

Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)



**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

1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen.....	5
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung	5
1.2 Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	7
2. Bedeutung des Fußverkehrs für Mobilität und Lebensqualität.....	14
3. Anforderungen und Standards für den Fußverkehr.....	23
4. Das Beteiligungskonzept.....	27
4.1 Arbeitskreis Fußverkehr	27
4.2 Stadtspaziergänge	30
4.3 Online-Beteiligung	34
5. Grundlagen für eine stadtweite Netzkonzeption	35
5.1 Grundsätze der Netzkonzeption	35
5.2 Wichtige Quell- und Zielorte, Verknüpfungspunkte	38
5.3 Unfallanalyse Fußverkehr.....	43
5.4 Schulwege, Freizeit- und Wanderwege	44
5.5 Zukünftige Entwicklungen mit Bedeutung für den Fußverkehr.....	46
6. Das Fußverkehrsnetz.....	48
7. Fußverkehrskonzeptionen für die Stadtteile.....	50
7.1 Oberursel Mitte.....	51
7.2 Oberursel Nord.....	57
7.3 Oberstedten	61
7.4 Bommersheim	66
7.5 Weißkirchen	71
7.6 Stierstadt.....	75
8. Maßnahmenkonzept.....	80
8.1 Die Maßnahmen im Überblick	80
8.2 Typische Mängel – Prototypische Maßnahmen	81
8.3 Pilotmaßnahmen	92
8.4 Flaniermeile Adenauerallee.....	99
8.5 Weitere wichtige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs.....	104
9. Handlungsstrategie.....	108
10. Kommunikationskonzept für den Fußverkehr	112
10.1 Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit für die Fußverkehrsförderung.....	112
10.2 Konzeptionelle Überlegungen für ein Kommunikationskonzept	114
10.3 Die Bausteine	118

11. Zusammenfassung und Fazit.....	122
12. Literaturverzeichnis	124
13. Abkürzungsverzeichnis	131

Anhang

Kapitel 3 Anforderungen und Standards für den Fußverkehr

Anlage 3-1 Qualitätsstandards für den Fußverkehr

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

Kapitel 4 Das Beteiligungskonzept

Anlage 4-1 AK Fußverkehr (Protokolle)

Anlage 4-2 Stadtspaziergang Oberursel Mitte (Protokoll)

Anlage 4-3 Stadtspaziergang Oberursel Nord (Protokoll)

Anlage 4-4 Stadtspaziergang Oberstedten (Protokoll)

Anlage 4-5 Stadtspaziergang Bommersheim (Protokoll)

Anlage 4-6 Stadtspaziergang Weißkirchen (Protokoll)

Anlage 4-7 Stadtspaziergang Stierstadt (Protokoll)

Anlage 4-8 Ergebnisse der Onlinebeteiligung

Kapitel 5 Grundlagen für eine stadtweite Netzkonzeption

Anlage 5-1 Nutzungskarte Oberursel (Taunus)

Anlage 5-2 Wichtige Quellen und Ziele nach Stadtteilen

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
- Netzplan Oberstedten
- Mängelanalyse (Konfliktplan) Oberstedten

Anlage 7-4 Bommersheim

- Nutzungskarte Bommersheim
- Netzplan Bommersheim
- Mängelanalyse (Konfliktplan) Bommersheim

Anlage 7-5 Weißkirchen

- Nutzungskarte Weißkirchen
- Netzplan Weißkirchen
- Mängelanalyse (Konfliktplan) Weißkirchen

Anlage 7-6 Stierstadt

- Nutzungskarte Stierstadt
- Netzplan Stierstadt
- Mängelanalyse (Konfliktplan) Stierstadt

Kapitel 8 Maßnahmenkonzept

Anlage 8-1 Maßnahmenliste (Ergebnis Stadtspaziergänge)

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

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

Kapitel 9 Handlungsstrategie

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

Kapitel 10 Kommunikationskonzept für den Fußverkehr

Anlage 10-1 Steckbriefe zu bestehenden Kommunikationskampagnen

1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Vorbemerkungen

Zu Fuß Gehen ermöglicht fast allen Menschen im Nahbereich eine selbständige Teilnahme an der Mobilität und am städtischen Leben. Fußverkehr erzeugt ein urbanes Lebensgefühl, da sich ein großer Teil des städtischen Lebens auf Gehwegen, Plätzen und auf Grünflächen abspielt. Ein wichtiges Ziel von Planungen für den Fußverkehr ist es, ein möglichst engmaschiges, sozial sicheres Netz vorzuhalten. Die Gehbeziehungen sind meist weniger linear zielgerichtet auf einzelne Achsen bezogen. Vielmehr bedeutet Gehen auch Erleben von Stadträumen. Bestandteil der Mobilität aller ist auch die Ermöglichung körpergerechter und rollengerechter Mobilität für alle sozialen Gruppen. Die Sicherstellung sozialer Kontakte ist maßgebend und erfordert eine konsequente Abstimmung von Standards, insbesondere für Kinder und Ältere bzw. Mobilitätseingeschränkte. Hinzu kommen viele, vor allem kleinräumige Fußwege als Teil einer Wege- und Fahrtenkette, d. h. jeder legt zumindest einen Teil seiner Route immer auch zu Fuß zurück.

Ausgangslage

Ziel der städtischen Mobilitätspolitik in Oberursel (Taunus) ist es, den Anteil der innerstädtischen Wegestrecken, die zu Fuß, mit dem Rad, dem ÖPNV oder inter- und multimodal von den Einwohnerinnen und Einwohnern zurückgelegt werden, in den kommenden Jahren deutlich zu erhöhen. Neben den Vorteilen im Bereich Klimaschutz sollen dadurch mehr innerstädtisch nutzbare Räume geschaffen werden. Dies soll für Bewohner*innen und Gäste der Stadt zu einer erhöhten Lebens- und Aufenthaltsqualität führen sowie den Verkehrsfluss aller Verkehrsträger verbessern.

Der Fußverkehr ist in den bisherigen Betrachtungen zum Verkehrsgeschehen in Oberursel (Taunus) eher weniger als eigene Verkehrsart thematisiert worden. Es kommt zu Konflikten zwischen Fußverkehr und Radverkehr (besonders in der Fußgängerzone) bzw. Kfz-Verkehr (z. B. zugeparkte Gehwege). Insbesondere in den Altstadtbereichen (auch der Stadtteile), aber auch Wohngebieten der 60er und 70er Jahre führt die heutige Aufteilung des öffentlichen Verkehrsraums mit meist sehr engen Gehwegen zu Problemen bei der sicheren und barrierefreien Führung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Subjektiv besteht ein Gefühl der Unsicherheit bei diesen Gruppen, das zu einer Reduzierung der Aktivitäten zu Fuß führt.

Die Fertigstellung des Nahmobilitätschecks und der daraus resultierende Nahmobilitätsplan aus dem Jahr 2020 verdeutlichen, wie die Fußverkehrsförderung konzipiert und ausgestaltet werden kann (KRAUSE et al., 2020).

Aufgabenstellung

Ziel ist die Erarbeitung eines Fußverkehrskonzeptes in einem kooperativen Planungsprozess. Es soll ein gesamtstädtisches Fußverkehrsnetz erstellt werden, das die Kernstadt sowie die Stadtteile umfasst.

Es sollen Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs gebündelt und systematisch wichtige Fußwegeverbindungen geschaffen und auch attraktiv und sicher gestaltet werden.

Mit Hilfe des Fußverkehrskonzepts sollen Potentiale erkannt sowie Schwachstellen identifiziert und analysiert werden. Darauf aufbauend sollen geeignete Maßnahmen, strukturiert entsprechend ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit, ihrer Wirkung sowie der Kosten abgeleitet werden.

Insbesondere im Hinblick auf die Belange schwächerer Verkehrsteilnehmer*innen wie Kinder, ältere Menschen oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sollen die Bedingungen für den Fußverkehr im Alltag verbessert werden - ganz im Sinne der Sicherung einer eigenständigen Mobilität.

Die Situation des zu Fuß Gehens und die Aufenthaltsqualität sollen zukünftig stärker in den Fokus des Verwaltungshandelns gestellt werden.

Oberursel (Taunus) soll fußgängerfreundlicher werden!

Methodisches Vorgehen

Handlungskonzepte zur Förderung des Fußverkehrs müssen für alle Beteiligte (lokale Akteure, Gesamtheit der Bewohner*innen) einen Nutzen versprechen, das heißt positiv besetzt und in eine Gesamtstrategie eingebunden sein. Diese Gesamtstrategie umfasst die notwendige Infrastruktur, die Beteiligung der Nutzer*innen sowie der lokalen Akteure, Öffentlichkeitsarbeit und die Integration in das Verwaltungshandeln.

Vorrangige Handlungsfelder zur Förderung des Fußverkehrs sind: gute Wege im Alltags- und Freizeitwegenetz (Qualitätssicherung), höhere Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität, Stärkung des umweltbewussten Mobilitätsverhaltens, mehr Service und Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Klima für die umweltfreundlichen Verkehrsarten.

Von der Stadt Oberursel (Taunus) wird ein innovativer Lösungsprozess angestrebt. Bei der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes wird es deshalb als wichtig erachtet, verbindliche Leitlinien, Zielvorstellungen und Qualitätsstandards für die Gestaltung im diskursiven Prozess festzulegen.

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Gutachtens ist in mehrere Arbeitsschritte untergliedert, die die fachlichen Teilbereiche Grundlagenermittlung und Bestandserfassung, Entwurfsgrundlagen (Festlegen von Qualitätsstandards), Konzeption eines hierarchisch abgestuften Fußwegenetzes (Fußwege 1. und 2. Ordnung, Freizeitverbindungen) und die Erarbeitung eines strategischen Handlungskonzeptes mit entsprechenden Maßnahmen umfassen. Der Maßnahmenkatalog enthält Empfehlungen für Maßnahmen auf der Netzebene (Infrastruktur), sowie prototypische Maßnahmen (Übertragbarkeit auf andere Bereiche in der Stadt). Darüber hinaus werden Vorschläge für Pilotmaßnahmen wie die Einrichtung von Schulstraßen oder die Neugestaltung von Ortsmitten vorgestellt. Ergänzt werden weitere wichtige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs wie Bänke und Sitzmöglichkeiten, Trinkbrunnen und öffentliche Toiletten.

Die Organisation des Beteiligungsprozesses mit der interessierten Öffentlichkeit (Politik, Verbände, Institutionen, interessierte Bürger*innen) erfolgte im Rahmen eines projektbegleitenden Arbeitskreises (AK Fußverkehr). Im Rahmen der problemorientierten Bestandsanalyse

fanden Begehungen (Methode Stadtpaziergang) in allen Stadtteilen¹ statt. Begleitend und um möglichst viele Personen zu erreichen wurde eine Online-Beteiligung durchgeführt.

1.2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die Stadt Oberursel (Taunus)

Die Stadt Oberursel (Taunus) mit insgesamt 47.036 Einwohner*innen (Stand: 31.12.2021) gehört zum Hochtaunuskreis und ist landschaftlich attraktiv an den Südausläufern des Taunus gelegen. Die Mittelstadt mit einer Fläche von 45,4 km² und einer Höhenlage von 138 m ü. NN (Krebsmühle Weißkirchen) bis 820 m ü. NN (Taunusgebiet unterhalb Großer Feldberg) liegt im Einzugsbereich der Metropole Frankfurt am Main. Neben der Kernstadt (Mitte und Nord) besteht Oberursel (Taunus) aus den Stadtteilen Bommersheim, Oberstedten, Stierstadt und Weißkirchen (Abb. 1-1).

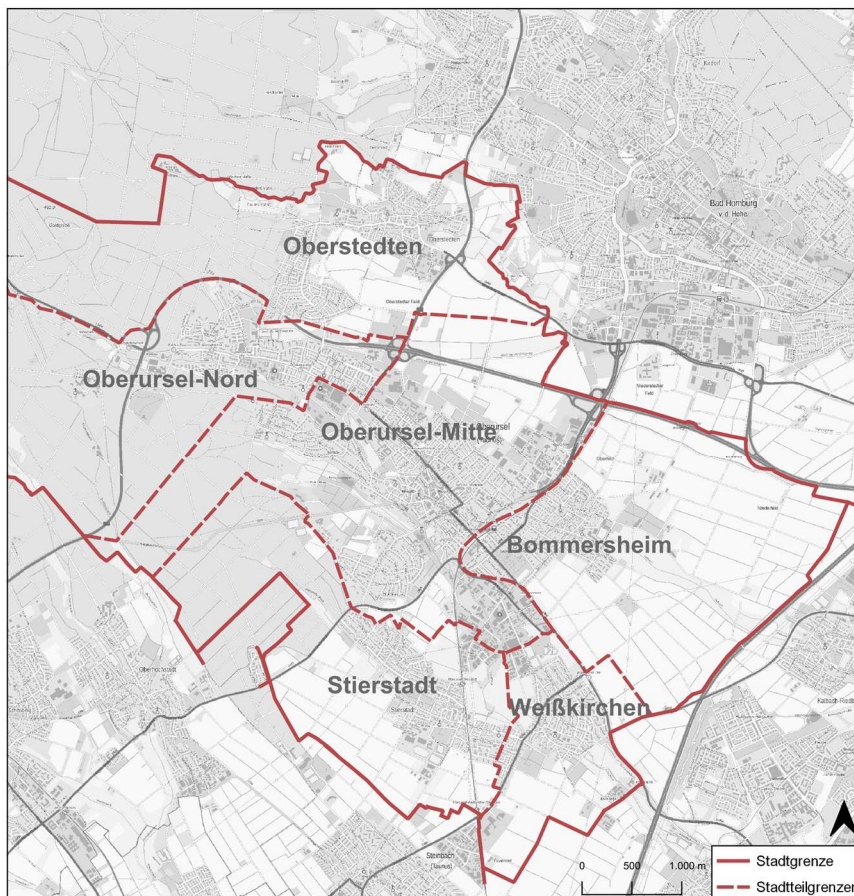


Abb. 1-1: Stadtteile Oberursel (Taunus) (Quelle: Eigene Darstellung)

¹ Im Rahmen der Erarbeitung des Nahmobilitätsplans ist bereits ein Stadtpaziergang für die allgemeine Öffentlichkeit in der Kernstadt durchgeführt worden.

Die Verteilung der Einwohner*innen auf die einzelnen Stadtteile zeigt Tab. 1-1.

Oberursel Mitte (inkl. Oberursel Nord und Bommersheim)	30.564 EW
Oberstedten	6.355 EW
Weißkirchen	4.676 EW
Stierstadt	5.441 EW
Gesamtstadt	47.036 EW

Tab. 1-1: Anzahl der Einwohner*innen von Oberursel (Taunus) (Stand: 31.12.2022)

Oberursel (Taunus) ist über die Regionalbahn (RB 15 „Taunusbahn“), die S-Bahn-Linie S5, die U-Bahn-Linie U3 sowie überörtliche Busverbindungen gut mit dem ÖPNV an Frankfurt und andere umliegende Städte angebunden. Im Stadtgebiet verkehrt der Stadtbus (Linien 41,42,43 sowie die Abendlinien 44,45,46 und der Nachtbus n31), betrieben von den Stadtwerken Oberursel (Taunus). Über die Autobahn A 661 mit zwei Anschlussstellen und das Bad Homburger Kreuz an die A 5 ist die Stadt an das Fernverkehrsnetz angeschlossen

Die Kernstadt (Oberursel Mitte) bildet das kulturelle und geschäftliche Zentrum mit Kulturangeboten, Einkaufsmöglichkeiten und Behörden. Die Altstadt von Oberursel (Taunus) und die Ortskerne der Stadtteile zeichnen sich durch enge Straßenräume und winklige Gassen mit überwiegend Kopfsteinpflaster und zum Teil vorhandenen, aber sehr schmalen, Gehwegen aus.

Die Stadtteile zeichnen sich aufgrund ihrer früheren Eigenständigkeit durch gewachsene Siedlungsstrukturen aus und verfügen trotz ihres dörflichen Charakters über eigene Nahversorgungsgebiete und eine gute soziale Infrastruktur. Sie sind überwiegend landwirtschaftlich geprägt, eingerahmt von Wiesen und Feldern. Mit einem reichen Vereinsleben haben sich die Stadtteile zu lebendigen Wohngemeinden entwickelt.

In Oberursel (Taunus) gibt es neben dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung sechs Ortsbeiräte (Mitte, Nord, Bommersheim, Oberstedten, Stierstadt, Weißkirchen), die sich für die Belange des Stadtteils einsetzen.

Die Stadt ist bedeutendster Schulstandort im Hochtaunuskreis (17 Schulen, darunter sieben Grundschulen und mehrere weiterführende Schulen), weiterhin 17 Kindertagesstätten sowie ein Kinder- und Jugendbüro. Mit der Frankfurt International School ist in Oberursel (Taunus) eine der größten internationalen Schulen Europas ansässig (1.800 Schüler*innen aus 55 Ländern).

Mobilitätskennwerte

Zur Beurteilung des Mobilitätsverhaltens der Wohnbevölkerung in Oberursel (Taunus) können die Mobilitätskennwerte aus der Verkehrserhebung des *Systems repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV)* herangezogen werden (GERIKE et al., 2020).

Der Anteil der Zufußgehenden am Gesamtverkehrsaufkommen ist in Oberursel (Taunus) nicht unerheblich, er beträgt 36 % im Binnenverkehr und 24 % bei der Betrachtung aller Wege. Zum Vergleich: der Anteil des MIV beträgt 38 % im Binnenverkehr (also nur 2 % mehr als der Fußverkehr), aber 48 % bei der Betrachtung aller Wege (Abb. 1-2).

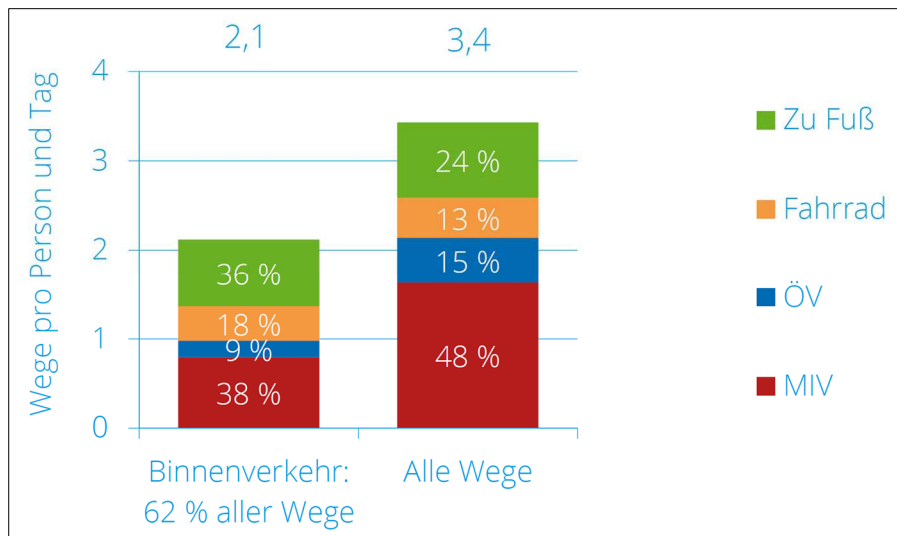


Abb. 1-2: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen (Quelle: GERIKE et al., 2020)

Die meisten Wege werden in Oberursel (Taunus) in der Freizeit (30 % aller Wege) absolviert, gefolgt von den Wegen für Einkauf / Dienstleistung (28 %) und für den Weg zum Arbeitsplatz (20 %). Bei den Wegen für die Freizeit nimmt der Fußverkehr einen Anteil von 31 % und der MIV mit 49 % ein. Mit 30 % liegt der Fußverkehrsanteil für Wege zu Kita / Schule / Ausbildung ähnlich hoch (26 % MIV), ebenso der Anteil der Wege für den Einkauf 29 % (51 % MIV). Besonders gravierend fällt der Unterschied im Anteil zwischen Fußverkehr und MIV bei den Wegen zum eigenen Arbeitsplatz aus: nur 7 % gehen zu Fuß, während 57 % für den Weg zum Arbeitsplatz den Pkw wählen (Abb. 1-3).

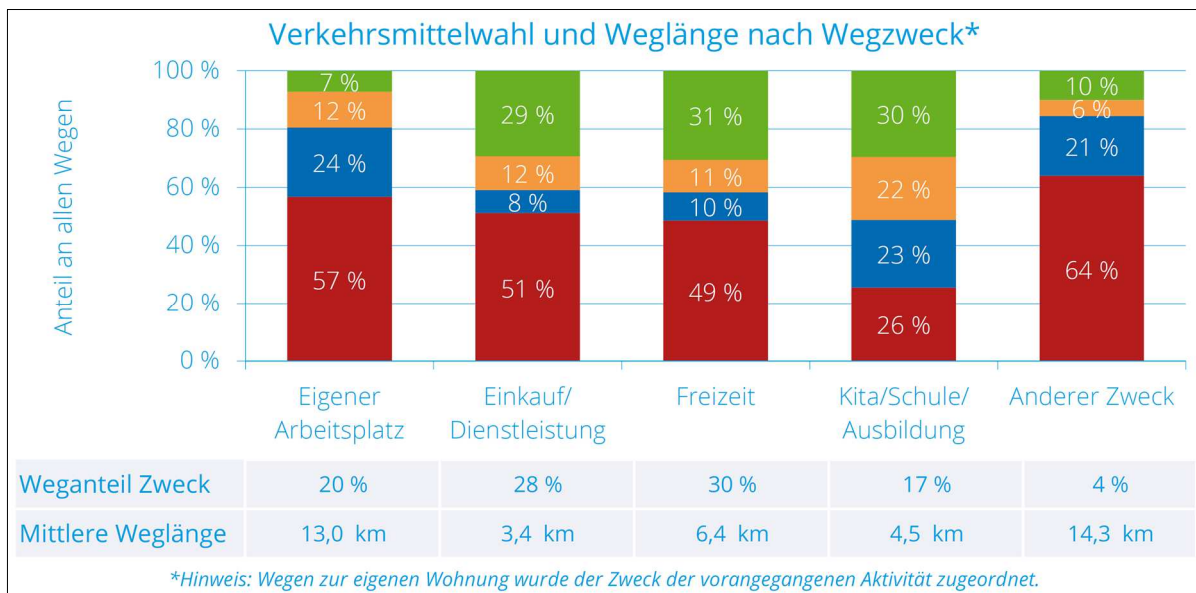


Abb. 1-3: Verkehrsmittelwahl und Weglänge nach Wegezweck (Quelle: GERIKE et al., 2020)

Die Verkehrsmittelwahl differiert je nach zurückzulegender Wegestrecke. Je länger die Wegestrecke (ab 3 km), umso mehr rücken der MIV und der ÖV bei der Nutzung in den Vordergrund. Doch mehr als die Hälfte der Wege (55 %) liegen unter 3 km. Der größte Anteil im Fußverkehr

(und gleichzeitig geringste Anteil im MIV) besteht bei den Wegen unter 1 km Distanz: 67 % gehen hier zu Fuß, 17% nehmen den Pkw. Nur 2 km mehr und die Anteile kehren sich deutlich um: bei einer Distanz zwischen 1 und 3 km gehen nur noch 20 % zu Fuß, 47 % wählen den MIV (Abb. 1-4).

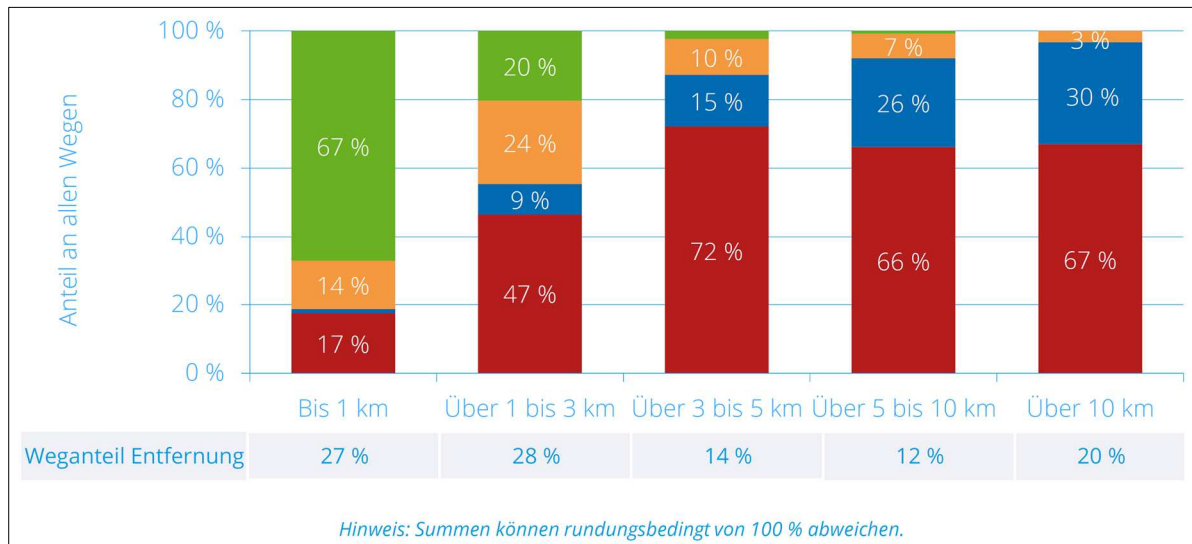


Abb. 1-4: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Quelle: GERIKE et al., 2020)

Demografie / Altersverteilung

In Abb. 1-5 ist die Altersverteilung der über 55-jährigen mit Hauptwohnsitz in Oberursel (Taunus) am 31.12.2019 dargestellt. Im Juli 2025 werden 35,9 % aller Bürger*innen von Oberursel (Taunus) 60 Jahre und älter sein.

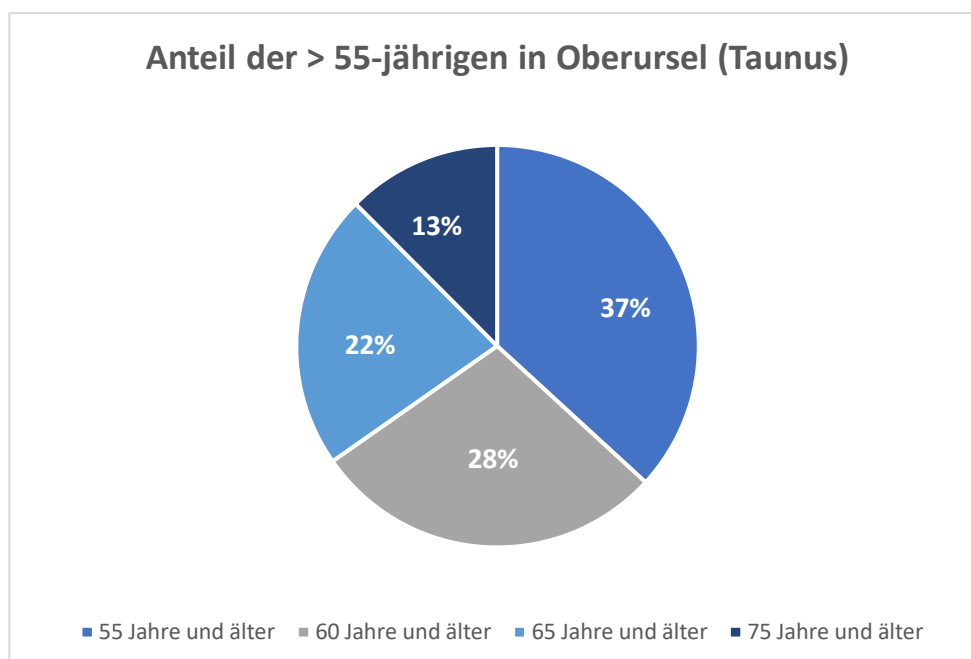


Abb. 1-5: Altersverteilung der > 55-jährigen in Oberursel (Taunus) (Quelle: Oberursel (Taunus, 31.12.2019, Eigene Darstellung)

Bericht

Differenziert nach den Stadtteilen in Oberursel (Taunus) ist zu erkennen, dass in allen Stadtteilen eine ähnlich hohe Altersverteilung von 34 % bis 36 % vorliegt. Bei der Betrachtung der Geschlechtsverteilung ist der Anteil der Frauen > 55 Jahren in allen Stadtteilen höher als der Anteil der Männer (Tab. 1-2).

	Männlich	Weiblich	% an Σ Einwohnende
Oberursel Mitte / Oberursel Nord / Bommersheim Σ Einwohnende: 30443			
55 bis <60	1136	1257	7,86
60 bis <65	896	950	6,06
65 bis <75	1215	1427	8,68
75 und älter	1473	2262	12,27
Gesamt	4720	5896	34,87
Oberstedten Σ Einwohnende: 6433			
55 bis <60	294	280	8,92
60 bis <65	169	179	5,41
65 bis <75	291	330	9,65
75 und älter	326	381	10,99
Gesamt	1080	1170	34,98
Weißkirchen Σ Einwohnende: 4733			
55 bis <60	185	167	7,44
60 bis <65	141	162	6,40
65 bis <75	234	282	10,90
75 und älter	239	314	11,68
Gesamt	799	925	36,43
Stierstadt Σ Einwohnende: 5326			
55 bis <60	189	219	7,66
60 bis <65	163	161	6,08
65 bis <75	265	327	11,12
75 und älter	290	308	11,23
Gesamt	907	1015	36,43

Tab. 1-2: Altersverteilung der > 55-jährigen in Oberursel (Taunus) nach Geschlecht und Stadtteil
(Quelle: Oberursel (Taunus), 31.12.2019, Eigene Darstellung)

Verkehrliches Leitbild Oberursel (Taunus) – Pimoo

Für Oberursel (Taunus) ist ein verkehrliches Leitbild erarbeitet und von der Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2021 beschlossen worden.

Der Erarbeitungsprozess des Projekts für den Handlungsrahmen wurde durch Fördermittel des Bundes ermöglicht, diese stammen aus dem Förderprogramm „Mobilitätswerkstadt 2025“. „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität Oberursel“. Mit unterschiedlichen Beteiligungsformaten wurden in der Phase I das verkehrliche Leitbild, sieben Leitziele und Instrumente entwickelt (STADT OBERURSEL (TAUNUS), 2023). Für eine transparente Kommunikation und fortlaufende Einbindung der Bürger*innen von Oberursel (Taunus) werden die Ergebnisse, Konzepte, (prototypische) Maßnahmen und weiteren Schritte über die Informationsplattform *Oberursel im Dialog - pimoo* bereitgestellt².

Verkehrliches Leitbild

„Die Sicherheit aller Menschen in Oberursel (Taunus) und der Erhalt der Lebensgrundlagen sind Richtmarker unseres gemeinsamen Handelns.

Wir wollen den Verkehr in Oberursel (Taunus) so gestalten, dass die Belange aller im Verkehr Teilnehmenden berücksichtigt werden und effiziente und nachhaltige Lösungen gefunden werden. Der Verkehr soll für alle durchgehend, sicher, fair und wenig störend sein. Offen und transparent werden Maßnahmen – wie z. B. der Bau von Verkehrswegen, die Programmierung von Ampelschaltungen und die Erarbeitung einer Stellplatzsatzung – ausprobiert und erprobt.“ (MOLTER / STEINHAUER, 2021)

Sieben Leitziele Der Verkehrsfluss für alle Verkehrsmittel ist gesichert.

1. Fuß- und Radverkehr werden sicher auf durchgängigen Wegen geführt.
2. Der ÖPNV in Oberursel (Taunus) wird attraktiver.
3. Das Verkehrsaufkommen im MIV in Oberursel (Taunus) steigt nicht weiter an.
4. Die Akzeptanz geltender Regeln bei allen am Verkehr Teilnehmenden ist hoch und die Sicherheit gewährleistet.
5. Potentiale der Verkehrsmittelvernetzung und Digitalisierung werden konsequent genutzt.
6. Es macht Spaß, sich in Oberursel (Taunus) aufzuhalten.

(STADT OBERURSEL (TAUNUS), 2023).

Aufbauend auf Phase I wird die Phase II *pimoo 2.0* durch die wissenschaftliche Unterstützung der Fachgruppe Mobilitätsmanagement der Hochschule RheinMain Wiesbaden bis Mitte 2024 weiterfinanziert. Innerhalb des Projektes wird ein Bewertungstool für die beschlossenen verkehrlichen Leitbilder entwickelt, eine App für das Mobilitätstracking der Nutzer*innen programmiert sowie verschiedene Verkehrsversuche durchgeführt (HOCHSCHULE RHEINMAIN WIESBADEN, 2021).

„Die Mobilitätsberatung zu Gebäuden“ informiert Bauherr*innen über Möglichkeiten, nachhaltige Mobilität im Rahmen von Bauvorhaben zu fördern. Das Beratungsangebot ist hier abrufbar: <https://www.oberursel.de/mobilitaetsberatung>.

² <https://www.oberurselindialog.de/pimoo> (Zugriff am 07. Februar 2023)

Im Rahmen der Erarbeitung des Nahmobilitätschecks wurden ebenfalls Leitziele entwickelt. Nachstehend sind die Leitziele mit Bezug zum Fußverkehr dargestellt.

Leitziele Nahmobilitätscheck – Bezug Fußverkehr

- Priorität der Verkehrsmittel zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn beim Ausbau.
- Sichere, attraktive und barrierefreie Erreichbarkeit der Ziele des täglichen Lebens, wie des Stadtzentrums, der Versorgungsschwerpunkte sowie der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche, auf lückenfreien und vernetzten Wegeverbindungen zu Fuß und mit dem Rad (auch in / von den Stadtteilen).
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung.
- Durchgängige Mobilität für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen.
- Barrierefreie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure.

(KRAUSE et. al, 2020).

Das verkehrliche Leitbild (und hier besonders das Leitziel 2) und die Leitziele aus dem Nahmobilitätscheck sind die Grundlage für die Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes.

2. Bedeutung des Fußverkehrs für Mobilität und Lebensqualität

Fußverkehr³ ist ein häufig unterschätzter Bestandteil stadtverträglicher (Alltags)Mobilität. Das zu Fuß gehen ist die Form der Mobilität, die am wenigsten Menschen aufgrund von sozialen, finanziellen oder körperlichen Einschränkungen ausschließt. Gute und sichere Bedingungen für das zu Fuß Gehen gewährleisten Eigenständigkeit und Mobilität bis ins hohe Alter. Regelmäßige Bewegung beeinflusst wie kein anderer Faktor die Gesundheit⁴. Zufußgehende erzeugen keinen Lärm, keine Abgase und haben den günstigsten spezifischen Flächenbedarf. Der öffentliche Raum – Straßen, Plätze, Parks – ist für die meisten Menschen ein sehr wichtiger Teil der außerhäuslichen physischen Umwelt, ein Ort des Austausches und der zufälligen Begegnung, ein wichtiger Entwicklungsraum für Kinder und Jugendliche. Fußgänger*innen beleben den öffentlichen Raum. Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, erhöhen das allgemeine Sicherheitsempfinden und das Wohlempfinden in der Stadt. Eine besondere Bedeutung kommt dem Quartier zu, in dem viele Aktivitäten stattfinden.

Fußverkehr vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeitsziele

Die Förderung von Fußverkehr leistet gerade vor dem Hintergrund, dass Fußverkehr als Basismobilität und wichtigster Zubringerverkehr für den ÖPNV einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der 17 Nachhaltigkeitsziele (SDGs) der Vereinten Nationen, die auch von Deutschland übernommen wurden (Abb. 2-1) (BUNDESREGIERUNG, 2018).



Abb. 2-1: Die 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen
(Quelle: BUNDESREGIERUNG, 2018)

³ Definition: Unter Fußverkehr wird derjenige Anteil am Alltags- und Freizeitverkehr verstanden, der ohne jegliches Verkehrsmittel (Auto, Bahn, Bus, Fahrrad etc.) abgewickelt wird. Als Teilnehmende des Fußverkehrs werden alle Verkehrsteilnehmenden bezeichnet, die Distanzen ohne Verkehrsmiteinsatz zurücklegen. Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung oder Behinderungen sind ebenfalls Teilnehmende des Fußverkehrs.

⁴ Wer zu Fuß geht, steigert seine Fitness, stärkt Kreislauf und Abwehrsystem. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt 10.000 Schritte / Tag → 7-9 km.

Fußverkehr zählt insbesondere auf die folgenden Ziele ein:

- Ziel 3: Gesundheit und Wohlergehen schließen den Schutz vor den Folgen des Klimawandels und die Gesundheitsförderung durch regelmäßige und niederschwellig zugängliche Bewegung im Alltag ein.
- Ziel 10: Weniger Ungleichheiten ergeben sich durch selbstbestimmte Mobilität aller Menschen unabhängig von ihrem Alter, ihren körperlichen Fähigkeiten oder ihrer kulturellen Prägung. Sie ist eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.
- Ziel 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden weisen eine geringe Lärm- und Umweltbelastung auf. Aktiven, sozial gerechte, umwelt- und klimaschonende Verkehrsformen tragen zum Erreichen der Klimaschutzziele und begrenzen den Flächenverbrauch.
- Ziel 13: Maßnahmen zum Klimaschutz sollten neben Pull-Maßnahmen auch Push-Maßnahmen eingesetzt werden, um die Klimabelastung durch den Straßenverkehr zu senken. Dafür eignet sich insbesondere eine Verlagerung von Fahrten unter 2 km Länge, also mit einer idealen Fußverkehrsentscheidung.

Fußverkehr ist keine Restgröße

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Zu Fuß gehen ist demnach eine wichtige Größe zur Mobilitätssicherung und keine Restgröße: Fußverkehr ist auch Verkehr⁵. Die bundesweite Mobilitätserhebung *Mobilität in Deutschland (MiD)* belegt, dass im Modal-Split der Fußverkehr mit 22 % Verkehrsanteil die zweitstärkste Verkehrsart hinter dem Pkw mit 43 % (NOBIS / KUHNIMHOF, 2019) ist⁶. Hinzu kommen viele, vor allem kleinräumige Fußwege als Teil einer Wege- und Fahrtenkette, d. h. jede / jeder legt zumindest einen Teil seiner Route immer auch zu Fuß zurück.

Der Anteil der ausschließlichen Fußwege am Modal Split liegt etwa zwischen 15 % und 40 % (in Oberursel (Taunus) bei 24 %, im Binnenverkehr sogar bei 36%). Werden die Gehetappen zu Haltestellen und anderen Verkehrsmitteln mitgezählt, liegt der Fußwegeanteil bei rund 50 % (KRAUSE, 2013).

Beispiele deutscher Städte zeigen, dass durchaus auch Anteile deutlich über 30 % erreicht werden können⁷. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Fußverkehr noch

5 Verkehr definitionsgemäß verstanden als Ortsveränderung von Personen (also auch von Personen, die zu Fuß unterwegs sind), Gütern, Nachrichten oder Energie.

6 Im Verhältnis zu den beiden vorangegangenen Erhebungen von 2002 und 2008 reduziert sich der Anteil der ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wege leicht von 23 % bzw. 24 % (NOBIS/KUHNIMHOFF, 2019).

7 Fußverkehrsanteile mit ca. 30 Prozent: Metropolen wie Berlin und Frankfurt (30 %), wobei der Anteil in einzelnen Stadtteilen noch höher ausfällt (z. B. Berlin-Mitte 35 %), bei den Großstädten sind Fürth (Bayern) mit 35 % und Jena (Thüringen) zu nennen, bei den Städten unter 100.000 Einwohnern sind es Schwerin (Mecklenburg-Vorpommern) mit 33 % und Viernheim (Hessen) mit 31 % (eigene Zusammenstellung nach Auswertung unterschiedlicher Quellen wie System repräsentativer Verkehrsbefragungen/Mobilität in Städten – SrV, Haushaltsbefragungen der Städte). Da Wege über Aktivitäten an unterschiedlichen Orten definiert werden und sie dem Verkehrsmittel mit dem größten Anteil zugeordnet werden, bilden diese Statistiken die vielen Fußwegestappen zum Auto, zum ÖPNV usw. gar nicht mit ab. Somit wird der Stellenwert der Fußwege systematisch bzw. definitionell unterschätzt.

Bericht

wenig als „eigenständige Verkehrsart“ wahrgenommen wird, die eigenen Konzepte, ein sicheres und leistungsfähiges Netz sowie ausreichende Dimensionierung und Gestaltung des öffentlichen Raums erfordert.

Abb. 2-2 macht deutlich, dass größere Städte in der Regel höhere Fußverkehrsanteile aufweisen als Städte im ländlichen Raum.

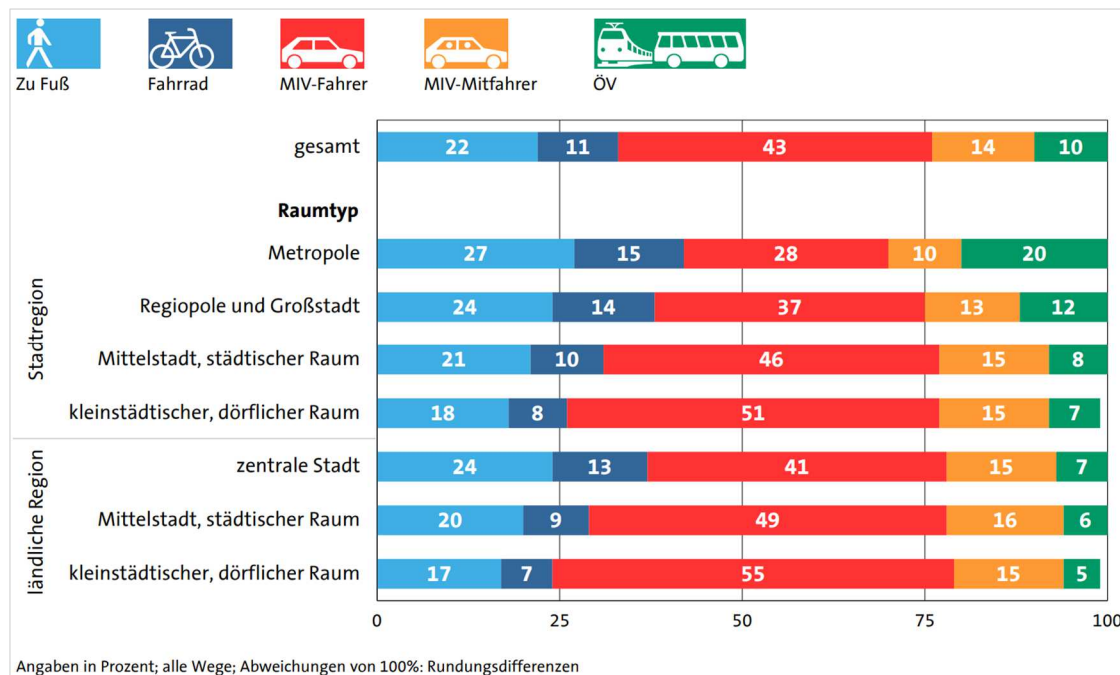


Abb. 2-2: Modal Split nach Raumtyp (Quelle: NOBIS / KUHNIMHOF, 2019)

82% der Deutschen gehen gern zu Fuß. Zufußgehen ist ein beliebtes Fortbewegungsmittel und die Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, werden länger – schon vor der Corona-Pandemie. So ist die mittlere Wegelänge zwischen 2002 und 2017 um 16% (auf 1,6 km) gestiegen (NOBIS / KUHNIMHOF, 2019).

Fußgängerinnen und Fußgänger unterscheiden sich in ihrem Verkehrsverhalten

Fußgängerinnen und Fußgänger gehen unterschiedlich schnell. Die Gehgeschwindigkeit ist abhängig von persönlichen Merkmalen, den Begleitumständen des Weges, den Umfeldbedingungen und dem Zweck des Weges.

