

Stadtentwicklung - Verkehrsplanung

Information des Bürgermeisters für den Magistrat, den Bau- Umwelt- und Klima- ausschuss sowie den Ortsbeirat Mitte

Betr.: Ergebnisse der informellen Bürgerbeteiligung und fachliche Anmerkungen zur Neugestaltung der Eppsteiner Straße zwischen dem Homm- Kreisel und dem Marktplatz

Sachstand:

Für die Neugestaltung der Eppsteiner Straße wurde eine informelle Bürgerbeteiligung durchgeführt. Dabei wurden die drei erarbeiteten Konzepte

- Klassisch: Fahrbahn und Gehwege (Konzept 1; vgl. Anlage 1),
- Verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche (Konzept 2; vgl. Anlage 2) und
- Fußgängerzone (Konzept 3; vgl. Anlage 3) vorgestellt.

Auf die Konzepte und deren Auswirkungen wurde bereits eingegangen (vgl. auch www.oberurselindialog.de).

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung liegen nun vor und sind auch online unter <https://www.oberurselindialog.de/ergebnisse> für die Öffentlichkeit einsehbar. Der Verlauf der Online-Veranstaltung am 16.06.2021 ist im Protokoll (vgl. Anlage 4) nachvollziehbar. Eine Aufzeichnung der Veranstaltung ist ebenfalls als Video unter <https://www.oberurselindialog.de/machmit> abrufbar. Die Ergebnisse der Veranstaltung sowie der Fragebogen-Aktion (online und in Papierform) sind in Anlage 5 zusammengefasst und gegenübergestellt. Fachliche Anmerkungen zu den eingegangenen Anmerkungen, Ideen und Fragen sind in einer Synopse einsehbar (vgl. Anlage 6).

Die fachlichen und sonstigen Stellungnahmen sind in Anlage 7 zusammengefasst. Sie beinhalten Rückmeldungen folgender Institutionen/ Abteilungen/ Personen:

1. Abfallwirtschaft
2. Behindertenbeauftragter der Stadt
3. Brandschutz
4. BSO
5. BUKA vom 22.06.2021
6. Denkmalschutz
7. Regionaler Verkehrsdienst (Landespolizei)
8. Stadtpolizei
9. Radbeauftragte, Schulwegbeauftragte der Stadt
10. Sozialverband VdK
11. Stadtwerke
12. Straßenverkehrsbehörde
13. Gastronomen, Unternehmen

Die Inhalte wurden bereits bzw. werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

Verkehrliche Wirkung:

Als Ergänzung zu den bereits vorgebrachten Erläuterungen und zum Standort der Bushaltestelle „Marktplatz“ (vgl. Anlage 8) werden nachfolgend die verkehrlichen

Wirkungen der Konzepte auf Basis des Verkehrsmodells der Stadt Oberursel im Prognosejahr 2030 näher erläutert.

Die Eppsteiner Straße wird in der Analyse 2018 von rd. 6.500 Kfz/Tag (DTV_W = durchschnittlicher werktäglicher Verkehr) befahren und im Prognosefall 2030 (mit Durchstich Nassauer Straße) von rd. 6.000 Kfz/Tag. Das entspricht einer Spitzenstundenbelastung von rd. 600Kfz/h. Die Wirkungsanalyse basiert auf dem Prognosefall 2030. Der Vergleich zeigt, dass in auf Basis der Analyse 2018 vergleichbare Wirkungen eintreffen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Eppsteiner Straße (d.h. ohne Quelle oder Ziel in der Altstadt) beträgt gemäß rd. 50%. Hauptsächlich setzen sich die Durchgangsverkehre der folgenden Relationen (Hin- und Rückrichtung) zusammen:

- Oberursel Nord – Oberhöchstader Straße West (rd. 1.300 Kfz/Tag)
- Wohngebiet Erich-Ollenhauer Straße - Königsteiner Straße – (rd. 700 Kfz/Tag)
- Wohngebiet um Erich-Ollenhauer-Straße – Oberhöchstader Straße West (rd. 400 Kfz/Tag)
- Oberursel Nord – Königsteiner Straße (rd. 350 Kfz/Tag)
- Wohngebiet Erich-Ollenhauer Straße - Altkönigstraße (rd. 300 Kfz/Tag)

Das sind potentielle Verkehre, die ohne negative Wirkung für die Altstadt und größtenteils ohne große Zeitverluste auf andere Hauptstraßen verlagert werden können.

In Konzept 1 sind bei Tempo 30 keine nennenswerten Verlagerungen zu erwarten, da die Verkehre ähnlich wie im Bestand abgewickelt werden können. Die geregelte Engstelle ist vergleichbar mit der bereits vorhandenen Engstelle infolge der durch die an der Stadtbücherei angeordneten Stellplätze. Gemäß Verkehrsmessungen im März 2021 beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit heute ca. 22 km/h. die Einführung von Tempo 20 führt zu einer Entlastung der Eppsteiner Straße von rd. 500 Kfz-Fahrten/Tag.

In Konzept 2 beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit in der Eppsteiner Straße 10 Km/h. Im Ergebnis wird die Straße um rd. 1.600 Kfz/Tag auf rd. 4.400 Kfz/ Tag entlastet (-27%). Dies geschieht, da Durchgangsverkehre zum Teil nicht mehr durch die Eppsteiner Straße fahren, sondern alternative Routen - meist über die Oberhöchstader Straße zwischen der Füller Straße und der Feldbergstraße - nutzen. In der Folge nimmt der Verkehr auf diesem Abschnitt um rd. 1.000 Kfz/Tag (+8%) zu, in der Altkönigstraße um 200 Kfz/Tag (+4%) und in der Feldbergstraße um 300 Kfz/Tag (+3%). Die Füllerstraße wird leicht entlastet (-200 Kfz/Tag); die Gassen der Altstadt erfahren keine wesentliche Veränderung, da alle Gassen weiterhin ohne Umwege erreichbar bleiben.

In Konzept 3 wird die Eppsteiner Straße zwischen dem Marktplatz und der Ackergasse für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt. Dadurch wird der Tagesverkehr in der Eppsteiner Straße (je nach Abschnitt) um rd. 5.100 Kfz/Tag (-85%) reduziert. In der Folge treten große Verkehrsverlagerungen in die Altstadt auf, da die Altstadtgassen nun auf anderen Routen teils mit Umwegen angefahren werden müssen (betrifft Quell- und Zielverkehre der Altstadt). Z.B. sind in der Oberen Hainstraße, der Portstraße, der Marxstraße, der Korfstraße und der Ackergasse Verkehrszunahmen von rd. 300 bis 900 Kfz/Tag zu erwarten. Das entspricht mehr, als einer Verdoppelung.

