

Stadt Oberursel (Taunus)

Nahmobilitätsplan



Stadt Oberursel

Nahmobilitätsplan

Auftraggeber: Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Umwelt, Mobilität, Bauaufsicht und IT
Abteilung Mobilität, Verkehrsbehörde

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

plan & rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstraße 21
D - 38106 Braunschweig
Telefon 0531 798203
E-Mail krause.plan-und-rat@t-online.de
www.plan-und-rat.com

Bearbeitung: Heike Prahlow (PGV-Alrutz)
Juliane Krause (plan & rat)

Benedikt Even (PGV-Alrutz)

Hannover/Braunschweig, im August 2020

Inhalt

1	Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung.....	3
2	Beteiligungskonzept	5
2.1	Auftakt	5
2.2	1. Workshop	5
2.3	Stadtspaziergang	7
2.4	2. Workshop	9
3	Bestandsaufnahme und –bewertung.....	11
3.1	Radverkehr	12
3.2	Fußverkehr	14
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	17
3.4	Barrierefreiheit	18
3.5	Kommunikation	19
3.6	Fazit Bestand.....	20
4	Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität.....	22
4.1	Ziele zur Förderung der Nahmobilität.....	22
4.2	Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität	23
4.3	Weitere Maßnahmen (Ideenspeicher)	70
4.3.1	Stellplatzsatzung.....	70
4.3.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	71
4.3.3	Gestaltung von Fahrradstraßen	73
4.3.4	Barrierefreiheit in Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	77
4.3.5	Konzept für Bewohnerparken und flächendeckendes Parkraummanagement... 78	
5	Empfehlungen zur Umsetzung.....	79
6	Übertragbarkeit auf andere Stadtteile.....	81
7	Fazit und Ausblick	83
8	Literatur/ Quellen	85

9	Anhang.....	87
9.1	Protokoll zum 1. Workshop.....	87
9.2	Protokoll Stadtspaziergang am 09.11.2019.....	92
9.3	Protokoll zum 2. Workshop.....	107

1 Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Förderung der Nahmobilität ist in Hessen ein wichtiger Baustein des verkehrsübergreifenden Programms „Mobiles Hessen 2020“ sowie der Fortschreibung in 2030. In der aktuellen Hessenstrategie Mobilität 2035 setzt sich das Land darüber hinaus als Ziel, Vorreiter der Verkehrswende zu werden. Unter Nahmobilität versteht das Land dabei insbesondere das Zufußgehen und das Radfahren, das als Basismobilität in den Mittelpunkt der Betrachtung gestellt werden soll. Um die Nahmobilität auch in den einzelnen Städten und Gemeinden zu fördern, wurde die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) gegründet sowie eine Nahmobilitätsstrategie inkl. Förderrichtlinie aufgestellt. Für die Kommunen stellt das Land dabei u.a. Fördergelder zur Erstellung eines Nahmobilitäts-Checks entsprechend dem „Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen“ bereit.

Was heißt Nahmobilität

„Nahmobilität konzentriert sich auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff der „Nahmobilität“ ist dabei aus wissenschaftlicher Sicht zunächst nicht auf einzelne Verkehrsträger ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien beziehen sich jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten lokalen Konzepten. In diesen Konzepten werden attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr (auch „aktive Mobilität“ genannt) einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements thematisiert.

Letztlich sind alle Verkehrsarten zu berücksichtigen, der motorisierte Individualverkehr (MIV) beispielsweise in Hinblick auf die Straßenraumgestaltung, Geschwindigkeitsniveaus und das Parkraummanagement, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) beispielsweise in Hinblick auf die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen, die lokale Vernetzung und die Verbindungen über die Quartiers- und Ortsteilebene hinaus“ (FGSV 2014, S.5).

Nahmobilität ist mehr als Verkehr und erfordert qualitativ ansprechende Angebote für alle Menschen. Nahmobilität steigert die Lebensqualität im Quartier, ist auch persönliche Gesundheitsvorsorge. Nahmobilität heißt auch: „Wege neu denken!“.

Aufgabenstellung und Zielsetzung

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 zurückgelegt werden, in den kommenden Jahren signifikant zu erhöhen. Dies vor dem Hintergrund Klimaschutz, aber auch, um Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr im innerstädtischen Raum zu schaffen, mit dem Ziel eines flüssigeren Verkehrs gegenüber der heutigen Situation. Mit Blick auf die

Potenziale der Elektromobilität und des ÖPNV, der in Oberursel von besonderer Bedeutung ist, sollen u.a. auch Möglichkeiten geschaffen werden, beispielsweise Pendlerbeziehungen zu den Nachbarkommunen multimodal und komfortabel zurücklegen zu können.

Von der Stadt Oberursel wurden Fördergelder zur Erstellung eines Nahmobilitäts-Checks beim Land Hessen beantragt und durch das Land bewilligt. Mit Hilfe des Nahmobilitäts-Checks gilt es, Potenziale zu erkennen sowie Schwachstellen zu identifizieren und zu analysieren. Darauf aufbauend sollen geeignete Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität abgeleitet werden, die bezogen auf ihre Wirkung, ihre zeitliche Umsetzung und der Kosten zusammengestellt werden.

Die Stadt Oberursel hat dazu Themen und Schwerpunktbereiche festgelegt:

- Der Fokus der Betrachtung soll auf dem Fußverkehr, dem Schülerverkehr sowie der Barrierefreiheit und der Verknüpfung der Verkehrsarten mit dem ÖPNV liegen.
- In der Altstadt geht es um Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Fußgängerzone und der Plätze.
- Es sollen möglichst alle Ortsteile berücksichtigt werden bzw. die Maßnahmen auf ähnliche Situationen in den Ortsteilen übertragbar sein („Blaupause“).

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

2 Beteiligungskonzept

Die Grundlage für das Beteiligungskonzept ist der vorgegebene prototypische Projektablauf aus dem Handbuch zum Nahmobilitäts-Check Hessen. Der Nahmobilitäts-Check in Oberursel wurde im Zeitraum von August 2019 bis Frühjahr 2020 durchgeführt. Neben zwei Workshops mit lokalen Akteuren sowie einem Stadtspaziergang mit Bürgerinnen und Bürgern fanden mehrere Abstimmungstermine mit der Stadt Oberursel statt.

2.1 Auftakt

Der **Auftakttermin** mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Oberursel hat am 08.08.2019 stattgefunden. Es wurde das konkrete Vorgehen mit den Beteiligten abgestimmt sowie die Termine für die beiden Workshops und den Stadtspaziergang festgelegt. Im Vorfeld wurde der Stadt Oberursel die Prototypische Checkliste „Vororientierung“¹ zugeschickt. Die Eintragungen der Stadt wurden im Rahmen des Auftakttermins diskutiert, sie dienten den Gutachterinnen für einen ersten Eindruck bzw. zur Einschätzung und Konkretisierung der Aufgabenstellung. Das Auftaktgespräch diente außerdem dazu, die vorab zur Verfügung gestellten Daten, Materialien und Konzepte zu vervollständigen sowie aktuelle Planungen in Oberursel anzusprechen.

Im Rahmen des Auftakttermins wurde ebenfalls eine erste mehrstündige Ortsbesichtigung (zu Fuß) durch die Gutachterinnen durchgeführt.

Anfang Oktober 2019 fand eine intensive **fachgutachterliche Ortsbesichtigung** der Kernstadt und der einzelnen Orte (mit dem Auto, zu Fuß) statt. Diese diente neben dem Verschaffen eines eigenen Eindrucks von der Kernstadt und den Ortsteilen und der besonderen Problemlage auch der Vorbereitung des ersten Workshops und des Stadtspaziergangs. Besonders für den Stadtspaziergang war der Gesamtüberblick wichtig, um abzuschätzen, in welchem Bereich bzw. Ortsteil dieser sinnvollerweise stattfinden sollte.

2.2 1. Workshop

Der erste Workshop hat am 31. Oktober 2019 in der Zeit von 17.00 – 21.00 Uhr stattgefunden. Teilgenommen haben 25 Personen (Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung, Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung und der Ortsbeiräte, von Schulen, von Vereinen und Verbänden sowie der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (Vgf)). Ziel war die Erfassung des Status Quo aus Sicht der lokalen Akteure und die Erarbeitung von Zielvorstellungen. Zur Erfassung des Status Quo wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Vorfeld des Workshops der Prototypische

¹ s. dazu Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen

Erfassungsbogen „Bewertung des Status Quo“² zugeleitet mit der Bitte, die Situation in Oberursel zu den Themen Fußverkehr, Schulwege, Radverkehr, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Stadtraumgestaltung, Kommunikation und Information sowie zu Akteuren und Prozessen zu bewerten. Dabei sollte die Situation in der Kernstadt und zu ausgewählten Themen in dem Stadtteil, in dem man sich am besten auskennt, einbezogen werden.

Der Erfassungsbogen wurde darüber hinaus auch für die einzelnen Themen beim Aktionstag "Räder in der Allee" im Rahmen der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE ausgelegt und von zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern ausgefüllt.

Der Workshop startete mit einem Fachvortrag zu Qualitätsanforderungen im Rad- und Fußverkehr und zur Bedeutung von Nahmobilität für die Qualität einer Stadt. Die Ergebnisse der Status-Quo Erfassung wurden dabei ebenfalls vorgestellt.

Es schlossen sich zwei moderierte Arbeitsphasen an.

In der Arbeitsphase 1 wurden Ziele und Leitlinien für Handlungskonzepte zur Nahmobilität erarbeitet. Dabei ging es um folgende Fragestellungen:

- Wo will Oberursel hin hinsichtlich der Förderung des Fußverkehrs?
- Wo will Oberursel hin hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs?
- Wie sollen sichere Schul- und Spielwege aussehen?
- Welche Ziele gibt es hinsichtlich Barrierefreiheit?
- Wie ist der ÖPNV im Stadtgebiet zu attraktivieren?

In der Arbeitsphase 2 wurde der Status Quo (Chancen und Mängel) an drei Thementischen zu den Themen „Radverkehr“, „Fußverkehr“ (incl. Aufenthaltsqualität) sowie „Nahmobilität und ÖPNV“ erfasst (Methode World Café/ Wandelgang). Diskutiert wurden dabei auch erste Lösungsansätze. Gemeinsam wurden anschließend für jedes Thema die wichtigsten Lösungsansätze/ Maßnahmen benannt. Diese sollten im Prozess des Nahmobilitäts-Checks mit hoher Priorität weiterbearbeitet werden.

² Dazu wurde der prototypische Fragebogen des Handbuchs an die ortsspezifischen Rahmenbedingungen in Oberursel angepasst.



Abb. 2-1 Arbeit an den Thementischen und Pausengespräche

Das Ergebnis des 1. Workshops ist im Protokoll dokumentiert (siehe Anhang).

2.3 Stadtspaziergang

Um speziell die Situation des Fußverkehrs in Oberursel zu analysieren, wurde ein Stadtspaziergang durchgeführt.

Exkurs: Stadtspaziergang – was ist das?

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

Stadtspaziergänge sind strukturierte Rundgänge durch das Plangebiet mit den Betroffenen. Die Stadtspaziergänge werden über Schlüsselpersonen organisiert, die selbst an den Spaziergängen teilnehmen. Die systematische Auswertung der Stadtspaziergänge 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. Stadtspaziergänge können entweder mit der allgemeinen Öffentlichkeit oder mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen, z. B. mit Kindern/Jugendlichen, Älteren, Mobilitätseingeschränkten und/oder Personen mit Behinderungen durchgeführt werden (Arbeitsgruppe Straßenentwurf der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2012).

Zur Vorbereitung des Stadtspaziergangs wurde Ende Oktober 2019 eine detaillierte Analyse vorgenommen, eine spezifische Route mit Haltepunkten erarbeitet und mit der Stadt Oberursel abgestimmt (s. Abb. 2-2). Zur Teilnahme an dem Stadtspaziergang wurde in der Presse aufgerufen, gefolgt sind der Einladung ca. 30 Personen, inkl. der Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung aus Oberursel.

An den insgesamt elf Haltepunkten wurden nach einer kurzen beschreibenden Einführung der Situation die Anmerkungen und mögliche Verbesserungsvorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgenommen.

Die örtliche Presse hat über den Stadtspaziergang berichtet.

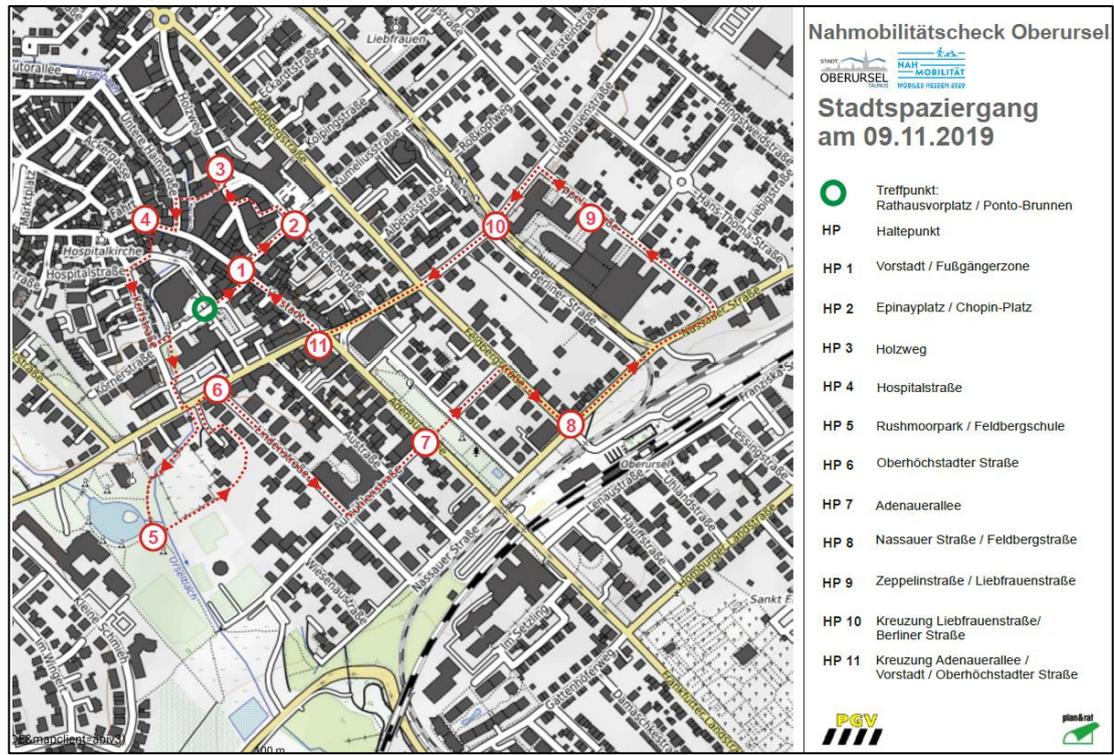


Abb. 2-2 Route des Stadtspaziergangs



Abb. 2-3 Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Stadtspaziergang

Wesentliche Mängelennungen:

- Oberflächengestaltung mit Kopfsteinpflaster (fehlende Barrierefreiheit), vor allem in den Altstadtstraßen.
- Regelung Radfahren in der Fußgängerzone unbefriedigend.
- Mangelhafte Aufenthaltsqualität auf Plätzen (z. B. Epinayplatz).
- Verkehrsrechtliche Regelungen in verkehrsberuhigten Bereichen i.d.R. nicht bekannt.
- Parkende Autos und Radfahrende auf Gehwegen.
- Fehlende Bänke im öffentlichen Raum.
- Mangelhafte Barrierefreiheit.

Das Ergebnis des Stadtspaziergangs ist im Protokoll dokumentiert (siehe Anhang).

Aus den Ergebnissen dieser Analyseschritte wurde eine Liste möglicher konkreter Maßnahmenvorschläge zusammengestellt, die insgesamt zur Verbesserung der Nahmobilität in Oberursel dienen können. Es wurde darauf geachtet, dass die Maßnahmenvorschläge die Bandbreite zur Förderung der Nahmobilität und die zuvor festgelegten Schwerpunktthemen umfassen. Nach Möglichkeit sollten die Maßnahmen auch auf vergleichbare Bereiche Oberursels übertragbar sein („Blaupause“). Die Maßnahmenvorschläge (siehe auch Kap. 4.2) orientieren sich an den beim 1. Workshop abgestimmten Leitlinien zur Nahmobilität in Oberursel (siehe auch Kap. 4.1) und wurden mit der Verwaltung abgestimmt (Abstimmungstermin am 20.01.2020).

2.4 2. Workshop

Der zweite Workshop hat am 04. Februar 2020 in der Zeit von 17.00 – 21.00 Uhr stattgefunden. Ziel war die Vorstellung der erarbeiteten Lösungsansätze, die Auswahl und Priorisierung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie die weitere Konkretisierung mit Vorschlägen zur zeitlichen Umsetzbarkeit und möglichen Unterstützern.

Teilgenommen haben 23 Personen, dabei war der überwiegende Teil aus dem Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des 1. Workshops.

Zu Beginn wurden die 19 Maßnahmenvorschläge (Situationsbeschreibung, Mängel, Lösungsansätze, auch mit Beispielen aus anderen Städten) vorgestellt. Nicht berücksichtigt wurden die Themen, für die seitens der Stadt Oberursel bereits Planungen bzw. Überlegungen vorliegen (z. B. streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 auf Oberhöchstader Straße, Einrichtung von Fahrradstraßen im Bereich der Nahmobilitätsachse Zeppelinstraße - Herzbergstraße, Neuordnung des Parkens im Umfeld des Gymnasiums Oberursel).

Es folgte eine Priorisierung der 19 Maßnahmenvorschläge (Arbeitsphase 1) durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, wobei jede Person bis zu 5 Punkte auf die Maßnahmenvorschläge verteilen konnte. Für die konkretere Ausarbeitung wurden folgende drei Projekte mit den höchsten Punktzahlen ausgewählt.

- Einrichten von „Elternhaltestellen“ (19 Punkte)
- Netzoptimierung ÖPNV (15 Punkte)
- Qualitäten Stadtplätze (13 Punkte)

Für diese drei Projekte wurde in der Arbeitsphase 2 ein konkreter Arbeitsplan zur Umsetzung erarbeitet (Methode World Café/ Wandelgang).



Abb. 2-4 Arbeit an den Thementischen

In der Pause bestand Gelegenheit, sich zum Thema Visionen für Oberursel („Wie möchten Sie zukünftig unterwegs sein? „Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus?“) Gedanken zu machen und Anmerkungen dazu auf einer Wandtafel zu notieren.

Das Ergebnis des 2. Workshops ist im Protokoll dokumentiert (siehe Anhang).

3 Bestandsaufnahme und –bewertung

Die **Stadt Oberursel (Taunus)** liegt landschaftlich attraktiv am Südhang des Taunus im Einzugsradius der Metropole Frankfurt am Main. Die Mittelstadt ist mit 46.634 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW) und einer Fläche von 45,4 km² die zweitgrößte Stadt im Hochtaunuskreis. Die Kernstadt von Oberursel hat zusammen mit dem Stadtteil Bommersheim 30.189 EW. Die Einwohnerinnen und Einwohner der drei weiteren Stadtteile verteilen sich wie folgt: Oberstedten (6.439 EW), Stierstadt (5.275 EW) und Weißkirchen (4.731 EW).³

In Oberursel gibt es neben dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung drei Ortsbeiräte (Oberstedten, Stierstadt, Weißkirchen) und den Beirat für die Belange des Stadtteils Bommersheim.

Über die „Taunusbahn“ (RB 15, Hessische Landesbahn), die S-Bahn-Linie 5, die U-Bahn-Linie 3 und überörtliche Busverbindungen ist die Stadt gut mit dem ÖPNV an Frankfurt und weitere umliegende Städte verbunden. Im Stadtgebiet verkehrt der Stadtbus (Linien 41,42,43 sowie die Abendlinien 44,45,46 und der Nachtbus n31), betrieben von den Stadtwerken Oberursel. Über die Autobahn A 661 mit zwei Anschlussstellen und das Bad Homburger Kreuz an die A 5 ist die Stadt an das Fernverkehrsnetz angeschlossen. Es gibt fünf Gewerbegebiete, die Stadt hat 20.077 steuerpflichtig Beschäftigte⁴ und eine Einpendlerquote von 77,3 % (2016).

Oberursel 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 eine der größten internationalen Schulen Europas ansässig (1.800 Schülerinnen und Schüler aus 55 Ländern).

Die Altstadt von Oberursel 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 **Zuständigkeiten** zur Mobilität in Oberursel liegen überwiegend im Geschäftsbereich Umwelt, Mobilität, Bauaufsicht und IT in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehrsplanung im Geschäftsbereich Stadtentwicklung. Dort wird das Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsarten thematisiert und koordiniert. Ziel ist insgesamt die Gewährung einer umfassenden Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten sowie die Förderung einer nachhaltigen Mobilität.

³ Alle Angaben zu den Einwohnerinnen und Einwohnern mit Stand Mai 2020

⁴ Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 31.12.2019

3.1 Radverkehr

Der **Radverkehr** hat in den letzten Jahren massiv an Bedeutung gewonnen, auch bei der Gestaltung des städtischen Verkehrsraums. Grundlage bildet u.a. das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2016. Mit dem Beginn der Planungen für einen Radschnellweg von Frankfurt über Oberursel nach Friedrichsdorf im Jahr 2018 hat das Thema auch eine interkommunale Bedeutung gewonnen. Diese Radschnellverbindung soll Oberursel auf einer Achse in Höhe Weingärtenumgehung/ Nassauer Straße queren.

Im Radverkehrs-Konzept der Stadt Oberursel aus dem Jahr 2016 wurde ein „Zielnetz 2025“ entwickelt, das aus Radschnellverbindungen, Radhauptverbindungen und Radverkehrsverbindungen besteht und die Quellen und Ziele innerhalb Oberursels sowie die Stadt mit ihren Nachbarstädten verbindet. Für die einzelnen Strecken wurden nötige Maßnahmen zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur abgeleitet und konkret beschrieben. Dazu zählt u.a. die geplante Nahmobilitätsachse in der Innenstadt (Zeppelinstraße, Herzbergstraße), die als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll.

Ebenfalls liegt ein Analysekonzept zu Fahrradabstellanlagen vor.

Vor allem die Schülerinnen und Schüler sind als wichtige Zielgruppe bei der Betrachtung des Radverkehrs zu berücksichtigen. Das Gymnasium Oberursel beteiligt sich derzeit (Stand Frühjahr 2020) am Projekt SchulRadler. Dabei werden jeweils zu Schuljahresbeginn die jüngeren Schülerinnen und Schüler durch ältere Schülerinnen und Schüler begleitet. Über das Integrierte Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (ivm) steht ein Schulwegplaner - auch für das Stadtgebiet Oberursel - zur Verfügung.

Für den Radverkehr bestehen häufig bauliche Radwege, vielfach als gemeinsame Geh- und Radwege. Auch sind zahlreiche Gehwege für den Radverkehr freigegeben (Abb. 3-1). Diese verfügen vielfach nicht über die nötigen Ausbaubreiten, die die Regelwerke vorgeben. Radverkehr findet in Oberursel vielfach im Seitenraum statt - legal oder nicht-legal und häufig auch in beiden Fahrtrichtungen.



Abb. 3-1 Für den Radverkehr freigegebene Gehwege in der Kumeliusstraße (links) und der Adenauerallee (rechts)

Im Rahmen einer **Abfrage zum Status Quo** werden beim Radverkehr vor allem fehlende Verbindungen oder der stellenweise schlechte Zustand der Radverkehrsanlagen bemängelt.

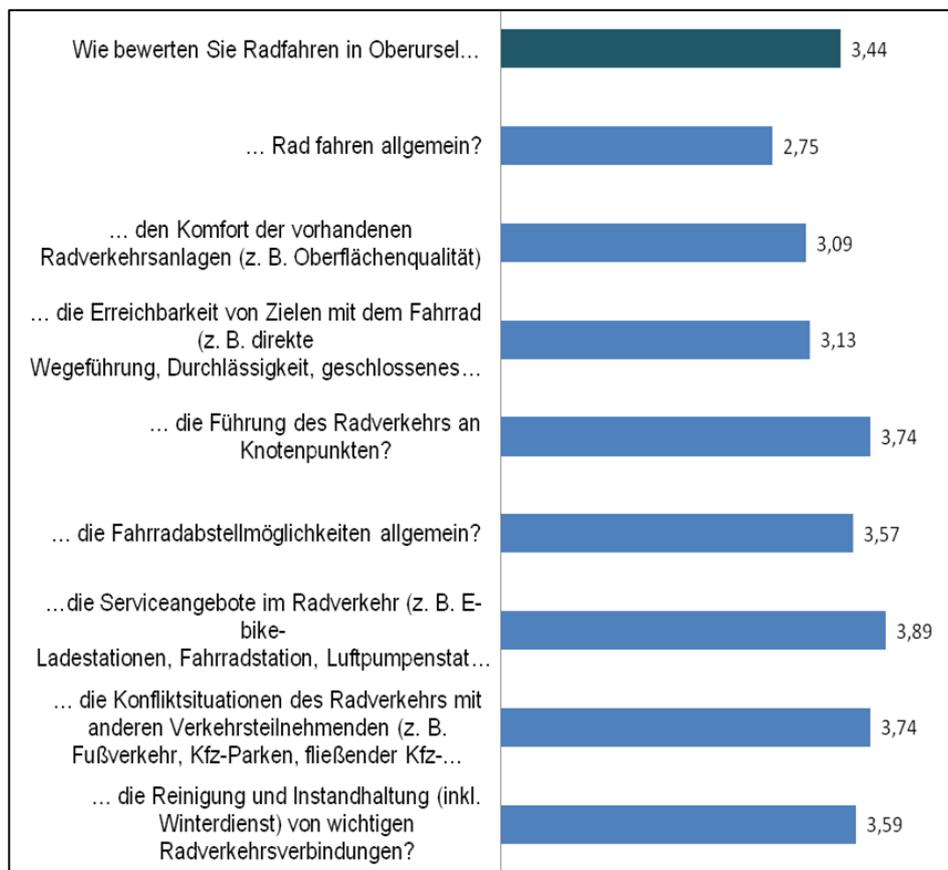


Abb. 3-2 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei der Bevölkerung und den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Radverkehr, n=50⁵)

⁵ „n“ entspricht jeweils der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen zu diesem Aspekt

Speziell an der Frankfurter Landstraße in Höhe des Friedhofs wird mehrfach auf eine fehlende Radverkehrsanlage hingewiesen. Ebenfalls bemängelt wird, dass vorhandene Abstellanlagen, gerade in der Innenstadt, oftmals zu klein dimensioniert und häufig überfüllt sind. Ein weiterer Kritikpunkt ist die überwiegend nachteilige Signalschaltung.

