viele Menschen unterwegs → es fehlen Trinkwasserspender.“ (Marktplatz)

Fehlende Wasserspender / Trinkbrunnen

Innerhalb der Abb. 4-8.4 ist zu erkennen, dass Mängel in der Aufenthaltsqualität am häufigsten im Stadtteil *Oberursel-Mitte* genannt wurden (35 Nennungen, 62,50 %). Dabei wünschten sich die Bürger*innen insbesondere Klimakomfortzonen wie z. B. schattige Sitz-, Verweil-, und Spielmöglichkeiten für alle Altersgruppen, flächige Wasserspiele sowie Trinkbrunnen / Wasserspender und (saubere) Toiletten. Im Stadtteil *Bommersheim* wurden 8 Nennungen (14,29 %) zu Mängeln in der Aufenthaltsqualität gesetzt, wobei der Großteil der Mängel *fehlende Verweilflächen / Sitzmöglichkeiten* sind. Innerhalb der anderen Stadtteile *Stierstadt* (7 Nennungen, 12,50 %), *Oberursel-Nord* (3 Nennungen, 5,36 %), *Oberstedten* (2 Nennungen, 3,57 %) und *Weißkirchen* (1 Nennung, 1,79 %) wurden vereinzelt bzw. wenige Mängel in der Aufenthaltsqualität genannt. Bezüglich konkreter Verortungen haben die Bürger*innen der Stadt Oberursel (Taunus) innerhalb der Online-Beteiligung angegeben, dass am Bahnhof und an dem touristischen Treffpunkt *Hohemark* Trinkbrunnen / Wasserspender sowie (saubere) Toiletten fehlen.

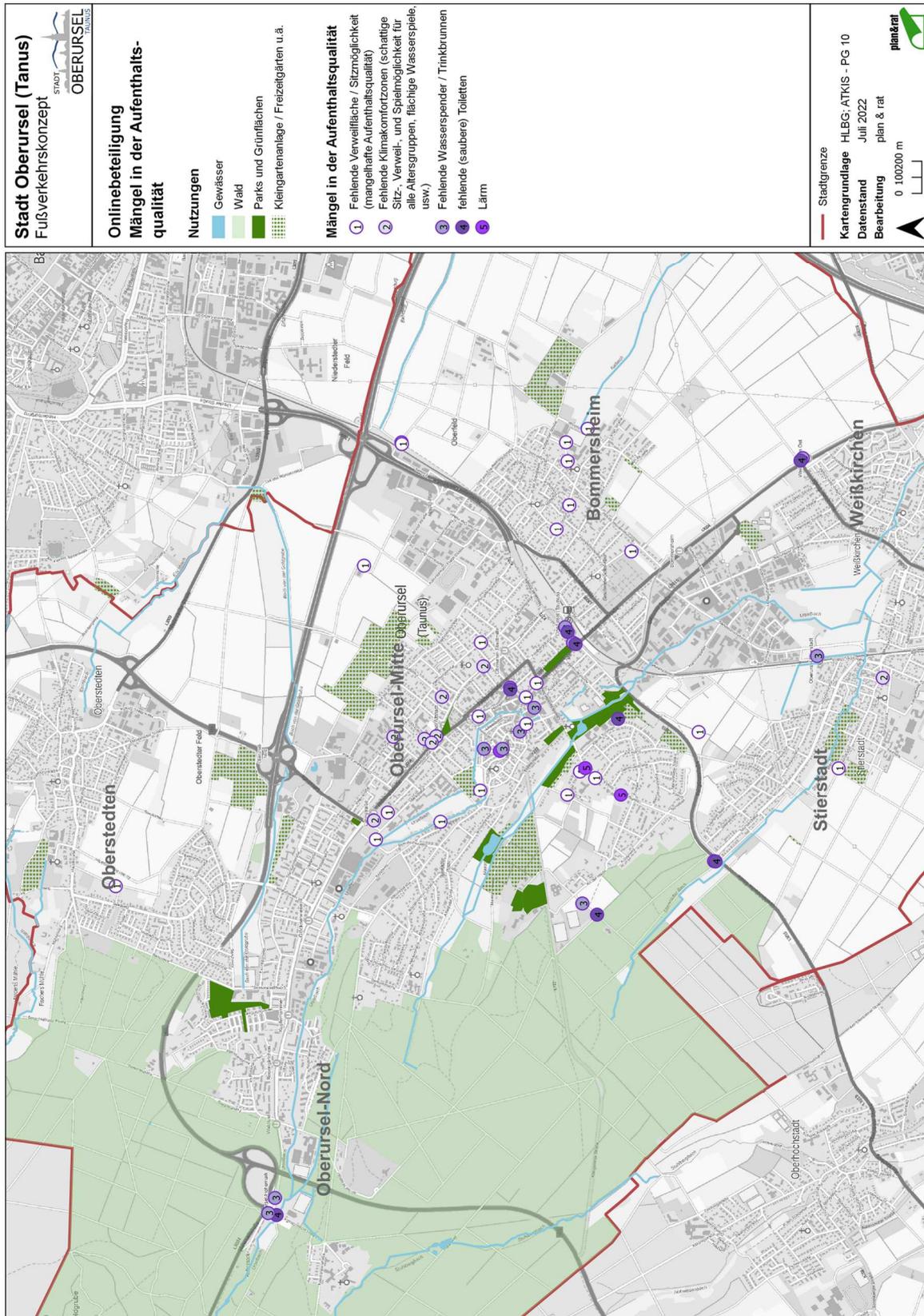
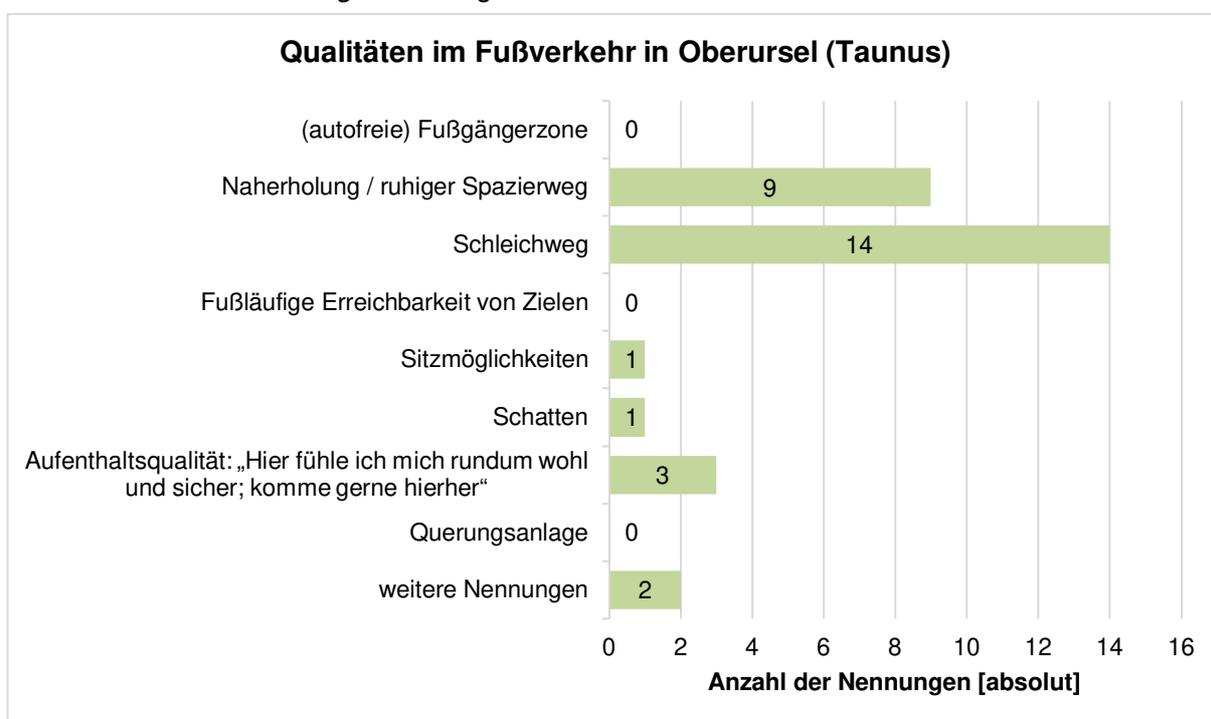


Abb. 4-8.4: Onlinebeteiligung - Mängel in der Aufenthaltsqualität

Qualitäten im Fußverkehr in Oberursel (Taunus)

12 % (30 Nennungen) aller Meldungen innerhalb der Online-Beteiligung zum Fußverkehr in Oberursel (Taunus) waren Qualitäten im Fußverkehr. Knapp die Hälfte aller Qualitäten stellen die *Schleichwege* in Oberursel dar (14 Nennungen, 46,67 %). Mit 9 Nennungen (30,00 %) wurde die *Naherholung / ruhiger Spazierweg* als Qualität in Oberursel (Taunus) gesehen. Die Kategorien *Sitzmöglichkeiten* (1 Nennung, 3,33 %), *Schatten* (1 Nennung, 3,33 %) und *Aufenthaltsqualität* (3 Nennungen, 10,00 %) wurden selten als Qualität im Fußverkehr in Oberursel (Taunus) innerhalb der Karte verortet. Keine Nennung wurden innerhalb der Kategorien (*autofreie*) Fußverkehrszone, *fußläufige Erreichbarkeit von Zielen* und *Querungsanlage* getroffen. Unter *weitere Nennungen* wurden 2 Nennungen (6,67 %) zu *keinen Konflikten zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden* gemacht.



„Der Weg zwischen den Weihern nehmen täglich viele erholungssuchende Oberurseler.“
(Königsteiner Straße)

Naherholung / ruhiger Spazierweg

„:-) mit Schatten und Bach und Pferden“
(Bachpfädchen)

Schleichwege

Beispiele

„Der schönste Spielplatz in Oberursel. Danke auch für die Erneuerung der Rutsche.“ (Schillerstraße)

Aufenthaltsqualität: „Hier fühle ich mich rundum wohl und sicher; komme gern hierher“

Die Verortung der Qualitäten im Fußverkehr in Oberursel (Taunus) zeigt die Abb. 4-8.5. Zu erkennen ist, dass innerhalb des Stadtteiles *Oberursel-Mitte* am häufigsten Nennungen zu den Qualitäten im Fußverkehr von den Bürger*innen gemacht wurden (23 Nennungen, 76,67 %). Innerhalb der Stadtteile *Oberstedten* (3 Nennungen, 10,00 %), *Bommersheim* (2 Nennungen, 6,67 %) und *Stierstadt* (2 Nennungen, 6,67 %) wurden selten Nennungen zu Qualitäten im Fußverkehr getroffen. Keine Nennungen wurden in den Stadtteilen *Oberursel-Nord* und *Weißkirchen* gemacht.

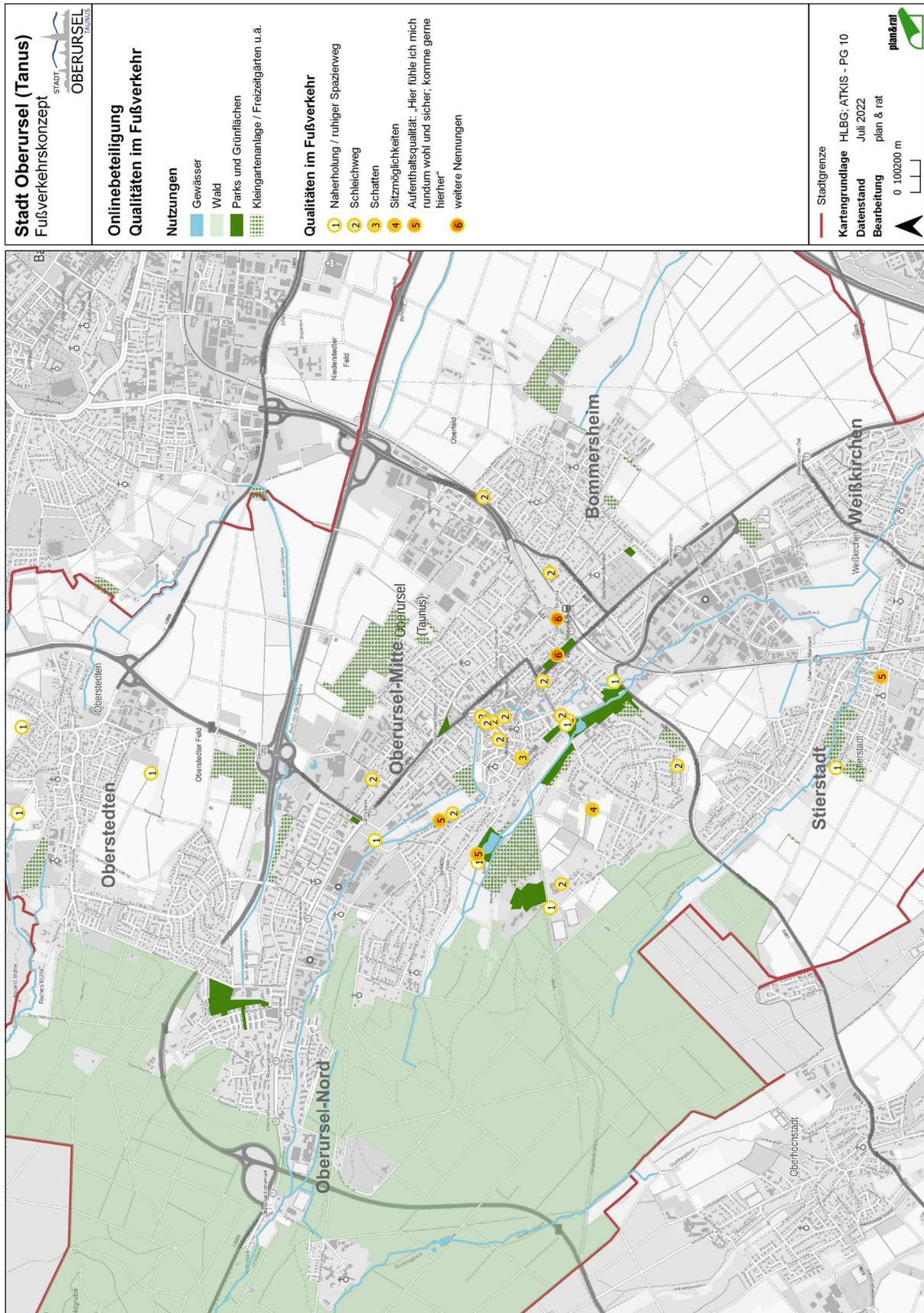
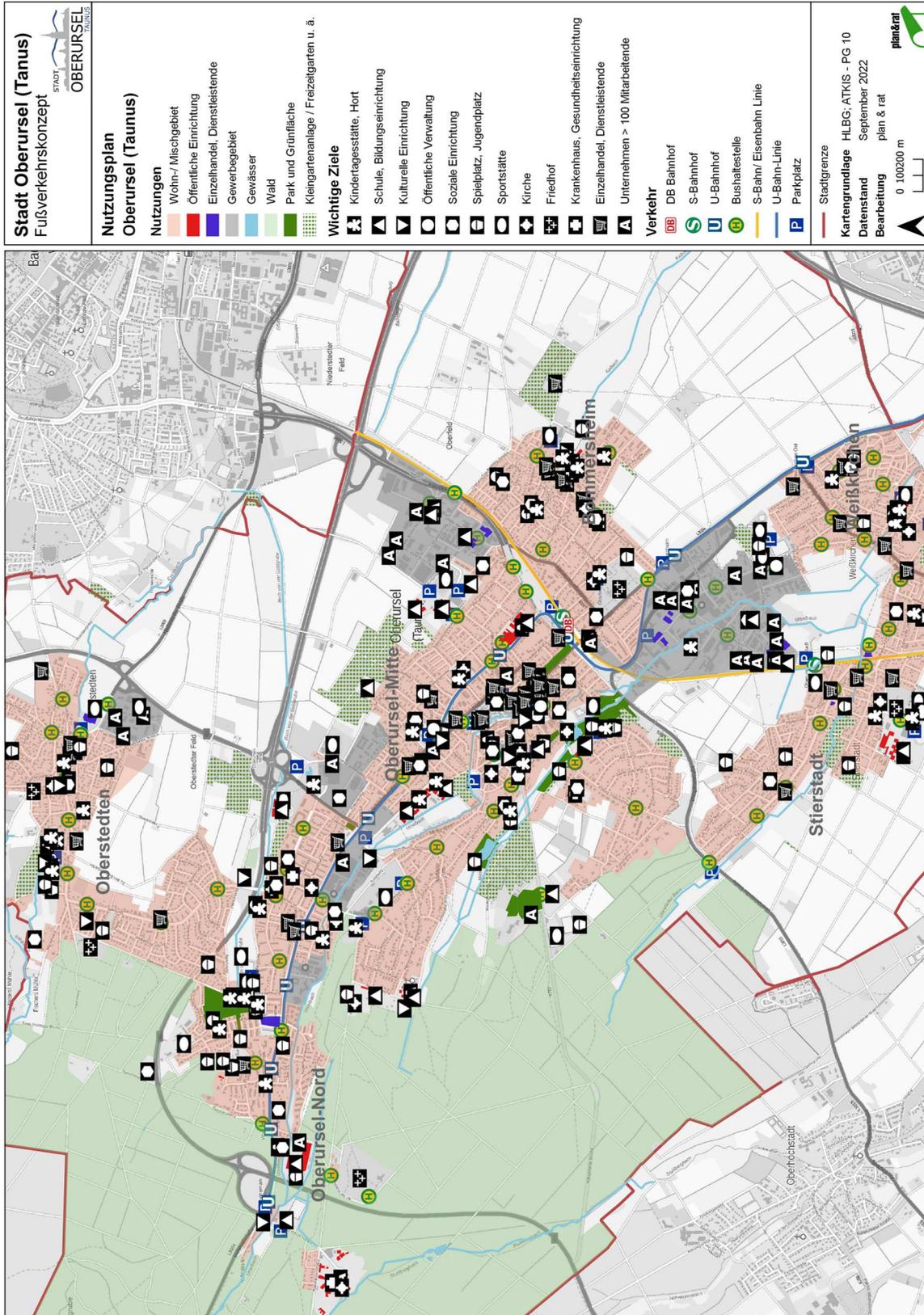


Abb. 4-8.5: Onlinebeteiligung - Qualitäten in der Fußverkehrsinfrastruktur

Kapitel 5 Grundlagen für eine stadtweite Netzkonzeption

Anlage 5-1 Nutzungskarte Oberursel (Taunus)



Anlage 5-2 Wichtige Quellen und Ziele nach Stadtteilen

Kindertagesstätten, Hort 

| Name | Adresse |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Verein zur Betreuung ausländischer Kinder und Jugendlicher e.V. | Marxstraße 20, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Kindertagesstätte am Park e.V. | Alte Leipziger-Platz 3, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Evangelischer Kindergarten Arche Noah | Ebertstraße 9, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Katholischer Kindergarten Liebfrauen | Berliner Str. 65, 61440 Oberursel (Taunus) |
| VzF Taunus e.V. Hort Oberursel Mitte | Schulstraße 27, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Katholische Kita Kinderland St. Ursula | Altkönigstraße 24, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Städtische Kindertagesstätte Zauberwald | Kleine Schmieh 24, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Städtische Kindertagesstätte Schatzinsel | Hammergarten, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Betreuungszentrum Grundschule am Urselbach | Marxstraße 20, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberursel-Nord | |
| Hort "Die Gaukler" an der Freien Waldorfschule Vordertaunus | Eichwäldchenweg 8, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Städtisches Kinderhaus | Jean-Sauer-Weg 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| VzF Taunus e.V. Kindertagesstätte Eichwäldchen | Eichwäldchenweg 4, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Städtische Kindertagesstätte Regenbogenland | Dornbachstraße 59, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Katholische Kindertagesstätte St. Hedwig | Freiherr-vom-Stein-Straße 8A, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Städtischer Waldkindergarten Waldzwerge | Altkönigstraße 115, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Evangelisches Kinder- und Familienzentrum im Rosengärtchen | Hohemarkstraße 163, 61440 Oberursel (Taunus) |

| Name | Adresse |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Betreuungszentrum Taunusdrachen an der Grundschule am Eichwäldchen | Eichwäldchenweg 6, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberstedten | |
| Städtische Kindertagesstätte Taunuswichtel | Landwehr 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Betreuungszentrum Sonnenkinder an der Dornbachschule | Landwehr 4, 61440 Oberursel (Taunus) |
| VzF Taunus e.V. Kindertagesstätte Oberstedten | Landwehr 5, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Kindervilla Kunterbunt | Schmiedstraße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Kinderkrippe Simone Roth | Feldstraße 7, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bommersheim | |
| Städtische Kindertagesstätte Wirbelkiste | Im Himmrich 7, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Evangelische Kinderkrippe und Kindertagesstätte Kreuzkirche | Goldackerweg 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Katholische Kindertagesstätte St. Aureus und Justina | An d. Friedenslinde 3, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Städtische Krabbelstube Pfützenracker | Geschwister-Scholl-Straße 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Betreuungszentrum Die Kinderburg an der Burgwiesenschule Bommersheim | Lange Str. 108A, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Weißkirchen | |
| Betreuungszentrum Bachpiraten an der Grundschule Weißkirchen | Bischof-Brand-Straße 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| VzF Taunus e.V. Kindertagesstätte Mauerfeldstraße | Mauerfeldstraße 51, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Katholische Kindertagesstätte St. Crutzen | Bischof-Brand-Straße 11, 61440 Oberursel (Taunus) |

Anhang

| Name | Adresse |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Stierstadt | |
| Katholische Kindertagesstätte St. Sebastian | Kapellenstraße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Evangelische Kindertagesstätte Tausendfüßler | Karlsbader Str. 18, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Betreuungszentrum Märchenland an der Grundschule Stierstadt | Fasanenweg 2, 61440 Oberursel (Taunus) |

Schulen, Bildungseinrichtungen 

| Name | Adresse |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Metallfachschule Mittelhessen | Ludwig-Erhard-Straße 20, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Lutherische Theologische Hochschule | Altkönigstraße 150, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Ketteler-La-Roche-Schule | Altenhöfer Weg 61, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Feldbergschule | Oberhöchstadter Str. 20, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Albrecht-Strohschein-Schule | Marxstraße 22, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Erich-Kästner-Schule Oberursel | Karl-Hermann-Flach-Straße 60, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Grundschule am Urselbach | Marxstraße 20, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hochtaunusschule | Bleibiskopfstraße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hessische Lehrkräfteakademie, Studienseminar III für Gymnasien in Oberursel | Karl-Hermann-Flach-Straße 15B, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Helen-Keller-Schule | Im Portugall 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Grundschule Oberursel Mitte | Schulstraße 27, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Gymnasium Oberursel | Berliner Str. 11, 61440 Oberursel (Taunus) |

Anhang

| Name | Adresse |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| vhs Hochtaunus | Füllerstraße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| SIS Swiss International School Frankfurt | An den Drei Hasen 34-36, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bildungs- und Tagungsstätte Oberursel der Agentur für Arbeit | Königsteiner Str. 24, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberursel-Nord | |
| Freie Waldorfschule Vordertaunus | Eichwäldchenweg 8, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Grundschule am Eichwäldchen | Eichwäldchenweg 6, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Frankfurt International School | An der Waldlust 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hans-Thoma-Schule Oberursel | Mainstraße 27, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Institut für Bienenkunde der Johann Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt am Main | Karl-von-Frisch-Weg 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| FIS Primary School | Alfred-Lechler-Straße 10, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberstedten | |
| Akademie Gesundes Leben, Schulungszentrum | Gotische Str. 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Dornbachschule Oberstedten | Landwehr 4, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bommersheim | |
| Burgwiesenschule | Lange Str. 108A, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Weißkirchen | |
| Grundschule Weißkirchen | Bischof-Brand-Straße 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stierstadt | |
| Taunus International Montessori School | Zimmersmühlenweg 77, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Gesamtschule Stierstadt | Kiesweg 17-19, 61440 Oberursel (Taunus) |

Anhang

| Name | Adresse |
|------------------------|----------------------------------------|
| Grundschule Stierstadt | Fasanenweg 2, 61440 Oberursel (Taunus) |

Kulturelle Einrichtung 

| Name | Adresse |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Werksmuseum Motorenfabrik Oberursel | Willy-Seck-Straße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Café Portstraße | Hohemarkstraße 18, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Schulwald Oberursel | St.-Johannes-Weg, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stadthalle GmbH Oberursel (Taunus) | Rathauspl. 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Vortaunusmuseum | Marktpl. 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberursel-Nord | |
| Karnevalverein Frohsinn 1890 e.V. | Frohsinn-Weg 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Erlebnisausstellung im Taunusinformationszentrum | Hohemarkstraße 192, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberstedten | |
| Alte Wache Oberstedten e.V. | Pfarrstraße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Taunushalle Oberursel | Landwehr 6, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Theater Zauberwort | Goldgrubenstraße 16, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bommersheim | |
| Burgwiesenhalle Bommersheim | Im Himmrich 9, 61440 Oberursel (Taunus) |