In den übergeordneten Hauptstraßen ergibt sich aufgrund von verlagerten (insbesondere ehemaligen Durchgangs-) Verkehren ein differenzierteres Bild mit Verkehrszu- und Abnahmen:

- Oberhöchstader Straße zwischen Füllerstraße und Feldbergstraße +2.800 Kfz/Tag (+22%)
- Feldbergstraße +500 Kfz/Tag (+5%)
- Altkönigstraße +200 Kfz/Tag (+4%)
- Füllerstraße -800 Kfz/Tag (-9%)
- Hohemarkstraße nördlich Homm-Kreisel -1.300 Kfz/Tag (-12%)

Empfehlung und Weiteres Vorgehen:

Aus fachlicher Sicht sowie unter Beachtung der Ergebnisse der informellen Bürgerbeteiligung wird empfohlen, das Konzept 2 (verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche) weiter zu verfolgen und im Rahmen einer Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der Stellungnahmen und der eingegangenen Anmerkungen und Hinweise auszuarbeiten und zu optimieren.

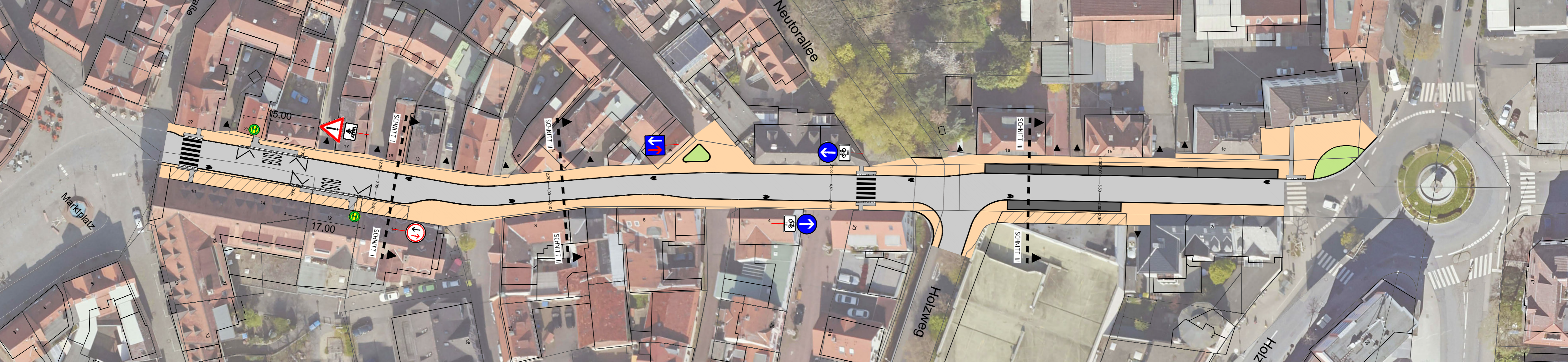
Der unterstützende Einsatz von versenkbaren Pollern verspricht einige Vorteile. Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung soll ein optimaler Standort aufgezeigt und geprüft werden. Außerdem werden die weiteren Rahmenbedingungen (Haltbarkeit und Technik, Einsatzmöglichkeiten, sonstige Anforderungen, Kosten und Wartung, Versicherung etc.) geprüft.

Um die Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung wie in Konzept 2 oder von versenkbaren Pollern zu testen, kann ein temporärer Verkehrsversuch sinnvoll sein. Die Möglichkeiten werden mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Aufgestellt:
Book, 28.08.2021

Anlagen:

- Anlage 1: Übersicht Konzept 1: Klassisch: Fahrbahn und Gehwege
- Anlage 2: Übersicht Konzept 2: Verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche
- Anlage 3: Übersicht Konzept 3: Fußgängerzone
- Anlage 4: Protokoll der Online-Veranstaltung
- Anlage 5: Ergebnisse der informellen Bürgerbeteiligung
- Anlage 6: Synopse der Anmerkungen
- Anlage 7: Stellungnahmen gesamt
- Anlage 8: Haltestellenstandort