Eine besondere Bedeutung spielt das Alter und die Art der Mobilitätseinschränkung. Dies wurde eindrucksvoll in einem Feldversuch „250 m-Lauf“ in Wien demonstriert⁸.

Abb. 2-3 zeigt anschaulich die in drei Minuten zurückgelegte Strecke und macht deutlich, dass der genormte Mobilitätswert (3 Minuten = 250 m) nicht auf alle zutrifft (STADT WIEN, 2004).

8 23 Personen mit individuellem Geh-/Fahrtempo aufgrund von verschiedenem Alter, verschiedenen Mobilitätsmustern (Menschen im Rollstuhl, blinde Menschen, ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen, Kinder, Erwachsene) nahmen teil.

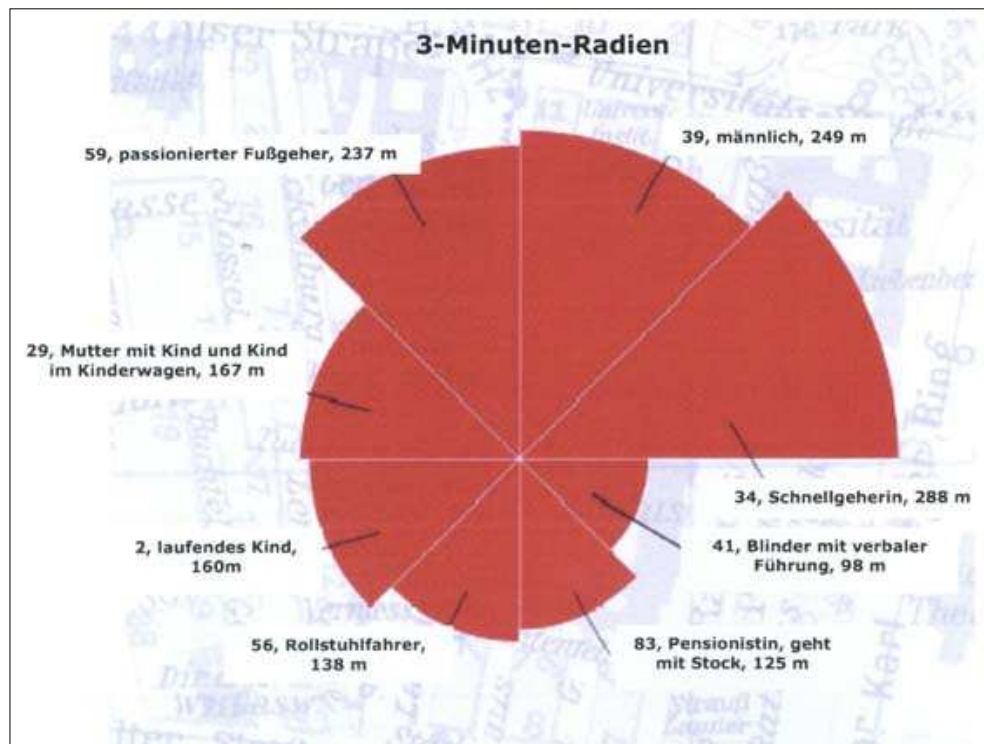


Abb. 2-3: Innerhalb von 3 Minuten zurückgelegte Strecke in Meter (Quelle: STADT WIEN, 2004)

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist wichtig

Der öffentliche Raum und seine Einrichtungen müssen eine gleichberechtigte und selbstständige Teilnahme Aller am öffentlichen Leben ermöglichen. Dies ist im Behindertengleichstellungsgesetz (BBG) verankert. Eingegangen wird in diesem Gesetz verstärkt auf die Notwendigkeit der Sicherung einer eigenständigen Mobilität und Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes. Dazu gehört auch die Erweiterung der Zielgruppe der Menschen mit Behinderungen durch die Definition mobilitätseingeschränkter Menschen⁹, so dass damit insgesamt etwa 30 % der Bevölkerung beschrieben werden können.

9 Zur Definition:

„Als mobilitätsbehindert im engeren Sinn gelten Personen, die aufgrund dauerhafter, zumeist krankheitsbedingter, Behinderung Einschränkungen in ihrer Mobilität hinnehmen müssen. Dazu zählen: Geh- und Sehbehinderte (einschließlich Rollstuhlfahrende), Greifbehinderte, Kleinwüchsige, Blinde und Sehbehinderte, Gehörlose und Hörbehinderte, geistig Behinderte sowie Personen mit Orientierungsschwierigkeiten oder psychischen Behinderungen.“

Diese Personen werden im Folgenden unter dem Begriff „Menschen mit Behinderung“ zusammengefasst.

Als mobilitätsbehindert im weiteren Sinn werden Personen bezeichnet, die entweder altersbedingt oder durch bestimmte Umstände zeitweilig mobilitätseingeschränkt sind, wie Senior*innen, Kinder, Personen mit vorübergehenden körperlichen Beeinträchtigungen (z. B. durch Unfall), Personen mit Kinderwagen und/oder Gepäck.

Diese Personen werden im Folgenden unter dem Begriff „Mobilitätseingeschränkte“ zusammengefasst“ (FGSV, 2011).

Barrieren betreffen also nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch mobilitätsbeeinträchtigte Menschen (auch diejenigen mit temporärer Behinderung wie etwa einem Gipsfuß), Senior*innen, Kinder und Begleitpersonen. Bauliche Hindernisse, Lichtsignalanlagen (LSA), die nicht auf dem Stand der Technik sind, Mängel in der Ausführung und schlechte Wartung (wie etwa rutschige, unebene Beläge, Stiegen ohne Rampen, hohe Gehsteigkanten, etc.) bedeuten für die Betroffenen nicht nur, dass sie ein bestimmtes Ziel oder Gebäude nicht erreichen können. Es kann so weit gehen, dass sie von der selbstständigen Teilnahme am öffentlichen Leben ausgeschlossen sind.

Einzelhandel und Gastronomie profitieren vom Fußverkehr

Wer zu Fuß unterwegs ist, kauft mehr und länger ein und nutzt die lokale Gastronomie. Anders gesagt: Fußverkehr bringt eine Reihe von ökonomischen Vorteilen mit sich. Wenngleich Ladenbesitzer immer wieder unterschätzen, wie viele ihrer Kundinnen und Kunden zu Fuß kommen, machen diese einen erheblichen Anteil der Konsumierenden im Einzelhandelsbereich aus (Abb. 2-4). In Groß- und Mittelstädten kommen mehr Menschen zu Fuß zum Einkaufen als mit dem Auto. Fußverkehrsfreundliche Umgestaltungen von Hauptverkehrsstraßen (z. B. in der Hamburger Osterstraße) belegen, dass Trading-down-Prozesse von Geschäftsstraßen gestoppt und der Einzelhandel gestärkt werden kann (BAUER et al., 2018).

Mit zunehmender Bedeutung des Online-Handels steht der Einzelhandel in der Innenstadt unter Druck. In der Konkurrenz zu Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ kann der Einzelhandel in den Städten nur mit einem besonderen Einkaufserlebnis punkten. Dazuzählen attraktive Aufenthaltsräume – auch ohne konsumieren zu müssen – und eine entsprechende Infrastruktur für Zufußgehende (BAUER / KÖHLER, 2022).

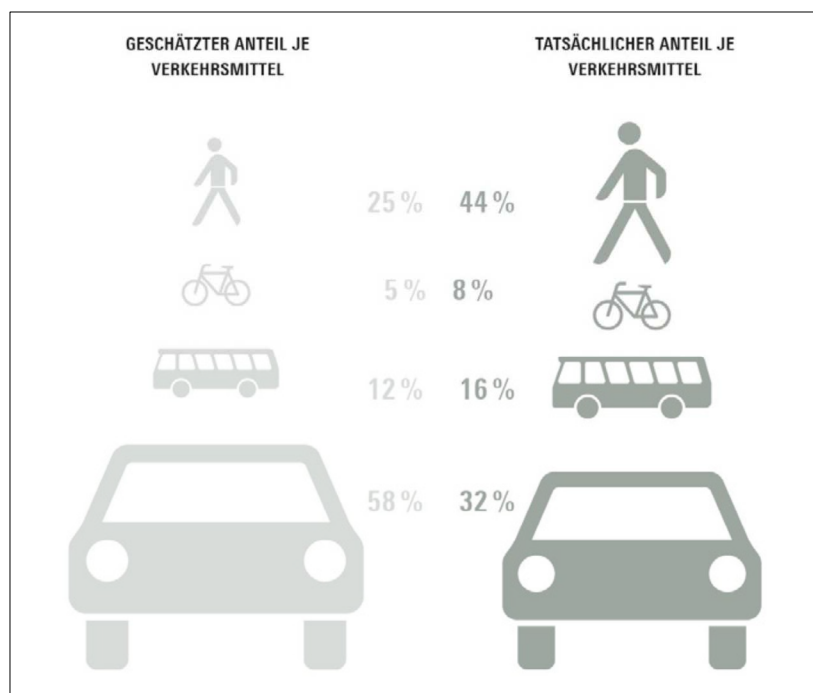


Abb. 2-4: Einschätzung des Grazer Einzelhandels und tatsächliche Verkehrsmittelwahl (Quelle: BAUER et al., 2018)

Zu beobachten ist aktuell, dass Supermarktketten verstärkt Standorte in den Innenstädten favorisieren (Oberursel (Taunus): REWE, tegut).

Daraus lässt sich ableiten, dass Handel und Wirtschaft vom Fußverkehr profitieren und potenzielle starke Partner für eine Stärkung des Fußverkehrs sein können.

Worum geht es bei der Fußverkehrsförderung?

Bei der Fußverkehrsförderung geht es um gute und sichere Bedingungen für das Zufußgehen. Diese gewährleisten Eigenständigkeit und Mobilität bis ins hohe Alter. Der öffentliche Raum (Straßen, Plätze, Parks) ist das Gesicht einer Stadt: Er dient zum Durchqueren, zum Verharren, Verweilen, hat wichtige soziale und sozialisierende Funktionen. Straßen, Wege und Plätze sind Teil des täglichen Lebens (Abb. 2-5 und 2-6). Gehen hält und macht gesund.

Der öffentliche Raum ist nicht fair verteilt. Straßenräume sind häufig reine Verkehrsräume, unter verkehrlichen Gesichtspunkten optimiert. Die Funktionen Aufenthalt und Kommunikation sind zurückgedrängt: schmale zugeparkte Gehwege (Abb. 2-7 und 2-8), Plätze sind Parkplätze, geringe Aufenthaltsqualität.



Abb. 2-5: Adenauerallee



Abb. 2-6: Nassauer Straße



Abb. 2-7: Hauptstraße Oberstedten



Abb. 2-8: Zugeparkte Gehwege durch Aufparkregelung (Weinbergstraße)

Was macht eine fußverkehrsfreundliche Stadt aus?

Elemente einer fußgängerfreundlichen Stadt sind:

- Sichere Wege (auch Schulwege) sowie einfache Querungen von Hauptverkehrsstraßen durch Ampeln mit geringen Wartezeiten
- Ausreichend dimensionierte und durchgängig nutzbare Flächen für den Fußverkehr
- Schutz der Flächen vor Hindernissen (z. B. parkende Autos, Mülltonnen, „Kundenstopper“)
- Hohe Aufenthaltsqualität und qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen (Straßen)Raumes
- Möglichkeiten zum Verweilen, für Begegnung und Spiel (Sitzgelegenheiten, Plätze, Spielflächen, schattenspendende Bäume, öffentliche Toiletten)
- Trennung vom Radverkehr und somit die Vermeidung von Konflikten
- Verknüpfung von Verkehrsmitteln (z. B. Erreichbarkeit der Haltestellen)
- Gute Orientierung durch Beschilderung und Wegweisungssystem
- Respektvoller Umgang miteinander
- Politik und Verwaltung nehmen den Fußverkehr als wichtigen Verkehrsträger ernst: Förderung durch personelle und finanzielle Ausstattung.

Besonders zu berücksichtigende Zielgruppen und ihre Anforderungen

Das sind Personen mit starkem Bezug zum Quartier („Alltagsexpert*innen“). Sie haben spezifische Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Raum. Diese Zielgruppen sind

- Kinder und Jugendliche
- Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit
- Ältere Menschen
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Menschen in prekären sozialen Verhältnissen

Besonders Kinder und Senior*innen gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuß (Abb. 2-9).

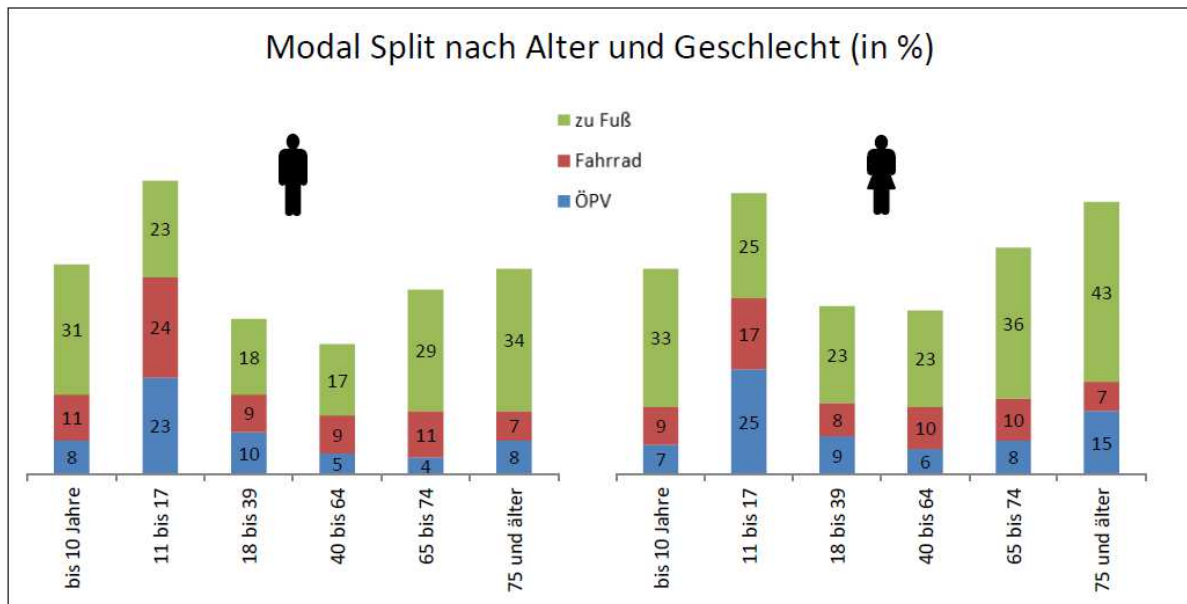


Abb. 2-9: Modal-Split-Anteile von nicht motorisiertem Verkehr und öffentlichem Verkehr nach Geschlecht und Altersklassen in Deutschland (Quelle: BMVIT, 2015)

Anforderungen dieser Personengruppen: Nahraumqualität

Bedürfnis nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit, Bedürfnis nach Nähe und eigenständiger Mobilität. Das bedeutet:

- Plätze und Flächen zum Verweilen / Aufenthalt
- Attraktive, sichere Wege und Freiflächen
- Kurze Wege bei guter Nahversorgung: viele Bedürfnisse können innerhalb des Stadtquartiers abgedeckt werden
- Barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Haltestellen des ÖV in der Nähe
- Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollator
- Platz zum Abstellen von Fahrrädern

Diese Anforderungen sollten der Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raums sein.

Fazit

Straßen und Plätze im Stadtgebiet sind Aufenthalts- und Lebensraum. Gute Bedingungen für den Fußverkehr steigern nicht nur die Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Raum, der Fußverkehr bildet als Basismobilität auch einen wichtigen Baustein zur Förderung einer umwelt- und stadtverträglichen Mobilität und trägt zur Sicherstellung der (eigenständigen) Mobilität aller Teile der Bevölkerung bei.

Für die Ausbildung von Nahraumqualitäten (Stadtteilqualität) kommt der Gestaltung des öffentlichen Raumes - zur Sicherung von Erschließung und Aufenthalt sowie von Aktivitäten und Erlebnismöglichkeiten - eine wichtige Bedeutung zu. Neben den rein „verkehrstechnisch“ bestimmten Anforderungen an Bewegungsräume, an Querungen und Beläge sind darüber hinaus Gestaltungs- und Wahrnehmungsqualitäten zu verbessern, Optionen für Aktivitäten „auf dem Weg“ (Aufenthalt, Beobachtung, Spiel, Kommunikation) zu erweitern.

Wesentliches Merkmal des aktuell viel diskutierten Leitbildes für eine zukunftsweisende Stadtentwicklungspolitik - der „15-Minuten-Stadt“ - ist ebenfalls die Nahraumqualität. Alle Wege des Alltags (zum Einkaufen, zur Schule, zur Arbeit, zur alltäglichen Freizeit) können in 15 Minuten zurückgelegt werden, ohne das Auto zu nutzen. Die Strecken werden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt.

3. Anforderungen und Standards für den Fußverkehr

Auf der Grundlage von DIN-Normen, Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie dem aktuellen Forschungsstand wurden grundsätzliche Anforderungen und Standards formuliert. Diese Standards wurden in einem weiteren Schritt noch differenziert nach Fußwegen 1. und 2. Ordnung.

Die detaillierte Zusammenstellung zeigt **Anlage 3-1** im Anhang. In der **Anlage 3-2** im Anhang sind die Qualitätskriterien weiter differenziert nach Fußwegen 1. und 2. Ordnung.

Grundlagen für die Definition der Qualitätsstandards sind DIN-Normen sowie die Hinweise und Empfehlungen der FGSV¹⁰. Zu nennen sind hier:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06),
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA),
- Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA),
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ),
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA),
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) sowie
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr.

Ergänzend hat die FGSV im Jahr 2022 eindeutige Empfehlungen erarbeitet, die darlegen, wie Klimaziele im Verkehrssektor erreicht werden. In den beiden Dokumenten „E Klima“ werden u.a. die eindeutige Bevorzugung des Fußverkehrs als Basismobilität genannt. Das bedeutet, dass grundsätzlich Regelmaße für den Fußverkehr einzuhalten sind. Ebenso sollen an Knoten stets sichere, attraktive (Qualitätsstufe A oder B) Verkehrsverhältnisse geschaffen werden.

Die Empfehlungen sind dem Bau-, Klima- und Umweltschutzausschuss BUKA im Januar 2023 durch den Magistrat in einem Vermerk zur Kenntnis¹¹ gegeben worden.

Die Qualitätsstandards geben den Stand der Technik im Bereich Fußverkehrsinfrastruktur wieder. Sie sind unterschieden in die Bereiche:

- Ausgestaltung von Fußwegen im Verlauf von Straßen und separaten Wegen (unabhängig von Straßen) (im Folgenden kurz Längsverkehr¹² genannt),
- Queren von Fahrbahnen (im Folgenden kurz Querverkehr¹³ genannt),
- Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen,
- Barrierefreiheit,
- Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz (ÖPNV-Umfeld).

10 In den Hinweisen und Empfehlungen der FGSV werden die entsprechenden DIN - Normen berücksichtigt.

11 https://oberursel.ratsinfomanagement.net/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZaHb-olcQII-agA8Uv5WOFYbplhx7V-iqFrsb8QSoFBrj

12 Vgl. dazu die entsprechende Bezeichnung in den Empfehlungen für Fußgängeranlagen EFA (FGSV, 2002).

13 Vgl. dazu die entsprechende Bezeichnung in den Empfehlungen für Fußgängeranlagen EFA (FGSV, 2002).

Nachstehend sind die Qualitätsstandards dazu zusammenfassend dargestellt.

Qualitätsstandards für Fußwege im Verlauf von Straßen (Längsverkehr)

Durchgängige, eindeutig erkennbare Wegebeziehungen auf direktem Weg sind für die in hohem Maße Umwege empfindlichen zu Fuß Gehenden von hoher Bedeutung. Die Regelbreiten sind einzuhalten (FGSV, 2002).

Blockbebauungen, Friedhöfe usw. können Barrieren darstellen, die unnötige Umwege erforderlich machen. Öffentliche Durchgänge sind zu ermöglichen. Der Übergang von der Straße zur Grünfläche / Parkanlage in Fortsetzung der Wegebeziehung ist sicher zu stellen (Anschlussicherheit).

Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitige Anlagen für den Fußverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität (z. B. Haltestellen, Parkplätze, Netzfunktion z. B. als Schulweg).

Qualitätsstandards für das Queren von Fahrbahnen (Querverkehr)

Die Querung von Fahrbahnen stellt für Fußgängerinnen und Fußgänger oftmals ein Problem dar. Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen besitzen darüber hinaus häufig eine starke Trennwirkung für den Fußverkehr. Querungsanlagen (FGÜ; Mittelinseln) sind notwendig, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt (FGSV, 2002). Bei starkem Kfz-Verkehr sind die Querungsstellen für den Fußverkehr durch Lichtsignalanlagen abzusichern.

Aufenthaltsqualität / soziale Sicherheit

Beim Gehen wird der öffentliche Raum am intensivsten und unmittelbarsten wahrgenommen. Attraktivität und soziale Brauchbarkeit sind zu gewährleisten.

Die Entstehung von Angsträumen muss durch die Gestaltung vermieden werden. Dazu gehört die Gewährleistung der sozialen Sicherheit. Der Begriff enthält Merkmale der Aneignung von Räumen, der Akzeptanz von Verkehrsanlagen und des subjektiven Sicherheitsempfindens.

Attraktiv ist die Führung von Hauptfußwegen (Fußwege 1. und 2. Ordnung) durch Tempo-30-Zonen bzw. Verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO). Verkehrsberuhigte Plätze, die auch für Kinder bspw. durch Ausstattung mit Spielgeräten attraktiv gestaltet sind, erhöhen die Attraktivität. Bäume können zur Abgrenzung von anderen Verkehrsanlagen beitragen und erhöhen die Attraktivität des Weges. Zudem bieten Bäume Schutz bei Niederschlag und starker Sonneneinstrahlung, befeuchten die Luft und binden den Straßenstaub, schaffen somit klimatisch angenehmere Räume.

Das Gehwegenetz ist darauf auszulegen, in regelmäßigen Abständen (ca. 100 – 150 m) Ruheplätze (und Sitzgelegenheiten) einzubeziehen. Diese erhöhen die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum und können die Reichweite des Gehens erheblich erweitern. Sie kommen insbesondere älteren Menschen, Mobilitätseingeschränkten und Kindern zugute.

Barrierefreiheit

Bestandteil der Mobilität ist die Ermöglichung körpergerechter und rollengerechter Mobilität für alle sozialen Gruppen, das heißt möglichst eine eigenständige Mobilität. Fußwege 1. Ordnung sind durchgängig barrierefrei zu gestalten.

Barrierefreie Wegeführungen müssen einerseits möglichst schwellen- und stufenlos (für Rollstühle bzw. Rollatoren) sein, andererseits Orientierung für Blinde bieten. Zur barrierefreien Wegeführung gehören Bordsteinabsenkungen im Bereich von Querungen, Fugenverguss auf gepflasterten Streckenabschnitten sowie Rillen- und Noppenplatten als Grundelemente eines taktilen Orientierungssystems (zu den baulichen Ausführungen s. DIN 32984, vgl. ausführlicher HBVA (FGSV, 2011) und Sozialverband (SIEGER et al., 2008).

Hinweise zur Barrierefreiheit sind ebenfalls den Hinweisen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zu entnehmen (HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN, 2020, Anlage 10).

Für Oberursel (Taunus) liegen Regelpläne für barrierefreie Querungsstellen vor. Diese sind die Grundlage für die barrierefreie Gestaltung, z. B. von allgemeinen Querungsstellen und Fußgängerüberwegen (FGÜ) und Querungsstellen mit LSA.

ÖPNV-Umfeld

Aus Sicht einer fußverkehrsfreundlichen Planung sind vor allem die Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz von Bedeutung. Die Wege zu den Haltestellen des ÖPNV sollen leicht und sicher erreichbar sein. Unzumutbare Umwege oder Wartezeiten an Ampeln, Unterführungen, dunkle Wege (Angsträume) mindern die Attraktivität des ÖPNV und sind zu vermeiden.

Innerhalb eines Radius von 300 m um eine Haltestelle des ÖPNV kommt es zu einer Verdichtung der Fußgängerströme. Gehwege sind in diesem Bereich ausreichend zu dimensionieren. Die soziale Sicherheit muss gewährleistet sein.

Wegweisung

Wegweisungssysteme für den Fußverkehr sind mehr als gewöhnliche Orientierungshilfen. Zu erwarten sind auch wirtschaftliche Effekte für die Städte, ihren Tourismus und Einzelhandel. Sie dienen ebenfalls als Kommunikationsmedien, die die Besonderheiten einer Stadt darlegen.

Die Wegweisung dient der Orientierung, der Ortsbestimmung sowie dem richtigen und sicheren Auffinden eines Zieles auf umwegfreien Routen. Die Anforderungen ähneln denen der Radverkehrswegweisung: leicht verständlich, gut erkenn- und lesbar. Die Fußwege 1. Ordnung sollten mit einer Wegweisung ausgestattet werden.

Reinigung / Winterdienst

Die Fußwege 1. Ordnung sollten in die Reinigungs- und Räumpläne mit hoher Prioritätseinstufung eingeschlossen werden.

Die Einhaltung und Berücksichtigung dieser Standards ist für eine Stadt, die es sich zum Ziel gesetzt hat, den Fußverkehr zu fördern, von hoher Bedeutung. Bei Neuplanungen und Umbaumaßnahmen sollten diese Qualitätsstandards zugrunde gelegt werden.

4. Das Beteiligungskonzept

Eine erfolgreiche Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes und der entsprechenden Maßnahmen hängt maßgeblich von der Akzeptanz durch die Öffentlichkeit ab. Deshalb wurde von Projektbeginn an ein umfassendes Informations- und Beteiligungsverfahren durchgeführt, mit dem Ziel, alle relevanten Akteure (interessierte Öffentlichkeit, Vertreter*innen von Einrichtungen, Politik, aber auch spezielle Personengruppen wie Jugendliche oder Senior*innen, Mobilitätseingeschränkte) einzubinden.

Die Organisation des Beteiligungsprozesses mit der interessierten Öffentlichkeit (Politik, Verbände, Institutionen, interessierte Bürger*innen) erfolgte im Rahmen eines projektbegleitenden Arbeitskreises (AK Fußverkehr). In der Phase der problemorientierten Bestandsanalyse fanden Begehungen (Methode Stadtspaziergang) statt. Begleitend und um möglichst viele Personen zu erreichen wurde eine Online-Beteiligung durchgeführt.

4.1 Arbeitskreis Fußverkehr

Im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes haben drei Sitzungen des projektbegleitenden AK Fußverkehr stattgefunden. Neben Vertreter*innen der planenden Verwaltung der Stadt Oberursel (Taunus) waren nachstehende Institutionen und Verbände vertreten.

- Stadt Oberursel (Taunus) Verwaltung
- Blinden- / Sehbehindertenverband
- Behindertenbeauftragte
- Seniorenbeauftragte
- BSO (Bau & Service Oberursel)
- FUSS e.V. Ortsgruppe Rhein-Main
- Fokus O (Forum der Selbständigen Oberursel e.V.)
- VCD (Verkehrsclub Deutschland)
- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub)
- Kinderbüro
- Stadtschülerrat
- Stadt Elternbeirat der Kitas

1. Sitzung am 26.04.2022

Projektvorstellung, Qualitätsstandards, Mängelnennungen

- Darstellung der Fußverkehrsstrategien und Förderungsmöglichkeiten des Landes Hessen
- Vorstellung des Projektes: Erläuterung der grundsätzlichen Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes
- Qualitätsanforderungen an das Fußverkehrsnetz (Diskussion von Standards)
- Qualitäts- und Mängelanalyse (Vorstellung Ergebnisse Nahmobilitätscheck, weitere Qualitäts- und Mängelnennungen / Aufnahme der Ergänzungen der Mitglieder des AK Fußverkehr (Methode Kartenabfrage)
- Diskussion und Festlegen von Zielen und Leitlinien für das Fußverkehrskonzept



Abb.4-1: Vorstellung des Projekts



Abb. 4-2: Mängelanalyse (Katenabfrage)

2. Sitzung am 13.09.2022

Konzeption des Fußverkehrsnetzes

- Nachlese Stadtpaziergänge
- Eckpunkte der Netzkonzeption: Vorstellung Netzentwurf
- Weiterarbeit am Netzentwurf (Diskussion an Tischen: Netzkonzeption und Kurzfristmaßnahmen in den sechs Stadtteilen) und Präsentation der Ergebnisse
- Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick (Zeitschiene, Mängelanalyse, Handlungskonzept)



Abb.4-3: Weiterarbeit am Netzentwurf



Abb. 4-4: Weiterarbeit am Netzentwurf

3. Sitzung am 07.02.2023

Maßnahmen- und Handlungskonzept

- Darstellung Überarbeitungsprozess Fußverkehrsnetz
- Vorstellung Ergebnisse Mängelanalyse (Konfliktpläne)
- Vorstellung und Diskussion Maßnahmen- und Handlungskonzept (Maßnahmenempfehlungen Schwerpunkte in den Stadtteilen) mit beispielhaften Handlungsempfehlungen; Handlungsstrategie
- Weiteres Vorgehen
- Feedback



Abb.4-5: Kurz vor Beginn der 3. Sitzung

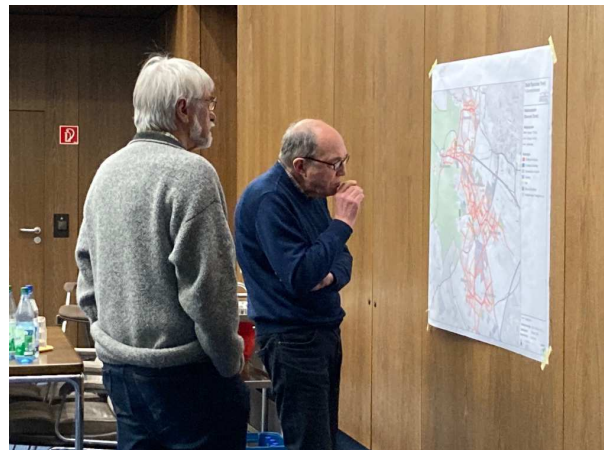


Abb. 4-6: Diskussion am Netzplan

Die Ergebnisse der drei Sitzungen sind protokolliert (**Anlage 4-1** im Anhang).

4.2 Stadtpaziergänge

Stadtpaziergänge sind ein geeignetes Beteiligungsinstrument, um das Alltagswissen unterschiedlicher Nutzergruppen in die Planungen mit einzubeziehen. Dies gilt besonders für die Phase der problemorientierten Bestandsanalyse.

Stadtpaziergang – was ist das?

Stadtpaziergänge sind Rundgänge durch das Plangebiet mit einem strukturierten Ablauf (Leitfaden) mit den Betroffenen. Die Stadtpaziergänge werden über Schlüsselpersonen organisiert, die selbst an den Spaziergängen teilnehmen. Die systematische Auswertung der Stadtpaziergänge liefert Angaben zur Ausgangssituation (Nutzung des öffentlichen Raumes, typische Wege), zu den Konfliktbereichen (z. B. Angsträume, gefährliche Querungsstellen) und zu den Bedürfnissen, Wünschen und Vorschlägen spezifischer Personengruppen. Neben der Analyse wird damit zugleich Öffentlichkeitsarbeit verbunden. Unter Gender Mainstreaming-Aspekten werden beispielsweise spezifische Stadtteilspaziergänge mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen, z. B. mit Kindern, Jugendlichen (getrennt nach Mädchen und Jungen), Frauen und Mobilitätseingeschränkten durchgeführt. (Quelle: FGSV, 2012b).

Zur Vorbereitung der Stadtpaziergänge wurden Ortsbegehungen und Vorgespräche mit der Verwaltung und im Quartier geführt, um einen ersten Überblick über Aufenthaltsorte und Mängel im Netz zu bekommen.

In einem Zeitraum von drei Wochen wurden vor der Sommerpause 2022 in allen sechs Stadtteilen Stadtpaziergänge durchgeführt. Die Termine für die Spaziergänge wurden als Pressemitteilung und über das Internetportal der Stadt Oberursel (Taunus) bekannt gegeben. In jedem Stadtteil führte der Spaziergang mit einer Dauer von 2,5 h und auf einer vorgegebenen und mit der Verwaltung abgestimmten Route (3 - 3.5 km) zu 10 bis 11 Haltepunkten. Die Verkehrssituation wurde vorgestellt und diskutiert, erste Lösungsvorschläge wurden von den Teilnehmenden eingebracht und notiert.

Weißkirchen	22.06.2022	18 Teilnehmer*innen
Stierstadt	23.06.2022	14 Teilnehmer*innen
Oberursel Nord	06.07.2022	16 Teilnehmer*innen
Oberstedten	07.07.2022	15 Teilnehmer*innen
Bommersheim	12.07.2022	17 Teilnehmer*innen
Oberursel Mitte	13.07.2022	18 Teilnehmer*innen

Teilnehmende waren neben den Vertreter*innen der Verwaltung und Mitgliedern des AK Fußverkehr Mitglieder der Ortsbeiräte bzw. des Magistrats, Vertretungen von Kindertagesstätten und Schulen sowie Bewohner*innen der Stadtteile.



Abb. 4-7: Stadtpaziergang Weißkirchen



Abb. 4-8: Stadtpaziergang Stierstadt

Wesentliche Mängelnennungen (über alle Stadtteile)

- parkende Autos auf Gehwegen und deren Duldung
- Missachtung Halteverbot
- keine bzw. zu schmale Gehwege
- Nutzungskonflikte Zufußgehende / Radfahrende
- hoher Durchgangsverkehr
- Geschwindigkeitsüberschreitungen Pkw-Verkehr (Straßenquerung unsicher)
- Ampelphase (grün) zu kurz
- schlecht einsehbare (fehlender Grünschnitt, parkende Pkw) oder unübersichtliche Kreuzungsbereiche
- ungesicherte Querungen auf Schulwegen
- hohes Aufkommen von „Elterntaxen“
- verkehrsrechtliche Regelungen in verkehrsberuhigten Bereichen i.d.R. nicht bekannt
- Aufstellflächen an Querungsstellen zu klein
- fehlende Bänke im öffentlichen Raum
- mangelhafte Barrierefreiheit
- mangelnde Aufenthaltsqualität (auch bei kleinen Stadt- und Platzräumen)
- fehlende Ortsmitten in den Stadtteilen bzw. deren Gestaltung und Nutzungsqualität
- fehlende Orte für Jugendliche

Spezifische Mängelnennungen in den Stadtteilen

<p>Weißkirchen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ampelschaltung Frankfurter Landstraße (Grünphase für Zufußgehende zu kurz) • Verkehrsbelastung Kurmainzer Straße: Kreuzung Weißkirchener- / Grabenstraße (unsichere Straßenquerung) <p>Stierstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsaufkommen am Schulzentrum (unsichere Schulwege) • Stierstadter Straße (unsichere Straßenquerung) <p>Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> • Borkenberg: Querung Sandweg unsicher (wichtiger Schul- und Freizeitweg) • Kreuzung Elvis-Presley-Weg / Eichwäldchenweg / Lorsbachstraße: gefährliche Querungssituation (Schulen und Kitas) 	<p>Oberstedten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kirchstraße („kulturelle Mitte“): Straßenraum unattraktiv • Nutzungsqualität Freifläche Furtweg <p>Bommersheim</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsmitte Lange Straße (außerhalb verkehrsberuhigter Bereich): ungegliederter Straßenraum, Geschwindigkeitsüberschreitung, unsichere Kreuzungs- und Quersituation • Bommersheimer Straße / Geschwister-Scholl-Straße: Erreichen des Spielplatzes für Bewohner*innen unsicher <p>Mitte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bleiche: Nutzungsqualität versus Parkplatz • Königsteiner Straße: Querung Maasgrundweg / Herzog-Adolf-Straße (unsicher, schlechter Zustand)
--	---

Eine detaillierte Zusammenstellung der genannten Mängel sind der **Anlage 8-1** im Anhang zu entnehmen.

Qualitäten

Die Vielzahl von „grünen“ Neben- und Schleichwegen mit Anbindung an das Taunusgebiet sowie an Feld- und Wiesenflächen sowie die weitestgehend gut ausgebaute Barrierefreiheit an U- und S-Bahn Stationen sowie Bushaltestellen in Oberursel (Taunus) wurden als besondere Qualitäten der Stadt hervorgehoben.



Abb. 4-9: „Grüne Wege“ (Eschbachweg Oberursel Nord)



Abb. 4-10: Barrierefreiheit (U-Bahnstation Stadtmitte)

Bericht

Nachstehend beispielhaft der Routenplan des Stadtpaziergangs in Bommersheim (Abb. 4-11).

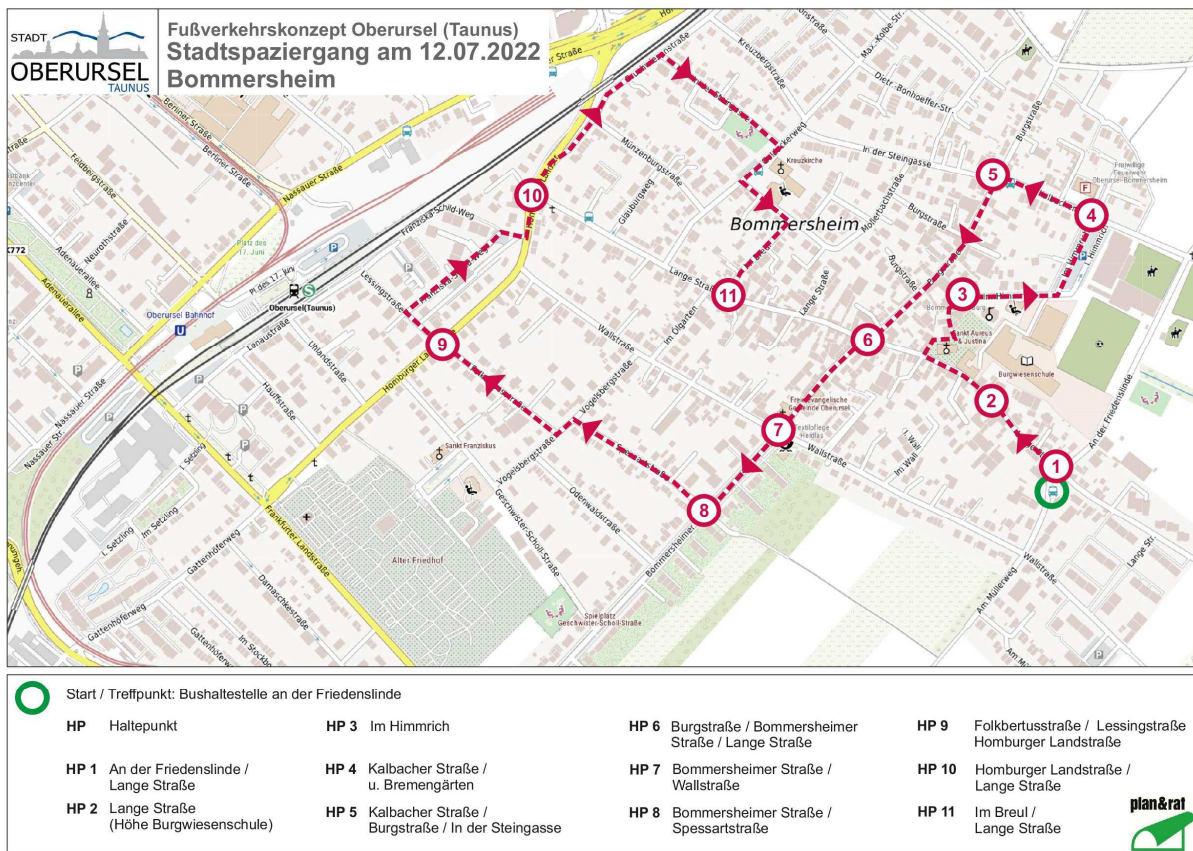


Abb. 4-11: Routenplan Stadtpaziergang Bommersheim (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Ergebnisse der Stadtpaziergänge sind dokumentiert (**Anlagen 4-2 bis 4-7** im Anhang).

Die Zahl der Teilnehmenden an den Stadtpaziergängen zeigt das hohe Interesse an der örtlichen Situation, sie verliefen sehr ergebnisorientiert und fanden eine positive Resonanz - Insbesondere die intensive Begehung und das Kennenlernen bisher für manche Teilnehmende unbekannter Orte und Wege wurden positiv bewertet. Hervorgehoben wurde auch, dass es während der Spaziergänge gelang, einen vertieften Einblick in die Fußverkehrsthematik zu verschaffen und für die Probleme des Fußverkehrs zu sensibilisieren.

Stadtpaziergänge sind ein gutes und auch niederschwelliges Format zur Beteiligung der örtlichen Bevölkerung.

Die Nennungen der Mängel und auch der Lösungsvorschläge – verbunden mit der guten Ortskenntnis der Teilnehmenden – haben wichtige Hinweise gegeben. Sie sind den verschiedenen Themenbereichen mit Bezug zu den Fußwegen 1. und 2. Ordnung zugeordnet worden (Kapitel 8).

4.3 Online-Beteiligung

Ein weiterer Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes 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 einer Karte verorten und beschreiben. Die dafür verwendete Internetseite konnte über den stadtplan.oberursel.de und unter oberurselindialog.de/fußverkehrskonzept aufgerufen werden (STADT OBERURSEL (TAUNUS), 2022).

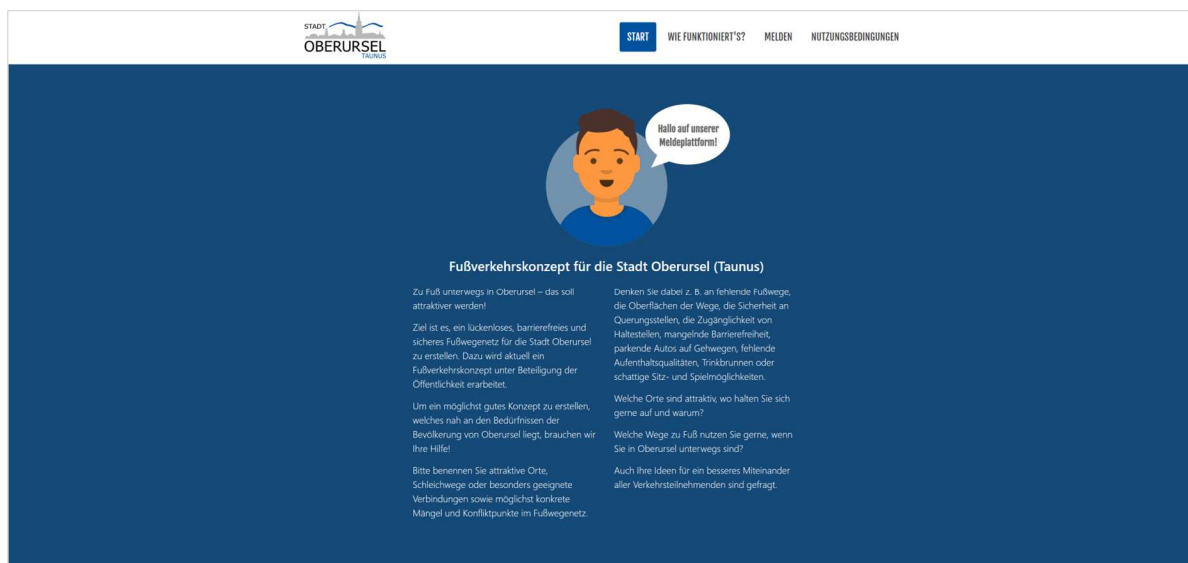


Abb. 4-12: Ausschnitt Meldeplattform der Online-Beteiligung zum Fußverkehrskonzept in Oberursel (Taunus) vom 17.06 bis 20.07.2022 (STADT OBERURSEL (TAUNUS), 2022)

Innerhalb der einzelnen Meldungen konnten die Bürger*innen Mängel oder Qualitäten im Fußverkehr in Oberursel (Taunus) einer vorgegebenen Kategorie zuordnen, detailliert erklären sowie Fotos zu der beschriebenen Situation hochladen. Außerdem konnten freiwillig personenbezogene Daten (Alter, Geschlecht) angegeben werden.