Öffentliche Verwaltung 

| Name | Adresse |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Rathaus Oberursel (Taunus), Stadtverwaltung Oberursel (Taunus) | Rathausplatz 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Polizeistation Oberursel | Oberhöchstadter Str. 7, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hauptzollamt Gießen - Zollamt Oberursel | Berliner Str. 85, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Weißkirchen | |
| Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH | Oberurseler Str. 55, 61440 Oberursel (Taunus) |

Soziale Einrichtung 

| Name | Adresse |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Oberurseler Werkstätten für Behinderte | Oberurseler Str. 86-88, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Haus der Betreuung und Pflege Ursulahof | Ludwig-Erhard-Straße 18, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Alfred-Delp-Haus Oberursel Betreutes Wohnen | Alfred-Delp-Straße 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Seniorenwohnanlagen der Oberurseler Wohnungsgenossenschaft eG | Lahnstraße 13, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Villa Margarethe Privates Alten-wohn- Und Pflegeheim GmbH | Lindenstraße 26, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Traute und Hans Matthöfer Haus | Kronberger Str. 5, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stadtbücherei | Eppsteiner Str. 16-18, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Seniorentreff Altes Hospital | Hospitalstraße 9, 61440 Oberursel (Taunus) |

| Name | Adresse |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Seniorenheim Aumühlenresidenz Oberursel GmbH | Aumühlenstraße 1A, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Private Wohneigentumsgemeinschaft für über 50-Jährige | Hohemarkstraße 24b, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Pfarrer Hartmann-Haus | Altkönigstraße 26, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Kursana Villa Oberursel Pflegeheim | Epinayplatz 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Haus Emmaus Gesellschaft Für Diakonische Einrichtungen Mbh Alten- Und Pflegeheim | Ebertstraße 13, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Haus der Betreuung und Pflege Altkönigstraße | Altkönigstraße 5, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberursel-Nord | |
| Wohnhaus Borkenberg Einrichtung für betreutes Wohnen | Borkenberg 11, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Seniorenwohnanlagen der Oberurseler Wohnungsgenossenschaft eG | Dornbachstraße 29, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Haus am Urselbach Altenpflegeheim | Hohemarkstraße 174, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Ev. Gemeindebücherei Nord | Dornbachstraße 45, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Argnes-Geering-Heim | Hohemarkstraße 166, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberstedten | |
| Städt. Seniorenwohnanlagen Oberursel-Oberstedten | Hauptstraße 52, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Seniorenwohnanlagen der Oberurseler Wohnungsgenossenschaft eG | Hauptstraße 54, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hais Heliand - EJW Freizeitzentrum | Mühlenweg 16a, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Tierheim Hochtaunus e.V. | Forsthausweg 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bommersheim | |
| Sozialpädagogische Schülerhilfe | Frankfurter Landstraße 13, 61440 Oberursel |

Anhang

| Name | Adresse |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Seniorenwohnanlagen des Gemeinnütziges Siedlungswerks Frankfurt am Main | Maximilian-Kolbe-Straße 5, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Internationaler Bund (IB) Kinder-, Jugend- & Erziehungshilfen | Bommersheimer Str. 60, 61440 Oberursel (Taunus) |
| IB Kinder- und Jugendzentrumzentrum Bommersheim | Lange Str. 108, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Ev. Gemeindebücherei Kreuzkirche | Goldackerweg 17, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Weißkirchen | |
| Seniorenwohnanlagen des Gemeinnütziges Siedlungswerks Frankfurt am Main | Mauerfeldstraße 12-14, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Kath. Öffentliche Bücherei St. Crutzen | Bischof-Brand-Straße 13, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stierstadt | |
| Seniorenwohnanlagen der Oberurseler Wohnungsgenossenschaft eG | Ursemer Str. 8, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Senioren-Assistenz auf Ihre Art und Weise | Weißkirchener Str. 58, 61440 Oberursel (Taunus) |

Spiel- und Jugendplatz 

| Stadtteil | Name, Adresse |
|------------------------|---------------------------------|
| Oberursel-Mitte | Bolzplatz Oberursel-Mitte |
| | Spielplatz Maasgrundweiher |
| | Spielplatz Lomonossow Park |
| | Spielplatz Deschauer Park |
| | Bolzplatz Rushmoorpark |
| | Spielplatz Kleine Schmieh |
| | Spielplatz Ackergasse |
| | Spielplatz "Freiluftwohnzimmer" |

| Stadtteil | Name, Adresse |
|-----------------------|--------------------------------------|
| | Spielplatz Freiligrathstraße |
| Oberursel-Nord | Slackline Anlage |
| | Jugendfläche Camp King Park |
| | Jugendfläche Neuhausstraße |
| | Spielplatz in Rosengärtchen |
| | Abenteuerspielplatz Nord |
| | Spielplatz George-C.-Marshall-Ring |
| | Spielplatz Kupferhammerweg |
| | Spielplatz Camp-King-Allee |
| | Spielplatz Eschbachweg |
| | Spielplatz Schillerturm |
| | Spielplatz Freiherr-vom-Stein-Straße |
| | Spielplatz Dornbachwiese |
| Jugendfläche | |
| Oberstedten | Sonnenspielplatz Goldgrubenstraße |
| | Spielplatz Krautweg |
| | Spielplatz Hansengarten |
| | Spielplatz an den Steckengärten |
| | Spielplatz Furtweg |
| | Bolzplatz Oberstedten |
| | Spielplatz Wacholderweg |
| Bommersheim | Spielplatz Münzenburgstraße |
| | Spielplatz Geschwister-Scholl-Straße |

| Stadtteil | Name, Adresse |
|-------------|------------------------------------------|
| | Spielplatz Maximilian-Kolbe-Straße |
| | Bolzplatz Bommersheim |
| Weißkirchen | Spielplatz An der Bleiche |
| | Spielplatz Mauerfeld |
| | Jugendfläche Krebsmühlenweg |
| | Skateanlage |
| Stierstadt | Spielplatz an der Heide |
| | Basketballplatz, Fußballplatz, Skatepark |
| | Bolzplatz Stierstadt |
| | Spielplatz Im Steinfeld |
| | Spielplatz Am Wetebrunnen |
| | Jugendfläche Sonnenblick Stierstadt |
| | Spielplatz Stettiner Straße |
| | Spielplatz Borngrund |

Sportstätten

| Name | Adresse |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Hallen- und Freibad Oberursel | Altkönigstraße 99, 61440 Oberursel (Taunus) |
| TC Oberursel 1901 e.V. | Aumühlenstraße, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Tennis Badminton Oberursel | Oberstedter Str. 41, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Sportplatz Erich-Kästner-Schul | Karl-Hermann-Flach-Straße 46-50, 61440 Oberursel (Taunus) |

| Name | Adresse |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Oberursel-Nord | |
| SC Eintracht Oberursel | Eschbachweg 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Sportplatz Hans-Thoma-Schule | Mainstraße 27, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Reitanlage Reiten pro Pferd | Siedlungslehrhof 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hockeyanlage | Grenzweg 13, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberstedten | |
| Tennisclub 89 Oberstedten e.V. | Hans-Mess-Straße 4, 61440 Oberursel (Taunus) |
| TV Oberstedten 1887 e.V. | Niederstedter Str. 12a, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Reitverein Oberstedten | Gotische Str. 26, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bommersheim | |
| Reit- und Fahrverein St. Georg | Im Himmrich, 61402 Oberursel (Taunus) |
| Weißkirchen | |
| Schulsporthalle Grundschule Weißkirchen | Bischof-Brand-Straße 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Tennis-Club Weißkirchen | Oberurseler Str., 61440 Oberursel (Taunus) |
| Erster FC 1906 Weisskirchen | Memeler Str. 37, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stierstadt | |
| Reitanlage Sonnenhof | Steinbacher Str. 36, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Fußballverein 1935 Stierstadt | Steinbacher Str., 61440 Oberursel (Taunus) |
| Sportplatz 1. FC 04 Oberursel | Königsteiner Str. 61440 Oberursel (Taunus) |
| TV 1891 Stierstadt | Platanenstraße 14, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Tennisanlage TC Stierstadt e.V. | Fasanenweg, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Badminton Club Oberursel | Fasanenweg, 61440 Oberursel (Taunus) |

Kirchen/ kirchliche Einrichtung 

| Name | Adresse |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Ev.-Luth. St. Johannes-Gemeinde | Altkönigstraße 154, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Adventgemeinde Oberursel | Schulstraße 38, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Sankt Ursula | St.-Ursula-Gasse 16, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Pfarrheim Liebfrauen, Oberursel | Berliner Str. 63, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Evangelische Christuskirche Oberursel | Oberhöchstatter Str. 18 B, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberursel-Nord | |
| Kirchsaal im Klinik Hohe Mark Oberursel & Frankfurt | Friedländerstraße 55, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Katholische Kirche St. Hedwig | Eisenhammerweg 10, 61440 Oberursel (Taunus) |
| International Christian Fellowship Church | Hohemarkstraße 75, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Ev. Heilig-Geist-Kirchengemeinde | Dornbachstraße 45, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberstedten | |
| Pfarrkirche Sankt Petrus Canisius | Landwehr 3, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Ev. Kirche Oberstedten | Kirchstraße 28, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bommersheim | |
| Alt-Katholische Franziskuskirche | Geschwister-Scholl-Platz, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Freie evangelische Gemeinde Oberursel | Bommersheimer Str. 74, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Sankt Aureus & Justina | Lange Str. 106, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Evangelische Kreuzkirche Oberursel | Goldackerweg 17, 61440 Oberursel (Taunus) |

Anhang

| Name | Adresse |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Weißkirchen | |
| Sankt Johannes | Urselbachstraße 62, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Sankt Crutzen | Bischof-Brand-Straße 13, 61440 Oberursel im Taunus |
| Stierstadt | |
| Katholisches Gemeindebüro St. Sebastian | St.-Sebastian-Straße 2, 61440 Oberursel (Taunus) |

Friedhöfe 

| Name | Adresse |
|------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Oberursel-Nord | |
| Friedhof Oberursel (Haupt) | An der Waldlust, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberstedten | |
| Friedhof Oberstedten (Alter) | Im Gartenfeld, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Friedhof Oberstedten (Wald) | Ahornweg, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bommersheim | |
| Friedhof Oberursel (Alter) | Geschwister-Scholl-Straße, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Weißkirchen | |
| Friedhof Weißkirchen | Grabenstraße, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stierstadt | |
| Friedhof Stierstadt | Fasanenweg, 61440 Oberursel (Taunus) |

Krankenhäuser / Gesundheitseinrichtungen 

| Name | Adresse |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Hospiz St. Barbara, Caritasverband für den Bezirk Hochtaunus e.V. | Kronberger Str. 7, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberursel-Nord | |
| Klinik Hohe Mark Oberursel & Frankfurt | Friedländerstraße 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Dornbachzentrum | Dornbachstraße 30, 61440 Oberursel (Taunus) |

Einzelhändler / Dienstleister (Nahversorgung) 

| Name | Adresse |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Altstadtmetzgerei Brinkmann | Strackgasse 12, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bäckerei Matthiesen | Austraße 14, 61440 Oberursel (Taunus) |
| BackNatur Lepold | Freiligrathstraße 18, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bären-Apotheke | Oberhöchstadter Str. 2-4, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bioladen Ganesha | Hohemarkstraße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Columbus Apotheke | Vorstadt 16, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Der Bäcker Eifler | Vorstadt 22, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Deutsche Bank Filiale | Kumeliusstraße 6-8, 61440 Oberursel (Taunus) |
| DM Drogerie | Vorstadt 8, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Frankfurter Volksbank eG | Holzweg 26, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Kröger's Brötchen | Vorstadt 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Medicus Apotheke im Facharztzentrum Oberursel | Nassauer Str. 10, 61440 Oberursel (Taunus) |

Anhang

| Name | Adresse |
|----------------------------------|--------------------------------------------------|
| Metzgerei Klein | Vorstadt 9, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Postbank Filiale | Adenauerallee 21, 61440 Oberursel (Taunus) |
| REWE | Holzweg 23, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Rosen-Apotheke | Adenauerallee 21, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Rossmann Drogeriemarkt | Adenauerallee 21, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Schäfer Dein Bäcker GmbH | Adenauerallee 32, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Schäfer Dein Bäcker GmbH | Feldbergstraße 33A, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Schützen-Apotheke | Liebfrauenstraße 3, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Spar Express | Hohemarkstraße 41, 61440 Oberursel (Taunus) |
| TARGOBANK | Adenauerallee 30, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Taunus Sparkasse - Filiale | Epinyplatz 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| tegut... gute Lebensmittel | Epinyplatz 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Wiener Feinbäckerei Heberer GmbH | Vorstadt 14, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Wochenmarkt | Marktplatz, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberursel-Nord | |
| HanDok-Kaufcenter GmbH | Im Rosengärtchen 37-43, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hohemark-Apotheke | Fischbachstraße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Lidl | Hohemarkstraße 67-69, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberurseler Markt | Hohemarkstraße 107, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberstedten | |
| Dornbach Apotheke | Hauptstraße 19, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Dr. Bettina Klein Einzelhandel | Bergweg 57, 61440 Oberursel (Taunus) |

Anhang

| Name | Adresse |
|----------------------------------|------------------------------------------------------|
| Getränke Lepper | Hauptstraße 94, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hof Kofler Giesela Kofler | Mariannenweg 20, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Lotto-Annahmestelle | Hauptstraße 13, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Tanus Sparkasse - FinanzPunkt | Hauptstraße 20, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bommersheim | |
| Bäckerei Konditorei Larem | Bommersheimer Str. 89, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bäckerei Müller GmbH | Burgstraße 24, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Deutsche Post Filiale 545 | Bommersheimer Str. 87, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Gärtnerei Krammich | Kalbacher Str. 32, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hofladen "Weinbau Klein" | Burgstraße 5, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hofladen Hetterich | Burgstraße 19, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Tanus Sparkasse - FinanzPunkt SB | Lange Str. 98, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Weißkirchen | |
| Birken-Apotheke | Kurmainzer Straße 85, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Deutsche Post | Kurmainzer Straße 32, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Edeka Georg | Frankfurter Landstraße 150, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Intermarkt | Mauerfeldstraße 8, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Tanus Sparkasse - SB-Standort | Erlengasse 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stierstadt | |
| Eckart-Fleischwaren GmbH | Tanusstraße 87, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hermes PaketShop | Steinbacher Str. 10, 61440 Oberursel (Taunus) |

Anhang

| Name | Adresse |
|-----------------|--------------------------------------------|
| Metzgerei Göbel | Untergasse 13, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stern-Apotheke | Taunusstraße 24A, 61440 Oberursel (Taunus) |

Unternehmen mit mehr als 100 Mitarbeitenden (wichtige Arbeitgeber) **A**

| Name | Adresse |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Oberursel-Mitte | |
| Alte Leipziger - Hallesche Konzern | Alte Leipziger-Platz 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Alten und Pflegeheim Haus Emmaus | Ebertstraße 13, 61440 Oberursel (Taunus) |
| amicus Organisation für Arbeit und Personal GmbH | Ackergasse 25, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Autohaus Marnet GmbH & Co. KG | Willy-Brandt-Straße 6, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Avis Budget Autovermietung GmbH & Co. KG | Zimmersmühlenweg 21, 61440 Oberursel (Taunus) |
| BCA AG | Hohemarkstraße 22, 61440 Oberursel (Taunus) |
| BSO - Bau & Service Oberursel | Oberurseler Straße 54, 61440 Oberursel (Taunus) |
| btu Beraterpartner GmbH | Feldbergstraße 27-29, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Caritas Pflege und Betreuung Hochtaunus | Hohemarkstraße 24b, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Dorint Hotel Frankfurt/ Oberursel | Königsteiner Straße 29, 61440 Oberursel (Taunus) |
| EUKO GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | Karl-Hermann-Flach-Straße 25, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Feldbergschule Oberursel | Oberhöchstatter Straße 20, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Gymnasium Oberursel | Berliner Straße 11, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Hochtaunusschule | Bleibiskopfstraße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |

Anhang

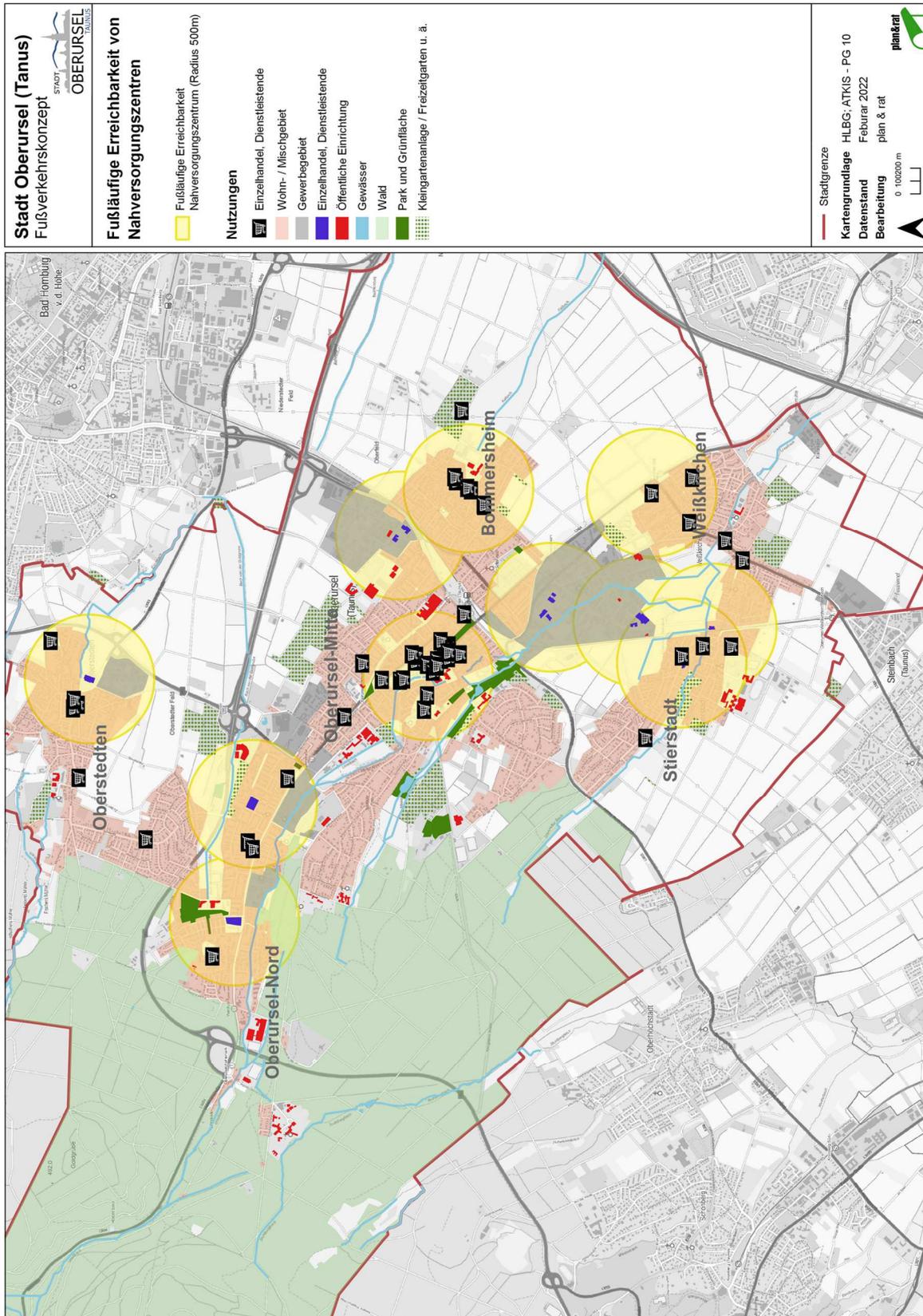
| Name | Adresse |
|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| IPF Engineering GmbH | An den Drei Hasen 37, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Ketteler La-Roche Schule | Altenhöfer Weg 61, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Kursana Seniorenvilla GmbH | Epinayplatz 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| LVMH Watch & Jewelry Central Europe GmbH | Zimmersmühlenweg 71, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Messko GmbH | Messko-Platz 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberurseler Werkstätten | Oberurseler Straße 86-88, 61440 Oberursel (Taunus) |
| OTRS AG | Zimmersmühlenweg 11, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG | Hohemarkstraße 60-70, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Senger GmbH & Co.KG | Willy-Brandt-Straße 8, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Seniorenheim Aumühlenresidenz Oberursel GmbH | Aumühlenstraße 1a, 61440 Oberursel (Taunus) |
| SIS Swiss International School Frankfurt | An den Drei Hasen 34-36, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stadt Oberursel (Taunus) | Rathausplatz 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Zimmer + Rohde GmbH | Zimmersmühlenweg 14-18, 61440 Oberursel |
| Oberursel-Nord | |
| Altenpflegeheim Haus am Urselbach | Hohemarkstraße 174, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Frankfurt International School | An der Waldlust 15, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Klinik Hohe Mark | Friedländerstraße 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Oberstedten | |
| Akademie Gesundes Leben in der Stiftung Reformhaus-Fachakademie | Gotische Straße 15, 61440 Oberursel (Taunus) |

Anhang

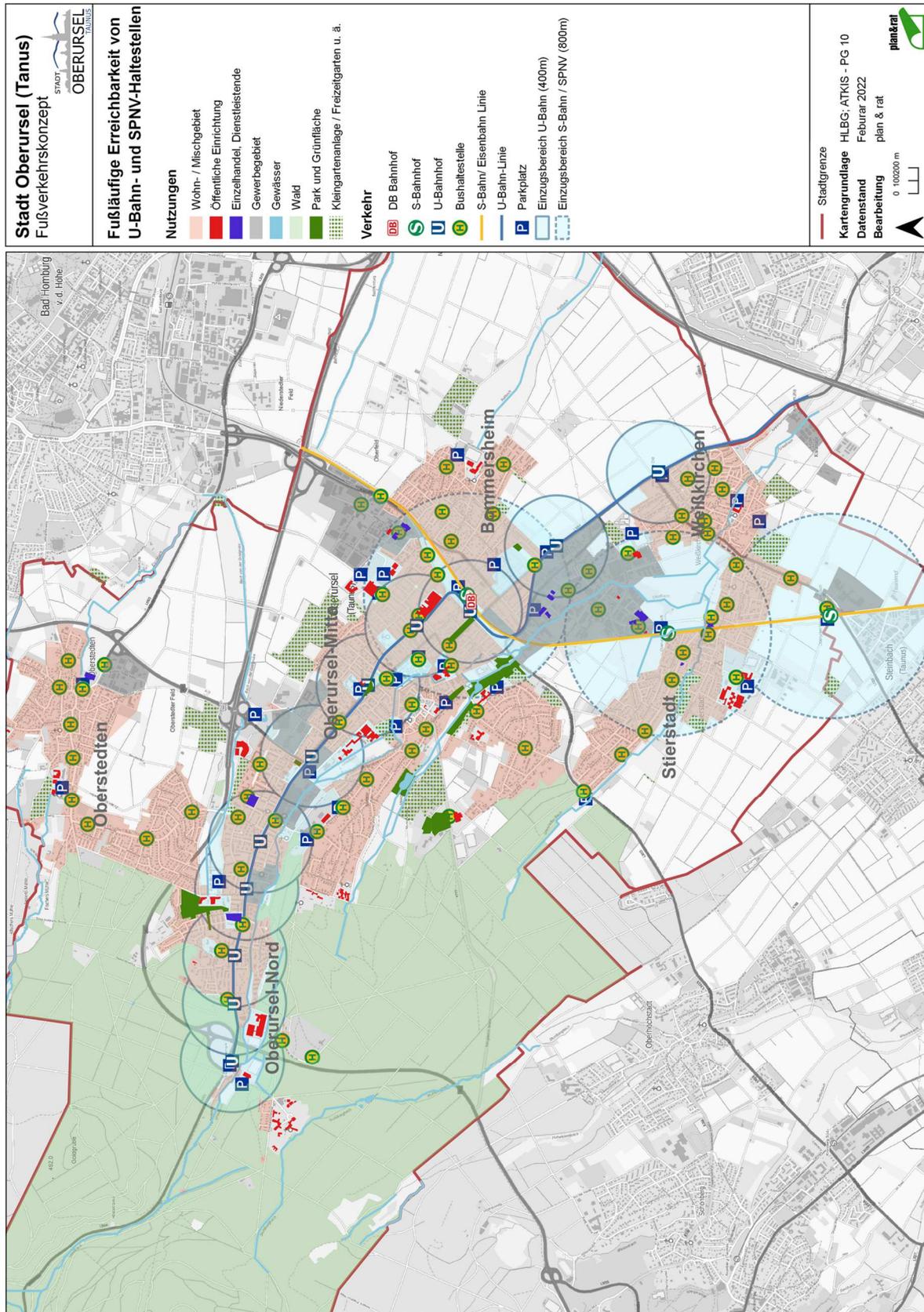
| Name | Adresse |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| HORIBA Europe GmbH | Hans-Mess-Straße 6, 61440 Oberursel (Taunus) |
| INS Systems GmbH | Industriestraße 4-6, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Ringspann RCS GmbH | Hans-Mess-Straße 7, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Bommersheim | |
| BMI Group Region Central Europe | Frankfurter Landstraße 2-4, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Braas GmbH | Frankfurter Landstraße 2-4, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Etex Building Performance GmbH Geschäftsbereich Siniat | Frankfurter Landstraße 2-4, 61440 Oberursel (Taunus) |
| IB - Internationaler Bund | Bommersheimer Straße 60, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Weißkirchen | |
| DE-STA-CO Europe GmbH | Hiroshimastraße 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Mazda Motor Europe GmbH | Hiroshimastraße 1, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH | Oberurseler Straße 55-57, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Stierstadt | |
| Barth Galvanik GmbH | In den Schwarzwiesen 4, 61440 Oberursel (Taunus) |
| easysub plus GmbH | In den Schwarzwiesen 9, 61440 Oberursel (Taunus) |
| IGS Integrierte Gesamtschule Stierstadt | Kiesweg 17-19, 61440 Oberursel (Taunus) |
| KW Aufzugstechnik GmbH | Zimmersmühlenweg 69, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Outotec GmbH | Ludwig-Erhard-Straße 21, 61440 Oberursel (Taunus) |

| Name | Adresse |
|--------------------|-----------------------------------------------------|
| SFS intec GmbH | In den Schwarzwiesen 2, 61440 Oberursel (Taunus) |
| Wepler Filter GmbH | Zimmersmühlenweg 61, 61440 Oberursel (Taunus) |