Im Bereich der Verkehrssicherheit wurde bei der Abfrage vor allem die häufig nicht angepassten Geschwindigkeiten kritisiert. Dies führt u.a. zu zahlreichen Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern.

Von Seiten der **Teilnehmerinnen und Teilnehmer beim 1. Workshop** wurden ebenfalls vor allem die vorhandenen Netzlücken (fehlende bzw. schlechte Radverkehrsanlagen) und die unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an den Knotenpunkten kritisiert. Vorhandene Radverkehrsanlagen zeigen ein uneinheitliches Bild und sind als solche nicht immer ausreichend deutlich erkennbar. Generell wünschen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine einheitliche Gestaltung zur besseren Orientierung. Darüber hinaus werden fehlende Radabstellanlagen an wichtigen Zielen, z. B. dem Einzelhandel, und unzureichende Kapazitäten für den Radverkehr im ÖV diskutiert. Weiterhin gewünscht werden auch Informationen und Angebote zum Radfahrtraining.

Sehr kontrovers diskutiert wurde eine erweiterte Freigabe der zentralen Fußgängerzone für den Radverkehr.

3.2 Fußverkehr

Der **Fußverkehr** ist in den bisherigen Betrachtungen zum Verkehrsgeschehen in Oberursel eher weniger als eigene Verkehrsart thematisiert worden. Die Situation des zu Fuß Gehens und die Aufenthaltsqualität sollen zukünftig stärker in den Fokus des Verwaltungshandelns gestellt werden.

Die Vorstadt als zentrale Fußgängerzone wird dabei sehr kontrovers diskutiert. Die Gestaltung entspricht nicht mehr den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer der Einkaufsangebote. Das Radfahren ist teil- bzw. zeitweise zugelassen und auch der Aspekt der Barrierefreiheit ist hier nicht gegeben. Eine generelle Umgestaltung ist langfristig geplant, konkretere Ansätze liegen hierfür aber noch nicht vor.

Im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks wurde vielfach die weitere Einengung der sehr schmalen Gehwege durch parkende Kfz oder weitere Hindernisse (Mülltonnen, Werbung, etc.) kritisiert. Der Fußverkehr muss an den Lichtsignalanlagen häufig sehr lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Generell sind zu wenig gesicherte Querungsmöglichkeiten (z. B. Fußgängerüberwege) vorhanden.

Die Wegeinfrastruktur ist durch unzureichende Breiten sowie schlechte Belagsqualitäten bzw. Oberflächen geprägt (Abb. 3-3). In einigen Bereichen des Stadtgebietes fehlen die Strukturierung des Straßen- bzw. Freiraums, dadurch ist die

Orientierung vielfach schwierig. Die Aufenthaltsqualität vieler städtischer Plätze ist darüber hinaus verbesserungswürdig.



Abb. 3-3 Schmale Gehwege in der Altstadt Oberursel (links) und unzureichende Belagsqualitäten in der Burgstraße in Bommersheim (rechts)

Im Rahmen der stattgefundenen **Abfrage zum Status Quo** wird des Öfteren eine für den Fußverkehr nicht optimale Ampelschaltung bemängelt. Speziell genannt wird hier der Übergang an der U-Bahn-Haltestelle Weißkirchen Ost. Ein weiterer mehrfach genannter Aspekt ist das regelwidrige Parken von Kfz in Halteverbotszonen oder auf Gehwegen, deren Benutzung dadurch erschwert bis unmöglich gemacht wird. Im Allgemeinen wird die Qualität des zu Fuß Gehens in Oberursel aber als gut bewertet.



Abb. 3-4 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei der Bevölkerung und den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Fußverkehr, n=32)

Auch die Erreichbarkeit der Schulen zu Fuß und mit dem Rad wird im Rahmen der Status Quo-Abfrage überwiegend gut bewertet. Lediglich die Schulwegsicherung wird trotz flächendeckend vorhandener Schulwegpläne nur mit einem „befriedigend“ bewertet.

Für alle Grundschulen, Förder- und Privatschulen und Schulen freier Träger liegen Schulwegpläne vor, die die empfohlenen Wege zu Fuß zur Schule angeben. Trotzdem bringen viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Durch die motorisierten Elternbring-Verkehre entstehen vor den Schulen zu den Bring- und Holzeiten häufige Konflikte mit dem Fußverkehr.

Bei der Stadtraumgestaltung wurde insbesondere die räumliche Flächenaufteilung unter den verschiedenen Verkehrsarten kritisiert.

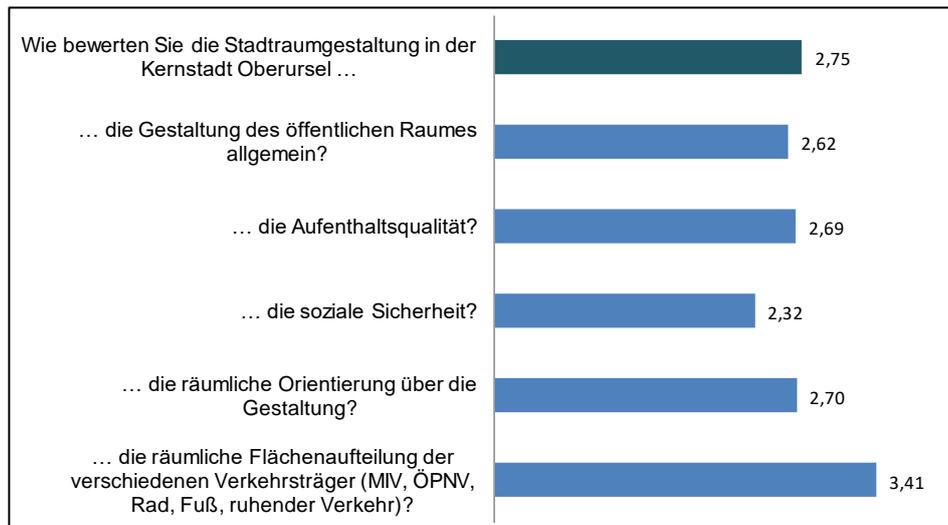


Abb. 3-5 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei der Bevölkerung und den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Straßenraumgestaltung, n=32)

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der **ÖPNV** gilt als weitere wichtige Verkehrsart in Oberursel. Die Anbindung an die Metropole Frankfurt oder die Stadt Bad Homburg ist sehr gut ausgebaut. Die Kapazitäten sind jedoch bereits heute ausgeschöpft, häufig kommen auch Störungen im System und Ausfälle vor. In den Querverbindungen zu den Stadtteilen und den Nachbarstädten besteht insgesamt noch Verbesserungspotenzial.

Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes wird aktuell der Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) neu aufgestellt.

Im Stadtgebiet kommt es an den Bahnkreuzungen vielfach zu längeren Wartezeiten für die anderen Verkehrsarten. Die Aufenthaltsqualitäten bzw. der Komfort an den Haltestellen sind generell verbesserungswürdig (Abb. 3-6), ebenso deren Erreichbarkeit.



Abb. 3-6 Bushaltestellen: Adenauerallee (links) und Kurmainzer Straße (Weißkirchen) (rechts)

Im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks werden weitergehende Informationen rund um den ÖPNV, eine klare und einheitliche Tarifstruktur, Informationstafeln, Internetplattformen und weitergehende Serviceangebote gewünscht.

3.4 Barrierefreiheit

Ein wichtiger Aspekt der Nahmobilität in Oberursel ist die **Barrierefreiheit**. In der Stadt gibt es zahlreiche Einrichtungen für Menschen mit Einschränkungen, die auch bezüglich der Mobilität berücksichtigt werden müssen. Dabei werden die im überwiegenden Stadtgebiet deutlich abgesenkten Borde in Kombination mit taktilen Elementen positiv bewertet.



Abb. 3-7 Barrierefreie Querungsstelle (Körnerstraße) (links) und Bushaltestelle Liebfrauenstraße (rechts)

In der stattgefundenen **Abfrage zum Status Quo** wurde die Barrierefreiheit für den Radverkehr am Schlechtesten bewertet. Hierbei wurden vor allem fehlende Radwege und eine für den Radverkehr unfreundliche Ampelschaltung bemängelt. Demgegenüber wurde die Berücksichtigung der Belange sehbehinderter Menschen am besten bewertet.

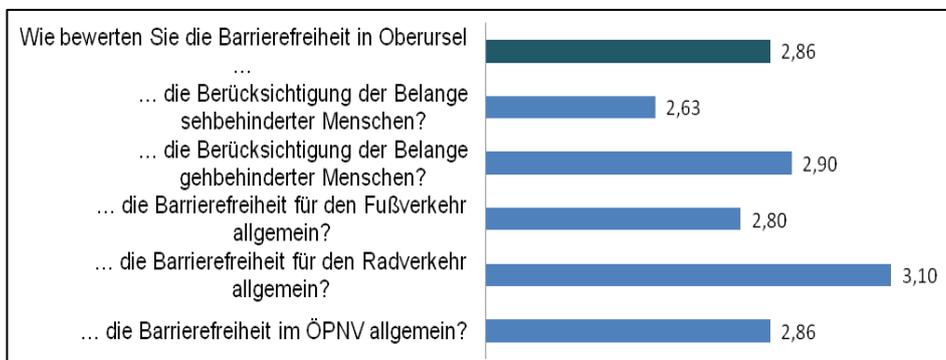


Abb. 3-8 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei der Bevölkerung und den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Barrierefreiheit, n=27)

Die Barrierefreiheit sollte als Querschnittsaufgabe in Überlegungen für alle Verkehrsarten einbezogen werden.

3.5 Kommunikation

Die **Internetseite** der Stadt Oberursel enthält zahlreiche Informationen zum Thema Verkehr und Mobilität. Neben dem ÖPNV und dem MIV wird hier auch der Radverkehr thematisiert. Relativ neu ist dabei ein Imagetrailer (Werbefilm) zur Nahmobilität, der zur Nutzung der nicht-motorisierten Verkehrsarten in Oberursel anregt.

Zur Betrachtung der städtischen Mobilität hat sich die Stadt Oberursel in 2019 an der Untersuchung "Mobilität in Städten - SrV" der TU Dresden beteiligt. Die Daten der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten liegen voraussichtlich im Herbst 2020 vor.

Seit 2011 nimmt die Stadt an der deutschlandweiten Aktion **STADTRADELN** teil. Unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Teams werden auch Preise ausgelobt. Speziell für die Schulen gibt es den landesweiten Wettbewerb „Schulradeln“, an dem sich auch Schulen aus Oberursel beteiligen. Hierbei wird die radaktivste Schule im Land gesucht.

In der **EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE** im Herbst 2019 standen zahlreiche Maßnahmen und Aktivitäten auch für den nicht-motorisierten Verkehr im Fokus der Aktionen. Die Adenauerallee wurde beispielsweise für einen Tag autofrei, der Straßenraum konnte für zahlreiche Aktivitäten und zum Aufenthalt genutzt werden. Die Zeppelinstraße und die Herzbergstraße wurden vorübergehend als Fahrradstraßen ausgewiesen. Anwohnende und Lieferverkehre durften die Straßen weiterhin passieren. Die Resonanz der Aktivitäten war eher gemischt. Die Nutzung der Adenauerallee während des Aktionstages wurde sehr positiv aufgefasst. Demgegenüber wurde die Ausweisung der Fahrradstraßen scheinbar wenig wahrgenommen. Für 2020 ist geplant, einen „längeren Verkehrsversuch“ durchzuführen, damit die Effekte und das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besser eingeschätzt werden kann. Geplant sind dazu ebenfalls bauliche bzw. verkehrsrechtliche Änderungen.

In der stattgefundenen **Abfrage zum Status Quo** wurde Kommunikation und Information zur Nahmobilität in Oberursel mit einem „befriedigend“ mit am schlechtesten bewertet. Bemängelt wurde mehrfach, dass über erfolgte Änderungen (z. B. Einrichtung von Schutzstreifen) nicht ausreichend informiert wird und viele Bürgerinnen und Bürger die geltenden Verkehrsregeln kaum kennen.

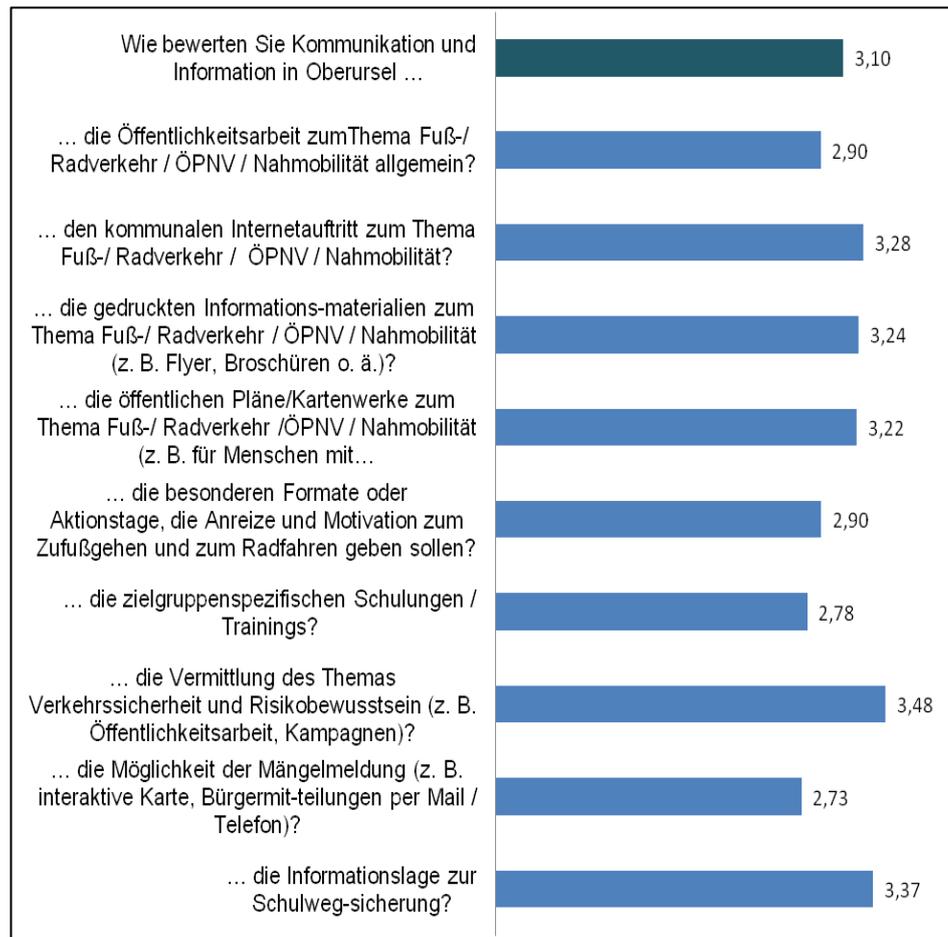


Abb. 3-9 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei der Bevölkerung und den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Kommunikation und Information, n=30)

3.6 Fazit Bestand

Die Stadt Oberursel kann generell als eher "autoaffin" bezeichnet werden. Der Fokus der Verkehrsplanung lag in den letzten Jahren auch eher im Bereich der motorisierten Verkehrsarten. Größere Maßnahmen und Projekte fanden überwiegend ohne weitere Einschränkungen für den Kfz-Verkehr statt. Das Kfz-Parken auf Gehwegen wird als großes Problem gesehen. Insbesondere in den Stadtteilen mit engeren Gassen (z. B. Bommersheim) schränken die auf den Gehwegen parkenden Kfz die Bewegung der Menschen und die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes stark ein. Die Stadt hat diesbezüglich bereits zum Teil neue Parkstände markiert, um die Situation zu ordnen.

Im Rahmen der erfolgten Abfrage zum Status-Quo bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Workshops und durch die Bevölkerung bei der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE wurde insbesondere das Radfahren in Oberursel sowie die Kommunikation und Information zur Nahmobilität mit „befriedigend“ am schlechtesten bewertet.

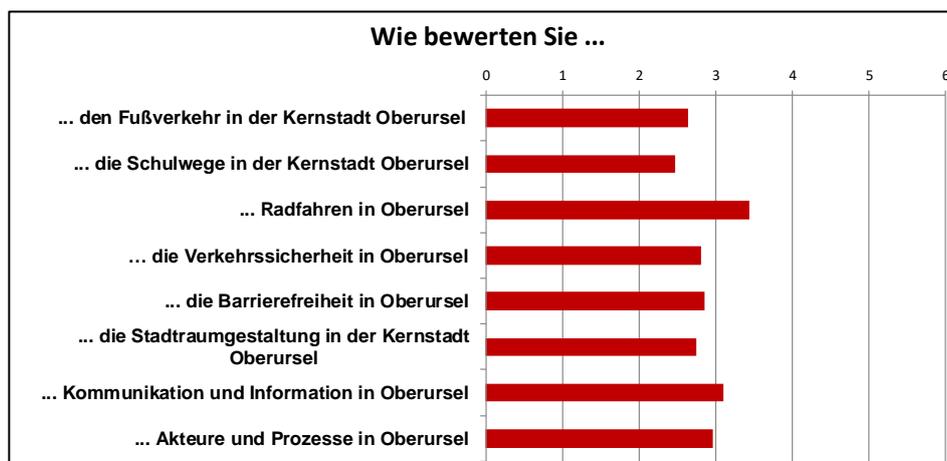


Abb. 3-10 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei der Bevölkerung und den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Überblick alle Themen, Gesamtanzahl der Antworten ergibt sich aus den Darstellungen der einzelnen Themen in Abb. 3-3, 3-5, 3-6, 3-9 und 3-10)

Die Aspekte der Nahmobilität werden mittlerweile in Oberursel thematisiert. Die Voraussetzungen diesbezüglich Verbesserungen herbeizuführen sind insbesondere durch die im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks gestarteten Kommunikationsprozesses unter den Akteuren positiv zu sehen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmern sind sehr engagiert, haben gute und umsetzbare Ideen und Vorstellungen. Sie werden von einer „veränderungsbereiten“ Verwaltung unterstützt.

Mit der vorliegenden Status Quo-Bewertung sind die relevanten Themen mit Verbesserungsbedarf benannt. Dabei sollte insbesondere der Fußverkehr zukünftig als eigene Verkehrsart berücksichtigt werden. Auch die Aspekte der Barrierefreiheit und Verbesserungen im Radverkehr bzw. der Kombination mit dem ÖV sollen zukünftig stärker thematisiert werden.

4 Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität

Das Thema Nahmobilität wird in Oberursel unter dem Aspekt "fares Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer" betrachtet. Aus diesem Grundsatz heraus und der Prämisse, dass der Kfz-Verkehr nicht aus der Innenstadt verbannt oder "verteufelt" werden soll, wurden nachfolgende Ziele definiert und abgestimmt. Dabei sollen auch die Aspekte der "new mobility"⁶ berücksichtigt werden.

4.1 Ziele zur Förderung der Nahmobilität

Für Oberursel wurden folgende Ziele bezüglich der Förderung der Nahmobilität definiert:

Oberziele

- Stärkung von Oberursel als lebens- und liebenswerte Stadt.
- Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur für ein fares Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Leitziele

- 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.
- Anforderungsgerechte Abstellanlagen für Fahrräder und Elektrokleinfahrzeuge an Quellen und Zielen.
- Durchgängige Mobilität für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen.
- Stärkere Nutzung neuer Mobilitätsformen (Sharing, new mobility) - auch in der Logistik.
- Bauliche und organisatorische Vernetzung aller Verkehrsmittel.
- Barrierefreie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure.

⁶ Unter new mobility werden vernetzte Verkehrswelten (integrierte Konzepte) Carsharing, Elektromobilität und andere alternative Antriebstechnologien verstanden, aber auch autonomes Fahren oder intelligente Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr wie z.B. ride-pooling (Fahrdienst-Sammelauto) oder On-Demand-Verkehre.

4.2 Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Aus den Zielen heraus wurden beispielhafte erste Maßnahmen für Oberursel entwickelt und im Zuge der Erarbeitung des Nahmobilitäts-Checks mit den Prozessteilnehmerinnen und -teilnehmern diskutiert und priorisiert.

Nahmobilitäts-Check Oberursel

Priorisierung der Maßnahmen

Projekt		
1	Erarbeitung Fußverkehrsnetz	7
2	Netzoptimierung ÖPNV	15
3	Radverkehrsnetz 2.0	4
4	Konzept Nahmobilitäts-Parken	2
5	Qualitäten Stadtplätze	13
6	Qualitäten Straßenraum	6
7	Radfahren in der Fußgängerzone	4
8	Markierungen zur Orientierung, zur Kennzeichnung von Konfliktstellen und Schulwegen	2
9	Busüberfahrt „Bärenkreuzung“	-
10	Bahnübergang Adenauerallee	3
11	Erreichbarkeit Ärztezentrum Dillstraße	2
12	Mobilitätsstation am S-Bahnhof	3
13	Fuß- und Radachsen verknüpfen, Queren erleichtern	11
14	Einrichten von „Elternhaltestellen“	19
15	Mobilitätstraining in Schulen	7
16	Wohin mit dem Auto? Unterbinden von Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen	11
17	Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme	4
18	Verbesserung Kenntnisstand Verkehrsregeln	-
19	Finanzielle Anreize für Umstieg auf Rad/Fuß	2

Abb. 4-1: Übersicht empfohlener Maßnahmen inkl. der Priorisierung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des 2. Workshops

Einzelne Themen, die auch im Prozess des Nahmobilitäts-Checks weitergehend diskutiert wurden, sind im folgenden Kapitel weiter aufbereitet. Die Empfehlungen sind beispielhaft zu sehen und können auch auf weitere Örtlichkeiten in den einzelnen Ortsteilen übertragen werden.

Die Maßnahmen sind dabei übersichtlich in schematischen Steckbriefen skizziert. Für die Aspekte der zeitlichen Umsetzung sowie der geschätzten Kosten werden nachfolgend die Symbole erläutert:

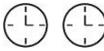
Zeitliche Umsetzung:	kurzfristig ⁷	bis 2022	
	mittelfristig	bis 2025	
	langfristig	bis 2030	
	Daueraufgabe		

Abb. 4-2: Erläuterung Symbole "Zeitliche Umsetzung"

Kosten:	Gering	< 10.000 €	€
	Mittel	< 100.000 €	€ €
	Hoch	< 500.000 €	€ € €
	Sehr hoch	> 500.000 €	€ € € €

Abb. 4-3: Erläuterung Symbole "Kosten"

⁷ Hinweis: Durch die in 2020 andauernde Corona-Pandemie ist die Einschätzung für eine „kurzfristige“ Umsetzung nicht abschließend möglich. Die Einschätzung zur zeitlichen Umsetzung erfolgte generell und durchweg ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Pandemie.

Maßnahme 1	Erarbeitung Fußverkehrsnetz
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Ein Konzept für das zu Fuß Gehen gibt es in Oberursel bislang nicht. Im Rahmen der Umsetzung des Nahmobilitäts-Checks wird es als zielführend erachtet, ein Fußverkehrsnetz zu erarbeiten. Dies ist eine gute Grundlage zur Priorisierung von Maßnahmen im Bereich fußgängerfreundliche Infrastruktur (z. B. Verbreiterung von Gehwegen, Schließen von Netzlücken), zum Herstellen von Barrierefreiheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z. B. durch Aufstellen von Bänken).</p> <p>Das Projekt würde insgesamt zu einem fußgängerfreundlichen Klima in der Stadt beitragen.</p> <p>Die Erarbeitung des Fußverkehrsnetzes für Oberursel könnte sich an jenem von Norderstedt orientieren, das als Pilotprojekt für Fußverkehrskonzepte entwickelt wurde.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Fußverkehrs und Minderung des MIV. • Stärkung der Funktionen Aufenthalt und Kommunikation im öffentlichen Raum als Grundbedürfnis und Teil des täglichen Lebens. • Umgestaltung des öffentlichen Raumes hin zum fair verteilten Raum.
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Für die Stadt Oberursel sollte ein gesamtstädtisches Fußverkehrsnetz erstellt werden. Dies umfasst die Kernstadt und die Stadtteile. Es kann auch pilothaft mit einem Stadtteil oder der Kernstadt begonnen werden.</p> <p>Die Konzeption von Fußverkehrsnetzen umfasst die Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards (Grundlage sind bestehende Richtlinien und Regelwerke), die Entwicklung eines attraktiven, sicheren und lückenlosen Netzes, die problemorientierte Bestandsanalyse sowie ein Maßnahmen- und Handlungskonzept mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung.</p> <p>Das Fußverkehrsnetz wird in Fußwege 1. Ordnung (Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr) und in Fußwege 2. Ordnung (Erschließung wichtiger Einrichtungen/ Ziele auf Stadtteil- bzw. Quartiersebene) aufgeteilt.</p> <p>Das Fußverkehrskonzept sollte in einem kooperativen Planungsprozess erarbeitet werden. Empfohlen wird die Begleitung durch einen</p>

projektbegleitenden Beirat (AK „Nahmobilität“). Mit der interessierten Öffentlichkeit sollten Stadtspaziergänge durchgeführt werden.

Das Handlungskonzept benennt prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation (z. B. fußgängerfreundliche Signalanlagen, Bordsteinabsenkungen, Anlagen von Querungsstellen, fußgängerfreundliche Gestaltung im Bereich von Nahversorgungszentren, Entflechtung von Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen, Bankprogramm, etc.).