Neutorallee

Holzweg

Marktplatz

15,00

17,00

SCHNITT I

SCHNITT II

SCHNITT III

SCHNITT I

SCHNITT II

SCHNITT III

25

23

17

15

13

11

9

7

5

1

1a

1b

1c

2

16

14

12

10

8

6

4

23

2a

2

21

27

25

23

28

25

28

28

28

21a

23

34

62

61

2,00

12,20

6,00

3,00

12,20

4,00

2,10

12,00

5,50

1,90

12,00

5,50

2,00

2,90

BUS

BUS

11

17

15

13

11

9

7

5

1

1a

1b

1c

2

16

14

12

10

8

6

4

23

2a

2

21

27

25

23

28

25

28

28

28

21a

23

34

62

61

2,00

12,20

6,00

3,00

12,20

4,00

2,10

12,00

5,50

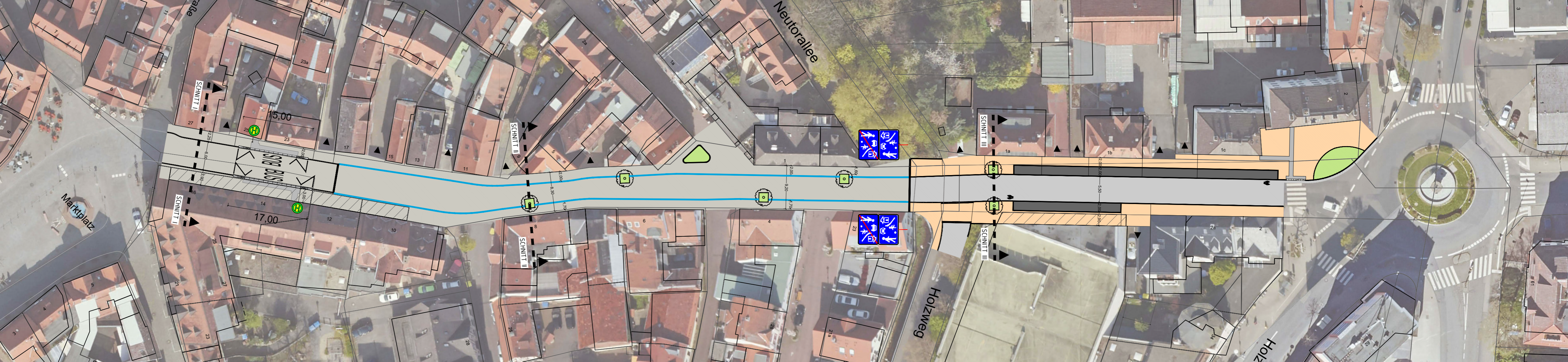
1,90

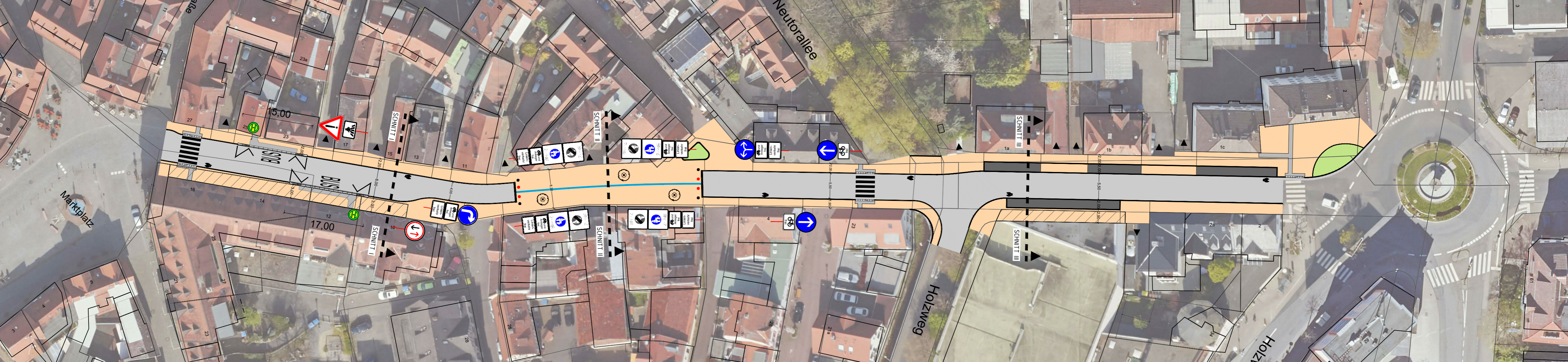
12,00

5,50

2,00

2,90





Neutrale

Holzweg

Holzweg

Marktplatz

BUS

BUS

15,00

17,00

SCHNITT I

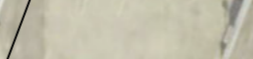
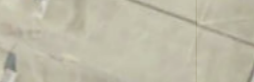
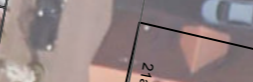
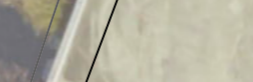
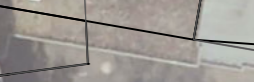
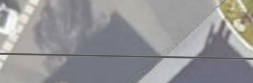
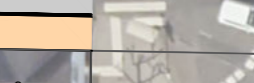
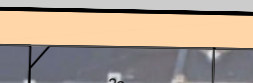
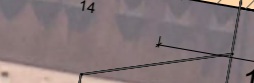
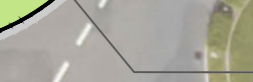
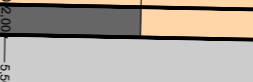
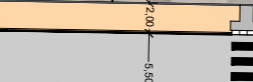
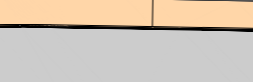
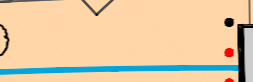
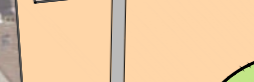
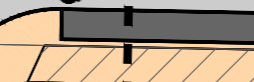
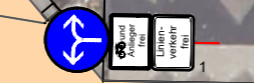
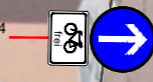
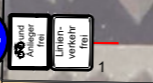
SCHNITT II

SCHNITT III

SCHNITT I

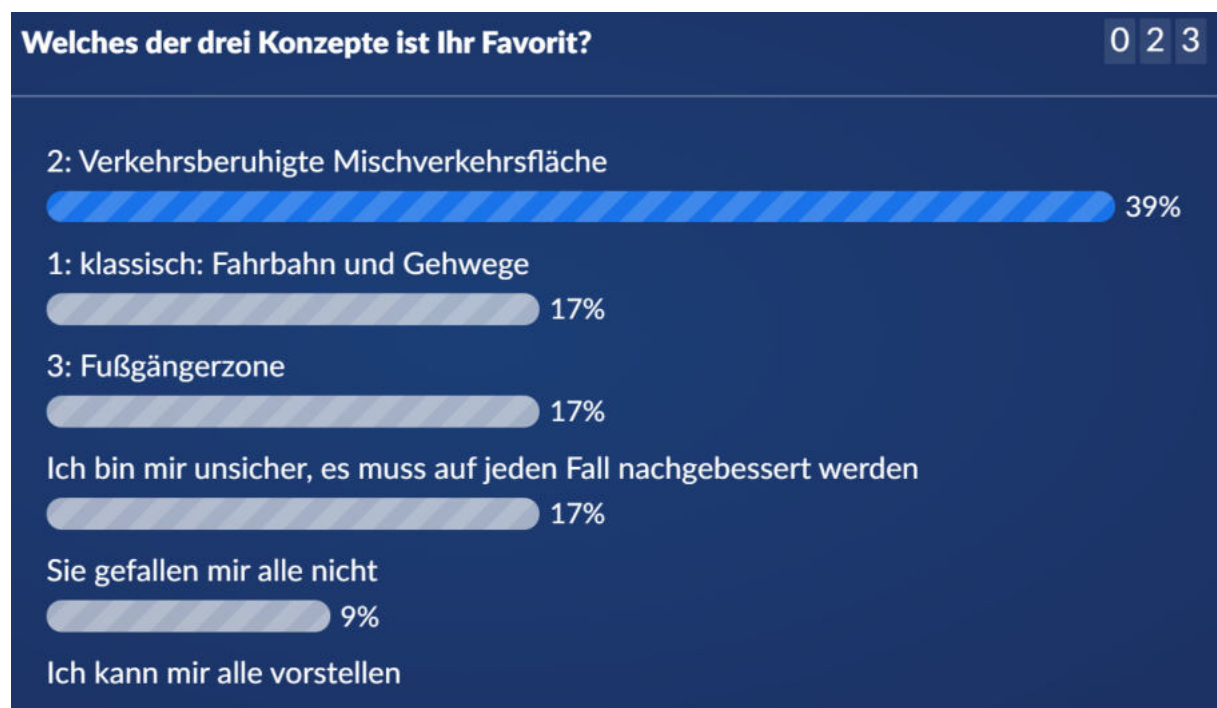
SCHNITT II

SCHNITT III



**Online-Veranstaltung
Neugestaltung Eppsteiner Straße**

Am 16.6.2021, 19.30 – 21.30 Uhr



Moderation und Dokumentation: Stefanie Heng-Ruschek, www.shr-moderation.de



1. Begrüßung & Ablauf

Herr Bürgermeister Brum begrüßt die Anwesenden der Auftaktveranstaltung zur Neugestaltung der Eppsteiner Straße. Die Bürgerbeteiligung dient der Vorbereitung der Entscheidungsfindung zum Ausbau, Sanierung und Umbau der Eppsteiner Straße. Die Eppsteiner Straße ist wichtig für die gesamte Stadt, weil sie zum Herz der Altstadt, dem Markplatz führt. Neben der zentralen Lage ist auch die zentrale Funktion prägend: Die Straße stellt eine von drei Querverbindungen von der Altkönigstraße zur Hohemarkstraße dar. Es ist ein städtebaulich sensibler Bereich mit stadtpprägendem historischem Baubestand. Wenn es urbanes Leben in der Stadt gibt, dann ist das in der Altstadt, auf dem Markplatz, aber auch die Lebensqualität der Anwohner*innen muss berücksichtigt werden. Deshalb werden viele Akteure eingebunden. Fest steht bereits, dass die Bushaltestelle verlegt wird. Überlegt wird, ob der Markplatz mit versenkbaren Pollern temporär gesperrt werden kann, z.B. auch an warmen Abenden, um den Außenbereich besser nutzen zu können.