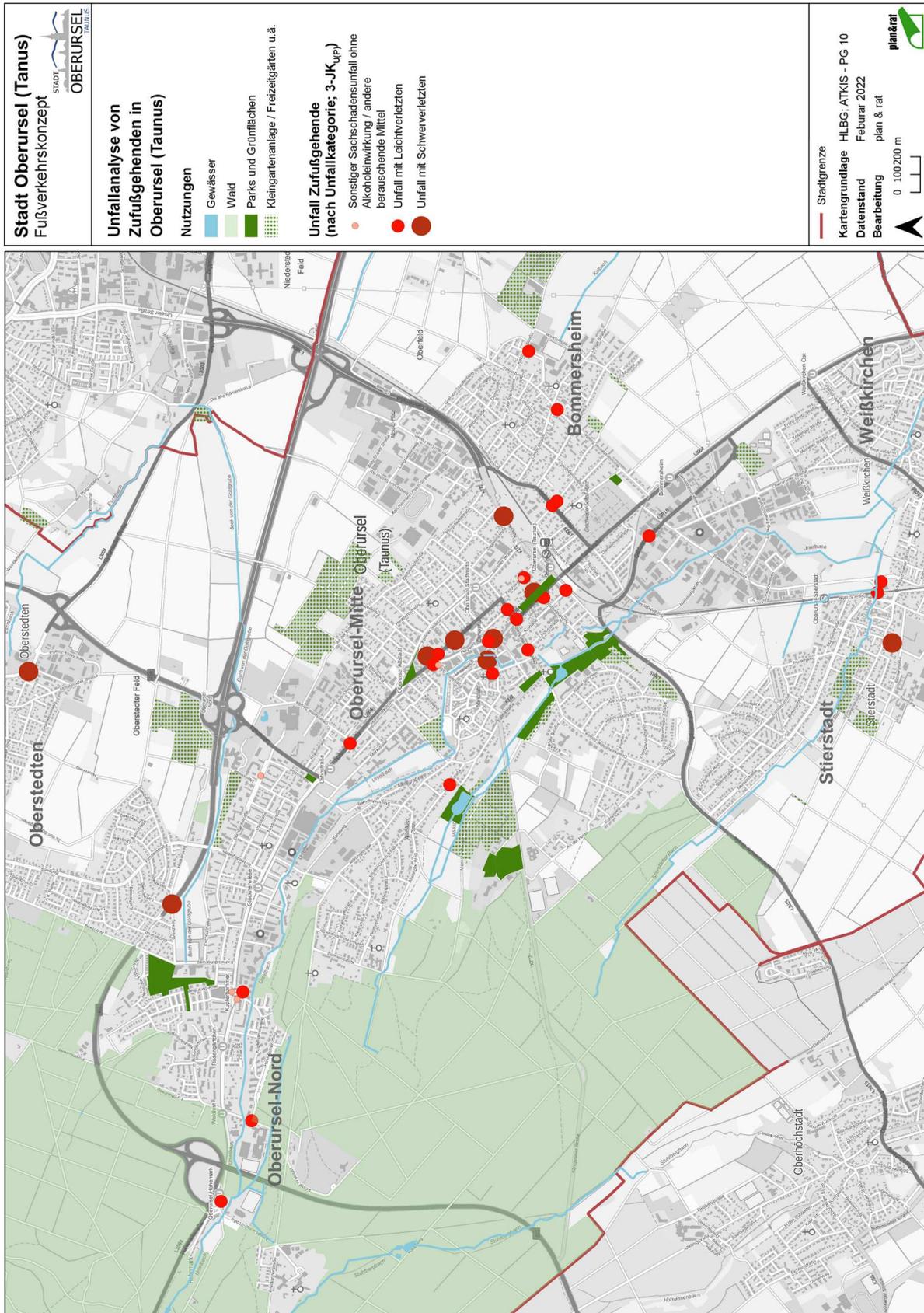
Anlage 5-3 Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungszentren



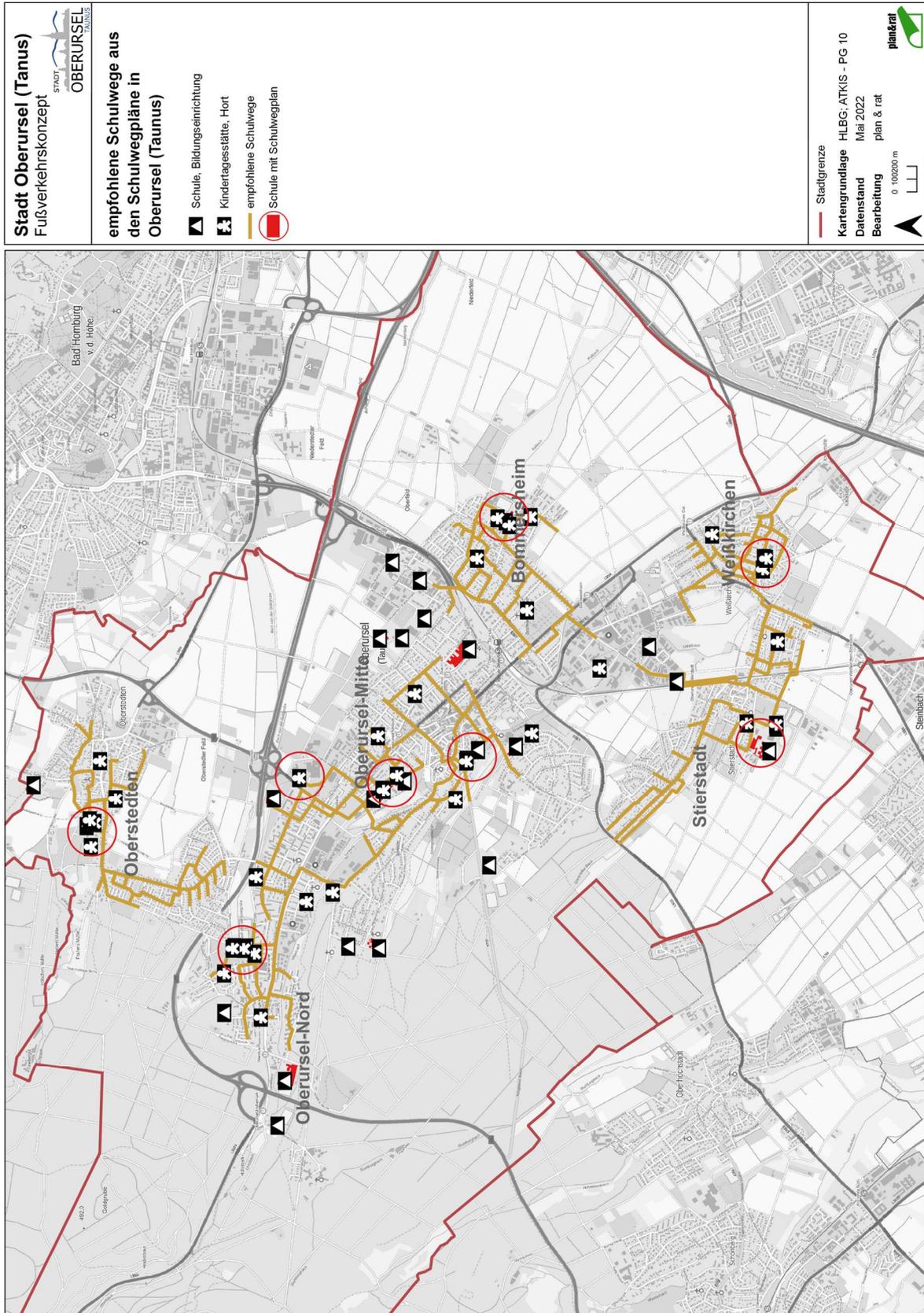
Anlage 5-4 Fußläufige Erreichbarkeit von U-Bahn- und SPNV-Haltestellen



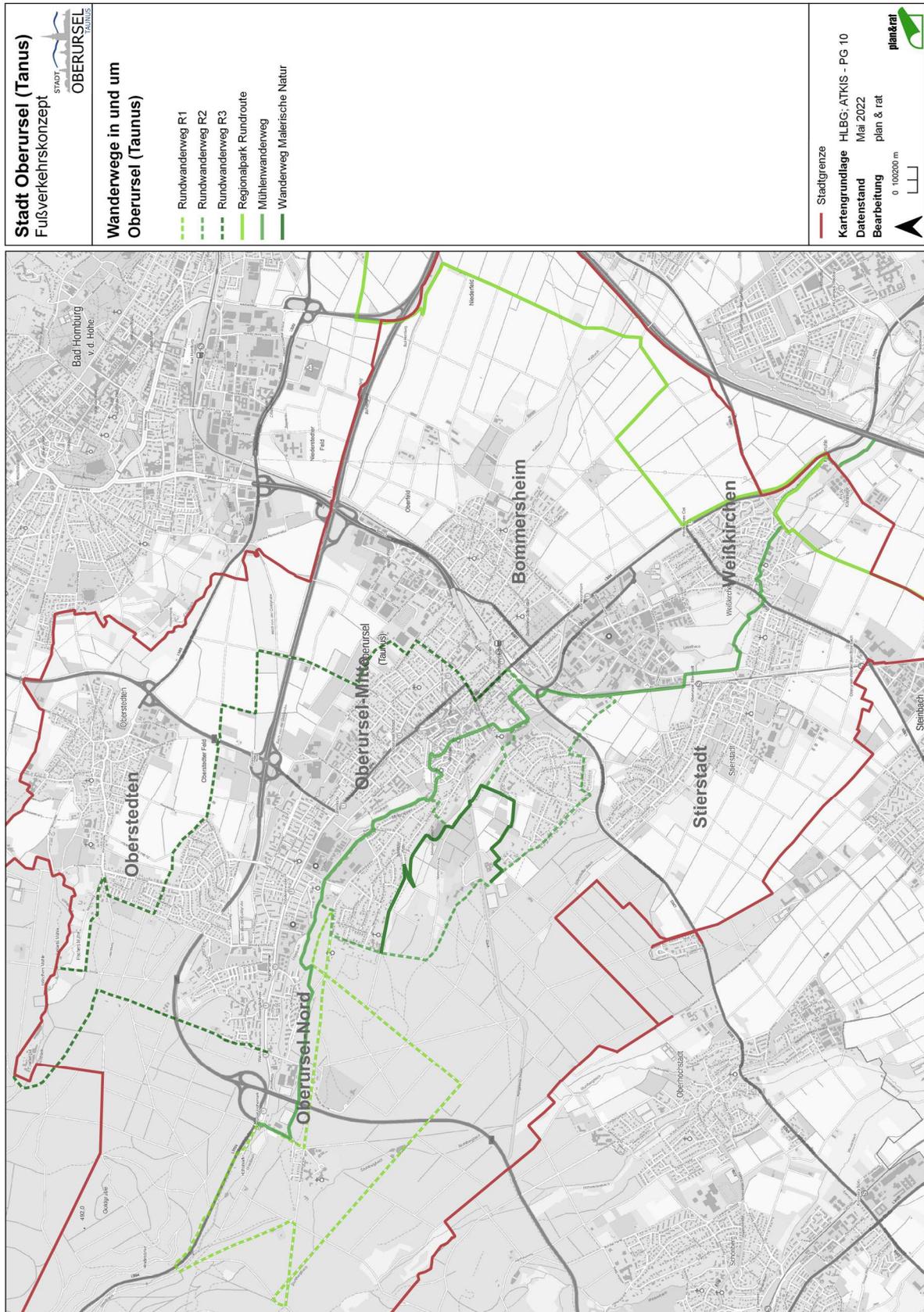
Anlage 5-5 Karte Unfallanalyse



Anlage 5-6 Karte empfohlene Schulwege aus den Schulwegplänen

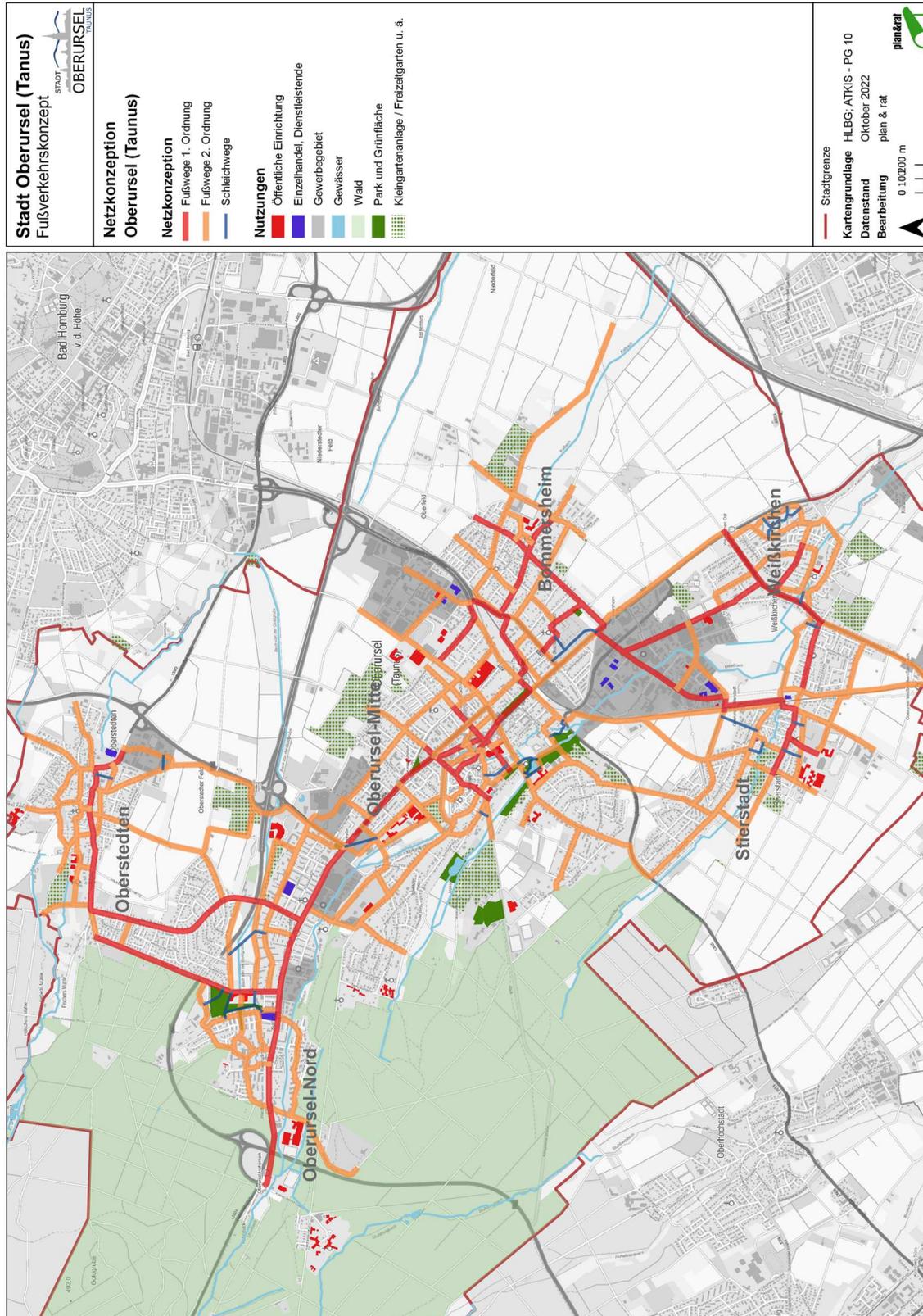


Anlage 5-7 Karte Freizeit- und Wanderwege



Kapitel 6 Das Fußverkehrsnetz

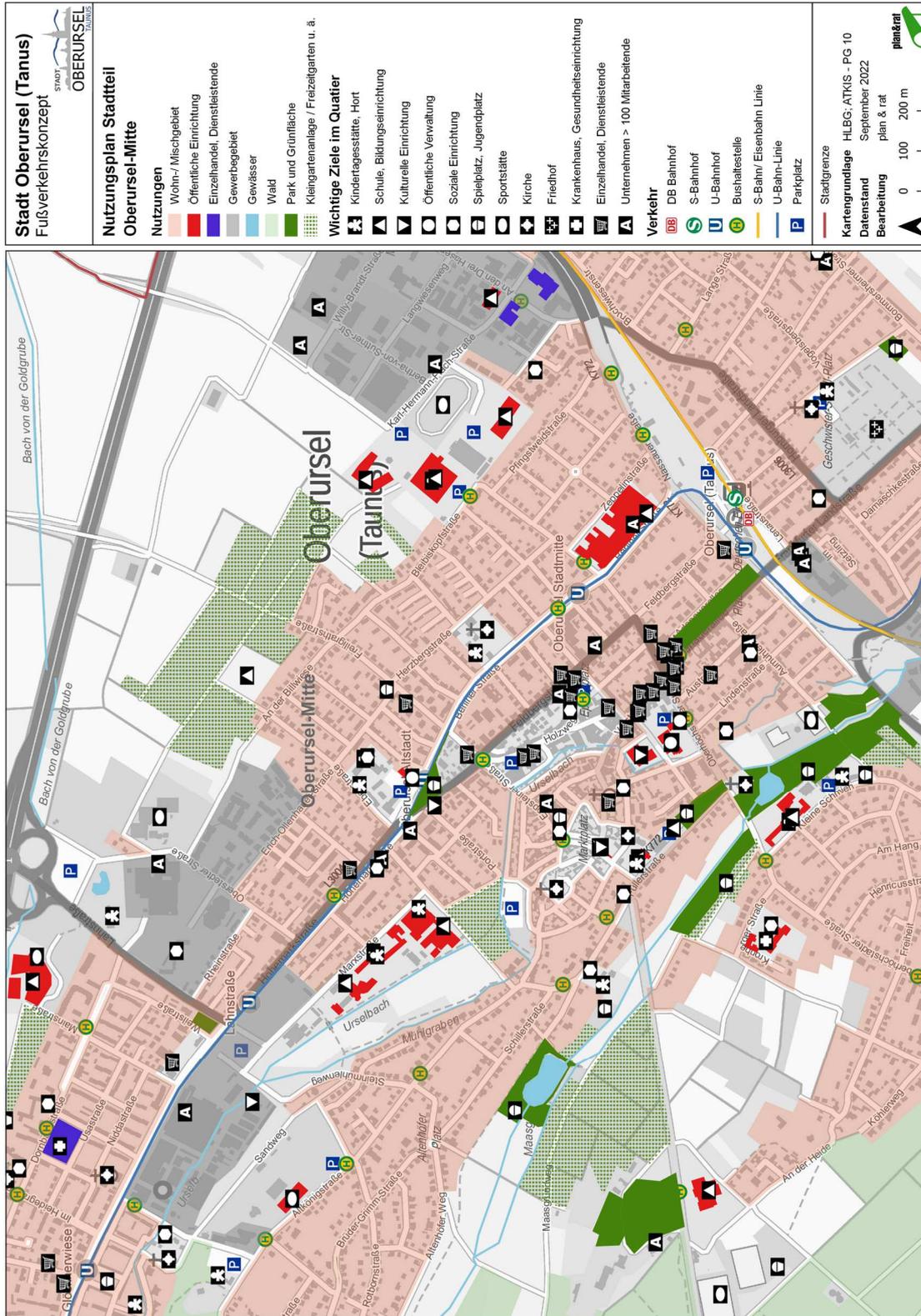
Anlage 6-1 Karte Fußverkehrsnetz (Gesamtstadt)



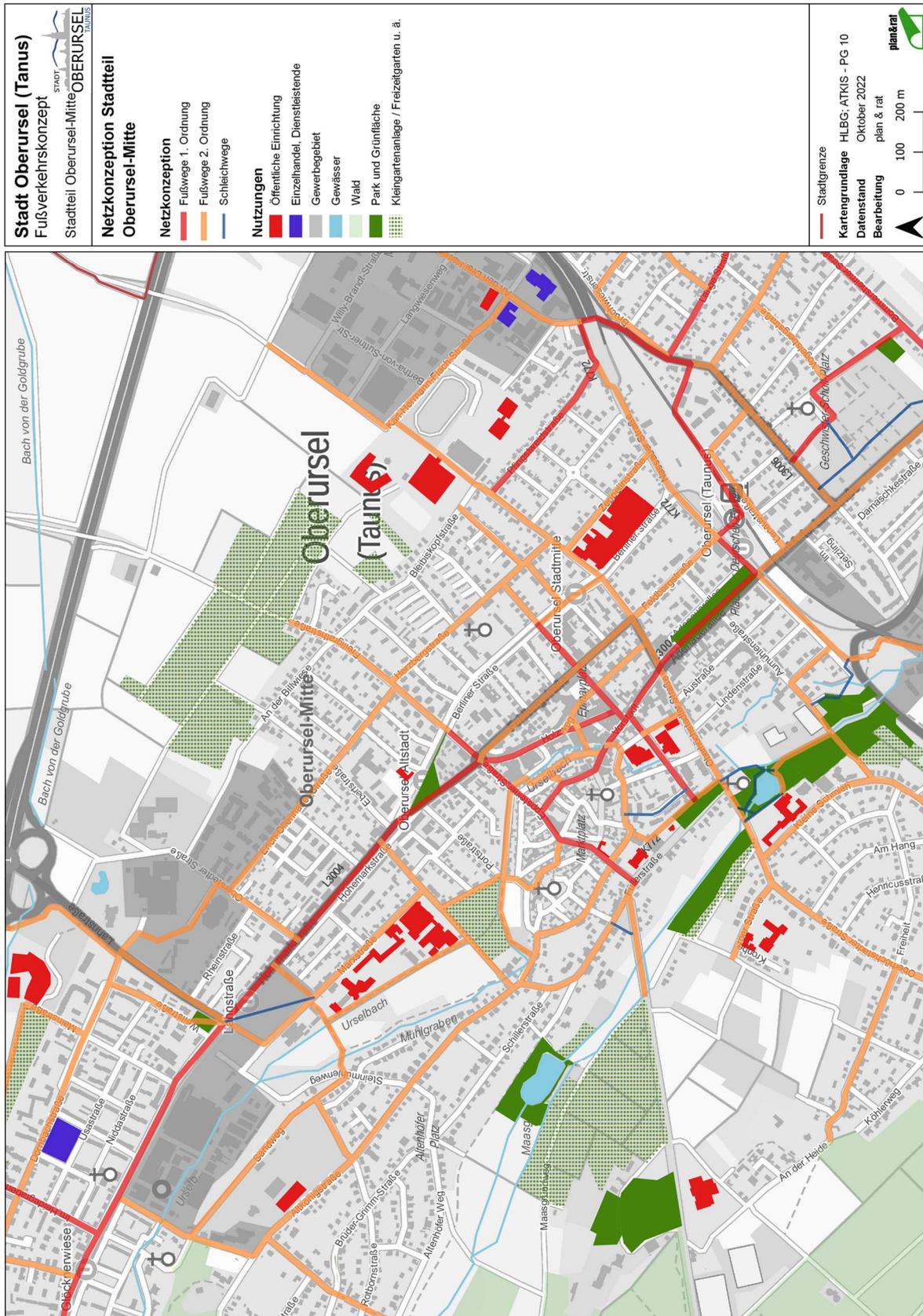
Kapitel 7 Fußverkehrskonzeptionen für die Stadtteile