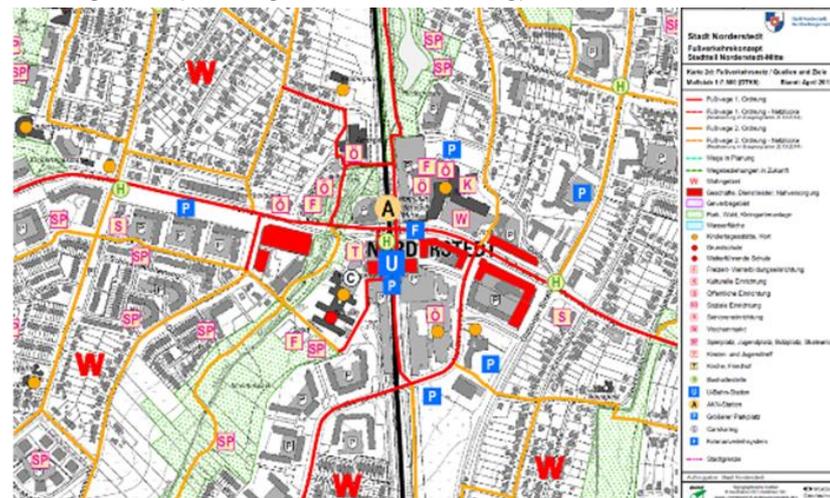
- Leitlinien / Standards festlegen
- Beteiligungsprozess organisieren
- Netzkonzeption erarbeiten (Fußwege 1. und 2. Ordnung)
- Maßnahmenkonzept mit Sofortmaßnahmen-Programm vorlegen
- Fußgängerfreundliches Klima schaffen

Hinweise, Beispiel:

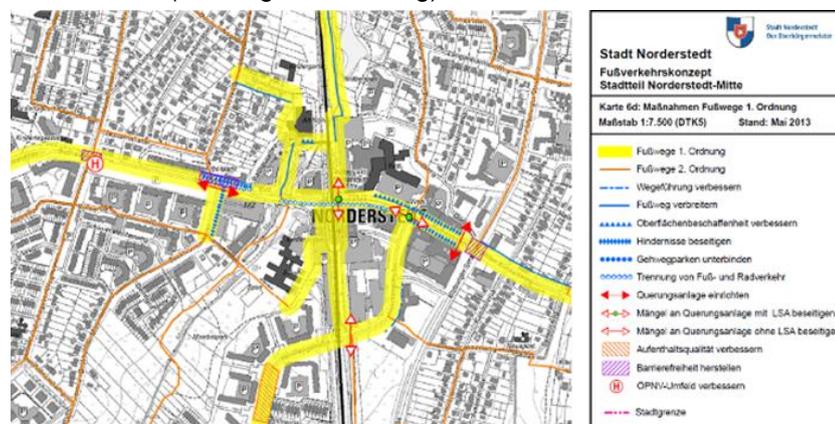
Beispiel aus anderen Städten:

Für die Stadt Norderstedt (ca. 76.000 EW) wurde für die Gesamtstadt und für fünf Stadtteile ein Fußverkehrsnetz konzipiert.

Fußwegenetz (Fußwege 1. und 2. Ordnung)



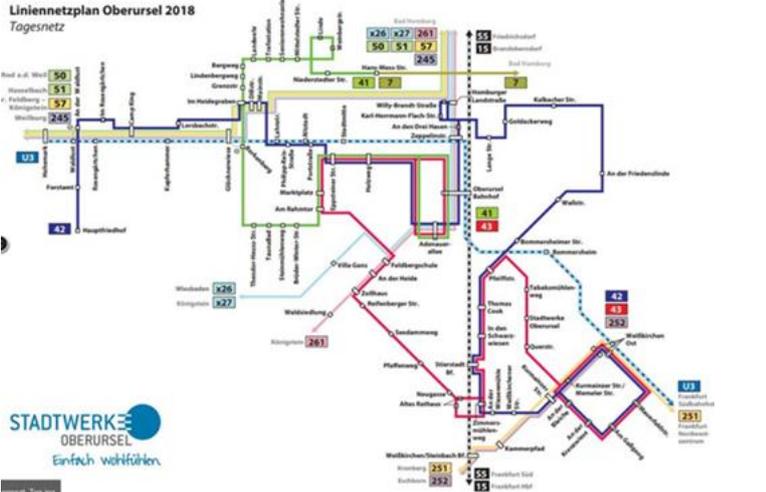
Maßnahmen (Fußwege 1. Ordnung)



<http://www.norderstedt.de/Wirtschaft-Verkehr/Verkehr/Fu%C3%9Fverkehr/index.php?La=1&NavID=1087.525&object=tx|1087.1152.1&kat=&kuo=2&sub=0>

Zuständigkeiten:	Verwaltung Stadt Oberursel Mögliche Unterstützer: Vereine, Verbände (z. B. Blinden- und Sehbehindertenverband Hessen e. V. (BSBH)), Politik	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	Nr. 11 Erreichbarkeit Ärztezentrum Dillstraße Nr. 16 Wohin mit dem Auto?	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		€ €
Bemerkungen:		

Maßnahme 2	Netzoptimierung ÖPNV
-------------------	-----------------------------

	
---	--

Beschreibung, Bestand:	<p>Die Stadt Oberursel ist über die Taunusbahn (RB 15), die S-Bahn-Linie 5 und die U-Bahn-Linie 3 gut mit dem ÖPNV an Frankfurt und die umliegenden Städte angebunden. Im Stadtgebiet verkehrt der Stadtbus (Linien 41,42,43), betrieben von den Stadtwerken.</p> <p>In den Querverbindungen zu den Stadtteilen und den Nachbarstädten besteht insgesamt noch Verbesserungspotenzial. Taktichte und Routenführung der Stadtbuslinien werden von den Fahrgästen bemängelt (teilweise umwegige Linienführung). Gewünscht werden eine verdichtete Taktung in den Morgen- und Abendstunden sowie gesicherte Umsteigebeziehungen zwischen U 3, Bus und S-Bahn. Bemängelt wird auch die Unpünktlichkeit, deshalb ist der ÖPNV auf kurzen Strecken unattraktiv bzw. Anschlüsse werden nicht erreicht.</p> <p>Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Rhein-Main-Region wird aktuell der Nahverkehrsplan des Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) neu aufgestellt</p>
-------------------------------	--

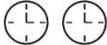
- | | |
|---------------|---|
| Ziele: | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Situation im ÖPNV mit Schwerpunkt auf dem innerstädtischen Verkehr. • Höhere Kundenzufriedenheit. • Höhere ÖPNV-Nutzung. |
|---------------|---|

- | | |
|---------------------------------------|--|
| Lösungsansatz, Arbeitsschritte | <p>Das innerstädtische Busnetz mit den Linien 41,42,43, den Abendlinien und dem Nachtbus gilt es auf Plausibilität zu prüfen und zu aktualisieren.</p> <p>Folgende Arbeitsschritte sollten neben der Überprüfung der Linienführung vorgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Taktverdichtung, • Überprüfung der Tarifstruktur, • Erreichbarkeit der Bushaltestellen zu Fuß (Einzugsradius von 500 m), • Verbesserung Komfort und Service an den Bushaltestellen, (Überdachung, Sitzmöglichkeiten, elektr. Infotafeln, Fahrradabstellanlagen), • Entwicklung einer Mobilitäts-App, • Sicherung der Barrierefreiheit (Haltestellen, Fahrzeuge), |
|---------------------------------------|--|

	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutz, klimafreundliche Mobilität, Prüfung alternativer Antriebe (Elektrobusse u.a.) • Schulung/Sensibilisierung des Personals (Verhalten von Behinderten (Demenzkranke)), • Prüfen der Einrichtung individueller Haltestellen.
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Neugestaltung Stadtbusverkehr Stadt Maintal</p> <p>Die Stadt Maintal hatte sich zum Ziel gesetzt, das Verkehrsangebot im ÖPNV zukünftig besser an den Beförderungsbedarf und die zu erwartende Fahrgastnachfrage der vier Maintaler Stadtteile anzupassen. Schwachstellen des Netzes waren in erster Linie die teilweise umwegige Linienführung der Stadtbuslinien, zu geringe Taktung, Verspätungsanfälligkeit und z.T. schlechte Anschlüsse an die Linien des regionalen ÖPNV. Beauftragt wurde ein Gutachterbüro, das eine Bürgerbefragung zum Stadtbusverkehr durchführen und ein Konzept zur Verbesserung erarbeiten sollte.</p> <p>Die Durchführung der Bürgerbefragung und die Bearbeitung des Konzeptes wurde von einer Lenkungsgruppe begleitet. Die Lenkungsgruppe, in der Vertreterinnen und Vertreter der Stadtratsfraktionen, der ÖPNV-Unternehmen, der Interessenverbände, Kinderbeauftragte, Behindertenbeauftragte, Vertreterinnen und Vertreter der Schulen, des Magistrats und der Verwaltung Mitglied waren (18 Personen), sollte das bearbeitende Büro bei der Erarbeitung des Konzeptes beratend unterstützen. Nach zunächst vier geplanten Sitzungen der Lenkungsgruppe wurden im Zeitraum von Januar 2015 bis November 2015 acht Sitzungen mit externer Moderation durch ein Fachbüro durchgeführt.</p> <p>Das erarbeitete Konzept wurde auf einer Bürgerinformationsveranstaltung im Oktober 2015 vorgestellt und die weiteren Anregungen aus dieser Veranstaltung in der abschließenden Sitzung mit dem Gutachter diskutiert. Die Ergebnisse wurden als Empfehlungen der Stadtverordnetenversammlung zur Neugestaltung des Stadtbusverkehrs vorgelegt.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="539 1294 821 1671"> </div> <div data-bbox="884 1294 1390 1671"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="539 1697 901 1765"> <p>Plakat für Bürgerinformations- veranstaltung</p> </div> <div data-bbox="938 1697 1348 1765"> <p>Wichtige Ergebnisse für das neue Stadtbuskonzept</p> </div> </div>
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Stadtbusverkehr Oberursel, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verwaltung Stadt Oberursel Mögliche Unterstützer: Politik</p>
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 11 Erreichbarkeit Ärztezentrum Dillstraße</p>
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="text-align: center;"> <p>€ € € €</p> </div> </div>

<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Standards für Radwege sind beispielsweise in Hannover zu finden. Seit vielen Jahren baut die Stadt neue Radwege oder auch Teile von Radwegen nach Umbau oder weiteren Maßnahmen im Straßenraum (z. B. Verlegung von Leitungen) nur noch in einer einheitlichen Optik.</p> <p>Dabei sind benutzungspflichtige Radwege und nicht benutzungspflichtige Radwege nur anhand des Verkehrszeichens zu unterscheiden.</p>  <p>Über die Jahre ist so ein (fast) flächendeckendes Netz an einheitlichen Radwegen in Hannover entstanden.</p> <p>Die Stadt Bruchsal hat im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes ein "Merkblatt zur baulichen Gestaltung und Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen in Bruchsal" erarbeiten und mit Akteuren vor Ort sowie der Politik abstimmen lassen. Das Merkblatt wurde separat im Stadtrat beschlossen und dient mittlerweile als Gestaltungsgrundlage für Anpassungen in der Wegeinfrastruktur zum Radfahren.</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Stadt Oberursel, Hessen Mobil Mögliche Unterstützer: ADFC, Radfahrende in Oberursel, Schulen, Politik, Einzelhandel, Tourismus</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 6 Qualitäten Straßenraum Nr. 7 Radfahren in der Fußgängerzone Nr. 8 Markierungen zur Orientierung, zur Kennzeichnung von Konfliktstellen und Schulwegen Nr. 13 Fuß- und Radachsen verknüpfen, Querere erleichtern</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ € €</p>
<p>Bemerkungen:</p>	<p>Generell wird die Maßnahme der Ertüchtigung der Radinfrastruktur als Daueraufgabe gesehen. Dabei sind erste Maßnahmen wie konkrete Lückenschlüsse, Ableitung von Standards etc. auch kurzfristig anzugehen.</p>	

Maßnahme 4	Konzept Nahmobilitäts-Parken
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder und weitere Fahrzeuge wie Elektro-Kleinstfahrzeuge (E-Scooter) erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrzeuge einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Abstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieser Verkehrsmittel.</p> <p>Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.</p> <p>Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) in Oberursel finden sich nur zum Teil. Die ÖPNV-Haltestellen sind überwiegend gut ausgestattet, allerdings fehlen insbesondere im Innenstadtbereich entsprechende Anlagen. Hier sind größtenteils nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen vorhanden.</p> <p>Eine Berücksichtigung von Sonderrädern (Pedelecs, Lastenräder, Therapieräder, Räder mit Hänger, E-Scooter etc.) erfolgt in Oberursel bislang nicht. Auch weitergehende Angebote wie Sammelschließanlagen sind nicht vorhanden. Am S-Bahn-Halt sowie an einzelnen U-Bahn-Stationen gibt es mehrere Fahrradboxen.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gut nutzbare Abstellanlagen in ausreichender Zahl Zuhause und an den Zielen des Radverkehrs (Innenstadt, Schulen, Kitas, ÖPNV-Haltestellen, Freizeiteinrichtungen, Wohnen etc.). • Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen für alle weiteren Nahmobilitätsformen wie Lastenräder, Elektroroller, Therapieräder etc.
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Definieren wichtiger Standorte für Fahrradabstellanlagen. • Feststellen des Bestandes und Ableiten des Bedarfes an Abstellanlagen. • Sukzessive Umsetzung des Bedarfes. • Informationen für Wohnungseigentümer, Firmen, Einzelhandel etc.

<p>Hinweise, Beispiel:</p>	 <p>Abstellplatz für Roller in der Nähe einer Grundschule (Beispiel Bruchsal)</p>  <p>Abstellflächen für Lastenräder (Beispiel Hannover)</p>  <p>Abstellanlagen für Räder mit Hänger (Beispiel Freiburg, Foto: © Stadt Freiburg)</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 5 Qualitäten Stadtplätze Nr. 12 Mobilitätsstation am S-Bahnhof Nr. 16 Wohin mit dem Auto? Unterbinden von Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ €</p>
<p>Bemerkungen:</p>		

Maßnahme 5**Qualitäten Stadtplätze**

Adenauerallee



Rushmoorpark



Epinayplatz



Epinayplatz

Beschreibung, Bestand:

Der öffentliche Raum (Straßen, Plätze, Parks) ist das Gesicht einer Stadt mit verschiedenen Funktionen: er dient zum Durchqueren, zum Verharren, Verweilen, er hat wichtige soziale und sozialisierende Funktionen, ist Ort für Austausch, Begegnung, Kommunikation und Teil des täglichen Lebens. Deshalb ist die Gestaltung besonders wichtig.

Oberursel verfügt über zahlreiche Plätze – als innerstädtische, hochfrequentierte Orte oder als ruhige und grüne Orte am Rand der Innenstadt oder als kleinere Bereiche in den Stadtteilen.

Als Beispiel wird der Epinayplatz als zentraler Innenstadtplatz näher ausgeführt.

Der Epinayplatz ist für den Autoverkehr gesperrt, für den Radverkehr ist der Platz freigegeben, der Linienbusverkehr verläuft von der Henchenstraße kommend über den Platz. Angeordnet ist Schrittgeschwindigkeit. Auf dem Platz findet auch der Wochenmarkt statt. Vor ein paar Jahren ist der Platz neugestaltet worden, weist bezüglich der Aufenthaltsqualität jedoch Mängel auf (die u.a. auch als Ergebnis des Stadtpazierganges festgehalten wurden):

- Schrittgeschwindigkeit wird nicht eingehalten.
- Fehlende Bänke (gewünscht werden mobile Bänke, die zu Marktzeiten zur Seite gestellt werden können).

	<ul style="list-style-type: none"> • Mangelhafte Orientierung für sehingeschränkte Personen (wegen der großen freien Fläche). • Bäume sind nicht schattenspendend (zu klein).
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Akzeptanz, Belegung und Nutzung der Stadtplätze und zentralen Aufenthaltsbereiche • Verbesserung der Gestaltung mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Die Verbesserung der Gestaltung der Stadtplätze sollte unter intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Von Bedeutung sind viele kleine Einzelmaßnahmen, die zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie lokalen Akteuren erarbeitet werden können.</p> <p>Wichtig sind Aufenthaltsqualität, Ausstattung, Sicherheit, Barrierefreiheit.</p> <p>Als Arbeitsschritte werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fachliche Analyse: „Was ist ein Stadtplatz, was macht einen guten (funktionierenden) Stadtplatz aus?“ • Platzbegehungen mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern. Mängelanalyse: Wo fühle ich mich wohl? Wo fühle ich mich nicht wohl? (Mit einem Stadtplatz anfangen, z. B. Epinayplatz als Pilotprojekt). • Gemeinsame Erarbeitung von Vorschlägen (auch kleine Einzelmaßnahmen zur Aufwertung des Stadtplatzes) unter Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner. <p>Weitere Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gründung eines Vereins „Öffentlicher Raum“ (Kümmerer, Mitglieder sind lokale Akteure, Verwaltung). • Empfohlen wird für die Ausstattung der Stadtplätze (kleinere Einzelmaßnahmen als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung) eine entsprechende Haushaltsstelle einzurichten. • Prüfen von Sponsoring, Mitfinanzierung durch das Land Hessen.
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Qualitäten, die gut gestaltete Stadtplätze ausmachen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gute Aufenthaltsqualität (sozial sicher, Bänke) • qualitätsvolle Ausstattung • Bäume (auch schattenspendend), Grün, (Wasser) • barrierefreie Erreichbarkeit • Fahrradabstellanlagen <p>Beispiele für gut gestaltete Stadtplätze:</p> <div data-bbox="539 1608 1072 1998" data-label="Image"> </div> <p>Marktplatz Oberursel (Überprüft werden sollte, ob Schrittgeschwindigkeit oder Durchfahrtsverbot eingerichtet werden kann)</p>

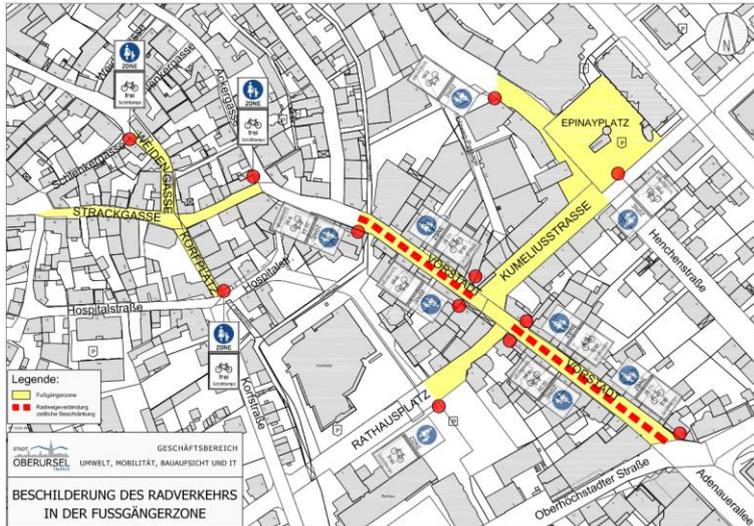
			<p>Schattenspendender Aufenthaltsbereich (Beispiel Tübingen)</p>
			<p>Innerstädtischer Platz (Beispiel Erlangen)</p>
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel Mögliche Unterstützer: fokusO, Jugendzentren, Schulen, Seniorinnen und Senioren</p>		
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 1 Erarbeitung Fußverkehrsnetz</p>		
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ € € €</p>	
<p>Bemerkungen:</p>			

Maßnahme 6	Qualitäten Straßenraum
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Auch Straßen sind öffentliche Räume. Wie Stadtplätze und Parks haben sie neben der Verbindungsfunktion auch Aufenthaltsfunktion. Auch sie laden zum Verweilen ein, haben wichtige soziale und sozialisierende Funktionen, sind Ort für Austausch, Begegnung, Kommunikation sowie Teil des täglichen Lebens. Deshalb ist auch ihre Gestaltung besonders wichtig. Stadtplätze und Straßenräume sollten zusammen betrachtet werden, man muss ja zu den Plätzen hinkommen.</p> <p>Die Qualität der Straßenräume in Oberursel ist sehr unterschiedlich. Sie reicht von den gut gestalteten Altstadtstraßen in der Kernstadt und den historischen Kernen der Stadtteile bis hin zu vergleichsweise monotonen Straßen, in denen die Verbindungsfunktion des motorisierten Autoverkehrs überwiegt. Auch an diesen Straßen wohnen Menschen.</p> <p>In diesem Zusammenhang werden in erster Linie Straßen mit überwiegend Wohnfunktion betrachtet.</p> <p>Wesentliche Mängel dieser Straßenräume sind (in unterschiedlicher Ausprägung) zu schmale bzw. zugeparkte Gehwege, Einengung der Gehwegbreite durch Auslagen/ Werbepoständer, fehlende Barrierefreiheit (grobes Kopfsteinpflaster), schlechte Oberflächen bei Gehwegen (Stolperfallen), wenig Grün, uneinheitliche Gestaltung (z. B. von verkehrsberuhigten Bereichen in Neubaugebieten), ungesicherte Querungsstellen, geringe Aufenthaltsqualität, Dominanz des Kfz.</p>

<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vernetzung wichtiger Wegeverbindungen. • Erhöhung der Aufenthaltsqualität. • Verbesserung der Straßenraumgestaltung. • Möglichst weitgehende Barrierefreiheit. • Verbesserung der Gestaltung mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Die Gestaltung der Straßenräume (bei Neubauten und im Bestand) sollte unter intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Wichtig sind einheitliche Gestaltungsrichtlinien, die erarbeitet werden sollten und bei weiteren Planungen berücksichtigt werden sollten.</p> <p>Bei der Gestaltung von Wohnstraßen ist auch die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wichtig, das heißt, welche Elemente sie im Straßenraum vorfinden möchten, damit sie sich dort wohlfühlen bzw. gern aufhalten.</p> <p>Als fachliche Arbeitsschritte werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung von Hinweisen zur Gestaltung verkehrsberuhigter Bereiche • Erarbeitung von Hinweisen zur Gestaltung von Fahrradstraßen • Ergänzung der Satzung für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen • Erstellung eines „Bankprogramms“ (Bänke und informelle Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum) • „Glattwegenetze“: Bereiche mit begehbarem, gut verfugtem Pflaster in Straßen mit historischem Belag (wichtige Fußwegeverbindungen)
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Qualitäten, die gut gestaltete Straßenräume ausmachen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gute Qualität der Wegeverbindung • Aufenthaltsqualität • sozial sicher, Bänke • qualitätsvolle Ausstattung • Bäume, Grün • Barrierefreiheit <p>Beispiele für gut gestaltete Straßenräume:</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Anliegerstraße (Beispiel Bremen)</p> </div> </div>

	 <p data-bbox="1094 309 1353 405">Gepflasterter Streifen ("Glattwegenetz") (Beispiel Freiburg)</p> <p data-bbox="1094 719 1430 842">"Himmel und Hölle", bunte Pflastersteine (Beispiel Griesheim, Projekt bespielbare Stadt)</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel mit BSO Mögliche Unterstützer: Anwohnerinnen und Anwohner (Eigentümerinnen und Eigentümer, Mieterinnen und Mieter)</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 1 Erarbeitung Fußverkehrsnetz Nr. 13 Fuß- und Radwegachsen verknüpfen, Querern erleichtern Nr. 16 Wohin mit dem Auto? Unterbinden von Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ € € €</p>
<p>Bemerkungen:</p>		

Maßnahme 7	Radfahren in der Fußgängerzone
-------------------	---------------------------------------



Quelle: <https://www.oberursel.de/de/leben-wohnen/verkehr-mobilitaet/radverkehr/infrastruktur/>

Beschreibung, Bestand:	<p>Fußgängerzonen stellen ähnlich wie Einbahnstraßen eine Barriere für den Radverkehr dar. Gleichzeitig bilden Fußgängerzonen auch wichtige Schutzbereiche für den Fußverkehr.</p> <p>Je nach Gestaltung und Dimensionierung einer Fußgängerzone kann die Freigabe für den Radverkehr erfolgen. Dies erfolgt unter Einforderung der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Freigabe kann auch zeitlich eingeschränkt erfolgen.</p> <p>In Oberursel ist das Radfahren in einigen Fußgängerzonen ganztägig, in der zentralen Fußgängerzone (Vorstadt) zeitlich eingeschränkt möglich. Um ein Queren der Vorstadt zwischen Epinayplatz und Rathausplatz zu ermöglichen, ist die Fußgängerzone hier ebenfalls ohne zeitliche Einschränkung für den Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit freigegeben.</p> <p>Die Gestaltung der Vorstadt ist insgesamt „in die Jahre gekommen“. Auch die Barrierefreiheit ist, vor allem durch den ungeeigneten Belag und die fehlende Gliederung, unzureichend.</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Neugestaltung die Benutzbarkeit und Aufenthaltsqualität für alle verbessern. • Pilotversuch zur ganztägigen Freigabe für den Radverkehr in der zentralen Fußgängerzone Vorstadt.
Lösungsansatz, Arbeitsschritte	<p>Pilotversuch: Freigabe für den Radverkehr ganztägig für einen klar definierten Zeitraum einrichten.</p> <p>Evaluierung (Kontrollen) während der Maßnahme und nach ca. 6 Monaten, z. B. durch Befragungen vor Ort.</p> <p>Intensive Öffentlichkeitsarbeit für Rücksichtnahme während des Pilotversuchs.</p> <p>Entscheidung über dauerhafte Freigabe nach Auswertung der Evaluierung.</p> <p>Generell: Durch neuen Belag und andere Gliederung klarere Führung und bessere Barrierefreiheit schaffen.</p>

<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>In Aschaffenburg verläuft eine wichtige Radverkehrsverbindung durch die Fußgängerzone. Es wurde beschlossen, die Fußgängerzone im Rahmen einer einjährigen Probephase für den Radverkehr zu öffnen und das Ganze mit einer Rücksichtskampagne (Kampagne „Miteinanderzone“ mit Flyern, Plakaten und Bannern, Bodenmarkierungen) zu begleiten.</p> <p>Die Testphase wurde im Zuge einer Bachelorarbeit evaluiert.</p> <p>Mittlerweile ist die Fußgängerzone dauerhaft für den Radverkehr freigegeben und das gesamte Projekt mit dem Deutschen Fahrradpreis 2015 ausgezeichnet.</p>  <p>Quelle: https://www.aschaffenburg.de/Buerger-in-Aschaffenburg/Strasse-und-Verkehr/Radverkehr/Radfahren-in-der-Fussgaengerzone/DE_index_4735.html</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel, Polizei</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 3 Radverkehrsnetz 2.0 Nr. 5 Qualitäten Stadtplätze Nr. 6 Qualitäten Straßenraum Nr. 17 Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ €</p>
<p>Bemerkungen:</p>		

Maßnahme 8	Markierungen zur Orientierung Kennzeichnung von Konfliktstellen und Schulwegen
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Eine intuitive Radverkehrsführung, die klar erkennbar und auf den ersten Blick verstanden wird, dient generell der Akzeptanz der Verkehrsführung und beugt damit unbewusstem Fehlverhalten vor.</p> <p>Bereits im Rahmen der Maßnahme zum Radverkehrsnetz wird die Thematik der einheitlichen Gestaltung von Verkehrsflächen beschrieben.</p> <p>Darüber hinaus sollten unübersichtliche Stellen im Stadtgebiet oder an Konfliktstellen durch deutliche Markierungen ergänzt werden, die einerseits der Orientierung dienen, andererseits alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf Konfliktbereiche aufmerksam macht.</p> <p>In Oberursel führen zum Teil Schulwege über selbständige Verbindungen ohne weiteren Kfz-Verkehr. Im Übergang zum städtischen Straßennetz kommt es nach Aussagen der Teilnehmerinnen und Teilnehmern verstärkt zu Unsicherheiten und Konflikten.</p> <p>Die Radwegweisung im Stadtgebiet ist recht grob und eher regional aufgestellt, städtische Ziele sind nur vereinzelt aufgeführt.</p>
<p>Ziele:</p>	<p>Bessere Orientierung, z. B. zur Kennzeichnung der abschnittsweise freigegebenen Fußgängerzone Vorstadt auf der Verbindung zwischen Epinayplatz und Rathaus oder weiterer wichtiger Radverbindungen.</p> <p>Kennzeichnung von Konfliktstellen, z. B. im Übergang wichtiger Radverbindungen von selbständigen Wegeverbindungen auf das Straßennetz oder für den Fußverkehr.</p>
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung von Kriterien und Markierungen bzw. deren Einsatzbereiche. • Bei der Gestaltung von Markierungen können auch örtliche Akteure (z. B. Schulen in Form von Wettbewerben) einbezogen werden. • Bestandserfassung konfliktreicher Örtlichkeiten und zu markierender Bereiche. • Umsetzung der Markierungen.