Die Pläne werden in der Stadtbücherei ausgestellt und es wird hierzu auch einen Fragebogen geben.

Frau Herz, Ortsvorsteherin Ortsbeirat Mitte, begrüßt ebenfalls die Anwesenden. Der Ortsbeirat wurde im März gewählt und Frau Herz ist sehr interessiert daran, was mit diesem Zugang zur Altstadt, dem Aushängeschild Oberursels passieren wird. Frau Herz berichtet, dass sie viel zu dem Thema angesprochen wird und möchte heute die Diskussionen verfolgen und bietet sich gemeinsam mit den Kolleg*innen des Ortsbeirats als Ansprechpartnerin an.

Frau Heng-Ruschek, shr moderation, stellt den Ablauf und die Ziele des Abends vor: Zunächst wird Herr Book die drei Konzepte vorstellen, anschließend ist Zeit für Fragen und Diskussion. Frau Heng-Ruschek erläutert das Online-Umfrage-Tool Slido, das eingesetzt wird, um Abstimmungen und Umfragen mit den Teilnehmenden durchzuführen.

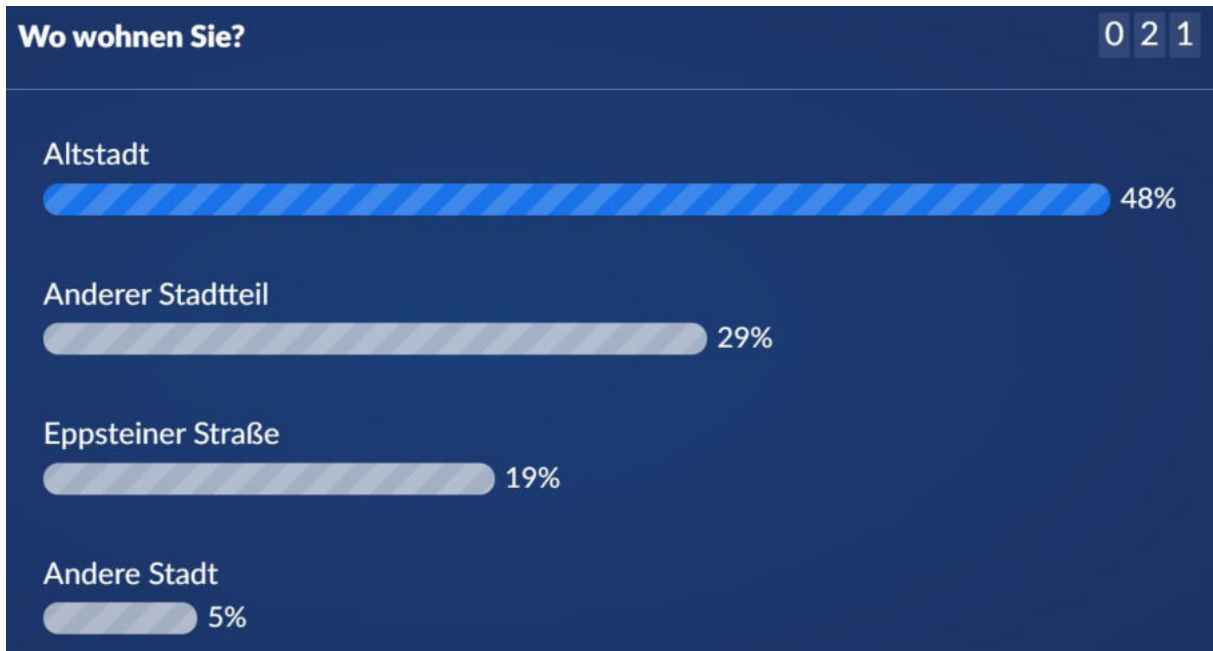
Sie stellt die Anwesenden im Veranstaltungsort Thiiird Place vor:

- Hr. Dr. Molter, Abteilungsleiter Verkehrsplanung
- Hr. Book, Verkehrsplanung
- Fr. Steinhauer, Verkehrsplanung
- Hr. Ilcken, Planungsbüro Habermehl & Follmann, Teamleiter
- Hr. Fischer, Planungsbüro Habermehl & Follmann, Projektbearbeiter
- Fr. Maurer-Schlangen, Thiiird-Place, Hosting

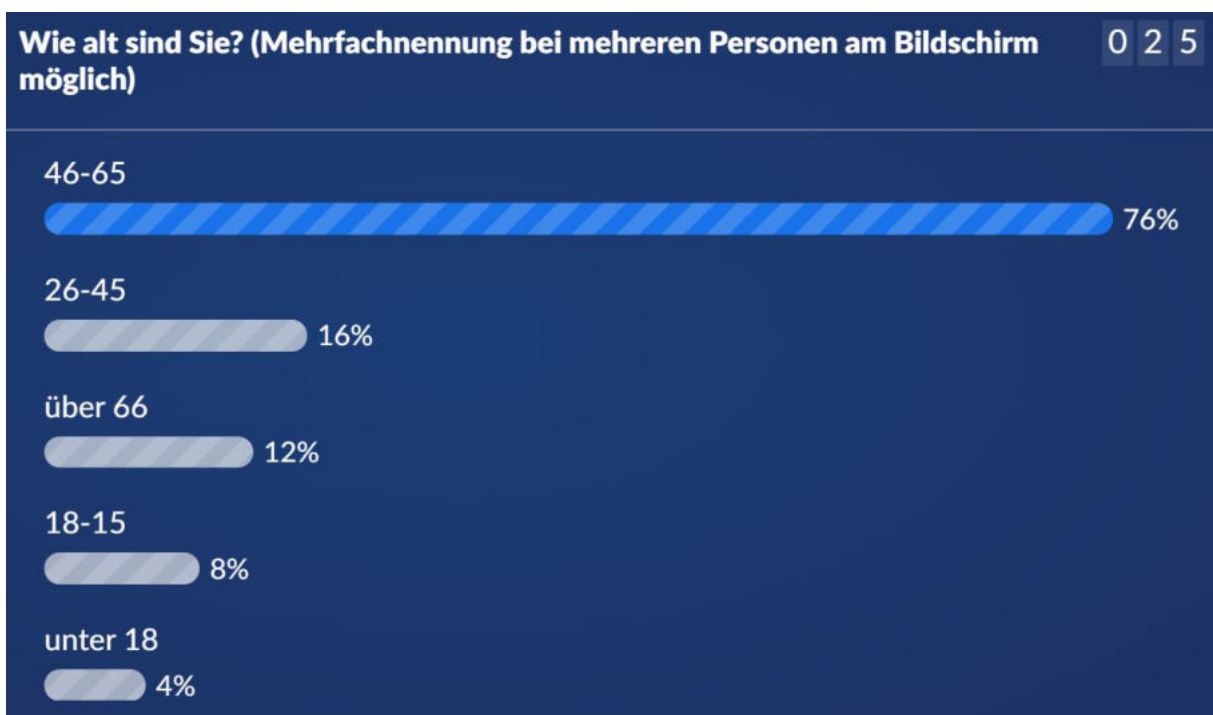
Insgesamt nehmen 42 Personen an der Veranstaltung teil, die sich insgesamt mit 62 Fragen und Hinweisen und 158 Antworten bei Umfragen beteiligt haben.