Anlage 7-1 Oberursel Mitte

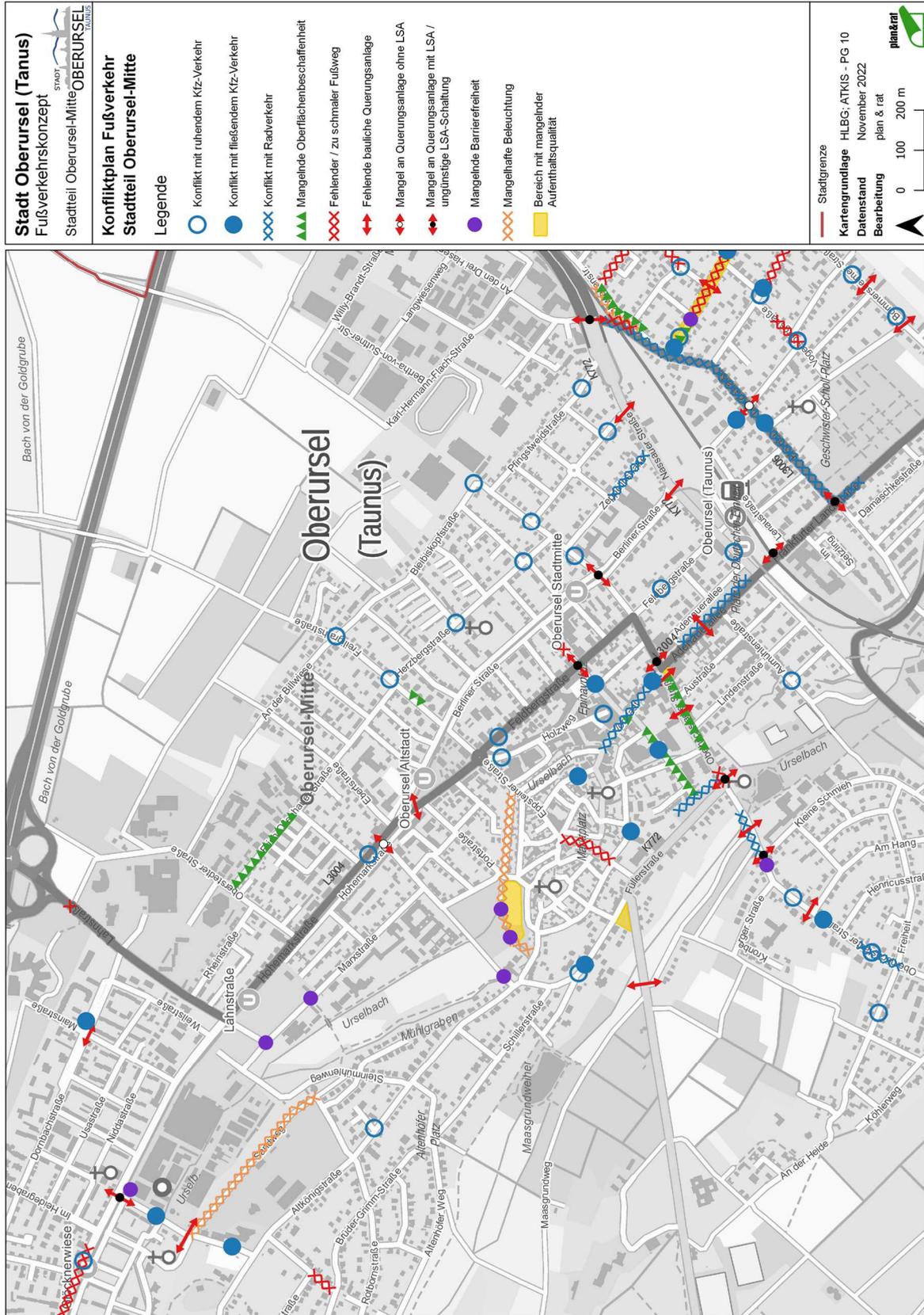
Nutzungskarte Oberursel Mitte



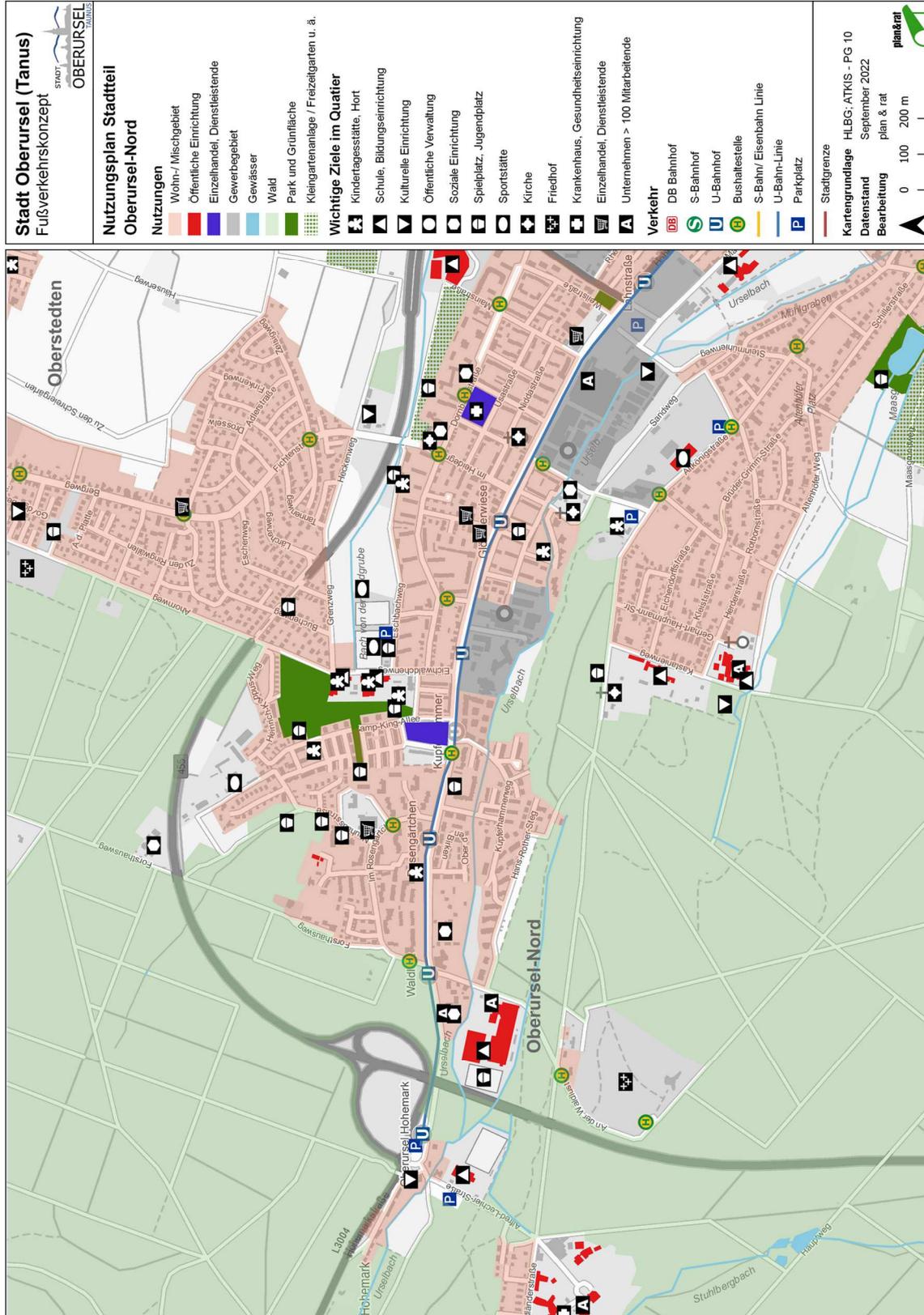
Netzplan Oberursel Mitte



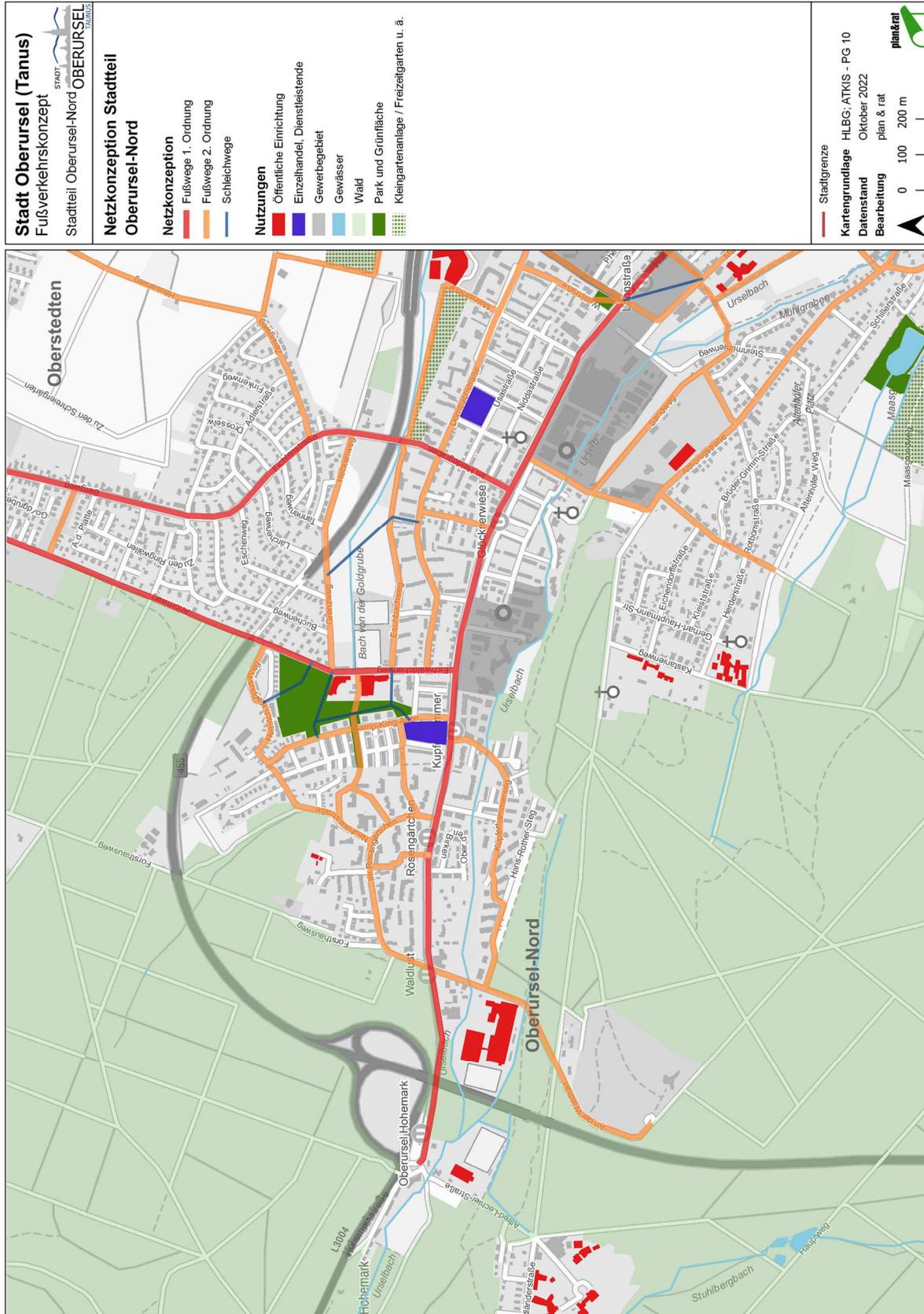
Mängelanalyse (Konfliktplan) Oberursel Mitte



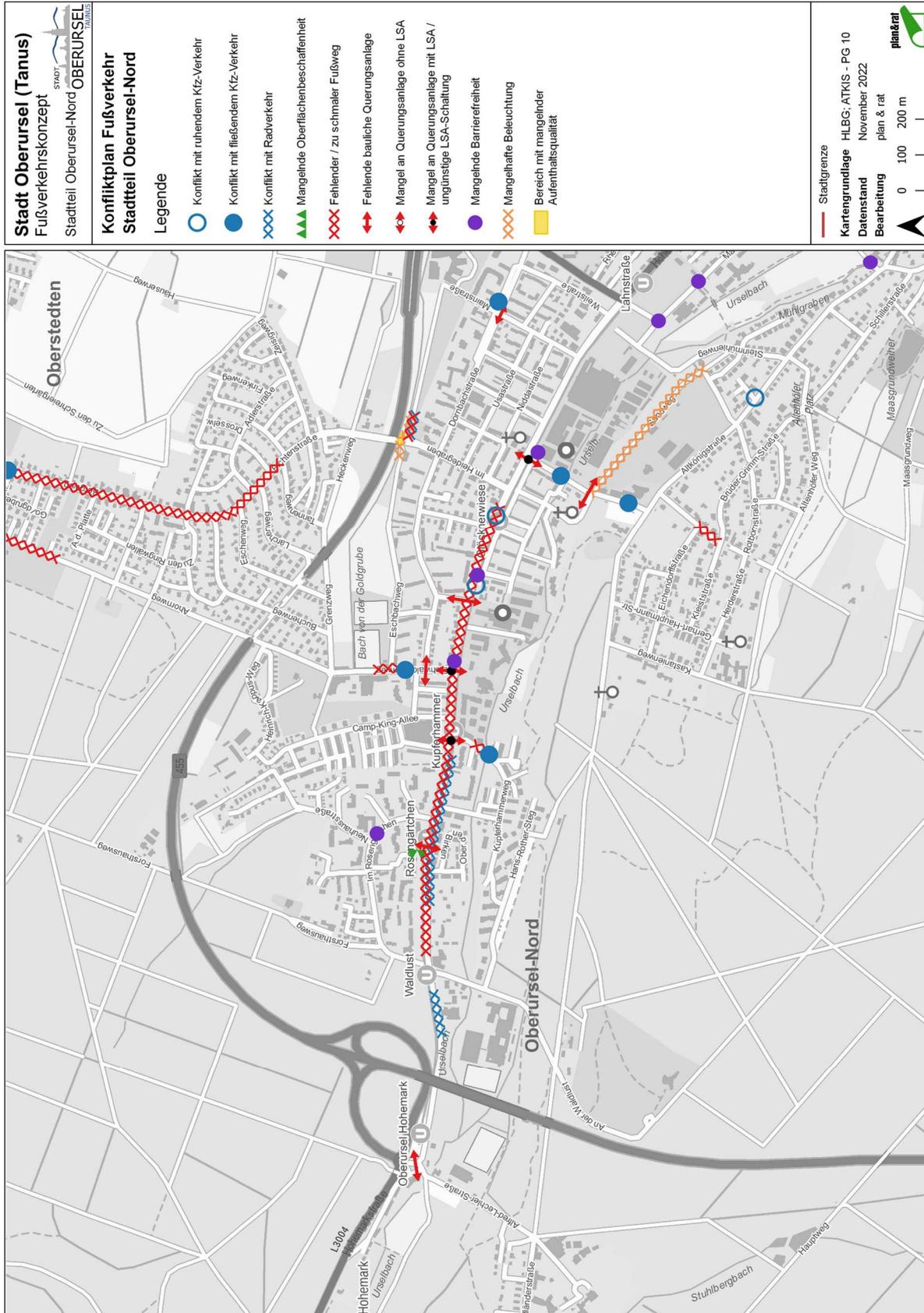
Anlage 7-2 Oberursel Nord
Nutzungskarte Oberursel Nord



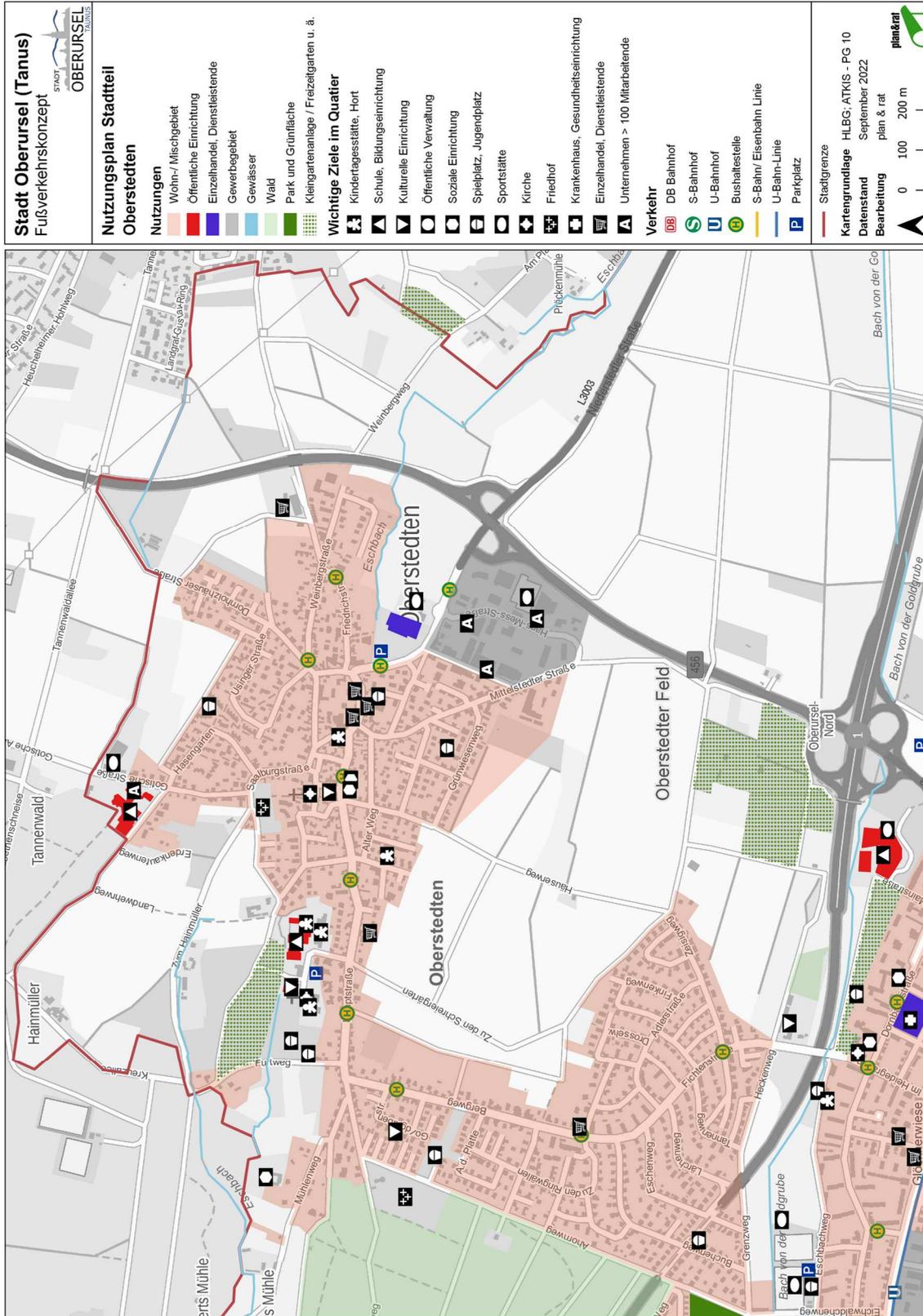
Netzplan Oberursel Nord



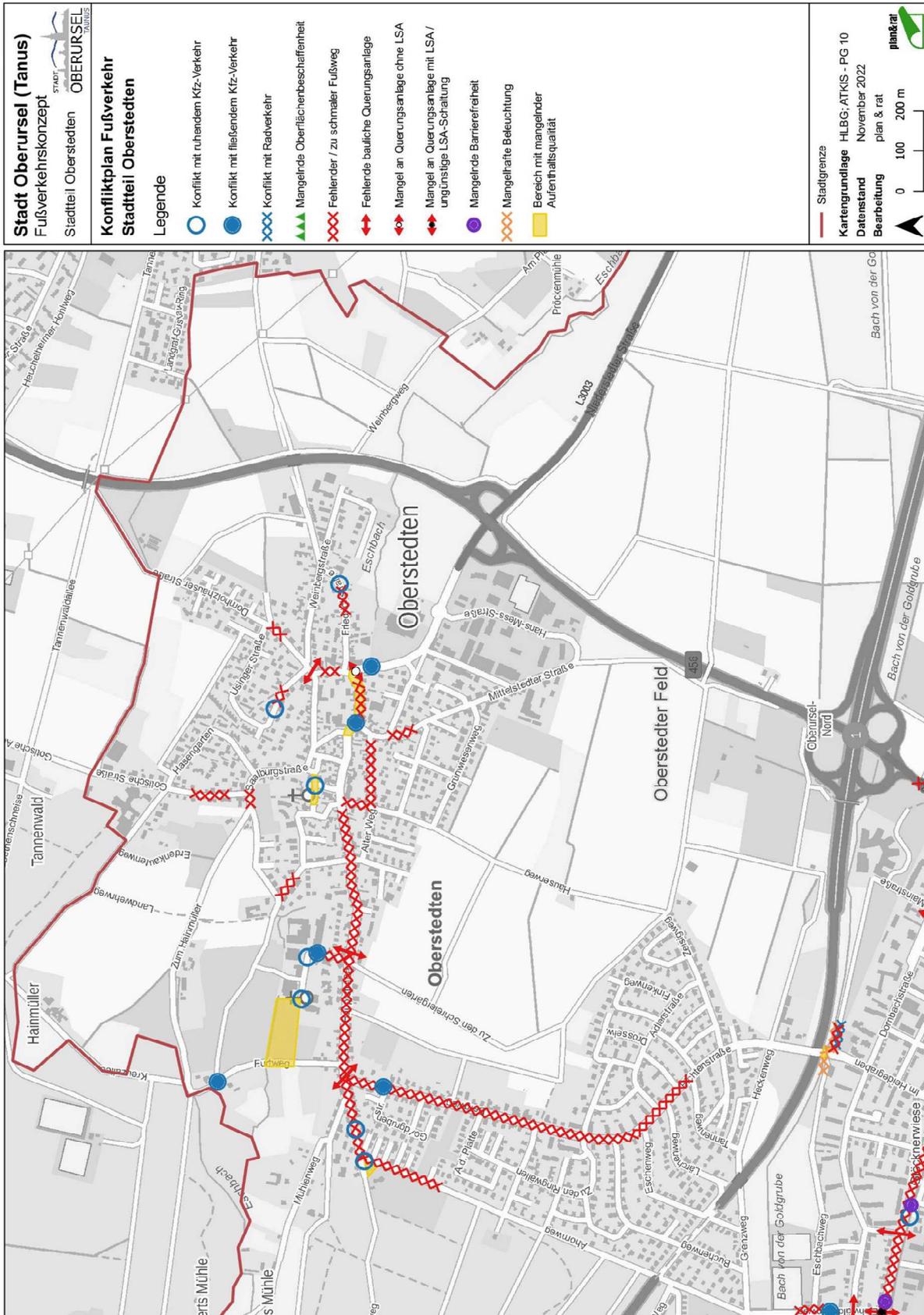
Mängelanalyse (Konfliktplan) Oberursel Nord



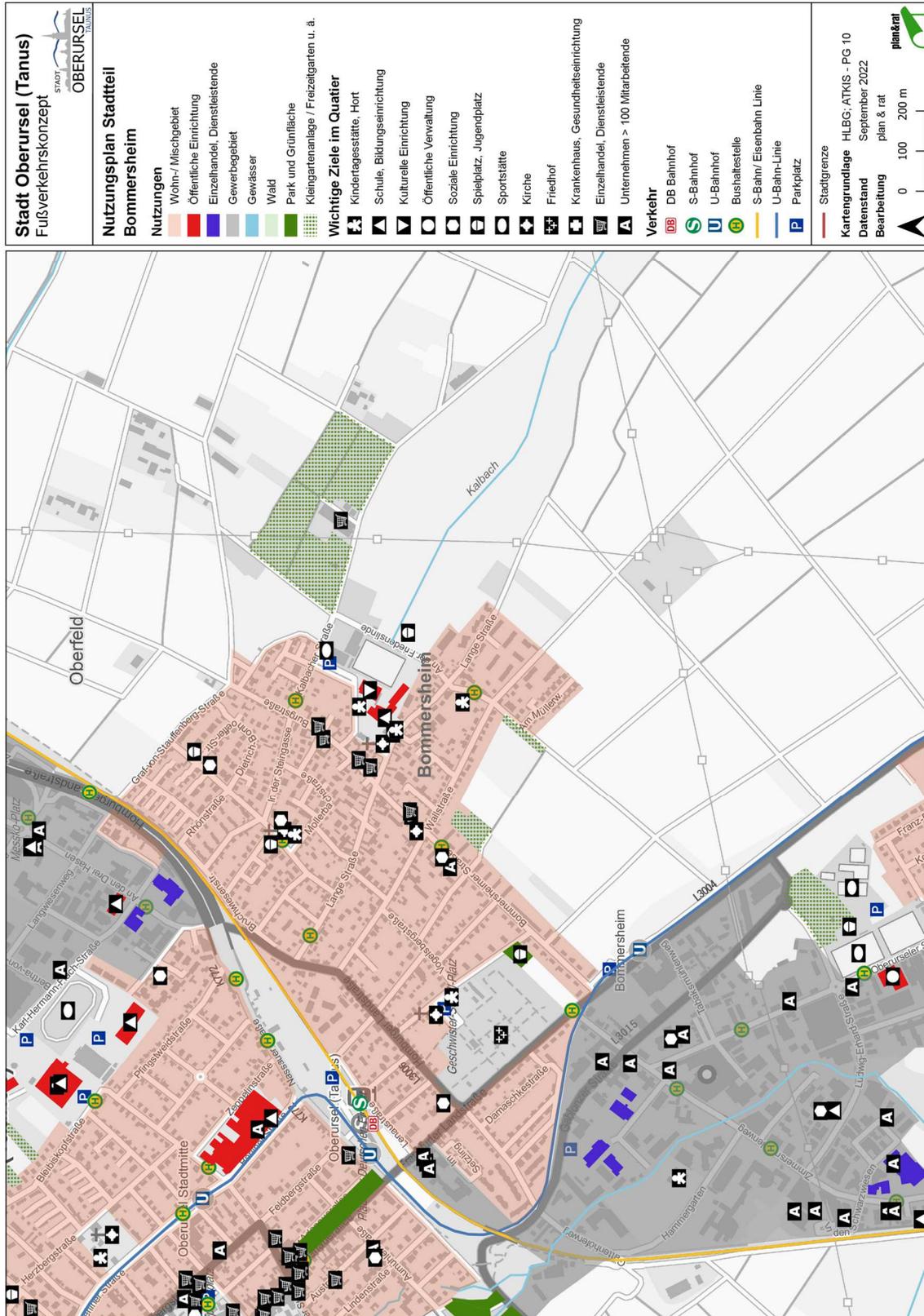
Anlage 7-3 Oberstedten
Nutzungskarte Oberstedten