Gelbe-Füße-Broschüre (Auszug), Quelle: <https://www.edoweb-rlp.de/resource/edoweb:7005896/data>

<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Seitdem das erfolgreich umgesetzte Konzept „Gelbe Füße für Valler“ der Grundschule Vallendar Anfang 2011 mit dem Verkehrssicherheitspreis des Forums Verkehrssicherheit Rheinland-Pfalz ausgezeichnet wurde, sorgen gelbe Fußabdrücke bereits in vielen Kommunen für die Sicherheit von Kindern.</p> <p>Sie sollen Kindern günstige Wege und Straßenquerungen zeigen und ihnen dadurch helfen sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen.</p>	
		<p>Querungsstelle im näheren Schulumfeld (Beispiel Kronberg)</p>
		<p>Zur Orientierung kennzeichnet die Stadt Hannover den City-Radring mit blauen Markierungen - dazu gibt es einen informativen Flyer (Beispiel Hannover)</p>
	<p>Kennzeichnung von unübersichtlichen Stellen mit schlechter Sicht auf und für den Radverkehr – (Beispiel Bruchsal, Fotomontage)</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel; Hessen Mobil Mögliche Unterstützer: ADFC, Schulen, Elternbeiräte</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 1 Erarbeitung Fußverkehrsnetz Nr. 3 Radverkehrsnetz 2.0 Nr. 15 Mobilitätstraining in Schulen</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€</p>
<p>Bemerkungen:</p>		

Maßnahme 9	Busüberfahrt „Bärenkreuzung“
-------------------	-------------------------------------



Beschreibung, Bestand:	<p>Der Kreuzungsbereich ist die zentrale Querung für den Fußverkehr von der Adenauerallee zur Fußgängerzone (Vorstadt). Die Kreuzung ist signalisiert. Im Volksmund heißt sie „Bärenkreuzung“.</p> <p>Seit der Umbaumaßnahme der Bärenkreuzung im Jahr 2013/2014 besteht ein barrierefreier Übergang von der Adenauerallee und ein neugestaltetes Entree zur Fußgängerzone. Im Zuge dieser Baumaßnahme erhielt der Platz im Kreuzungsbereich östlich der Adenauerallee im Gehwegbereich eine Busüberfahrt für ein leichteres Abbiegen der Busse. Die Überfahrt ist jedoch nicht gut erkennbar und führt zu Irritationen. Es kommt zu Problemen mit dem Bus (Abbiegen nach rechts von der Adenauerallee über den Fußverkehrsbereich, um dann weiter auf der Oberhöchstader Straße zu fahren und in die Henchenstraße einzubiegen) und dem Fußverkehr. Auch ist zu beobachten, dass Pkws dies als Abkürzung nutzen, um die Ampel zu umgehen.</p> <p>Ein separater Radweg wurde im Zuge der Baumaßnahme nicht angelegt. Im Zugangsbereich von der Adenauerallee kommt es zu Problemen mit dem Radverkehr (Gehweg/ Radverkehr frei).</p>
-------------------------------	--

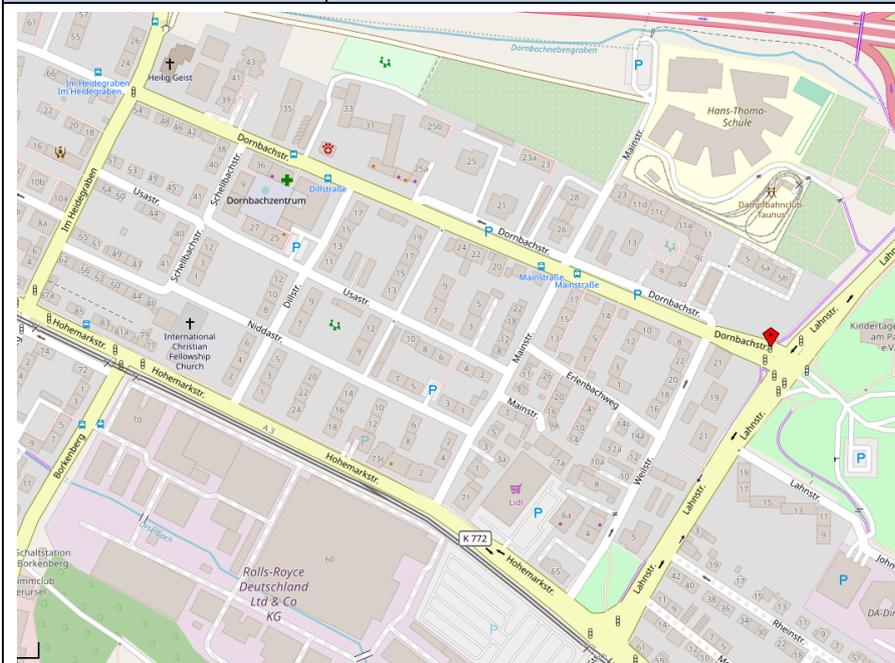
- | | |
|---------------|---|
| Ziele: | <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Erkennbarkeit der Busüberfahrt • Verbesserung Radverkehrsführung |
|---------------|---|

Lösungsansatz, Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Piktogramme im Bereich der Busüberfahrt aufbringen • Führung des Radverkehrs auf der Adenauerallee 	
Hinweise, Beispiel:		
Zuständigkeiten:	Verwaltung Stadt Oberursel Mögliche Unterstützer: Stadtwerke Oberursel	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen		
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		€
Bemerkungen:		

Maßnahme 10	Bahnübergang Adenauerallee
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Die Stadt Oberursel liegt an der Homburger Bahn (Bahnstrecke zwischen Bad Homburg und Frankfurt a.M.). Die Linie durchtrennt die Stadt in einen nordwestlichen (Zentrum) und südöstlichen Stadtteil. An dem beschränkten Bahnübergang Adenauerallee, die eine wichtige Fuß- und Radverkehrsverbindung in und aus dem Zentrum darstellt, gibt es bei geschlossenen Schranken erhebliche Wartezeiten, teilweise bis 15 Minuten. Zu beobachten ist auch, dass die Schranken umgangen werden, wenn kein Zug in Sicht ist. Das führt zu hochgradig gefährlichen Situationen. Besonders für zu Fuß Gehenden fehlt es an Möglichkeiten, sich die Wartezeit zu verkürzen. Zwar bestehen beidseitige Sitzmöglichkeiten, doch der Bereich macht keinen einladenden Eindruck.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung des Wartebereichs an den Schranken • Fehlverhalten Wartender minimieren
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Zur attraktiveren Gestaltung des Bahnübergangs und zur Verkürzung der Wartezeit sollten an dem Bahnübergang einladende Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Empfohlen wird auch, ausgediente Telefonzellen als „Bücherschränke“ zu installieren.</p> <p>Weitere Vorschläge: kostenloses W-LAN am Bahnübergang, Infokasten für Werbung von Vereinen für Veranstaltungen etc.</p>

<p>Hinweise, Beispiel:</p>		<p>Telefonzelle als Bücherschrank (Beispiel Berlin-Wedding)</p>
		<p>Sitzgelegenheit an wichtiger Wegeverbindung (Beispiel Maintal)</p>
		<p>Hinweisschild zu freiem Internetzugang W-LAN (Beispiel Kronberg)</p>
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel Mögliche Unterstützer: Deutsche Bahn, Vereine, Jugendzentren, Bibliotheken</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 1 Erarbeitung Fußverkehrsnetz Nr. 6 Qualitäten Straßenraum</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€</p>
<p>Bemerkungen:</p>		

Maßnahme 11	Erreichbarkeit Ärztezentrum Dillstraße
--------------------	---

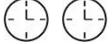


Quelle: openstreetmap.org; © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Beschreibung, Bestand:	<p>Das Einkaufs- und Ärztezentrum in der Dornbachstraße/ Dillstraße ist für das „Quartier“ zwischen Lahnstraße, Hohemarkstraße, Heidegraben bis nördlich zur Dornbachstraße bzw. Hans-Thoma-Schule der zentrale Versorgungsschwerpunkt (Dornbachcenter). Besonders die Bewohnerinnen und Bewohner der Altenwohnanlage konnten die bisherige Haltestelle Weilstraße nutzen und das restliche Stück (auf der ansteigenden Dornbachstraße) zu Fuß zurücklegen.</p> <p>Die Haltestelle Weilstraße ist weggefallen, die Haltestellen in der Dornbachstraße wurden zusammengelegt. Die Zusammenlegung erfolgte, da eine längere Strecke entlang der Fahrbahn benötigt wird (ohne Unterbrechung von Ein- und Ausfahrten), um eine barrierefreie Gestaltung der Haltestelle zu ermöglichen.</p> <p>Durch den Wegfall der Haltestelle Weilstraße ergeben sich weitere Wege zum Ärztezentrum Dillstraße und den Einkaufsmöglichkeiten. Diese stellen insbesondere für die Bewohnerinnen und Bewohner der Lahnstraße, Weilstraße und der angrenzenden Straßen (hoher Anteil älterer Bevölkerung) ein Problem dar.</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erreichbarkeit des Ärztezentrums Dillstraße • Verbesserung der Fußverkehrsanbindung im „Quartier“
Lösungsansatz, Arbeitsschritte	<p>Als Lösungsansatz wird vorgeschlagen zu prüfen, ob die Einrichtung einer Bedarfshaltestelle Weilstraße möglich ist. Der Halt an der Bedarfshaltestelle könnte sich auf bestimmte Zeiten oder Tage (an denen die ältere Bevölkerung vorwiegend unterwegs ist) beschränken. Dies sollte in einem Austausch zwischen Geschäftsleitung/ Bewohnerinnen und Bewohner, Verwaltung sowie Stadtwerken besprochen werden.</p> <p>Empfohlen wird darüber hinaus die Fußverkehrsverbindungen in dem „Quartier“ insgesamt zu analysieren (Querungsmöglichkeiten, Anbindung Altenwohnungen und Hans-Thoma-Schule, Zugang U-Bahn Haltestelle</p>

	<p>Hohemarkstraße) und entsprechende Maßnahmen zu formulieren. Dies kann im Rahmen der Erarbeitung eines Fußverkehrskonzeptes (Maßnahme Nr.1) oder als vorgezogenes Teilprojekt durchgeführt werden. Dazu gehört auch die Verbesserung der Gestaltung des Dornbachcenters für mehr Aufenthalt (wenig belebte unattraktive Freifläche).</p> <p>Ein weiterer, auch kurzfristiger Lösungsansatz, ist die Realisierung eines Projektes „Fahrradrikscha für Seniorinnen und Senioren“. In Zusammenarbeit mit dem Betreiber der Altenwohnanlage und Ehrenamtlichen (sogenannten Piloten) werden Fahrradrikschas angeschafft, mit denen die älteren Menschen zum Ärztezentrum gefahren werden können. Es können aber auch Ausflüge gestartet werden.</p>	
Hinweise, Beispiel:	<p>Projekt „Fahrradrikschas für Seniorinnen und Senioren“</p> <p>Es gibt die bundesweite Initiative „Radeln ohne Alter“, die von Ehrenamtlichen getragen wird. Mittlerweile gibt es in 29 Städten Ortsvereine/ Initiativen, die Betreiber von Alteneinrichtungen dabei unterstützt haben, ein derartiges Projekt vor Ort zu realisieren (https://radelnohnealter.de/).</p> <p>So hat beispielsweise die EVIM Gemeinnützige Altenhilfe GmbH in Wiesbaden in allen 12 Senioreneinrichtungen Fahrradrikschas angeschafft, die Angehörige oder Ehrenamtliche (Piloten, die dazu ausgebildet werden) nutzen können. Ein weiteres Beispiel ist das Seniorenpflegeheim in Ahrensburg bei Hamburg</p>	
Zuständigkeiten:	<p>Stadtverwaltung Oberursel, Stadtwerke Oberursel</p> <p>Mögliche Unterstützer: Altenwohnanlage Lahnstraße, Fahrradhandel, Jugendliche als Piloten</p>	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	<p>Nr. 1 Erarbeitung Fußverkehrsnetz</p>	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		<p>€ €</p>
Bemerkungen:		

Maßnahme 12	Mobilitätsstation am S-Bahnhof
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Mobilitätsstationen stellen in zahlreichen Kommunen bereits die Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten dar. Sie sollten an zentraler Stelle und nach Möglichkeit gekoppelt mit wichtigen ÖV-Haltestellen eingerichtet werden. Sie bündeln die unterschiedlichen Angebote von ÖV, Radverkehr (Parken, Reparaturservice etc.) und Car-Sharing. Auch Lademöglichkeiten für Pedelecs oder E-Autos können dabei unterstützen, die Verkehrsbelastung zu reduzieren und gleichzeitig die Umwelt zu entlasten. Die Energie für die Ladestationen soll nach Möglichkeit durch Solarzellen gewonnen werden.</p> <p>Ein einheitliches Design bzw. Layout für die Standorte trägt generell zu einer guten Wiedererkennbarkeit bei.</p> <p>Die Mobilitätsstationen könnten darüber hinaus auch mit weiteren Serviceangeboten wie Reparatereinrichtungen und Leihangeboten versehen werden.</p> <p>Der S-Bahnhof Oberursel wird im Halbstundentakt, der montags bis freitags bis etwa 18 Uhr zu einem Viertelstundentakt verdichtet wird, von der S 5 angefahren. Außerdem halten die Züge der Taunusbahn hier. Am Platz der deutschen Einheit vor dem Bahnhof liegen eine Haltestelle der U 3 sowie eine Bushaltestelle, an der mehrere Regional- und Stadtbuslinien halten.</p> <p>Für Radfahrende stehen mehrere, größtenteils überdachte Abstellanlagen mit über 180 Plätzen zur Verfügung. 16 Fahrradboxen können über ein örtliches Fahrradgeschäft für ein halbes Jahr angemietet werden. Als zusätzlicher Service werden sechs Helmfächer zum Anmieten angeboten.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der intermodalen Verknüpfung zwischen ÖPNV, SPNV, Rad- und Fußverkehr, sowie motorisiertem Individualverkehr. • Angebot weiterer Serviceleistungen.
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Der S-Bahnhof bietet sich für eine erste Mobilitätsstation in Oberursel aufgrund des bereits umfangreich vorhandenen Angebotes im ÖV und Radverkehr an.</p> <p>Das Angebot am Bahnhof könnte um weitere Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing-Angebote und ggf. auch Leihräder ergänzt werden. Hierfür ist ggf. auch der örtliche Fahrradhandel einzubeziehen.</p> <p>Über die Einrichtung einer APP, über die der komplette ÖV und alle weiteren Mobilitätsangebote gebucht werden können, wird die Nutzung der Angebote erleichtert.</p>

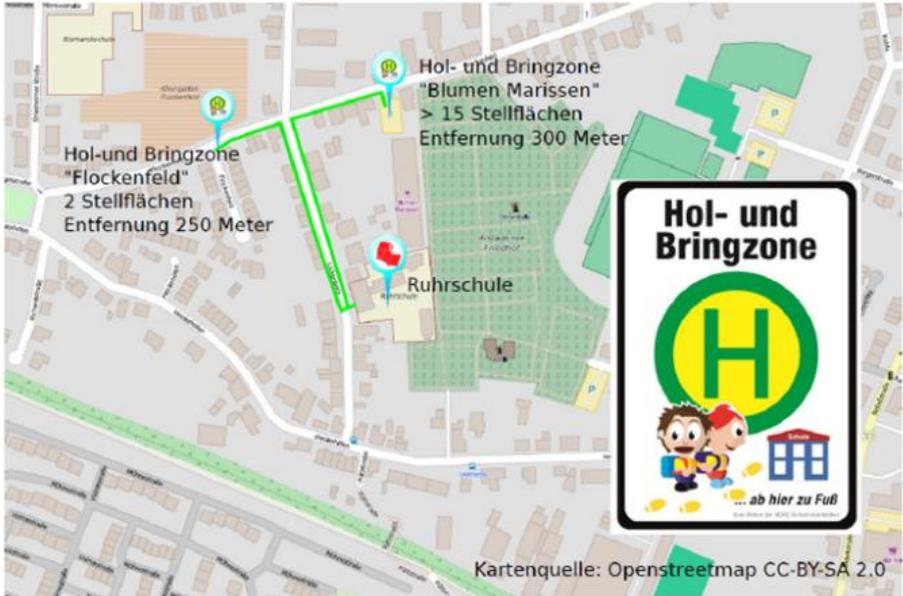
	<p>Es wird ein einheitliches Konzept bzw. Corporate Design entwickelt, das das Vorhaben, den S-Bahnhof Oberursel zu einer Mobilitätsstation auszubauen, auch durch ein aktives Marketing unterstützt.</p> <p>Langfristig können auch Standorte für weitere Stationen gefunden und in gleichem Design ausgebaut werden.</p>	
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Einfach mobil (Offenburg)</p>  <p>Zahlreiche Angebote rund um eine zukunftsfähige Mobilität in Offenburg in einem Konzept und mit einer Karte buchbar. Infos unter: https://mobil-in-offenburg.de/html/startseite812.html</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel Mögliche Unterstützer: Deutsche Bahn, Land Hessen</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 2 Netzoptimierung ÖPNV Nr. 4 Konzept Nahmobilitäts-Parken Nr. 19 Finanzielle Anreize für Umstieg auf Rad/Fuß</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ €</p>
<p>Bemerkungen:</p>		

Maßnahme 13	Fuß- und Radwegachsen verknüpfen, Queren erleichtern
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Nicht motorisierte Verkehre finden vielfach im Seitenraum statt. Das subjektive Sicherheitsempfinden suggeriert dort die größtmögliche Sicherheit.</p> <p>Deutschlandweite Analysen von Unfällen mit dem Radverkehr zeigen jedoch, dass insbesondere an Einmündungen und Knotenpunkten der Radverkehr im Seitenraum gefährdet ist.</p> <p>Um den Rad- und Fußverkehr zu sichern, sollten gesicherte Querungsstellen in ausreichender Zahl und zur Verknüpfung wichtiger Rad- und Fußbeziehungen vorhanden, gut sichtbar und gut nutzbar (geringe Wartezeiten) sein.</p> <p>Die Wartezeiten an den signalisierten Knoten sind in Oberursel für den Rad- und Fußverkehr häufig sehr lang. Für den Radverkehr bestehen an einzelnen Knoten Induktionsschleifen. An der Kreuzung Liebfrauenstraße/ Berliner Straße gibt es ein „Rund-um-Grün“. Dort werden alle Signale für den Fußverkehr zu den Schulzeiten gleichzeitig auf Grün geschaltet und so ein Queren auch diagonal (Zeitersparnis) ermöglicht. Zur Gewährung der Barrierefreiheit seheingeschränkter Personen sollten Lichtsignale an dieser Kreuzung und auch generell im Stadtgebiet durch Akustiksignale ergänzt werden.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sichere Querungsstellen für den Rad- und Fußverkehr im gesamten Stadtgebiet. • Gleichberechtigte Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehr an signalisierten Knoten.
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Feststellen des Querungsbedarfes für Rad- und Fußverkehr im Stadtgebiet, u.a. durch Analyse der Hauptrad- und Fußverkehrsverbindungen.</p> <p>Die vorhandenen Anlagen sind bezüglich der Länge der Grün- und Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr zu prüfen und zu optimieren.</p> <p>Anpassen der Ampelschaltungen an die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden, besonders vor Altentagesstätten, Schulen, etc.</p> <p>Weitere Verbesserungen könnten sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von Blinkampeln oder Count-Down-Ampeln • Tasten in Kinderhöhe • Sprechende Ampeln

	<p>Für den Radverkehr werden eigene Radsignale eingesetzt - wo möglich. Bei Radverkehr im Mischverkehr werden an signalisierten Knoten Vorbeifahrstreifen und vorgezogene Haltlinien markiert, bei Bedarf (hohes Radaufkommen) auch aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS).</p> <p>Für den Fußverkehr werden an Hauptverkehrsstraßen und vor Einrichtungen mit besonderem Schutzbedürfnis (Kinder- und Senioreneinrichtungen) in regelmäßigem Abstand Querungshilfen (Fußgängerüberwege oder Mittelinseln) angelegt.</p> <p>Nach Möglichkeit sollen auch hier die umgesetzten Maßnahmen eine einheitliche Gestaltung erfahren und damit einen hohen Wiedererkennungswert erhalten.</p> <p>Die Maßnahmen werden zielgruppengerecht der Öffentlichkeit dargestellt.</p>	
<p>Hinweise, Beispiel:</p>		<p>Deutliche Kennzeichnung von Querungsstellen für den Fußverkehr (Beispiel Oberursel, Kleine Schmieh, vor der Kita)</p>
		<p>Deutliche Kennzeichnung eines Fußgängerüberweges durch zusätzliche Bodenmarkierung (Beispiel Meerbusch)</p>
		<p>Deutlich gekennzeichnete Überfahrt mit Vorrang für den Radverkehr (Beispiel Hannover)</p>

			Plastische und markierte Kennzeichnungen für den links abbiegenden Radverkehr (Beispiel Stuttgart)
			ARAS an signalisierten Knoten (Beispiel Hannover)
Zuständigkeiten:	Verwaltung Stadt Oberursel Mögliche Unterstützer: Polizei, ADFC, Behindertenverbände		
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	Nr. 1 Erarbeitung Fußverkehrsnetz Nr. 3 Radverkehrsnetz 2.0 Nr. 8 Markierungen zur Orientierung, zur Kennzeichnung von Konfliktstellen und Schulwegen		
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		€ €	
Bemerkungen:			

Maßnahme 14	Einrichten von „Elternhaltestellen“
	
<p>links: Beispiel Kennzeichnung der Hol- und Bringzone (Garbsen, Region Hannover) rechts: Beispiel Loschgeschule Erlangen</p>	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>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 Rad zur Schule kommen, werden durch haltende Pkw und sich öffnende Türen gefährdet.</p> <p>Diese Situation ist auch an den Grundschulen und weiterführenden Schulen in Oberursel zu beobachten. Dies gilt vor allem für die Grundschule am Urselbach, die Grundschule Stierstadt, das Gymnasium Oberursel und die Waldorfschule.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld der Schule. • Förderung der selbstständigen Mobilität der Kinder. • Verkehrschaos entzerren.
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Empfohlen wird die Einrichtung von Elternhaltestellen. Elternhaltestellen sind ein erster aber guter Anfang, die Situation im Schulumfeld zu entzerren. Ziel muss es jedoch sein, das Mobilitätsverhalten der Eltern und der Kinder zu ändern. Das war die einhellige Meinung der Teilnehmerinnen und Teilnehmern des 2. Workshops.</p> <p>Bei den sogenannten „Elternhaltestellen“ bzw. Hol- und Bringzonen handelt es sich um speziell ausgewiesene Bereiche, in denen die Kinder gefahrlos aus dem Auto steigen 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 die selbständige Mobilität der Kinder durch das zu Fuß Gehen gefördert.</p> <p>Arbeitsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des Schulumfeldes der Schulen: Wie ist die Situation zu Schulbeginn (Verkehrsbeobachtungen)?; Wo können Elternhaltestellen eingerichtet werden?