2. Umfragen Teilnehmende

Die Teilnehmenden kommen zum überwiegenden Teil aus der Altstadt, ein Fünftel wohnt in der Eppsteiner Straße. Ein Drittel kommt aus einem anderen Stadtteil, Auswärtige stellen mit einem Anteil von 5% eine Minderheit dar.

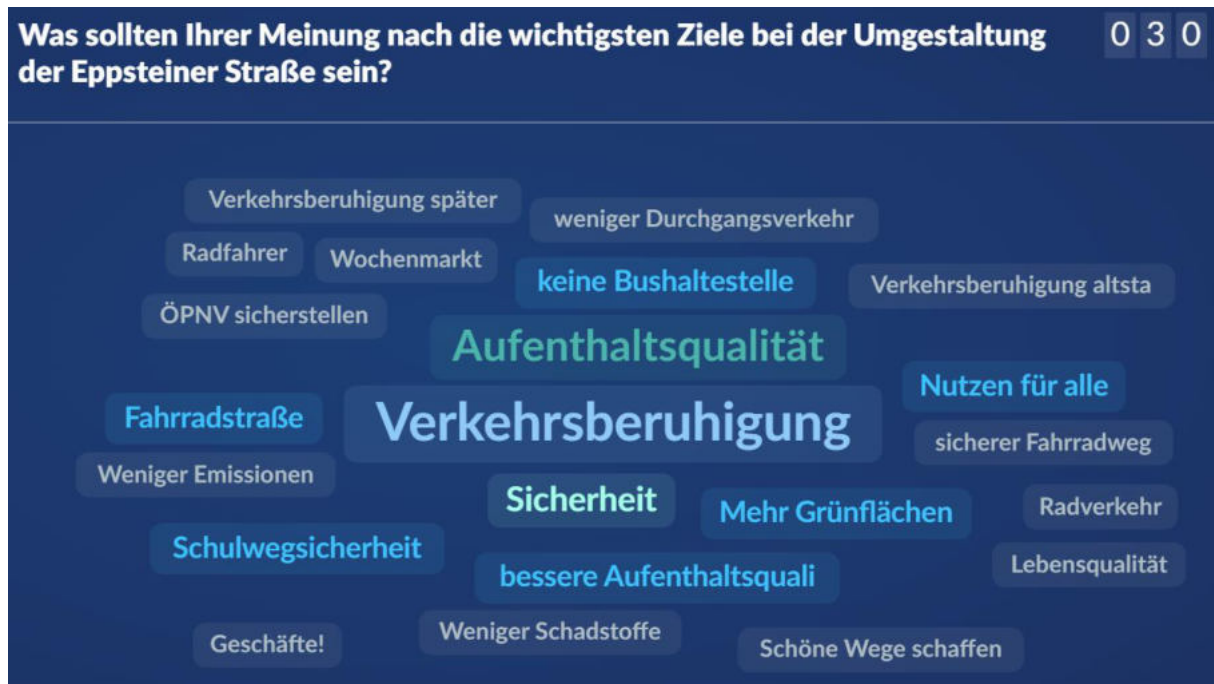


Die Mehrheit der Teilnehmenden (76%) gehört der Altersgruppe 46-65 an.



Hinweis: Durch die Möglichkeit von Mehrfachnennungen (bei mehreren Teilnehmenden vor einem Bildschirm) liegt ergebn die prozentualen Anteile mehr als 100%.

Zum Einstieg in das Thema formulieren die Teilnehmenden die Ziele aus Ihrer Sicht für die Neugestaltung der Eppsteiner Straße:



Die Themen Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität und Sicherheit stehen im Vordergrund.

3. Vorstellung Konzepte

Herr Book stellt die drei Konzepte vor, die das Verkehrsplanungsbüro Habermehl & Follmann erarbeitet hatte. Die Präsentation ist als Anlage beigefügt.

Die Eppsteiner Straße ist dringend sanierungsbedürftig und nach dem Ende der Altlastensanierung kann mit der Umgestaltung begonnen werden. Die Straße ist eine wichtige Verbindung zwischen Altstadt und Innenstadt. Sie hat eine wichtige verkehrliche Bedeutung in Längs- und Querrichtung. Der Bereich zwischen Homm-Kreisel und Marktplatz soll saniert werden. In diesem Bereich finden im Moment 6.000 Kfz-Fahrten pro Tag statt. Davon ist die Hälfte Durchgangsverkehr. In unmittelbarer Nähe gibt es viele wichtige Ziele wie den Marktplatz, die Stadtbücherei, die Sankt Ursula Kirche, die Schule und Außengastronomie, die auch zu Fuß zu erreichen sein sollen. Die Zahlen stammen aus dem Oberurseler Verkehrsmodell und basieren auf einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2018.

Die Eppsteiner Straße muss umgestaltet werden, weil sie hinsichtlich Sicherheit und Funktionalität nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht. Es gibt sehr enge Gehwege, die mit einem Rundbord von der Fahrbahn getrennt sind und öfter auch überfahren werden. Sie werden durch Poller weiter eingeeengt, durch die das Überfahren verhindert werden soll. Das führt dazu, dass man nicht mehr nebeneinander, sondern nur hintereinander laufen kann. Auch ist die Straße nicht barrierefrei. Der Anteil des Kfz-Verkehrs ist sehr hoch mit entsprechenden Emissionen.

Mehrere Fachabteilungen der Stadtverwaltung haben Ziele für die Umgestaltung der Straße formuliert:

Konzeptvarianten



Ziele der Neugestaltung:

- Verbesserung der Sicherheit
- Verbesserung der Nahmobilität
- Herstellen der Barrierefreiheit
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Stadtbildes
- Entlastung der Altstadt
- Berücksichtigung des Stadtbusses
- Geringe Mehrbelastung alternativer Routen
- Berücksichtigung Parkraum für Kfz und Rad

Teilweise stehen sich die Ziele entgegen!
Weitere Ziele?