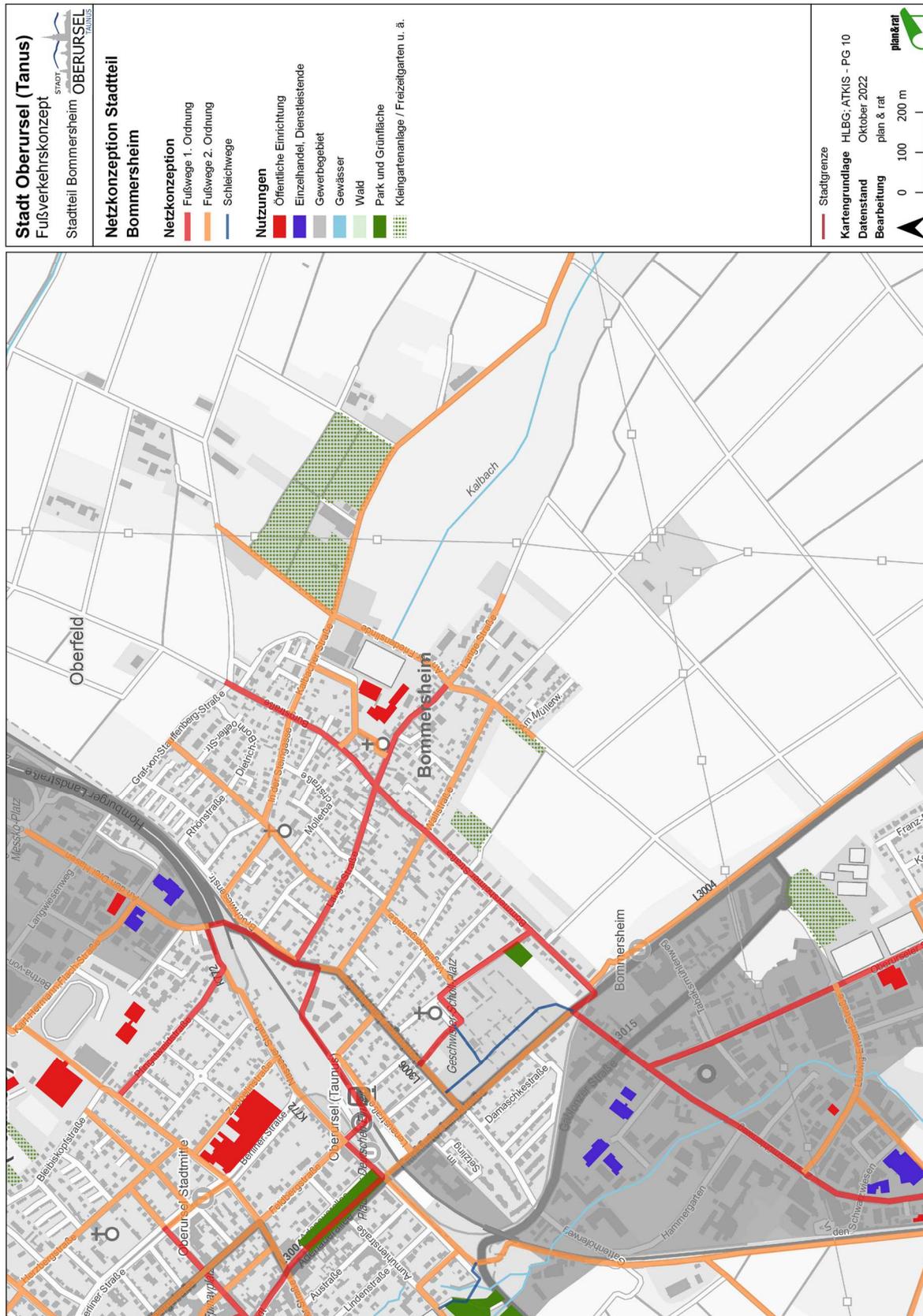
Mängelanalyse (Konfliktplan) Oberstedten



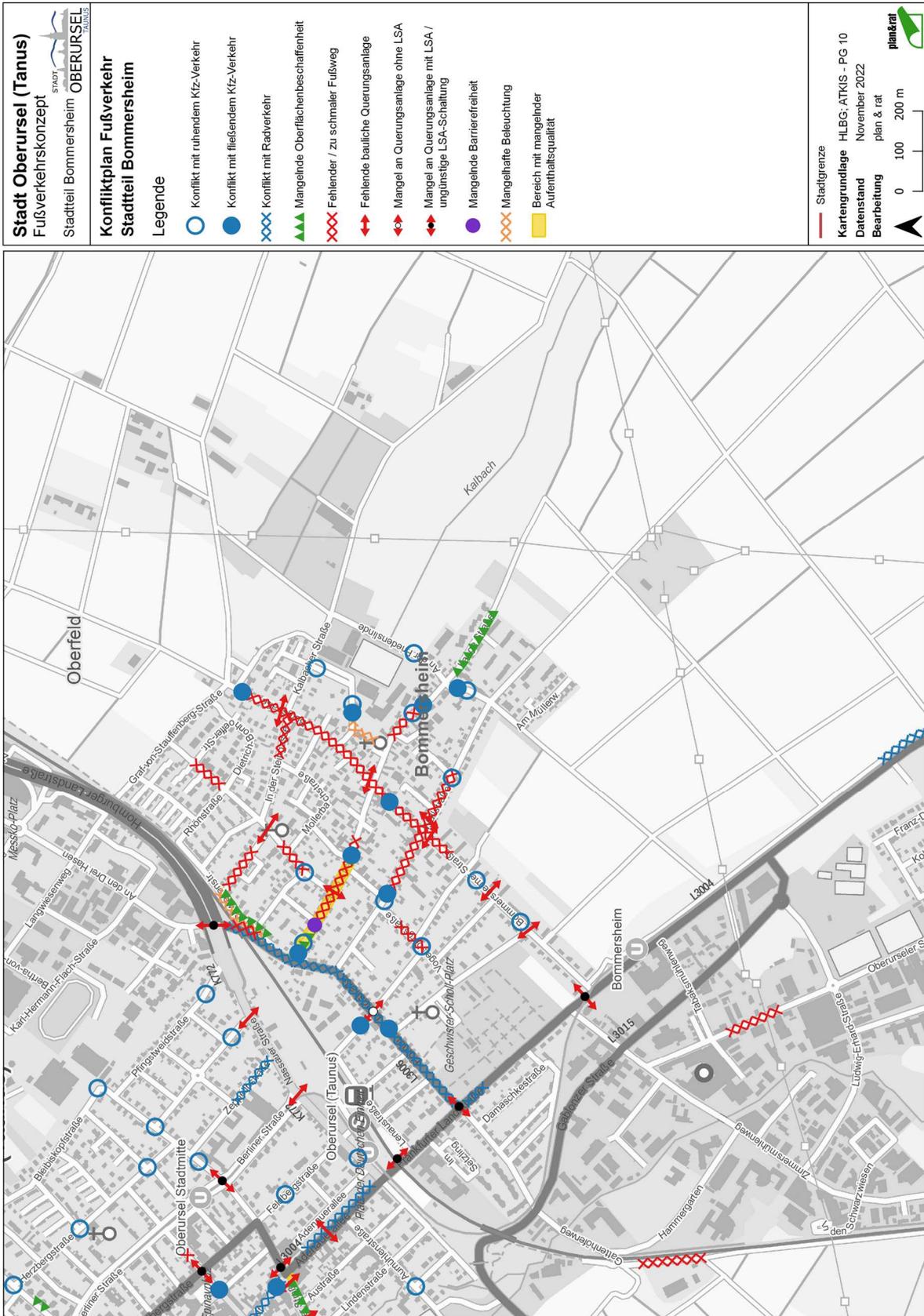
Anlage 7-4 Bommersheim
Nutzungskarte Bommersheim



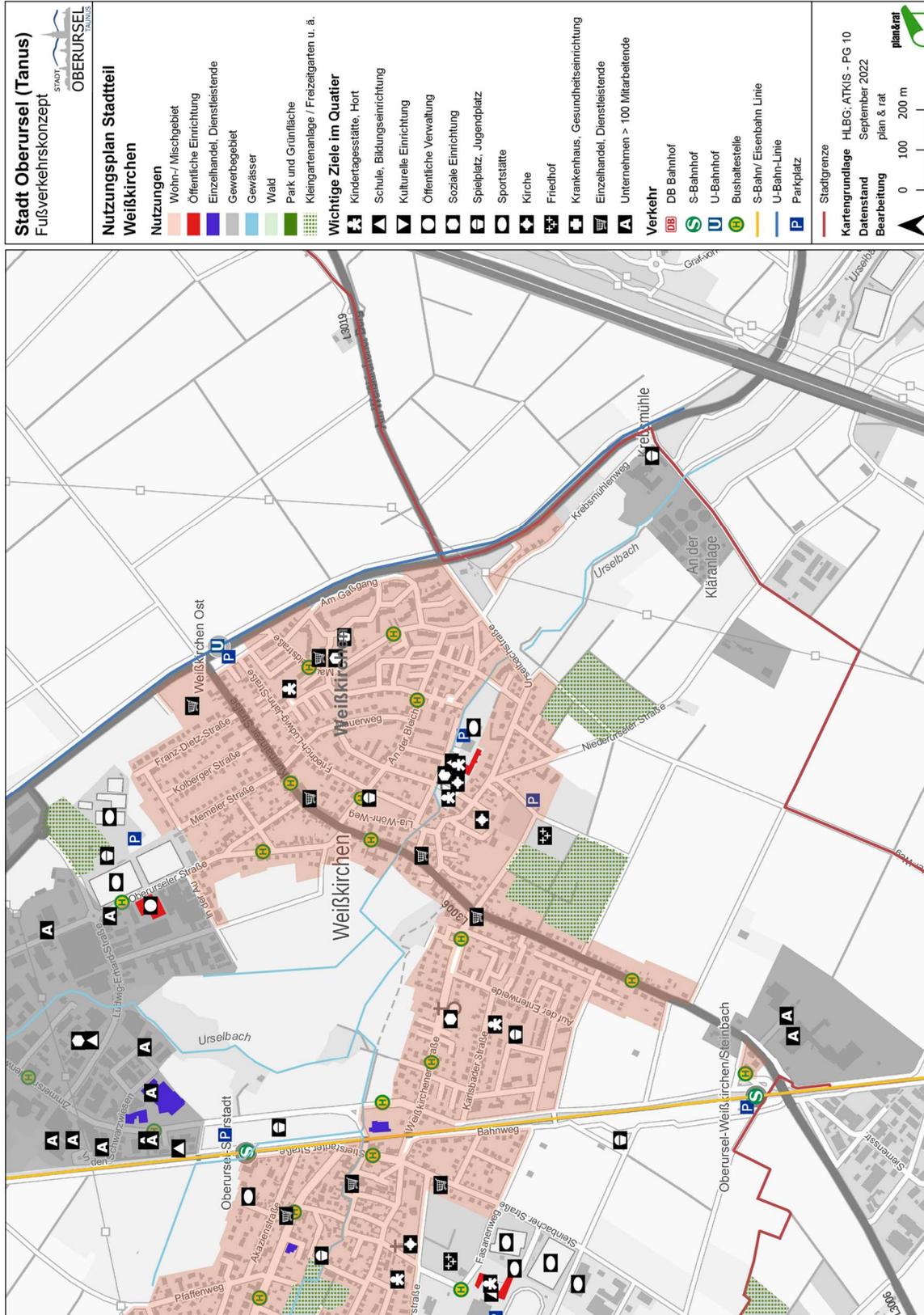
Netzplan Bommersheim



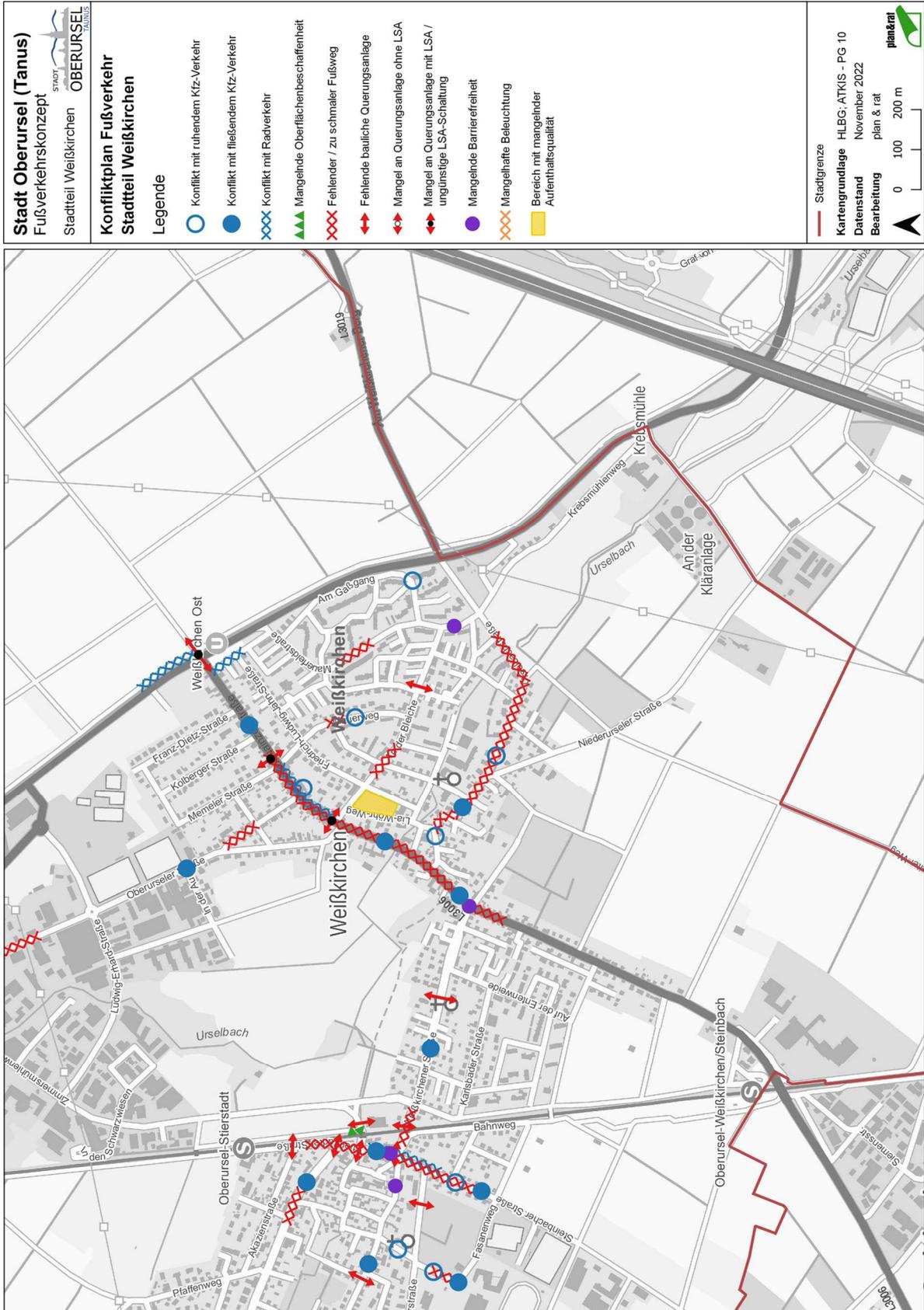
Mängelanalyse (Konfliktplan) Bommersheim



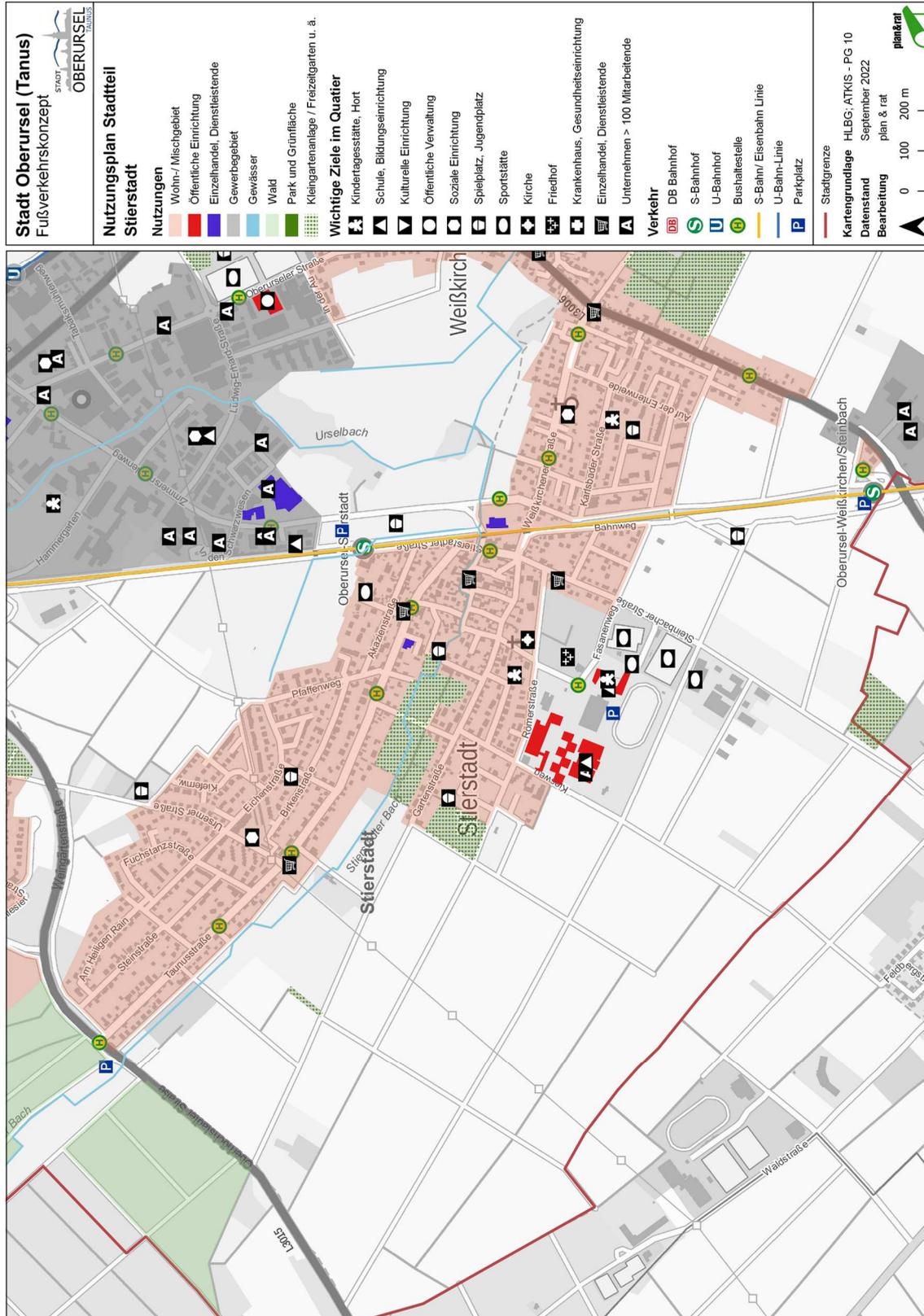
Anlage 7-5 Weißkirchen
Nutzungskarte Weißkirchen



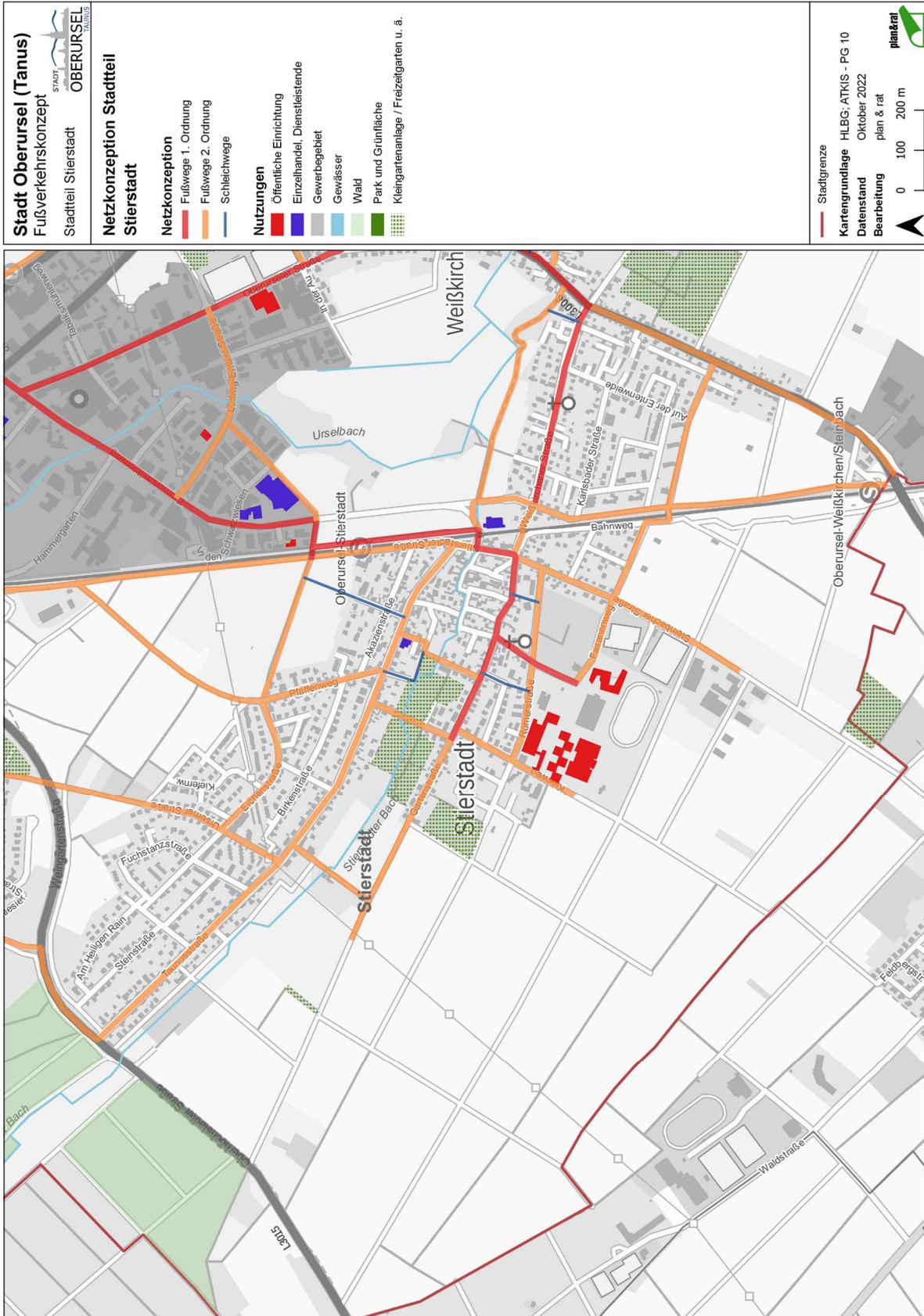
Mängelanalyse (Konfliktplan) Weißkirchen