	<ul style="list-style-type: none"> • Auswahl einer Schule als Pilotschule und Einrichtung von Elternhaltestellen in Zusammenarbeit mit Schulleitung, Elternbeirat, Polizei etc. • Begleitende Maßnahmen wie z. B. Laufpatenschaften für Schulwege (Walking Bus), Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, bauliche Maßnahmen wie die Einrichtung von Fahrradstraßen. • Auswertung der Ergebnisse und Fortsetzung mit weiteren Schulen. <p>Hilfreich ist ein entsprechender politischer Grundsatzbeschluss (s. Beispiel Oberhausen). Mit Blick auf nachhaltiges Mobilitätsverhalten sollten sich die Schulen am Projekt „Schulradeln“ im Rahmen der Aktion STADTRADELN beteiligen.</p>	
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Beispiel Oberhausen</p> <p>Die Stadt Oberhausen hat 2013 als Pilotprojekt zunächst an der Ruhrs Schule (Grundschule) zwei Hol- und Bringzonen eingerichtet. Die Eltern taxi-Haltestellen wurden jeweils mit dem vom ADAC entwickelten Schild gekennzeichnet. Es besteht ein Stadtratsbeschluss aus 2014, die Einrichtung von Hol- und Bringzonen in allen Grundschulen in Oberhausen zu prüfen. Dieser Stadtratsbeschluss wird sukzessive umgesetzt.</p>  <p>Kartenquelle: Openstreetmap CC-BY-SA 2.0</p> <p>Quelle: Evaluations-Bericht Hol- und Bringzonen der Ruhrs Schule in Oberhausen (www.bueffee.de)</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel</p> <p>Mögliche Unterstützer: Polizei, Schulleitungen, Schulelternbeiräte, Hochtaunuskreis (Schulträger), Verbände (ADFC, VCD)</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 15 Mobilitätstraining an Schulen</p> <p>Projekt Schulradler</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ €</p>
<p>Bemerkungen:</p>		

Maßnahme 15	Mobilitätstraining an Schulen
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen ist die Förderung der frühen eigenständigen Mobilität eine wesentliche Voraussetzung.</p> <p>Als Grundlage kann hier die verpflichtende Mobilitätserziehung und Radfahrausbildung in den 3./4. Grundschulklassen gesehen werden. Diese findet an allen Grundschulen standardmäßig statt. Durch den Radfahrunterricht oder in Fahrradparcours wird den Kindern bereits in der Grundschule das Radfahren nähergebracht. Dadurch lernen sie früh eine weitere Form der Fortbewegung neben dem zu Fuß gehen kennen. Außerdem beugt das Radfahren dem Bewegungsmangel wirksam vor und hat zahlreiche positive Auswirkungen auf die kindliche Sozialisation und Gesundheit.</p> <p>Weitere Projekte und Aktivitäten auf freiwilliger Basis der Schulen sind häufig gut in den Schulalltag zu integrieren und durchaus geeignet, die Mobilität der Kinder und Jugendlichen weiter zu fördern.</p> <p>Die Projekte und Aktivitäten sollen vorrangig den Spaß am Radfahren und zu Fuß gehen beinhalten. Je nach Alter der Kinder und Jugendlichen können kleinere Wettbewerbe oder Hilfen zur Selbsthilfe dazu dienen, sich aktiv mit dem Thema Mobilität auseinanderzusetzen.</p> <p>Die Möglichkeiten für Projekte und Aktivitäten sind sehr vielfältig und individuell zu sehen. Zum Teil handelt es sich um kleine Maßnahmen und Anreize, die bereits zielführend sein können. Wichtig ist die Unterstützung der Schulen und häufig auch weiterer Helferinnen und Helfer. Der Kreativität sind dabei keine Grenzen gesetzt.</p> <p>Das Land Hessen hat zur Förderung einer eigenständigen Mobilität das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement bei der ivm eingerichtet. Dort können Informationen und Angebote kostenfrei abgefragt werden.</p> <p>In Oberursel finden mehrere Aktionen und Aktivitäten zur Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen statt. Ein Beispiel ist der jährliche Aktionstag "Zu Fuß zur Schule", bei dem die Kita Zauberwald 2019 teilgenommen und den 2. Platz belegt hat. Im Rahmen des Projektes "Klimafreundlicher Schulweg" wurden die Themen Schulwegsicherheit und Klimaschutz</p>

	<p>betrachtet - die Grundschule und die Integrierte Gesamtschule Stierstadt haben daran in 2016 teilgenommen. Auch beim jährlichen Schulradeln (im Rahmen der deutschlandweiten Aktion "STADTRADELN") nehmen Oberurseler Schulen teil.</p> <p>Darüber hinaus finden in den einzelnen Schulen immer mal wieder kleinere Projekte zum Mobilitätstraining statt.</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> • Etablieren von Aktionen und Aktivitäten zur Förderung einer frühen eigenständigen Mobilität bei Kindern und Jugendlichen. • Motivation zum zu Fuß Gehen und Radfahren.
Lösungsansatz, Arbeitsschritte	<p>Beibehaltung und Etablierung der bereits stattfindenden Aktionen und Aktivitäten in den Schulen.</p> <p>Der stetige Kontakt zu den Schulen ist ein grundlegendes Element, um die Mobilitätsförderung strategisch anzugehen. Hierfür sollten Strukturen geschaffen und eine Austauschplattform eingerichtet werden. Dies ermöglicht die Weitergabe von Informationen und die Unterstützung der Schulen bei weiteren Projekten.</p> <p>Die nachfolgenden Arbeitsschritte sind als Ideen und Beispiele für weitere Aktionen und Projekte zu sehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehen von Kindern und Jugendlichen bei Entscheidungen, z. B. zu Layout oder Gestaltung von Piktogrammen. • Starten kreativer Wettbewerbe, z. B. für ein Logo zur Nahmobilität in Oberursel oder „Fahrradfreundliche Schule“, „Fahrradaktivste Klasse“, „Bestes Plakat zum Radfahren“ etc. • Ermöglichen und Unterstützen von Rad-Aktionstagen und Radausflügen an Schulen (z. B. Sicherstellen, dass alle Kinder über ein Rad verfügen). • Radtouren zum Start in die weiterführende Schule, z. B. im Rahmen der „Kennlernwoche“ (Jede Klasse fährt den Schulweg aller Schülerinnen und Schüler mit dem Rad ab). • AGs zur „Selbsthilfe“ bei kleineren Reparaturen (Unterstützung durch Ehrenamtliche, Kooperationen mit Fahrradläden).
Hinweise, Beispiel:	<p>Die AKTIONfahRRAD bietet deutschlandweit Unterstützung für Schulen bezüglich Sicherheit und mögliche Angebote zur Mobilitätsförderung. Auch Hinweise zur Ausbildung des Lehrpersonals, Materialien oder beispielhafte Angebote für Schülerinnen und Schüler zum Thema Rad sind auf der Webseite zu finden.</p>  <p>http://aktion-fahr-rad.de/index.php?id=7</p>

	<p>Beispiel Köln - Schüler aufs Rad</p> <p>Aktion der Citymarketing Köln - später von Berufsschülerinnen und -schülern fortgeführt. Bei der Aktion werden gespendete Fahrräder geprüft und instandgesetzt und anschließend an Schülerinnen und Schüler ohne eigenes Rad verteilt. Die Aktion lief in einer Kooperation mit dem Nicolaus-August-Otto Berufskolleg, dem Schulamt der Stadt Köln, örtlichen Fahrradhändlern, einer Autovermietung und der Verkehrswacht.</p>	
Zuständigkeiten:	<p>Verwaltung Stadt Oberursel und Schulen</p> <p>Mögliche Unterstützer: ADFC, VCD, Polizei, Schulleitung, Verkehrswacht</p>	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	<p>Nr. 14 Einrichten von "Elternhaltestellen"</p>	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		<p>€</p>
Bemerkungen:		

Maßnahme 16 **Wohin mit dem Auto? Unterbinden von Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen**



<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Es gibt in Oberursel eine ganze Reihe von Straßen, in denen parkende Pkw im Gehwegbereich stehen und das Lichtraumprofil des Fußweges erheblich einschränken. Das führt zu Behinderungen der zu Fuß Gehenden, die auf die Fahrbahn ausweichen müssen und dadurch gefährdet sind. Dazu zählt auch die Einengung des Gehwegbereiches durch halbseitig abmarkiertes Parken. Auch Gegenstände wie Werbeträger oder abgestellte Mülltonnen schränken den Raum für Fußgänger ein.</p> <p>Als Beispiele können folgende Straßen genannt werden: Auf der Entenweide (Stierstadt), Oberhöchstader Straße, Goethestraße, Herzbergstraße (geplante Nahmobilitätsachse) (s. Fotos oben).</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und der Verkehrsteilnehmer für faires Verhalten. • Wiedergewinnung bzw. faire Verteilung des öffentlichen Raums. • Schaffung von sicheren und attraktiven Fußwegen.
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Ordnungskontrollen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nichtzulassen von legalem Gehwegparken (z. B. Halbhochparken auf dem Gehweg, was den Gehwegbereich auf eine Breite unter 2,00 m einschränkt), Unterbinden von illegalem Gehwegparken.

	<p>Kampagnen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für das Thema, z. B. durch Verteilen von Aufklebern mit der Bitte um Rücksichtnahme, die an die Windschutzscheibe gesteckt werden können (s. Beispiele „Parke nicht auf unseren Wegen“). • Die Aktion könnte beispielweise zusammen mit Kindern (Kindertagesstätten, Grundschulen), mit Seniorinnen und Senioren aus Senioreneinrichtungen (zusammen mit der Seniorenbeauftragten) oder Behinderten (zusammen mit dem Blinden und Sehbehindertenverband Hessen) durchgeführt werden. <p>Bauliche Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbau von Pollern oder Fahrradbügel.
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  </div> <div style="width: 45%;">  <p>Kampagne „Sei kein (Park-Esel)!“</p> </div> </div> <div style="margin-top: 20px;">  <p>"Nina-Kampagne" gegen Falschparker (AGFS NRW)</p> </div>

	 <p>Braunschweig</p>	<p>Verhinderung des Gehwegparkens auf Fußwegen durch Poller in Braunschweig</p>
	 <p>Speyer</p>	<p>Verhinderung des Gehwegparkens auf Fußwegen durch Fahrradbügel in Speyer</p>
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel Politik Unterstützer: Behinderten- und Seniorenverbände</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>		
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€</p>
<p>Bemerkungen:</p>		

<p>Maßnahme 17</p>	<p>Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme</p>
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Fußgängerinnen und Fußgänger (vor allem ältere und mobilitätseingeschränkte Personen) beklagen das oftmals rücksichtslose Verhalten von Radfahrenden. Kritisiert wird z. B. das Radfahren in der Fußgängerzone, wo es nicht erlaubt ist bzw. das zu schnelle Fahren dort, wo es erlaubt ist. Radfahrende radeln auf Gehwegen und behindern bzw. verängstigen die zu Fuß Gehenden. Autos parken auf Geh- und Radwegen, fahren in Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen zu schnell, halten nicht an Zebrastreifen.</p> <p>Es fehlt an Verständnis für die jeweils anderen Gruppen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, vor allem der Schwächeren. Der § 1 StVO (gegenseitige Rücksichtnahme) wird nicht berücksichtigt, ist vielfach nicht mehr oberstes Gebot.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme und für einen achtsameren Umgang – insbesondere in Bereichen, in denen es keine (räumlich und straßenrechtlich) klar getrennten Zonen gibt, wie z. B. in der Fußgängerzone. • Änderung des Verkehrsverhaltens.
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Für Oberursel wird ein längerfristig wirkendes Handlungskonzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Kombination mit einer „Rücksichtskampagne“ empfohlen. Diese sollten die Handlungsebenen Information, Aufklärung/ Vermittlung von Wissen, Beteiligung, Motivation/ Verhaltensänderung und Unterstützung/ Stabilisierung umfassen.</p> <p>Notwendig sind abgestufte und zielgruppenspezifische Maßnahmen der Information und Problem-Sensibilisierung, die sich gegenseitig ergänzen. Ideal ist der Einsatz von zielgruppenspezifischen Kommunikationsmaßnahmen, denn es gibt verschiedene Gruppen von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer mit unterschiedlichen Erfahrungen und Risikobewusstsein.</p> <p>Wichtig ist die Aufklärung über die jeweiligen Verhaltensweisen der unterschiedlichen Gruppen („Perspektivenwechsel“) und die Aufklärung über sicherheitsrelevante Sachverhalte.</p> <p>Ziele der Kampagne sind gegenseitige Rücksichtnahme und eine Änderung des Verkehrsverhaltens. Deutlich muss werden, dass es nicht nur um die</p>

	<p>(tlw. berechnete) Kritik am Fehlverhalten der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer geht, sondern unter dem Postulat des Miteinanders auch um die Verbesserung der Rahmenbedingungen.</p> <p>Das beinhaltet öffentlichkeitswirksame Aktionen und Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Um dabei die jungen Zielgruppen zu erreichen, ist die Präsenz in den sozialen Netzwerken (YouTube, Facebook, Twitter etc.), ggf. unterstützt durch lokale oder regionale „Influencer“ wichtig. Empfohlen wird ein Kampagnenansatz, der sich an der „Radsam-Kampagne“ in Erfurt orientiert.</p>
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;">    </div> <div style="width: 35%;"> <p>Plakat-Kampagne (Beispiel Dresden)</p> <p>Kampagne des ADFC (Beispiel Bad Vilbel) https://www.fnp.de/lokales/wetteraukreis/bad-vilbel-ort112595/ruecksicht-statt-eskalation-1-10606670.html</p> <p>Kampagnenlogo der Radsam-Kampagne http://radsam-kampagne.de⁸</p> </div> </div>
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel</p> <p>Mögliche Unterstützer: Politik, lokale Akteure wie ADFC, VCD, Blinden- und Sehbehindertenverband Hessen, fokusO, Land Hessen</p>
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 7 Radfahren in der Fußgängerzone</p> <p>Nr. 16 Wohin mit dem Auto? Unterbinden von Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen</p>

⁸ Hinweis: Teile der Kampagne wurden in Oberursel im Zusammenhang mit der Freigabe der Querung der Fußgängerzone bereits verwendet.

Zeitliche Umsetzung / Kosten:		€ €
Bemerkungen:		

Maßnahme 18	Verbesserung Kenntnisstand Verkehrsregeln
--------------------	--

Radverkehr



Radverkehrsplanung

Hier finden Sie grundlegende Informationen zu unserer Verkehrsplanung und dem Radverkehrskonzept.

MEHR [➤](#)



Radfahrinfrastruktur

Links zu Radrouten, E-Bike-Ladestationen, bike & ride, Fahrradboxen, Fahrradverleih, dem Weiltalbus und vieles mehr.

MEHR [➤](#)



Meldeplattform Radverkehr

Fehlende Markierungen, Schlaglöcher oder zugewachsene Wege - solche und andere Schäden können Sie einfach online melden.

MEHR [➤](#)



Radschnellweg

Alle Infos für Pendler aus dem Vordertaunus, um schnell von der Wohnung zum Arbeitsort und wieder zurück zu gelangen.

MEHR [➤](#)



Events

Neubürgerradtour, Stadtradeln, Oberursel fährt ab, Radsportvereine

MEHR [➤](#)



SchulRadler

Projekt mit dem Gymnasium Oberursel, der Polizei, der Stadt Oberursel und Eltern.

MEHR [➤](#)

<https://www.oberursel.de/de/leben-wohnen/verkehr-mobilitaet/radverkehr/>

Beschreibung, Bestand:	<p>Regelkonformes Verhalten bedarf entsprechender Informationen und Schulungen. Für die meisten Radfahrenden liegt die Verkehrserziehung oder die motorisierte Fahrausbildung lange Zeit zurück. Neue Führungsformen (z. B. Shared Space, Schutzstreifen oder Fahrradstraßen) sind häufig nicht bekannt. Auch rechtliche Themen, wie die Benutzungspflicht von Radwegen und der Unterschied zu für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen, sind für die meisten Radfahrenden schwer zu verstehen oder unbekannt.</p> <p>Um den Kenntnisstand der geltenden Verkehrsregeln generell zu verbessern, bedarf es stetiger und umfangreicher Informationen.</p> <p>Auf der Webseite der Stadt Oberursel finden sich zahlreiche Informationen rund um den Radverkehr in Stadt und Region sowie zu Aktionen und Aktivitäten. Hinweise zu z. B. verkehrssicheren Rädern oder zu den aktuellen Regelungen im Straßenverkehr sind dort noch nicht voll umfänglich enthalten.</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> Vermittlung grundlegender Kenntnisse zu den geltenden Verkehrsregeln. Regelmäßige Information über Neuerungen (z. B. aktuell geltende StVO). Zielgruppenspezifische Angebote etablieren. Angebot von Radfahrkursen auch für Erwachsene.

<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Die nachfolgenden Arbeitsschritte sind als Ideen und Beispiele für weitere Aktionen und Aktivitäten zu sehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Webseite der Stadt Oberursel wird um allgemeine Hinweise zu den geltenden Verkehrsregeln ergänzt. Dabei werden unterschiedliche Verkehrsarten berücksichtigt. • Weitergehende Aktionen im Rahmen von Stadt- oder Schulfesten. • Erstellen und Verteilen von Printmedien mit Informationen (z. B. auch auf der Rückseite eines (Fahrrad-)Stadtplans). • Regelmäßige Information und Veröffentlichung, z. B. in Form von Rätseln oder einem Quiz mit kleinen Gewinnen rund ums Rad (Gutscheine für Lichttest, Reparatur, Registrierung/Codierung, ...). • Zielgruppenkonforme Aufbereitung der geltenden Regelungen (z. B. für jüngere Kinder als Comic). • Videoclip als Informationsmedium nutzen (Veröffentlichung im Internet).
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>www.offenburg.de/html/content/verkehr_in_offenburg.html</p> <p>Eine sehr informative und umfangreiche Webseite führt die Stadt Offenburg. Unter dem Thema "Verkehr in Offenburg" finden sich Informationen zum Rad- und Fußverkehr, zu Bahn und Bus, zu den Mobilitätsstationen sowie zu Ampelanlagen, Markierung, Beschilderung und Wegweisung. Neu umgesetzte Maßnahmen werden dort ebenso beschrieben, wie allgemeine Informationen zu den einzelnen Mobilitätsformen. Die Informationen werden regelmäßig aktualisiert.</p>  <div data-bbox="539 1294 1445 1780"> <p>VERKEHR ANSPRECHPARTNER</p> <p>Aktuelle Projekte, Informationen</p> <p>Verkehr in Offenburg Anrei Bär</p> <p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> Forum Radverkehr Auszeichnung als "Fahrradfreundliche Stadt" Fahrradverleih Abstellplätze und Ladestationen Fahrradtouren in und um Offenburg Radfahrvereine und Verkehrsclubs Mängelbogen für Radwege Scherbentelefon Sicher Rad fahren in Offenburg Kinder lernen Fahrrad fahren Fahren mit Helm Fahrradausrüstung (insbesondere Beleuchtung) Benutzung der Radwege Einkaufen mit dem Fahrrad Transport von Kindern Mit dem Fahrrad in den Urlaub Fahrradförderprogramm Fußverkehr Bus und Bahn Mobilitätsstationen <p>Fahrradausrüstung (insbesondere Beleuchtung)</p> <p>Wenn Kinder auf dem Bürgersteig oder auf der Straße unterwegs sind, brauchen sie ein vollständig ausgestattetes Rad und kein Spielzeug. Was bei Erwachsenen selbstverständlich ist, steht auch Kindern zu: ein Rad mit passender Rahmenhöhe, geschraubten Tretlagern, kompletter Beleuchtung, Reflektoren und guten Bremsen. Rücktrittsbremsen funktionieren auch bei Nässe gut und das Kind kann bremsen, auch wenn es gerade ein Handzeichen beim Abbiegen gibt. Achten Sie auf Bremsgriffe, die auch von kleinen Kinderhänden gezogen werden können. Gute Griffe lassen sich sogar verstellen.</p> <p>Wichtig: geschützte Lenkerenden. Nehmen Sie Ihr Kind mit, wenn Sie ein Rad kaufen. Mit 250 Euro sollten Sie mindestens rechnen. Sparen Sie nicht am falschen Ende. Das Leben Ihres Kindes könnte davon abhängen. Und noch ein Tipp: Den Sattel so tief einstellen, dass die Füße im Sitzen den Boden berühren. So hat Ihr Kind im Notfall schnell festen Halt. Spielen Sie regelmäßig Fahrrad-TÜV: Prüfen Sie, ob das Rad Ihres Kindes noch betriebssicher ist, ob Licht und Bremsen funktionieren.</p> <p>Hier ein Beispiel aus dem Bericht der Polizei:</p> <p>"Fahrradkontrolle an einer Grund- und Hauptschule im Ortenaukreis. Etwa 75 Prozent aller kontrollierten Fahrräder waren im keinem verkehrssicheren Zustand. Davon hatten etwa zwei Drittel Beleuchtungsmängel."</p> <p>Radfahren ohne Licht ist aber ein gefährlicher Leichtsin!</p> <p>Zweiradfahrer, insbesondere Radfahrer, gehören zu den gefährdetsten Verkehrsteilnehmern, da sie unter anderem leicht zu übersehen sind. Dies gilt nicht nur bei Dämmerung und in der Nacht,</p> </div> <p>Die Faltblattserie "Entspannt mobil" der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg beschreibt auf mehreren Flyern zu unterschiedlichen Themen nützliche Aspekte rund ums Radfahren und mobil sein.</p>

	<p>www.agfk-bw.de/projekte/entspannt-mobil/</p> <p>Informationsmaterialien der AGNH-Hessen Zahlreiche Informationen, Broschüren und Flyer sind auch über die AGNH erhältlich. Auch Vorlagen zur individuellen Anpassung stehen den Mitgliedern der AGNH überwiegend kostenfrei zur Verfügung (https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/oeffentlichkeitsarbeit/).</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oberursel</p> <p>Mögliche Unterstützer: ADFC, VCD, Polizei, Verkehrswacht</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Nr. 15 Mobilitätstraining in Schulen</p> <p>Nr. 17 Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€</p>
<p>Bemerkungen:</p>		

Maßnahme 19	Finanzielle Anreize für Umstieg auf Rad/ Fuß
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Radfahren beugt dem Bewegungsmangel vor und ist gut für die Gesundheit. Außerdem ist es umweltschonender als motorisierte Verkehrsmittel.</p> <p>Um den Umstieg auf das Rad oder den Verzicht auf das motorisierte Verkehrsmittel zu fördern sind manchmal auch finanzielle Anreize hilfreich. Die Art und der Umfang der Förderung ist dabei vielfältig und zielgruppenabhängig zu sehen.</p> <p>In Oberursel kann beispielsweise für ein Elektrorad beim Personalservice ein zinsfreies Darlehen beantragt werden.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Menschen bewegen sich zu Fuß oder mit dem Rad • Anreize setzen für eine stärkere Nutzung neuer Mobilitätsformen
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Anreize können einerseits im Bereitstellen umfangreicher Informationen liegen. Auch durch die Möglichkeit, die ein oder andere Verkehrsart unverbindlich auszuprobieren, kann den Umstieg befördern. Bei kleineren Kindern helfen auch ideelle "Preise" wie das Sammeln von Stempeln oder Aufklebern bei Nutzung von Rad oder beim zu Fuß Gehen. Bei Erwachsenen sind es häufig vor allem finanzielle Anreize, die den Umstieg unterstützen, neben Leasing sind hier auch Kredite oder Fördermittel zu nennen.</p> <p>Die nachfolgenden Arbeitsschritte sind als Ideen und Beispiele für weitere Aktionen und Aktivitäten zu sehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Information und Unterstützung bei Leasing-Modellen für Dienst- oder Privaträder. • Finanzielle Unterstützung von Kitas bei der Anschaffung von Lastenrädern zum Kindertransport. • Abwrackprämien für Alträder beim Kauf verkehrssicherer Räder (Beispiel Berlin). • Fördermittel für Unternehmen beim Umstieg auf Lastenräder (mit und ohne Elektrounterstützung) - Beispiel Nordrhein-Westfalen, Saarland. • Verschiedene Städte und Kommunen bieten Prämien und Zuschüsse beim Kauf eines E-Bikes an (Beispiel Tübingen). • Bonussystem bei Krankenkassen bei regelmäßiger Radnutzung.

	<ul style="list-style-type: none"> • Bonusheft (z. B. Oberurseler Fahrradpass) in Kooperation mit den ortsansässigen Unternehmen. Für eine bestimmte Anzahl an Kilometern, die man nachweislich mit dem Rad gefahren ist, gibt es Rabatte. • Kostenfreie ÖPNV-Nutzung an besonderen Tagen (Verkaufsoffener Sonntag, Samstag, für Eltern mit ihren Kindern in den Schulferien, ...). 	
Hinweise, Beispiel:	Siehe Lösungsansätze	
Zuständigkeiten:	Verwaltung Stadt Oberursel, Land Hessen Mögliche Unterstützer: ADFC, VCD, Fahrradhandel, Krankenkassen, Ärzte, Stadtwerke	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	Nr. 12 Mobilitätsstation am S-Bahnhof Nr. 18 Verbesserung Kenntnisstand Verkehrsregeln	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		€ €
Bemerkungen:		

4.3 Weitere Maßnahmen (Ideenspeicher)

Nachstehend sind weitere Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in Oberursel zusammenfassend dargestellt. Die Maßnahmen wurden im Verlauf der beiden Workshops und in den Abstimmungsterminen mit der Verwaltung genannt und dienen als weitergehender „Ideenspeicher“.

4.3.1 Stellplatzsatzung

Die Stadt Oberursel hat in 2019 eine neue Stellplatzsatzung "Satzung der Stadt Oberursel (Taunus) über Stellplätze sowie Fahrradabstellplätze. Stellplatz- und Stellplatzablösesatzung" erlassen. Darin werden die Abstellplätze für Fahrräder ebenso thematisiert wie die für Kfz.

In der Anlage zur Stellplatzsatzung werden Ansatzwerte zur Anzahl nötiger Abstellplätze für Räder aufgeführt. Die Anforderungen an die Qualität von Fahrradabstellplätzen werden genau definiert. Allerdings wird ebenso erklärt, dass generell eine "ausreichende Anzahl" an Abstellplätzen vorgehalten werden muss. "Bei der Errichtung von Anlagen sind geeignete Abstellplätze für Fahrräder in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen (notwendige Abstellplätze). Dies gilt entsprechend für den durch Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen ausgelösten Mehrbedarf an Abstellplätzen für Fahrräder." (§ 1, 3).

Auch die Bedarfe größerer Räder (Lastenräder, Räder mit Hänger, etc.) werden thematisiert und entsprechende Richtwerte aufgezeigt.

PKW-Stellplätze können nach der Satzung auch abgelöst werden. Hierzu werden die entsprechend vorliegenden Bedingungen und Voraussetzungen genannt. Fahrradabstellplätze können nicht abgelöst werden. In Anlehnung an die HBauO § 52 Abs. 4 können bis zu 15 % der notwendigen PKW-Stellplätze durch jeweils vier Fahrradabstellplätze ersetzt werden (in der HBO sind es 25 %). Bei Bauvorhaben in klar abgegrenzten Bereichen im Umfeld von Stationen mit sehr guter ÖPNV-Qualität können bis zu 20 % weniger PKW-Stellplätze hergestellt werden. Die Vorlage eines qualifizierten und verpflichtenden Konzepts zu Maßnahmen des wohnortbezogenen Mobilitätsmanagements berechtigt zur Reduktion von weiteren maximal 30 % der notwendigen PKW-Stellplätze. Maßnahmen können sein: Beratungsangebote, Lastenradverleih, Carsharing, übertragbare Monatskarte etc. Langfristig könnte die Satzung auch um weitere Kleinstfahrzeuge (z. B. E-Scooter) ergänzt werden.