Insgesamt haben 217 Personen an der Online-Beteiligung teilgenommen. Nach Bereinigung der Datensätze konnten 250 Nennungen ausgewertet werden. Tab. 4-1 zeigt die Übersicht nach Mängeln und Qualitäten. Die detaillierte Auswertung, auch mit den konkreten Verortungen der genannten Mängel bzw. Qualitäten innerhalb der Stadt Oberursel (Taunus), ist in der **Anlage 4-8** im Anhang zu finden.

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 %

Tab. 4-1: Mängel und Qualitäten (Anzahl der Nennungen)

5. Grundlagen für eine stadtweite Netzkonzeption

Es werden die Grundlagen erarbeitet, um eine schrittweise Netzplanung für das gesamte Stadtgebiet zu schaffen. Dazu werden Grundsätze der Netzkonzeption formuliert, eine Hierarchisierung des Netzes und Qualitätsstandards für die Fußverkehrsverbindungen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzergruppen vorgelegt. Wichtige Quell- und Zielorte und Verknüpfungspunkte mit gesamtstädtischer Bedeutung werden benannt, zukünftige Entwicklungen mit Bedeutung für den Fußverkehr berücksichtigt.

5.1 Grundsätze der Netzkonzeption

Die Konzeption von Fußverkehrsnetzen umfasst die Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards, die Konzeption eines attraktiven, sicheren und lückenlosen Netzes, die problemorientierte Bestandsanalyse sowie ein Maßnahmen- und Handlungskonzept mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung.

Aufgaben und Anforderungen an die Netzplanung

Ein wichtiges Ziel von Planungen für den Fußverkehr ist es, ein möglichst engmaschiges Wegenetz vorzuhalten. Das Netz soll größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit bieten. Die Gehbeziehungen sind meist weniger achsenbezogen als Wege, die mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Gebündelte Bewegung von Fußgängerströmen gibt es oftmals nur über kurze Distanzen oder an Orten mit hoher Publikumswirksamkeit. Daher sind zur Gewährleistung einer geringen Maschenweite des Netzes neben der qualitativ hochwertigen Ausgestaltung von Hauptverbindungen sukzessive auch die kleinräumigen Bedingungen zu verbessern.

Ziel ist die Schaffung eines durchgängigen, zusammenhängenden und möglichst engmaschigen Fußverkehrsnetzes, welches unter Berücksichtigung der Gehökonomie von Fußgängerinnen und Fußgängern gestaltet wird. Wichtig sind eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs (einschließlich der Freizeit- und Erholungsflächen) und Anschlüsse an Nachbarstadtteile bzw. Freizeitwege.

Eine Netzplanung hat die folgenden Aufgaben:

- Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien,
- Identifizieren von Netzlücken, um Verbindungen zu schließen,
- Zuordnung von angestrebten Qualitäten für die Strecken,
- Priorisieren von Verbesserungsmaßnahmen (bauliche Qualität, Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit), um die angestrebten Qualitäten zu erreichen.

Der Netzkonzeption werden die folgenden Grundsätze zugrunde gelegt:

- Das Netz ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet.
- Das Alltagsnetz ermöglicht sichere, bequeme und möglichst direkte Wege.
- Das Netz ist zusammenhängend.
- Der Schwerpunkt liegt bei der Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Quartier.

- Die Anbindung der Quartiere untereinander und die Integration von Wander- und Freizeitwegen sind gewährleistet.
- Das Netz ist durch eine Hierarchisierung in drei Stufen gekennzeichnet

Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass Kindern und Jugendlichen, älteren Menschen, Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird. Diese Personengruppen haben einen starken Bezug zum Quartier bzw. Stadtteil und ein besonderes Bedürfnis nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit, nach Nähe und eigenständiger Mobilität.

Für die Erstellung der Netzkonzeption werden die folgenden Leitlinien zugrunde gelegt:

- Stabilisierung des Fußverkehrs
 - Erhaltung des Verkehrsmittelanteils der Fußwege
 - Erhaltung und Verbesserung der Nutzungsstruktur (z. B. Nahversorgung)
- Verbesserung der Qualität
 - ausreichend breite und benutzbare Gehwege
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - Erhöhung der Fußwegenetzqualität
- Erhöhung der Sicherheit
 - Geschwindigkeitsdämpfung des motorisierten Individualverkehrs
 - Vermeidung von Unfällen bzw. schweren Unfällen
 - keine Angsträume
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen
 - Umsetzung der Barrierefreiheit durch Abbau physischer Barrieren
 - Umsetzung des „2-Sinne-Prinzips“¹⁴ bei der Gestaltung im Straßenraum

Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen

Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz, großenteils auch im Radverkehrsnetz, wird das Fußwegenetz entsprechend seiner Funktion gegliedert (Abb. 5-1). Neben Fußgängerfrequenzen und Alltagsbeobachtungen, die Aufschluss über die Nutzung der Fußverkehrsverbindungen geben, sind die Kartierung von wichtigen Zielen des Alltags- und Freizeitverkehrs, wie z. B. Nahversorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen, maßgebliche Kriterien für die Einstufung der Fußverkehrsverbindungen.

Das Fußverkehrsnetz besteht aus Fußwegen 1. Ordnung (Fußwegeachsen) und Fußwegen 2. Ordnung (Hauptfußwegen). Fußwege 1. Ordnung sind die Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr, teilweise mit Bedeutung über den Stadtteil hinaus. Die Fußwege 2. Ordnung dienen der Erschließung wichtiger Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene wie Schulen, Parks, größere Einkaufsgelegenheiten). Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege) ergänzen das Netz.

¹⁴ Unter Zwei-Sinne-Prinzip versteht man die gleichzeitige Vermittlung von Informationen für bzw. von mindestens zwei Sinnen (E DIN 18040). Beispielsweise wird neben der visuellen Wahrnehmung (Sehen) auch die taktile (Fühlen, Tasten z. B. mit Händen, Füßen) oder auditive (Hören) Wahrnehmung genutzt.

Im Rahmen des Konzeptes werden die Fußwege 1. und 2. Ordnung betrachtet. Dabei kommen unterschiedliche Netzelemente zum Einsatz.

<p>Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)</p> 	<p>Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen) sind die wesentlichen Erschließungsachsen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr. Diese Wegeverbindungen sind durch nennenswerte Fußgängerfrequenzen gekennzeichnet und erschließen wichtige Einrichtungen und Ziele, denen teilweise Bedeutung für die gesamte Stadt zukommt (z. B. Einkaufszentren, Bahnhof, Schulzentren, Uni-Standorte).</p> <p>In Abhängigkeit von der städtebaulichen Situation (Gebietstyp) kann es sich hierbei eher um Wege mit Bedeutung für den Alltagsverkehr (z. B. Erreichbarkeit Stadtteilzentrum, Geschäftsstraße) oder den alltäglichen Freizeitverkehr (z. B. Parks, Erholungsgebiete) handeln.</p> <p>Beispiel: Adenauerallee</p>
<p>Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege)</p> 	<p>Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege) erschließen wichtige Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilenebene, wie z. B. Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, kleinere Einkaufszentren.</p> <p>Beispiel: Bischof-Brand-Straße</p>
<p>Fußwege 3. Ordnung (Kleinräumige Erschließung)</p> 	<p>Fußwege 3. Ordnung (Kleinräumige Erschließung) stellen im Wesentlichen das „Restnetz“ dar, das für die kleinräumige Erschließung wichtig ist (z. B. separate Rad- und Fußwegeverbindungen als Verbindung zwischen zwei Straßen oder als Zugang zur Wohnanlage, Abkürzungen).</p> <p>Beispiel: Verbindung Heinrich-Geibel Platz - Römerstraße</p>

Abb. 5-1: Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen (Quelle: Eigene Darstellung)

Die nachstehenden Netzelemente können sowohl Bestandteil von Fußwegen 1. Ordnung als auch von Fußwegen 2. Ordnung eines Fußverkehrsnetzes sein.

- Fußgängerbereiche und zentrale Plätze (z. B. Vorstadt, Epinayplatz),
- Straßen mit überwiegend innerörtlicher Verbindungsfunktion und Hauptverbindungswege (Oberhöchstader Straße, Hauptstraße Oberstedten),
- Geschäftsstraßen im Stadtteil (z. B. Kurmainzer Straße),
- Erholungswege (z. B. Lomonossowpark)

Qualitätsstandards

Für die Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen) als Hauptverbindungen des Fußverkehrs sind folgende Qualitätsanforderungen maßgeblich (**Anlage 3-1** und **3-2** im Anhang):

- Direktheit und Netzschlüssigkeit,
- durchgängige Fußwegebreite von 2,50 m (möglichst),
- durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen (inkl. Kreuzungen und Querungen),
- hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit,
- Ausschluss des Gehwegparkens,
- Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- sichere und umwegfreie Erreichbarkeit des ÖPNV,
- hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelag,
- gute Aufenthaltsqualität,
- möglichst durchgängige Beleuchtung.

Für die Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege) gelten die Qualitätsstandards in „abgeschwächter Form“. So ist beispielsweise für Fußwege 2. Ordnung die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr möglich.

5.2 Wichtige Quell- und Zielorte, Verknüpfungspunkte

Die Quellen des Fußverkehrs sind die Wohngebiete. In der Regel werden dazu die Schwerpunkte der Wohnbevölkerung bzw. die Stadtteilzentren kartiert. Wichtige Zielorte des Fußverkehrs mit Bedeutung für den Alltagsverkehr und die Gesamtstadt sind:

- Dienstleister und Nahversorger
- Schulzentren / Gymnasien / Berufsbildende Schulen
- Grünanlagen, Parks
- Friedhöfe
- Arbeitsplatzschwerpunkte

Wichtige Verknüpfungspunkte für den Zugang und den Abgang zu Fuß sind:

- Große Parkplätze und Tiefgaragen
- Wichtige ÖPNV-Verknüpfungspunkte
- Zentrale Haltestellen in der Nähe von großen Arbeitgebern.

Große Parkplätze und Tiefgaragen gibt es lediglich in der Kernstadt, bedeutsam sind der Großparkplatz an der Bleiche und die Tiefgarage unter dem Epinayplatz und dem Rathausplatz. ÖPNV-Verknüpfungspunkte sind neben dem S-Bahnhof auch die U-Bahn-Stationen der U3.

Bei der Netzkonzeption ist auch der Weg von der Wohnung bzw. der Haltestelle zum Arbeitsplatz zu berücksichtigen. Gesamtstädtische Bedeutung haben die großen Arbeitsstätten und ihre Erreichbarkeit mit dem ÖPNV – und die Fortsetzung dann zu Fuß bis zur Arbeitsstelle.

Abb. 5-2 zeigt den Nutzungsplan für die Gesamtstadt mit den wichtigen Alltagszielen. In diesem Plan sind auch die großen Arbeitsstätten mit Beschäftigten (> 100 Beschäftigte) enthalten (**Anlage 5-1**).

Diese wichtigen Zielorte sind nach Stadtteilen gelistet und in **Anlage 5-2** im Anhang tabellarisch zusammengestellt.

Dieses sind wichtige Grundlagen für die Netzkonzeption, auch auf Stadtteilebene.

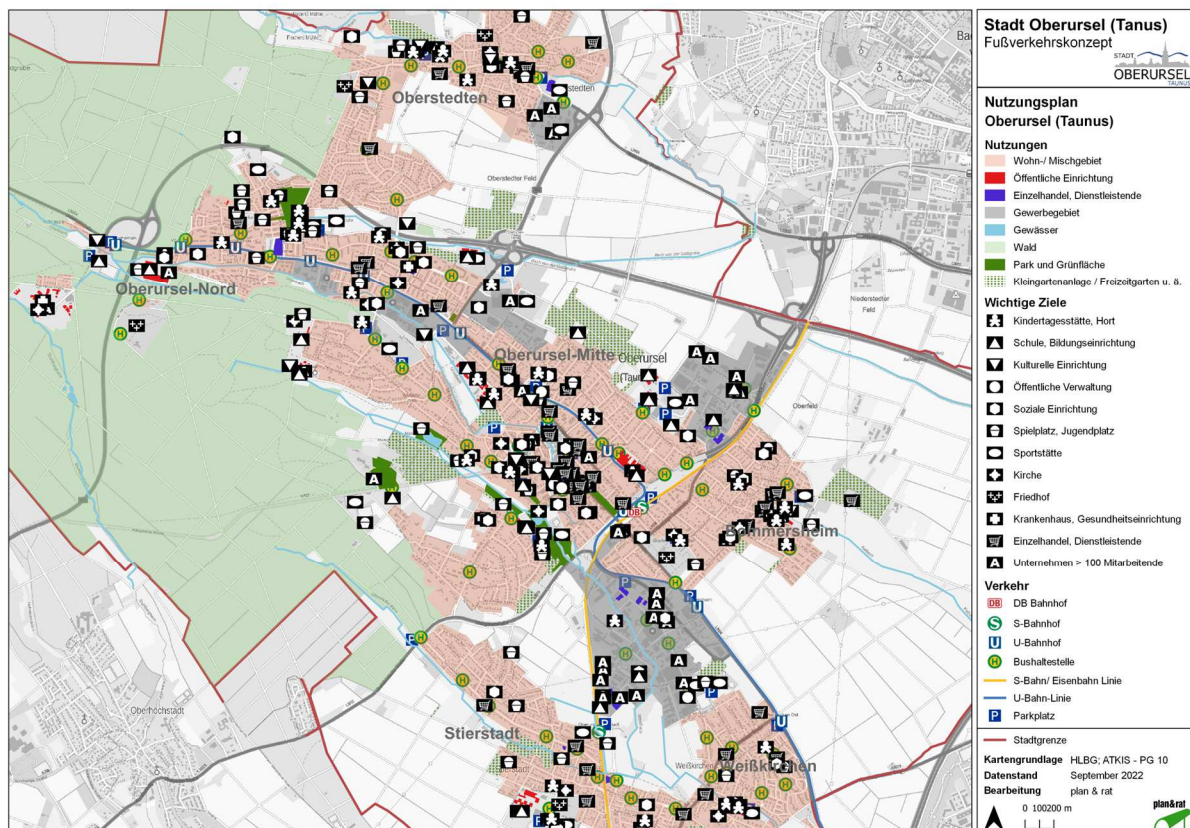


Abb. 5-2: Nutzungsplan Oberursel (Taunus) (Quelle: Eigene Darstellung)

Bericht

Haltestellen ÖPNV	Einkaufsschwerpunkte	Kultureinrichtungen
<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Oberursel (Taunus) • U-Bahnhaltestellen U3 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstadt / Fußgängerzone • Einkaufs- / Gewerbebereiche im Gewerbegebiet Süd 	<ul style="list-style-type: none"> • Vortaunusmuseum • Stadthalle • Stadtbücherei
Plätze, Parks, Grünanlagen	Schulen	Sonst. Öffentliche Einrichtungen
<ul style="list-style-type: none"> • Deschauer Park • Rushmoorpark • Lomonossowpark • Maasgrund 	<ul style="list-style-type: none"> • Gymnasium Oberursel • Hochtaunusschule • Feldbergschule • Erich-Kästner-Schule • Grundschule Mitte 	<ul style="list-style-type: none"> • Rathaus • Polizeipräsidium • Volkshochschule
Jugend-, Spielplätze, Sportstätten	Soziale Einrichtungen	Große Arbeitsstätten (> 100 Beschäftigte)
<ul style="list-style-type: none"> • TaunaBad Oberursel • TC Oberursel 1901 e.V. • Tennis Badminton Oberursel • Sportplatz Erich-Kästner-Schule • Spielplatz Schillerturm • Spielplatz Kleine Schmieh • Spielplatz Freiligrathstraße • "Freiluftwohnzimmer" • Spielplatz Lomonossow Park • Spielplatz Maasgrundweiher • Bolzplatz Rushmoorpark • Spielplatz Deschauer Park 	<ul style="list-style-type: none"> • Villa Margarethe Privates Alten-wohn- Und Pflegeheim GmbH • Traute und Hans Matthöfer Haus • Seniorentreff Altes Hospital • Seniorenheim Aumühlenresidenz Oberursel GmbH • Pfarrer Hartmann-Haus • Kursana Villa Oberursel Pflegeheim • Haus Emmaus Gesellschaft Für Diakonische Einrichtungen Mbh Alten-Und Pflegeheim • Haus der Betreuung und Pflege Altkönigstraße • Alfred-Delp-Haus 	<ul style="list-style-type: none"> • Alte Leipziger-Hallesche Konzern • Alten- und Pflegeheim Emmaus • Amicus Organisation für Arbeit und Personal GmbH • Autohaus Marnet • Avis Budget Autovermietung • BCA AG • BSO Bau & Service Oberursel • Caritas Pflege und Betreuung Hochtaunus • Dorint Hotel • EUKO GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft • IPF Engineering GmbH • Ketteler La-Roche Schule • LVMH Watch & Jewelry Central Europe GmbH • Messko GmbH • Oberurseler Werkstätten • OTRS AG • Senger GmbH & Co.KG • SIS Swiss International School Frankfurt • Stadt Oberursel (Taunus) • Zimmer + Rohde GmbH

Tab. 5-1: Wichtige Ziele des Alltagsverkehrs in Oberursel (Taunus) (Quelle: Eigene Darstellung)

Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungszentren

Für eine fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungszentren werden üblicherweise 10 min Fußweg oder 500 m bis 1.000 m angesehen (BMVBS, 2013; ILS, 2007). In der Abb. 5-3 ist die fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren, wie z. B. REWE in Oberstedten, Lidl und REWE im Gewerbegebiet Süd und der Netto in Stierstadt, mit einem Radius von 500 m dargestellt. Lücken in der fußläufigen Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren in Oberursel (Taunus) sind in dem südlichen Teil des Stadtteils Oberstedten, in Weißkirchen sowie im westlichen Bereich des Stadtteils Oberursel Mitte aufzuweisen (**Anlage 5-3** im Anhang).

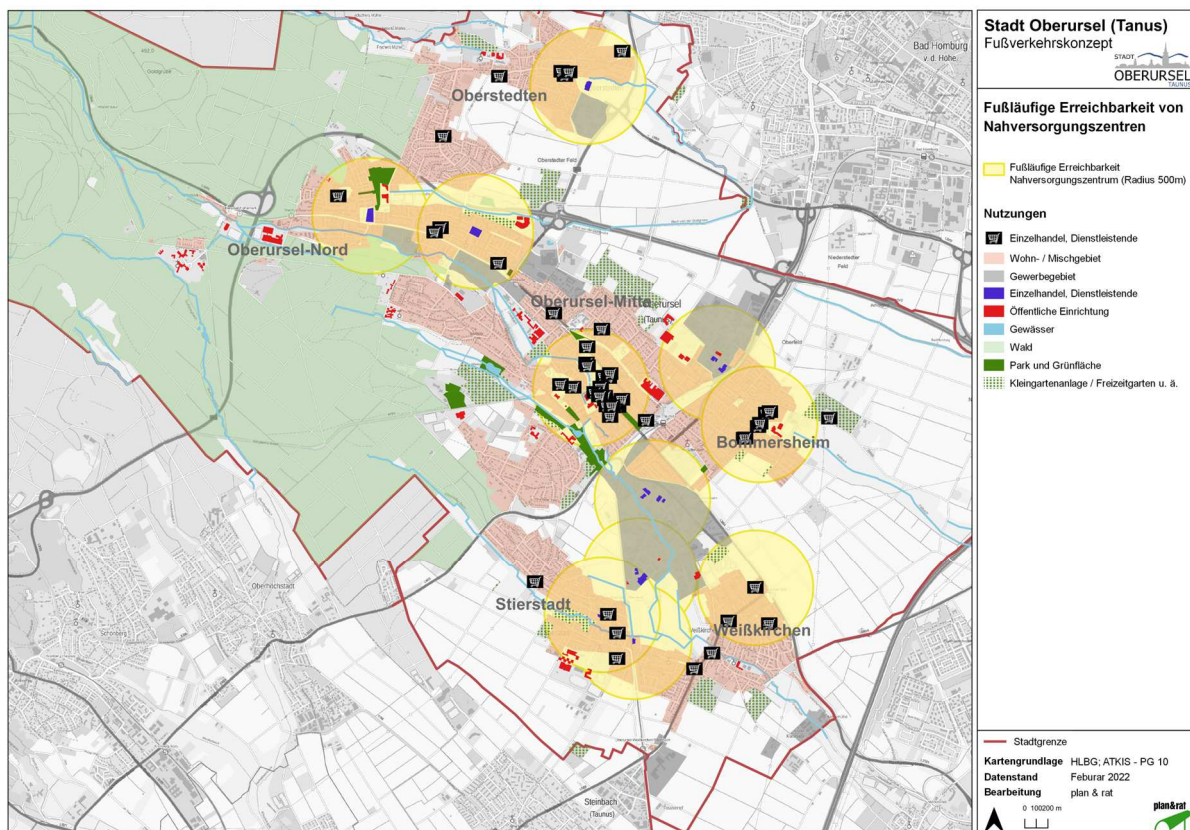


Abb. 5-3: Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungszentren in Oberursel (Taunus)
(Quelle: Eigene Darstellung)

Fußläufige Erreichbarkeit von U-Bahn- und SPNV-Haltestellen

Die Radien der Haltestelleneinzugsbereiche (Luftlinie) von U-Bahn- und SPNV-Haltestellen in Mittelzentren liegen zwischen 400 m und 800 m (FGSV, 2014).

Relevant für die Stadt Oberursel (Taunus) ist der Nahverkehrsplan des Verkehrsverbands Hochtaunus vht mit den dort festgelegten Qualitätskriterien (RMS, 2014).

Die fußläufige Erreichbarkeit (echte Wegebeziehungen) sind im Rahmen Stellplatzsatzung (U-Bahn, S-Bahn, Bushaltestellen mit mindestens 15 Minuten Takt) abgebildet (STADT OBERURSEL (TAUNUS), 2019).

Für die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen in Oberursel (Taunus) wurden für die U-Bahn-Haltestellen 400 m und für die SPNV / S-Bahn-Haltestellen 800 m festgelegt (Abb. 5-4, **Anlage 5-4** im Anhang).

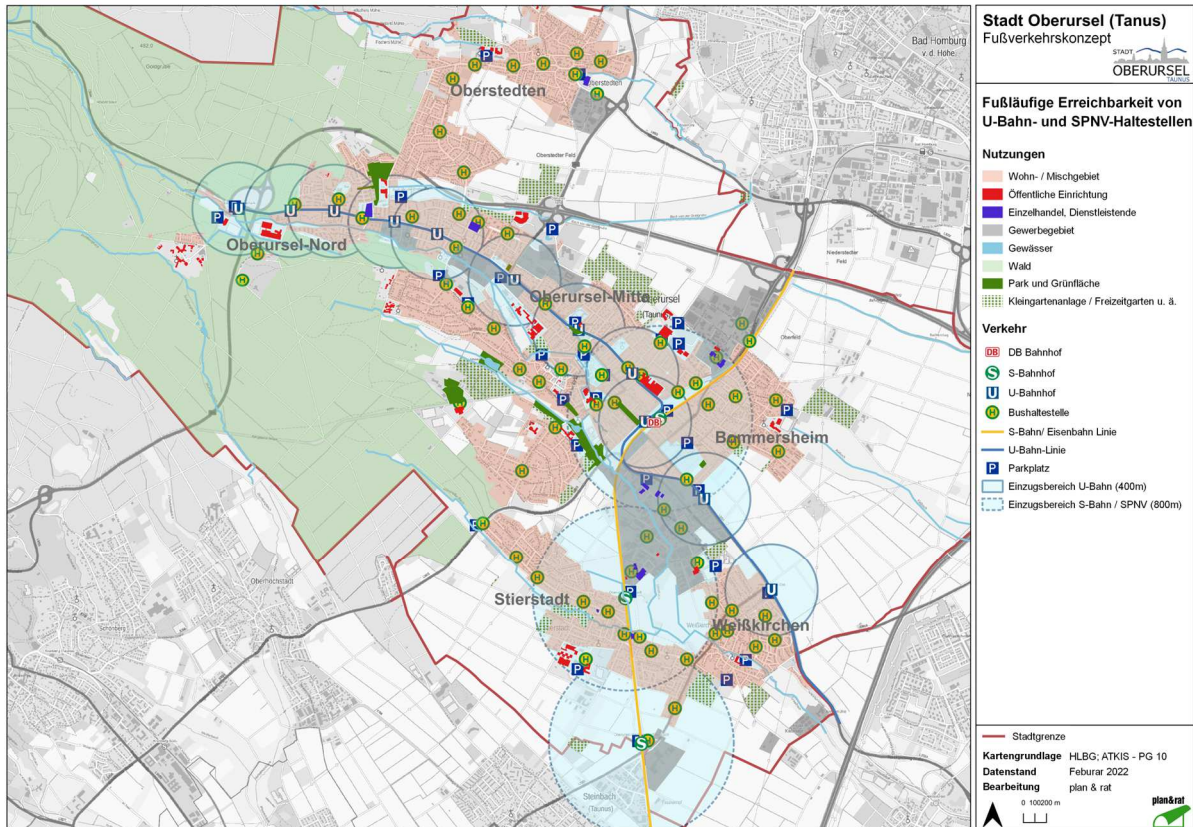


Abb. 5-4: Fußläufige Erreichbarkeit von U-Bahn- und SPNV-Haltestellen
(Quelle: Eigene Darstellung)

Bei der Betrachtung der Haltestelleneinzugsbereiche ist keine lückenhafte fußläufige Erreichbarkeit festzustellen.

5.3 Unfallanalyse Fußverkehr

Für die Unfallanalyse wurden die polizeilich erfassten Fußverkehrsunfälle im Zeitraum 01.01.2016 bis 31.12.2018 untersucht. Dabei sind die Grenzwerte für Unfallhäufungsstellen UHS aus dem *Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommission M Uko* (FGSV, 2012c) zu beachten (Tab. 5-2).

Unfalltypen-Steckkarte	Grenzwerte [Anzahl Unfälle]	Betrachtungszeitraum [Monate]
1-Jahres Karte [1-JK]	5 (gleichartige)	12
3-Jahres Karte (P) [3-JK(P)]	5	36
3-Jahres Karte (SP) [3-JK(SP)]	3	36

Tab. 5-2: Grenzwerte für Unfallhäufungsstellen UHS („gleichartig“ bedeutet gleicher Unfalltyp oder gleiche Unfallumstände) (Quelle: FGSV, 2012c)

Innerhalb der 3-Jahres Unfallkarte mit Personenschäden [3-JK_{U(P)}] aus dem Zeitraum 01.01.2016 bis 31.12.2018 sind, unter Hinzunahme der Grenzwerte der *M Uko* (FGSV, 2012c), keine Unfallhäufungsstellen (UHS) zu erkennen (Abb. 5-5, **Anlage 5-5**).

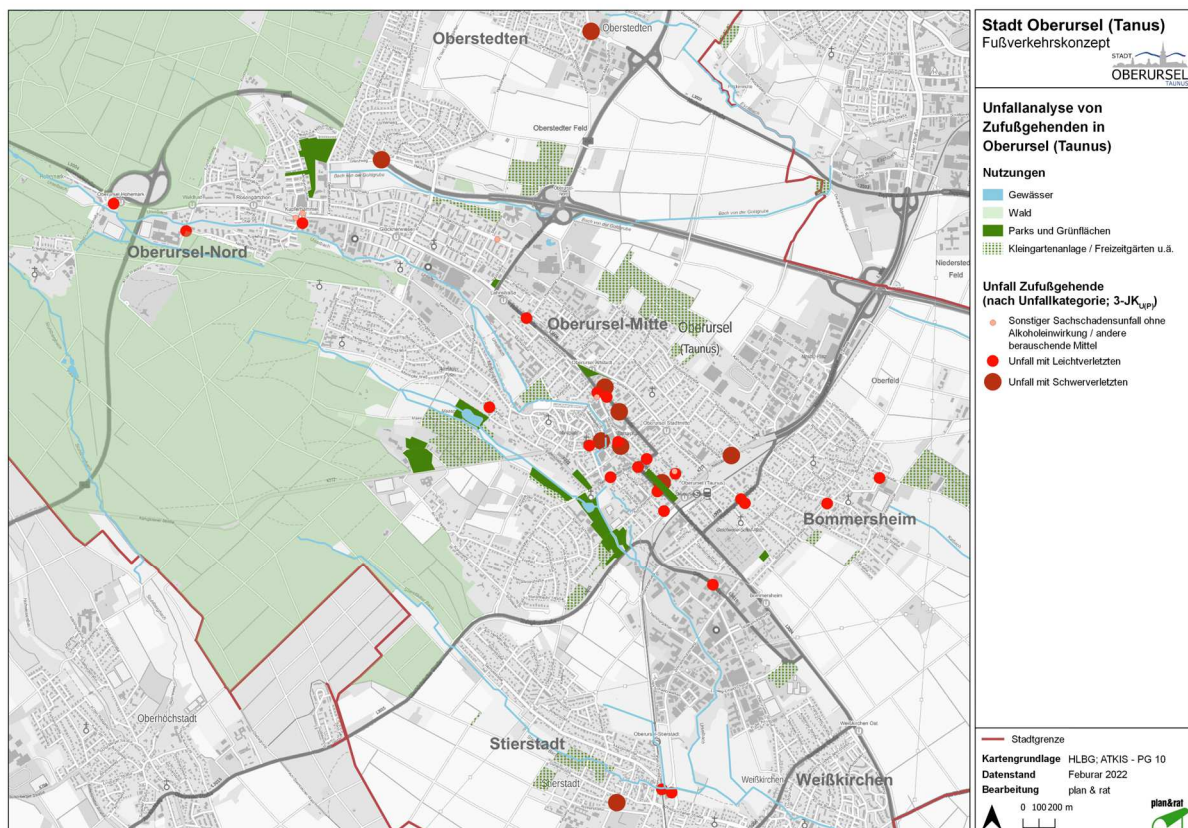


Abb. 5-5: Unfallanalyse von Zufußgehenden in Oberursel (Taunus) (Quelle: Eigene Darstellung)

5.4 Schulwege, Freizeit- und Wanderwege

Weitere wichtige Grundlagen für die Netzkonzeption sind die Schulwege und die Freizeit- bzw. Wanderwege in Oberursel (Taunus).

Schulwegepläne

Für die Grundschulen in Oberursel (Taunus) liegen sogenannte Schulwegpläne vor. In diesen Plänen sind, bezogen auf die jeweilige Grundschule, die möglichst sicheren Wege zu Fuß zur Schule eingezeichnet. Die Abb. 5-6 zeigt die empfohlenen Schulwege aus den bestehenden Schulwegplänen der Schulen in Oberursel (Taunus) (**Anlage 5-6** im Anhang).

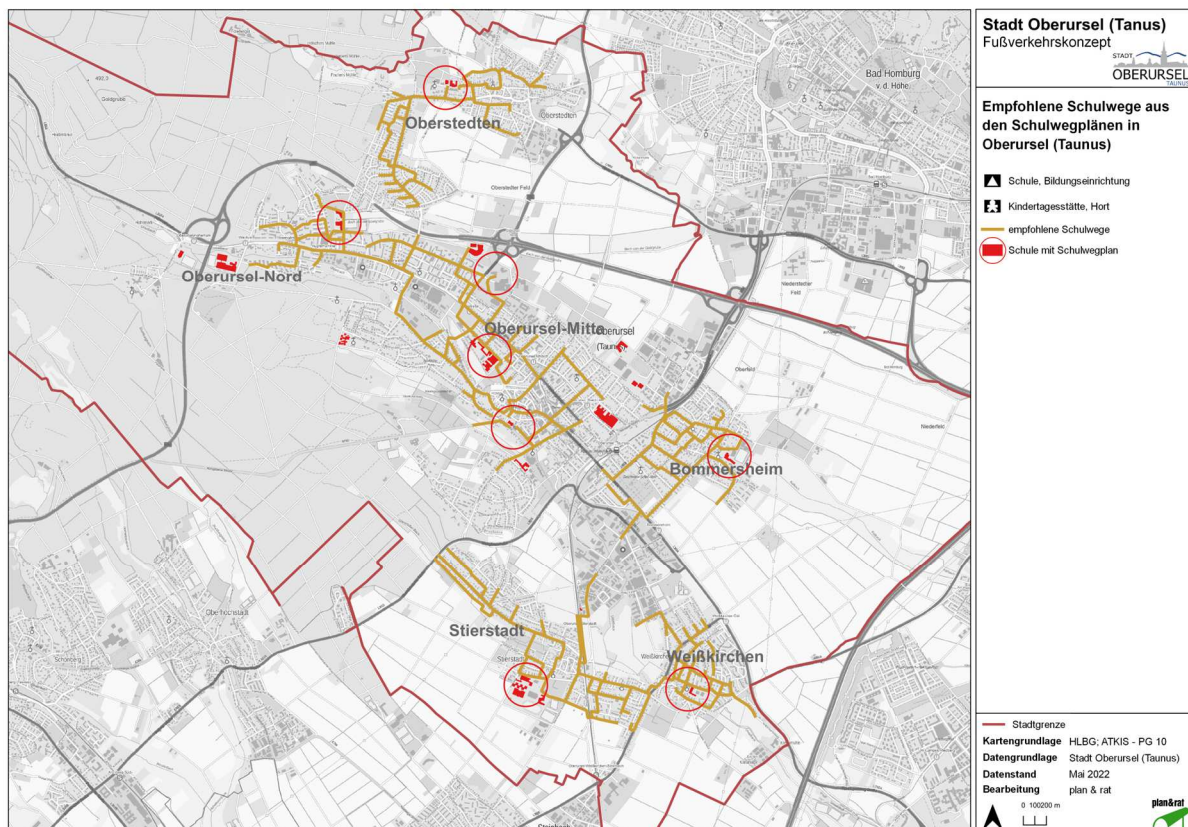


Abb. 5-6: Empfohlene Schulwege aus den Schulwegplänen in Oberursel (Taunus)
(Quelle: STADT OBERURSEL (TAUNUS), 2021, Eigene Darstellung).

Hinweis: Der sanierte Abschnitt der Lange Straße zwischen Im Ölgarten und Bommersheimer Straße in Bommersheim ist zum Zeitpunkt der vorliegenden Konzeption noch nicht offizieller Schulweg. Eine Aufnahme ist vorgesehen.

Freizeit- und Wanderwege

Für Wanderungen ist Oberursel (Taunus), mit dem Wanderparkplatz Hohemark bzw. der U-Bahn-Station Oberursel (Taunus)-Hohemark, ein idealer Ausgangspunkt. Neben den zahlreichen Wanderwegen im Taunus verlaufen sechs Wanderwege direkt durch die Stadtteile von Oberursel (Taunus) (Abb. 5-7). Die drei heimat- und naturkundlichen Rundwanderwege *R1*, *R2* und *R3* durchqueren dabei die Stadtteile Oberursel Nord, Oberstedten und Oberursel Mitte. Der 15 km lange *Mühlenwanderweg* verläuft quer durch Oberursel (Taunus), vorbei am Oberurseler Stadtwald und der Altstadt (STADT OBERURSEL (TAUNUS), k. J.-a). Als erstes Regionalparkprojekt in Oberursel (Taunus) führt der Wanderweg *Malerische Natur* in Oberursel Mitte an einer Vielzahl von kunstvollen Landschaften, Pflanzen und Tieren vorbei (STADT OBERURSEL (TAUNUS), k. J.-b). Auch die *Regionalpark Rundroute* verknüpft Oberursel (Taunus) mit den umliegenden Ortschaften (REGIONALPARK RHEINMAIN, k. J.) (**Anlage 5-7**).

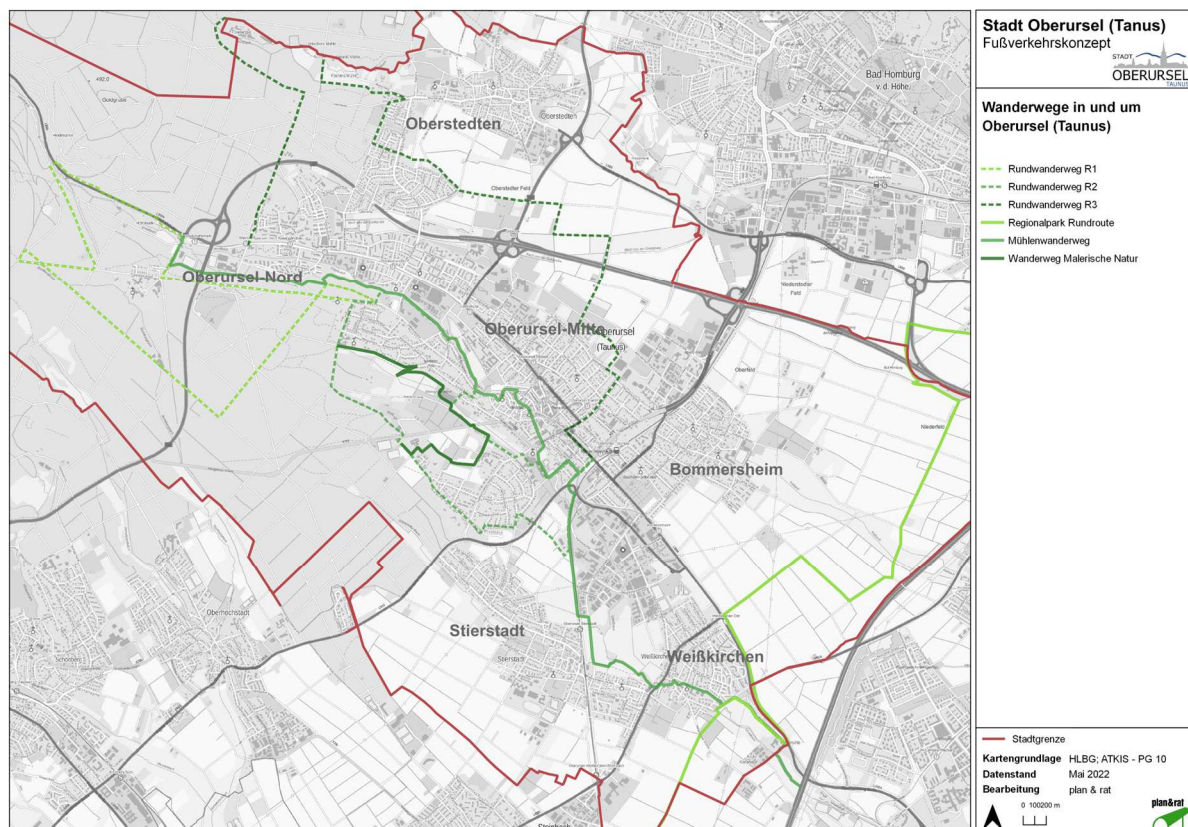


Abb. 5-7: Freizeit- und Wanderwege in und um Oberursel (Quelle: Eigene Darstellung)

5.5 Zukünftige Entwicklungen mit Bedeutung für den Fußverkehr

Planungen für Erschließungsmaßnahmen in Neubaugebieten sowie für Straßensanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen bieten die Chance, die Anforderungen für den Fußverkehr von vornherein stärker zu berücksichtigen.

Abbildung 5-8 stellt eine Übersicht zu aktuellen Planungen in Oberursel (Taunus) dar (Stand 2022). Geplante bzw. in Bau befindliche Erschließungsmaßnahmen für (kleinere) Neubaugebiete sind vor allem außerhalb von Oberursel Mitte in den Stadtteilen vorzufinden. Straßenerneuerungen sind überwiegend in Oberursel Mitte und in Oberstedten (Weinberg- / Friedrichstraße) geplant. Diese Maßnahmen sind in der Regel komplexer, da sie sich an den Bestand anpassen müssen.

Hervorzuheben sind die Projekte im Liebfrauen Quartier (schrittweise Umwandlung zusammenhängender Quartiersstraßen, in denen der Radverkehr sicher auf Fahrradstraßen geführt, die Aufenthaltsqualität verbessert und das Parken neu geordnet wird) und in der Eppsteiner Straße. Der Abschnitt zwischen Homm-Kreisel und Marktplatz erhält eine grundhafte Sanierung und soll als Shared Space gestaltet werden, beide in der Innenstadt.

Die Umgestaltung der Langen Straße in Bommersheim im Abschnitt zwischen Ölgarten und Bommersheimer Straße mit Umwandlung in einen Verkehrsberuhigten Bereich konnte inzwischen abgeschlossen werden. Dieser Umbau hat Vorbildcharakter für weitere Abschnitte in der Langen Straße.

Ein Projekt zur Verbesserung der Schulwegsicherheit wird aktuell an der Berliner Straße im Umfeld des Gymnasiums Oberursel umgesetzt: hier werden die bestehende Lichtsignalanlagen durch modernste Technik ersetzt.