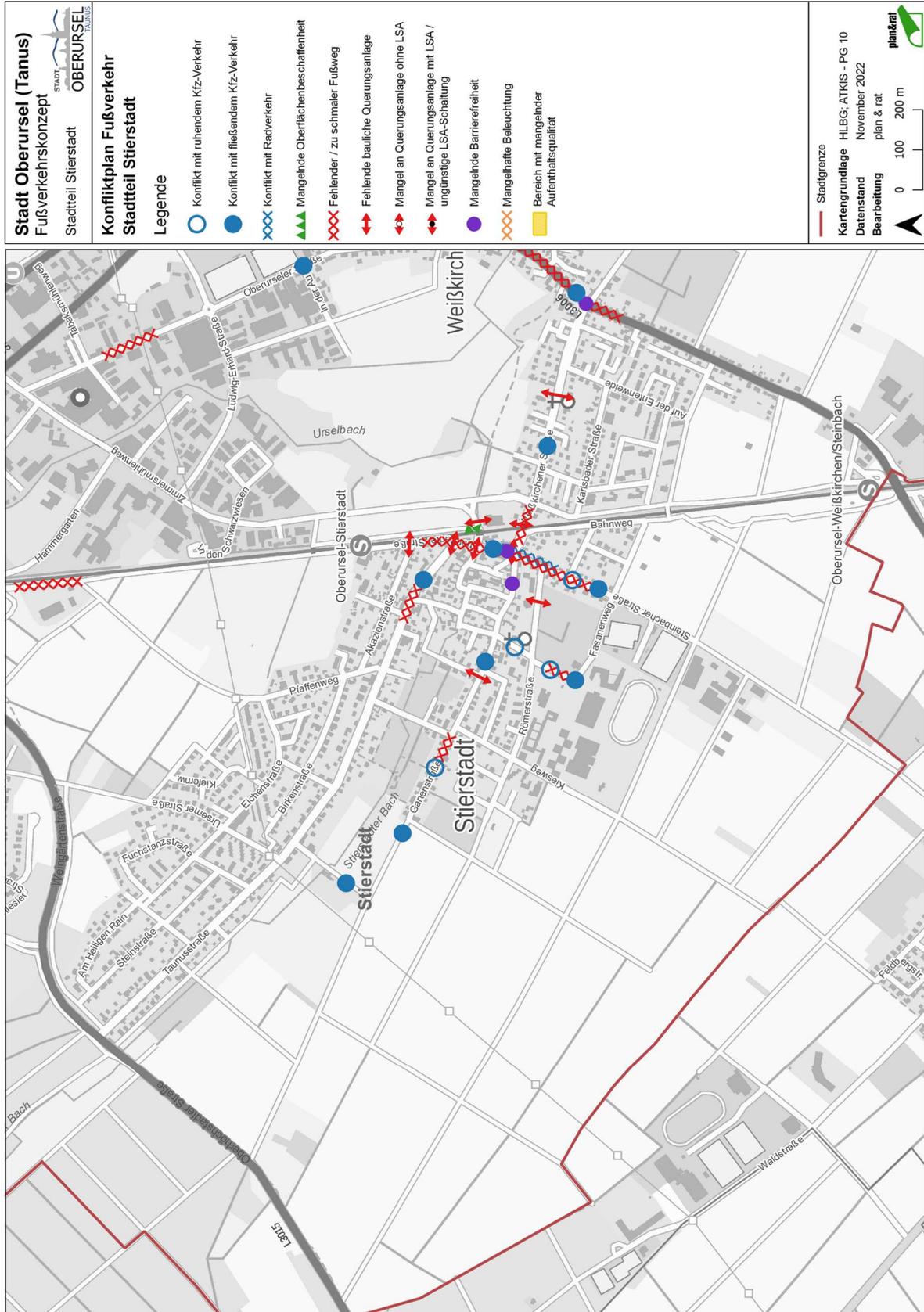
Anlage 7-6 Stierstadt
Nutzungskarte Stierstadt



Netzplan Stierstadt



Mängelanalyse (Konfliktplan) Stierstadt



Kapitel 8 Maßnahmenkonzept

Anlage 8-1 Maßnahmenliste (Ergebnis Stadtspaziergang)

| Nr. | Standort / Lage | Maßnahmenbeschreibung | Anmerkung | Kurzfristmaßnahme ⁴ |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------|
| Oberursel-Mitte | | | | |
| 1 | Neutorallee (auf gesamter Länge und insbesondere an den Eingängen Eppsteiner Straße und Bleiche) | Grünschnitt / bessere Beleuchtung | | X |
| 2 | Querung Oberhöchstader Straße (Deschauer → Rushmoorpark) | Grünschnitt | | X |
| 3 | Schulstraße 27a, Familientreff e.V. (Weg zum Deschauer Park) | Fahrbahnmarkierung, Wartelinie, VZ 136-10 o.ä. | StVb Anordnung | |
| 3a | Hospitalstraße | Durchfahrt unterbinden | | |
| 3b | Schulstraße | Können Längsparkstände entfallen? Ggf. zugunsten Elternhaltestelle? | | |
| 4 | Querung Königsteiner-/ Herzog-Adolf-Straße | T30, Markierung Furt, FGÜ | StVb Anordnung | |
| 5 | Rathausplatz TG-Ausfahrt (mangelnde Einsehbarkeit, Konflikte Fußverkehr/ ausfahrende Pkw) | Hinweisschild | | |
| 6 | Korf- und Körnerstraße (Konflikte beim Queren der Straßen; Pflasterung und Bodenindikatoren schlecht ausgeführt) | kann Verkehrsberuhigter Bereich bis zur Einmündung Körnerstraße bzw. Deschauer Park verlängert werden? | | X |
| 7 | Alberusstraße | von T50 auf T30 | StVb Anordnung | |
| 8 | Eppsteiner Straße/ Ackergasse: Schild VZ 325 StVO schlecht zu erkennen | größeres Schild und besserer Standort | | |
| 9 | Oberhöchstader Straße (Abschnitt ab Feldbergschule Richtung Süden) | von T50 auf T30 | StVb Anordnung | |
| 10 | Grünfläche Marienbrunnen Königsteiner Straße | Spielgerät für Kinder | | |
| 11 | Altkönigstraße 28 (öffentl. Parkplätze, zeitlich befristet) | Parkplätze reduzieren und Elternhaltestelle einrichten (Kita) | | |

⁴ Mit X markierte Maßnahmen wurden in die folgende Tabelle für Kurzfristmaßnahmen (Anhang) übernommen.

| Nr. | Standort / Lage | Maßnahmenbeschreibung | Anmerkung | Kurzfristmaßnahme ⁴ |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------|
| 12 | Bleiche/ Mühlgraben | Aufstellen von mehr Bänken, Hundekottütenspender, Papierkörbe | | X |
| 13 | Hegarstraße (Ecke Zufahrt zum Platz Bleiche) | VZ 325 größer und drehen | | |
| Oberursel-Nord | | | | |
| 1 | Fischbachstraße | Grün-, Heckenschnitt | | X |
| 2 | Camp-King-Park Fußwegverbindung und Bereich Kinderspielplatz Marshall-Ring | Grün-/ Heckenschnitt, Bänke erneuern bzw. aufarbeiten | | X |
| 3 | Eschbachweg Jugendfläche → Mähen | Reaktivierung der Fläche | | |
| 4 | vor Im Rosengärtchen 23 (wie auf der gegenüberliegenden Nordseite – Querung) | Bordsteinabsenkung | | X ⁵ |
| 5 | Gehweg zwischen Im Rosengärtchen 153 und Drängelgitter zur U-Bahn | Verbesserung Gehwegfläche | | X ⁶ |
| 6 | Hohemarkstraße / Höhe Altenpflegeheim Haus am Urselbach (öffentl. Gehweg vor Haupteingang wird von Radfahrenden genutzt) | Gehwegmarkierung / Hinweis | Stvb Anordnung | |
| 7 | Borkenberg Einmündung Sandweg | Borkenberg = T30 + FGÜ | Stvb Anordnung | X |
| 8 | Sandweg (wichtiger Schulweg) | Ausstattung mit Beleuchtung | | |
| 9 | Hans-Rother-Steg / Einmündung Kupferhammerweg (Schleichverkehr) | Durchfahrtsperre/ Pfosten | | |
| 10 | Bushaltestelle Borkenberg | Fahrradabstellanlage sinnvoll aufstellen | | |
| 11 | Eichwäldchenweg/ Einmündungen Elvis-Presley-Weg und Lorschbachstraße (T30) | Aufpflasterung oder Markierung (Schulkinder!) | | X |
| 12 | Eichwäldchenweg / Einmündung Eschbachweg (Markierung und FGÜ vorh.) | Aufpflasterung oder Markierung (Schulkinder!) verbessern | | X |

⁵ Bereits 2022 umgesetzt

⁶ Bereits 2022 umgesetzt

Anhang

| Nr. | Standort / Lage | Maßnahmenbeschreibung | Anmerkung | Kurzfristmaßnahme ⁴ |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------|
| 13 | Camp-King-Park | Sandkasten für Kleinkinder und Fitnessgeräte für Senior*innen | | |
| 14 | Hohemarkstraße Höhe U-Bahnstation Rosengärtchen (Hohemarkstraße 154) | Querung: FGÜ / Ampel (Prüfauftrag) | Stvb Anordnung | X |
| 15 | Hohemarkstraße (vor Häusern Nr. 84) / U-Bahnstation Glöcknerwiese | Carsharing einrichten | | |
| 16 | Hohemarkstraße / Einmündung Borkenberg (LSA) | Aufstellfläche für Zufußgehende vergrößern / Grünphase für Zufußgehende verlängern | | |
| 17 | Im Heidegraben / Unterführung Eschbachweg (Engpass bei Gegenverkehr) | Wegverbreiterung (Rasenfläche reduzieren) + Markierung Mittellinie / Unterführung beleuchten / Sitzmöglichkeiten für Jugendtreff unter Brücke | | |
| Oberstedten | | | | |
| 1 | vor Hauptstraße 76 | Entsiegelung und Rundbank | | X |
| 2 | Weinberg-, Dornholzhäuser-, Haupt-, Usinger-, Saalburgstraße | Wartelinien zur Verdeutlichung von rechts-vorlinks-Regel | Stvb Anordnung | X |
| 3 | Ahornweg / Einmündung Hauptstraße / Grünraum Ecke Friedhof | Entwildern + Freischneiden + Sitzbank reaktivieren | | X |
| 4 | Hauptstraße (Abschnitt zwischen Friedrich- und Saalburgstraße) | Mischverkehrsfläche? | Prüfen | |
| 5 | Kirchstraße („Kulturelle Mitte“) | Umgestaltung zur Ortsmitte (im Rahmen der bevorstehenden Kanalanierung) als attraktiver Platzraum mit Sitzmöglichkeiten und Grün | | |
| 6 | Kreuzung Am Alten Bach / Am Mergelgarten | vorh. Grenzmarkierung (Sperrlinie) verlängern | | X |
| 7 | Hauptstraße „Park“ an der Trafostation | Aufwerten: Zugang ermöglichen, Bänke | | X |

| Nr. | Standort / Lage | Maßnahmenbeschreibung | Anmerkung | Kurzfristmaßnahme ⁴ |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|
| 8 | Hauptstraße / Einmündung Landwehr | Kurvenradius Landwehr verringern (Testphase); Aufpflasterung Einmündung Landwehr | Verkehrsvorversuch | |
| 9 | Landwehr (vor Dornbachschule / Taunushalle) | Halteverbot + Aufstellen von Fahrradabstellanlagen im 90°Knick Landwehr | wird aktuell in der Verwaltung geprüft | |
| 10 | Landwehr Wendehammer / Einmündung Fußweg Richtung Furtweg | Gestaltung/Aufwertung/Fußwegverbindung verdeutlichen | | |
| 11 | Hauptstraße / Einmündung Bergweg / Schneiden im Begegnungsverkehr in der Kurve | Mittellinie? → Kurvenradius | Schleppkurve prüfen | |
| 12 | Hauptstraße / Einmündung Mühlenweg | z.B. Grenzmarkierung oder Gehwegnase (Einschbarkeit verbessern / Querungssicherung) | Stvb Anordnung | X |
| 13 | Häuserstraße | Potential für Verkehrsberuhigten Bereich | Prüfen | |
| 14 | Hauptstraße / Abschnitt zw. Niederstedter- und Schmiedestraße | „Vision“: Umgestaltung zur „Neuen Mitte“ → Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich | s. bestehendes Ortskernkonzept | X |
| 15 | Schulwege (gemäß Schulwegeplan) | Markierung „Gelbe Füße“ | | |
| 16 | Standort für einen Jugendplatz prüfen. | | | |
| Bommersheim | | | | |
| 1 | Wallstraße/ Bommersheimer Straße | Busch entfernen, Parkplatz mit Poller oder 2 Fahrradbügel entfernen | | X ⁷ |
| 2 | Wallstraße/ Bommersheimer Straße | 2 FGÜ: zwischen Bushaltestelle Bommersheimer Straße und Kreuzung sowie in der Wallstraße (östlicher Teil) | Stvb Anordnung | X |

⁷ Bereits 2022 umgesetzt

Anhang

| Nr. | Standort / Lage | Maßnahmenbeschreibung | Anmerkung | Kurzfristmaßnahme ⁴ |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------|
| | | vor Einmündung in die Bommersheimer Straße | | |
| 3 | Lange Straße 87 und 108 | Wartelinien und Grenzmarkierung | Stvb Anordnung | X |
| 4 | vor Kalbacher Straße 1 | 3 Poller aufstellen | | |
| 5 | Spessartstraße / Einmündung Bommersheimer Straße | Grenzmarkierung auf beiden Seiten | Stvb Anordnung | X |
| 6 | Bommersheimer Straße / vor Einmündung Geschwister-Scholl-Straße | Bau einer Gehwegnase + Aufstellen von Pollern | | X |
| 7 | Kleinkinderspielplatz Kreuzung Dietrich-Bonnhoefer-Straße / Maximilian-Kolbe-Straße (derzeit verwildert, nicht zugänglich) | Wiederinbetriebnahme | | |
| 8 | An der Friedenslinde (Kita St. Aureus und Justina) | Elternhaltezone einrichten | | |
| 9 | Lange Straße (Abschnitt östlich Bommersheimer Straße) | Einrichtung einer Einbahnstraße oder Ausbau zum Verkehrsberuhigten Bereich | Planung und Beschluss erforderlich / Stvb Anordnung | |
| 10 | Im Himmerich (Sackgassenende) | barrierefreie Anbindung des nördlichen Gehweges an Fuß- und Radweg Richtung Lange Straße | | X |
| 11 | Im Himmerich / öffentl. Parkplätze hinter Reithalle (Fremdnutzung Pferdeanhänger) | Prüfen → ggf. Nutzungsgebühr | | |
| 12 | Kalbacher Straße / Burgstraße / In der Steingasse | Verkehrsspiegel anbringen | | |
| 13 | Kreuzung Burgstraße / Bommersheimer Straße / Lange Straße | kurzfristig: (Kinder-)Zebrastrifen oder Markierung sicherer Querungsstellen durch „Gelbe Füße“ langfristig: Kreuzung umgestalten zum Platzraum im Rahmen der Weiterführung Lange | | X |

| Nr. | Standort / Lage | Maßnahmenbeschreibung | Anmerkung | Kurzfristmaßnahme ⁴ |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| | | Straße als verkehrsberuhigter Bereich bis zur Straße An der Friedenslinie | | |
| 14 | Burgstraße | Umwidmung zur Einbahnstraße | politisch bisher abgelehnt | |
| 15 | Lessingstraße (Ausfahrt Tankstelle „Rückseite“) | Ausfahrt unterbinden | | |
| 16 | Lange Straße / Einmündungstrichter | Radien verringern | | |
| 17 | Lange Straße (im verkehrsberuhigten Bereich) | Sitzbänke und Mülleimer aufstellen | | X ⁸ |
| 18 | Bommersheim allgemein: Kampagne „Bommersheim parkt fair!“ | | | |
| Weißkirchen | | | | |
| 1 | Spielplatz An der Bleiche/ Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße | Grünschnitt | | X |
| 2 | An der Bleiche (zwischen Haus Nr. 29 und 31) | Einrichtung einer Elternhaltestelle/ Umgestaltung ehemalige Parkplätze | | |
| 3 | Bischof-Brand-Straße ab Sude-tenstraße bis Ende | Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich | | |
| 4 | Frankfurter Landstraße/ Kurmainzer Straße (Signalanlage) | Änderung Ampelschaltung zugunsten Fußgänger (längere Grünphase) | | X |
| 5 | Kurmainzer Straße an Einmündung Mauerweg/ Memeler Straße (Signalanlage) | Änderung Ampelschaltung zugunsten Fußgänger (längere Grünphase) | | X |
| 6 | Kurmainzer Straße 32 Postfiliale) | öffentl. Parkplätze deutlicher markieren / Halteverbot vor der Post VZ 283 | Stvb Anordnung | |
| 7 | Kurmainzer Straße/ An der Bleiche (Signalanlage) | Änderung Ampelschaltung zugunsten Fußgänger (längere Grünphase) | | X |

⁸ Sitzquader aus Eiche werden Oster 2023 aufgestellt

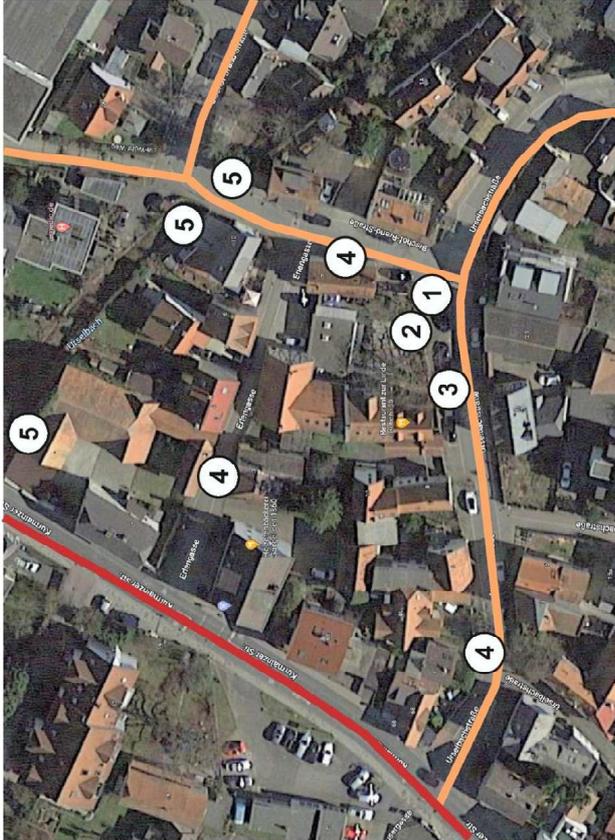
| Nr. | Standort / Lage | Maßnahmenbeschreibung | Anmerkung | Kurzfristmaßnahme ⁴ |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------|
| 8 | Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße/ Bischof-Brand-Straße/ Urselfachstraße (Ortskern) | VZ 325 (Umgestaltung) | Stvb Anordnung | |
| 9 | Lia-Löhr-Weg (Grün-, Freifläche) | Ideen für Umgestaltung sammeln/ Kinder- Jugendbeteiligung | | |
| 10 | Kurmainzer Straße / Fußweg zur S-Bahn Stierstadt (Mühlenwanderweg) | Standorte Litfaßsäule, Container ändern zugunsten besserer Einsehbarkeit Markierung (Roteinfärbung) Radweg | | |
| 11 | Pfarrer-Alois-Reichwein-Weg (Erschließung Parkplätze über öffentl. Geh- und Radweg) | Markierung / Beschilderung | | |
| 12 | An der Bleiche 29 (u.a. privat) | Grünschnitt | | X |
| 13 | Mauerfeldstraße/ Am Gaßgang (Fußwegeverbindung) | Aufstellen von Bänken (v.a. im Zugangsbereich zu Spielplätzen) | | X |
| Stierstadt | | | | |
| 1 | Kiesweg/ Einmündung Fußweg vom Borngrund | Grenzmarkierung (um vom Fußweg Borngrund aus die Querung über die Fahrbahn Kiesweg zu ermöglichen/) | Stvb-Anordnung | X |
| 2 | Gartenstraße 51 | Grenzmarkierung und VZ 283 (Parken ausschließen, um Einsehbarkeit der Kreuzung zu ermöglichen) | Stvb-Anordnung | X |
| 3 | Fasanenweg, beidseitig vor / nach FGÜ | Frankfurter Hut, Grenzmarkierung, Halteverbot ausweiten | Stvb-Anordnung | X |
| 4 | Stierstadter Straße (Einmündung Zimmersmühlenweg/ Untergasse) | Aufpflasterung o.a. optisches Signal zur Querngssicherung | | X |
| 5 | Zimmersmühlenweg (vor Unterführung in Richtung Stierstadt) Querung zu Netto | Querungshilfe, z.B. FGÜ | Stvb Anordnung | X |
| 6 | Weißkirchener Straße (nach Unterführung aus Richtung Stierstadt) | Querungshilfe, z.B. FGÜ | Stvb Anordnung | X |

Anhang

| Nr. | Standort / Lage | Maßnahmenbeschreibung | Anmerkung | Kurzfristmaßnahme ⁴ |
|-----|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| 7 | Gartenstraße (Einmündung Steinbacher Straße) (Verkehrsberuhigter Bereich) | VZ 325 STVO sichtbar aufstellen | | |
| 8 | Heinrich-Geibel-Platz/ Gartenstraße (Zugang zum Platz) | barrierefreie Gestaltung | | X |
| 9 | Gartenstraße, zwischen Einmündungen Kiesweg und Pfingsbornstraße) | Grenzmarkierung (Einsehbarkeit Kreuzung) | Stvb Anordnung | X |
| 10 | Gartenstraße / Ecke Seedammweg | umlegbarer Sperrpfosten | | |
| 11 | Taunusstraße 21 (Sparkasse), hauseigene Stellplätze | Einrichten Elternhaltestelle 8:00 bis 8:30 Uhr | Initiative Elternbeirat | |
| 12 | Gartenstraße (Einmündung Am Wetebrunnen und Kapellenstraße) | Querungssicherung (z.B. Aufpflasterung, Hinweisschilder, Ausweitung VZ 325) | Stvb Anordnung | X |
| 13 | Gartenstraße | Durchfahrt nur für Anwohner | Stvb Anordnung | |
| 14 | Taunusstraße/ Ecke Stierstadter Straße | Fahrbahnmarkierung (Querungssicherung) | | X |

Anlage 8-2 Pilotmaßnahme Stadtteilzentrum Weißkirchen (Mängel- und Maßnahmenplan)

Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)
 Pilotmaßnahme: Aufwertung Stadtteilzentrum Weißkirchen
 Bestands- und Mängelanalyse









1 Sitzbank am Eingang Zur Linde, Tisch schränkt Nutzung der Bank stark ein (Ältere, Mobilitätsgeschränkte ...)

2 Urselbachstraße / Ecke Bischof-Brand-Straße: Fahrradabstellanlage am ungünstigen Standort und in schlechtem Zustand

3 Urselbachstraße: Dichtes Parken vor dem Restaurant Zur Linde (auch außerhalb der markierten Zonen, zeitweises wildes Parken) Einschränkung der Fußwege und der Querungsmöglichkeiten

4 Urselbachstraße (Blick aus Richtung Kurmainzer Straße)
 Die Abbildungen 4 zeigen die Straßenräume um das Restaurant Zur Linde in der historischen Mitte von Weißkirchen: allen gemeinsam sind die engen Straßen aufgrund dichter Bebauung, die Einrichtung als tempo 30 Zone, schmale bzw. einseitige Fußwege, in denen unzulässig geparkt wird sowie fehlendes Grün und mangelnde Aufenthaltsqualität.

4 Bischof-Brand-Straße (zwischen Urselbachstraße und Erlengasse)

4 Erlengasse

5 Der Urselbach (hier: von der Kurmainzer Straße aus gesehen): Qualität des örenen Bads nicht erlebbar, Graben teilweise verwehrt. Einblick in die historische Mitte unattraktiv

4 Erlengasse (Blickrichtung aus der Kurmainzer Straße)

Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)
 Pilotmaßnahme: Aufwertung Stadtteilzentrum Weißkirchen



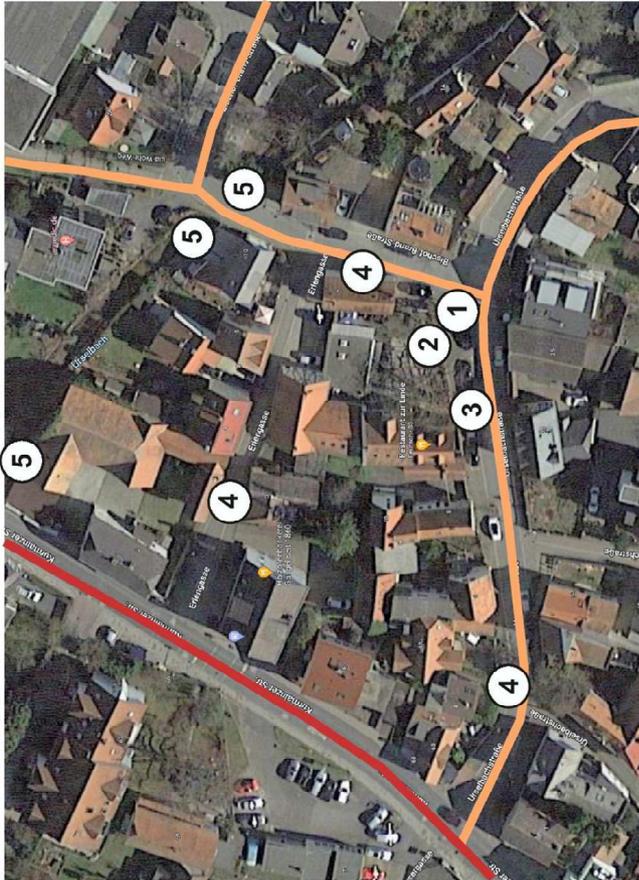
1 Urseibachstraße / Ecke Bischof-Brand-Straße:
 Sichere Fahrradabstellanlagen

2 Sitzbank am Eingang Zur Linde freistellen, den Tisch entfernen. Am Standort kann eine weitere Bank aufgestellt werden.

3 Aufheben des Parkens in der Urseibachstraße auf der gesamten Länge der Grundstücksmauer des Restaurants Zur Linde. Der neu gewonnene Raum im Knoten von Urseibachstraße und Bischof-Brand-Straße dient als Aufenthaltszone vor dem belebten Ort. Aufstellen weiterer Bänke, von Fahrradständern oder Ergänzung von weiterem Grün im Straßenraum.