4.3.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Es ist damit ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung. Mobilitätsmanagement setzt bereits an der Entstehung des Verkehrs an und bietet den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Anreize, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu ändern. Die „Palette“ des Mobilitätsmanagement ist vielfältig (Abb. 4-4). Typische Maßnahmen des betrieblichen und behördlichen Mobilitätsmanagements sind Jobtickets, Parkraumbewirtschaftung, Leihradangebote, Carsharing-Stationen sowie die Förderung des zu Fuß Gehens bzw. Radfahrens von Beschäftigten. Diese Maßnahmen sind auch für Mobilitätsmanagementkonzepte von Wohnungsbaugesellschaften geeignet.

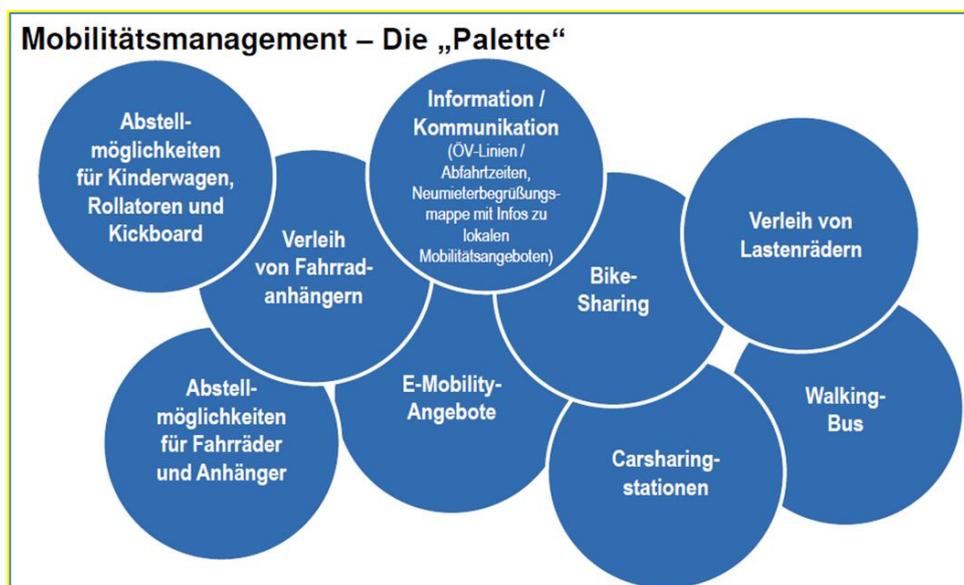


Abb. 4-4: „Palette“ der Elemente eines Mobilitätsmanagements

Besonders effektiv ist Mobilitätsmanagement, wenn es zielgruppenspezifisch angewendet wird und die Menschen in ihren jeweiligen Lebenslagen anspricht. Ein wichtiger Ansatzpunkt für das Mobilitätsmanagement sind daher Lebensumbruchsituationen (z. B. Umzug, Familiengründung). Erfahrungsgemäß sind Menschen dann offener, auch ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.

Neben allgemeinen Faktoren wie die Reduzierung der CO₂-Emmission durch die Substitution von Pkw-Fahrten im Berufsverkehr und der Verbesserung der Umwelt- und Luftqualität verzeichnet ein betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement Vorteile, sowohl für die Unternehmen (z. B. Kostenersparnis durch Reduzierung der Fehlzeiten bzw. Verringerung von Parkraumkosten, Imagegewinn, verbessertes Betriebsklima), als auch für die Beschäftigten (z. B. Mobilitätsgewinn, Spaß, Stressabbau, Steigerung des körperlichen und mentalen Wohlbefindens).

Das Spektrum der betrieblichen Radverkehrsförderung ist vielfältig. Neben unerlässlichen Bausteinen wie Optimierung der Fahrradparksituation oder Bereitstellung von Werkzeug und abschließbaren Schränken hängen viele Aspekte eng mit der Betriebsgröße oder der Lage des Unternehmens und der damit verbundenen Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten ab. Mögliche weitere Bausteine wären z. B. Diensträder (ggf. auch Pedelecs), Angebote zur Wartung und Reparatur von Privatfahrrädern, Teilnahme an Wettbewerben (z. B. STADTRADELN) oder Mobilitätsberatung und betriebseigene Informationen.

Folgende nachstehende Empfehlungen werden für Oberursel gegeben:

- **„Fahrradfreundlicher Arbeitgeber:**
Der ADFC e.V. bietet Unternehmen eine professionelle Beratung zur betrieblichen Radverkehrsförderung. Ein Kriterienkatalog dient dabei als bundeseinheitliche Bewertungsgrundlage. Die Stadtverwaltung sollte sich zertifizieren lassen. Sie könnte auch dazu aufrufen, dass sich weitere Unternehmen (vor allem mit mehr als 500 Beschäftigten bzw. in den fünf Gewerbegebieten) zertifizieren lassen.
Als Kooperationspartner sind der ADFC und fokusO zu nennen.
- **Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber:**
Auslobung eines kommunalen Wettbewerbs. Beispielhaft sei hier die Landeshauptstadt Hannover genannt, die diesen Wettbewerb gemeinsam mit der Region Hannover jährlich, differenziert nach mehreren Betriebsgrößenklassen, durchführt.
Als Kooperationspartner sind der ADFC und fokusO zu nennen.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung:**
Die Stadtverwaltung sollte mit einem eigenen betrieblichen Mobilitätsmanagement als Arbeitgeberin mit gutem Beispiel voran gehen und damit die weiteren Unternehmen in Oberursel zum Nachmachen anregen.

- **Teilnahme an STADTRADELN:**
Die Kampagne STADTRADELN des Klimabündnisses ist in Oberursel schon gut etabliert. So hat die Stadt Oberursel im Jahr 2019 bundesweit den Platz 202 von 1.150 teilnehmenden Kommunen belegt, in Hessen Platz 17 von 101. Empfohlen wird eine verstärkte Werbung bei Betrieben und Unternehmen. Der Zeitraum für die Aktion in 2020 ist aufgrund der anstehenden Corona-Pandemie bis in den Oktober verlängert worden.
- **Mobilitätskonzepte für Wohnungsbaugesellschaften:**
In Kooperation mit der Oberurseler Wohnungsgenossenschaft eG (OWG) als größtem Oberurseler Wohnungsbauunternehmen sollte ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Zusammen mit der Mieterschaft könnte eine Mobilitätsstation (Carsharing, Leihfahrräder, Lastenräder) konzipiert werden. Eine weitere Maßnahme wäre die Einführung eines Mietertickets. Wichtige Hinweise gibt das Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ des VCD (Verkehrsclub Deutschland e. V.) das in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Mieterbund und dem Öko-Institut e.V. durchgeführt wurde. In deutschlandweiten Projektregionen wurden exemplarisch Wohnungsunternehmen und Kommunen beraten, damit der Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln als Alternative zum Auto in den Quartieren erleichtert wird⁹.

Über das Beratungsprogramm „südhessen effizient mobil“ steht ein überregionales Aktionsnetzwerk für interessierte Unternehmen zur Verfügung. Das Netzwerk bietet aktive und kostenfreie Unterstützung bei der Erarbeitung und der Umsetzung von betrieblichen Mobilitätsmanagement-Angeboten. Dieses Angebot wird durch die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) koordiniert, von der RMV GmbH (Rhein-Main-Verkehrsverbund) unterstützt und sollte bei den Unternehmen entsprechend kommuniziert werden.

4.3.3 Gestaltung von Fahrradstraßen

Eine wichtige Form der Angebotsverbesserung und Radverkehrsförderung stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen im Verlauf von Hauptverbindungen durch verkehrsarme Straßen dar. Voraussetzung ist ein bereits derzeit erhöhtes Radverkehrsaufkommen oder aber eine zu erwartende Zunahme durch die Einbindung der Straße in ein geschlossenes Radverkehrsnetz bzw. die generelle Radverkehrsförderung der Stadt Oberursel. Auch starke Radverkehrsströme zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten, können die Ausweisung einer Fahrradstraße begründen.

Fahrradstraßen stellen eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen dar. Als Sonderweg für den Radverkehr ausgewiesen, genießen Radfahrende bei dieser Lösung Priorität gegenüber einem zugelassenen Kfz-Verkehr. Der Kfz-Verkehr kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen

⁹ Siehe <https://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/> (Zugriff am 20.04.2020).

werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrenden anpassen. Nach der StVO-Neufassung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 30 km/h.

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen im Zusammenhang mit vorhandenen Tempo 30-Zonen muss die Tempo 30-Zone jeweils durch eine entsprechende Beschilderung (Vz 274.2 StVO) beendet werden.

Bei Fahrradstraßen beträgt die Fahrgassenbreite im Regelfall 4,00 m zzgl. zum Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz. Bei Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr sind auch geringere Breiten möglich. Bei breiteren Fahrbahnen kann die Überbreite für Gehwegnasen, Baumstandorte, Buskaps (jeweils punktuell) bzw. ein- oder beidseitiges Parken genutzt werden.

An Knotenpunkten mit bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung kann ein Vorrang für die Fahrradstraße angeordnet werden, wenn die Menge des Radverkehrs dies rechtfertigt, für die Route insgesamt ein hoher Standard angestrebt wird und wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verhindert werden kann, dass der Kfz-Verkehr ein unangemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht. Anderenfalls sollte die für Tempo 30-Zonen übliche Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden.

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Bauliche Maßnahmen sind nach der VwV-StVO nicht mehr erforderlich.

Aus Gutachtersicht wird empfohlen alle Fahrradstraßen innerhalb einer Stadt mit den gleichen Vorrangregelungen bzw. im gleichen Gestaltungsdesign (Corporate Design) einzurichten. Dadurch ist der Wiedererkennungswert erhöht und die Besonderheit der Verkehrsführung wird betont.

Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele zeigen die folgenden Abbildungen.



Beispiel Kiel
Fahrradstraßen mit Fahrbahnrandmarkierung und großem Piktogramm an allen Knotenpunkten



Beispiel Hannover
Runde Piktogramme in Blau und Richtungspfeile im Straßenverlauf. Die Rinnen zwischen der asphaltierten Fahrbahn und den Parkständen sind farblich abgesetzt gepflastert und dienen als Sicherheitstrennstreifen.



(Fotos Stadt Freiburg)

Beispiel Freiburg
Piktogramme in Blau mit zusätzlichen Richtungspfeilen an allen Einmündungen



Beispiel Lemgo
Fahrgasse (3,5-4 m breit) mit Breitstrichmarkierung (1 m Strich, 1 m Lücke); punktuelle Gehwegnasen zur Unterbrechung des linearen Parkens am Fahrbahnrand



Beispiel Leer
Besondere Pflasterkombination und Piktogramm mit Wiedererkennungswert; Piktogramme in Anlehnung an Verkehrszeichen



Beispiel Burgdorf (links) und Mannheim (rechts)
Bevorrechtigung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO

Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr. Dies wird umso mehr verstärkt, wenn die Eröffnung einer Fahrradstraße auch öffentlichkeitswirksam erfolgt.

Mit der in 2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle besteht darüber hinaus die Möglichkeit, größere zusammenhängende Bereiche als „**Fahrradzone**“ mit entsprechenden Verkehrszeichen auszuweisen.

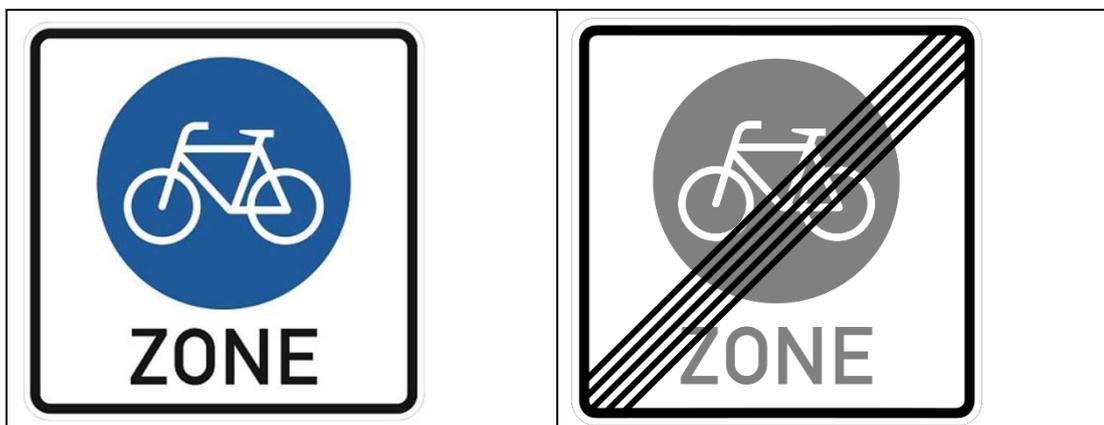


Abb. 4-5: Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.3 StVO) und „Ende einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.4 StVO)

4.3.4 **Barrierefreiheit in Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit**

Eine barrierefreie Kommunikation ist Voraussetzung für die Einbeziehung, Teilhabe und Nutzungschancen von Menschen mit geistigen, psychischen und körperlichen Einschränkungen. Dabei ist die Art der Einschränkungen sehr unterschiedlich zu berücksichtigen.

Die Barrierefreiheit ist generell über das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) vom 1. Mai 2002 geregelt. In § 4 BGG ist definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Im Straßenraum werden beispielsweise Bordabsenkungen für mobilitätseingeschränkte Personen so gering wie möglich ausgebaut. Demgegenüber benötigen sehingeschränkte Personen kontrastreiche Orientierungshilfen (taktile oder akustische Elemente), die bei einem vollabgesenkten Bord ergänzt werden, um die Nutzung für alle Personen zu optimieren.

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.

In Oberursel leben zahlreiche Menschen mit unterschiedlichen Einschränkungen, auch gibt es mehrere Förderschulen. Bei allen öffentlichen Aktivitäten, bei Informationen in print oder digital, bei allen Veranstaltungen und umzusetzenden Maßnahmen sollten die Bedürfnisse der Menschen mit Einschränkungen berücksichtigt werden. Dies umfasst sowohl die Gestaltung des Stadtraums (u.a. durch taktile und akustische Elemente, klare Formen und Verkehrsführungen) als auch eine bewusste Verwendung unterschiedlicher Medien zur Verteilung von Informationen.

Viele Aspekte werden in Oberursel dabei bereits gut berücksichtigt (z. B. Akustiksignale an einzelnen Lichtsignalanlagen, Taktile Elemente an Bordabsenkungen). Eine Berücksichtigung der Barrierefreiheit in der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sollte v.a. im Verwaltungshandeln ebenso selbstverständlich werden.

Weitergehende Informationen bzw. Beratung bezüglich der Thematik Barrierefreiheit sind beispielsweise über die Bundesfachstelle Barrierefreiheit der Knappschaft Bahn See erhältlich (<https://www.bundesfachstelle-barrierefreiheit.de>).

4.3.5 Konzept für Bewohnerparken und flächendeckendes Parkraummanagement

Als Ergänzung der Stellplatzsatzung ist ein Parkraummanagement geeignet, das zu Fuß gehen attraktiv zu gestalten.

Ein Konzept zum Bewohnerparken soll 2021 vorliegen.

5 Empfehlungen zur Umsetzung

Der vorliegende Nahmobilitätsplan stellt das Ergebnis des Nahmobilitäts-Checks dar und fasst die erarbeiteten Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität zusammen. Um eine Verbindlichkeit des Nahmobilitätsplans und seiner Umsetzung sicherzustellen, sollte der Nahmobilitätsplan politisch beschlossen werden.

Damit die Maßnahmen zeitnah umgesetzt und entsprechende Förderanträge gestellt werden können, und damit der Nahmobilitätsplan nicht zuletzt auch fortgeschrieben werden kann, werden nachfolgend Empfehlungen zur Umsetzung gegeben.

Es sollte mit einfach zu realisierenden Maßnahmen begonnen werden, die eine gute öffentliche Resonanz haben. So können vergleichsweise leicht und schnell Projekterfolge erzielt werden, wenn es sich um gut lösbare, kleinere Maßnahmen handelt. Dazu gehören aber auch Maßnahmen, die die Funktion eines „Leuchtturmprojektes“ haben. Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann helfen, weitere Akzeptanz für die Nahmobilitätsförderung zu schaffen.

Dazu gehören folgende Maßnahmen.

Zu den „Leuchtturmprojekten“ werden gezählt:

- Nr. 7 Radfahren in der Fußgängerzone (Durchführen des Pilotversuchs)
- Nr. 14 Einrichten von Elternhaltestellen (Beginnen mit einer Grundschule)

Zu den Maßnahmen, die sich vergleichsweise schnell realisieren lassen und einen hohen Aufmerksamkeitsgrad erzielen sind zu nennen:

- Nr. 9 Busüberfahrt „Bärenkreuzung“ (Bessere Wahrnehmbarkeit)
- Nr. 10 Bahnübergang Adenauerallee (Bank, Bücherschrank, W-Lan Hotspot etc.)
- Nr. 16 Wohin mit dem Auto? Unterbinden von Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen (Kampagne mit Aufklebern, Verstärken der Ordnungskontrollen)

Aus strategischer Sicht sollten folgende, eher konzeptionelle Maßnahmen, ebenfalls zeitnah angegangen werden. Sie benötigen eine längere Zeit der Vorbereitung, der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel und die Unterstützung von externer Expertise. Zum Teil sind aber auch erste Maßnahmen kurzfristig umsetzbar und zeigen zügig eine entsprechende Verbesserung:

- Nr. 1 Erarbeitung Fußverkehrsnetz
- Nr. 3 Radverkehrsnetz 2.0
- Nr. 4 Konzept Nahmobilitäts-Parken

Grundsätzlich ist zu empfehlen, Umgestaltungs- und Umbaumaßnahmen frühzeitig im Zuge von anstehenden Straßenbau-/Sanierungsmaßnahmen einzubringen bzw.

anstehende Straßenbaumaßnahmen immer daraufhin zu prüfen, ob Empfehlungen des Nahmobilitätsplans anzuwenden sind.

Zur Überprüfung der Umsetzung wird vorgeschlagen, eine Evaluation des Umsetzungsprozesses vorzunehmen. Dazu wird empfohlen, einen Runden Tisch Nahmobilität einzurichten, der beispielsweise zweimal jährlich tagt. Der Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmern könnte sich aus den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der beiden Workshops rekrutieren. Seitens der Verwaltung sollte über den Stand der Umsetzung des Nahmobilitäts-Checks informiert werden, der Fortgang diskutiert und ggfs. neue Maßnahmen aufgenommen werden.

Einmal jährlich sollte dem maßgeblichen Fachausschuss ein Bericht zum Stand der Umsetzung gegeben werden.

6 Übertragbarkeit auf andere Stadtteile

Der durchgeführte Nahmobilitäts-Check für Oberursel ist als exemplarischer Aufschlag im Themenfeld Nahmobilität zu sehen. Durch die breite Beteiligung unterschiedlicher Akteure konnte für die Thematik sensibilisiert und das gegenseitige Verständnis verbessert werden. Der gewählte Prozess gewährleistet damit grundsätzlich die Übertragbarkeit auf weitere Bereiche der Kernstadt, die Stadtteile Oberstedten, Stierstadt, Bommersheim und Weißkirchen.

In der nachfolgenden Tabelle werden die einzelnen Maßnahmen dahingehend beurteilt, inwieweit sie als Einzelmaßnahme oder als "Blaupause" mit guter Möglichkeit der Übertragung auf andere Örtlichkeiten bzw. Stadtteile angewendet werden können.

Nr.	Maßnahme	Einzel- maßnahme	flächen- deckend	"Blaupause"
1	Erarbeitung Fußverkehrsnetz		X	
2	Netzoptimierung ÖPNV		X	
3	Radverkehrsnetz 2.0		X	
4	Konzept Nahmobilitäts-Parken		X	X
5	Qualitäten Stadtplätze	X	X	X
6	Qualitäten Straßenraum		X	X
7	Radfahren in der Fußgängerzone	X		
8	Markierungen zur Orientierung, zur Kennzeichnung von Konfliktstellen und Schulwegen		X	X
9	Busüberfahrt „Bärenkreuzung“			X
10	Bahnübergang Adenauerallee			X
11	Erreichbarkeit Ärztezentrum Dillstraße	X		
12	Mobilitätsstation am S-Bahnhof			X
13	Fuß- und Radwegachsen verknüpfen, Queren erleichtern		X	X
14	Einrichten von „Elternhaltestellen“		X	X
15	Mobilitätstraining an Schulen		X	
16	Wohin mit dem Auto? Unterbinden von Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen		X	
17	Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme		X	

Nr.	Maßnahme	Einzel- maßnahme	flächen- deckend	"Blau- pause"
18	Verbesserung Kenntnisstand Verkehrsregeln		X	
19	Finanzielle Anreize für Umstieg auf Rad/ Fuß		X	

7 Fazit und Ausblick

Die Stadt Oberursel kann generell als eher "autoaffin" bezeichnet werden. Der Fokus der Verkehrsplanung lag in den letzten Jahren auch eher im Bereich der motorisierten Verkehrsarten. Größere Maßnahmen und Projekte fanden überwiegend ohne weitere Einschränkungen für den Kfz-Verkehr statt. Das fast immer ordnungswidrige Kfz-Parken auf Gehwegen wird als großes Problem gesehen. Insbesondere in den Stadtteilen mit engeren Gassen (z. B. Bommersheim) schränken die auf den Gehwegen parkenden Kfz die Bewegung der Menschen und die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes stark ein.

Die Aspekte der Nahmobilität werden mittlerweile in Oberursel thematisiert. Dabei sollte insbesondere der Fußverkehr zukünftig als eigene Verkehrsart berücksichtigt werden. Auch die Aspekte der Barrierefreiheit und Verbesserungen im Radverkehr bzw. der Kombination mit dem ÖV sollen zukünftig stärker berücksichtigt werden.

Die Voraussetzungen diesbezüglich Verbesserungen herbeizuführen, sind insbesondere durch die im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks gestarteten Kommunikationsprozesse unter den Akteuren positiv zu sehen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind sehr engagiert, haben gute und umsetzbare Ideen und Vorstellungen. Sie werden von einer „veränderungsbereiten“ Verwaltung unterstützt. Diese positive Haltung gilt es bei den anstehenden Diskussionen auch in den politischen Raum zu übertragen, um die Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität zeitnah und praktikabel umzusetzen.

Ein verkehrliches Leitbild, das von Politik und Bürgerschaft getragen wird und klar definierte Ziele der Verkehrsentwicklung enthält, kann deutlich dazu beitragen, Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität voranzutreiben. Erwähnenswert ist, dass im Rahmen des Projektes pimoo, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wird, ein solches Leitbild für Oberursel aktuell durch die Abteilung Verkehrsplanung erarbeitet werden soll.

Der vorliegende Nahmobilitätsplan orientiert sich am „Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen“ und dem vorgegebenen prototypischen Projektablauf. Zusätzlich wurde mit den lokalen Akteuren und der Bürgerschaft Oberursels ein Stadtpaziergang durchgeführt. Die Durchführung des Nahmobilitäts-Checks und die Erarbeitung des Nahmobilitätsplans umfasste den Zeitraum August 2019 bis Frühjahr 2020.

Mit der Methodik (Erarbeiten von Leitlinien, Festlegen von Standards, Workshops, Stadtpaziergang), aber auch den aufgezeigten und aus dem Beteiligungsprozess abgeleiteten Handlungsansätzen und Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität sind für die handelnden Akteure wichtige Erkenntnisse gewonnen worden. Der Nahmobilitätsplan stellt damit die Richtschnur für die weitere Förderung der Nahmobilität in Oberursel dar.

Hingewiesen wird an dieser Stelle abschließend auf die Möglichkeit der Beantragung von Mitteln aus Förderrichtlinien. Dazu zählen z. B. die "Förderrichtlinie Nahmobilität"

oder weitere Förderprogramme des Landes Hessen oder des Bundes¹⁰. Diese Förderprogramme können die Umsetzung von investiven Maßnahmen, Planungen und Konzepten und von Öffentlichkeitsarbeit durch eine finanzielle Förderung unterstützen.

¹⁰ Mehr dazu unter <https://www.mobileshessen2020.de/foerderung>

8 Literatur/ Quellen

- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2010): Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens. Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2011): Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2014): Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln
- FUSS E. V. (2018). Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden. Berlin
- FUSS E. V. (2020). Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. Berlin
- GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT (GDV) (2018): Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen. Reihe Unfallforschung kompakt, Nr. 76
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND LANDESENTWICKLUNG (HG.) (2017): Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND LANDESENTWICKLUNG (HG.) (2018): Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen. Wiesbaden
- IVM GmbH (Hrsg.) (2014). Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im Straßenverkehr. Bearbeitung: Franz, Matthias, könighaus, Dominik, Müller, Sascha. Frankfurt
- 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; S. 313-328. Berlin
- LANDESHAUPTSTADT KIEL (Hrsg.) (2014). Standards für Fußwege und Kinderwege. Bearbeitung: Planungsgruppe Nord PGN. Kiel

NIEDERSÄCHSISCHE LANDESSCHULBEHÖRDE/ KLIMASCHUTZ-UND ENERGIEAGENTUR NIEDERSACHSEN (2019). Elterntaxi. Was tun gegen die dicke Luft vor den Schulen. Hannover

<https://www.landesschulbehoerde-niedersachsen.de/bu/schulen/schulentwicklung/bne/mobilitaet/elterntaxi-peer>

SCHMIDT, EVA; MANSER, JOE A. (2003). Straßen – Wege – Plätze. Richtlinien „Behindertengerechte Fußwegenetze“ –Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Zürich

SCHWEIZERISCHE FACHSTELLE FÜR BEHINDERTENGERECHTES BAUEN (Bearbeitung: Schmidt, Eva / Manser, Joe A.) (2003): Strassen – Wege – Plätze. Richtlinien „Behindertengerechte Fußwegenetze. Zürich

SOZIALVERBAND VDK DEUTSCHLAND E. V. (HG.) (2008). Bearbeitung: Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH (IbGM) Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Bonn

TOPP, HARTMUT (2014). Straßenraumgestaltung für die alternde Gesellschaft. In: Straßenverkehrstechnik6.2014; S. 385-393. Bonn

VCD E.V (2018). Intelligent mobil im Wohnquartier. Themenkompass für Wohnungsunternehmen. Berlin <https://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/>

Die verwendeten Adressen aus dem Internet sind den jeweiligen Aussagen teilweise auch direkt zugeordnet.