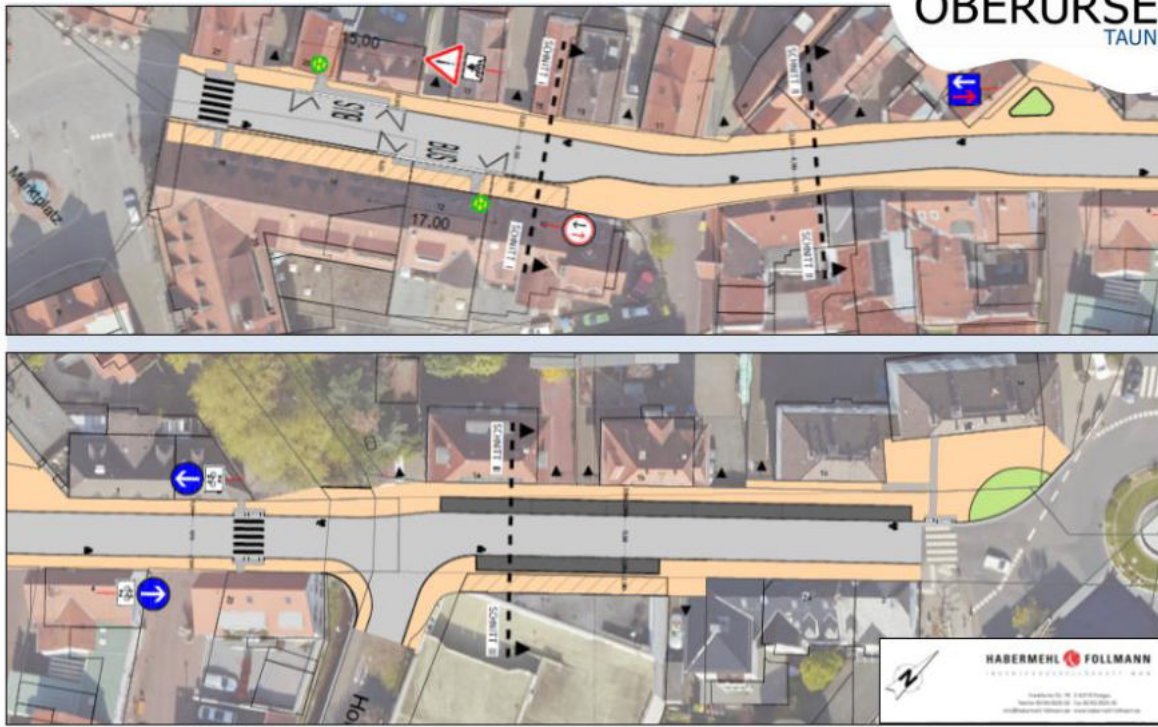
Darüber hinaus gibt es noch andere Themen wie Brandschutz, Denkmalschutz und evtl. Grundwasseranierung. Das Planungsbüro Habermehl & Follmann wurde beauftragt, drei Konzepte zu erstellen.

- Konzept 1: Klassisch: Fahrbahn und Gehwege
- Konzept 2: Verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche
- Konzept 3: Fußgängerzone

Eventuell gibt es auch noch andere Lösungen, die dazwischen liegen, oder eine Einbahnstraße oder eine Fahrradstraße.

Herr Book stellt die drei Konzepte vor.

Klassisch: Fahrbahn und Gehwege



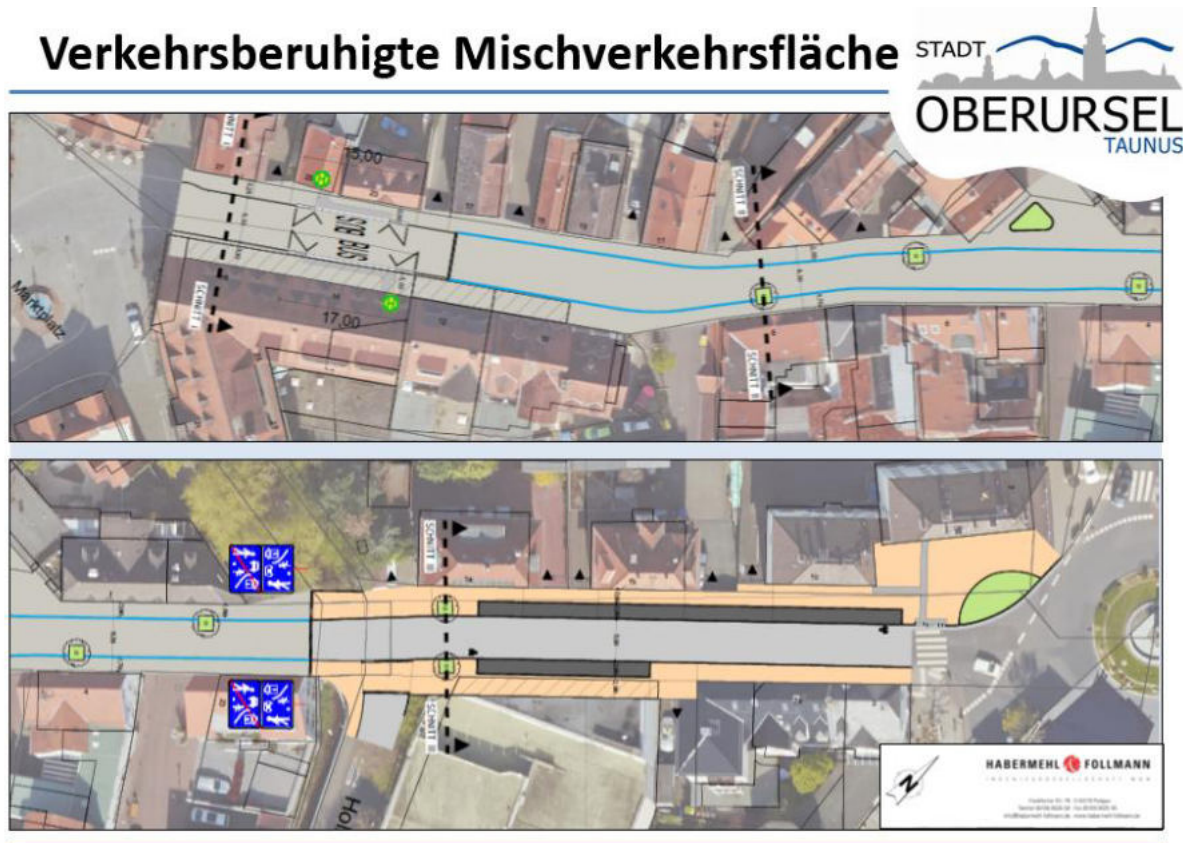
Dieses Konzept orientiert sich am Bestand. Gehweg und Fahrbahn sind durch ein möglichst hohes Bord getrennt. Es könnte mit Tempo 30 wie heute oder auch mit Tempo 20 beschildert werden. Die Gehwege sind breiter als heute, entweder beidseitig komfortable Gehwege oder auf einer Seite einen überbreiten Gehweg von 2,50m und auf der anderen Seite Mindestbreite. Die breiteren Gehwege führen zu einer Engstelle (Schnitt 2). Dort ist Begegnungsverkehr Kfz-Rad möglich. Die Engstelle gibt es bereits heute durch Parken. Gestalterisch bieten sich Möglichkeiten in Form einer kleinen Grünfläche:



Blick nach Süden, Obere Hainstraße in Richtung Stadtbücherei

Die Stellplätze orientieren sich am Bestand und sind ähnlich wie bei den anderen Varianten umsetzbar. Die Stellplätze sind für Behinderte, Kurzzeitparken und Lieferrn. Besucher und andere Nutzer*innen können an der Bleiche oder im Parkhaus parken.

- Bei diesem Konzept bleibt die Geschwindigkeit ähnlich wie heute, es wird kaum Verkehrsverdrängung geben. Die Belastung mit Kfz und Emissionen wird ähnlich hoch sein wie heute.