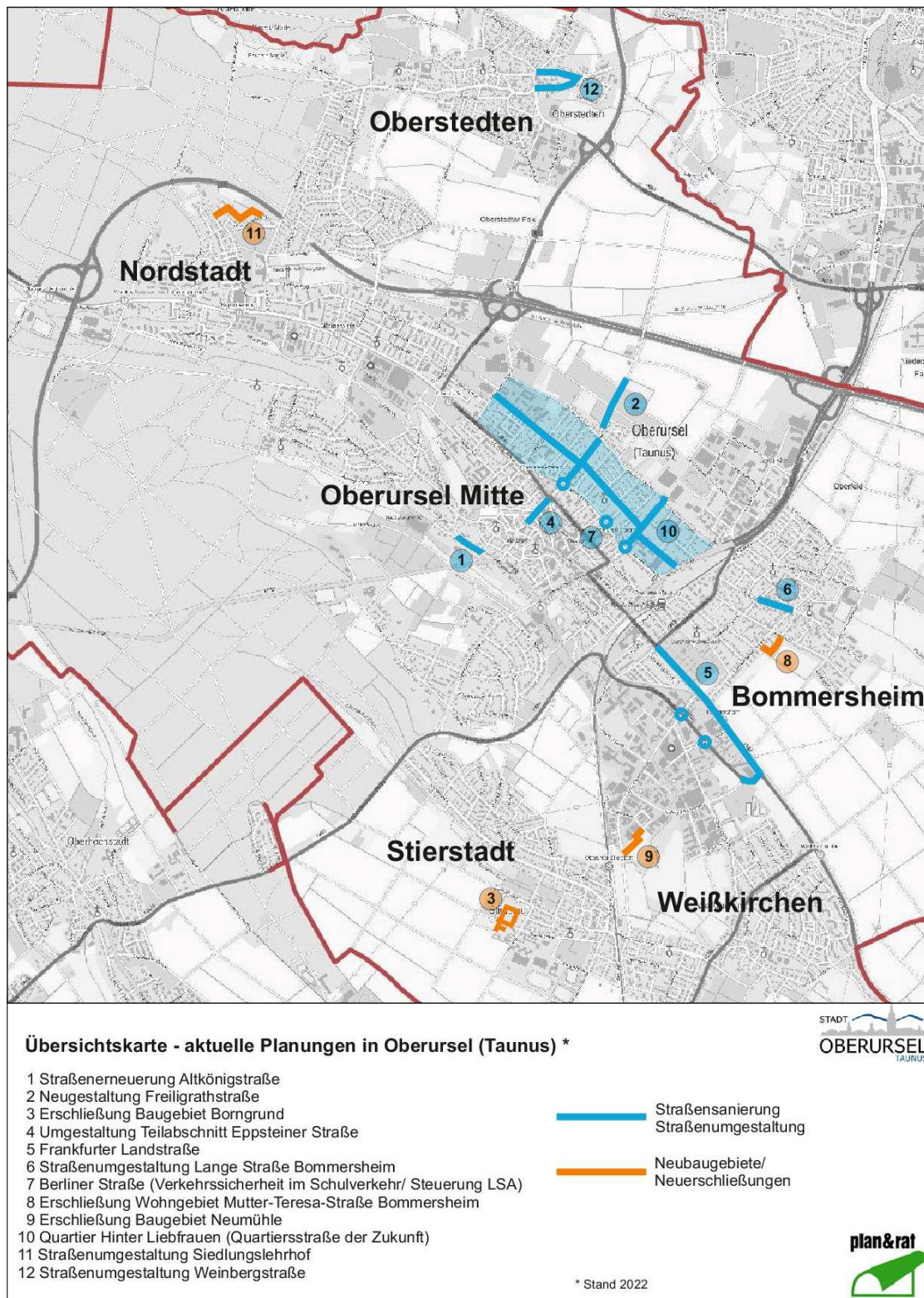


Abb. 5-8: Übersicht aktueller Planungsvorhaben in Oberursel (Quelle: Eigene Darstellung)

6. Das Fußverkehrsnetz

Die Planung eines Fußverkehrsnetzes orientiert sich an den vorhandenen und zukünftigen Quelle-Ziel-Beziehungen. Wichtige Ziele des Alltagsverkehrs, aber auch zukünftige Baugebiete und Planungen mit Bezug zum Fußverkehr wurden berücksichtigt, ebenso die Schulwegpläne für Grundschulkinder. Das Fußverkehrsnetz wurde stadtteilbezogen entwickelt und zu einem Gesamtplan zusammengestellt.

Es ist in einem intensiven Abstimmungsprozess mit dem AK Fußverkehr und der Verwaltung erstellt worden, die Ergebnisse der Stadtspaziergänge und der Online-Beteiligung sind berücksichtigt worden.

Das Fußverkehrsnetz erschließt flächenhaft das gesamte Stadtgebiet, sichert die Anbindung bzw. die Integration der Wander- und Freizeitwege.

Das Fußverkehrsnetz der Gesamtstadt, bestehend aus Fußwegen 1. Ordnung und 2. Ordnung zeigt Abb. 6-1 (**Anlage 6-1** im Anhang). Je nach Bedeutung für den Fußverkehr sind die Verbindungen zwischen den Stadtteilen entweder Fußwegen 1. oder 2. Ordnung zugeordnet worden. Aufgenommen in den Gesamtplan sind ebenfalls die Schleichwege – als Ergebnis der Netzdiskussion auf der 2. Sitzung des AK Fußverkehr.

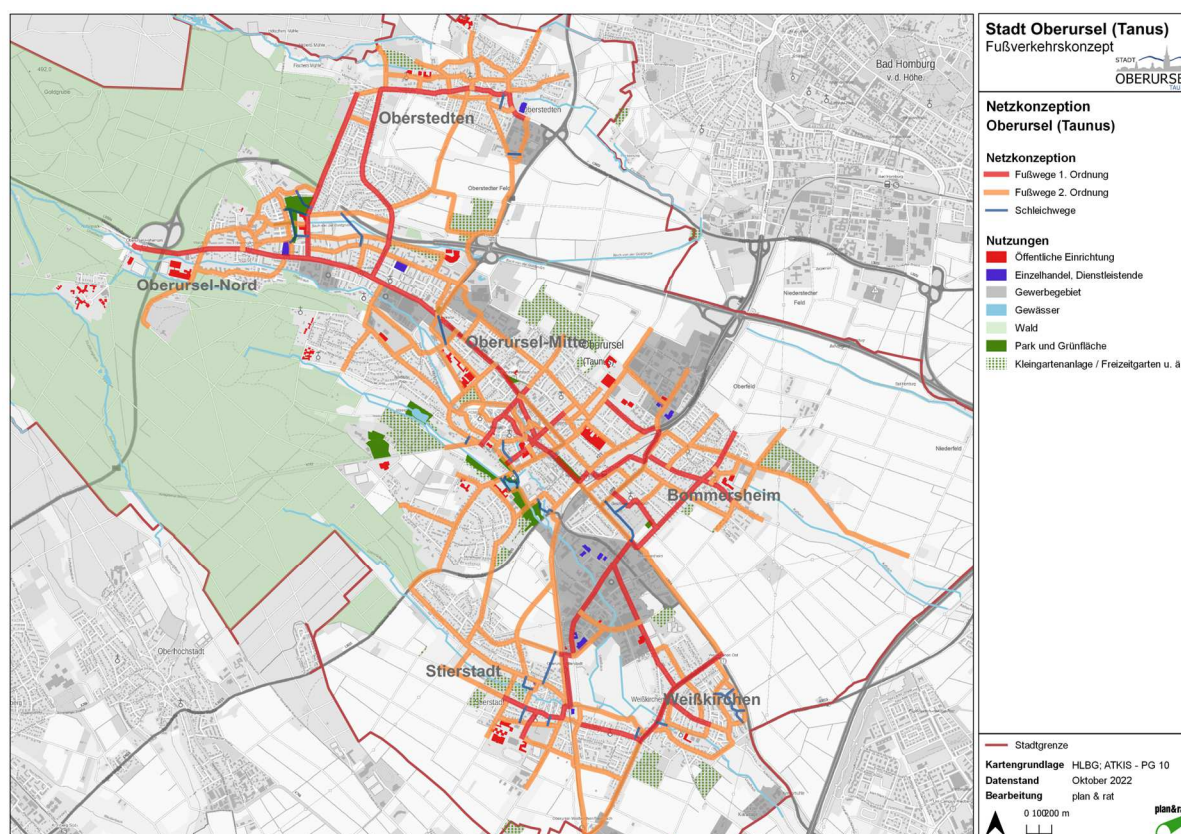


Abb. 6-1: Netzkonzeption Gesamtstadt (Quelle: Eigene Darstellung)

Tab. 6-1 zeigt die Verteilung der Netzlängen für die Gesamtstadt und die einzelnen Stadtteile. Das gesamte Fußverkehrsnetz hat eine Länge von knapp 81 km. Davon fallen ca. 20 km auf Fußwege 1. Ordnung und ca. 61 km auf Fußwege 2. Ordnung

	1. Ordnung	2. Ordnung	Gesamt
Gesamt	19,7	61,2	80,9
Stierstadt	2,1	10,3	12,4
Weißkirchen	2,2	5,3	7,5
Bommersheim	3,5	7,8	11,3
Oberursel Mitte	5,1	19,2	24,3
Oberursel Nord	3,4	9,0	12,4
Oberstedten	3,5	9,5	13,0

Tab. 6-1: Netzlänge Fußwege 1. und 2. Ordnung in km (Quelle: Eigene Darstellung)

7. Fußverkehrskonzeptionen für die Stadtteile

Die Fußverkehrskonzeptionen für die einzelnen Stadtteile umfassen das Fußverkehrsnetz (Netzplan) – entwickelt auf Grundlage der bestehenden Nutzungen (Nutzungskarte), die Mängelanalyse der Fußwege 1. Ordnung (Konfliktplan) und das Handlungs- und Umsetzungskonzept (s. Kapitel 8 Maßnahmenkonzept).

Nachstehend werden der Nutzungsplan, der Netzplan und der Konfliktplan für jeden Stadtteil dargestellt sowie die stadtteilspezifischen Nutzungen, die Fußwege 1. Ordnung und die wesentlichen Mängel beschrieben.

Hinweise zum Verständnis der Konfliktpläne:

- Die in den Konfliktplänen dargestellten Mängel auf den Fußwegen 1. Ordnung sind das Ergebnis der Stadtspaziergänge, der Online-Beteiligung und eigener systematischer Ortsbegehungen.
- Folgende Mängel wurden kartiert: Konflikte mit ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr, Konflikte mit Radverkehr, fehlender bzw. zu schmaler Gehweg, mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit, fehlende Querungsanlagen, Mängel an vorhandenen Querungsanlagen mit und ohne LSA, mangelnde Barrierefreiheit, mangelhafte Beleuchtung und Bereiche mit mangelnder Aufenthaltsqualität.
- Das Netz 1. Ordnung sowie 2. Ordnung liegt unter den Konfliktnennungen. Innerhalb des Konfliktplanes werden keine Konfliktpunkte gezeigt, die nicht auf der Netzkonzeption liegen.
- Die linienhafte Darstellung von z. B. *Konflikt mit Radverkehr* oder *Fehlender / zu schmaler Fußweg* gibt nicht den genauen Start- und Endpunkt des Konfliktes an. Diese sind nicht detailgetreu wiedergegeben.
- Unter *Bereich mit mangelnder Aufenthaltsqualität* sind Plätze zu verstehen, die ein hohes Potential zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität aufweisen. Darunter werden jedoch nicht einzelne Stellen verstanden, an denen sich innerhalb der Online-Beteiligung oder den Stadtspaziergängen die Bürger*innen eine Bank, einen Trinkbrunnen oder mehr schattige Plätze gewünscht haben. Diese sind innerhalb einer extra Karte (Probleme in der Aufenthaltsqualität) aus der Online-Beteiligung (**Anlage 4-8** im Anhang) zu entnehmen. Die Konfliktkarte bietet eine ganzheitliche Betrachtung.
- Die Darstellung der *Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr* ist eine punktuelle Darstellung. Aufgrund der Vielzahl dieser Problemnennung ist eine linienhafte Darstellung verwirrend und unübersichtlich. Jedoch ist die punktuelle Darstellung der *Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr* als Bereich zu verstehen. Das heißt, sind die Punkte am Anfang, in der Mitte und am Ende der Straße gesetzt, so kann davon ausgegangen werden, dass die gesamte Straßenlänge einen *Konflikt mit ruhendem Verkehr* aufweist. Gibt es jedoch vereinzelt Punkte, so ist hier von einem konkreten Einzelfall auszugehen.

7.1 Oberursel Mitte

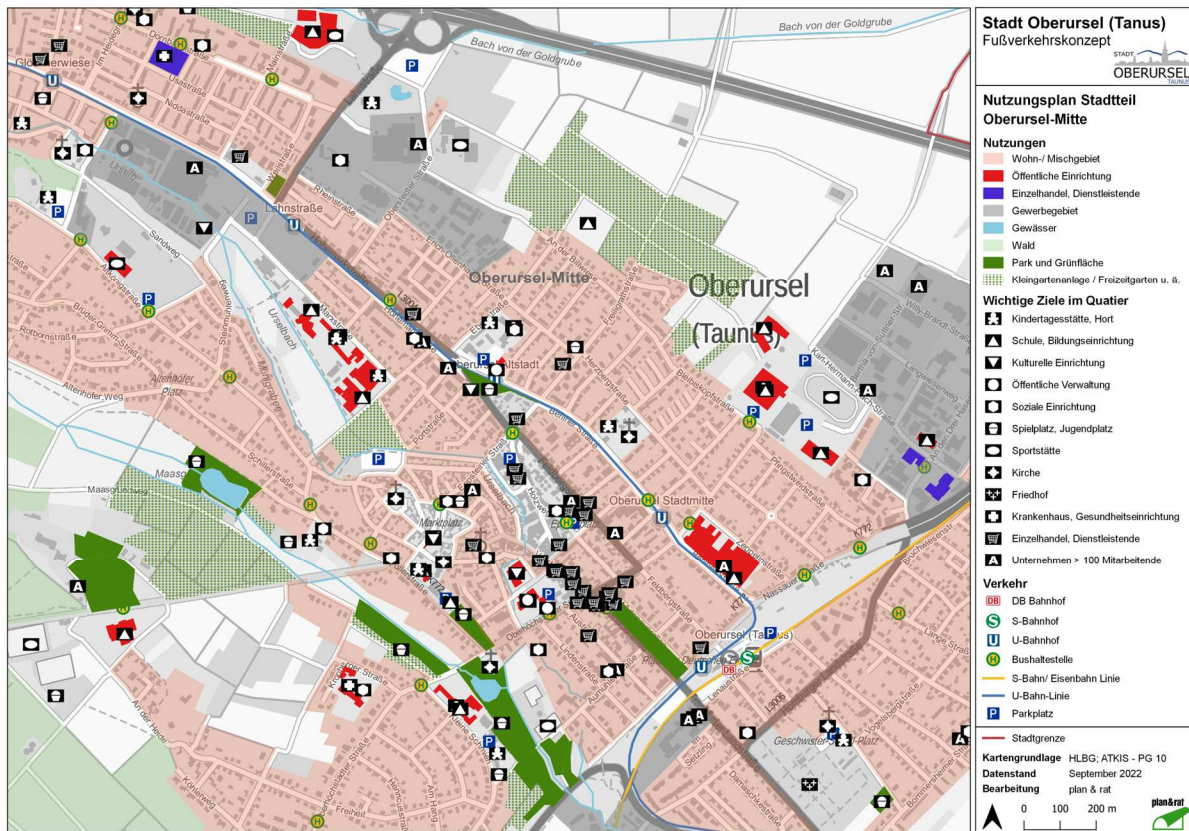


Abb. 7-1: Nutzungsplan Oberursel Mitte (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Kernstadt von Oberursel (Taunus) ist das Zentrum der Stadt. Hier liegt die historische Mitte. Zu den wichtigen Zielen des Alltagsverkehrs mit Bedeutung Anbindung Fußwege 1. Ordnung zählen zentrale Einzelhandelsstandorte (Fußgängerzone in der Vorstadt, Einkaufs- und Gewerbebereiche im Gewerbegebiet Süd), Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte des ÖPNV wie der Bahnhof Oberursel (Taunus) und die U-Bahnhaltestellen der U3, große Arbeitsstätten (>100 Beschäftigte), Bildungseinrichtungen (Gymnasium Oberursel, Hochtaunusschule, Feldbergschule, Erich-Kästner-Schule, Grundschule Mitte), Kultureinrichtungen (Vortaunusmuseum, Stadthalle und Stadtbücherei), Sozialeinrichtungen (Seniorentreffs und Seniorenheime, sowie Plätze und Grünanlagen als wichtige Naherholungsziele (Lomonossow- und Rushmoorpark, Maasgrund, Deschauer Park) (Abb. 7-1) (**Anlage 7-1** im Anhang).

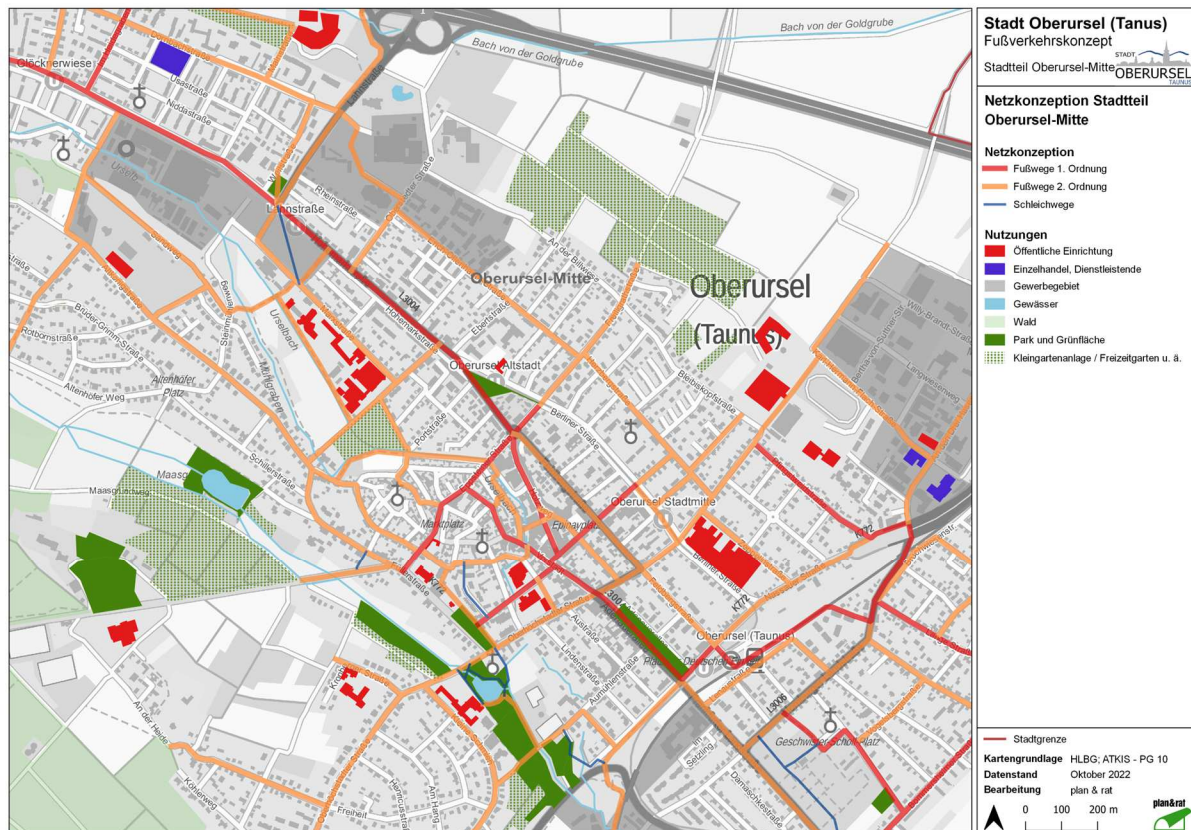


Abb. 7-2: Netzkonzeption Oberursel Mitte (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Fußverkehrsnetz erschließt flächenhaft die gesamte Innenstadt und sichert die Anbindung an die benachbarten Stadtteile (Abb. 7-2). Die Fußwege 1. Ordnung haben eine Länge von 15 km, die Fußwege 2. Ordnung von 19,2 km.

Beschreibung der Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)

Bahnhof Oberursel (Taunus) / Nassauer Straße / Adenauerallee / Vorstadt / Ackergasse

Die Achse führt vom Bahnhof Oberursel (Taunus) über die Nassauer Straße in die Adenauerallee. Die Adenauerallee ist die Hauptverbindungsachse in das historische Zentrum von Oberursel (Taunus) mit wichtigen Versorgungs- und Kultureinrichtungen, Dienstleistungen und sozialer Infrastruktur. Nach der Querung der Oberhöchstader- / Liebfrauenstraße führt die Achse weiter durch die Fußgängerzone Vorstadt und die Ackergasse (verkehrsberuhigter Bereich), die in die Eppsteiner Straße (Fußweg 1. Ordnung) mündet.



Abb. 7-3: Adenauerallee



Abb. 7-4: Ackergasse

Holzwegpassage / Holzweg / Kreisel Alte Leipziger Brunnen / Hohemarkstraße

Startend an der Einmündung Kumeliusstraße führt die Holzwegpassage über den Chopin-Platz in den Holzweg – eine typische Geschäftsstraße, die weiter Richtung Norden auf den Kreisel Alte Leipziger Brunnen / Homm-Kreisel führt. Ausgehend vom Kreisel verbindet die Hohemarkstraße das Zentrum von Oberursel (Taunus) mit Oberursel Nord. Entlang der Achse führt die U-Bahn Trasse mit den Stationen Lahnstraße, Glöcknerwiese, Kupferhammer, Rosengärtchen, Waldlust und Hohemark (Ausgangspunkt für Wanderungen in das Waldgebiet des Taunus).



Abb. 7-5: Kreisel Alte Leipziger

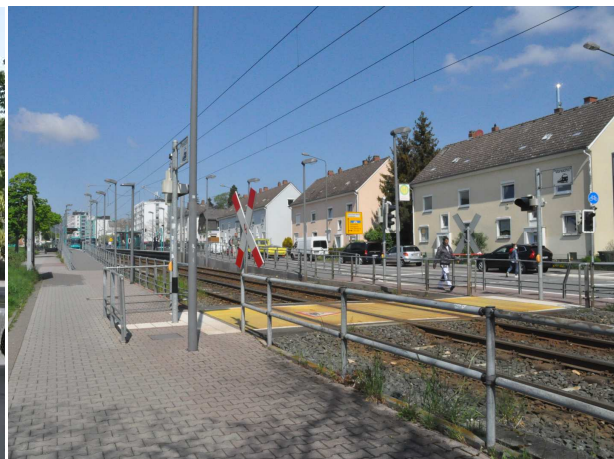


Abb. 7-6: Hohemarkstraße

Freiligrathstraße / Eppsteiner Straße / Marktplatz / Am Rahmtor

Ausgehend von der Berliner Straße führt die Achse von der Freiligrathstraße über den Kreisel Alte Leipziger Brunnen /Homm-Kreisel in die Eppsteiner Straße mit Geschäften, Gastronomie und der Stadtbücherei Oberursels und weiter über den Marktplatz. Am repräsentativen Platz befinden sich das Alte Rathaus, das Vortaunusmuseum, Cafés, Restaurants und Geschäfte. Die Achse führt weiter über die Straße Am Rahmtor (mit Bushaltestelle Am Rahmtor) bis zur

Einmündung Füllerstraße. An der Kreuzung befindet sich die Grundschule Mitte. Die Verbindung stellt eine Hauptfußwegeachse quer durch das Zentrum dar.



Abb. 7-7: Eppsteiner Straße



Abb. 7-8: Am Rahmtor

Kumeliusstraße (ab Berliner Straße) / Rathausplatz / Körnerstraße

Die Achse Kumelius- / Körnerstraße ist die zweite wichtige Querverbindung durch die Mitte von Oberursel (Taunus). Sie beginnt an der Berliner Straße, führt über die Kumeliusstraße, die den Epinayplatz (Gastronomie, Geschäfte, Markt) im Süden flankiert, führt nach der Querung der Vorstadt (Fußgängerzone) weiter über Rathausplatz, über den das Rathaus und die Stadthalle erschlossen werden und weiter in die Körnerstraße, die als Sackgasse für Kfz vor dem Deschauer Park endet. Die Achse bindet den östlichen Innenstadtrand sowohl an wichtige öffentliche Einrichtungen als auch an weitläufige Grün- und Parkanlagen (Rushmoorpark, Lomonossowpark, Maasgrund) an.



Abb. 7-9: Kumeliusstraße



Abb. 7-10: Körnerstraße

Pfingstweidestraße / Nassauer Straße (Richtung Bommersheim / Homburger Landstraße)

Beginnend an der Liebfrauenstraße bildet die Achse eine Verbindung zwischen Oberursel Mitte und Bommersheim. Die Pfingstweidestraße führt durch den südöstlichen Teil des Liebfrauenquartiers, zwischen dem Gymnasium Oberursel und der Feldbergschule und Alfred-Delp-Haus (Betreutes Wohnen) in Richtung Süden. Von hier führt die Homburger Landstraße unterhalb der Nassauer Straße und unterhalb der Bahntrasse in den Stadtteil Bommersheim.



Abb. 7-11: Nassauer Straße



Abb. 7-12: Nassauer Straße

Wesentliche Mängel

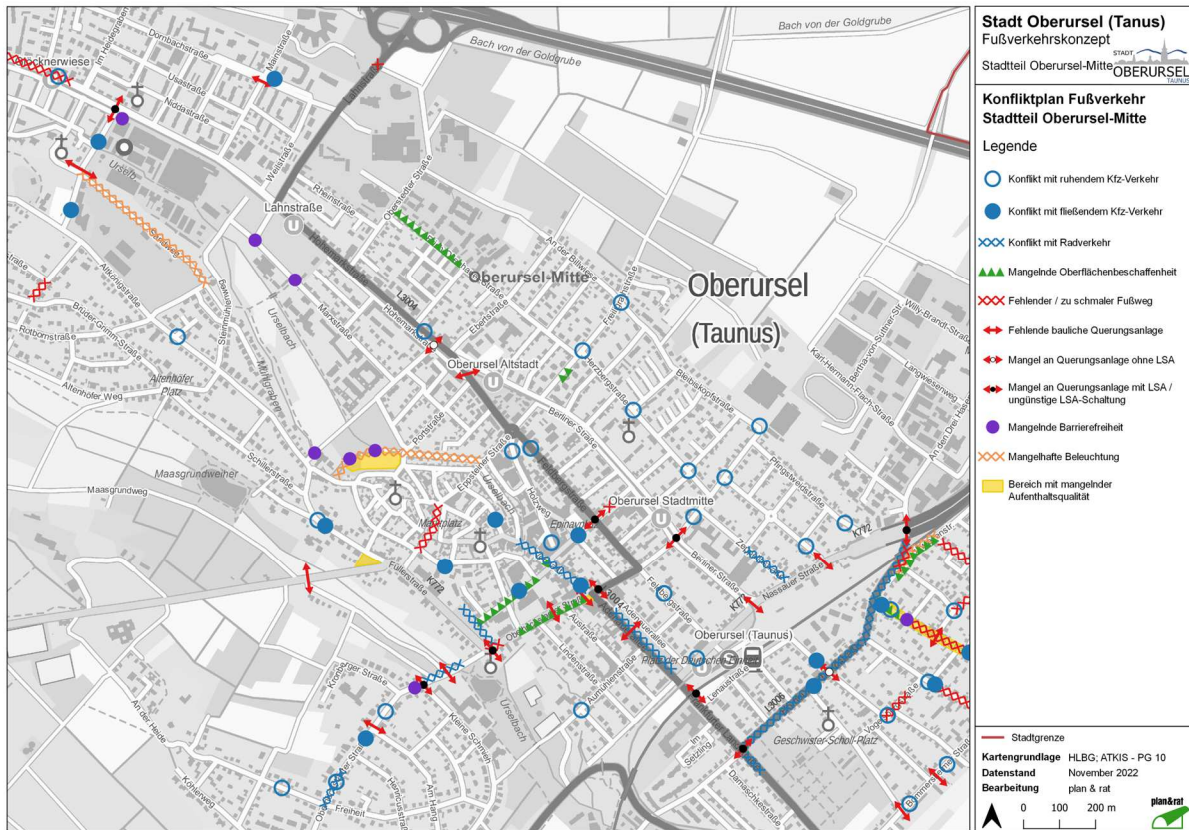


Abb. 7-13: Konfliktplan Oberursel Mitte (Quelle: Eigene Darstellung)

In der Kernstadt sind die für Oberursel (Taunus) typischen Mängel (Kapitel 8.2) vorzufinden, vor allem in der Altstadt fehlen Gehwege oder sind diese zu schmal. Ebenso sind das Parken auf Gehwegen und Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr häufig vorzufinden. Dies gilt auch für das Quartier Liebfrauen zwischen Nassauer Straße, Freiligrathstraße, Bleibiskopfstraße (Abb. 7-13).

Während die zuvor genannten Mängel flächendeckend auftreten, gibt es in der Kernstadt Besonderheiten wie die Bleiche, unterhalb der Herrenmühle: der am nördlichen Altstadtrand gelegene öffentliche Parkplatz (temporär auch als Festplatz genutzt). Die aktuelle Nutzung entspricht nicht der historischen Bedeutung (Stadtmauer) und der besonderen Lage an der Nahtstelle zwischen dichter Altstadtbebauung und offener Parkfläche.

Im Bereich der Königsteiner Straße gibt es an den Einmündungen Maasgrundweg / Herzog-Adolph-Straße keine gesicherten Querungsmöglichkeiten an der für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Achse.

7.2 Oberursel Nord

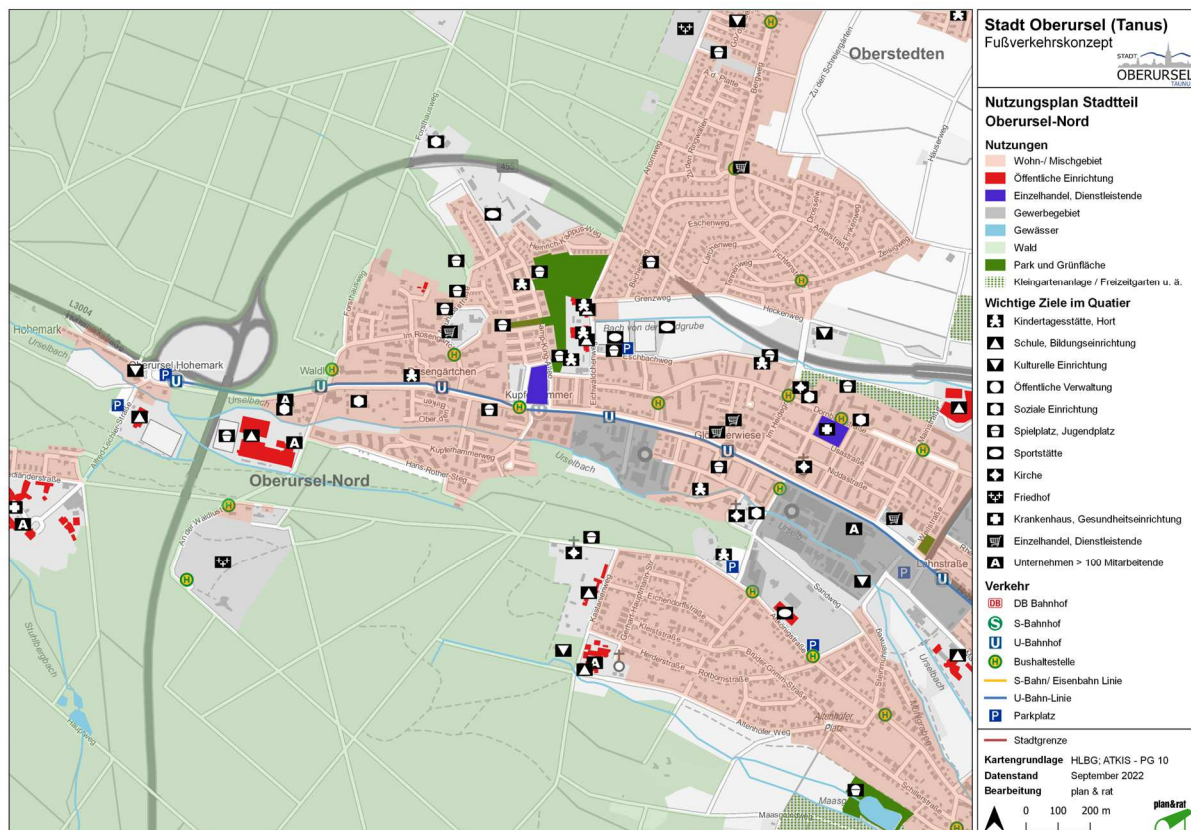


Abb. 7-14: Nutzungskarte Oberursel Nord (Quelle: Eigene Darstellung)

Oberursel Nord erstreckt sich entlang der Hohemarkstraße zwischen Lahnstraße und Hohemark. Als typisches Stadterweiterungsgebiet der Nachkriegszeit konnte sich der Stadtteil durch neuere Wohngebiete weiterentwickeln. Der Stadtteil hat einen relativ hohen Gewerbeanteil. Wichtige Ziele des Alltagsverkehrs mit Bedeutung Anbindung Fußwege 1. Ordnung sind die Nahversorgungszentren Oberursel Nord in der Hohemarkstraße / Camp-King-Allee und in der Dornbachstraße, die Grundschule am Eichwäldchenweg, Waldorfschule und -kindergarten, die Frankfurt International School (FIS) sowie der Camp-King-Park und die angrenzenden Waldgebiete des Taunus als Naherholungsziele (Abb. 7-14) (**Anlage 7-2** im Anhang). Wichtige Arbeitgeber – wie die Alte Leipziger Lebensversicherung aG, Neubronner GmbH & Co KG und Rolls-Royce haben in Oberursel-Nord ihren Sitz.

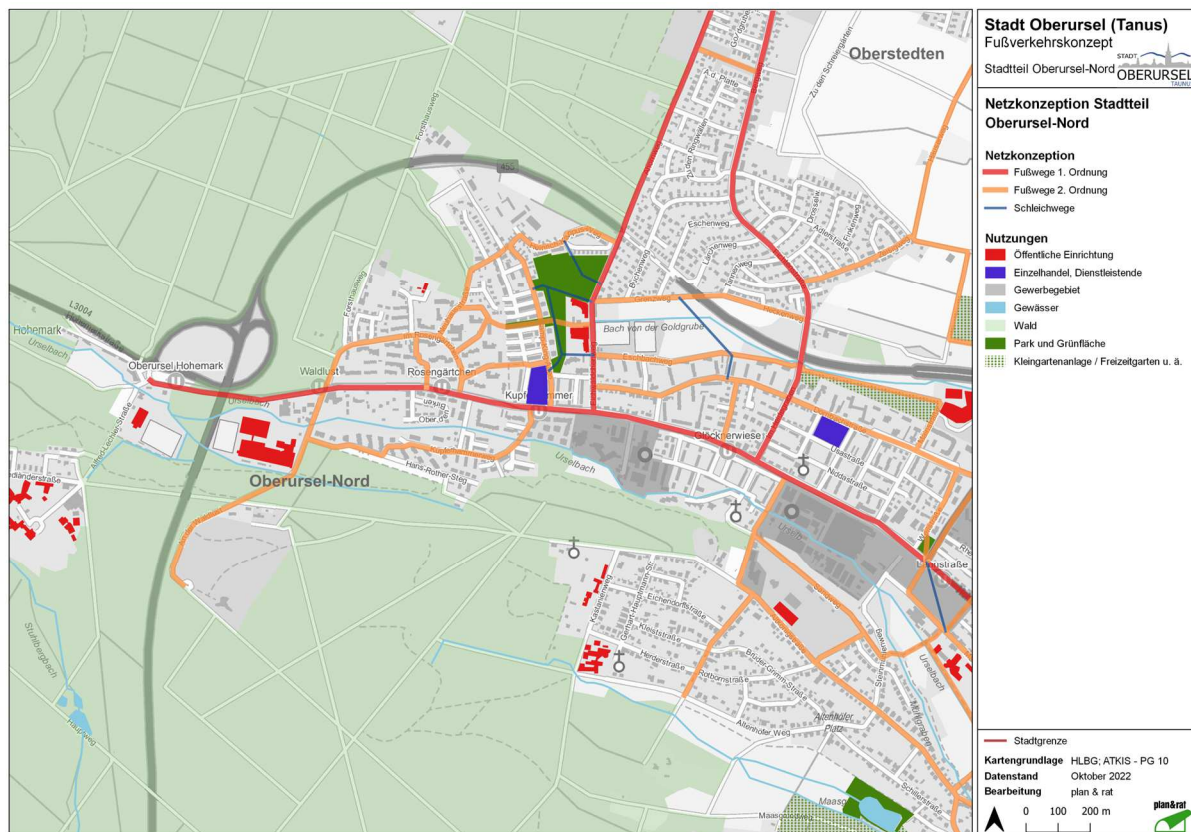


Abb. 7-15: Netzplan Oberursel Nord (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Fußverkehrsnetz erschließt flächenhaft den gesamten Stadtteil, es sichert die Anbindung an die benachbarten Stadtteile Mitte und Oberstedten und an das Naherholungsgebiet des Taunus (Abb. 7-15). Die Fußwege 1. Ordnung haben eine Länge von 3,4 km, die Fußwege 2. Ordnung von 9,0 km.

Beschreibung der Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)

Hohemarkstraße (zwischen Lahnstraße und Hohemark)

Die Achse beginnt im Zentrum von Oberursel (Taunus) am Kreisel Alte Leipziger Brunnen / Homm-Kreisel und folgt der Trasse Hohemarkstraße bis Oberursel Hohemark. Die Hohemarkstraße bildet das Rückgrat des nördlichen Stadtteils und erschließt Wohn- und Gewerbegebiete sowie wichtige Einrichtungen der Nahversorgung Bildung und Kultur. Auf der Hohemarkstraße verläuft die Linie U3. Die Hohemark ist Ausgangspunkt für Wanderungen im Waldgebiet des Taunus.



Abb. 7-16: Hohemarkstraße (Höhe Lahnstraße)



Abb. 7-17: Fußweg Hohemarkstraße (Höhe Rosengärtchen)

Eichwäldchenweg / Ahornweg (Richtung Oberstedten)

Die Fußwegeachse Eichwäldchenweg beginnt an der Hohemarkstraße und führt auf dem Ahornweg weiter nach Norden in den Stadtteil Oberstedten. Den Eichwäldchenweg flankieren im Westen der Camp-King-Park mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Kita und Grundschule Eichwäldchen, Waldorfschule und -Kita) und im Osten das Wohngebiet der Dornbachstraße sowie Sport- und Spielflächen des Stadtteils.



Abb. 7-18: Eichwäldchenweg (ab Hohemarkstraße)



Abb. 7-19: Ahornweg (Höhe Grenzweg)

Im Heidegraben / Fichtestraße (Richtung Oberstedten)

Beginnend an der Hohemarkstraße führt die Achse Im Heidegraben / Fichtestraße parallel zur Achse Eichwäldchen- / Ahornweg und verbindet Oberursel Nord mit Oberstedten. Die Straße Im Heidegraben erschließt das Wohngebiet zwischen der Hohemarkstraße und der Bundesstraße B 455. Die Achse führt als Brücke über die B 455 und auf der Fichtestraße weiter durch Oberstedten.



Abb. 7-20: Im Heidegraben (Brücke Fichte-
straße)



Abb. 7-21: Im Heidegraben
(Blick nach Süden)

Wesentliche Mängel

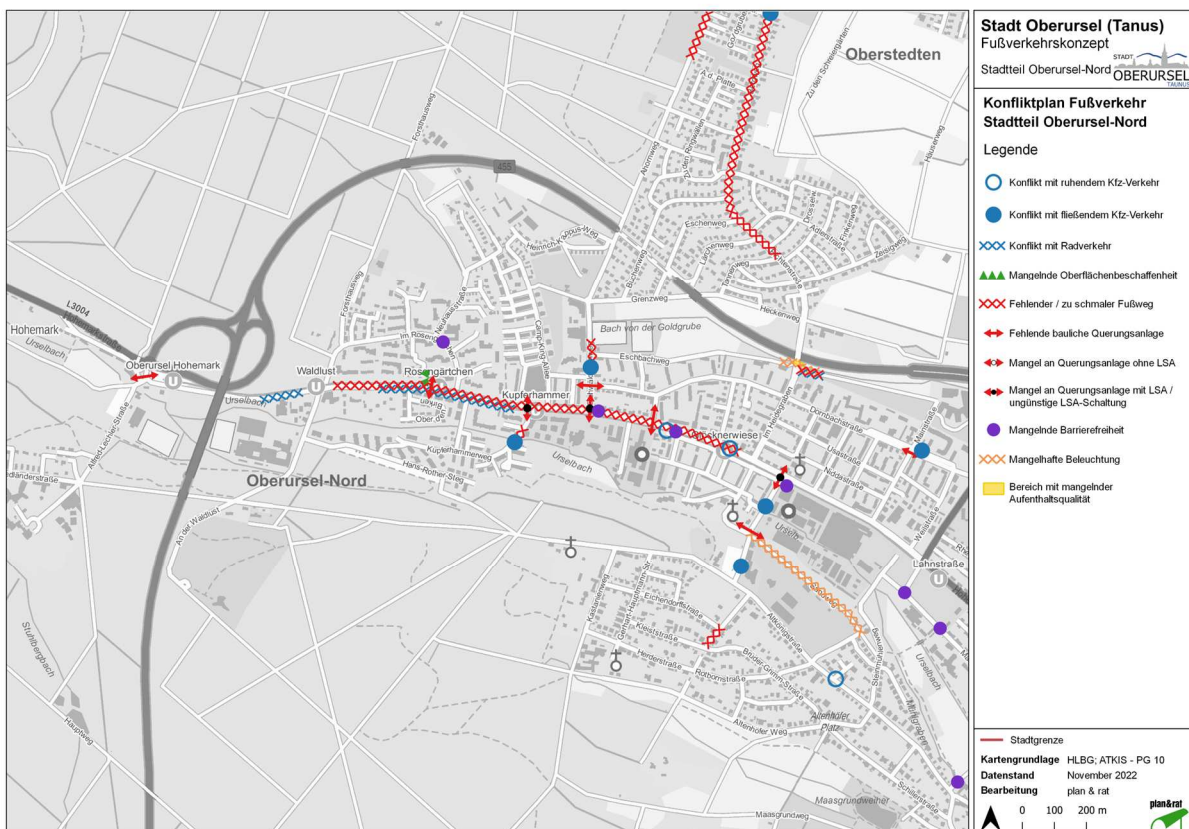


Abb. 7-22: Konfliktplan Oberursel Nord (Quelle: Eigene Darstellung)

Innerhalb des Stadtteils bildet die Hohemarkstraße die Hauptverbindungsachse auch für den Fußverkehr. Diese ist gekennzeichnet durch einen relativ hohen Durchgangsverkehr. Aufgrund der Trassenführung der U-Bahnlinie U3 auf der Hohemarkstraße bestehen teilweise Nutzungskonkurrenzen - zu Lasten der Fußwege, die in einigen Abschnitten zu schmal sind.

Bericht

Daraus resultieren auch Nutzungskonflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden. Ungesicherte Querungen auf Schulwegen (z. B. Querung Borkenberg / Sandweg als wichtiger Schul- und Freizeitweg oder auf dem Eichwäldchenweg), parkende Autos auf Gehwegen (z. B. Hohemarkstraße / U-Bahnstation Glöcknerwiese) und zu kleine Aufstellflächen an Querungsstellen (Kreuzung Hohemarkstraße / Borkenberg) sind weitere wesentliche Mängel in Oberursel Nord (Abb. 7-22).