9 Anhang

9.1 Protokoll zum 1. Workshop

Termin: 31. Oktober 2019 (17.00 - 21.00 Uhr)

Tagesordnung

1. Begrüßung und kurze Vorstellung
2. Einführung - Vorstellung Projekt Nahmobilitäts-Check
3. Nahmobilität - Was ist das?
4. Arbeitsphase 1 - Wo wollen wir hin?
5. Arbeitsphase 2 - Status Quo und erste Projektideen
6. Präsentation der Ergebnisse
7. Fazit und Ausblick
8. Verabschiedung

Ergebnisse

1. Begrüßung und kurze Vorstellung

Herr Fink (Erster Stadtrat Oberursel) begrüßt die Anwesenden. Er erläutert kurz das Ansinnen der Stadt, einen Nahmobilitäts-Check durchzuführen. Der Fokus der Verkehrsplanung lag in den letzten Jahren vielfach eher im Bereich der Fernmobilität, von daher ist es jetzt umso wichtiger, sich auch mit der Nahmobilität in Oberursel zu befassen. Dabei soll vor allem die Qualitäten des Fußverkehrs betrachtet werden, um Oberursel noch schöner und lebenswerter zu gestalten.

Im Format Nahmobilitäts-Check ist die gemeinsame Diskussion und Ableitung von Maßnahmen ein wesentlicher Aspekt. Das Verfahren hat einen festen Ablauf und startet mit dem heutigen Workshop in die aktive Phase. Herr Fink zeigt sich gespannt auf die gemeinsame Zusammenarbeit und hofft auf viele konstruktive Ideen.

Frau Krause (plan & rat) begrüßt als Moderatorin des Abends ebenfalls die Anwesenden und stellt sie kurz vor. Dabei orientiert sie sich an der Moderationstafel, in der sich alle Teilnehmerinnen und Teilnehmern mit Namen, Institution und kurzem Statement zu "Nahmobilität in Oberursel braucht..." eingetragen haben
Sie erläutert kurz den geplanten Ablauf des Abends.

2. Einführung - Vorstellung Projekt Nahmobilitäts-Check

Frau Prahlow (PGV-Alrutz) stellt kurz die beiden beauftragten Büros PGV-Alrutz und plan & rat vor und gibt einen generellen Überblick über das Verfahren zur Erarbeitung des Nahmobilitäts-Checks.

3. Nahmobilität - Was ist das?

Als inhaltlichen Input erläutern die Gutachterinnen die Bedeutung des Begriffes Nahmobilität. Darüber hinaus werden die Qualitätsanforderungen zum Fuß- und Radverkehr (Vorgaben der Regelwerke) vorgestellt (vgl. auch Präsentation im Anhang).

Bei den Qualitätsstandards zum Radverkehr wurde der Einsatz von wassergebundenen Decken kritisch nachgefragt. Diese sollten nicht als Standardbelag im Radverkehr angesehen werden.

Die Auflistung in der Präsentation ist diesbezüglich tatsächlich etwas irreführend. Als gut geeigneter Belag für den Radverkehr sollte generell Asphalt, Beton oder ungefastes Pflaster zum Einsatz kommen. In empfindlichen Bereichen ist jedoch eine Versiegelung nicht möglich. Dort kann eine wassergebundene Decke durchaus auch eine gute Lösung darstellen, sofern sie in gutem Zustand erhalten wird.

Eine weitere Anmerkung kam bezüglich der Nullabsenkung an Borden in Hamburg. Die wurde als positives Beispiel genannt, sollte jedoch eigentlich Standard in allen Städten darstellen. Bei einer Nullabsenkung ist für seheingeschränkte Personen jedoch der Einsatz von taktilen Elementen absolut notwendig. Nach Aussage der Teilnehmerinnen und Teilnehmern wird dieser Aspekt in Oberursel bereits gut umgesetzt.

Weitere Anmerkungen bezogen sich auf die Notwendigkeit durchgängiger Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet und die häufig auftretenden Konflikte der verschiedenen VerkehrsTeilnehmerinnen und Teilnehmern untereinander.

4. Arbeitsphase 1 - Wo wollen wir hin?

In der ersten Arbeitsphase werden vorformulierte Leitlinien zur Förderung der Nahmobilität in Oberursel vorgestellt und als Tischvorlage verteilt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmern hatten die Aufgabe, die Leitlinien aus ihrer Sicht individuell für die Situation in Oberursel anzupassen.

In der anschließenden Diskussion wurden folgende Aspekte thematisiert:

- Wichtig ist ein faires Miteinander aller VerkehrsTeilnehmerinnen und Teilnehmern
- Das Kfz soll nicht aus der Innenstadt verbannt oder "verteufelt" werden
- Die Leitziele gehen nicht weit genug, sind nicht aktuell - wichtige Aspekte des "new mobility" fehlen.

Nach gemeinsamer Diskussion werden folgende finalen Leitlinien für Oberursel definiert:

Oberziele

- Stärkung von Oberursel als lebens- und lebenswerte Stadt.
- Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur für ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmern.

Leitziele

- 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.
- Anforderungsgerechte Abstellanlagen für Fahrräder und Elektrokleinfahrzeuge an Quellen und Zielen.
- Durchgängige Mobilität für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen.
- Stärkere Nutzung neuer Mobilitätsformen (Sharing, new mobility) - auch in der Logistik.
- Bauliche und organisatorische Vernetzung aller Verkehrsmittel.
- Barrierefreie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure.

5. Arbeitsphase 2 - Status Quo und erste Projektideen

Frau Prahlow stellt als Einleitung in die Diskussion an den Thementischen kurz die Ergebnisse der Abfrage zum Status Quo vor. Die Bandbreite der Bewertungen der einzelnen Themen war sehr unterschiedlich. Fast alle Fragen erhielten Bewertungen zwischen 2 und 5, zum Teil wurden auch die Schulnoten 1 bzw. 6 vergeben. Insgesamt bewerteten die Befragten alle Themen mit einer guten 3 (befriedigend), wobei das Thema Radfahren in Oberursel und auch die Information etwas schlechter abschnitten.

Frau Krause stellt die Arbeit an den Thementischen vor und erläutert die Methode „Wandelgang“. Für die drei Themen Radverkehr, Fußverkehr, Nahmobilität und ÖPNV gibt es jeweils einen Thementisch mit einem Teamer bzw. einer Teamerin. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden in drei Gruppen aufgeteilt. In den Gruppen werden jeweils der Status Quo, anstehende Mängel sowie mögliche Lösungsansätze

diskutiert (siehe Zusammenstellung der Anregungen im Anhang, **Anlage 4**). Jeder Teilnehmerinnen und Teilnehmer hat die Möglichkeit an allen Thementischen teilzunehmen. In der dritten Runde werden dann die wichtigsten Themen benannt, die im weiteren Prozess des Nahmobilitäts-Checks mit hoher Priorität weiterbearbeitet werden sollen.

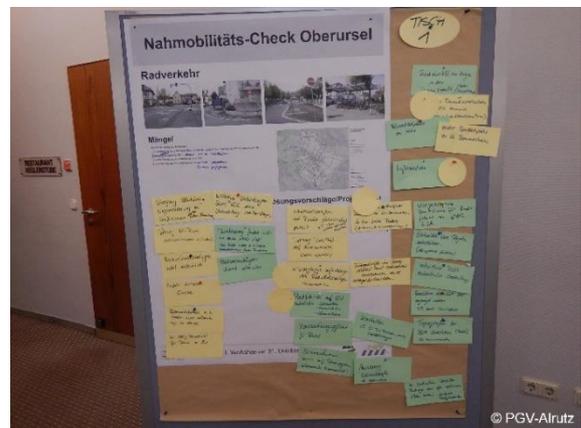
Die Gruppen werden durch die Gutachterinnen bzw. Herrn Dr. Molter (Stadt Oberursel) geleitet.

6. Präsentation der Ergebnisse

Die Teamerin bzw. der Teamer stellen die Ergebnisse kurz vor.

Radverkehr (Frau Prahlow)

Direkte und gut ausgebaute Radverbindung entlang der Frankfurter Landstraße bis Bommersheim
Durchgängige und anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet
Unterbinden von Radverkehr auf Gehwegen
Ausreichend gute Anlagen zum Fahrradparken
Information



Fußverkehr (Frau Krause)

Fußwegenetzplan erstellen
Kennzeichnen der Schulwege durch Fahrbahnmarkierung (an neuralgischen Punkten)
Begegnungsflächen einrichten (prüfen wo möglich ist)
Walking-Bus „Zu Fuß zur Schule“



Nahmobilität und ÖPNV (Herr Dr. Molter)

Mobilitätsstation einrichten

Abstellplätze an Knotenpunkten mit dem ÖPNV
(Bushaltestellen, U-Bahnstation) ergänzen

Zentrale App mit komplettem ÖPNV und
Routenoptimierung

Infotafeln an Haltestellen



7. Fazit und Ausblick

Frau Krause erläutert zum Abschluss kurz das weitere Vorgehen und benennt nochmals die nächsten anstehenden Termine.

- Termin Stadtspaziergang: 09. November 2019 - 14 Uhr (Treffpunkt Rathaus, Ponto-Brunnen)
- 2. Workshop: 04. Februar 2020 - 17 Uhr

8. Verabschiedung

Herr Fink beendet den Workshop mit Dankesworten an alle Beteiligten für Durchführung, Organisation und Beteiligung. Er bedankt sich insbesondere für die konstruktive Diskussion sowie die zahlreichen Ideen und Lösungsvorschläge. Er verweist nochmals auf das gemeinsame Ziel, die Bedingungen in Oberursel auch für die Schwächsten zu optimieren.

Ende 21.00 Uhr

Protokoll: Heike Prahlow/ Juliane Krause

9.2 Protokoll Stadtspaziergang am 09.11.2019

Ablauf

An dem Stadtspaziergang haben zusammen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung 30 Personen teilgenommen. Nach der Begrüßung durch Ersten Stadtrat Herrn Fink erläuterte Frau Krause vom Büro plan & rat kurz den Verlauf des Stadtspaziergangs. Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurden Routenpläne ausgehändigt.

An den insgesamt elf Haltepunkten wurden nach einer kurzen Beschreibung der Situation die Anmerkungen und mögliche Verbesserungsvorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmern aufgenommen.

Der Stadtspaziergang endete wieder am Ausgangspunkt auf dem Rathausvorplatz.

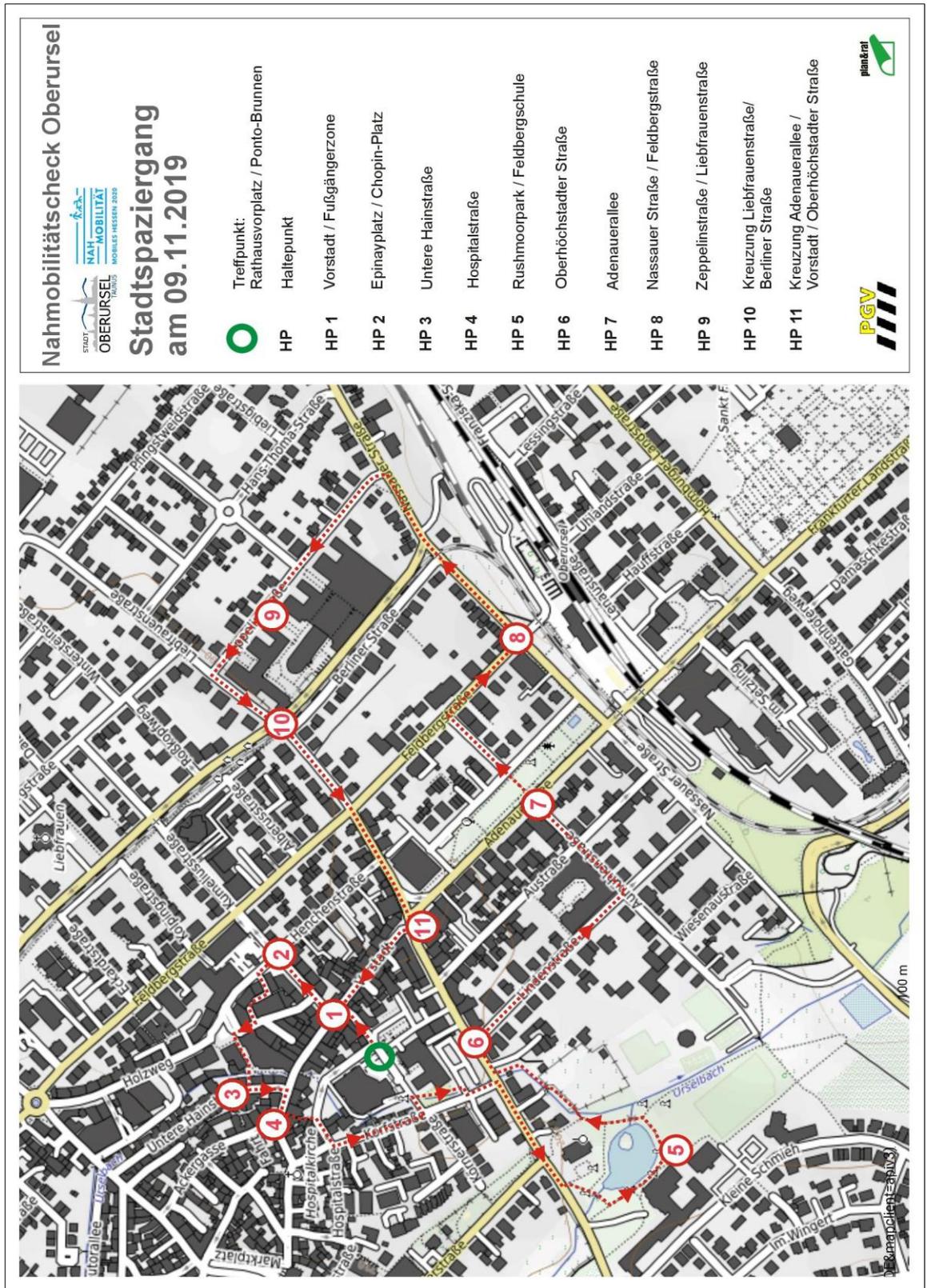
Folgende Vertreterinnen und Vertreter seitens der Verwaltung haben an der Veranstaltung teilgenommen:

- Erster Stadtrat Herr Fink
- Herr Strobehn, Geschäftsbereichsleiter Umwelt, Mobilität, Bauaufsicht, IT
- Frau Portella, Geschäftsbereich Umwelt, Mobilität, Bauaufsicht, IT
- Projektteam: Frau Krause (plan & rat), Herr Even (PGV-Alrutz).

Weitere Anmerkungen zur Verkehrssituation im Gebiet

Allgemein wurden im Verlauf des Stadtspaziergangs folgende Punkte genannt:

- Mehr Bänke im öffentlichen Raum. Dies ist vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen wichtig. Überprüft werden sollten insbesondere mit Blick auf die Erreichbarkeit durch ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen auch die Standorte, an denen bereits Bänke stehen (z. B. Korfstraße/ Ecke Körnerstraße).
- Die Verlegung des Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) in der Feldbergstraße (Höhe ehemaliger Eingang zum Gymnasium Oberursel) sollte geprüft werden, da nach Schließung des Haupteingangs des Gymnasium diese Verbindung unattraktiv ist. Der Fußgängerüberweg sollte im Einmündungsbereich Nassauer Straße neu angelegt werden.
- Die vermehrte Anlage von Fußgängerüberwegen wird gewünscht.
- Die langen Wartezeiten und die häufigen Schließzeiten am Bahnübergang Adenauerallee führen dazu, dass zu Fuß Gehende die Schranken umgehen und queren, wenn diese noch geschlossen sind.



Haltepunkt Nr.1: Vorstadt / Fußgängerzone



Situationsbeschreibung:

Die Vorstadt ist die zentrale Fußgängerachse in Oberursel. Diese verläuft vom Bahnhof kommend über die Adenauerallee bis zur Ackergasse. Die Oberflächengestaltung wirkt „ein wenig in die Jahre gekommen“, teilweise ist das Pflaster uneben. Dies führt zu Beschwerden von älteren Menschen bzw. von mobilitätseingeschränkten Personen (z. B. mit Rollator). Das Radfahren in der Fußgängerzone ist in der Vorstadt in den verkehrsschwachen Zeiten (von 20.00 - 9.00 Uhr), in der Kumeliusstraße gantztägig erlaubt. Von Radfahrenden wird eine gantztägige Freigabe der Fußgängerzone gewünscht.

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Die Zeitangabe auf den Zusatzschildern zur Nutzung der Fußgängerzone durch Radfahrende ist zu klein, kaum lesbar.
- Zu viel Autoverkehr in der Fußgängerzone (Anwohner).
- Kontrollen sind zu offensichtlich, Mitarbeitende des Ordnungsamtes sind schon von weitem zu sehen, Radfahrende steigen dann einfach vorher ab.
- Fußgängerzone für Radverkehr freigeben macht wenig Sinn, da es immer Rüpel geben wird, man kann auch um die Fußgängerzone herumfahren.
- Blinde Personen können sich auf Grund des Pflasters schlecht orientieren.

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Fußgängerzone für Radfahrende ganztägig freigeben (evtl. versuchsweise für ein halbes Jahr), sofern sie sich diszipliniert verhalten und nicht rücksichtslos rasen, könnte der Verkehrsversuch auch dauerhaft beibehalten werden.
- Bänke und Blumenkästen als „Hindernisse“ aufstellen, damit Radfahrende keine freie Fahrt haben.

Haltepunkt Nr.2: Epinayplatz / Chopinplatz



Situationsbeschreibung:

Der Epinayplatz (benannt nach der Partnerstadt Epinay-sur-Seine/ Frankreich) ist ein städtischer Platz mit Aufenthaltsqualität. Unter dem Platz ist eine Tiefgarage, die Pyramide aus Glas überspannt Treppenhaus und Fahrstuhl zur Tiefgarage. Für den Autoverkehr ist der Platz gesperrt, für den Radverkehr ist der Platz freigegeben, der Linienbusverkehr verläuft von der Henchenstraße kommend über den Platz und weiter in die Straße Holzweg (in beide Richtungen über den Platz). In der Kumeliusstraße ist Gehweg/ Radverkehr frei angeordnet.

Der Chopinplatz ist als solcher nicht zu erkennen, fehlende Gestaltung und Aufenthaltsqualität.

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Die Busse fahren regelmäßig zu schnell (halten sich nicht an die Schrittgeschwindigkeit).
- Kritisiert wird das Verhalten von Autofahrenden, die mit dem Auto direkt bis zum Bankautomaten fahren (Deutsche Bank in der Fußgängerzone Kumeliusstraße) („es wird bis in den EC-Automaten gefahren“).

- Bemängelt wird die fehlende Aufenthaltsqualität des Epinayplatzes: die Bäume sind zu klein, spenden keinen Schatten im Sommer.
- Es fehlen Bänke in der Mitte des Platzes. Angeregt wird die Einrichtung von mobilen Bänken, um an Tagen des Wochenmarktes die Fläche frei zu halten.
- Die Orientierung für Blinde ist schwer wegen der großen, freien Fläche und keinerlei klarer Linien, denen man folgen kann (Blindenleitsystem).
- Bemängelt wird die fehlende Aufenthaltsqualität des Chopinplatzes, er ist nicht als Platz erkennbar. Es gibt Planungen zur Neugestaltung des Platzes: die Einfahrt für die Tiefgarage wird verlegt, das Denkmal wird wieder aufgestellt.
- Die Ersatzhaltestelle wird bemängelt: die Rampe zur Niveaugleichheit (Barrierefreiheit) ist nicht optimal gestaltet, im Übrigen kaputt.

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Vorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Epinayplatzes:
 - Mehr Bänke,
 - Spuren zum Nachlaufen für Kinder
 - Kinderspielgeräte („Federwippen“)
 - überdachte Fahrradabstellanlagen
 - Blumenkübel statt Wasser am Eingang (Glashaus) zum Parkhaus
- Es sollten wieder versenkbare Poller gesetzt werden, um ein Durchfahren für den Autoverkehr zu verhindern

Haltepunkt Nr.3: Untere Hainstraße



Situationsbeschreibung:

Insbesondere in den Altstadtbereichen (auch der Stadtteile) führt die Aufteilung des Straßenraums mit meist sehr engen Gehwegen zu Problemen. Die zu Fuß Gehenden weichen oft auf die Fahrbahn aus, vor allem bei Begegnungen. Bei Einmündungen und Kreuzungsbereichen sind die Bordsteine oftmals nicht abgesenkt (fehlende Barrierefreiheit). Die Altstadtstraßen sind durch separate Fußwegverbindungen (oftmals historisches Großsteinpflaster mit groben Fugen) und kleinere Passagen verbunden.

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Die Straße Untere Hainstraße ist als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (Schrittgeschwindigkeit, ca.7 km /h), Autos fahren aber häufig zu schnell.
- Die Absperrpfosten (Poller) suggerieren Trennung zwischen Fahrbahn und Fußweg (einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern war nicht bewusst, dass im verkehrsberuhigten Bereich der gesamte Straßenraum genutzt werden kann), viele gehen auf dem Bereich hinter den Pfosten). Anmerkung: Wenn man auf der Straße läuft provoziert das ein „aggressives“ Verhalten der Autofahrenden.
- Die Barrierefreiheit sollte verbessert werden (Blindenleitsystem)
- Das Schild, welches auf den Durchgang (Passage zum Holzweg) hinweist steht sehr versteckt hinter einem Baum/Busch

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen („Huppel“) vorsehen, um Geschwindigkeit zu senken.

Haltepunkt Nr. 4: Hospitalstraße



Situationsbeschreibung:

Die Hospitalstraße ist eine Altstadtstraße im Einrichtungsverkehr (Richtung Rathausplatz). Radverkehr ist in beiden Richtungen möglich. Es besteht eine fußläufige Verbindung zur Vorstadt. Im Kurvenbereich ist die Zufahrt zu einem Parkplatz. Die Straße ist gepflastert, der Gehwegbereich ist durch helles Pflaster von der Fahrbahn getrennt. Im Zugangsbereich zur Fußgängerzone besteht ein kleiner Aufenthaltsbereich mit einer Bank.

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Der Parkplatz, hinter der Stadthalle gelegen, ist eine provisorische Einrichtung.
- Das Kopfsteinpflaster in der Hospitalstraße der Straße wurde explizit vor ca. 20 Jahren aus stadtgestalterischen Gründen so ausgewählt. Es sollte daran nichts geändert werden.
- Der kleine Platzbereich ist dunkel und wirkt ungepflegt, trotz Bank lädt er nicht zum Verweilen ein. Es gibt auch keine schöne Aussicht.

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Allgemein sollten mehr Bänke aufgestellt werden. Gewünscht wird ein Bankprogramm (Verorten entsprechender Standorte im Stadtgebiet).

Haltepunkt Nr. 5: Rushmoorpark (Feldbergschule)



Situationsbeschreibung:

Der Rushmoorpark ist ein innenstadtnaher Park mit Aufenthaltsqualität. Im Park befindet sich ein Teich, umgeben von Bänken. Die fußläufige Erschließung der Feldbergschule führt durch den Park. Von den Schüler*innen wird der Parkbereich in den Pausen genutzt. Im südlichen Teil des Rushmoorparks ist ein Fitness-Parcours. Durch den Park führt eine wichtige Rad- und Fußverkehrsverbindung (gemeinsamer Geh- und Radweg) von der Straße Kleine Schmieh über die Aumühlenstraße bis zur Adenauerallee. Eine wichtige Fußwegeverbindung besteht auch bis zur Oberhöchstader Straße Richtung Rathaus/Vorstadt.

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Die Verbindung durch den Rushmoorpark ist eine gute Fußverkehrsverbindung und ein beliebter Spazierweg.
- Es gibt keine Beleuchtung („nachts total dunkel“).
- Im Winter wird kaum geräumt, es ist häufig Glatteis.
- Es fehlen Toiletten, gerade bei Veranstaltungen z. B. im Sommer (Orscheler Sommer), auch wenn man dann die der Schule nutzen kann.
- Der Weg über das Schulgelände zur Straße Kleine Schmieh wurde vom Schuldirektor gesperrt. Es gibt aber wohl ein paar Meter weiter eine weitere Möglichkeit abzukürzen.
- Die Querung vom Lomonossowpark über die Oberhöchstader Straße ist schwierig, man muss erst einen Umweg zur Ampel laufen und dann wieder zurück.

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Öffentliche Toiletten wären wünschenswert für „Besucher*innen“ des Spielplatzes oder generell, da der Rushmoorpark im Sommer sehr beliebter Ort ist.

Haltepunkt Nr. 6: Oberhöchstader Straße**Situationsbeschreibung:**

Die Oberhöchstader Straße ist eine bedeutende Verkehrsachse zur Erschließung der Kernstadt von Oberursel mit einer Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz/24h. Für den Fußverkehr sind beidseitig Gehwege angelegt, der Radverkehr wird im Fahrbahnraum geführt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50km/h. Höhe Lindenstraße ist von dort eine wichtige Zugangsmöglichkeit zum Rathaus und zur Fußgängerzone. Gewünscht wird an dieser Stelle eine gesicherte Querung (Fußgängerüberweg).

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Die Lindenstraße ist die Hauptverbindung von der Seniorenresidenz Richtung Stadtzentrum. Gewünscht wird die Anlage eines Fußgängerüberweges. (Hinweis der Verwaltung: es wird im Jahr 2020 dort anstelle der Mittelinsel ein Fußgängerüberweg eingerichtet. Ebenfalls wird es eine versuchsweise Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeit Tempo 30 geben).
- Der Bereich zwischen der Polizei und der VHS ist schwer zu begehen wegen der vielen Autos (Ein-/Ausfahrt Parkhaus). Gefährliche Situation auch für Radfahrende, die auf der Oberhöchstader Straße fahren. Die Ausfahrt an dieser Stelle sollte unterbunden werden.
- Es fehlt eine Bushaltestelle vor dem Rathaus. Das Rathaus ist schwer mit dem ÖPNV erreichbar.

- Morgens ist zu beobachten, dass viele Schüler*innen auf dem Gehweg radeln, da sie wegen des Staus so besser vorankommen, der Fußverkehr wird dadurch behindert.

Haltepunkt Nr. 7: Adenauerallee



Situationsbeschreibung:

Die Adenauerallee ist die zentrale Verbindung vom Bahnhof zum Zentrum von Oberursel mit Fußgängerzone und Rathaus. Im fußläufigen Bereich hat sie alleeartigen Charakter mit guter Aufenthaltsqualität. Der parkähnliche Seitenbereich ist mit Bänken ausgestattet und mit Kunstobjekten gestaltet. Der ca. 4,0 m breite Weg ist als Gehweg/ Radverkehr frei beschildert. Radfahrende nutzen diesen Weg und nicht die nebenliegende Fahrbahn.