4 Der engere Bereich der Ortsmitte soll verkehrsberuhigt und der öffentliche Raum attraktiver werden. Die Urseibachstraße, die Bischof-Brand-Straße zwischen Urseibachstraße und Erlengasse sowie die Erlengasse werden zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgewidmet. Der städtebaulich aufgeweitete Raum im Knoten Bischof-Brand-Straße/ Urseibachstraße kann als zentraler Platz eine eigene „Anderstraße“ (z.B. durch Baum mit ergänzende „Möblierung“ (z.B. durch Baum mit Runcbank, Trink-Brunnen, Spielgerät ...) eine neue Bedeutung erhalten. Die Einmündungsbereiche der Urseibachstraße und der Erlengasse in die Kurmainzer Straße liegen sich als „Tore zur Ortsmitte“ gestalterisch noch stärker hervorheben.

5 Die Qualitäten des Urseibachs werden freigelegt. Einblicke in besondere städtebauliche Blickachsen und Situationen ermöglicht. Die Böschungen werden von starkem Wildwuchs befreit. Der bestehende naturnahe Raum kann wahrgenommen und in die Ortsmitte besser integriert werden.



Beispiel Fahrradabstellanlage



Markt Erbach (Mittelfranken): intensive Beteiligungsprozesse haben die Umgestaltung des Marktes begleitet. Barrierefreiheit, Shared-Space, historische Pflasterung und moderne Marktmöbel waren Teil der 2022 erfolgten Umgestaltung. (Bildquelle: Publikation VCD Wohn(b)blicke)



Die Mitte von **Stierstadt** (Heinrich-Gelbel-Platz) ist beispielgebend für eine attraktive Gestaltung der Ortsmitte.

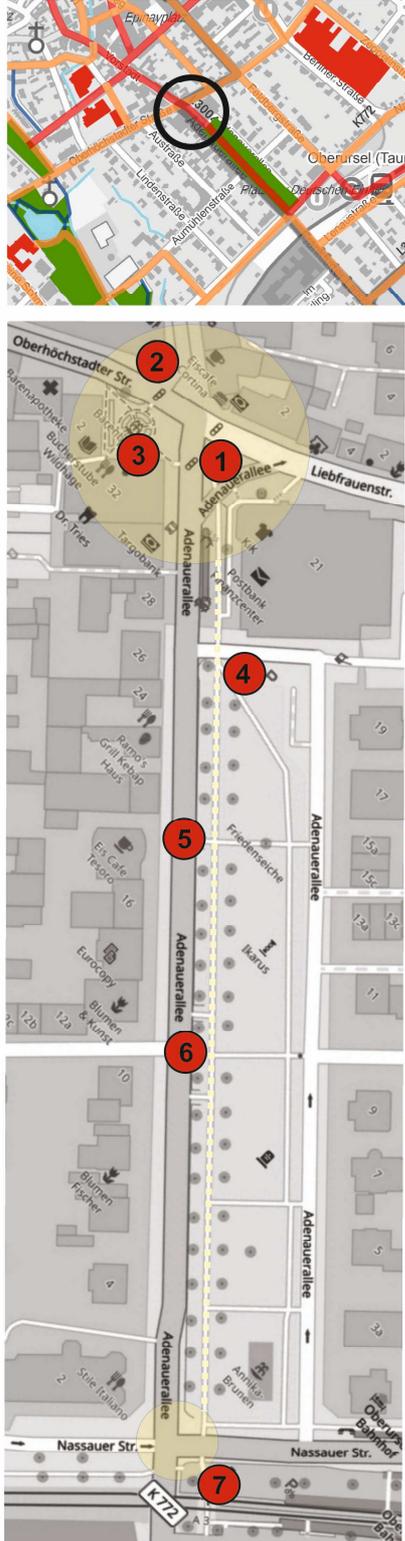


Dorfpiazza Altdorf b. Nürnberg im Ortsteil Rasch: Im Rahmen der Umgestaltung des Dorfpiazza wurde auch ein Zugang zum nahe gelegenen Finkenbach ermöglicht. Informationsstafeln zu Themen Wasser, Fluss, Bach ... wurden aufgestellt. (Bildquelle: Publikation VCD Wohn(b)blicke)

Anlage 8-3 Flaniermeile Adenauerallee / Bärenkreuzung
(Mängel- und Maßnahmenplan)



Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)
Flaniermeile Adenauerallee / Bärenkreuzung
Bestands- und Mängelanalyse



1



Die Flaniermeile Adenauerallee führt im Süden von der Kreuzung Nassauer Straße bis zur Bärenkreuzung und dann weiter in die Vorstadt. Die Kreuzung sowie der Alleinweg wurden zur Vorbereitung auf den Hessentag 2011 im Rahmen einer Gesamtkonzeption für das Bahnhofsumfeld neu gestaltet.

Bärenkreuzung: 1 2 3

Durch die Grunderneuerung der Adenauerallee hat sich der Alleinweg zu einer attraktiven und stark frequentierten Flaniermeile entwickelt. Am Übergang in die Fußgängerzone (Vorstadt) wird jedoch der Fußgängerfluss an der Kreuzung Oberhöchstader-/ Liebfrauenstraße durch den querenden MIV beeinträchtigt.

Die Kreuzung wird durch eine LSA mit Anforderungstaster („Bettelampel“) gesteuert. Der Fußverkehr ist deutlich benachteiligt.

Zum Abbiegen von der Adenauerallee in die Liebfrauenstraße ist es dem Busverkehr erlaubt, den Fußweg an der südöstlichen Seite der Kreuzung zu überfahren, was das Konfliktpotential für den Fuß- und Radverkehr erhöht.

Die Aufenthaltszone um den Bärenbrunnen wirkt isoliert und etwas vernachlässigt.

Zufahrt Parkplatz: 4

Der Parkplatz (Postbank, Rossmann) wird über die Adenauerallee erschlossen. Die Einmündung ist unübersichtlich und führt zu Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr.

6



7



5

Zwischen der Adenauerallee und dem Eiscafé Tesoro fehlt eine sichere Querungsanlage

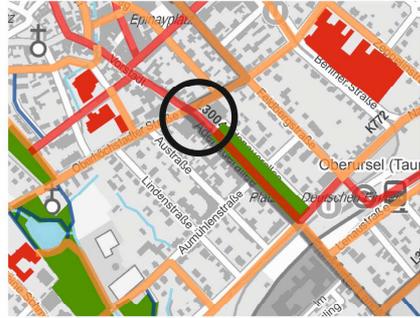
6 7

Der Alleinweg ist für den Radverkehr freigegeben. Es kommt zu Behinderungen zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere an den neuralgischen Punkten (Zufahrt Parkplatz oder Bärenkreuzung).

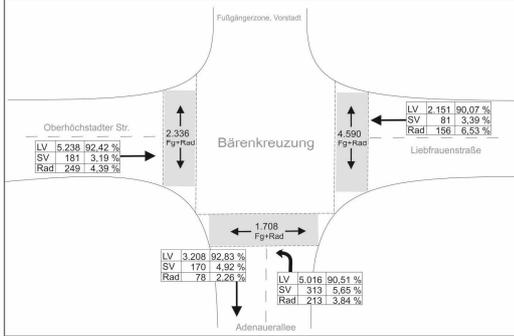




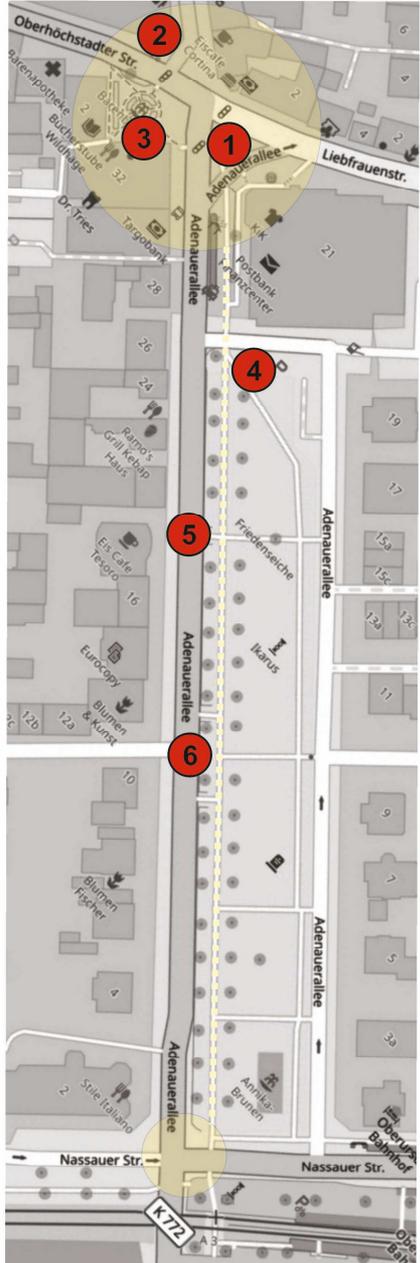
Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)
Flaniermeile Adenauerallee / Bärenkreuzung
Maßnahmen



Zweistufiges Konzept zur Umgestaltung der Bärenkreuzung: ① ② ③



Verkehrsbelastung an der „Bärenkreuzung“: 16.000 Kfz/24h (Verkehrszählung am 03.05.2022)



Stufe 1: Fußgängerfreundliche LSA – Vorrang für Zufußgehende

Zwei Varianten

- Diagonalquerung / „Rund um Grün“ signalisiert, dass an dieser Stelle die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmender angestrebt wird.



Beispiel Berlin-Friedrichstraße

- Vorrang für Zufußgehende und Radfahrende
- „Bettelampeln“ für Kfz-Verkehr / „Dauergrün“ zur Zufußgehende
- Kfz-Verkehr bekommt erst grünes Licht nach Bedarf
- Erkennung über Wärmebildkamera
- Ausgenommen ÖPNV

Stufe 2: Gestaltung als Shared Space-Bereich

Merkmale

- Geteilter öffentlicher Raum (Mischprinzip)
- Möglichst keine Beschilderung
- Weitestgehende Freihaltung vom ruhenden (Kfz)-Verkehr
- Prinzip „weiche Trennung“
- Partizipatorischer Prozess

Im Rahmen der Umwandlung zum Shared Space-Bereich Aufwertung des Platzes um den Bärenbrunnen Verbesserung der Aufenthaltsqualität



Beispiel: Duisburg, Hamborn Altstadtmarkt (DTV 13.000 Kfz/24h)

Zufahrt Parkplatz ④
Die Zufahrt zum Parkplatz sollte unterbunden werden, um das Flanieren zu ermöglichen. Zu prüfen ist, ob die Erschließung von der Nassauer Straße oder der Liebfrauenstraße aus erfolgen kann.

Einrichtung einer sicheren Querungsanlage ⑤
Zwischen der Adenauerallee und dem Eiscafé Tesoro wird eine sichere Querungsanlage eingerichtet.

Führung Radverkehr ⑥
Der Radverkehr wird auf der Adenauerallee geführt. Die wahrfreie Führung „Gehweg/Radverkehr frei“ wird aufgehoben.

Kapitel 9 Handlungsstrategie

Anlage 9-1 Kurzfristmaßnahmen aus den Stadtpaziergängen und der Online-Beteiligung

| Nr. | Standort / Lage | Beschreibung | Fußweg | Quelle ⁹ |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------|
| M1 Anlage bzw. Verbesserung von Querungsstellen | | | | |
| Oberursel-Mitte | | | | |
| 1 | Bärenkreuzung: Vorstadt / Adenauerallee / Oberhöchstadter Str./ Liebfrauenstr. | Verbesserung der Querungsanlage | 1. Ordnung | O |
| 2 | Adenauerallee / Höhe Eiscafé Tesoro | Einrichtung einer Querungsanlage | 1. Ordnung | O |
| 3 | Hohemarkstr. / Phillip-Reis-Straße / Im Portugall | Einrichtung einer Querungsanlage | 1. Ordnung | O |
| 4 | Hohemarkstr. / Höhe U-Bahn-Haltestelle <i>Oberursel Altstadt</i> | Einrichtung einer Querungsanlage | 1. Ordnung | O |
| 5 | Nassauer Str. / Berliner Str. | Einrichtung einer Querungsanlage | 2. Ordnung | O |
| 6 | Nassauer Str. / Hans-Thoma-Str. – Bushaltestelle <i>Oberursel (Taunus) Zeppelinstraße</i> | Einrichtung einer Querungsanlage | 2. Ordnung | O |
| 7 | Oberhöchstadter Str. – zwischen Rushmoorpark, Lomonossowpark, Höhe Haltestelle <i>Oberursel Feldbergschule</i> | Einrichtung einer Querungsanlage | 2. Ordnung | O |
| 8 | Oberhöchstadter Str. / Am Hang | Einrichtung einer Querungsanlage | 2. Ordnung | O |
| 9 | Oberhöchstadter Str. / Weingärtenstr. | Verbesserung der Querungsanlage – Einrichtung einer LSA | 2. Ordnung | O |
| 10 | Maasgrundweg / Königsteiner Str. / Herzog-Adolf-Str. | Einrichtung einer Querungsanlage | 2. Ordnung | O |
| Oberursel-Nord | | | | |
| 11 | Hohemarkstr. – zwischen der U-Bahn-Haltestelle <i>Oberursel Hohemark</i> und dem Taunus-Informationszentrum | Einrichtung einer Querungsanlage | 1. Ordnung | O |
| 12 | Hohemarkstr. / Höhe U-Bahn-Haltestelle <i>Oberursel Rosengärtchen</i> | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ, LSA | 1. Ordnung | S |
| 13 | Eichenwäldchenweg / Elvis-Presley-Weg / Lorsbachstraße | Verbesserung der Querungsstelle, Einsehbarkeit der Kreuzung – Grenzmarkierung, Aufpflasterung | 1. Ordnung | S |
| 14 | Eichenwäldchenweg / Eschbachweg | Verbesserung der Querungsanlage – Grenzmarkierung, Aufpflasterung | 1. Ordnung | S |
| 15 | Oberhöchstadter Str. / Borkenberg | Verbesserung der Querungsanlage – Aufstellfläche vergrößern | 1. Ordnung | S |

⁹ O = Online-Beteiligung, S = Stadtpaziergang

| Nr. | Standort / Lage | Beschreibung | Fußweg | Quelle ⁹ |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------|
| 16 | Kreuzung Dornbachstr. / Mainstr. – zwischen den Bushaltestellen <i>Oberursel (Taurus) Dillstraße</i> und <i>Oberursel (Taurus) Mainstraße</i> | Einrichtung einer Querungsanlage | 2. Ordnung | O |
| 17 | Sandweg / Borkenberg | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ | 2. Ordnung | S |
| Oberstedten | | | | |
| 18 | Weinbergstr. – zwischen Usinger Straße und Saalburgstraße / Hauptstraße | Einrichtung einer Querungsanlage | 2. Ordnung | O S |
| 19 | Am Alten Bach / Am Mergelgarten | Verbesserung der Querungsstelle, Einsehbarkeit der Kreuzung – Grenzmarkierung | 2. Ordnung | S |
| 20 | Hauptstr. / Mühlenweg | Verbesserung der Querungsstelle, Einsehbarkeit der Kreuzung – Grenzmarkierung | 2. Ordnung | S |
| 21 | Hauptstr. / Landwehr | Verbesserung der Querungsstelle, Einsehbarkeit der Kreuzung – Aufpflasterung | 2. Ordnung | S |
| Bommersheim | | | | |
| 22 | Burgstr. / Bommersheimer Str. / Lange Str. | Einrichtung einer Querungsanlage – Bedarfsampel / FGÜ, kurzfristig: (Kinder-) FGÜ durch „gelbe Füße“ | 1. Ordnung | O |
| 23 | Bommersheimer Str. / Wallstr. – zwischen Bushaltestelle Oberursel (Taurus)-Bommersheim Wallstraße | Einrichtung einer Querungsanlage – Bedarfsampel / FGÜ | 1. Ordnung | O S |
| 24 | Bommersheimer Str. / Odenwaldstr. | Einrichtung einer Querungsanlage – Bedarfsampel / FGÜ | 1. Ordnung | O |
| 25 | Bommersheimer Str. / Frankfurter Landstr. | Verbesserung der Querungsanlage – „konfliktfreie“ LSA-Schaltung | 1. Ordnung | O |
| 26 | Lange Str. – Einmündung ggü. Burgwiesenschule und Einmündung Lange Str.103 | Verbesserung der Querungsstelle, Einsehbarkeit der Kreuzung – Grenzmarkierung | 1. Ordnung | S |
| 27 | Bommersheimer Str. / Spessartstr. | Verbesserung der Querungsstelle, Einsehbarkeit der Kreuzung – Grenzmarkierung | 1. Ordnung | S |
| 28 | Bommersheimer Str./ Geschwister-Scholl-Str. | Verbesserung der Querungsstelle, Einsehbarkeit der Kreuzung – Aufstellen von Pollern / Bau einer Gehwegnase | 1. Ordnung | S |
| 29 | Bommersheimer Str. / Wallstr. – östlich der Wallstr. | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ | 2. Ordnung | S |

| Nr. | Standort / Lage | Beschreibung | Fußweg | Quelle ⁹ |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------|
| 30 | Homburger Landstr. / Lesingstr. / Folkbertusstr. | Verbesserung der Querungsanlage – Einrichtung einer LSA, Verbesserung Erkennbarkeit FGÜ | 2. Ordnung | O |
| 31 | In der Steingasse / Goldackerweg – Höhe Evangelische Kindertagesstätte Kreuzkirche / Spielplatz Goldackerweg | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ | 2. Ordnung | O |
| Weißkirchen | | | | |
| 32 | An der Bleiche / An der Kreuzwiese | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ | 1. Ordnung | O |
| Stierstadt | | | | |
| 33 | Weißkirchener Str. / Höhe Evangelische Kirche Stierstadt-Weißkirchen | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ | 1. Ordnung | O |
| 34 | Stierstadter Str. / Zimmermühlenweg / Untergasse | Verbesserung der Querungsstelle – Aufpflasterung o.a., optisches Signal | 1. Ordnung | S |
| 35 | Gartenstr. – zwischen Kiesweg und Pfingstbornstr. | Verbesserung der Querungsstelle, Einsehbarkeit der Kreuzung – Grenzmarkierung | 1. Ordnung | S |
| 36 | Gartenstr. – zwischen Kapellenstraße und Am Wetebrunnen | Verbesserung der Querungsstelle – Aufpflasterung | 1. Ordnung | S |
| 37 | Zimmermühlenweg / Höhe Netto | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ | 2. Ordnung | S |
| 38 | Weißkirchener Str. / Höhe Bahnübergang | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ | 2. Ordnung | S |
| 39 | Stierstadter Str. / Akazienstr. | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ | 2. Ordnung | O |
| 40 | Stierstadter Str. / Taunusstr. | Einrichtung einer Querungsanlage – FGÜ | 2. Ordnung | S |
| 41 | Kiesweg / Im Borgrund | Verbesserung der Querungsstelle, Einsehbarkeit der Kreuzung – Grenzmarkierung | 2. Ordnung | S |
| 42 | Fasanenweg / Höhe Grundschule Stierstadt | Verbesserung der Querungsanlage, Einsehbarkeit der Kreuzung – Halteverbot beidseitig vor / nach FGÜ ausweiten | 2. Ordnung | S |
| M2 | Faire Ampelschaltung | | | |
| Oberursel-Mitte | | | | |
| 1 | Bärenkreuzung: Vorstadt / Adenauerallee / Oberhöchstadter Str. / Liebfrauenstr. | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten, längere Grünphase | 1. Ordnung | O |
| 2 | Kumeliusstr. / Feldbergstr. | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten | 1. Ordnung | O |
| 3 | Oberhöchstadter Str. / Füllerstr. | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten, größere Aufstellfläche | 2. Ordnung | O |

| Nr. | Standort / Lage | Beschreibung | Fußweg | Quelle ⁹ |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------|
| 4 | Liebfrauenstr. / Berliner Str. | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten, längere Grünphase | 2. Ordnung | O |
| Oberursel-Nord | | | | |
| 5 | Oberhöchstader Str. / Borkenberg | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten, längere Grünphase | 1. Ordnung | S |
| Bommersheim | | | | |
| 6 | Frankfurter Landstr. / Homburger Landstr. | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten | 2. Ordnung | O |
| 7 | Frankfurter Landstr. / S-Bahn-Haltestelle <i>Oberursel Bahnhof</i> | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten an der S-Bahn Schranke / ggf. Unterführung | 2. Ordnung | O |
| Weißkirchen | | | | |
| 8 | Kurmainzer Str. / Frankfurter Landstr. | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten, längere Grünphase | 1. Ordnung | O S |
| 9 | Kurmainzer Str. / Memeler Str./ Mauerweg | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten, längere Grünphase | 1. Ordnung | S |
| 10 | Kurmainzer Str. / An der Bleiche | Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung – kürzere Wartezeiten, längere Grünphase | 1. Ordnung | S |
| M3 | Sitzgelegenheit im öffentlichen Raum (keine Totalanalyse der Gesamtstadt, ausgewählte Beispiele aus S und O) | | | |
| Oberursel-Mitte | | | | |
| 1 | Oberhöchstader Str. – zwischen Bushaltestelle <i>Oberursel (Taunus) Feldbergschule</i> und Am Hang | Aufstellen von mind. 2 Bänken pro Straßenseite | 2. Ordnung | O |
| 2 | Kronberger Str. – vor Hospiz St. Barbara und Physiotherapie Tim Klein | Aufstellen von mind. 2 Bänken | 2. Ordnung | O |
| 3 | Schleichweg nördlich des Parkplatz Bleiche, am Mühlgraben | Aufstellen von mehreren Bänken | 2. Ordnung | O S |
| 4 | Herzbergstr. – Richtung Innenstadt | Aufstellen mehrerer Bänke | 2. Ordnung | O |
| 5 | Willy-Seck-Str./ Marxstraße - Basketballplatz | Aufstellen mehrerer Bänke | 2. Ordnung | O |
| Oberursel-Nord | | | | |
| 6 | Im Heidegraben / Unterführung Eschbachweg | Aufstellen mehrerer Bänke, insb. für Jugendliche | 1. Ordnung | S |
| 7 | Camp-King-Park Fußwegverbindung / Kinderspielplatz Marshall-Ring | Aufstellen mehrerer Bänke, vorhandene Bänke erneuern | 2. Ordnung | S |
| Oberstedten | | | | |

| Nr. | Standort / Lage | Beschreibung | Fußweg | Quelle ⁹ |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------|---------------------|
| 8 | Hauptstraße 76 | Aufstellen einer Rundbank | 1. Ordnung | S |
| 9 | Ahornweg / Hauptstr. | Aufstellen einer Bank | 1. Ordnung | S |
| 10 | Hauptstr. / Park an der Trafostation | Aufstellen mehrerer Bänke | 1. Ordnung | S |
| Bommersheim | | | | |
| 11 | Lange Str. – Verkehrsberuhigter Bereich, z. B. Höhe Goldackerweg | Aufstellen mehrerer Bänke | 1. Ordnung | O S |
| 12 | An der Friedenslinde / Höhe Bolzplatz | Aufstellen mehrerer Bänke | 2. Ordnung | O |
| 13 | Im Himmrich / Höhe Burgwiesenhalle | Aufstellen mehrerer Bänke | 2. Ordnung | O |
| 14 | Geschwister-Scholl-Str. / Höhe Spielplatz Geschwister-Scholl-Str. | Aufstellen mehrerer Bänke | 2. Ordnung | O |
| Weißkirchen | | | | |
| 15 | Mauerfeldstr. / Am Gaßgang / Höhe Spielplatz Am Gaßgang und Spielplatz Mauerfeld | Aufstellen mehrerer Bänke | 2. Ordnung | S |
| M4 | Grünschnitt (keine Totalanalyse der Gesamtstadt, ausgewählte Beispiele aus S und O) | | | |
| Oberursel-Mitte | | | | |
| 1 | Neutorallee, insb. Eingänge Eppsteiner Str. / Bleiche | Grünschnitt | 2. Ordnung | S |
| 2 | Oberhöchstädter Str. / Deschauer Park / Rushmoorpark | Grünschnitt | 2. Ordnung | S |
| Oberursel-Nord | | | | |
| 3 | Fischbachstr. | Grünschnitt | 2. Ordnung | S |
| 4 | Camp-King-Pak Fußwegverbindung / Kinderspielplatz Marshall-Ring | Grünschnitt | 2. Ordnung | S |
| Oberstedten | | | | |
| 5 | Ahornweg / Hauptstr. | Grünschnitt | 1. Ordnung | S |
| Bommersheim | | | | |
| 6 | Bommersheimer Str. / Wallstr. | Grünschnitt | 1. Ordnung | S |
| Weißkirchen | | | | |
| 7 | An der Bleiche / Höhe Spielplatz An der Bleiche / Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. | Grünschnitt | 1. Ordnung | S |
| 8 | An der Bleiche 29 | Grünschnitt | 1. Ordnung | S |
| M5 | Gehwegparken verhindern (keine Totalanalyse der Gesamtstadt, ausgewählte Beispiele aus S und O) | | | |
| Oberursel-Mitte | | | | |
| 1 | Platz der Deutschen Einheit / Nassauer Str. | Gehwegparken verhindern | 1. Ordnung | O |
| 2 | Holzweg | Gehwegparken verhindern | 1. Ordnung | O |

| Nr. | Standort / Lage | Beschreibung | Fußweg | Quelle ⁹ |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------|---------------------|
| 3 | Hohemarkstr. | Gehwegparken verhindern | 1. Ordnung | O |
| 4 | Feldbergstr. – zwischen Epinayplatz und Oberursel Bahnhof | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| 5 | Feldbergstraße / Höhe Zollamt Oberursel – Richtung Oberursel Bahnhof | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| 6 | Oberhöchstader Str. – zwischen Kronberger Str. / An der Heide | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| 7 | Aumühlenstr. / Höhe Wiesenaustr. | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| 8 | Herzbergstr. / Höhe Rußkopfweg | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| 9 | Altkönigstr. / Höhe Kinderland St. Ursula | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| 10 | Altkönigstr./ Höhe Kolbenbergweg | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| Bommersheim | | | | |
| 11 | Goldackerweg / Höhe Münzenburgstr. | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| 12 | Im Himmrich / Höhe Burgwiesenhalle | Gehwegparken durch Elterntaxen verhindern | 2. Ordnung | O |
| 13 | An der Friedenslinde / Höhe Katholische Kindertagesstätte St. Aureus und Justina | Gehwegparken durch Elterntaxen verhindern | 2. Ordnung | O |
| Weißkirchen | | | | |
| 14 | Am Gaßgang / Höhe Taxi Adler Oberursel | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| Stierstadt | | | | |
| 15 | Gartenstr. / Höhe Gartenstr. 50 | Gehwegparken verhindern | 2. Ordnung | O |
| M6 | Barrierefreiheit (keine Totalanalyse der Gesamtstadt, ausgewählte Beispiele aus S und O) | | | |
| Oberursel-Mitte | | | | |
| 1 | Körnerstr. | Pflasterung und Bodenindikatoren erneuern | 1. Ordnung | S |
| 2 | Vorstadt / Kumeliusstr. | Verbesserung Gehwegfläche, Stolperfallen entfernen | 1. Ordnung | O |
| 3 | Willy-Seck-Str. / Marxstr. - Basketballplatz | Bordsteinabsenkungen | 2. Ordnung | O |
| 4 | Marxstr. / Parkweg Urselfach | Bordsteinabsenkung | 2. Ordnung | O |
| 5 | Oberhöchstader Str. / Kleine Schmieh | Blindenübergang führt bei Regen immer in eine tiefe Pfütze | 2. Ordnung | O |
| 6 | Erich-Ollenhauer-Str. | Starkes Gefälle auf Gehwegen ausgleichen | 2. Ordnung | O |
| 7 | Rathausplatz | Verbesserung Gehwegfläche, Stolperfallen entfernen | 2. Ordnung | O |
| Oberursel-Nord | | | | |
| 8 | Im Rosengärtchen 23 | Bordsteinabsenkung | 2. Ordnung | S |

| Nr. | Standort / Lage | Beschreibung | Fußweg | Quelle ⁹ |
|--------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------|
| 9 | Im Rosengärtchen 153 / Hohe- markstr. | Verbesserung Gehwegfläche | 2. Ordnung | S |
| Bommersheim | | | | |
| 10 | Im Himmerich (Sackgassen- ende) | Barrierefreie Anbindung des nörd- lichen Gehweges an Fuß- und Radweg Richtung Lange Straße | 2. Ordnung | S |
| Stierstadt | | | | |
| 11 | Heinrich-Geibel-Platz / Garten- str. | Barrierefreie Gestaltung des Plat- zes (z. B. Zugang) | 1. Ordnung | S |