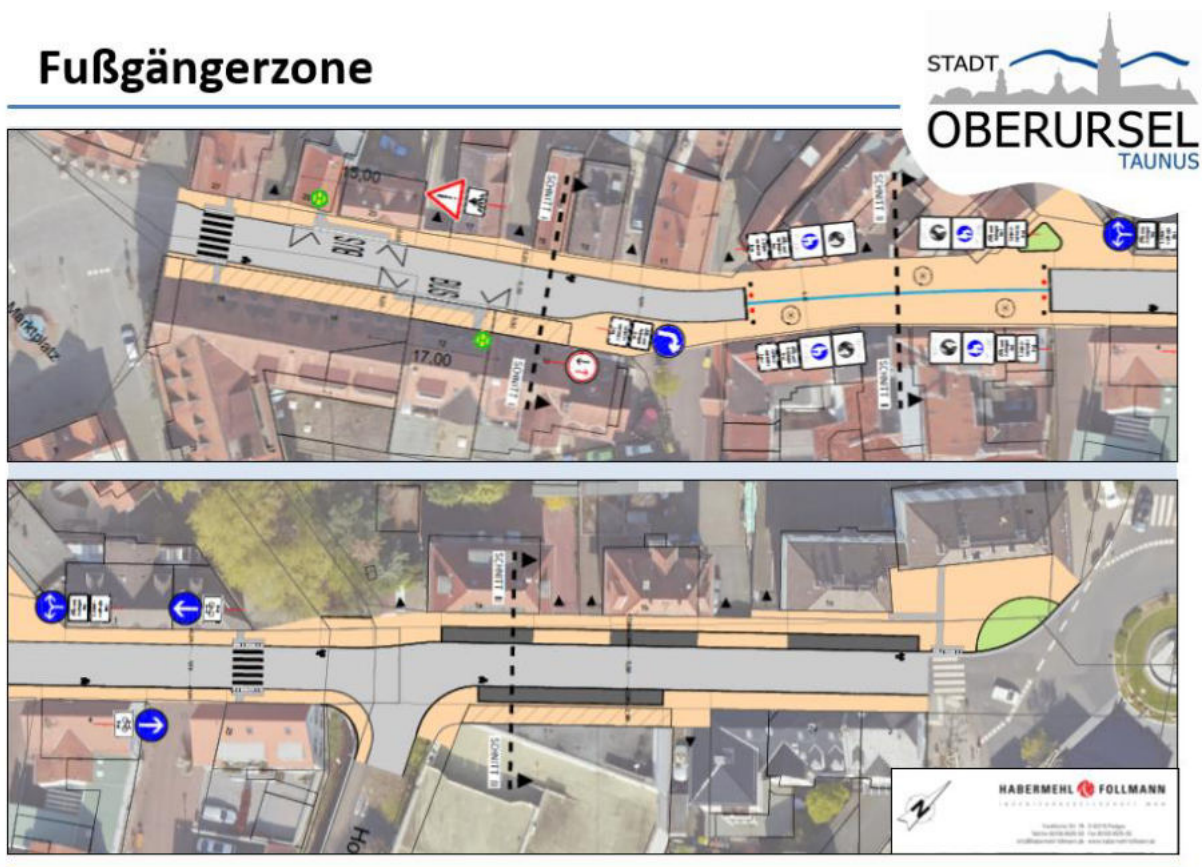


Bei diesem Konzept sind die verschiedenen Verkehrsnutzer*innen gleichberechtigt. Man könnte einen verkehrsberuhigten Bereich mit Schrittgeschwindigkeit oder einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit etwa Tempo 20 einrichten (*nachträglich korrigiert, im Vortrag wurde von Tempo 30 gesprochen*). Es gibt keine gesonderten Querungsstellen. Der Bereich könnte vom Homm-Kreisel bis zur Schulstraße eingerichtet werden. Da es niveaugleich ist, wäre der Abschnitt barrierefrei. Die blau dargestellten Rinnen dienen der Orientierung. Grünflächen wären ebenfalls möglich.

Die Geschwindigkeitsreduzierung führt zu einer Verkehrsentlastung auf etwa 4.400 Fahrten pro Tag, dies entspricht einer Reduzierung um 27%, insbesondere durch Reduktion der Durchgangsverkehre. Der Durchgangsverkehr wird auf die Oberhöchstädter Straße verdrängt, hier gäbe es eine Erhöhung um 8%. *Nachträgliche Ergänzung: Die Gassen der Altstadt werden nicht mehrbelastet.* Durch die Geschwindigkeitsreduzierung gibt es Fahrzeitverluste für den Bus. Wie bei Konzept 1 gibt es auch hier mehr Gestaltungsmöglichkeiten: z.B. mit den Bäumen, die eine Torsituation darstellen. Dem Wunsch des Denkmalschutzes entgegenkommend, dass die ehemalige Stadtmauer wahrnehmbar sein sollte, könnte auch eine andere Pflastergestaltung in diesem Bereich ausgeführt werden.

- Dieses Konzept führt zu einer Kfz-Verkehrsentlastung von 27% und bietet die Möglichkeit einer einheitlichen Gestaltung.

Fußgängerzone



Das Konzept Fußgängerzone sieht eine Fußgängerzone auf einem Teilstück vor (siehe Abbildung). Die Fußgängerzone ist mit statischen (schwarz) und dynamischen (rot) Pollern abgetrennt. D.h. Rettungsfahrzeuge und der Bus könnten durchfahren, Anwohner*innen müssten sich andere Wege suchen. Die Fußgängerzone ist nicht besonders attraktiv und auch relativ klein, weil die angrenzenden Straßen erreichbar sein müssen. Die Einrichtung einer Fußgängerzone würde zu einer deutlichen Entlastung um 5.100 Fahrzeuge führen, damit auch eine Reduktion der Emissionen. Allerdings würden über 2.800 Fahrten auf die Oberhöchstadter Straße verdrängt, das sind zusätzlich 22%. Die angrenzenden Altstadtgassen würden mit bis zu zehn Mal mehr Verkehr belastet. Die Zahlen stammen alle aus dem Verkehrsmodell der Stadt Oberursel. In diesem Bereich sind wenige Geschäfte und auch keine Außengastronomie, aber es würde Platz für Bäume entstehen.

- Dieses Konzept führt zur größten Verkehrsentlastung, aber zu einer großen Verkehrsverlagerung. Der Nutzen ist wegen fehlender Geschäfte und Gastronomie in diesem Bereich nicht sehr hoch.