7.3 Oberstedten

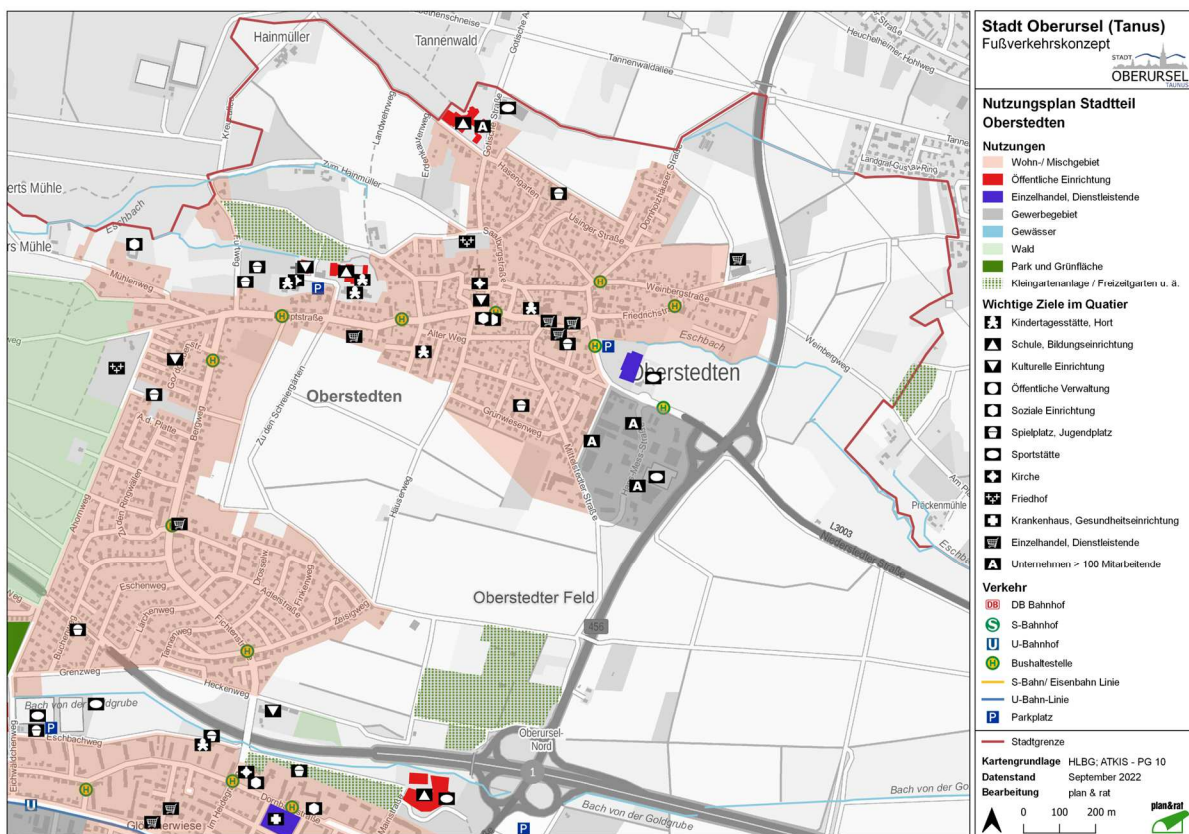


Abb. 7-23: Nutzungskarte Oberursel Oberstedten (Quelle: Eigene Darstellung)

Oberstedten – ursprünglich eigenständige Gemeinde und 1972 in die Stadt Oberursel (Taunus) eingegliedert – liegt zwischen Oberursel (Taunus) und Bad Homburg. Oberstedten ist der nördlichste Stadtteil und liegt vom Zentrum von Oberursel (Taunus) am weitesten entfernt. Oberstedten ist gekennzeichnet durch die Zweiteilung des Stadtteils – einem nordöstlichen Teil mit der historischen Mitte und einem südwestlichen Teil (überwiegend Wohnen). Beide Teile sind über die Straßen Fichtenstraße, Bergweg und Hauptstraße verbunden, die auch die Anbindung Fußwege 1. Ordnung gewährleisten.

Aufgrund seiner Entstehungsgeschichte hat dieser Stadtteil – wie Bommersheim, Stierstadt und Weißkirchen – eine eigene Ortsmitte und eine eigene Orts-Infrastruktur. Wichtige Ziele des Alltagsverkehrs mit Bedeutung Anbindung Fußwege 1. Ordnung sind das Gewerbegebiet

Oberstedten und der Nahversorger REWE an der Niederstedter Straße sowie die Dornbachschule Oberstedten mit angrenzenden Kindertagesstätten und Taunushalle an der Straße Landwehr (Abb. 7-23) (**Anlage 7-3** im Anhang).

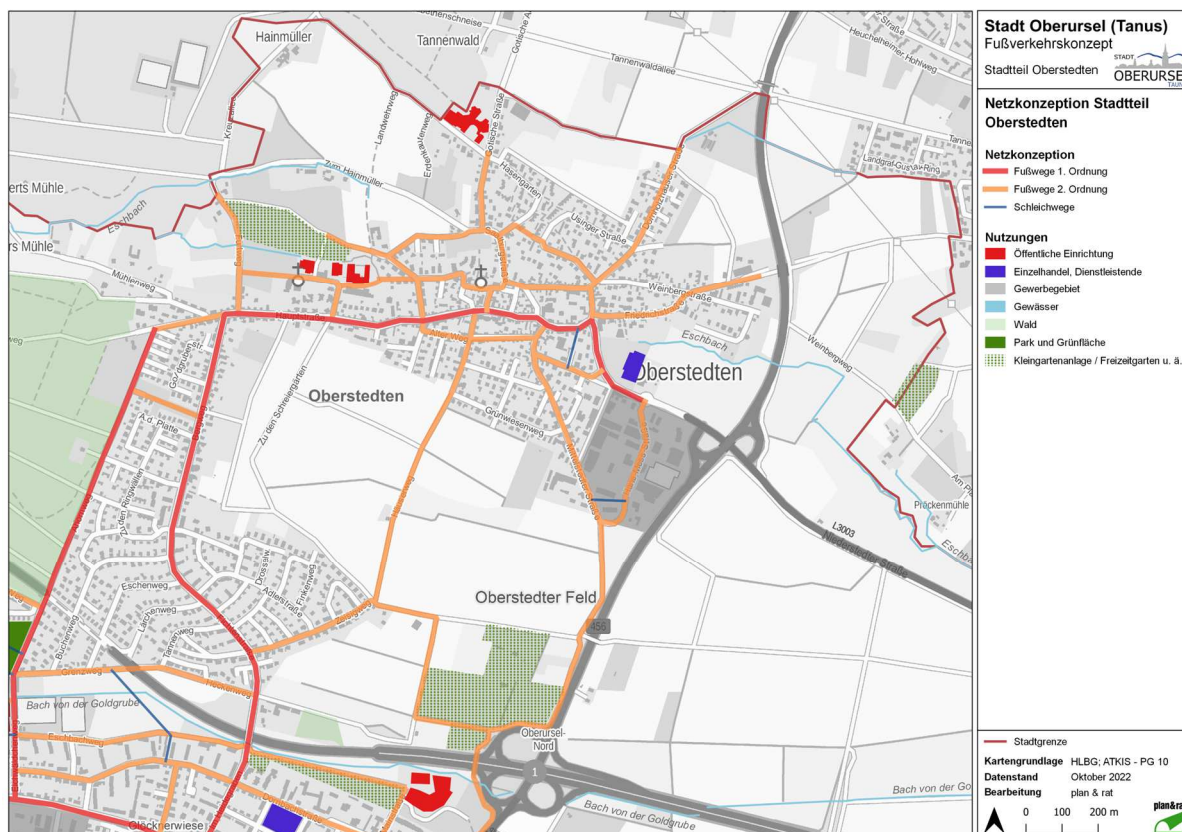


Abb. 7-24: Netzplan Oberursel Oberstedten (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Fußverkehrsnetz erschließt flächenhaft den gesamten Stadtteil, es sichert die Anbindung an den benachbarten Stadtteil Oberursel Nord und in die Kernstadt (u.a. über ausgedehnte Wiesen und Felder) sowie an das Naherholungsgebiet Taunus (Abb. 7-24). Die Fußwege 1. Ordnung haben eine Länge von 3,5 km, die Fußwege 2. Ordnung von 9,5 km.

Beschreibung der Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)

Hauptstraße / Niederstedter Straße

Die Achse, am Bergweg beginnend, verbindet den nordöstlichen und südwestlichen Teil Oberstedtens. Die Hauptstraße ist die Erschließungsachse durch den Norden von Oberstedten und übernimmt im Abschnitt zwischen Kirch- und Niederstedter Straße relevante Zentrenfunktionen (Geschäfte, Arztpraxen, Post, Sparkasse u.a. Dienstleister, Gastronomie). Die Achse führt in einer spitzen Kurve auf der Niederstedter Straße weiter Richtung Süden bis zum Kreisel Hans-Mess-Straße. Über die Niederstedter Straße werden ein Nahversorger, ein Gewerbegebiet und Sportanlagen des Stadtteils erschlossen.



Abb. 7-25: Hauptstraße (Höhe Landwehr)



Abb. 7-26: Hauptstraße (Höhe Seniorenwohn-anlage)



Abb. 7-27: Niederstedter Straße (Einmündung Hauptstraße)



Abb. 7-28: Niederstedter Straße

Ahornweg

Die Fußwegeachse über den Ahornweg beginnt im Süden ab dem Kreisel am Grenzweg (südlich B 455), stellt die Fortführung der Achse Eichwäldchenweg in Oberursel Nord dar und endet im Norden am Waldfriedhof Oberstedten mit der Einmündung in die Hauptstraße. Die Achse verläuft am westlichen Rand von Oberstedten. Sie wird östlich von einer Wohnbebauung und westlich vom Waldgebiet des Taunus flankiert.



Abb. 7-29: Ahornweg (Höhe Wacholderweg)



Abb. 7-30: Ahornweg (Höhe Hühnerbergweg)

Fichtestraße / Bergweg

Die Achse Fichtestraße / Bergweg bindet den Stadtteil Oberstedten an Oberursel Nord an. Sie beginnt mit der Fichtestraße im Süden hinter der Brücke über die B 455 und mündet mit dem Bergweg im Norden in die Hauptstraße, die – ebenfalls als Fußweg 1. Ordnung – die Ost-West-Verbindung durch Oberstedten gewährleistet. Fichtestraße und Bergweg erschließen Wohngebiete beiderseits der Achse.



Abb. 7-31: Fichtestraße (südl. Ortseingang)



Abb. 7-32: Bergweg (Blick nach Norden)

Wesentliche Mängel

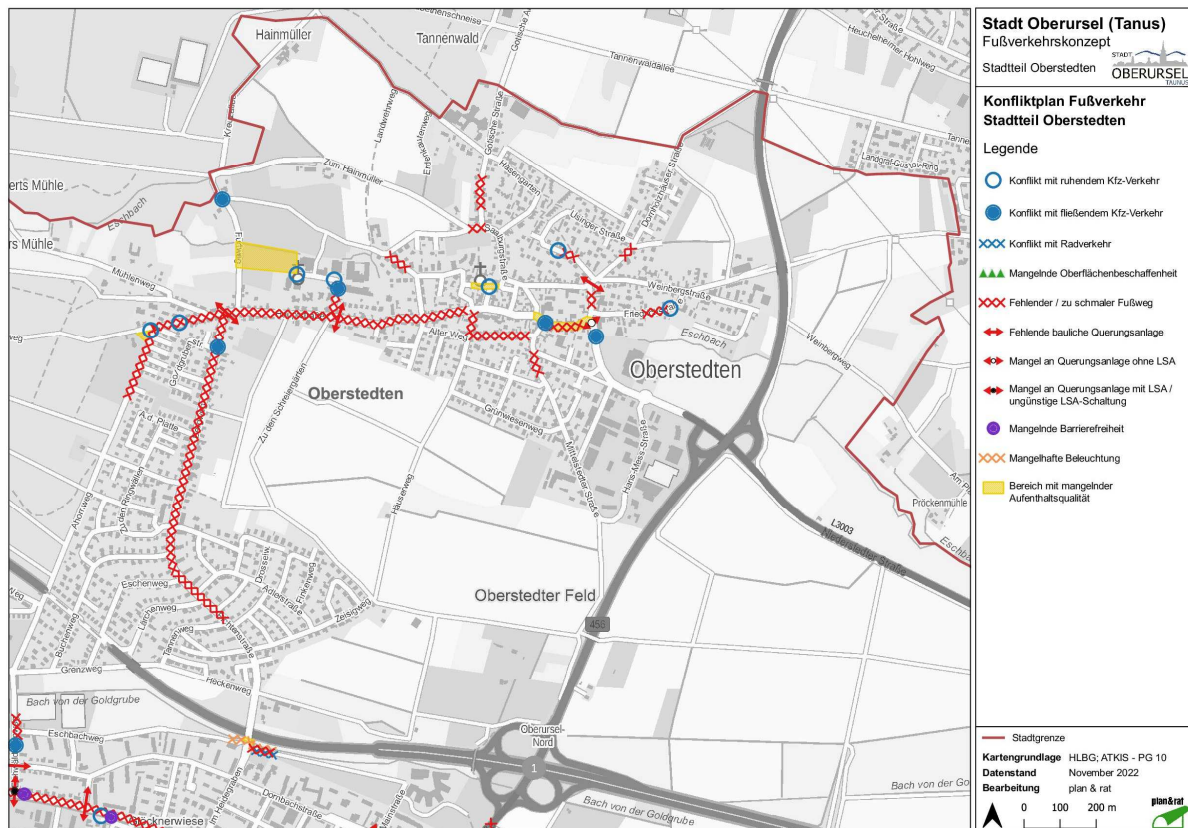


Abb. 7-33: Konfliktplan Oberursel Oberstedten (Quelle: Eigene Darstellung)

Neben den typischen Mängeln wie zu schmale Fußwege und das Parken auf Gehwegen (vor allem in der historischen Mitte) ist ein wesentlicher Mangel die „fehlende Mitte“ von Oberstedten. Möglichkeiten für die Gestaltung einer Ortsmitte bestehen an der Kirchstraße und an der Hauptstraße im Abschnitt zwischen Niederstedter- und Schmiedestraße. Der Bereich an der Kirchstraße / Pfarrstraße entspricht gestalterisch nicht den Ansprüchen an den öffentlichen Raum mit dieser Bedeutung („kulturelle Mitte“ u.a. mit der Kultureinrichtung Alte Wache) – der Straßenraum wirkt sehr unattraktiv. Ähnlich ist die Hauptstraße im Abschnitt zwischen Niederstedter- und Schmiedestraße zu beurteilen (Abb. 7-33).

Potentiale für eine verbesserte Nutzungsqualität besteht für die größere zusammenhängende Freifläche zwischen Taunushalle und Furtweg, heute bereits als Spiel- und Fußballplatz genutzt. Die besondere Lage am Eschbachweg und die bestehende natürliche Einbindung in die Landschaft der Taunusausläufer sprechen für eine noch stärkere Herausarbeitung des Ortes als zentraler landschaftsbezogener Freizeitort für die Bewohner*innen Oberstedtens.

7.4 Bommersheim

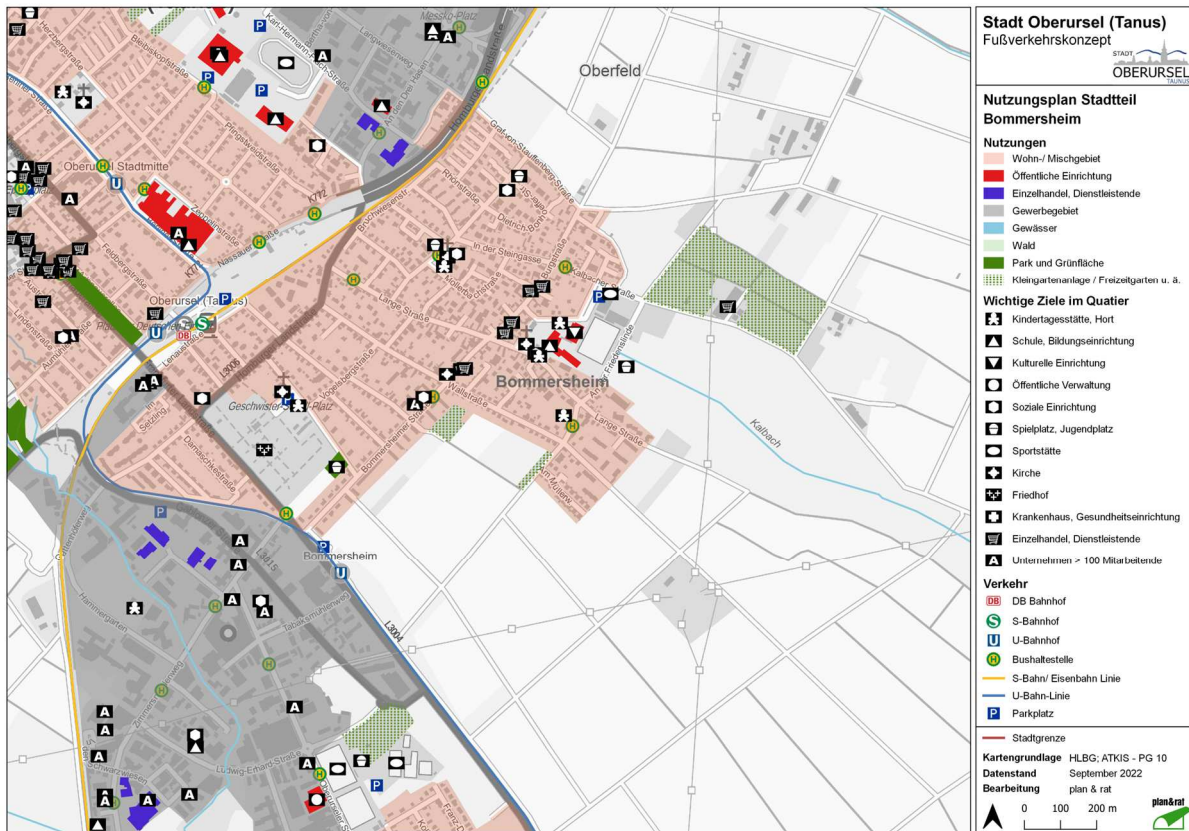


Abb. 7-34: Nutzungskarte Oberursel Bommersheim (Quelle: Eigene Darstellung)

Bommersheim, in die Stadt Oberursel (Taunus) bereits 1929 eingegliedert, begrenzt Oberursel (Taunus) im Süden. Landwirtschaftlich genutzte Flächen und die Autobahn A5 trennen den Stadtteil von Frankfurt. Durch die Trassen der U-Bahnlinie U3 und S-Bahnlinie S5 ist Bommersheim räumlich getrennt – im Norden von der Kernstadt und im Südwesten von Weißkirchen und Stierstadt. Bommersheim verfügt über eine eigene Orts-Infrastruktur sowie über ein reges Vereinsleben. Der alte Ortskern und heutige Ortsmitte liegt im Kreuzungsbereich Lange Straße / Bommersheimer Straße. Wichtige Ziele des Alltagsverkehrs mit Bedeutung Anbindung Fußwege 1. Ordnung sind die Haltestellen des ÖPNV (Bahnhof DB, S-Bahn und U-Bahnstation Bommersheim U3), die Burgwiesenschule und Burgwiesenhalle, weitere Bildungseinrichtungen nördlich der Bahntrasse wie die Erich-Kästner-Schule, die Feldbergschule und die Taunusschule sowie das Gewerbegebiet Süd (gehört zwar offiziell nicht mehr zur Gemarkung Bommersheim, übernimmt aber die Versorgungsfunktion) mit verschiedenen Einkaufszentren (Abb. 7-34) (**Anlage 7-4** im Anhang).

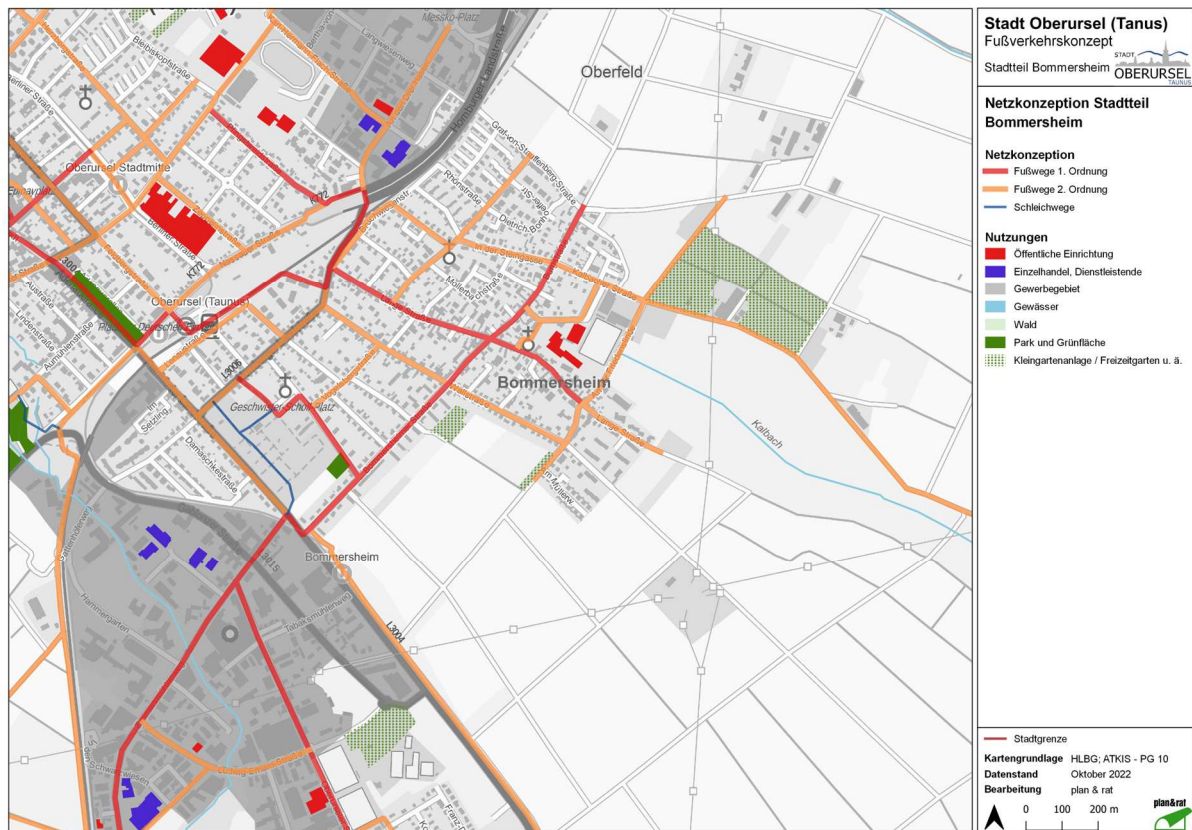


Abb. 7-35: Netzplan Oberursel Bommersheim (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Fußverkehrsnetz erschließt flächenhaft den gesamten Stadtteil, es sichert die Anbindung an die Kernstadt (Bahnhofsunterführung „PU Ost“ und am Knoten Homburger Landstraße / Nassauer Straße) und an die benachbarten Stadtteile Weißkirchen und Stierstadt (Abb. 7-35). Die Fußwege 1. Ordnung haben eine Länge von 3,5 km, die Fußwege 2. Ordnung von 7,8 km.

Beschreibung der Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)

Oberursel (S-Bahnhof) / Franziska-Schild-Weg / Homburger Landstraße

Startpunkt der Achse ist der Südausgang des Bahnhofs Oberursel (Taunus). Sie bindet den durch die Bahntrasse abgetrennten Stadtteil Bommersheim an die Bahnhofsunterführung „PU-Ost“ und an Oberursel Mitte an. Ausgehend vom Ausgang des S-Bahnhofs (Rampenanlage) führt die Achse parallel zur Bahntrasse nach Nordosten direkt auf den Franziska-Schild-Weg, vorbei an modernen Stadtvillen. Nach Osten schwenkend und durch eine Wohnbebauung führend werden der Franziska-Schild-Weg und die Homburger Landstraße eingebunden. Ab hier führt die Achse auf der Homburger Landstraße wieder nach Norden bis zum Tunnel der Bahn und Nassauer Straße, über die in Oberursel Mitte die Feldbergschule, die Erich-Kästner-Schule und das Alfred-Delp-Haus zu erreichen sind.



Abb. 7-36: Homburger Landstraße



Abb. 7-37: Lessingstraße / Franziska-Schild-Weg

Bommersheimer Straße / Burgstraße

Beginnend an der Frankfurter Landstraße im Südwesten von Bommersheim führt die Bommersheimer Straße über die Kreuzungen Wallstraße und Lange Straße und ab Lange Straße als Burgstraße über die Kreuzung In der Steingasse / Kalbacher Straße nach Nordosten. Sie endet mit der Einmündung in die Graf-von-Stauffenberg-Straße. Der Verlauf Bommersheimer / Burgstraße ist Haupterschließungsachse durch den Stadtteil und übernimmt teilweise die Funktion einer Geschäftsstraße. Über die Einmündung der Bommersheimer Straße in die Frankfurter Landstraße ist Bommersheim im Westen an die südlichen Stadtgebiete Weißkirchen und Stierstadt angebunden.



Abb. 7-38: Bommersheimer Straße



Abb. 7-39: Burgstraße

Lange Straße

Die Lange Straße beginnt an der Homburger Landstraße und führt über den alten Dorfkern quer durch den Stadtteil. Als Fußweg 1. Ordnung endet die Achse an der Kreuzung An der Friedenslinde. Im Abschnitt zwischen Burgstraße und An der Friedenslinde befindet sich das Altgebäude der Burgwiesenschule. Der Abschnitt zwischen Burgstraße und Im Ölgarten wurde als neue Ortsmitte (verkehrsberuhigter Bereich) umgestaltet.



Abb. 7-40: Lange Straße (Verkehrsberuhigter Bereich)



Abb. 7-41: Lange Straße (zwischen Bommersheimer Straße und An der Friedenslinde)

Geschwister-Scholl-Straße / Geschwister-Scholl-Platz / Fußweg zur Homburger Landstraße

Beginnend an der Einmündung Bommersheimer Straße führt die Achse vorbei am Spielplatz Geschwister-Scholl-Straße und Kita nach Norden zum Geschwister-Scholl-Platz. Sie führt nach der Querung des Platzes Richtung Westen wieder weiter nach Norden bis zur Einmündung in die Homburger Landstraße. Der Geschwister-Scholl-Platz ist Bindeglied zum Alten Friedhof Oberursel (Taunus).



Abb. 7.42: Geschwister-Scholl-Straße



Abb. 7.43: Spielplatz Geschwister-Scholl-Straße

Wesentliche Mängel

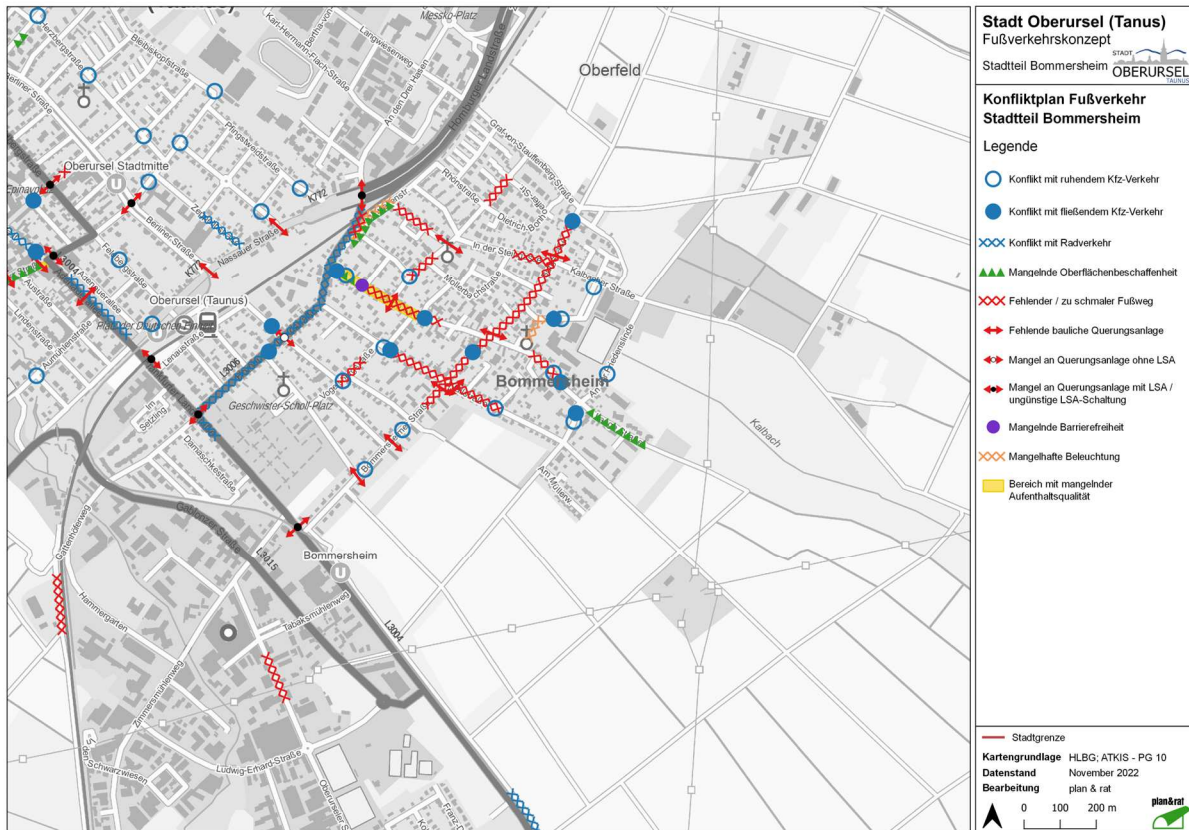


Abb. 7-44: Konfliktplan Oberursel Bommersheim (Quelle: Eigene Darstellung)

Bommersheims Mitte ist die Lange Straße. Diese und die Bommersheimer Straße stellen die Anbindung Fußwege 1. Ordnung in Bommersheim sicher. Hier bündeln sich wesentliche orts-spezifische Mängel: Die Lange Straße – außerhalb des 2022 neugestalteten und verkehrsberuhigten Bereiches – ist vor allem im nordwestlichen Abschnitt ein ungegliederter und ungestalteter Straßenraum mit unsicheren Kreuzungs- und Querungssituationen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit T 30 wird häufig überschritten. Hinzu kommen Mängel auf den empfohlenen Schulwegen bzw. Wegen zu beliebten Spielplätzen wie an der Kreuzung Lange- / Bommersheimer- / Burgstraße, Kreuzung Wall- / Bommersheimer Straße sowie Kreuzung Bommersheimer- / Geschwister-Scholl-Straße (Erreichen des Spielplatzes Geschwister-Scholl-Straße) (Abb. 7-44).

Problematisch stellt sich besonders in Bommersheim die Situation mit an- und abfahrenden „Elterntaxen“ vor den Kindertagesstätten St. Aureus und Justina, dem Städtischen Kinderhort „Wirbelkiste“ und der Burgwiesenschule (Eingang Lange Straße) dar.

In Bommersheim fehlt ein öffentlicher Platz, der als Treffpunkt der Stadtteilbewohner*innen fungieren kann. Die Lange Straße bzw. Spielplätze können diese Funktion nur teilweise übernehmen.

7.5 Weißkirchen

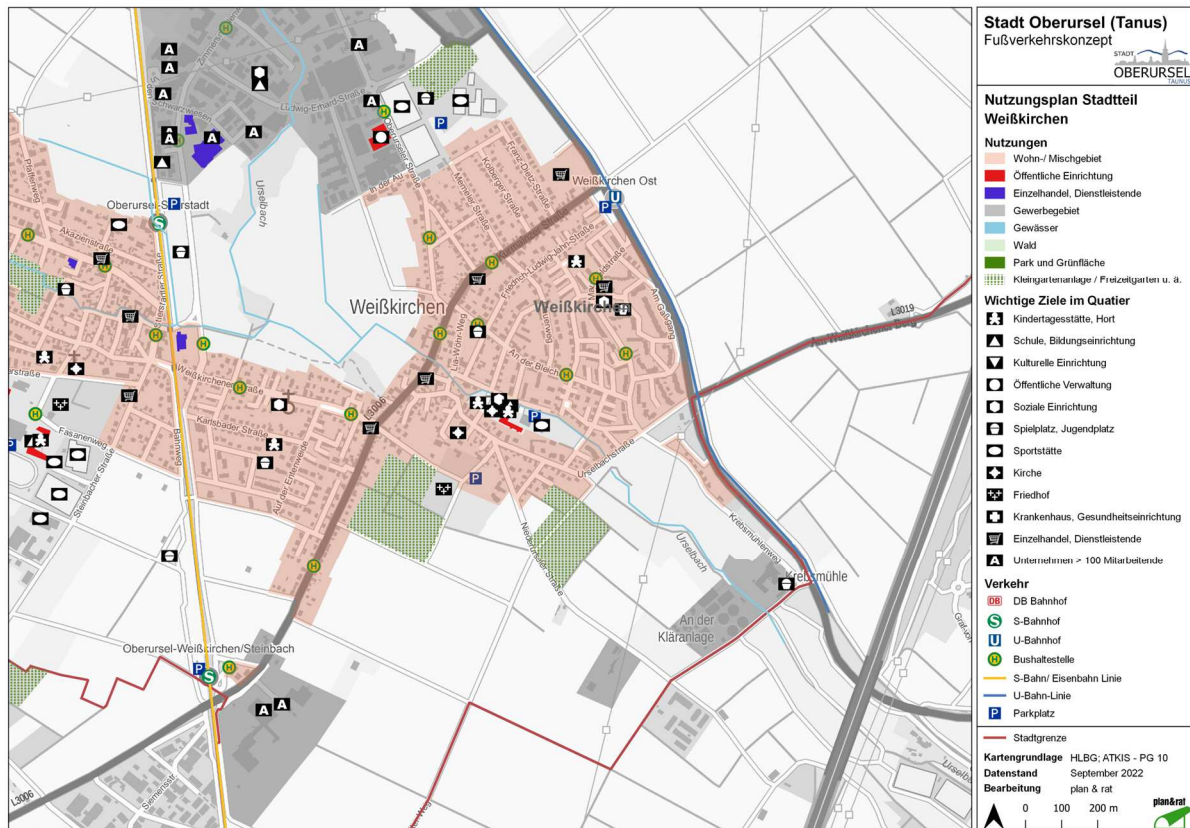


Abb. 7-45: Nutzungskarte Oberursel Weißkirchen (Quelle: Eigene Darstellung)

Weißkirchen – ebenfalls ursprünglich eigenständige Gemeinde und 1972 eingegliedert in die Stadt Oberursel (Taunus) – ist der südlichste Stadtteil und liegt dicht an der Grenze zu Frankfurt am Main. Weißkirchen wird begrenzt von der Frankfurter Landstraße im Osten und der S-Bahntrasse im Westen. Die Kurmainzer Straße erschließt den Stadtteil von Nordosten in Richtung Südwesten, Richtung Stierstadt und Steinbach (Taunus). Wichtige Ziele des Alltagsverkehrs mit Bedeutung Anbindung Fußwege 1. Ordnung sind die Haltestellen des ÖPNV (S-Bahnhof Weißkirchen / Steinbach und U-Bahnstation U3 Weißkirchen-Ost), das Gewerbegebiet Süd mit bedeutenden Arbeitsstätten (u. a. Metallfachschule Hessen, Versorgungsunternehmen der BSO Bau & Service Oberursel wie Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH und weitere namhafte Firmen), die Grundschule Weißkirchen und der Nahversorger Edeka (Abb. 7-45) (**Anlage 7-5** im Anhang).

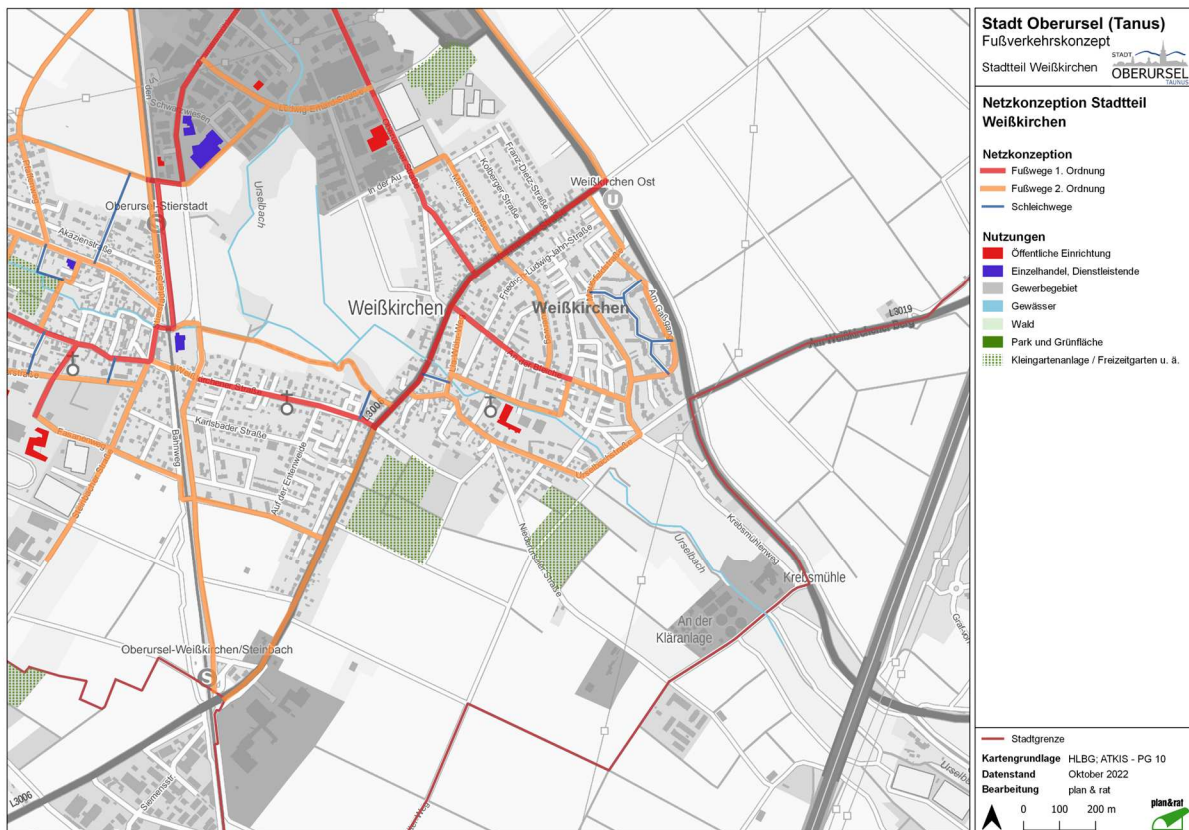


Abb. 7-46: Netzplan Oberursel Weißkirchen (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Fußverkehrsnetz erschließt flächenhaft den gesamten Stadtteil, es sichert die Anbindung an die benachbarten Stadtteile Stierstadt und Bommersheim sowie an die Kernstadt (Abb. 7-46). Die Fußwege 1. Ordnung haben eine Länge von 2,1 km, die Fußwege 2. Ordnung von 5,3 km.

Beschreibung der Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)

Kurmainer Straße

Ausgehend von der Kreuzung Frankfurter Landstraße führt die Fußwegeachse bis zur Kreuzung Weißkirchener Straße (in der Verlängerung führt sie als Fußweg 2. Ordnung weiter nach Süden und Stierstadt). Über sie werden die Wohngebiete nördlich und südlich der Kurmainzer Straße sowie der Ortskern erschlossen. An der Achse befindet sich auf Höhe der Wiesenstraße ein kleines Geschäftszentrum mit Postfiliale und Gastronomie.



Abb. 7-47: Kurmainzer Straße (Richtung Frankfurter Landstraße)



Abb. 7-48: Kurmainzer Straße (Richtung Weißkirchener Straße)

Oberurseler Straße / Wiesenstraße

Die Achse Oberurseler- / Wiesenstraße verbindet die Kurmainzer Straße mit dem Zimmersmühlenweg und bindet Weißkirchen nach Norden an das Zentrum an. Beginnend an der Kreuzung Kurmainzer- / Wiesenstraße führt die Achse durch das Wohnquartier nördlich der Kurmainzer Straße, mündet in die Oberurseler Straße und führt weiter über den Kreisel an der Ludwig-Erhard-Straße bis zum Zimmersmühlenweg. Oberhalb der Tilsiter Straße / In der Au werden Sportplätze des 1. FC Weißkirchen, Schützen- und Turnvereins, die Stadtwerke Oberursel (Taunus) sowie das Gewerbegebiet zwischen Zimmersmühlenweg, Gablonzer Straße und Ludwig-Erhard-Straße erschlossen.



Abb. 7-49: Oberurseler Straße / Einmündung Kurmainzer Straße



Abb. 7-50: Wiesenstraße

An der Bleiche

Die Achse beginnt an der Kurmainzer Straße und führt bis zur Einmündung An der Kreuzwiese. Neben beiderseits der Achse liegenden Wohngebieten werden ein öffentlicher Parkplatz (Wochenmarkt) und der Spielplatz An der Bleiche erschlossen. Die Achse wird von der Friedrich-Ludwig-Jahn- und der Sudetenstraße gequert. Breslauer Straße, Mauerweg, eine Fußwegverbindung zur Bischof-Brand-Straße (Grundschule Weißkirchen) und An der Kreuzwiese münden in die Achse ein.



Abb. 7-51: An der Bleiche (öffentl. Parkplatz)



Abb. 7-52: An der Bleiche (Höhe Bushaltestelle)

Wesentliche Mängel

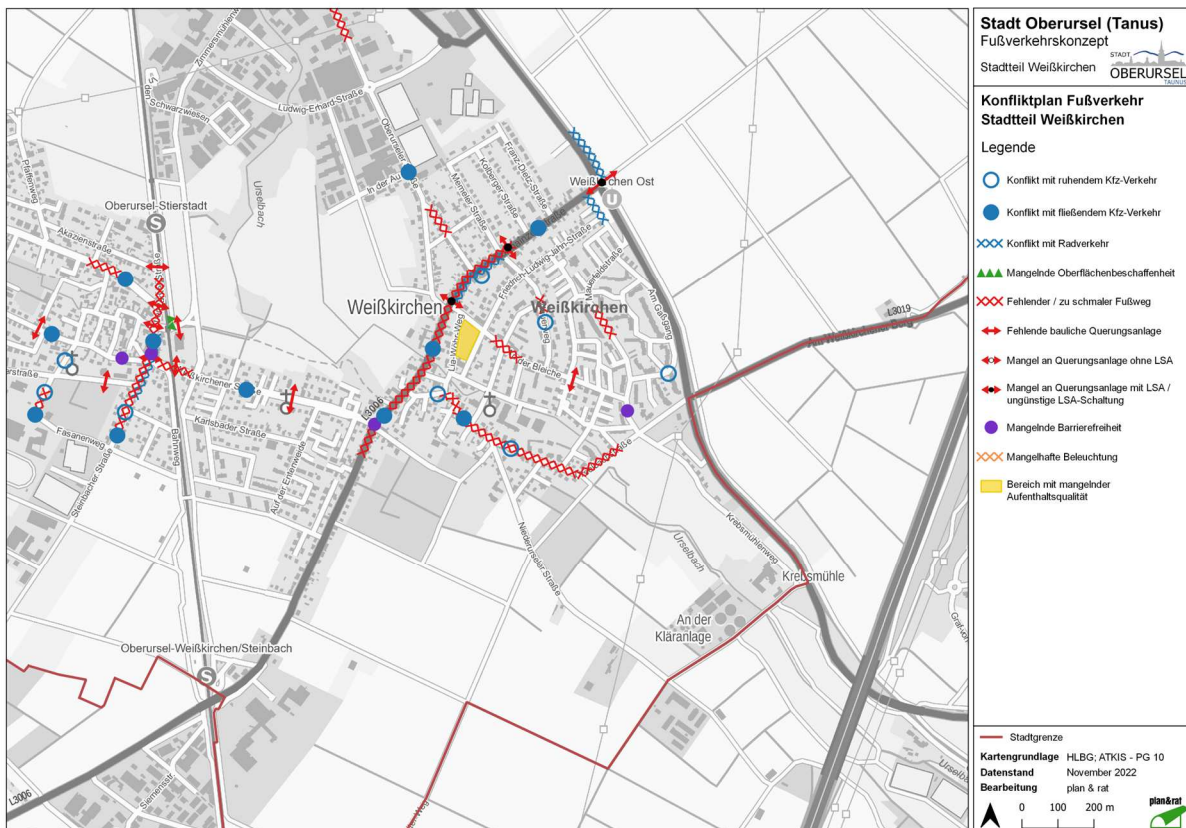


Abb. 7-53: Konfliktplan Oberursel Weißkirchen (Quelle: Eigene Darstellung)

An der Kurmainzer Straße bündeln sich wesentliche Mängel. Die Verkehrsbelastung – hoher Durchgangsverkehr und Geschwindigkeitsüberschreitungen – in der Kurmainzer Straße führen insbesondere an der Kreuzung Weißkirchener- / Grabenstraße mit beengten Verhältnissen, zu schmalen Gehwegen und unsicherer Straßenquerung zu sehr gefährlichen Situationen

für Zuzußgehende. An der Kreuzung Frankfurter Landstraße führen die bestehende Ampelschaltung (Grünphase für Zuzußgehende zu kurz) und enge Aufstellflächen zu Unsicherheiten und Konflikten (Abb. 7-53).