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Der Fußgängerüberweg Höhe Aumühlenstraße ist gefährlich, die Autos halten nicht an.
- Es ist gewünscht, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn fährt. Bis 2010 war Fuß- und Radverkehr klar getrennt im Bereich der Allee. Danach wurde Gehweg/ Radverkehr frei angeordnet.
- Hinweis der Verwaltung: Auf der Adenauerallee bis zum Bahnhof wird demnächst streckenbezogenes Tempo 30 angeordnet.

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Vorschlag für eine geänderte Verkehrsführung: Einbahnstraßenregelung Adenauerallee stadteinwärts und Feldbergstraße stadtauswärts.
- Auf der Adenauerallee sollte ein Radfahrstreifen abmarkiert werden.

Haltepunkt Nr. 8: Nassauer Straße/ Feldbergstraße**Situationsbeschreibung:**

Die Neugestaltung der Nassauer Straße im Zuge des Bahnhofprojektes ist das zentrale Verkehrsvorhaben in Oberursel (Anbindung von der „Weinbergumgehung“ bis zu „An den drei Hasen“). Vom Bahnhof Oberursel bis zum Gymnasium Oberursel ist die Nassauer Straße eine wichtige Rad- und Fußverkehrsverbindung. Der lang geforderte Radweg ist im Bau (Eröffnung im November). Über die Nassauer Straße soll laut Machbarkeitsstudie die Radschnellverbindung Frankfurt-Vordertaunus verlaufen. Die Nassauer Straße findet ihre Fortsetzung in der Homburger Landstraße (L 3006) mit Anbindung an Bad Homburg. In der Feldbergstraße ist das Halbhochparken auf dem Gehweg durch Beschilderung legalisiert.

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Die Wartezeiten an der Fußgängerschutzanlage (Ampel für Fußverkehr) Nassauer Straße sind zu lang. Dies führt dazu, dass bei Rot die Straße gequert wird, um den Bus zu erreichen, wenn er in die Haltestelle einfährt.
- Im Zugangsbereich zum Bahnhof Oberursel stehen haltende Autos oft auf dem Blindenleitstreifen.
- Die Ankunftszeiten der S-Bahn und die Abfahrt der Busse sind nicht koordiniert.
- Die Anlage des Radweges (vor allem für die Schüler*innen auf dem Weg zum Gymnasium) wird begrüßt.

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Einrichtung eines Linksabbiegefahrstreifens in Feldbergstraße.
- An der Fußgängerschutzanlage sollte eine „Count-Down-Ampel“ eingerichtet werden.

Haltepunkt Nr. 9: Zeppelinstraße/ Liebfrauenstraße**Situationsbeschreibung:**

Im Zugangsbereich zum Gymnasium Oberursel verläuft die Zeppelinstraße. Sie ist zwischen der Liebfrauenstraße und der Goethestraße als Einbahnstraße ausgewiesen. Für den Radverkehr ist Gehweg/ Radverkehr frei ausgeschildert. Bedingt durch den morgendlichen Bringverkehr kommt es zu Konflikten. Zu beobachten ist verbotswidriges Gehwegparken in den Straßen Zeppelinstraße, Goethestraße, Herzbergstraße. Der Straßenzug Zeppelinstraße-Liebfrauenstraße-Herzbergstraße ist konzeptionell als Nahmobilitätsachse vorgesehen. In der Woche der Mobilität wurde der Straßenzug provisorisch als Fahrradstraße ausgeschildert. Im Jahr 2020 soll dazu ein Verkehrsversuch durchgeführt werden.

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Die Einrichtung einer Fahrradstraße wird befürwortet. Allerdings war der Zeitraum für die provisorische Einrichtung im September zu kurz (hat kaum jemand mitbekommen).
- Die Lehrkräfte parken im öffentlichen Straßenraum rund um die Schule, obwohl die Schule über ein Parkhaus verfügt (allerdings kostenpflichtig).

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Es sollte im Gebiet rund um die Schule Anwohnerparken eingerichtet werden.

- Auf der Berliner Straße sollte die (ehemals) vorhandene Elternhaltestelle wieder eingerichtet werden.
- Das Schild Gehweg/ Radverkehr frei sollte entfernt werden. Der Radverkehr (auch die Schüler*innen) sollten die Fahrbahn nutzen.

Haltepunkt Nr. 10: Liebfrauenstraße/ Berliner Straße



Situationsbeschreibung:

Die Kreuzung Liebfrauenstraße/ Berliner Straße ist für die Schüler*innen des Gymnasiums Oberursel ein zentraler Zugang. Zu Fuß kommen sie von der Haltestelle „Stadtmitte“, mit dem Rad ist es eine wichtige Verbindung u.a. zum Fahrradparkplatz. Die Kreuzung ist als „Rund-um-Grün“ signalisiert. Die Liebfrauenstraße ist hinter dem Schulparkplatz als Tempo 30 beschildert, es gibt eine barrierefreie Bushaltestelle. Ein Fußverkehrsleitsystem ist im Kreuzungsbereich vorhanden.

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Das „Rund-um-Grün“ gilt nur zu den Schulzeiten.
- Aus Sicht der Blinden ist „Rund-um-Grün“ keine gute Lösung, wenn das Akustiksignal fehlt (wie an dieser Kreuzung) (Hinweis: ohne Akustiksignal orientieren sich Blinde an den fahrenden Autos, die halten aber an der gesamten Kreuzung beim „Rund-um-Grün“)
- Nach Anforderungsgrün bei der Ampel lange Wartezeit (30-40 sec.)

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Akustiksignal an der Kreuzung einrichten
- Ampel auf Fußverkehrsfreundlichkeit hin überprüfen.

Haltepunkt Nr. 11: Oberhöchstadter Straße/Vorstadt/ Adenauerallee



Situationsbeschreibung:

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

Anmerkungen einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Die Einrichtung eines Shared Space - Bereichs an dieser Stelle wird nicht befürwortet.
- Busse fahren langsam und vorsichtig über den Fußgängerbereich.
- Autos fahren teilweise den Bussen hinterher (Rechtsabbieger über den Fußweg).
- Im Zugangsbereich zur Post kommt es zwischen ein- und ausfahrenden Autos, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu Konflikten (enger unübersichtlicher Bereich).
- Die Aufstellfläche für die Bushaltestelle in Richtung Bahnhof ist zu klein, die Haltestelle hat keine Überdachung.

Vorschläge einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmerr:

- Die Ausfahrt von den Postparkplätzen in die Adenauerallee sollte geschlossen werden.

- Das Parken im Zugangsbereich zur Kreuzung sollte unterbunden werden.
- Bushaltestelle in Richtung Bahnhof: Die Ein-/Ausfahrt neben der Targobank sollte geschlossen werden. Der Parkplatz ist auch rückwärtig über die Austraße erreichbar. Den Platz davor könnte man dann für eine längere Bushaltestelle nutzen.

9.3 Protokoll zum 2. Workshop

Termin: 04. Februar 2020 (17.00 - 21.00 Uhr)

Tagesordnung

1. Begrüßung, Ablauf, Protokolle
2. Input - Lösungsansätze für Oberursel
3. Arbeitsphase I: Auswahl der Maßnahmen
4. PAUSE mit Pausenaufgabe
5. Arbeitsphase II: Ausarbeiten konkreter Lösungen
6. Präsentation der Ergebnisse
7. Ausblick, Feedback und Verabschiedung

1. Begrüßung, Ablauf, Protokolle

Herr Fink (Erster Stadtrat Oberursel) begrüßt die Anwesenden. Er bedankt sich für das erneut zahlreiche Erscheinen sowie die gute Diskussionskultur sowie die konstruktiven Diskussionen mit spannenden Ergebnissen beim 1. Workshop.

Frau Krause (plan & rat) begrüßt als Moderatorin des Abends ebenfalls die Anwesenden. Sie erläutert kurz den geplanten Ablauf des Abends und berichtet über den Stadtspaziergang vom 9.11.2019.

Zu den Protokollen des 1. Workshops sowie des Stadtspaziergangs gab es keine Rückmeldungen.

2. Input - Lösungsansätze für Oberursel

Frau Prahlow (PGV-Alrutz) stellt kurz die finalen Formulierungen der Leitlinien vor, die beim 1. Workshop erarbeitet wurden.

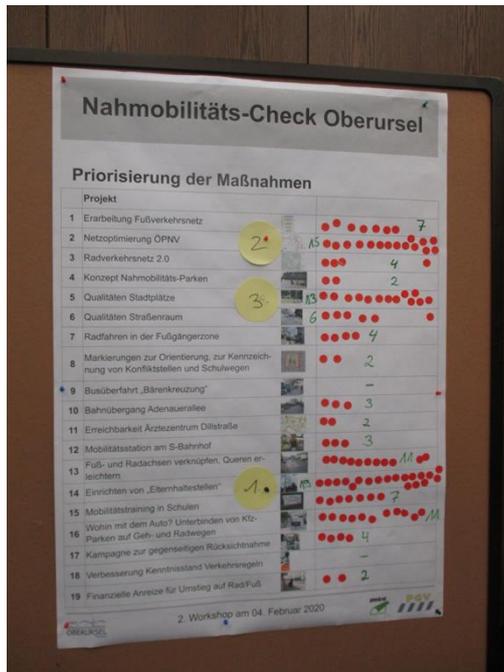
Hierzu gab es von Seiten der Teilnehmerinnen und Teilnehmern keinen Änderungsbedarf.

Als inhaltlichen Input stellen die Gutachterinnen 19 mögliche Maßnahmen als erste Lösungsansätze zur Verbesserung der Nahmobilität in Oberursel vor. Die Auswahl der Themen erfolgte nach den Ergebnissen der bisherigen Termine und Diskussionen sowie der abgestimmten Leitlinien.

Die vorgestellten Maßnahmen können insgesamt den Handlungsfeldern Konzeption, Infrastruktur sowie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zugeordnet werden.

3. Arbeitsphase I: Auswahl der Maßnahmen

Anhand verteilter Klebepunkte konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmern die vorgestellten Projekte priorisieren. Jede/r Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnte dabei insgesamt 5 Punkte auf die Projekte verteilen - es war auch möglich, mehrere Punkte für eine Maßnahme abzugeben. Nachfolgend ist die finale Punkteverteilung aufgeführt:



1. Einrichten von „Elternhaltestellen“ (19 Punkte)
2. Netzoptimierung ÖPNV (15 Punkte)
3. Qualitäten Stadtplätze (13 Punkte)
4. Fuß- und Radachsen verknüpfen, Queren erleichtern (11 Punkte)
5. Wohin mit dem Auto? Unterbinden von Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen (11 Punkte)
6. Erarbeitung Fußverkehrsnetz (7 Punkte)
7. Mobilitätsstraining in Schulen (7 Punkte)
8. Qualitäten Straßenraum (6 Punkte)
9. Radverkehrsnetz 2.0 (4 Punkte)
10. Radfahren in der Fußgängerzone (4 Punkte)
11. Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme (4 Punkte)
12. Mobilitätsstation am S-Bahnhof (3 Punkte)
13. Bahnübergang Adenauerallee (3 Punkte)
14. Konzept Nahmobilitäts-Parken (2 Punkte)
15. Markierungen zur Orientierung, zur Kennzeichnung von Konfliktstellen und Schulwegen (2 Punkte)
16. Erreichbarkeit Ärztezentrum Dillstraße (2 Punkte)
17. Finanzielle Anreize für Umstieg auf Rad/Fuß (2 Punkte)
18. Busüberfahrt „Bärenkreuzung“ (0 Punkte)
19. Verbesserung Kenntnisstand Verkehrsregeln (0 Punkte)

Für die konkretere Ausarbeitung sollten die drei Projekte mit den höchsten Punktzahlen ausgewählt werden.

Diese sind:

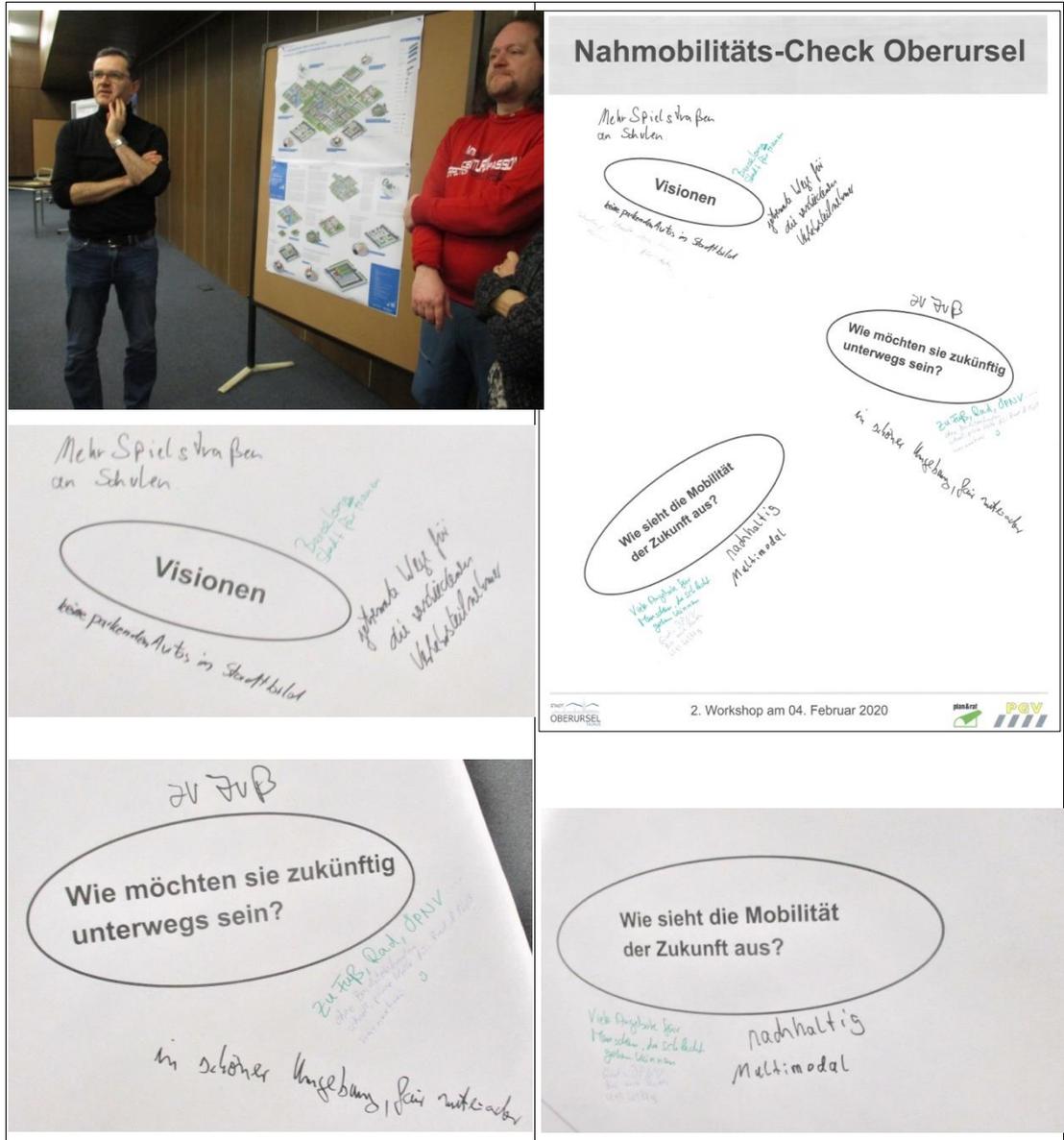
- Einrichten von „Elternhaltestellen“ (19 Punkte)
- Netzoptimierung ÖPNV (15 Punkte)
- Qualitäten Stadtplätze (13 Punkte)

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurden für die 2. Arbeitsphase in 3 Gruppen aufgeteilt und den Themen zugeordnet.

4. PAUSE mit Pausenaufgabe

In der Pause bestand Gelegenheit, sich zum Thema Visionen für Oberursel Gedanken zu machen. Damit wurde eine Idee aus dem 1. Workshop aufgegriffen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmern konnten auf der Wandtafel zu den Fragen: „Wie möchten Sie zukünftig unterwegs sein?“, „Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus?“ ihre Vorstellungen äußern. Herr Rüffer von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am

Main mbH (VgF) hatte sich dankenswerterweise bereit erklärt, die Stellwand während der Pause zu betreuen. Er erläuterte anhand eines Posters Möglichkeiten der Mobilität der Zukunft: individuelle und öffentliche Mobilität aus einem Guss – geteilt, elektrisch und autonom.



5. Arbeitsphase II: Ausarbeiten konkreter Lösungen

Frau Krause stellt die Arbeit in den drei Kleingruppen vor und erläutert die „Vierfelder-Methode“. Für die drei ausgewählten Themen (s.o.) gibt es jeweils eine Arbeitsgruppe mit einer/m Teamer*in. In den Gruppen werden jeweils die Aspekte

- Was müssen wir tun?
- Welche Probleme erwarten wir?
- Wer würde die Idee unterstützen?
- Womit fangen wir an? - 1. Schritt innerhalb von 3 Monaten. Nach 1 Jahr müsste erreicht sein?

diskutiert.

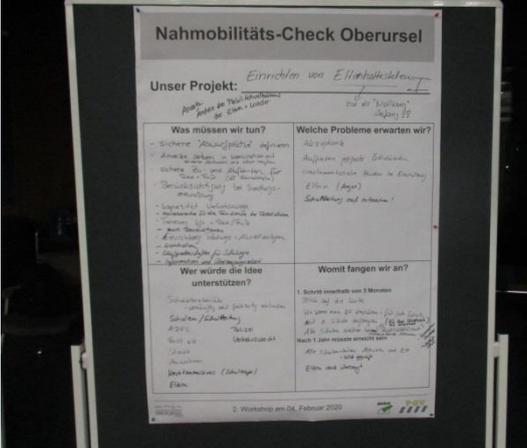
Die Gruppen wurden durch Frau Prahlow (PGV-Alrutz), Herrn Dr. Molter und Herrn Neugebauer (beide Stadt Oberursel) geleitet.

Die Gruppen wechselten nach jeweils 20 Minuten die Arbeitsgruppe, so dass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmern bei allen drei Themen mitdiskutieren und ihre Anregungen einbringen konnten.



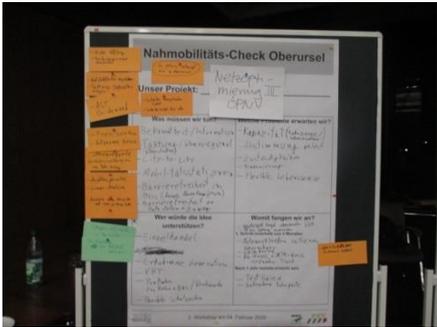
6. Präsentation der Ergebnisse

Die Teamer*innen stellen die Ergebnisse kurz vor.

<p>Einrichten von Elternhaltestellen (Frau Prahlow)</p> <p>Wichtiger Grundansatz:</p> <p>Elternhaltestellen sollen einen Anfang/erste „Notlösung“ darstellen</p> <p>Ziel: Ändern des Mobilitätsverhaltens der Eltern + Kinder</p>	
<p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sichere „Abwurfplätze“ definieren • Anreize setzen in Kombination mit anderen Aktionen, die schon laufen • Sichere Zu- und Abfahrten für Rad + Fuß (z. B. Fahrradstraße) • Berücksichtigung bei Siedlungsentwicklung • Kapazität Verkehrswege • Haltebereiche für alle Dienste der Förderschulen • Trennung Kfz – Rad/ Fuß • Auch Restriktionen • Einrichtung Radwege + Abstellanlagen • Kontrollen • Laufpatenschaften für Schulwege • Information und Überzeugungsarbeit 	<p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Akzeptanz • Auffinden <u>geeigneter</u> Örtlichkeiten • Parlamentarische Hürden bei Einrichtung • Eltern (Angst) • Schulleitung muss mitmachen
<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schulelternbeiräte vernünftig und frühzeitig einbinden • Schulen/ Schulleitung • ADFC • Fuss e. V. • Stadt • Anwohner • Hochtaunuskreis (Schulträger) • Eltern • Polizei • Verkehrswacht 	<p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blick auf die Karte • Wo kann man Elternhaltestellen einrichten – für jede Schule • Mit 1 Schule anfangen (GS am Urselfach, GS Stierstadt, Gymnasium Oberursel, Waldorfschule) • Alle Schulen machen bei entsprechenden Aktionen (z. B. STADTRADELN) mit <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle Schulen haben Aktionen und Elternhaltestellen und sind geprüft • Eltern sind überzeugt

<p>Qualitäten Stadtplätze (Herr Dr. Molter)</p> <p>Stadtplätze und Straßenraum werden zusammen betrachtet („man muss ja zu den Plätzen hinkommen“)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie kann ein guter Platz funktionieren? • Was macht einen guten Straßenraum aus? 	 <p>The image shows a workshop board titled "Nahmobilitäts-Check Oberursel" with handwritten notes and sticky notes. The board is divided into sections: "Qualitäten Stadtplätze", "Unser Projekt:", "Was müssen wir tun?", "Welche Probleme erwarten wir?", "Womit fangen wir an?", and "Wer würde die Idee unterstützen?". The sticky notes contain various ideas and concerns related to urban mobility and public spaces.</p>
<p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze zu Anwohnerplätzen • Blumen statt Poller • Infrastruktur um Spielplätze z. B. Wasser, Bücherschrank • Möbel können vom Platz für Markt entfernt werden wie Poller <u>oder</u> Gaststätte darf Plätze nutzen • Nutzung der technischen Möglichkeiten • Klare Trennung der Verkehre • Plätze für unterschiedliche Bedürfnisse z. B. Bänke in der Mitte • Verweilqualität erhöhen • Analyse ‚Was ist ein Stadtplatz‘? • Plätze aus Sicht von Frauen planen • Sicherheit: Beleuchtungskonzept • Toiletten in die ein Kinderwagen reinpasst an Plätzen • Sitzmöglichkeiten, Sitzgruppen • Wasser integrieren • Schattenplätze schaffen/ Keine Hitzeinseln planen • Spielmöglichkeiten 0 – 111 • Bänke/ WLAN sind Systemrelevant! • Abfall + Bank trennen! • Platzstruktur/ Stadtgrün ‚urban gardening‘ • Analyse ‚Was ist ein Stadtplatz?‘ • Was macht einen guten Platz aus? „Funktionierend“ 	<p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anlieger: Lärm, Müll • Planungszeitraum • Prioritätssetzung • Folgekosten • Pflegeaufwand („Patenschaften“?)
<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seniorinnen und Senioren • „Ballspielplatz“ Tischtennis, Basket... • Belebung der Plätze durch Anlieger • Beteiligung Anwohner • Verein öffentlicher Raum • Jugendzentren, Jugendbetreuung • Schulen etc. für Gestaltung • In der Planung: <u>Verbände/ Interessensvertreter</u> 	<p>Womit fangen wir an?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung Stadt/ Land/ Sponsoren • Platzbegehung: Wo fühle ich mich wohl? Warum nicht? • Schwerpunkte setzen <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Patenschaften für „Grünecken“ etc.

	<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkte Überwachung der Nutzung von Straßenraum • Mobile Parkbänke + Technik • Aufkleber „Doof geparkt“ • Fahrradparkplätze/ -Ständer <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines Konzepts ‚Zukunft des Parkens‘ • Leitlinien der Straßenraumgestaltung
--	--

<p>Netzoptimierung ÖPNV (Herr Neugebauer)</p> <p>Von überall nach überall in 30 min. (incl. Umsteigen)</p> <p>1. Schritt: Analyse Liniennetz</p> <p>Moderne, innovative Formen (on demand, Ride-pooling)</p>	
<p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bekanntheit/ Information • Taktung/ Überregional (Oberstedten) • City-to-City • Mobilitätsstationen • Bus (Ansage, Absenkung, Platz) • Barrierefreiheit an Haltestellen + Zuweg • Anreiz zum Verzicht auf PKW → 10 min. Takt • Anschlussgarantie • Linien-Analyse • Übergreifende Verkehrsmeldungen im Fahrzeug • Preise senken • Autonome Busse • AST on-demand • Aufstellflächen vergrößern • Taktung Stoßzeiten enger • Ride-Pooling • Förderprogramme überprüfen • Schüler Kurzstrecken Ticket • Schülerticket für alle • In 30 min. überall hin in Oberursel • Stoppen auf Wunsch in der Nacht • on-demand für Rollstühle/ Rollatoren 	<p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapazität (Fahrzeuge/ Infrastruktur) • Abstimmung gelöst • Zuständigkeiten • Finanzierung

<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzelhandel • Erfahrene Generation • VHT • ProBahn/ ProBahn + Bus/ Verbände • Flexible Schulzeiten 	<p>Womit fangen wir an?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wartezeit Regel überprüfen VGF • 10 min. Taktung ansprechen <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten</p> <ul style="list-style-type: none"> • VFG + traffiQ + RMV on-demand Kontakt • Netzwerktreffen initiieren Unternehmer • Liniennetzanalyse • HG-Kreis + MTK-Kreis → Runder Tisch <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Testlinien • Zufriedene Fahrgäste
--	---

7. Ausblick, Feedback und Verabschiedung

Frau Prahlow erläutert zum Abschluss kurz das weitere Vorgehen. Für alle vorgestellten 19 Maßnahmen werden von den Gutachterinnen Steckbriefe erarbeitet. Alle Ergebnisse des Verfahrens werden im anschließend zu erarbeiteten Nahmobilitätsplan für die Stadt Oberursel zusammengestellt und abgestimmt.

Herr Fink beendet den Workshop mit Dankesworten für die aktive Unterstützung beim Vorhaben der Stadt Oberursel, die Nahmobilität zu fördern. Beim Workshop wurden zahlreiche neue Ideen generiert, die die Nahmobilität in Oberursel voranbringen und als neues „Leitprojekt“ in die Verwaltungsarbeit eingehen sollten.

Zum Abschluss konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmern ihr Feedback zu Arbeitsweise und Ergebnissen der beiden Workshops abgeben (Einpunkt-Bewertung):



Ende 21.00 Uhr, Protokoll: Heike Prahlow/ Juliane Krause