Kapitel 10 Kommunikationskonzept für den Fußverkehr

Anlage 10-1 Steckbriefe zu bestehenden Kommunikationskampagnen

| Nr. | Titel | Kurzbeschreibung | Themenfeld |
|-----|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Die Kinder Umwelt Zeitung | Kampagne zur Förderung alternativer, nicht-motorisierter Verkehrsmittel bei Kindern und Jugendlichen, zusammen mit anderen umweltfreundlichen Denk-/Verhaltensweisen. Ein Projekt der Mobilität-Werk-Stadt in der Metropolregion Ruhr. | Schulwege Zu Fuß oder mit dem Fahrrad, Umweltschutz |
| 2 | Europäische Mobilitätswoche | Die Europäische Mobilitätswoche ist für Kommunen eine Gelegenheit, Maßnahmen und praktische Möglichkeiten im Verkehr, zur Förderung des Klimaschutzes, vorzustellen. | Alternative Verkehrsmittel, Vermeidung von Verbrennungsmotoren |
| 3 | Neubürger-Broschüre | Eine Info-Broschüre für Neubürgerinnen und Neubürger, zur Information über die Verkehrsinfrastruktur in Kiel, mit besonderem Augenmerk auf den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. | Änderung des Verkehrsverhaltens |
| 4 | Wien zu Fuß | Mobilität zu Fuß ist eine Initiative der Stadt Wien. Diese hat das Ziel den Fußverkehrsanteil in Wien zu erhöhen und das Gehen zu fördern. | Förderung des Fußverkehrs |
| 5 | Die Radsam-Kampagne | Sie zielt vor allem auf begleitende Öffentlichkeitsarbeit bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr ab. Korridore sollen geschaffen und der Einzelhandel, die Gastronomie etc. für die Radfahrende Kundschaft sensibilisiert werden. | Konfliktvermeidung zwischen Rad- und Fußverkehrsteilnehmenden |
| 6 | Zu Fuß zur Schule | Die Verbesserung der Sicherheit für Kinder und Jugendliche auf dem Schulweg, vorrangig durch die Reduktion des Hol- und Bringverkehrs. Außerdem verspricht man sich hierdurch, dass der Stress bei allen Beteiligten verringert und die Konzentrationsfähigkeit sowie die eigenständige Mobilität der Kinder erhöht wird. | Konfliktvermeidung zwischen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden v.a. vor Schulen |
| 7 | Fachveranstaltung 30:30:30 | Eine Methode, um auf attraktive Art Informationen zu einem Schwerpunktthema der Konfliktminderung im Straßenverkehr zu vermitteln, zur Diskussion anzuregen und zur Festigung des Wissensstandes beizutragen. | Kommunikation und Beteiligung verschiedener Interessengruppen zu einem vorgegebenem Fachthema |

| Nr. 1: Die Kinder Umwelt Zeitung | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | |
| Kurzbeschreibung: | |
| <p>Die Kampagne ist Teil der „Mobilität-Werk-Stadt“ für das Ruhrgebiet. Sie richtet sich an Kinder und Jugendliche und informiert darüber, wie man sich ökologischer verhalten kann. So werden der Zielgruppe vorrangig Maßnahmen gegen den Klimawandel nähergebracht, unter anderem im Bereich Naturschutz, Ernährung, Bewegung und Verkehr.</p> <p>Die Zeitung wird in regelmäßigen Abständen neu herausgegeben und bezieht aktuelle Geschehnisse mit ein. Die Ausgaben der Zeitung sind kostenfrei erhältlich.</p> | |
| Veranstalter: Förderverein Mobilität~Werk~Stadt e.V. | |
| Laufzeit: Seit 2017 | |
| Zielgruppe: Kinder und Jugendliche der Stadt Essen und im Allgemeinen der Metropolregion Ruhr | |
| Kooperationspartner: | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Essen ▪ Stadt Gelsenkirchen, Referat Umwelt ▪ Nationale Klimaschutz Initiative ▪ Runder UmweltTisch Essen ▪ aGEnda21 Gelsenkirchen, lokal ▪ BENA Universität Duisburg-Essen ▪ Parents 4 Future ▪ Essener Fahrradinitiative ▪ ADFC Kreisverband Essen ▪ VCD ▪ BUND ▪ PRO BAHN ▪ VeloCityRuhr ▪ NABU und NAJU ▪ Greenpeace ▪ Essener Aktion gegen Umweltzerstörung | |
| Förderung: | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Spenden und Beiträge des Fördervereins ▪ gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages | |
| Beispiele für Materialien: | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Internetseite: Information über die verschiedenen Mobilitätsformen, Wetterdienste, Kinder Umwelt Zeitung, weitere Projekte ▪ Flyer (Gut gemischt mobil, Nachbarschaftsauto), Broschüre (Instrumente der Kampagne, Fallbeispiele) | |
| Beispiele für Aktionen: | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilität-Werk-Stadt Gelsenkirchen: vier Handlungsfelder (zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn, Auto – Aber schlau) ▪ Kommunikation über Wettbewerbe wie Stadtradeln ▪ Kommunikation an Kinder über die „Kinder Umwelt Zeitung“ | |

| Nr. 2: Europäische Mobilitätswoche |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Europäische Woche für Mobilität ist für Städte und Gemeinden eine Gelegenheit, Maßnahmen und praktische Möglichkeiten vorzustellen, wie im kommunalen Bereich Mobilität und Klimaschutz gefördert werden kann.</p> <p>Die Kampagne findet jährlich unter einem spezifischen Motto statt (2022: Besser verbunden, 2023: Save Energie – Energie sparen). Das Hauptmotto der Europäischen Mobilitätswoche lautet „Mix and Move! – klimafreundlich mobil“.</p> | |
| <p>Veranstalter: Europäische Kommission, Federführung in Deutschland (seit 01.04.2016): Umweltbundesamt</p> | |
| <p>Laufzeit: Jährlich vom 16. - 22. September</p> | |
| <p>Zielgruppe: Europäische Städte</p> | |
| <p>Kooperationspartner:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Europäische Kommission ▪ Europäischer Koordinator ▪ Nationaler Koordinator (Deutschland: Umweltbundesamt) | |
| <p>Förderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die teilnehmenden Städte müssen ihre Maßnahmen selbst finanzieren: Behörden, nichtstaatliche Organisationen und private Partner. | |
| <p>Beispiele für Materialien:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Workshop, Koordinationstreffen ▪ Kommunikationspaket für Teilnehmende: Banner (Internet, Socialmedia), Broschüre, Mappe, Plakat, Powerpoint, Bilder, Briefkopf ▪ Best-Practice Broschüre, die viele verschiedene bereits erfolgreich durchgeführte EMW-Aktionen vorstellt ▪ Ideenliste mit verschiedenen erfolgreichen Aktionen aus Deutschland und Europa | |
| <p>Beispiele für Aktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Organisation von Aktivitäten zu klimaschonender Mobilität ▪ Umsetzung dauerhafter Maßnahmen ▪ Organisation von „Autofreier Tag“-Events ▪ Stadttouren ▪ Ausstellungen | |

Nr. 2: Europäische Mobilitätswoche

**EUROPÄISCHE
MOBILITÄTS
WOCHE**
16-22 SEPTEMBER

Quelle: Umweltbundesamt

Quelle: European Mobility Week

Internetseite: <http://www.mobilityweek.eu/>

Übertragbarkeit Kommunikationskonzept Fußverkehr:

- Übertragbarkeit: Kommunikationspaket (Beispiele Vorlage: Musterpowerpoint Muster, Musterbriefkopf, Musterplakat, Logos usw), Workshops.
- Anmeldung und Beteiligung von Schulen, Unternehmen oder NGO's
- Interessant für eine Kooperationsaktion im Rahmen der weiteren Diskussion zu Pimoo

Nr. 3: Neubürgerbroschüre

Kurzbeschreibung:

Die Neubürgerbroschüre enthält wichtige Hinweise zu allen Verkehrsmitteln und deren Kombinationsmöglichkeiten. Besonderes Augenmerk liegt auf ÖPNV und Fahrrad. Ziel der Kampagne ist die spielerische / einfache Heranführung der Neubürgerinnen und Neubürger an eine schonende und bessere Verkehrsmittelwahl in ihrer neuen Heimat.

Veranstalter: Landeshauptstadt Kiel

Zielgruppe: Neubürgerinnen und Neubürger der Stadt Kiel

Kooperationspartner: Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)

Förderung:

- Die Stadt finanziert die Broschüre unter Mithilfe des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)

Beispiele für Materialien: für Neubürgerinnen und Neubürger



kieler wege
Landeshauptstadt Kiel
MEINE NEUE STADT - CLEVER MOBIL IN KIEL

Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt Kiel
Tobias Bredow
Telefon: 0431 191-2251
E-Mail: www.radverkehr@kiel.de

Darüber hinaus sind fast alle für den Kfz-Verkehr nur in eine Richtung befahrbare Straßen, sogenannte einseitige Einbahnstraßen, für Radfahrerinnen und Radler in beiden Richtungen geöffnet. Wenn Sachgassen für den Fuß- und Radverkehr passierbar sind, ist es auf den Schildern durch ein Radwegeschild-Symbol zu erkennen.

Ein technisch einwandfreies Fahrrad ist die Basis für Ihre Freude am Fahrradfahren. Aus diesem Grund sollten Sie Ihr Rad einem kleinen Check unterziehen. Ist das Fahrrad technisch in Ordnung? Ist die Kette leichtgängig und nicht verrostet? Stimmt der Luftdruck? Sind die Lager ordentlich mit Fett geschmiert? Hat das Rad die richtige Größe? Sitzen Sie richtig auf dem Rad, ist die Sattelhöhe korrekt? Bleibt Ihnen schnell die Luft weg? Wenn Ihre Beine schlagartig müde, dann gewöhnen Sie sich langsam an das Fahrradfahren und starten Sie zunächst mit kurzen Distanzen, die Sie im Laufe der Zeit immer weiter steigern. Jeden Tag 30 bis 60 Minuten Bewegung sind optimal für Ihre Gesundheit.

So oft wie Sie glauben, regnet es gar nicht in Kiel. Probieren Sie es doch einfach aus, und falls es doch einmal regnet: Gute Regensachen und -hosen, und zur Not auch noch Gummisohlen für die Füße und Hände, sind mittlerweile preisgünstig zu bekommen.

Velorouten
Zwei Velorouten führen Sie sicher und schnell mit dem Fahrrad durch die Landeshauptstadt Kiel. Sie sind sogenannte „Schneestrasßen“ für Radfahrerinnen und Radfahrer. Auch Ortskundige können sie problemlos nutzen, da die Velorouten, die mittlerweile eine Länge von rund 120 Kilometer umfassen, gut ausgeschildert sind. Die Veloroute Nummer 10 wird als schnelle Verbindung ausgebaut.

Fahradstraßen
19 Fahrradstraßen mit 417 Kilometer Länge ermöglichen allen Kieler Radfahrerinnen und Radlern eine ungeläufige und zügige Fahrt. Fahrradstraßen sind ruhige Wohnstraßen, die in ganzer Breite Radweg sind. Dort dürfen Sie sogar nebeneinander fahren. Der Auto- und Motorradverkehr wird dort nur geduldet und darf maximal 30 Kilometer pro Stunde fahren.

Im Fahrbüchlein „Fahradstraßen in Kiel“ sind diese dargestellt. Das Fahrbüchlein ist im Umsteiger und im Rathaus erhältlich.
www.kielerwege.de

Tempo-30-Zonen
Bereits 1990 hat die Landeshauptstadt Kiel in vielen Kieler Wohngebieten Tempo-30-Zonen eingerichtet. Dadurch konnte die Anzahl an Unfällen drastisch reduziert werden. In Kiel liegen heute weit mehr als 300 Kilometer beziehungsweise zwei Drittel aller Straßen in Tempo-30-Zone. Dort lässt es sich auch besonders ruhig und sicher radeln oder zu Fuß gehen.

Radstation im „Umsteiger“
Radfahrerinnen und Radfahrer können in der Radstation des „Umsteigers“ gegen Gebühr bewacht parken. Haben Sie einen Parkplatz gemietet, können Sie rund um die Uhr in das Parkhaus und haben direkten Zugang zum Hauptbahnhof. Parktickets können Sie auch rund um die Uhr am Automaten und wählen der Öffnungszeiten in der angeschlossenen Werkstatt der Radstation kaufen. In Doppelschloßparkvorrichtungen stehen über 600 Stellplätze zur Verfügung. Zusätzlich können hochwertige Fahrräder aller Altersklassen und Fahrradanhänger ausgeliehen werden. In der Werkstatt + Radstation können Sie Ihr Fahrrad weiter der Öffnungszeiten auch reparieren lassen oder Fahrradzubehör kaufen. Eine Vielzahl

VCD
Verkehrsclub Deutschland
Ideen für eine mobile Stadt

Quelle: Stadt Kiel

Internetseite: <http://www.radmobil-kiel.de/projekte/>

Übertragbarkeit Kommunikationskonzept Fußverkehr:

- Broschüre für Neubürgerinnen und Neubürger: Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsformen.
- Förderung des zu Fuß Gehens als Alltagsaktivität.

| Nr. 4: Wien zu Fuß |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Kurzbeschreibung: Mobilität zu Fuß ist eine Initiative der Stadt Wien. Diese hat das Ziel den Fußverkehrsanteil in Wien zu erhöhen und das Zu-Fuß-Gehen zu fördern. Erreicht wird dies durch das Angebot diverser, mit dem zu-Fuß-gehen verknüpften Freizeitmöglichkeiten und Aktivitäten. | |
| Veranstalter: Die Mobilitätsagentur Wien GmbH (städtischer Eigenbetrieb) | |
| Zielgruppe: Alle Bürgerinnen und Bürger Wiens, Touristen eher untergeordnet | |
| Kooperationspartner: - | |
| Förderung: <ul style="list-style-type: none">▪ Eigene Mittel der Stadt Wien | |
| Beispiele für Materialien: <ul style="list-style-type: none">▪ Online Präsenz (Website, App, Social Media und Blog)▪ Broschüren▪ Events und Veranstaltungen▪ Stadtgestalterische Maßnahmen (Weggestaltung, Info-Stelen etc.) | |
| Beispiele für Aktionen: <ul style="list-style-type: none">▪ Spaziergang Kalender: Ein Kalender der Events und Aktivitäten erfasst, die man Zu-Fuß bewältigen kann. (z.B.: Sightseeing, Barhopping etc.)▪ Bewegungsspiel Street-Point: 35 Street-Points in der Stadt, durch Antippen mit einem Chip oder Teilnahmekarte können Punkte gesammelt und Preise gewonnen werden | |

Nr. 4: Wien zu Fuß



STARTSEITE / SPAZIERGANG KALENDER

Spaziergang Kalender

Sie möchten Wien auch abseits Ihres Grätzls kennenlernen? Dann sind Sie bei unserem Spaziergang-Kalender genau richtig. Von der kulinarischen Wanderung durch die Bezirke über verschlungene Pfade in der Altstadt bis zur Sagenführung – im Gehen entdecken Sie neue Seiten der Stadt.

Planen Sie ein Straßenfest oder einen Spaziergang?
Schicken Sie uns Ihren Termin.



< Januar Februar März >

Aktuelle Termine

26.
FEB
2023

Einmal rund um die Neue Welt

14:00 // [Geschichte, Spaziergang](#) // HIETZINGkultur
Anmeldung per SMS mit Kennwort "Neue Welt 3" und Anzahl der Personen



Quelle: Website wienzufuss.at

Internetseite: <https://www.wienzufuss.at/>

Übertragbarkeit Kommunikationskonzept Fußverkehr:

- Verknüpfung des zu Fuß Gehens mit Lifestyle fördernden Aktivitäten
- Die Jugend mit Wettbewerben der Schulen motivieren mehr zu Fuß zu gehen
- Online-Verkehrserziehung/ Mobilitätsbildung ermöglichen

Nr. 5: Die Radsam Kampagne**Kurzbeschreibung:**

Die Radsam-Kampagne zielt vor allem auf begleitende Öffentlichkeitsarbeit bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr. Insgesamt soll Akzeptanz geschaffen werden und das Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Interessensgruppen verringert werden. Korridore sollen geschaffen und der Einzelhandel, die Gastronomie etc., für die Radfahrende Kundschaft sensibilisiert werden.

Zielgruppe: Zu Fuß Gehende und Radfahrende, sowie das in der Innenstadt ansässige (Dienstleistungs-) Gewerbe

Kooperationen:

- Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) Thüringen
- Fachverband Fußverkehr Deutschland (Fuss) e.V.
- Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. – Landesverband Thüringen
- Blinden- und Sehbehindertenverband Thüringen (BSVT) e.V.

Förderung:

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020
- Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)

Beispiele für Materialien:

- Motive für Poster und Plakate
- Sprüche/Mottos (z.B. Fahr lässig – statt fahrlässig)

Beispiele für Aktionen:

- Verteilen von Flyern

Nr. 5: Die Radsam Kampagne



DIE RADSAM KAMPAGNE

Achtsam mit dem Rad fahr'n!



Quelle: Website [radsam-kampagne](https://radsam-kampagne.de/)

Internetseite: <https://radsam-kampagne.de/>

Übertragbarkeit Kommunikationskonzept Fußverkehr:

- Sensibilisierung durch Plakate und Banner
- Kommunikationskampagne gemeinsam Unterwegs in der Oberurseler Fußgängerzone (Vorstadt)
- Verteilung von „Goodies“ an Anliegend

Nr. 6: Zu Fuß zur Schule**Kurzbeschreibung:**

Die Idee hinter dem Ganzen ist die Verbesserung der Sicherheit für Kinder und Jugendliche auf dem Schulweg. Vorrangig soll hiermit der Hol- und Bringverkehr, entstehend durch sogenannte „Elterntaxis“, verringert werden. Außerdem verspricht man sich hierdurch, dass der Stress bei allen Beteiligten verringert und die Konzentrationsfähigkeit, sowie die Selbstständigkeit der Kinder verbessert werden. Die Umwelt soll dadurch ebenfalls entlastet werden.

Zielgruppe: Insbesondere Eltern mit schulpflichtigen Kindern und Schulen.

Kooperationen:

- Deutsche Kinderhilfswerk e.V.
- Verkehrsclub Deutschland e.V.

Förderung: freiwillige Spenden

Beispiele für Materialien:

- Warnwesten, Aufklärungsarbeit

Beispiele für Aktionen:

- Über das Schuljahr hinweg verteilte Aktionstage bzw. Wochen.
- Die Aktionen variieren und sind nicht festgeschrieben.
- Beispiele: Mehr Radstellplätze für weniger Autos, Laufbuspatenschaften älterer Mitschülerinnen und Mitschüler, ein Ampelsystem nach dem die Anfahrt zur Schule abhängig vom Verkehrsmittel bewertet wird usw.

Nr. 6: Zu Fuß zur Schule



Aktionstage 2023

Die Aktionstage 2023 finden vom **18. September - 29. September** statt. In dieser Woche werden Eltern, Lehrer*innen, Erzieher*innen und die Kindergarten- und Schulkinder dazu aufgerufen, zur Schule oder zum Kindergarten zu laufen, radeln oder rollern.



Kooperationspartner

Um die Aktionstage noch präsenter zu machen, kooperieren das Deutsche Kinderhilfswerk und der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) seit März 2020 mit dem Verband Bildung und Erziehung (VBE).



Repräsentative Umfrage zur Sicherheit von Schulwegen



Umfrage zu den Aktionstagen

Quelle: Website Zu Fuß zur Schule

Internetseite: <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/>

Übertragbarkeit Kommunikationskonzept Fußverkehr:

- Verkehr wird von der Straße auf den Bürgersteig verlagert (v.a. zu Stoßzeiten).
- Entlastung vor den Schulen, Unfallgefahr wird reduziert.
- Kurzstrecken werden vermieden, Schadstoffe werden vermieden.

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Nr. 7: Fachveranstaltung 30:30:30 | 30 Minuten Fachreferat 30 Minuten Diskussion 30 Minuten Konversation |
| <p>Kurzbeschreibung:</p> <p>Die Fachveranstaltung 30:30:30 soll auf attraktive Art Informationen zu einem Schwerpunktthema der Konfliktminderung im Straßenverkehr vermitteln, zur Diskussion anregen und zur Festigung des Wissensstandes beitragen. Durch den zeitlich vorgegebenen Rahmen sind die Vortragenden und die Diskussionsteilnehmenden gefordert, ihre Beiträge in knapper Form auf den Punkt zu bringen. Begleitet durch pointierte Moderation mit ansprechenden Moderationsformen soll eine Atmosphäre von hoher Aufmerksamkeit erzielt werden.</p> | |
| <p>Zielgruppen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte/Engagierte Bürgerinnen und Bürger ▪ Kommunalpolitik ▪ Politik, Kommunalverwaltung ▪ Polizei ▪ Vereine | |
| <p>Veranstalter: Die beteiligte(n) Kommune(n)</p> | |
| <p>Kooperationspartner:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachreferentin bzw. -Referent | |
| <p>Beispiele für Materialien:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Raumorganisation, Catering ▪ Veranstaltungseinladungen ▪ Entsprechende Medien zur anschaulichen Darstellung (Flipchart, PowerPoint, OHP) | |
| <p>Beispiele für Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ „Vermeidung von Kurzstrecken mit dem Auto – wie gut sind die Alternativen?“ ▪ „Gesundheitsfaktor Bewegung“ ▪ „Rücksicht auf dem Bürgersteig – respektvolles Miteinander zwischen Rad- und Fußverkehr“ | |
| <p>Übertragbarkeit Kommunikationskonzept Fußverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Möglichkeit zum Austausch/Dialog unterschiedlicher Akteure ▪ Einbindung neuer Impulse von außen | |