Fehlende oder zu schmale Gehwege und das Parken auf Gehwegen, vor allem in der dichteren Ortsmitte, gehören auch in Weißkirchen zu den wesentlichen Mängeln und behindern den Fußverkehr. Konfliktsituationen entstehen auch durch das hohe Elterntaxen-Aufkommen vor der Grundschule Weißkirchen in der Bischof-Brand-Straße: Gehwege werden zugeparkt, parkende oder rangierende Pkw nehmen Kindern die Sicht und blockieren den Verkehr. Wegen der beengten Situation besteht nur geringer Handlungsspielraum, wenn Kfz nicht konsequent, zumindest zu den relevanten Zeiten zu Schulbeginn und –ende, zurückgedrängt werden.

Auch in Weißkirchen fehlt eine gut gestaltete Ortsmitte. So kann die Aufenthaltsqualität an der Festwiese am Lia-Löhr-Weg verbessert und das Sicherheitsgefühl durch stärkeren Rückschnitt bestehender Hecken gestärkt werden. Dazu gehört auch die Neugestaltung des Bereichs vor dem Gasthof zur Linde (Urselbachstraße / Ecke Bischof-Brand-Straße).

7.6 Stierstadt

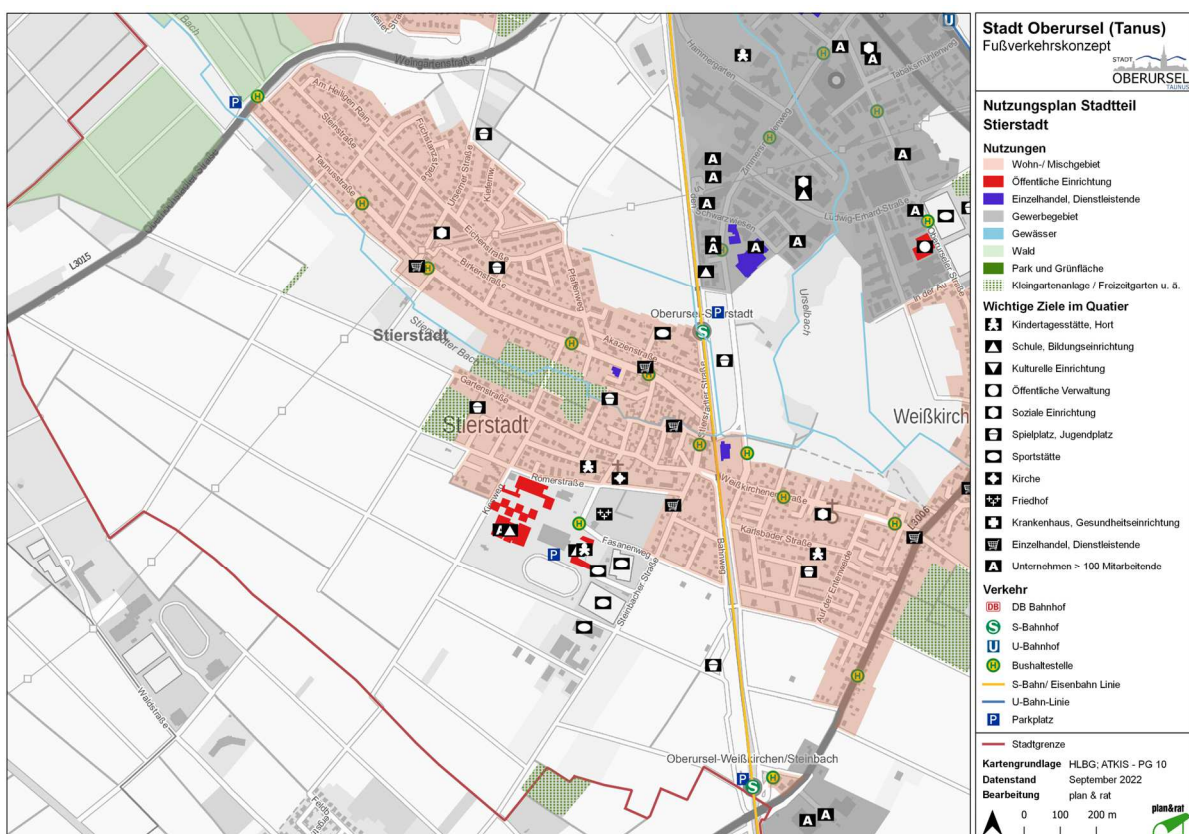


Abb. 7-54: Nutzungskarte Oberursel Stierstadt (Quelle: Eigene Darstellung)

Stierstadt wurde 1972 in die Stadt Oberursel (Taunus) eingegliedert. Der Stadtteil liegt im Süden von Oberursel (Taunus) und erstreckt sich zwischen der Straße Auf der Entenweide und

der Oberhöchstader Straße/L3015. Hervorzuheben ist die Lage am Taunuswald und an freien Feld- und Wiesenflächen, über die auch die Kernstadt fußläufig gut zu erreichen ist.

Wichtige Ziele des Alltagsverkehrs mit Bedeutung Anbindung Fußwege 1. Ordnung ist der S-Bahnhof Stierstadt, das Gewerbegebiet Süd mit dem Einkaufszentrum REWE und bedeutenden Arbeitsstätten (u.a. Metallfachschule Hessen, Versorgungsunternehmen der BSO Bau & Service Oberursel wie Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH und weitere namhafte Firmen), das Schulzentrum Stierstadt (Integrierte Gesamtschule und Grundschule Stierstadt) und dem Nahversorger Netto (Abb. 7-54) (**Anlage 7-6** im Anhang).

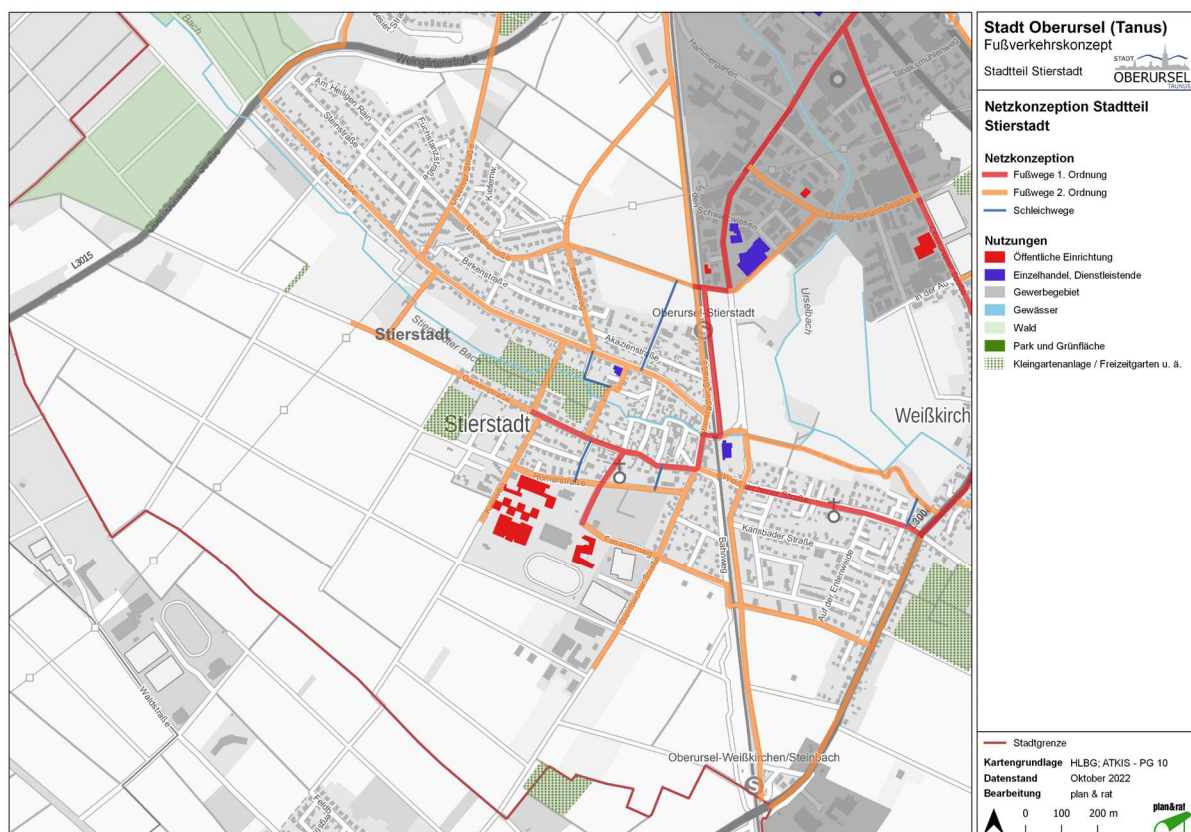


Abb. 7-55: Netzplan Oberursel Stierstadt (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Fußverkehrsnetz erschließt flächenhaft den gesamten Stadtteil, es sichert die Anbindung an den benachbarten Stadtteil Weißkirchen, an die Kernstadt und an Wald- und Wandergebiete des Taunus. (Abb. 7-55). Die Fußwege 1. Ordnung haben eine Länge von 2,1 km, die Fußwege 2. Ordnung von 10,3 km.

Beschreibung der Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)

Zimmersmühlenweg / Fuß- und Radweg (östlich S-Bahn Trasse) / Stierstadter Straße

Im Norden beginnt die Achse im Knoten Zimmersmühlenweg, Frankfurter Landstraße, Bommerheimer Straße. Von dort führt der Zimmersmühlenweg Richtung Süden durch ein großes zusammenhängendes Gewerbegebiet bis zum Parkplatz am S-Bahnhof Oberursel Stierstadt,

an dem auch der Skatepark gelegen ist. Von hier schwenkt die Achse kurz nach Westen, vorbei am Parkplatz und östlich der S-Bahntrasse weiter Richtung Süden, zunächst durch die Unterführung und weiter auf der Stierstadter Straße. Die Achse endet in Ortsmitte an der Einmündung Steinbacher- / Gartenstraße. Stierstadt ist so an Bommersheim und das Zentrum von Oberursel (Taunus) angebunden.



Abb. 7-56: Fuß- / Radweg (östl. Bahntrasse)

Abb. 7-57: Stierstadter Straße

Gartenstraße (bis Pflingstbornstraße)

Die Achse erschließt den Stadtteil Oberursel Stierstadt in Ost-West-Richtung, beginnt an der Kreuzung Stierstadter- / Steinbacher- / Gartenstraße und endet an der Einmündung Pflingstbornstraße. Ab hier führt sie als Fußweg 2. Ordnung weiter Richtung Seedammweg. Über die Achse wird der Ortskern von Stierstadt mit Altem Rathaus, dem Heinrich-Geibel-Platz, Feuerwehr und historischem Wetebrunnen erschlossen.



Abb. 7.58: Gartenstraße

Abb. 7.59: Gartenstraße

St.-Sebastian-Straße

Die St.-Sebastian-Straße verbindet die Ortsmitte mit dem Schulzentrum von Stierstadt mit der Grundschule Stierstadt und der Integrierten Gesamtschule. Die Achse beginnt an der Einmündung in die Gartenstraße, führt vorbei an der Kirche St. Sebastian, weiter - die Römerstraße querend - etwas bergauf und endet am Schulparkplatz an der Einmündung Fasanenweg.



Abb. 7-60: St.-Sebastian-Straße



Abb. 7-61: St.-Sebastian-Straße

Weißkirchener Straße

Die Weißkirchener Straße verbindet Weißkirchen mit Stierstadt. Die Achse beginnt an der Kurmainzer Straße, führt durch ein zwischen Kurmainzer Straße und S-Bahntrasse gelegenes Wohngebiet, endet am Zimmersmühlenweg und führt als Fußweg 2. Ordnung durch die Unterführung der S-Bahntrasse weiter nach Stierstadt.



Abb. 7-62: Weißkirchener Straße



Abb. 7-63: Weißkirchener Straße

Wesentliche Mängel

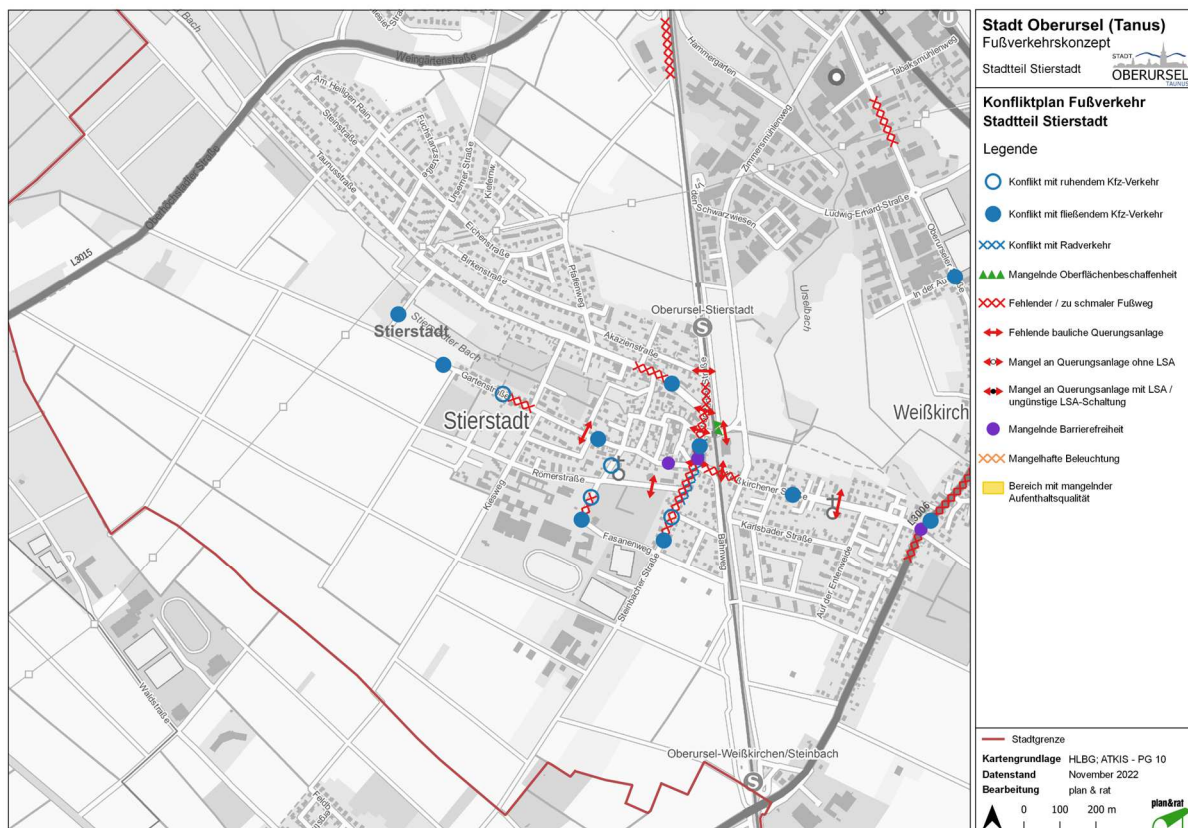


Abb. 7-64: Konfliktplan Oberursel Stierstadt (Quelle: Eigene Darstellung)

Das prägende Thema bezüglich der Mängel im Fußverkehr ist die Sicherheit auf den Schulwegen. Wesentlicher Mangel besteht vor dem Schulzentrum am Fasanenweg / St.-Sebastian-Straße – verursacht durch das hohe Verkehrsaufkommen (u. a. Elterntaxen), das zu chaotischen Verhältnissen im Verkehr und zu Gefahrensituationen für Schulkinder führt.

Unsichere Straßenquerungen auf der Stierstadter Straße (Zimmersmühlenweg – Untergasse, Stierstadter Straße – Taunusstraße, Weißkirchener Straße – Gartenstraße) gehören wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen, schlechter Einsehbarkeit oder schmaler Gehwege ebenfalls zu wesentlichen Mängeln in Stierstadt (Abb. 7-64).

8. Maßnahmenkonzept

Aus den Ergebnissen der Stadtspaziergänge, der Online-Beteiligung, und den eigenen Ortsbegehungen zu unterschiedlichen Zeiten und der erfassten Mängel ist das nachstehende Maßnahmenkonzept unter Berücksichtigung der Standards mit entsprechenden Maßnahmenempfehlungen abgeleitet. Die Maßnahmen sind für die Förderung des Fußverkehrs und für ein gutes Zufußgehen wesentlich.

Für ein gutes Zufußgehen braucht es ...

- ... ein dichtes und durchgängiges Fußwegenetz,
- ... eine kompakte Siedlungsentwicklung mit kurzen und direkten Wegen zu Zielen in fußläufiger Entfernung,
- ... barrierefreie Wege für Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen,
- ... sichere Fußwege und Straßenquerungen,
- ... ausreichend dimensionierte Gehsteige und Fußwege,
- ... ein attraktives und fußgängerfreundliches Umfeld mit Bäumen, Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen und guter Beleuchtung,
- ... Wegweisung und Orientierungshilfen.

8.1 Die Maßnahmen im Überblick

Das Maßnahmenkonzept zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr umfasst:

- **Typische Mängel – prototypische Maßnahmen**

Zu den typischen Mängeln zählen parkende Autos auf Gehwegen, Hindernisse auf Gehwegen (Mülltonnen, Werbeträger, etc.), zu schmale bzw. fehlende Querungsanlagen, zu schmale Fußwege, zu kurze Grünphasen für Zufußgehende an LSA, fehlender Grünschnitt. Typische Mängel wurden in allen Stadtteilen im Fußwegenetz der 1. und 2. Ordnung festgestellt. Hierfür werden prototypische Maßnahmen vorgeschlagen, die auf das gesamte Stadtgebiet übertragbar sind.

- **Pilotmaßnahmen („Leuchtturmprojekte“)**

Pilotmaßnahmen („Leuchtturmprojekte“) haben beispielhaften Charakter und tragen insgesamt zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Sie sind geeignet, um deutlich spürbare Veränderungen und ein Umdenken im Mobilitätsverhalten anzustoßen.

- Einrichtung von Schulstraßen
- Aufwertung Stadtteilzentren

- **Flaniermeile Adenauerallee - Bärenkreuzung - Vorstadt**

Die Adenauerallee hat als Fußweg 1. Ordnung und wichtige Achse vom S-Bahnhof in die Altstadt eine zentrale Funktion. Sie wird als städtebauliches Sonderelement für Oberursel (Taunus) betrachtet, Verbesserungspotentiale herausgestellt.

- **Weitere wichtige Maßnahmen**

Neben den prototypischen Maßnahmen werden weitere wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation aufgelistet. Dazu gehören

- Bänke und Sitzmöglichkeiten,
- Trinkbrunnen,
- Öffentliche Toiletten.

Eine detaillierte Zusammenstellung der Mängel, die in den Stadtspaziergängen genannt wurden, enthält **Anlage 8-1** im Anhang. Die Liste umfasst mehr Nennungen als die in Kap. 8.2 und 8.5 und der entsprechenden **Anlage 9-1** im Anhang.

8.2 Typische Mängel – Prototypische Maßnahmen

Nachstehend werden die typischen Mängel im Fußverkehr mit jeweils entsprechenden Handlungsempfehlungen (prototypische Maßnahmen) benannt. Diese werden durch Beispielfotos für Mängel bzw. Positivbeispiele ergänzt.

- **Parkende Autos auf Gehwegen (Halbhochparken)**

Gesetzlich ist das Gehwegparken klar geregelt. Die StVO (§ 12 Abs.4) erlaubt das Parken auf dem rechten Fahrstreifen. Ausnahmsweise auf dem Gehweg dürfen Autos mit einem Gewicht bis 2,8 t nur stehen, wo es ausdrücklich erlaubt ist, gekennzeichnet mit dem entsprechenden Schild (Aufparkregelung). Halb auf dem Bordstein parkende Autos ohne entsprechende Beschilderung sind grundsätzlich illegal – aber seit Jahrzehnten geduldet.

Legal oder illegal parkende Kraftfahrzeuge behindern den Fußverkehr. Durch das Halbhochparken auf dem Gehweg wird der Gehwegbereich eingeschränkt, Zufußgehende werden behindert, Sichtachsen genommen und die Infrastruktur beschädigt.

Das Zuparken von Gehwegen ist kein Kavaliersdelikt, sondern gefährlich. Es führt dazu, dass Menschen auf die Fahrbahn ausweichen oder zugeparkte Kreuzungen queren müssen. Das ist besonders gefährlich für Kinder. Abb. 8-1 zeigt anschaulich, welcher Raum für sich begegnenden Fußverkehr notwendig wäre und wieviel Raum durch das Halbhochparken genommen wird.

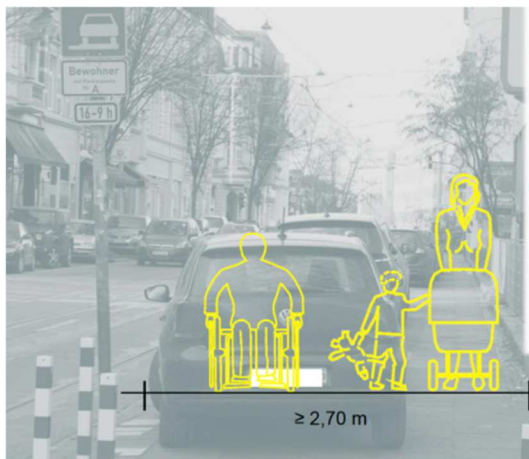


Abb. 8-1: Mindestgehwegbreite für eine ungehinderte Begegnung (Quelle: BAUER et al., 2018)

Das Halbhochparken auf dem Gehweg ist in Oberursel (Taunus) weit verbreitet, quasi in jedem Wohngebiet festzustellen, obwohl ein Parken im Fahrbahnbereich ohne gefürchtete Behinderungen (z. B. Abfahren des Außenspiegels) möglich wäre.

Konkrete Bereiche, in denen das Gehwegparken unterbunden werden sollte (Ergebnis des Beteiligungsprozesses) sind der Zusammenstellung in **Anlage 9-1** im Anhang zu entnehmen (s. auch Kapitel 9).



Abb. 8-2: Stierstadt (Auf der Entenweide)



Abb. 8-3: Oberstedten (Hauptstraße)

Handlungsansatz:

- Nichtzulassen von legalem und Unterbinden von illegalem Gehwegparken (Anordnung Straßenverkehrsbehörde, Ordnungskontrollen).
- Freihalten der Gehwegbereiche, insbesondere an Kreuzungen durch bauliche Maßnahmen (z. B. Poller, Fahrradständer), Markierungen („Haifisch-Zähne“ bzw. Grenzmarkierungen).
- Kommunikation- und Öffentlichkeitsarbeit: Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer*innen für das Thema, z. B. durch Verteilen von Aufklebern mit der Bitte um Rücksichtnahme, die unter die Windschutzscheibe gesteckt werden können → Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“ (mit Senior*innen, Kindern).
- Kommunikation- und Öffentlichkeitsarbeit: Hinweise (z. B. Faltblatt) an die KEP-Dienstleister, mit der Bitte, nicht auf den Gehwegen zu halten.

Bremer Urteil zum Gehwegparken

Fünf Bremer Bürger*innen klagten vor ein paar Jahren gegen die Stadt Bremen mit dem Ziel, dass die Stadt etwas gegen das illegale Halbhochparken unternehmen sollte. Das Verwaltungsgericht gab den Kläger*innen in erster Instanz Recht und entschied im November 2021,

dass die Anwohnenden tatsächlich von der Straßenverkehrsbehörde verlangen können, Maßnahmen gegen die Situation zu ergreifen. Das Bremer Verkehrsressort legte Berufung ein. Das Oberverwaltungsgericht urteilte im März 2023 in zweiter Instanz und gab der Straßenverkehrsbehörde bei der Verfolgung der Verstöße mehr Spielraum. Aus der Urteilsbegründung: Zwar sei es eine unzumutbare Einschränkung, wenn wie in den Straßen der Kläger*innen, fast über die ganze Straße hinweg nur weniger als 1,50 m Breite von den Gehwegen übrigbleibe. Das heißt: Verstoß ja, aber keiner, der sich von heute auf morgen verändern ließe. Denn es müsse eben auch berücksichtigt werden, dass es sich hier um eine jahrzehntelang geduldete Praxis handele. Daraus folgt für die Straßenverkehrsbehörde: Sie muss etwas gegen die Parkverstöße in den Straßen der Kläger*innen tun, aber nicht sofort und unmittelbar. Sie kann das auch erst in anderen Straßen tun, in denen die Situation noch gravierender ist.

Im Kern hat das Oberverwaltungsgericht das erste Urteil bestätigt. Erneut wird festgestellt, Gehwegparken verstößt gegen die StVO. Und die Kläger*innen haben auch ein Recht, bei den Behörden ein Einschreiten zu verlangen.

Die Rechte der Zufußgehenden sind gestärkt, indem das Gericht festgestellt hat, dass sie durch aufgesetzt parkende Autos behindert werden.

Auch die Stadt Frankfurt geht gegen das illegale Gehwegparken vor und hat mit klaren Aussagen zur Restgehwegbreite die Belange der Zufußgehenden verdeutlicht, unterstützt durch verstärkte Ordnungskontrollen (DIETERMANN, 2023).



Abb. 8-4: Kampagne „Sei kein (Park-)Esel!“ / „Nina-Kampagne“ gegen Falschparker (Quelle: KRAUSE et al., 2020)

- **Hindernisse auf Gehwegen: Mülltonnen, Geschäftsauslagen, Baustellenabsper- rung**

Die Gehwegbreiten der ohnehin schmalen Fußwege (vor allem im Altstadtbereich und den Ortsmitten) werden durch abgestellte Mülltonnen, Werbeaufsteller, Außengastronomie oder Geschäftsauslagen zusätzlich reduziert.



Abb. 8-5: Mülltonnen, Geschäftsauslagen und Werbeträger engen den Gehwegbereich ein

Handlungsansatz:

- Freiräumen der Gehwege / Ordnungskontrollen.
- Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand umnutzen (z. B. für Sammelstellplätze für Mülltonnen).
- Hinweis auf die in der Abfallsatzung / Sondernutzungssatzung geregelten Tatbestände.
- Hinweise an Geschäftsleute, Baufirmen etc. (per Falblatt), die Gehwege freizuhalten.
- Prüfauftrag: an Tagen der Müllabfuhr Parken einschränken und Sammelstellen für Mülltonnen markieren.

Hinweis: In der Abfallsatzung der Stadt Oberursel (Taunus) ist geregelt, wann und wo z. B. Mülltonnen herausgestellt werden sollen (§ 8 (Abs.3)): *Die Abfallgefäße sind [...] an dem zur Fahrbahn liegenden Rand des Gehweges [...] bereitzustellen. Der Straßenverkehr darf nicht oder nicht mehr als notwendig und vertretbar beeinträchtigt werden.*

Vorschlag Änderung: Der Straßenverkehr und der Fußverkehr dürfen nicht oder nicht mehr als notwendig und vertretbar beeinträchtigt werden.

- **Schmale / Fehlende Querungsanlagen**

Wichtige Querungsstellen im Verlauf von Fußwegeverbindungen 1. und 2. Ordnung sollten durch Querungsanlagen gesichert sein. Zu Querungsanlagen zählen Fußgängerüberwege (FGÜ) mit Vorrang für den Fußverkehr; Mittelinseln, Mittelstreifen, Einengungen und vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, aber auch Unterführungen und Überführungen. Querungsanlagen können signalisiert oder unsignalisiert sein (FGSV, 2002).

Querungsanlagen tragen zu mehr Schutz und einem größeren Sicherheitsgefühl für Zufußgehende im dichten Straßenverkehr bei. Sie sind notwendig, wenn die Kfz-Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zul. Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h liegt. Unabhängig von der Kfz-Verkehrsstärke sind sie vorzusehen, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen, z. B. Kindern und älteren Menschen, zu rechnen ist (**Anlage 3-1** im Anhang). Abb. 8-6 und 8-7 zeigen zwei Bereiche mit fehlenden Querungsstellen.

Konkrete Nennungen für die Anlage weiterer Querungsanlagen bzw. die Verbesserung bestehenden Querungsanlagen sind der Zusammenstellung in **Anlage 9-1** im Anhang zu entnehmen (s. auch Kapitel 9).



Abb. 8-6: Stierstadter Straße / Taunusstraße



Abb. 8-7: Wall- / Bommersheimer Straße

Handlungsansatz:

- Sicherung der Querungsstellen im Verlauf der Fußwege 1. und 2. Ordnung.
- Freihalten der Querungsanlagen von parkenden Pkw.
- Bau neuer bzw. Verbesserung bestehender Anlagen (z. B. Zebrastreifen (FGÜ), vorgezogene Seitenräume, Mittelinsel, Lichtsignalanlage).



Abb. 8-8: Ausreichend breite Mittelinsel (Hamburg)



Abb. 8-9: Mittelinsel plus Zebrastreifen (Hamburg)

- **Zu kurze Grünphasen an Lichtsignalanlagen (LSA)**

Vielfach wird der Verkehr auf stark befahrenen Straßen über Lichtsignalanlagen (LSA) gesteuert. Derzeit ist die Signalisierung auf einen möglichst gleichmäßigen Kfz-Verkehrsfluss und eine hohe Leistungsfähigkeit für Kfz optimiert. Das bedingt i. d. Regel zu kurze Grünzeiten für Zufußgehende. Bei fußverkehrsfreundlichen LSA (auch oftmals als „Faire“ Ampelschaltung bezeichnet) werden die Lichtsignalschaltungen stärker an die Bedürfnisse der Zufußgehenden angepasst.

Im FGSV-Papier „E-Klima 2022“ wird explizit genannt, dass die Qualitätsstufe für den Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr besser sein soll. So finden sich allgemeine Hinweise zu Maßnahmen der Verkehrsplanung, des Straßenentwurfs und des Verkehrsmanagements; Handlungsfeld Entwurf/Betrieb (FGSV, 2022, S. 20f).

- Nachweis der Angebots- und Verkehrsqualität (anzustreben: bestenfalls Stufe D im MIV [motorisierter Individualverkehr], Stufen A bis C im Rad- und Fußverkehr, Stufen A und B im ÖV [Öffentlicher Verkehr])
- Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr (priorisierende Verkehrsplanung, priorisierender Straßenentwurf und priorisierendes Verkehrsmanagement)
- Bereitstellung hinreichender und attraktiver Flächenangebote für umweltfreundliche Modi (z. B. Aufhebung oder Verhinderung des Gehwegparkens zugunsten von nutzbaren Gehwegbreiten und Aufenthaltsbereichen)

Abb. 8-10 zeigt den Zugang zur U-Bahnhaltestelle im Einmündungsbereich Frankfurter Landstraße (L3004) Höhe Einmündung Kurmainzer Straße (Fußweg 1. Ordnung). Die kurzen Grünphasen führen zu gefährlichen Situationen, besonders wenn die U-Bahn noch erreicht werden will.



Abb. 8-10: Weißkirchen: Frankfurter Landstraße / Einmündung Kurmainzer Straße

Handlungsansatz:

- Veränderungen in der Signalsteuerung zu Gunsten des Fußverkehrs („Faire“ Ampelschaltung).

Die Abb. 8-11 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.

Konkrete Nennungen für Lichtsignalanlagen mit zu kurzer Grünzeiten für den Fußverkehr sind der Zusammenstellung in **Anlage 9-1** im Anhang zu entnehmen (s. auch Kapitel 9).

An der Kreuzung Berliner Straße / Liebfrauenstraße im direkten Zugangsbereich zum Gymnasium Oberursel (Taunus) wird zeitnah eine fußverkehrsfreundliche LSA-Steuerung installiert (Abb. 8-12).

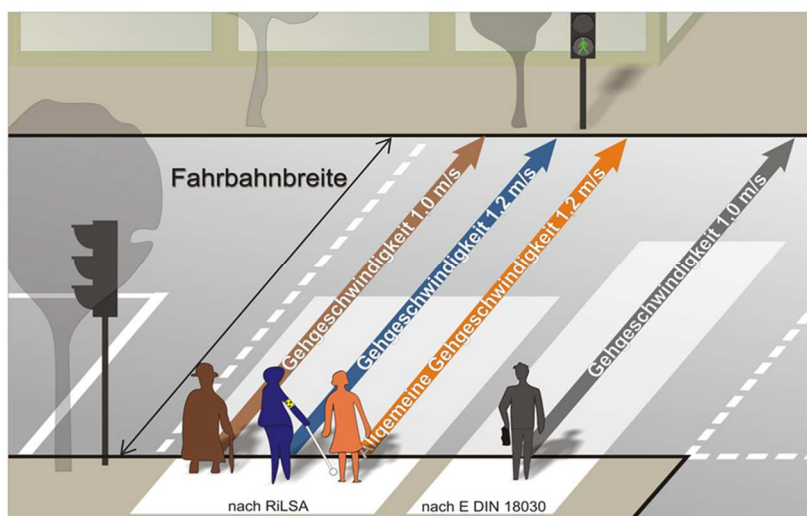


Abb. 8-11: Gehgeschwindigkeiten nach RiLSA bzw. DIN 18030 (Quelle: SIEGER et al., 2009)

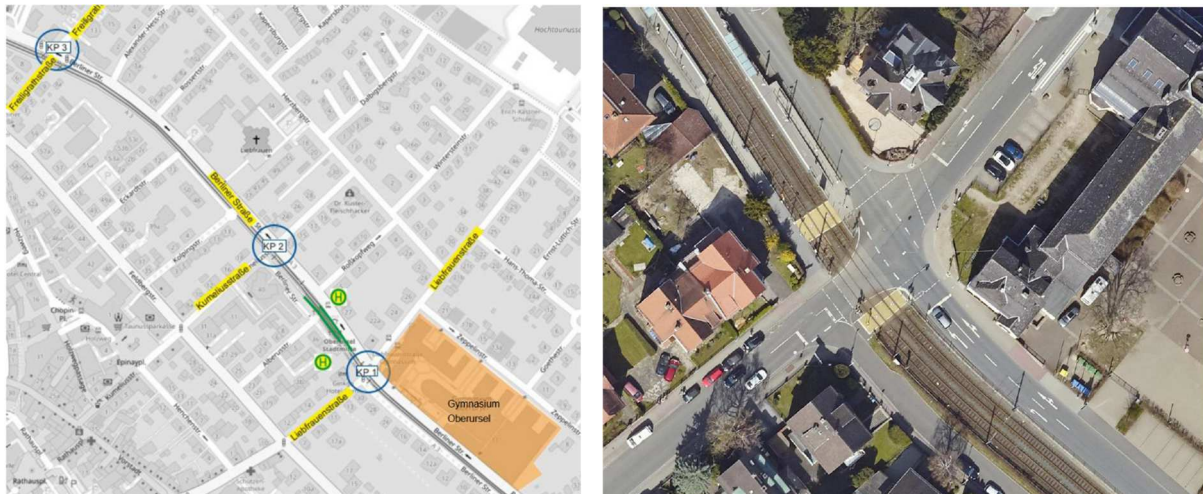


Abb. 8-12: Berliner Straße Oberursel (Taunus) / Planung zum Umbau der LSA
(Quelle: STADT OBERURSEL (TAUNUS), 2020, Abb. 1 und Abb. 2)

- **Barrierefreiheit – fehlende Abgrenzung Radweg – Fußweg**

Barrierefreie Wegeführung umfasst Bordsteinabsenkungen, Rillen- und Noppenplatten als Grundelemente eines taktilen Orientierungssystems. Die Stadt Oberursel (Taunus) ist hinsichtlich der Ausstattung mit taktilen Orientierungssystemen als vorbildlich zu bezeichnen (barrierefreier Zugang zum ÖPNV, Absenkung in Querungsbereichen, auch die gesicherte Nullabsenkung wird umgesetzt).

Kritik kam im Verlauf des Beteiligungsprozesses bezüglich der Abgrenzung zwischen Geh- und Radwegen.

Werden Fuß- und Radwege als getrennter Fuß- und Radweg geführt, sind die Abgrenzungen zwischen Fuß- und Radweg häufig unklar bzw. sie fehlen ganz. Besonders bei schmalen Fuß- / Radwegbreiten kann es zu behindernden oder gefährlichen Situationen kommen.

Handlungsansatz:

- Überprüfung der barrierefreien Wegeführung im Verlauf der Fußwege 1. Ordnung (primär).
- Errichtung eines Leitstreifens bei getrenntem Fuß- und Radweg.

Abgesenkte Hochborde mit taktilen Bodenelementen in ausreichender Breite – eingebaut in regelmäßigen Abständen – erleichtern das Queren der Fahrbahn (Abb. 8-13). Taktile Leitstreifen markieren eine deutliche Trennung zwischen Fuß- und Radweg (Abb. 8-14).



Abb. 8-13: Gesicherte Nullabsenkung (Oberursel (Taunus))



Abb. 8-14: Taktile Leitstreifen zwischen Rad- und Gehweg (Braunschweig)

Konkrete Nennungen für die Verbesserung der Barrierefreiheit (z. B. Bordsteinabsenkungen, Stolperfallen im Gehwegbereich beseitigen) sind als Ergebnis des Beteiligungsprozesses der Zusammenstellung in **Anlage 9-1** im Anhang zu entnehmen (s. auch Kapitel 9).

- **Fehlender Grünschnitt**

Mangelhafter oder fehlender Grünschnitt schränkt das Lichtraumprofil ein. Herausragende Büsche, Sträucher oder Hecken, die sich an Kreuzungen befinden, machen diese unübersichtlich und verstellen die Sicht auf den Straßenraum. Insbesondere kleine Kinder, die die Wuchshöhe der Pflanzen nicht überblicken können, sind auf ihren (Schul-)wegen gefährdet.

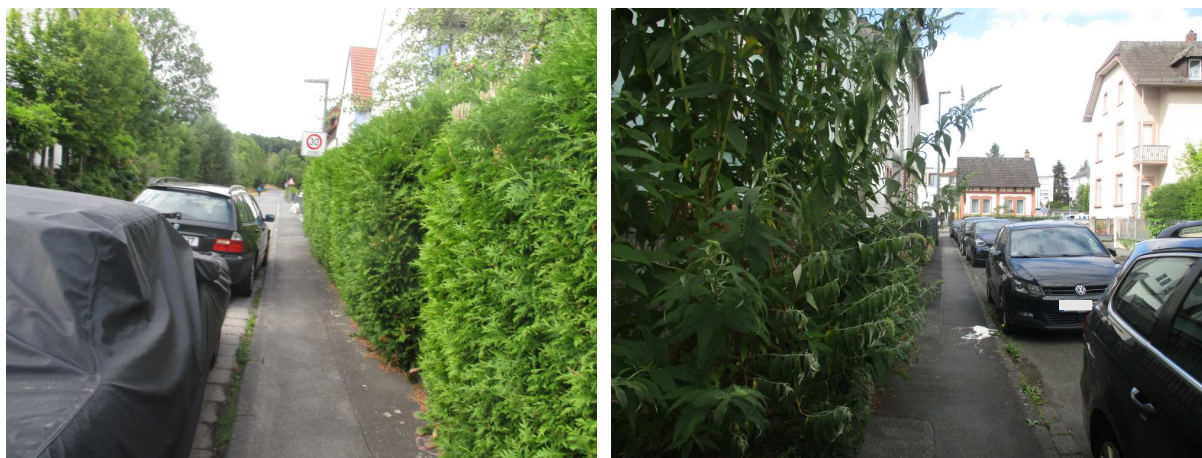


Abb. 8-15: Fehlender Grünschnitt (Eichwäldchenweg, Albersstraße)

Konkrete Nennungen für Bereiche mit notwendigem Grünschnitt (Ergebnis des Beteiligungsprozesses) sind der Zusammenstellung in **Anlage 9-1** im Anhang zu entnehmen (s. auch Kapitel 9).

Handlungsansatz:

- Infoblatt „Herstellung des erforderlichen Lichtraumprofils an Straßen und Gehwegen in Oberursel (Taunus)“.

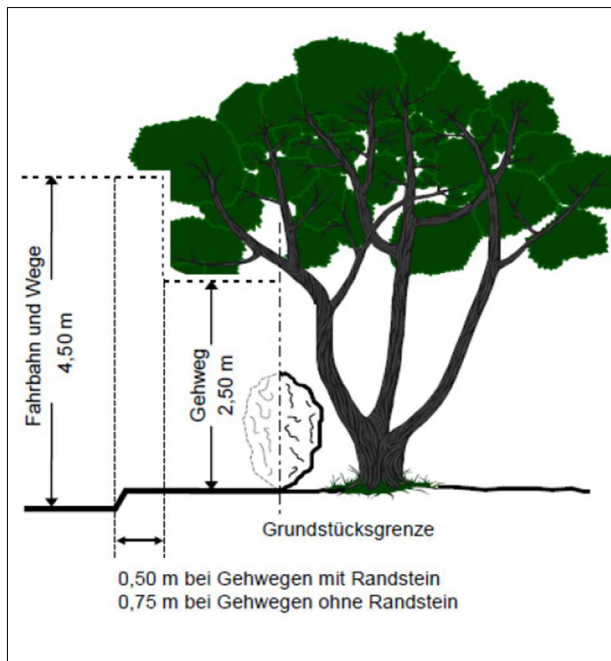


Abb. 8-16: Freizuhaltendes Lichtraumprofil für Gehwege und Fahrbahnen (Quelle: HANSESTADT LÜBECK, k. J.)

• Straßen mit Kopfsteinpflaster

Historische Stadtkerne und Ortsmitten, die mit Kopfsteinpflaster ausgestattet sind, sind für Mobilitätseingeschränkte und Menschen mit Behinderungen (unterwegs mit Rollatoren oder Rollstühlen) oder auch für Menschen mit Kinderwagen nur schwer nutzbar. Unsicherheitsgefühl, Stolper- und Sturzgefahr beeinträchtigen das Gehen.

Die historischen Straßen in Oberursel Mitte und in den Kernbereichen der Stadtteile zeichnen sich in einigen Bereichen durch grobes Kopfsteinpflaster (Abb. 8-17), aber auch oftmals schlechte Oberflächen aus.



Abb. 8-17: Altstadttypische Straßen mit grobem Kopfsteinpflaster Oberursel Mitte

Handlungsansatz:

- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (ebener stolperfreier Wegebelag, z. B. durch Verfugen), Anlage eines barrierefreien gepflasterten Streifens.



Abb. 8-18: Ortsmitte Stierstadt: mittiger-barrierefreier Pflasterstreifen



Abb. 8-19: Stolperfreier Wegebelag durch Verfugen

Auch in historischen Ortskernen mit Kopfsteinpflaster besteht die Möglichkeit der barrierefreien Wegeführung. Geeignet ist z. B. das Verlegen von großformatigen Natursteinplatten in der Laufzone, das Verfugen oder Abnehmen der Kappen (Abschleifen) von Pflastersteinen.

8.3 Pilotmaßnahmen

Als Pilotmaßnahmen („Leuchtturmprojekte“) werden für Oberursel (Taunus) die Einrichtung von Schulstraßen in Kombination mit Elternhaltestellen und am Beispiel Weißkirchen die Aufwertung von Stadtteilzentren dargestellt.

8.3.1 Einrichtung von Schulstraßen

Vor allem zu Schulbeginn kommt es im unmittelbaren Umfeld von Grundschulen, aber auch weiterführenden Schulen, oft zu problematischen und gefährlichen Situationen im Hol- und Bringverkehr. Die Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, werden durch haltende Pkw und sich öffnende Türen gefährdet. Dies gilt auch für Kinder, die gerade aus einem Elterntaxi ausgestiegen sind oder in eins einsteigen wollen.

Dies gilt vor allem für die Grundschulen in Stierstadt (hier in Kombination mit der Integrierten Gesamtschule), die Burgwiesenschule in Bommersheim, die Dornbachschule in Oberstedten (Abb. 8-20 bis Abb. 8-23) und die Grundschule Weißkirchen.



Abb. 8-20: Grundschule Stierstadt



Abb. 8-21: Burgwiesenschule Bommersheim



Abb. 8-22: Burgwiesenschule Bommersheim



Abb. 8-23: Dornbachschule Oberstedten

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 – meist

für eine halbe Stunde. Schulstraßen sind eine Maßnahme, um den Kfz-Verkehr vor der Schule zu reduzieren und damit die Verkehrssicherheit der Schulkinder zu erhöhen.

Erreicht wird durch die Einrichtung von Schulstraßen oder Schulzonen (mehrere Straßen im Umfeld der Schule) eine höhere Qualität des öffentlichen Raumes im Umfeld der Schule. Das sichere Ermöglichen der Wege zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule führt zur größeren Selbstständigkeit der Kinder und ihrer Kompetenzentwicklung.

Schulstraßen sind bislang nicht in der StVO verankert. Es besteht jedoch der rechtliche Rahmen für eine Anordnung („Temporäre Durchfahrtsbeschränkungen“) oder die temporäre Einführung als Verkehrsversuch bzw. Erprobungsmaßnahme vorzunehmen (Experimentierklausel § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO).

Was ist eine Schulstraße?

- Straßen im Umkreis einer Schule, die vor Schulbeginn und nach Schulende für 30-60 min für den motorisierten Kfz-Verkehr gesperrt sind (Bsp. 07:30 - 08:15 Uhr, 13:45 - 14:15 Uhr).
- Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge mit Ausnahme: Einsatzfahrzeuge, Müllabfuhr, ggf. Anwohner*innen.
- Durchsetzung mittels einer physischen Absperrung (z. B. Scherengitter), Verkehrszeichen und ggf. automatische Kennzeichenerfassung.



Schulstraßen sind ein vergleichsweise neues Element zur Sicherung des Schülerverkehrs, finden aber in vielen europäischen Städten bereits Anwendung (s. Beispiel London in Abb. 8-24). In Deutschland gibt es aktuelle Initiativen in Köln, Berlin, Stuttgart, Bremen und Kiel.

Beispiel **London**:

- Dauerhafte Umsetzung seit November 2020
- Sperrung Mo - Fr von 08:15 - 09:15 Uhr, 15:00 - 16:00 Uhr
- Kontrolle durch (ANPR)-Kameras zur automatischen Kennzeichenerfassung, Scherengitter Aufstellung durch Eltern, Schule

Bericht



Abb. 8-24: Beispiel Grundschule Holy Family Catholic Primary School
(Quelle: TRANSPORT FOR LONDON, 2022)

Beispiel Köln

- Temporäre Umsetzung im Rahmen einer Projektwoche in Zusammenarbeit mit der Kidical Mass Köln im September 2021
- Sperrung Montag bis Donnerstag von 07:45 - 08:15 Uhr, Fr von 07:45 - 14:00 Uhr
- Begleitende Projekttag zum Thema Mobilität und Gesundheit inkl. Fahrradparcours, Fahrradreparatur, Fahrradquiz, usw.
- Aktuell: Pilotprojekt an zwei Grundschulen und Online-Beteiligung¹⁵



Abb. 8-25: Beispiel Katholische Grundschule Vincenz Statz in Köln Ehrenfeld
(Quelle: KIDICAL MASS KÖLN, 2021)

¹⁵ <https://meinungfuer.koeln/schulstrassen>

Zusätzlich: Einrichtung von Elternhaltestellen (Hol- und Bringzonen)

Bei den sogenannten „Elternhaltestellen“ bzw. Hol- und Bringzonen handelt es sich um speziell ausgewiesene Bereiche, in denen die Kinder gefahrlos aus dem Auto aussteigen können. Die Haltestellen sollten nach Empfehlung des ADAC in einem Abstand bis zu ca. 250 m (Luftlinie) zur Schule liegen.

Ziel der Hol- und Bringzonen ist zum einen, das Verkehrschaos im Hol- und Bringverkehr vor den Schulen zu entzerren und damit die Verkehrssicherheit für die Kinder zu erhöhen. Zum anderen wird aber auch die selbständige Mobilität der Kinder durch das zu Fuß Gehen gefördert.

Hol- und Bringzone

- Speziell ausgewiesene Bereiche, an denen Kinder gefahrlos aussteigen können.
- Ca. 250 m (Luftlinie) zur Schule (Empfehlung ADAC).
- Ziel: Verkehrschaos entzerren, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung der selbstständigen Mobilität der Kinder.



Hannover - Garbsen (Quelle: PGV-Alrutz) Erlangen

Empfehlungen

- Als Pilotmaßnahme wird empfohlen, zunächst an einer der Grundschulen (Grundschule / IGS Stierstadt, Grundschule Weißkirchen, Grundschule Bommersheim) eine sogenannte Schulstraße einzurichten.
- Einrichtung von Elternhaltestellen. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden folgende Standorte für Elternhaltestellen genannt: Grundschule Weißkirchen: an der Bleiche zwischen Haus Nr. 29 und 31; Grundschule Stierstadt: Parkplatz Sparkasse Taunusstraße; Burgwiesenschule Bommersheim: Parkplatz vor der Reithalle.

Bericht



Abb. 8-26: Lage und empfohlene Schulwege Grundschulen Stierstadt und Weißkirchen (Quelle: Eigene Darstellung)

Weitere Empfehlungen

- Überprüfung / Aktualisierung der Schulwegpläne hinsichtlich wichtiger Fußwegeverbindungen (Abgleich mit dem Netzplan Fußwege 1. und 2. Ordnung).
- Erstellung eines Erfassungstools für eine schnelle Erstellung und kontinuierliche Anpassung der Schulwegpläne (Best Practice Beispiel: Schulwegplaner Baden-Württemberg)

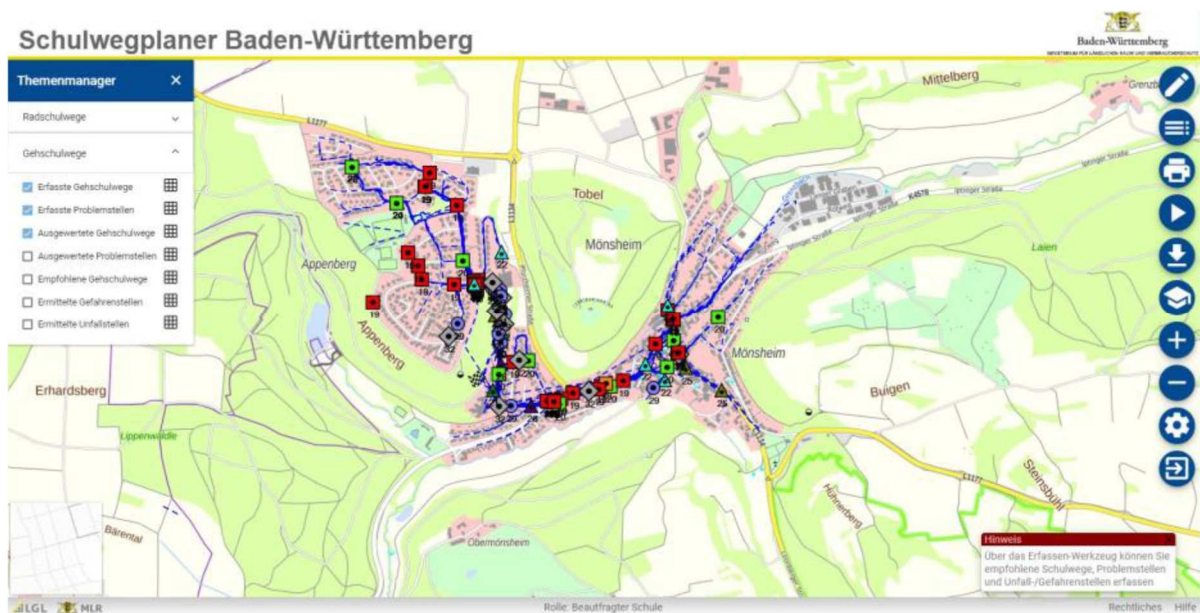


Abb. 8-27: Best Practice-Beispiel: digitaler Schulwegplaner Baden-Württemberg, Ausschnitt WebGIS-Tool (Quelle: LGL, k. J.)

8.3.2 Aufwertung Stadtteilzentrum Weißkirchen

Fehlende Ortsmitten in den Stadtteilen bzw. deren Gestaltung und mangelnde Aufenthaltsqualität waren Themen im Rahmen der Stadtpaziergänge und der Sitzungen des AK Fußverkehr. Als Pilotmaßnahme wird beispielhaft die mögliche Aufwertung des Stadtteilzentrums in Weißkirchen vorgestellt. Hingewiesen sei an dieser Stelle auf die Maßnahmen 5 und 6 des Nahmobilitätschecks (KRAUSE et al., 2020).

Der Stadtteil Weißkirchen ist stark vom Verkehr der Kurmainzer Straße geprägt, die die Ortsmitte westlich flankiert. Zwischen Urselbach, Urselbachstraße, Kurmainzer Straße und Erlengasse markiert das Gasthaus „Zur Linde“ das Zentrum des Stadtteils. Folgende Mängel, die sowohl den Fußverkehr als auch die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen, wurden festgestellt (Abb. 8-28, **Anlage 8-2** im Anhang):



Abb. 8-28: Mängelanalyse Stadtteilzentrum Weißkirchen (Quelle: Eigene Darstellung)

- Urselbachstraße, Bischof-Brand-Straße und Erlengasse (Tempo 30 Zone) mit engem Straßenraum aufgrund dichter Bebauung, schmale bzw. einseitige Fußwege, in denen unzulässig geparkt wird, es fehlt an Grün, mangelnde Aufenthaltsqualität,
- dichtes Parken vor dem Gasthaus „Zur Linde“ (auch außerhalb der markierten Zonen, zeitweise wildes Parken), Einschränkung der Fußwege und der Querungsmöglichkeiten,
- eine bestehende Fahrradabstellanlage an der Urselbachstraße / Ecke Bischof-Brand-Straße hat einen ungünstigen Standort und ist in schlechtem Zustand,

Bericht

- ein Tisch der Sitzbank am Eingang „Zur Linde“ schränkt die Nutzung der Bank stark ein (schlechter Zugang für Ältere, Mobilitätseingeschränkte ...),
- die Qualitäten des offenen Urselbachs sind nicht erlebbar, der Graben ist teilweise verwildert, der Einblick in die historische Mitte wirkt unattraktiv.

Empfehlungen zur Aufwertung des Stadtteilzentrums (s. Maßnahmenplan Abb. 8-29 und **Anlage 8-2** im Anhang):



Abb. 8-29: Maßnahmenvorschläge Stadtteilzentrum Weißkirchen (Quelle: Eigene Darstellung)

- Der engere Bereich der Ortsmitte wird verkehrsberuhigt, der öffentliche Raum attraktiver gestaltet. Die Urselbachstraße, die Bischof-Brand-Straße (zwischen Urselbachstraße und Erlengasse) sowie die Erlengasse werden als verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325 StVO ausgewiesen. Der städtebaulich aufgeweitete Raum im Knoten Bischof-Brand-Straße / Urselbachstraße erhält als zentraler Platz eine eigene (andersfarbige) Pflasterung, ergänzende „Möblierung“ (z. B. durch Baum mit Rundbank, (Trink-)Brunnen, Spielgerät, usw.). Die Einmündungsbereiche der Urselbachstraße und der Erlengasse in die Kurmainzer Straße ließen sich als „Tore zur Ortsmitte“ gestalterisch noch stärker hervorheben.
- Aufheben des Parkens in der Urselbachstraße auf der gesamten Länge der Grundstücksmauer des Restaurants „Zur Linde“. Der neu gewonnene Raum im Knoten von Urselbachstraße und Bischof-Brand-Straße dient als Aufenthaltszone, Aufstellen weiterer Bänke, weiterer Fahrradständer bzw. Ergänzung von weiterem Grün im Straßenraum.

- Aufstellen einer sicheren Fahrradabstellanlage, integriert in eine Gesamtplanung.
- Sitzbank am Eingang „Zur Linde“ freistellen, Tisch entfernen, am Standort kann eine weitere Bank aufgestellt werden.
- Freilegen der Qualitäten des Urselbachs (Einblicke in besondere städtebauliche Blickachsen und Situationen), die Böschungen werden von starkem Wildwuchs befreit, der bestehende naturnahe Raum wird wahrgenommen und in die Ortsmitte besser integriert.

8.4 Flaniermeile Adenauerallee

Die Adenauerallee ist der Haupt Verbindungsweg für den Fußverkehr zwischen dem Bahnhof in Oberursel (Taunus) und der Altstadt. Der Kreuzungsbereich mit Oberhochstädter Straße und Liebfrauenstraße ist der zentrale Zugang zur Fußgängerzone (Vorstadt). Im Volksmund heißt sie „Bärenkreuzung“. Seit der Umbaumaßnahme der „Bärenkreuzung“ im Jahr 2013/2014 besteht ein barrierefreier Übergang von der Adenauerallee und ein neu gestaltetes Entree zur Fußgängerzone. Trotz Umgestaltung bestehen folgende Mängel (Abb. 8-37, **Anlage 8-3** im Anhang):

- Am Übergang in die Fußgängerzone wird der Fußverkehrsfluss an der Kreuzung Oberhochstädter- / Liebfrauenstraße durch den MIV „gestört“. Die Kreuzung ist signalisiert, durch die Steuerung (Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster („Bettelampel“)) benachteiligt die Fußverkehrsströme in die Fußgängerzone.
- Eine bestehende Busüberfahrt, die das Rechtsabbiegen der Busse von der Adenauerallee in die Liebfrauenstraße über den Fußwegbereich erlaubt, erhöht das Konfliktpotential mit dem Fuß- und Radverkehr. Auch ist zu beobachten, dass Pkws dies als Abkürzung nutzen, um die Ampel zu umfahren.
- Die Aufenthaltsfläche am Bärenbrunnen wirkt isoliert.
- Fahrgasse und Seitenräume sind optisch und taktil nicht zu erkennen. Das führt für Menschen mit Hörschwierigkeiten, Blinde und sehbehinderte Menschen zu Problemen.
- Weitere Konflikte entstehen durch die Zufahrt zum Parkplatz Einkaufszentrum, die den Alleenweg kurz vor der Kreuzung quert.
- Der Alleenweg ist für den Radverkehr freigegeben (wahlfreie Führung Gehweg / Radverkehr frei). Insbesondere vor der Kreuzung und im Umfeld der Parkplatzzufahrt sind konfliktreiche Situationen zu beobachten.

Bericht



Abb. 8-30: Adenauerallee



Abb. 8-31: Oberhöchstadter Straße



Abb. 8-32: Bärenkreuzung / Vorstadt



Abb. 8-33: Adenauerallee / Liebfrauenstraße

Die Verkehrsbelastung an der „Bärenkreuzung“ beträgt laut Verkehrszählung am 03.05.2022 16.000 Kfz/24h im Querschnitt. Rad- und Fußverkehr sind nicht differenziert erhoben worden. Die täglichen Querschnittsbelastungen (Fuß- und Radverkehr) betragen im Einmündungsbereich Oberhöchstadter Straße ca. 2.340 RF/FG, im Einmündungsbereich Liebfrauenstraße ca. 5.000 RF/FG und im Querungsbereich der Adenauerallee ca. 1.700 RF/FG (Abb. 8-34).

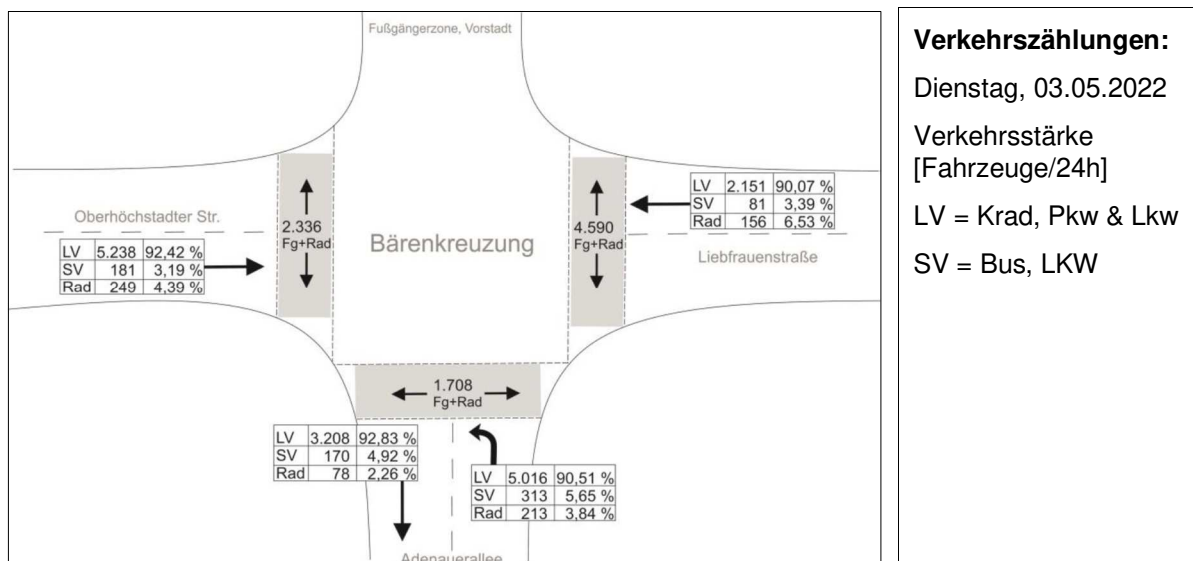


Abb. 8-34: Verkehrsbelastung am Dienstag, 03.05.2022 auf der Bärenkreuzung (Quelle: Eigene Darstellung)

Empfehlungen zur Aufwertung der Adenauerallee als Flaniermeile und des Zugangs zur Fußgängerzone (s. Maßnahmenplan Abb. 8-38 und **Anlage 8-2** im Anhang):

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die wahlfreie Führung „Gehweg / Radverkehr frei“ auf dem Alleenweg wird aufgehoben. Zusätzlich wird im Bereich Höhe Eiscafé Tesoro eine sichere Querungsanlage (FGÜ) eingerichtet.

Für die „Bärenkreuzung“ wird ein zweistufiges Vorgehen zur Verbesserung der Gesamtsituation vorgeschlagen. Die 1. Stufe umfasst verkehrsregelnde Maßnahmen, in der 2. Stufe wird der Kreuzungsbereich zum Shared-Space- Bereich umgestaltet.

1. Stufe: Fußverkehrsfreundliche LSA – Vorrang für Zufußgehende

Dazu werden zwei Varianten vorgeschlagen

1. Variante
Signalisierung als „Rund um Grün“
Diese Signalisierung ermöglicht eine Diagonalquerung der Fußverkehrsströme und stellt eine Komfortverbesserung für die Zufußgehenden dar. Dadurch wird signalisiert, dass an dieser Stelle die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmender angestrebt wird (Abb. 8-35).
2. Variante
Vorrang für Zufußgehende und Radfahrende
Die umgekehrte Priorisierung an Ampeln soll verhindern, dass Zufußgehende ständig ausgebremst werden, wenn sie eine Straße überqueren müssen. Dieser Lösungsvorschlag beinhaltet ein Dauergrün für Zufußgehende, Autos bekommen mit der neuen Schaltung erst grünes Licht nach Bedarf. Nähert sich ein Auto der Ampel, wird eine Wärmebildkamera aktiviert. Nach kurzer Wartezeit springt die Ampel für den Autoverkehr auf Grün, die Zufußgehenden müssen warten, der ÖPNV ist davon ausgenommen¹⁶.

2. Stufe: Shared Space - Bereich

Das Shared Space-Prinzip (deutsch: geteilter Raum) basiert auf einer gegenseitigen Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmenden. Ziel ist ein Abbau der Trennwirkung von überbreiten Fahrbahnen und die Gewährleistung von sicheren Querungen. Im Wesentlichen wird unter Shared Space ein Konzept verstanden, bei dem der öffentliche Raum, insbesondere der Verkehrsraum, allen Personen gleichberechtigt zur Verfügung steht und mit dem ein integrierter Planungsprozess einhergeht. Die deutlichsten Charakteristika sind der Verzicht auf Lichtsignalanlagen, Verkehrszeichen, Markierungen, Schwellen oder Barrieren. Die Aufenthaltsqualität soll städtebaulich gestärkt werden. Dazu ist es notwendig, geringe Fahrgeschwindigkeiten anzustreben (z. B. Beschilderung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo 20 Zeichen 274.1 StVO oder als verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325 StVO) und ausreichende Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Die Barrierefreiheit muss auch

¹⁶ Diese Lösungen werden aktuell in Karlsruhe und Hamburg – vorrangig für den Radverkehr – realisiert und begleitet. Pilotprojekt Hamburg: Kreuzung Kaiser-Friedrich-Ufer und Bundesstraße Eimsbüttel (KÖPPE, 2022)

im Shared Space - Bereich, z. B. durch Leitsysteme bzw. Bodenindikatoren, gewährleistet sein.

Als Beispiel sei die Stadt Duisburg genannt. Hier wurden als Teil einer integrierten Zentrenentwicklung fünf Stadträume mit einem intensiven Beteiligungsprozess zu sogenannten Gemeinschaftsplätzen umgestaltet (2011/2012). Ziel war es, den Stadträumen eine neue Qualität zu geben. Die Verkehrsbelastungen liegen zwischen 13.000 und 18.000 Kfz/24 h (DTV) (Abb. 8-36).



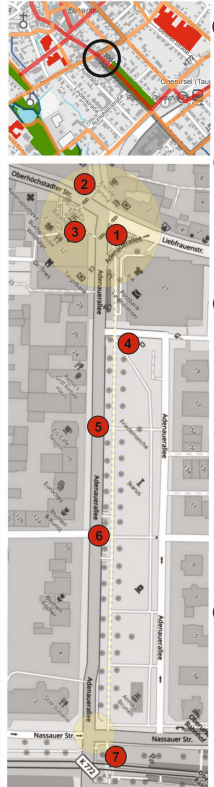
Abb. 8-35: „Rund um Grün“ Friedrichstraße Berlin



Abb. 8-36: Duisburg, Hamborner Altstadtmarkt (DTV 13.000 Kfz/24h)

Für die 2. Stufe (Shared-Space im Bereich der „Bärenkreuzung“) wird empfohlen, hierfür zunächst einen Verkehrsversuch durchzuführen. Nach der StVO ist es möglich, eine temporäre Einführung als Verkehrsversuch bzw. Erprobungsmaßnahme vorzunehmen (Experimentierklausel § 45 Abs 1 Nr. 6 StVO).

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 Alleenweg wurden zur Vorbereitung auf den Haseisweg 2011 im Rahmen einer Gesamtkonzeption für das Bärenhöfchen neu gestaltet.

2 Die Kreuzung wird durch eine LSA mit Ankerbegrenzungsstäben („Balkenlager“) gesteuert. Der Fußverkehr ist deutlich beeinträchtigt.

3 Durch die Grundreinerung der Adenauerallee hat sich der Alleenweg zu einer attraktiven und stark frequentierten Flaniermeile entwickelt. Am Übergang in die Fußgängerzone (Vorstad) wird jedoch der Fußgängerfluss an der Kreuzung Oberhochstädter / Liebfrauenstraße durch den sturenden MVV beeinträchtigt.

4 Die Kreuzung wird durch eine LSA mit Ankerbegrenzungsstäben („Balkenlager“) gesteuert. Der Fußverkehr ist deutlich beeinträchtigt.

5 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.

6 Die Aufenthaltszone um den Bärenbrunnen wirkt isoliert und etwas vernachlässigt.

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

8 Zwischen der Adenauerallee und dem Eucalyptus-Terrass liegt eine sichere Querungsanlage.

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

Abb. 8-37: Mängelanalyse Adenauerallee (Quelle: Eigene Darstellung)

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

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



Beispiel Berlin-Friedrichstraße

- Vorrang für Zufußgehende und Radfahrer
- „Balkenlager“ für Kfz-Verkehr / „Zaungrün“ 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
- Weitsichtige Freihaltung vom ruhenden Kfz-Verkehr
- Prinzip „weiche Trennung“
- Partizipativer Prozess

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



Beispiel: Dusseldorf, Hamborn Abbatmarkt (DTV 13.000 Kfz/24h)

Zufahrt Parkplatz

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

Zwischen der Adenauerallee und dem Eucalyptus-Terrass wird eine sichere Querungsanlage eingerichtet.

Führung Radverkehr

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

Abb. 8-38: Maßnahmevorschläge (Quelle: Eigene Darstellung)

8.5 Weitere wichtige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

Neben den baulichen, infrastrukturellen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen werden weitere wichtige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und zur Sicherung der eigenständigen Mobilität empfohlen. Dazu gehört ein Konzept zum Aufstellen von Bänken bzw. informellen Sitzgelegenheiten (Bankprogramm), das Aufstellen von Trinkbrunnen und die Einrichtung von öffentlichen Toilettenanlagen.

8.5.1 Bankprogramm - Konzept zum Aufstellen von Bänken bzw. informellen Sitzmöglichkeiten

Im Alltag sind insbesondere ältere Menschen und Menschen mit Gehbehinderungen auf einen guten Bestand an öffentlichen Sitzgelegenheiten angewiesen. Bänke tragen auch zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei. Neben Bänken gehören dazu auch sogenannte informelle Sitzgelegenheiten (z. B. Mauervorsprünge, Grenzsteine) (Abb. 8-39). Geachtet werden sollte darauf, dass in einer Stadt Sitzmöglichkeiten angeboten werden, die nicht kommerziell genutzt werden.

Die Richtlinie für die Anlage von Straßen (RASt 06) empfiehlt für straßenbegleitende Gehflächen die Anlage von Ruhebänken in angemessenen Abständen. Dies kann sinngemäß auf die Wege in Freiflächen übertragen werden. Empfohlen wird, Ruhebänke bzw. informelle Sitzmöglichkeiten in einer Entfernung von 100 m (FGSV, 2011) bzw. spätestens alle 300 m (FGSV, 2002) einzurichten.

Berücksichtigt werden sollen auch seniorenrechtliche Bänke. Seniorenrechtliche Bänke zeichnen sich durch eine höhere Sitzhöhe (ca. 48 cm) und Armlehnen zum Abstützen aus. Sie sind auch geeignet, um mit Rollator Platz zu nehmen. Geachtet werden sollte auch darauf, dass die Bänke auf ausreichend großen und befestigten Flächen errichtet werden, die ein Rangieren von Rollatoren oder Kinderwagen erlauben. Zusätzliche Sitzmöglichkeiten für Kinder und kleinwüchsige Menschen mit einer Sitzhöhe von 30 cm können dabei auch als Abstellmöglichkeiten für Taschen etc. dienen (SIEGER et al., 2008).

Empfehlung

Es sollte eine höhere Dichte an Sitzgelegenheiten eingerichtet werden. Dazu sollte ein entsprechendes Bankprogramm aufgelegt werden. Die Fußwege 1. Ordnung sollten prioritär mit Bänken bzw. informellen Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden. Schattige Plätze sind zu bevorzugen. Als angemessene Entfernung werden ca. 150 m empfohlen. Ergänzend können auch, z.B. bei beengten Platzverhältnissen, Anlehngelegenheiten (halb sitzend – halb stehend) angeboten werden, um ein Ausruhen unterwegs zu ermöglichen.

Konkrete Standorte für Bänke sind als Ergebnis des Beteiligungsprozesses der Zusammenstellung in **Anlage 9-1** im Anhang zu entnehmen (s. auch Kapitel 9). Die Liste spiegelt jedoch nicht den gesamten Bedarf an Bänken in Oberursel (Taunus) dar, sondern zeigt lediglich beispielhafte Plätze, an denen Bänke fehlen.



Abb. 8-39: Informelle Sitzmöglichkeit (Gießen)



Abb. 8-40: Sitzgelegenheit, nicht kommerziell genutzt (München)



Abb. 8-41: Seniorengerechte Bank (Darmstadt)



Abb. 8-42: Informelle Sitzmöglichkeit (Pflanzbeet)

8.5.2 Trinkbrunnen

Die Stadt Oberursel (Taunus) sieht sich selbst als Brunnenstadt und feiert auch einmal im Jahr das Brunnenfest. Die Brunnen in der Stadt prägen das Stadtbild, nicht nur in der Innenstadt (Abb. 8-44 und 8-45).

Öffentliche Trinkbrunnen werden aufgrund der heißeren Sommer und des Klimawandels immer wichtiger. Es besteht die Möglichkeit sich zu erfrischen, etwas zu trinken oder die mitgebrachte Wasserflasche nachzufüllen. Außerdem wird so die Teilhabe aller Menschen ermöglicht, indem kein teures abgefülltes Wasser in Flaschen gekauft werden muss.

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden insgesamt 14 Plätze für Trinkbrunnen gewünscht (**Anlage 4-8** im Anhang).

Mögliche Standorte für Trinkbrunnen in Oberursel Mitte zeigt Abb. 8-43.



Abb. 8-43 Mögliche Standorte für Trinkbrunnen in Oberursel Mitte



Abb. 8-44: Brunnen Stierstadt



Abb. 8-45: Marienbrunnen, Königsteiner Straße

Empfehlung

Die genannten Standorte für Trinkbrunnen sollten auf Machbarkeit geprüft werden. Des Weiteren sollten bei der Standortwahl der Trinkbrunnen auch Spielplätze berücksichtigt werden (z. B. Deschauer Park).

8.5.3 Öffentliche Toiletten

Öffentliche Toilettenanlagen sind besonders wichtig für ältere Menschen, aber auch für Eltern mit Kindern und Frauen. Qualitätsstandards für öffentliche Toiletten sind barrierefreie Zugänglichkeit, Reinlichkeit, entsprechende Sicherheitseinrichtungen (z. B. Notknopf).

Es gibt in der Altstadt einige öffentliche Toiletten (z. B. neben dem Zugang zur Rathaustiefgarage oder am Alten Rathaus), die Einrichtungen sind aber wenig bekannt.

Der Bau von öffentlichen Toilettenanlagen ist vergleichsweise teuer, geeignete Standorte müssen gefunden werden. Hier setzt das Konzept „Nette Toilette“ an. Die „Nette Toilette“ ist eine

Bericht

Toilettenanlage, die von einem Restaurant oder einem Geschäft, aber auch von öffentlichen Einrichtungen zur öffentlichen Benutzung freigegeben wird. Die teilnehmenden Institutionen erhalten einen Aufkleber, der im Eingangsbereich angebracht wird. Der Aufkleber dient der Bevölkerung als Leitsystem und Hinweis, dass dort die Toilette umsonst benutzt werden kann.

Es besteht die Möglichkeit, sich dem Konzept, das mittlerweile in 230 Städten in Deutschland zum Einsatz gekommen ist, anzuschließen (hoher Wiedererkennungswert)¹⁷. Das Konzept wurde als erstes in Aalen umgesetzt, die dort ansässige Firma hat die Nutzungsrechte. Es sollten auch barrierefrei erreichbare Toilettenanlagen in das Konzept einbezogen werden. Empfohlen wird die Herausgabe eines entsprechenden Flyers, in dem die Orte verzeichnet sind (Abb. 8-46).

Empfehlung

Erarbeitung bzw. Aktualisierung des Konzepts für Oberursel (Taunus) in Anlehnung an „Nette Toilette“, auch in den Stadtteilen (inkl. Flyer).

Die Möglichkeit der „Netten Toilette“ im Rathaus sollte wieder aktiviert werden, auch in der Mittagspause, wenn das Rathaus für den Publikumsverkehr geschlossen ist.



Abb. 8-46: Aufkleber und Flyer „Nette Toilette“ (Quelle: STADT VERDEN, 2022)



Abb. 8-47: Barrierefreie Öffentliche Toilettenanlage (Erlangen)

¹⁷ <http://www.die-nette-toilette.de> (Zugriff am 23.02.2023).

9. Handlungsstrategie

Für das Gebiet der Stadt Oberursel (Taunus) liegt nun ein Fußverkehrskonzept vor. Dazu gehört ein Fußverkehrsnetz für die Gesamtstadt und für die einzelnen Stadtteile und ein entsprechendes Maßnahmenkonzept zur Verbesserung der Gesamtsituation.

Für die Umsetzung des Konzeptes werden nachstehende Empfehlungen gegeben. Dabei ist die Leitidee, dass in einem möglichst kurzen Zeitraum (ca. 2-3 Jahre) die Anstrengungen von Verwaltung und Politik zur Förderung des Fußverkehrs in Oberursel (Taunus) öffentlich wahrnehmbar werden und so insgesamt ein Beitrag zu einem fußverkehrsfreundlichen Klima geleistet wird.

Erfahrungsgemäß können auch kleine bzw. kostengünstige Maßnahmen die Identifikation der Bevölkerung und Akteure mit dem Prinzip „Fußverkehrsfreundliche Stadt“ fördern. Hier sind solche Maßnahmen gefragt, die für die jeweilige Stadt etwas Besonderes darstellen und deshalb auch von finanziell geringerem Umfang sein können. Hierzu zählt beispielsweise die Einrichtung einer wichtigen Querungsstelle (lange in der öffentlichen Diskussion z. B. wegen mangelnder Schulwegsicherheit), die Verbesserung der Signalsteuerung an Lichtsignalanlagen (bemängelt wurden zu kurze Grünzeiten) etc. Aber auch Projekte mit „Leuchtturmcharakter“ (z. B. die Einrichtung von Schulstraßen) können als Pilotmaßnahmen eine wichtige Funktion haben.

Vom Grundsatz her sollte es so sein, dass jeder der sechs Stadtteile von den Maßnahmen „profitiert“ (Gleichbehandlung). Dazu wird nachstehende Handlungsstrategie vorgeschlagen.

Projektbündel und Prioritäten

Nachstehende Projektbündel mit entsprechenden Prioritäten (A - B - C) zeigen die Vorgehensweise. Besondere Bedeutung kommt den prioritären Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation zu (Kurzfristmaßnahmen) zu.

A. Prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation (Kurzfristmaßnahmen)

Zu diesen Maßnahmen gehören:

- Anlage bzw. Verbesserung von Querungsstellen,
- Faire Ampelschaltung (Überprüfen der Möglichkeiten der Verlängerung der Grünzeiten im Verlauf der Hauptfußwege).
- Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum („Bankprogramm“),
- Grünschnitt,
- Abbau von Gehwegparken (Ordnungskontrollen, Öffentlichkeitsarbeit und Rücksichtkampagne).

B. Maßnahmen zur Erreichung der Standards im Verlauf der Fußwege 1. Ordnung (Schwerpunkt Alltagsziele)

Diese Standards sind in den Leitlinien, Netzqualitäten und Standards festgelegt.

C. Verbesserungen der Fußwege 1. und 2. Ordnung

Hierzu zählen z. B.:

- Freihalten von Kreuzungen,
- gehfreundliches Kopfsteinpflaster,
- Trinkbrunnen,
- Möglichkeit der Verdichtung durch Nachpflanzen von Bäumen.

Verbesserungen in all jenen Straßen, die nicht zum Hauptfußwegenetz gehören

- Identifiziert sind diese Mängel und die daraus resultierenden Maßnahmen aus den Stadtspaziergängen.

Für die Handlungsstrategie ist es wichtig, Signale zu setzen!

Dazu gehört in erster Linie das Aufstellen eines **Maßnahmenprogramms für die Jahre 2023 - 2025**. Wichtig ist auch, bei allen Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen im Fußverkehrsnetz die erarbeiteten Qualitätsstandards zugrunde zu legen (**Anlage 3-1** und **3-2** im Anhang).

Für den Zeitraum bis 2030 sollten weitere Maßnahmenprogramme aufgestellt werden, um rechtzeitig Haushaltsmittel einzustellen und entsprechende Förderanträge stellen zu können.

- Aufstellen eines Maßnahmenprogramms für 2024 - 2025
- Aufstellen eines Handlungsprogrammes für einen mittelfristigen Zeitrahmen (z. B. 2024 - 2030)

Maßnahmenprogramm für die Jahre 2023 - 2025

Das Maßnahmenprogramm für die Jahre 2023-2025 sollte im Wesentlichen Maßnahmen aus dem Projektbündel A „Prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation (Kurzfristmaßnahmen)“ enthalten.

Mögliche Kurzfristmaßnahmen sind aus den Problemnennungen der Online-Beteiligung, der Stadtspaziergänge und eigenen Ortsbegehungen abgeleitet. Dabei wurden nur die Problemnennungen berücksichtigt, die auf dem Fußverkehrsnetz (1. Ordnung und 2. Ordnung) liegen (Tab. 8-1). Eine fachliche Prüfung hat stattgefunden. Die Kurzfristmaßnahmen nach Stadtteilen und Maßnahmentyp sind in der **Anlage 9-1** im Anhang zusammengestellt. Die Kurzfristmaßnahmen sind differenziert nach:

- Anlage bzw. Verbesserung von Querungsstellen
- Faire Ampelschaltung
- Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum
- Grünschnitt
- Gehwegparken verhindern
- Barrierefreiheit (vorwiegend Bordsteinabsenkungen)

Maßnahmen	Anzahl
M1 Anlage bzw. Verbesserung von Querungsstellen	42
Einrichtung einer Querungsanlage – Fußgängerüberweg (FGÜ), Querungsanlage mit / ohne LSA	24
Verbesserung einer Querungsanlage	18
M2 Faire Ampelschaltung	10
M3 Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum	15
M4 Grünschnitt	8
M5 Gehwegparken verhindern	15
M6 Barrierefreiheit	11

Tab. 8-1: Prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation (Kurzfristmaßnahmen)

Weitere Empfehlungen

Finanzielle und personelle Ressourcen bereitstellen

Für die Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes sind die Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen in allen Zuständigkeitsbereichen (Planung, Bau, Verkehrsbehörde, Unterhalt und Öffentlichkeitsarbeit), aber auch finanzieller Ressourcen wichtig. Empfohlen wird eine personelle Verstärkung in der Verwaltung zur stärkeren Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange.

Für die Umsetzung der Kurzfristmaßnahmen zeigen Erfahrungen anderer Städte, dass die Einrichtung einer eigenen Haushaltsstelle sinnvoll und zielführend ist (z. B. Fußverkehrspauschale (eigener Haushaltstitel) → 150.000 €/Jahr für „Kleinprojekte“). Eine entsprechende Haushaltsstelle ist bereits eingerichtet¹⁸, dem Bau-, Umwelt- und Klimaschutzausschuss sollte jährlich die Liste zur Verwendung der entsprechenden Haushaltsmittel vorgelegt werden. Für den Baustein „Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit“ sollten ca. 10.000 - 15.000 €/Jahr eingeplant werden (s. Kommunikationskonzept).

Wichtig und notwendig ist die konsequente Nutzung der Fördermittel aus der Nahmobilitätsrichtlinie des Landes Hessen. Mit der Nahmobilitätsrichtlinie können fast alle der genannten Maßnahmen kofinanziert werden. Der Fördersatz liegt bei 60-80 % der zuwendungsfähigen Kosten.

¹⁸ Die Fußverkehrspauschale für 2023 beträgt aktuell 50.000 €.

Qualitätssicherung und Monitoring

Eine kontinuierliche Erfolgskontrolle im Rahmen der Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes dient dazu, die Wirkungen der ergriffenen Maßnahmen zu überprüfen und das Erreichen der gesetzten Ziele zu überprüfen. Das trägt ebenfalls zum Image einer fußverkehrsfreundlichen Stadt bei.

Empfohlen wird die jährliche Vorlage eines kurzen Sachstandsberichts im Bau-, Umwelt- und Klimaschutzsausschuss.

Der „AK Fußverkehr“ sollte zur Begleitung der Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes als Kooperationsgremium institutionalisiert werden. Empfohlen wird eine jährliche Sitzung des Arbeitskreises. Ggf. ist es sinnvoll, den bereits etablierten Runden Tisch Radverkehr zu einem Runden Tisch Nahmobilität aufzuwerten und so die beiden nachhaltigsten Mobilitätsformen gemeinsam zu bearbeiten.

Eine weitere Maßnahme, um die Bedeutung des zu Fuß Gehens bei Stadtverwaltung und Politik zu unterstreichen, ist der Beitritt zur „Internationalen Charta für das Gehen“ (Politischer Beschluss durch die Stadtverordnetenversammlung)¹⁹. Einzelpersonen und Institutionen²⁰ unterschreiben die Inhalte, die den hohen Wert des Gehens als einen Schlüsselindikator für gesunde, leistungsfähige, sozial einbeziehende und nachhaltige Städte und Dörfer anerkennt.

¹⁹ <https://walk21.com/resources/international-charter-for-walking/>

²⁰ Zu den Unterzeichnerstädten gehören z. B. Wien, München, Stuttgart, Linz.

10. Kommunikationskonzept für den Fußverkehr

Die Aufgabe im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes besteht darin aufzuzeigen, wie Informationen zur Bedeutung des Fußverkehrs, die Kommunikation mit den Bürger*innen und den lokalen Akteuren gestaltet werden kann, aber auch, wie die Öffentlichkeitsarbeit der Verwaltung zum Thema Fußverkehr (Vermittlung umgesetzter Maßnahmen, Aufruf zur Beteiligung) aufgebaut werden kann.

Im Vordergrund steht dabei, in der Stadt Oberursel (Taunus) den Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart im Bewusstsein aller Akteure zu etablieren.

10.1 Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit für die Fußverkehrsförderung

Eine gezielte und erfolgreiche Förderung des Fußverkehrs betrachtet den Fußverkehr – vergleichbar dem Radverkehr – als System. Hierbei ist eine fußverkehrsfreundliche Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung. Erfahrungen zeigen, dass dies allein nicht ausreicht, um die Potenziale wirksam auszuschöpfen. Gleichrangige Elemente eines Gesamtsystems sind Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit und der Bereich Service und Dienstleistungen. Darüber hinaus sind Prozessorganisation und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Qualitätssicherung und Wirkungskontrolle für Planung und Umsetzung von Fußverkehrskonzepten von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit soll ein fußverkehrsfreundliches Klima sicherstellen und darüber hinaus durch kontinuierliche Information die Realisierung der verschiedenen Konzepte und Maßnahmen begleiten. Öffentlichkeitsarbeit umfasst neben der Werbung für die nichtmotorisierten Verkehrsmittel auch Ansätze, die auf Verhaltensänderung in der Verkehrsmittelwahl zielen. Ferner dient sie der Wissensvermittlung und Kommunikation der verschiedenen Handlungsträger zur Förderung des Fußverkehrs untereinander.

Die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit wird noch oft unterschätzt. Öffentlichkeitsarbeit (und Beteiligung) ermöglichen das Einbringen von Ideen und Anregungen der Nutzer*innen aufgrund ihrer alltäglichen Erfahrungen in den Planungsprozess. Zugleich wird erfahrungsgemäß die Akzeptanz der Planungsergebnisse verbessert, was insgesamt zur Qualitätssicherung beiträgt. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung sind eine eigenständige Aufgabe der Verwaltung, wofür entsprechende Kapazitäten (finanziell und personell) bereit zu stellen sind (FGSV, 2012 b).

Anforderungen an Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit umfasst alle Informations- und Kommunikationsmaßnahmen. Öffentlichkeitsarbeit verstanden als Querschnittsaufgabe, die über die technische Verwaltung hinausgeht, erfordert eine Kommunikationsstrategie, die ziel- bzw. zielgruppenorientiert ist und sowohl nach außen (allgemeine Öffentlichkeit, Bürgerschaft) als auch nach innen (Verwaltung, Politik) gerichtet ist. Öffentlichkeitsarbeit nach außen (z. B. Broschüren, Faltblätter, Plakate, social Media etc.) zählt heute bereits zum vielerorts praktizierten Standard. Öffentlichkeitsarbeit nach innen (d. h. innerhalb der Verwaltung und Politik) wird jedoch weitestgehend vernachlässigt. Sie ist aber wesentlich für die Verankerung der Fußverkehrsförderung innerhalb der Verwaltung und der Politik. Öffentlichkeitsarbeit schafft Transparenz im Verwaltungshandeln, sie ermöglicht Synergieeffekte und stärkt das "Wir-Gefühl" der Verwaltung als kommunalem Dienstleister.

Merkmale einer „guten“ Öffentlichkeitsarbeit sind: kontinuierliche Information mit geeigneten Medien, zielgruppenspezifisch, Aktionen mit Event-Charakter, abgestimmtes Vorgehen zwischen den Akteuren (FGSV, 2012 b) (Abb. 10-1).

Anforderungen an Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Systematik: Die Öffentlichkeitsarbeit wird in Jahresprogrammen geplant. Bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen wird die Öffentlichkeitsarbeit von vornherein eingeplant.

Vielseitigkeit: Die Vielfalt der Medien (Internet, Social Media, Printmedien) und Aktionsformen (z. B. Stadtpläne, Vorschläge für Rundgänge, jährliche Events, Wettbewerbe, Plakataktionen) wird genutzt, um unterschiedlichste Zielgruppen anzusprechen.

Kontinuität: Medien werden regelmäßig mit Informationen versorgt. Die Bündelung der kommunalen Maßnahmen unter einem Slogan oder Logo verdeutlicht den Zusammenhang zwischen Einzelmaßnahmen und Gesamtanliegen.

Glaubwürdigkeit: Die übermittelten Informationen sind geprüft, entsprechen den Tatsachen und wecken keine unrealistischen Erwartungen. Die Akteure nehmen eine Vorbildfunktion wahr. Die Öffentlichkeitsarbeit vermittelt einen professionellen Eindruck.

Integration: Aktivitäten übergeordneter Planungsebenen werden aufgenommen (z. B. Unterstützung bundesweiter Kampagnen und Aktionen, Nutzung von überkommunal erarbeiteten professionellen Materialien).

Abb. 10-1: Anforderungen an Informations- und Öffentlichkeitsarbeit (nach FGSV, 2012 b)

Öffentlichkeitsarbeit sollte nach dem Grundsatz der zweiseitigen Kommunikation durchgeführt werden und die fünf Handlungsebenen Information, Aufklärung / Vermittlung von Wissen, Beteiligung, Motivation / Verhaltensänderung und Unterstützung / Stabilisierung umfassen. Den (angesprochenen) Bürger*innen sollte ein regelmäßiges Feedback über das Erreichte (bzw. Nichterreichte) bzw. über die (positiven) Auswirkungen ihres Verhaltens gegeben werden. Der kontinuierlichen Rückmeldung kommt in der Öffentlichkeitsarbeit eine zentrale Bedeutung zu, weil mit der Darstellung von Ergebnissen (positiv oder negativ) das Wir-Gefühl gestärkt wird.

Barrierefreiheit in Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Eine barrierefreie Kommunikation ist Voraussetzung für die Einbeziehung, Teilhabe und Nutzungschancen von Menschen mit geistigen, psychischen und körperlichen Einschränkungen.

Die Barrierefreiheit ist generell über das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) vom 1. Mai 2002 geregelt.

In der Kommunikation sind es vor allem seh- und höreingeschränkte Personen, auf die in der Textgestaltung, der "Vorlesbarkeit" und der optischen Wahrnehmung eingegangen werden muss. Hierzu gibt es zahlreiche Vorgaben (u. a. ISO-Normen) und Informationen. Zahlreiche Computerprogramme bieten Möglichkeiten, Texte und Dokumente auf Barrierefreiheit zu überprüfen.

Bei allen öffentlichen Aktivitäten, Informationen in print oder digital und allen Veranstaltungen sollten die Bedürfnisse der Menschen mit Einschränkungen berücksichtigt werden. Dies umfasst neben der Gestaltung des Stadtraums (u. a. durch taktile und akustische Elemente, klare Formen und Verkehrsführungen) auch eine bewusste Verwendung unterschiedlicher Medien zur Verteilung von Informationen.

Eine Berücksichtigung der Barrierefreiheit in der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sollte v. a. im Verwaltungshandeln selbstverständlich werden.

10.2 Konzeptionelle Überlegungen für ein Kommunikationskonzept

Um die Akzeptanz des Zufußgehens breit abzustützen, braucht es eine gute Strategie und ein gutes Kommunikationskonzept.

Die Strategie für ein Kommunikationskonzept baut auf folgenden inhaltlichen und organisatorischen Vorüberlegungen auf.

Grundlage ist die Analyse der örtlichen Rahmenbedingungen der Fußverkehrsförderung (vgl. Kap. 5), bereits bestehender Aktivitäten und Akteure und der zu erwartenden personellen und finanziellen Kapazitäten zur Umsetzung des Kommunikationskonzeptes innerhalb der Verwaltung.

Es wird hoher Wert auf eine zielgerichtete, strukturierte, auch Laien gegenüber gut begründbare und terminlich abgestimmte Vorgehensweise sowie auf ein sinnvoll gegliedertes, modifizierbares und fortschreibungsfähiges Konzept ("Baukastensystem") gelegt. Auch in der Umsetzung sollte eine hohe Flexibilität gegeben sein.

Hinweise zur konzeptionellen Ausgestaltung von Öffentlichkeitsarbeit zur Nahmobilität sind der Broschüre des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen „Öffentlichkeitsarbeit mit Konzept“ zu entnehmen (HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN, 2019b).

Strategie

Das Kommunikationskonzept („Fußverkehrskampagne“) berücksichtigt den Grundsatz der wechselseitigen Kommunikation. Dies umfasst die Handlungsebenen Information, Aufklärung / Vermittlung von Wissen, Beteiligung, Motivation / Verhaltensänderung und Unterstützung / Stabilisierung.

Notwendig sind abgestufte Maßnahmen der Information und Sensibilisierung, die sich gegenseitig ergänzen. Grundlegender Bestandteil ist ein regelmäßiges Feedback über das Erreichte (bzw. Nichterreichte).

Öffentlichkeitsarbeit wird als Querschnittsaufgabe verstanden, die über die technische Verwaltung hinausgeht. Dies erfordert eine Kommunikationsstrategie, die ziel- bzw. zielgruppenorientiert ist und sowohl nach außen (allgemeine Öffentlichkeit) als auch nach innen (Verwaltung, Politik) gerichtet ist.

Kernbotschaften

Mit dem Kommunikationskonzept („Fußverkehrskampagne“) sollten folgende Botschaften kommuniziert werden:

- Der Fußverkehr ist als Basismobilität ein wichtiger Baustein zur Förderung einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität in Oberursel (Taunus).
- Auf die Themen „Sicherheit“, „Barrierefreiheit“ und „Aufenthaltsqualität“ wird besonderes Gewicht gelegt.
- Die Stadt bietet ihren Bürger*innen ein Angebot im Fußverkehr, ist aber bereit dieses zu verbessern (tlw. schlechte Infrastruktur). Dazu ist sie auf die Mithilfe der Bevölkerung angewiesen.
- Die in verschiedenen Medien kommunizierten Botschaften der Kampagne sind keine gut gemeinten Appelle, sondern sind für alle in der Stadt auf der Straße erlebbar und werden von Seiten der Verwaltung und den beteiligten Akteuren vorgelebt. Das bedeutet, dass die kommunizierten Botschaften von konkreten Angeboten und Aktionen im öffentlichen Raum begleitet werden müssen.

Das Kommunikationskonzept soll die Vorteile des Zufußgehens bzw. von mehr Fußverkehr aufzeigen und im Bewusstsein der Bevölkerung „verankern“ und Handlungsoptionen aufzeigen:

- Gehen macht Spaß!
 - Wer zu Fuß unterwegs ist, ist eigenständig mobil, spart eine Menge Geld, tut etwas für seine Gesundheit, schont die Umwelt, trifft andere Menschen,
 - Spaziergänge sind auch in verdichteten städtischen Gebieten eine der wichtigsten Freizeitbeschäftigungen.
- Gehen belebt die Kernstadt (und die Stadtteile) und stärkt die kommunale Wirtschaft, denn die meisten Kund*innen kommen hier zu Fuß.
- Die Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr ist eine sehr effektive Investition, die dafür benötigte Fläche ist ein Gewinn für die Aufenthaltsqualität in der Stadt.
- Zufußgehen ist eine wichtige Größe zur Mobilitätssicherung weiter Kreise der Bevölkerung, vor allem für Kinder / Jugendliche²¹, Ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, mit Behinderung oder auch für Menschen in schwierigen sozialen Verhältnissen.

Die genannten Schwächen (Breite der Fußwege, Parken auf den Gehwegen) sollten ehrlich kommuniziert werden.

Sowohl durch jährlich wiederkehrende Elemente der Öffentlichkeitsarbeit als auch durch jährlich wechselnde bzw. neu hinzukommende Schwerpunktthemen (z. B. Zielgruppen Schüler

²¹ Die eigenständige Mobilität besonders von Kindern und Jugendlichen wird gesichert. Untersuchungen belegen, dass eigenständige Mobilität (und damit verbundene Bewegungsförderung) die Basis sind für eine kognitive, soziale und gesunde Entwicklung (Entwicklung zur Selbstständigkeit).

und Schülerinnen bzw. ihre Eltern, Autofahrende, Mobilitätseingeschränkte) soll das Thema „Fußverkehr“ stärker in den Vordergrund kommen.

Weiterhin sollte das Konzept an bereits etablierte und bundesweite Kampagnen wie die Aktionen "Zu Fuß zur Schule" oder die „Europäische Mobilitätswoche" anknüpfen und diese als mögliche Multiplikatoren für die Verbreitung der Themen und Botschaften nutzen (Synergien) (vgl. **Anlage 10-1** im Anhang).

Dachmarke

Alle Aktivitäten sollten unter einer Dachmarke mit Logo und Slogan zusammenlaufen.

Es wird empfohlen, die Fußverkehrskampagne in die bestehenden Marketingaktivitäten der Stadt zu integrieren. Für das Designkonzept der Fußverkehrskampagne sind eigenständige Elemente zu entwickeln:

- Eingängiges Signet und Slogan mit Wiedererkennungsfunktion und emotionaler Positionierung,
- einheitliches Design (Grafik, Farbe, Fotoelemente) der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Fußverkehr,
- Zuordnung zu allen Aktivitäten, Veröffentlichungen etc.

Zielgruppen und Beteiligte

Zielgruppen bzw. Beteiligte der Kampagne sind alle Bürger*innen von Oberursel (Taunus), die Politik, die Verwaltung, Vereine und Institutionen, Unternehmen und Gäste der Stadt. Es kann weiter in unterschiedliche Gruppen (z. B. Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Ältere) differenziert werden, die in der Regel ähnliche Verhaltensmuster aufweisen.



Abb. 10-2: Beteiligte (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Kampagne sollte Angebote für spezielle Zielgruppen vorhalten, z. B. zu Fuß zur Schule (Kinder, Eltern), zu Fuß zum Einkaufen (Erwachsene, Ältere), „Rücksichtskampagne“ (für Radfahrende), Fachveranstaltung (für Politik/ Verwaltung).

Interne und externe Kommunikation

Eine klassische Unterteilung der Kommunikation erfolgt in interne Kommunikation (Kommunikation innerhalb der Verwaltung, gegenüber der Politik) und externe Kommunikation (Ansprache von speziellen Zielgruppen oder allgemein der Öffentlichkeit).

Es ist von großer Bedeutung, dass Akteure in Verwaltung, Politik und Gesellschaft, die im Themenfeld Fußverkehr / öffentlicher Raum tätig sind, stets wieder angesprochen werden und auf die Wechselwirkungen ihrer Tätigkeit mit Verkehr und Fußverkehr hingewiesen werden. Informations- und Kommunikationsmaßnahmen (Instrumente) sind quasi identisch²².

Wichtig für das Gelingen der Fußverkehrsförderung ist das geschlossene Auftreten von Politik und Verwaltung. Es sollte eine gute und konsequente Kommunikation mit entsprechenden Instrumenten entwickelt werden. Kommunikation und Marketing sind dabei eng verbunden.

Die Kampagne benötigt Anknüpfungspunkte, wo sich das Thema „unterbringen“ lässt. Ziel ist die Vernetzung und das Erreichen von Synergieeffekten.

Die Aktivitäten einer Vielzahl von örtlichen Akteuren bieten sich an, mit der Fußverkehrskampagne verknüpft zu werden. Zu nennen sind hierbei die Polizei (Verkehrssicherheit), Sportvereine (mögliche Kooperationspartner für das Thema Gesundheit und Bewegung), Seniorenbeirat (Ältere), ADFC (Radfahrende, Rücksichtnahme gegenüber zu Fuß Gehenden), VCD (Kampagne „Mobilität für Menschen“).

Es sollte eine Zusammenstellung der Akteure mit ihren jeweiligen Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit, auch bzgl. jährlich wiederkehrender Aktionen, erstellt werden.

Mit der externen Kommunikation sollen möglichst weite Teile der Bevölkerung erreicht werden. Dabei gibt es breitenwirksame Instrumente (z. B. stadtweite Events) wie auch welche, die nur bestimmte Zielgruppen ansprechen sollen (s. die Kampagnensteckbriefe in **Anlage 10-1** im Anhang).

Anforderungen an die Umsetzung

Das entwickelte Konzept stellt sicher, dass einzelne Bausteine gesondert an Dritte (z. B. Grafikbüros, Agenturen) vergeben werden können und dass diese in den Prozess begleitend mit einbezogen werden.

Die Kampagne ist je nach Verfügbarkeit finanzieller Mittel (Vorschlag: 15.000 € - 20.000 € pro Jahr) zunächst auf einen Zeitraum von zwei Jahren ausgelegt und soll möglichst kurzfristig mit ersten Maßnahmen starten.

²² Vgl. „Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung“ (FGSV, 2012 b).

Erfolgskontrolle (Evaluation)

Nach Umsetzung der verschiedenen Kampagnenbausteine sollten die Maßnahmen auf ihre Wirkung hin untersucht und bewertet werden. Dafür stehen verschiedene Methoden zur Verfügung:

- Analyse der Entwicklung der Zugriffszahlen auf die städtische Kampagnen-Webseite,
- Analyse der Medienpräsenz und -wirksamkeit,
- Wahrnehmung der Kampagne und des Themas "Fußverkehr" bei Bürger*innen durch Bürgerbefragungen,
- Experteninterviews,
- jährliche Reflektionsrunden zum Jahresabschluss verwaltungsintern und im AK Fußverkehr.

10.3 Die Bausteine

Die Kampagne ist nach einem Bausteinsystem aufgebaut (Abb. 10-3). Die Fußverkehrskampagne lebt von einer Vielzahl von unterschiedlichen Kampagnenbausteinen, die je nach Zielgruppe und Themenstellung zielgerichtet zusammenstellbar bzw. kombinierbar sind. Dabei ist es neben der Nutzung bestehender Konzepte und Materialien wichtig, für Oberursel (Taunus) ganz eigene, pfiffige Ideen zu entwickeln, die zu einem eigenständigen Öffentlichkeitsprofil beitragen (vgl. Kap. 10.2). Die Realisierung bzw. Umsetzung der einzelnen Bausteine kann von einer Agentur, einem Fachbüro oder verwaltungsintern mit „Bordmitteln“ durchgeführt werden.



Abb. 10-3: Kampagnen-Bausteine (Quelle: Eigene Darstellung)

Die nachstehend vorgestellten Kampagnenbausteine für Oberursel (Taunus) sind beispielhaft. Sie lassen sich folgenden Kategorien zuordnen, zwischen denen es zum Teil inhaltliche Überschneidungen gibt (Abb. 10-3):

- Veranstaltungen und Events,
- Verkehrssicherheitsarbeit,
- Informations- und Serviceangebote,
- Kommunikationsmedien.

Eine Zusammenstellung von möglichen Bausteinen für Oberursel (Taunus) ist in Form von Steckbriefen in **Anlage 10-1** im Anhang zu finden. Diese müssten bezogen auf die örtliche Situation angepasst werden.

Wichtige Hinweise lassen sich auch dem Werkzeugkoffer „Nahmobilität kommunizieren“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen entnehmen (HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN, 2019c).

Veranstaltungen und Events

Es gibt eine ganze Reihe jährlich bundesweit wiederkehrender Veranstaltungen, die gut für das Thema genutzt werden können.

Dazu zählt die Kampagne „Zu Fuß zur Schule“, die jährlich vom Verkehrsclub Deutschland (VCD e. V.) und dem deutschen Kinderhilfswerk durchgeführt wird. Zielgruppe sind Grundschul Kinder und ihre Eltern. Im Rahmen einer Aktionswoche (meist Anfang September) sollen die Kinder zu Fuß zur Schule kommen, Aktionsmaterialien unterstützen die Kampagne (s. Steckbrief Nr. 6 in der **Anlage 10-1** im Anhang). Ziel ist auch die Vermeidung von Hol- und Bringverkehr an den Schulen. Diese Intention wird auch mit dem Walking Bus (Laufbus) verbunden. Mit dem Walking Bus soll erreicht werden, dass mehr Kinder in den unteren Altersgruppen (vier bis acht Jahre) zu Fuß in die Schule gehen. Gleichzeitig soll es zu einer Beruhigung des Verkehrs rund um die Schulen beitragen. Der Walking Bus hat keine Räder, sondern besteht aus Kindern, die in Begleitung einer erwachsenen Person auf festgelegten Routen gemeinsam in die Schule gehen. Die Kinder „steigen“ an verschiedenen Haltestellen der Strecke zu. Der Streckenplan wird gemeinsam von den Eltern, den Kindern und den Lehrkräften festgelegt²³.

Die genannten Kampagnenbausteine bieten sich auch im Zusammenhang mit der Einrichtung weiterer Elternhaltestellen an.

Verkehrssicherheitsarbeit und Rücksichtkampagne

Für Oberursel (Taunus) wird ein längerfristig wirkendes Handlungskonzept zur „Verbesserung der Fußverkehrssicherheit“ in Kombination mit einer „Rücksichtkampagne“ empfohlen, dass die Handlungsebenen Information, Aufklärung / Vermittlung von Wissen, Beteiligung, Motivation / Verhaltensänderung und Unterstützung / Stabilisierung umfasst.

²³ Zur Methodik siehe VCD, 2020.

„Rücksichtskampagne“

Ziele sind gegenseitige Rücksichtnahme und eine Änderung des Verkehrsverhaltens. Deutlich muss werden, dass es nicht nur um die (tlw. berechnete) Kritik am Fehlverhalten der Radfahrenden und Autofahrenden (Gehwegparken) geht, sondern unter dem Postulat des Miteinanders auch um die Verbesserung der Rahmenbedingungen. Empfohlen wird ein Kampagnenansatz, der sich an der „Radsam-Kampagne“ in Erfurt und an der Kampagne „Wien zu Fuß“ orientiert (s. Steckbriefe Nr. 4 und 5 in der **Anlage 10-1** im Anhang). Siehe hierzu auch die Ausführungen in Kap. 8.2 (Verteilen von Aufklebern „Parke nicht auf unseren Wegen“).

Informations- und Serviceangebote

Die Fußverkehrskampagne trägt zur Informations- und Wissensvermittlung bei.

Empfohlene Instrumente zur Information sind Printmedien (Flyer und Broschüren) und Fachveranstaltungen.

Für eine zeitnahe Information über wesentliche Neuerungen sind Flyer geeignet, insbesondere für konkrete Einzelthemen. Flyer richten sich in der Regel an einen breiten Kreis von Interessenten. Bewährt hat sich ein Standardlayout mit Wiedererkennungswert, das ggf. auch als „Reihe“ kommuniziert werden kann.

Demgegenüber stellen Broschüren eher größere Zusammenhänge dar und richten sich stärker an eine thematisch interessierte Öffentlichkeit. Zu bedenken ist, dass umfangreiche Broschüren nur mit viel Aufwand zu erstellen sind und sich an einen doch eher überschaubaren Adressatenkreis wenden, so dass sie nur für besonders wichtige Themen erstellt werden sollten, die auch ein Langzeitinteresse beinhalten.

Vorgeschlagen werden:

- Serie von Flyern (Print und zum Download) im Zusammenhang mit der „Rücksichtskampagne“.
- Herausgabe einer „Neubürgerbroschüre“ (Im Rahmen der Neubürgerberatung sollte eine entsprechende Broschüre mit Informationsmaterialien zum Zufußgehen im Stadtgebiet erstellt werden, s. Steckbrief Nr. 3 in der **Anlage 10-1** im Anhang).
- Herausgabe der „Walking Map“ (Fußverkehrsnetz mit wichtigen Zielen (POIs), eingezeichnet werden die Gehzeiten zwischen einzelnen Alltagszielen, das soll zum verstärkten Zufußgehen anregen) als Plan und zum Download von der Website.

Als Fachveranstaltungen im Rahmen der Kampagne wird das Konzept *30:30:30: die etwas andere Fachveranstaltung für Multiplikatoren* vorgeschlagen. Das Format 30:30:30 (30 Min. Fachvortrag, 30 Min. Diskussion, 30 Min. Ausklang (Imbiss)) greift aktuelle Themen auf (z. B. ältere Menschen zu Fuß unterwegs, Gehen ist gesund, Schulwegsicherheit, usw.) (vgl. Steckbrief Nr. 7 in der **Anlage 10-1** im Anhang).

Kommunikationsmedien

Alle Aktionen im Rahmen der Fußverkehrskampagne sollten durch eine kontinuierliche Pressearbeit begleitet werden. Gewünscht werden eine konstante Präsenz und themenspezifische Dis-

kussion in möglichst vielen Medien. Dabei steht eine Vielzahl von Medien zur Verfügung (Tagesspresse, Social Media, YouTube, Website). Es ist darauf zu achten, dass es innerhalb der Verwaltung feste Ansprechpersonen für Medienkontakte zum Thema Fußverkehr gibt.

Unter <https://www.nahmobil-hessen.de/> -> „Materialien“ stellt das Land eine ganze Reihe von Materialien zur Verfügung, z. B. Vorlagen für Pressemitteilungen und Flyer, Angebote für Werbemittel.

Für die Fußverkehrskampagne sollte eine **Kampagnenhomepage** eingerichtet werden.

Beitritt zur „Internationalen Charta für das Gehen“

Eine weitere Maßnahme, um die Bedeutung des Zufußgehens bei Stadtverwaltung und Politik zu unterstreichen, ist der Beitritt zur „Internationalen Charta für das Gehen“ (Politischer Beschluss). Einzelpersonen und Institutionen²⁴ unterschreiben die Inhalte, die den hohen Wert des Gehens als einen Schlüsselindikator für gesunde, leistungsfähige, sozial einbeziehende und nachhaltige Städte und Dörfer anerkennt.

²⁴ Zu den Unterzeichnerstädten gehören z. B. Wien, München, Stuttgart, Linz (WALK21, 2006).

11. Zusammenfassung und Fazit

Der Fußverkehr ist auch in Oberursel (Taunus) noch ein häufig unterschätzter Bestandteil der innerstädtischen Mobilität. Eine wesentliche Aufgabe des Konzeptes ist es deshalb, den Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart in der Stadtverwaltung, der Politik und der Öffentlichkeit zu etablieren und entsprechend zu fördern.

Auf der infrastrukturellen Ebene sind die definierten Qualitätsstandards ein wichtiger Meilenstein zur Förderung des Fußverkehrs. Damit kann der Fußverkehr beim Neu- oder Umbau von Straßen gleichrangig zu den anderen Verkehrsarten im Planungs- und Abwägungsprozess berücksichtigt werden.

Über die Fortbewegung hinaus sind Flächen für den Fußverkehr aber auch Aufenthalts- und Lebensraum und wesentliche Faktoren für die Lebensqualität einer Stadt. Ziel soll es sein, dass der Fußverkehr bei allen Maßnahmen der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung konsequent mitgedacht wird.

Ein wichtiger Meilenstein ist die Konzeption des gesamtstädtischen Fußverkehrsnetzes in zwei Hierarchiestufen (Fußwege 1. und 2. Ordnung) und die Darstellung der Fußverkehrsnetze und der entsprechenden Konfliktpläne auf Stadtteilebene.

Der Netzentwurf und die Qualitätsstandards sind in enger Abstimmung mit dem AK Fußverkehr, in der Verwaltung, Politik und lokale Akteure vertreten gewesen sind, erarbeitet worden.

Wichtige Hinweise zu Mängeln im Stadtgebiet, aber auch zu Lösungsvorschlägen kamen aus diesem Begleitgremium, aber auch im Rahmen der in allen Stadtteilen durchgeführten Stadtspaziergänge und der Online-Beteiligung konnten ortsspezifische Mängel erfasst und Verbesserungsvorschläge aufgenommen werden.

Ein wichtiger Baustein des Fußverkehrskonzeptes ist ein Kommunikationskonzept, in dessen Rahmen es gilt, den Stellenwert des Zufußgehens aufzuzeigen und im Bewusstsein der handelnden Akteure und der Bevölkerung zu verankern. Es gilt zu verdeutlichen, dass Fußverkehr keine Restgröße im Verkehr ist, sondern angemessene Qualitäten zur Fortbewegung benötigt – Fußverkehr ist Basismobilität.

Für die Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes ist die Bereitstellung auseichender personeller Ressourcen in allen Zuständigkeitsbereichen (Planung, Bau, Verkehrsbehörde, Unterhalt und Öffentlichkeitsarbeit), aber auch finanzieller Ressourcen wichtig.

Wichtige Aufgaben sind insbesondere Öffentlichkeitsarbeit und Serviceaktivitäten, da hierfür keine etablierten Verwaltungsstrukturen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sollte in jedem Fachamt, das mit Fragen der Verkehrs- sowie Stadtentwicklungsplanung zu tun hat, ein*e Ansprechpartner*in mit fester Zuordnung für Fußverkehrsbelange benannt werden.

Eine kontinuierliche Erfolgskontrolle im Rahmen der Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes dient dazu, die Wirkungen der ergriffenen Maßnahmen zu überprüfen und das Erreichen der gesetzten Ziele zu überprüfen. Aus den Ergebnissen können auch wichtige Hinweise für eine Nachjustierung und Weiterentwicklung des Konzeptes abgeleitet werden. Die Erfolgskontrolle ist damit auch ein wesentliches Element der Qualitätssicherung und dient dem effizienten Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel.

Das Fußverkehrskonzept ist nicht als statische Handlungsempfehlung zu sehen. Veränderte Rahmenbedingungen auf Landesebene, kommunalpolitische Vorgaben und die Ergebnisse der Erfolgskontrolle machen eine Nachjustierung und Fortschreibung des Konzeptes erforderlich. Dies sollte nach etwa 5 Jahren Laufzeit (2028) erfolgen.

12. Literaturverzeichnis

- AGORA VERKEHRSWENDE (2018): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. Berlin
- AICHINGER, WOLFGANG (2020): Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. Unter Mitarbeit von Frehn, Michael / Pöpsel, Lukas / Röthke-Habeck, Petra / Umweltbundesamt (Hrsg.). Dessau-Roßlau
- ARBEITSGEMEINSCHAFT FAHRRADFREUNDLICHE STÄDTE, GEMEINDEN UND KREISE IN NORDRHEIN - WESTFALEN E. V. (AGFS) (2012): Nahmobilität 2.0. Krefeld
- BAUER, UTA / HERTEL, MARTINA / BUCHMANN, LISA / FREHN, MICHAEL (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Im Auftrag des Umweltbundesamtes (Hrsg.). Dessau
- BAUER, UTA / KÖHLER, DAGMAR (2022): Die strategische Bedeutung des Fußverkehrs. In: Gies, Jürgen et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.1.1.2. Berlin/Offenbach.
- BÖHMER, JULIANE / GROßE, CHRISTINE (2019): Endbericht für das Forschungsprojekt Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr. Erfurt.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT BMUB (2014): Sicherung der Nahversorgung in ländlichen Räumen. Initiative Ländliche Infrastruktur. Bearb.: Eberhardt, W., Pollermann, K., Küpper, P., Johann Heinrich von Thünen-Institut
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVIT) (Hrsg.) (2015): Familienmobilität im Alltag – Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Schlussbericht. Bearb.: Uta Bauer, Melanie Herget, Wilko Manz, Joachim Scheiner. Berlin.
- BUNDESREGIERUNG (2018): Nachhaltigkeitsziele verständlich erklärt. Globale Nachhaltigkeitsstrategie. Zugriff am 07. Januar 2023 von <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/nachhaltigkeitsziele-erklaert-232174>
- DIETERMANN, JUDITH (11.02.2023): Autos müssen künftig ganz auf der Straße parken. Frankfurter neue Presse. Zugriff am 21. Februar 2023 von <https://www.fnp.de/frankfurt/der-strasse-parken-autos-muessen-von-nun-an-ganz-auf-92074719.html>
- ENKE, MARKUS / HANTSCHHEL, SEBASTIAN (2022): Rad- und Fußverkehr – gemeinsam oder getrennt? In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (Hrsg.). Heidelberg
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2022): E Klima 2022 – Steckbriefe. Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2014): Hinweise zur Nahmobilität. Strategie zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln

- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV)
(2012a): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV)
(2012b): Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV)
(2012c): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV)
(2011): Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV)
(2010a): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV)
(2010b): Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens. Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV)
(2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) /
(2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ
2001). Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Abteilung Straßenbau, Straßenwesen (BMVBW) (Hrsg.) Köln
- FUSS E. V. (2018): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden. Berlin
- GERIKE, REGINE / HUBRICH, STEFAN / LIEßKE, FRANK / WITTIG, SEBASTIAN / WITTEWER, RICO (2020): Mobilität in Städten 2018. Mobilitätssteckbrief für Oberursel (Taunus) 2019. Technische Universität Dresden. Dresden
- GRÄFF, HANS-JÜRGEN / EBERHARDT, HANNAH / MICHALI, SANDRA / FELBER, THEO / TREVISAN, VINCENZO (2018a): Klimaschutzteilkonzept – Klimafreundliche Mobilität, Erneuerbare Energien und Integrierte Wärmenutzung für die Stadt Oberursel (Taunus) – Endbericht. Oberursel (Taunus)
- GRÄFF, HANS-JÜRGEN / EBERHARDT, HANNAH / MICHALI, SANDRA / FELBER, THEO / TREVISAN, VINCENZO (2018b): Klimaschutzteilkonzept – Klimafreundliche Mobilität, Erneuerbare Energien und Integrierte Wärmenutzung für die Stadt Oberursel (Taunus) – Anhang 2: Maßnahmenkatalog. Oberursel (Taunus)
- HAMANN, RAINER / HOGERTS, CARSTEN / KOPP, MICHAEL / SCHLANSKY, ANGELIKA / SCHULZ, SEBASTIAN / SCHMITZ, ANDREAS / GARDYAN, ALEXANDER / TIEMANN, CLAUDIA / MEYERDIERKS, MALTE / LANDESHAUPTSTADT KIEL (Hrsg.) (2014): Standards für Fußwege und Kinderwege. Kassel
- HANSESTADT LÜBECK (k. J.): Herstellung des erforderlichen Lichtraumprofils an Straßen und Gehwegen in der Hansestadt Lübeck. Lübeck

- HARMS, WOLFGANG / LANGHAGEN-ROHRBACH, CHRISTIAN / MANAHL, PETRA (2018): Hessenstrategie Mobilität 2035. Hessen wird Vorreiter der Verkehrswende. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.). Wiesbaden
- HERZOG-SCHLAGK, BERND / THIES, MAREIKE / JAHN, JUDITH / GÜTH, ELISABETH / BARTZ, STEFAN / LOHMANN, ERIK / PAVLIDIS, PANOS / KLATT, DANIELA / DÜRR, NIKOLAS / GRASHORN, PHILIPP / SCHROEDER, MARIKA (2020): Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (Hrsg.). Berlin
- HERZOG-SCHLAGK, BERND (2018): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden. Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. (Hrsg.). Berlin
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2022): Stadterkundung Fußverkehr. Leitfaden für Ortsbegehungen zur Stärkung des Fußverkehrs. Wiesbaden https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2022/10/221006_AGNH_Leitfaden_Stadterkundung_web.pdf
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2022): Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum. Musterzeichnungen für Überquerungsstellen. Anlage 10 – Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards>
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (Hrsg.) (2021): Verkehrssicherheitskonzept 2035. Eckpunkte zukünftiger Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen. Wiesbaden
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2020): Qualitätsstandards und Musterlösungen – Radnetz Hessen. Wiesbaden. Zugriff am 30.03.2023 von https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/05/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te_Auflage_inkl_Ergaenzungen_2021-05-05.pdf
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2019a): Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/2019-07-23_Nahmobilit%C3%A4tsstrategie_GE-SAMT_web.pdf
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2019b): Öffentlichkeitsarbeit mit Konzept. Maßnahmenplanung für die Nahmobilität – Schritt für Schritt. Wiesbaden https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/06/LEITFADEN_Nahmobilit%C3%A4tskommunikation_mit_Konzept.pdf
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2019c): Nahmobilität kommunizieren. Blick in den Ideen- und Werkzeugkoffer. Wiesbaden https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/06/IDEEN- und WERKZEUGKOFFER_AGNH.pdf

- HOCHSCHULE RHEINMAIN WIESBADEN (2021): Machen: Mit pimoo 2.0 informieren, ausprobieren, bewerten und lernen. Plattform für integrierte Mobilität Oberursel. Vorhabensbeschreibung Phase II. MobilitätsWerkStadt 2025. Wiesbaden
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG UND BAUWESEN DES LANDES NRW (ILS) (2007): Sicherung von Nahversorgung und Nahmobilität, ILS Trends 2/2007. Dortmund.
- HÜBNER, PHILIPP / LOHAUS, IRENE / SCHMIEG, PETER / VORÍSKOVÁ, SÁRKA (2016): Leitfaden Barrierefreies Bauen. Hinweis zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen. Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (Hrsg.). Berlin
- KIDICAL MASS KÖLN (2021): Erste Schulstraße in Ehrenfeld – Erprobungsmaßnahme beschlossen! Zugriff am 07. Februar 2023 von <https://kidicalmasskoeln.org/erste-schulstrasse-in-ehrenfeld-kinder-selbststa%cc%88ndig-machen/>
- KÖPPE, JULIA (02.12.2022): Autofahrer müssen an Hamburger Ampeln künftig um Grün „beteln“. Spiegel Mobilität. Zugriff am 01. Februar 2023 von <https://www.spiegel.de/auto/autofahrer-muessen-an-hamburger-ampel-kuenftig-um-gruen-betteln-a-d6be4877-1868-4ed6-bb56-595f6b713e6b>
- KRAUSE, JULIANE (2013): Fußverkehr: Nahmobilität mit Zukunft. In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.). Urbane Räume in Bewegung. Für Klaus. J. Beckmann zum 65. Geburtstag. Sonderveröffentlichung; ISBN: 978-3-88118-522-6, S. 313-328. Berlin
- KRAUSE, JULIANE / PRAHLOW, HEIKE / EVEN, BENEDIKT (2020): Nahmobilitätsplan Stadt Oberursel (Taunus). Hannover / Braunschweig
- KRAUSE, JULIANE / BECKMANN, KLAUS-J. / ERKE, HEINER / KETTLER, DIETMAR / ANGERMÜLLER, ASTRID / JÜRGENS, CLAUDIA (2005): Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht. Schlussbericht zum FE- Vorhaben 77.465/2002. Braunschweig/Aachen
- LANDESAMT FÜR GEOINFORMATION UND LANDESENTWICKLUNG BADEN-WÜRTTEMBERG (LGL) / MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (k. J.): Planungsablauf. Schulwegplaner Baden-Württemberg. Zugriff am 07. Februar 2023 von <https://schulwegplanerbw.de/Planungsablauf/>
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) / PLANERSOCIETÄT (2022): Auf die Füße, fertig, los! Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit. Stuttgart
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) / PGV-ALRUTZ (2019): Fußgängerüberwege – Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (Hrsg.) / PLANERSOCIETÄT (2017): Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart
- MOLTER, ULI / STEINHAEUER, INA (2021): Abschlussprojekt zum Förderprogramm MobilitätsWerkStadt 20230. Pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel. Oberursel (Taunus)

- NOBIS, CLAUDIA / KUHNIMHOF, TOBIAS (2019): Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn / Berlin
- NOBIS, CLAUDIA / KUHNIMHOF, TOBIAS / FOLLMER, ROBERT / BÄUMER, MARCUS (2019): Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn / Berlin
- NOWAK, FELIX / SCHULZ, JAN / MOHR, LARA-MARIA (2016): Klimafreundliche Schulwege in Oberursel (Taunus), Stadtteil Stierstadt. Ein Projekt zum deutschlandweiten Übertrag. Konzept Klimaschutzteilkonzept. Oberursel (Taunus)
- ORTLEPP, JÖRG (2013): Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen. Unfallforschung kompakt (Forschungsbericht Nr. 41). Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) Unfallforscher der Versicherer (Hrsg.). Berlin
- PRETSCH, HÉLÈNE (2015): Strategien zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen. Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen Baustein Fußverkehr – Ergebnis der Expertenkreise. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.). Wiesbaden
- REGIONALPARK RHEINMAIN (k. J.): Regionalpark Rundroute. Zugriff am 17. Mai 2022 von <https://www.regionalpark-rheinmain.de/portfolio-item/regionalpark-rundroute/>
- REGIONALVERBAND FRANKFURTRHEINMAIN (2020): FrankfurtReinMain in Bewegung. Die Mobilitätsstrategie für die Region. Frankfurt am Main
- RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND RMV (2019): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030 Entwurf.
- RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND SERVICEGESELLSCHAFT RMS (2014): Integrierter lokaler Nahversorgungsplan für den Hochtaunuskreis. Frankfurt am Main. Zugriff am 31.03.2023 von https://www.rmv.de/c/fileadmin/Ino/vht/Lokaler_Nahverkehrsplan_2013_-_2017.pdf
- SCHMIDT, EVA / MANSER, JOE A. (2003): Straßen – Wege – Plätze. Richtlinien „Behindertengerechte Fußwegenetze. In: Schweizerische Fachstelle für Behindertengerechtes Bauen (Hrsg.). Zürich
- SIEGER, VOLKER / HINTZKE, ANNEROSE / RAU, ANDREA / ECKES, SUSANNE (2008): Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Sozialverband VdK Deutschland e. V. (Hrsg.). Bonn
- SIEGER, VOLKER / HINTZKE, ANNEROSE / RAU, ANDREA / HENKEL, ANDREA / BARON, SASCHA (2009): Übungsheft zum Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Sozialverband VdK Deutschland e. V. (Hrsg.). Bonn
- STADT OBERURSEL (TAUNUS) (2023): pimoo – Unser verkehrliches Leitbild. Leitziel, Prozess, Instrumente. Oberursel (Taunus)

- STADT OBERURSEL (TAUNUS) (2022): Fußverkehrskonzept für die Stadt Oberursel (Taunus). Online-Beteiligung. Zugriff am 15. Juli 2022 von <https://stadtplan.oberursel.de/meldeplattform/>
- STADT OBERURSEL (TAUNUS) (2021): Sichere Schulwege mit dem Schulwegplan. Zugriff am 11. Mai 2022 von <https://www.oberursel.de/de/leben-wohnen/verkehr-mobilitaet/mobilitaetsverhalten/schulwegplanung/>
- STADT OBERURSEL (TAUNUS) (2020): Verkehrssicherheitsarbeit im Schulverkehr & LSA-Steuerung im Zuge der Berliner Straße. Bearbeitung ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH. Oberursel
- STADT OBERURSEL (TAUNUS) (2019): Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über Stellplätze sowie Fahrradabstellplätze. Zugriff am 31.03.2023 von <https://www.oberursel.de/pdf-pool/stadtrecht/stellplatzsatzung-2019.pdf?cid=6t0>
- STADT OBERURSEL (TAUNUS) (k. J.- a): Wandern im Taunus. Zugriff am 17. Mai 2022 von <https://www.oberursel.de/de/erleben-entdecken/sport-aktiv/wandern/>
- STADT OBERURSEL (TAUNUS) (k. J.- b): Regionalpark Oberursel - „Malerische Natur“. Zugriff am 17. Mai 2022 von <https://www.oberursel.de/de/erleben-entdecken/ausflugsziele-sehenswuerdigkeiten/regionalpark/weg-malerische-natur/#accordion-1-0>
- STADT VERDEN (2022): Nette Toilette – Flyer. Zugriff am 15. Februar 2023 von <https://www.verden.de/portal/seiten/nette-toilette-907000330-20680.html>
- STADT WIEN, MA 18 STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (2004): Gehen in Wien. Werkstattberichte Nr. 68. Wien
- STADT WIEN, MA 18 STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (2006): Gleiche Chancen fürs Zufußgehen im Gender Mainstreaming Pilotbezirk Mariahilf. Qualitätsstandards aus dem Masterplan Verkehr Wien 2003. Werkstattberichte Nr. 83. Wien
- STADT WIEN, MA 18 STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (2008): Gehen in Wien. Werkstattberichte Nr. 68. Wien
- TOPP, HARTMUT (2014): Straßenraumgestaltung für die alternde Gesellschaft. In: Straßenverkehrstechnik 6.2014; S. 385-393. Bonn
- TRANSPORT FOR LONDON (2022): Getting to know School Streets. Zugriff am 07. Februar 2023 von <https://content.tfl.gov.uk/getting-to-know-school-streets-case-studies-2022.pdf>
- KILLER, VERONIKA / MEIER, PATRICIA / ZWEIBRÜCKEN, KLAUS / BUCHELI, DOMINIK (2022): GEHsund. Städtevergleich Fußverkehr – Fußverkehrstest. Anleitung. umverker (Hrsg.). Zürich
- VCD (23.11.2020): Schulbus auf Füßen - eine organisierte Laufgemeinschaft. Zugriff am 27. Februar 2023 von <https://www.vcd.org/artikel/vcd-laufbus-zusammen-sicher-zur-schule-gehen/>
- VERKEHRSClub DEUTSCHLAND VCD E. V. (2022): Mobilität für alle mit der Mobilitätsgarantie. Berlin

WALK21 (2006): Internationale Charta für das Gehen. Zugriff am 14. Februar 2023 von <https://walk21.com/wp-content/uploads/2021/05/Deutsche-ICW-translation.pdf>

13. Abkürzungsverzeichnis

1-JK	Einjahres-Unfalltypenkarte
3-JK(P)	Dreijahres-Unfalltypenkarte der Unfälle mit Personenschaden
3-JK(SP)	Dreijahres-Unfalltypenkarte der Unfälle mit schwerem Personenschaden
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e.V.
AK	Arbeitskreis
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGleizG	Bundesgleichstellungsgesetz
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DB	Deutsche Bahn
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
DIN	Deutsches Institut für Norm
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
KEP	Kurier-Express-Paket-Dienst
Kfz	Kraftfahrzeug
HBVA	Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Leichtverkehr
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr
M Uko	Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen

Bericht

RF/FG	Radfahrende / Zufußgehende
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
SrV	Systems repräsentativer Verkehrsbefragung
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
UHS	Unfallhäufungsstelle
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VEP	Verkehrsentwicklungsplan