Poller

Am Epinay-Platz hatte man in der Vergangenheit (vor etwa 13 Jahren) zwar schlechte Erfahrungen mit Pollern gemacht, aber mittlerweile werden solche versenkbaren Poller deutschlandweit (z.B. in der Fußgängerzone Marienstraße in Lingen/Ems) erfolgreich eingesetzt, besonders in Bereichen von Marktplätzen und Fußgängerzonen. Deshalb wurde überlegt, solche Poller auch unabhängig vom Konzept der Fußgängerzone einzurichten, um den Marktplatz temporär sperren zu können, z.B. zum Wochenmarkt, abends, am Wochenende oder bei Festen. Wenn der Marktplatz abgesperrt würde, wären alle anderen Gassen weiterhin erreichbar. Dadurch, dass die Poller versenkbar sind, könnte den Anwohnern die Durchfahrt ermöglicht werden. Auch der Stadtbus, Beschicker und Abfallentsorgung könnten weiterhin durchfahren. Denkbar wäre auch, dass die Poller auf Höhe der Oberen Hainstraße oder noch weiter am Homm-Kreisel aufgestellt werden. Das würde allerdings bedeuten, dass es immer mehr Verkehr durch die Anwohner*innen geben würde oder es müsste ein Kordon um die Altstadt gebildet werden.

Bushaltestelle

Eppsteiner Straße und Markplatz sollen barrierefrei umgestaltet werden. Die Bushaltestelle muss ebenfalls barrierefrei gestaltet werden. Die Zuwegung (Gehwege) sind in dem Bereich des heutigen Standorts am Markplatz teils sehr eng, auch das Kopfsteinpflaster und die Längsneigung sind hinderlich. Die Neugestaltung am heutigen Standort würde sehr teuer, da eine große Fläche außerhalb des Sanierungsgebietes umgebaut werden müsste. Eine vollständige Barrierefreiheit ist an dieser Stelle nicht möglich. Auch befindet sich der jetzige Standort nah an der Haltestelle Am Rahmtor. Deshalb wird ein alternativer Standort gegenüber der Stadtbücherei vorgeschlagen, der barrierefrei gestaltet werden könnte. Hier könnten die Sonderborde auf der benötigten Länge entstehen, die Busse könnten sich begegnen und die Abstände zu den folgenden Haltestellen wären ausgewogener. Und bei Festen auf dem Markplatz wären auch keine hohen Sonderborde im Weg. Die Kosten wären deutlich geringer und auch eine Förderung wäre möglich.

4. Diskussion

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit über das Tool Slido ihre Fragen zu stellen und Hinweise zu geben. Es besteht auch die Möglichkeit, Fragen oder Hinweise von anderen Teilnehmenden zu liken und damit nach oben zu schieben. Im Folgenden werden die Fragen und Hinweise thematisch sortiert im originalen Wortlaut wiedergegeben. Es sind auch die Fragen und Hinweise aus dem Chat aufgelistet. Hinweise und Fragen, die von vier oder mehr Personen unterstützt wurden („gelikt“), sind fett markiert. Aufgrund der Vielzahl von Fragen und Hinweisen konnte während der Veranstaltung nicht auf jeden Beitrag eingegangen werden. Die noch offenen Fragen werden in diesem Protokoll nachträglich beantwortet. Diese nachträglichen Antworten sind kursiv dargestellt. Z.T. werden Antworten in diesem Protokoll direkt einzelnen Fragen zugeordnet, zum Teil werden gesamte Fragenkomplexe zusammengefasst.

Konzept 1: Fahrbahn und Gehwege

- Vorschlag 1 scheint mir als Ansatz vernünftig und auch optisch ausgewogen.

Konzept 2 – Verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche

- Wie wird bei der verkehrsberuhigten Variante die Überfahrung der "Grenzen" verhindert? Sich begegnende LKW gegen Schulkind?
- Niveaugleiche Fläche ist lebensgefährlich für die Schulkinder.
- Kinder sind immer das schwächste Glied, bitte bei Bürgersteigen bleiben.
- Bei Konzept 2 fahren doch die Kfz wie sie wollen.
- Wichtig bei Variante 2 sind für Autofahrer geschwindigkeitsbegrenzende Maßnahmen. Nur Schilder reichen nicht. Siehe Ober Hainstraße.

Antwort Herr Ilcken: Im verkehrsberuhigten Bereich haben Fußgänger*innen und Radfahrer*innen Vorrang vor dem Kfz-Verkehr. Es gibt eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit. Die Gestaltung der niveaugleichen Fläche kann auf die Umgebung der Altstadt abgestimmt werden. Durch die Entwässerungsrinnen wird es trotzdem noch eine weiche Trennung und damit geschützte Bereiche beidseitig geben, z.B. für die Schüler*innen. Der Vorteil dieses Konzepts ist, dass Fußgänger*innen einfacher die Straße überqueren können, weil der Autofahrer ihnen den Vortritt lassen muss. Ein Teil der Gestaltung zielt darauf ab, die Autofahrer auf diesen geschützten Bereich besonders aufmerksam zu machen, z.B. durch eine Torsituation mit zwei Bäumen. Der gesamte Bereich sollte mit einem anderen Oberflächenbelag gestaltet werden, um deutlich zu machen, dass andere Verkehrsteilnehmer*innen Priorität haben. Auch aufgrund der geringeren Geschwindigkeit gibt es eine höhere Sicherheit. Der Einsatz von Grünflächen/ Bäumen kann zu Fuß Gehende vom Kfz-Verkehr trennen.

Konzept 3 – Fußgängerzone

- Das Konzept mit der kürzesten Fußgängerzone Europas ist wohl echt unrealistisch.
- **Wieso wird nicht ab Eppsteiner Straße 13 bis Marktplatz komplett zur Fußgängerzone? Frage von Anwohner**
 - Herr Ilcken: Dies ist in diesem Bereich durch die Bushaltestellen nicht möglich.

Vorschläge für andere Varianten

- Warum wird nicht insgesamt eine Einbahnstr. eingerichtet? Dann bleibt Platz für die Schwachen Verkehrsteilnehmer!
 - Herr Book: Das wurde tatsächlich überlegt. Allerdings müssten trotzdem Begegnungsstellen eingerichtet werden, weil der Stadtbuss weiterhin durch die Straße fährt. Dadurch würde nicht viel Platz gewonnen und es wäre den Verkehrsteilnehmenden schwer zu vermitteln, warum nicht der Verkehr in beide Richtungen möglich ist, wenn genug Platz ist. Außerdem würde dies – ähnlich wie bei Konzept 3 – zu massiven Verdrängungen in die Altstadt führen.
- Eine Fahrradstraße würde Anreize setzen, das Auto stehen zu lassen
 - Herr Dr. Molter: Dieser Vorschlag wird gerne mitgenommen.

Aufenthaltsqualität (Hinweis: In diesem Themenfeld gab es die meisten Zustimmungen für die Aussagen in Slido, was auf die besondere Bedeutung des Themas hinweist)

- Bei der verkehrsberuhigten Variante: Könnte man nicht wenigstens eine Seite komplett frei von PKW-Parkbuchten halten?
- Ist die vorgesehene Torsituation mit 2 Bäumen ernst gemeint? Bitte nicht 🙄
- **Warum wird das Thema immer nur von der Seite des Verkehrs betrachtet und nicht grundsätzlich von der Fragestellung, den gesamten Bereich attraktiver zu gestalten?**
- **Der Bereich sollte allgemein attraktiver werden durch besseres Flanieren, Shoppen, Speisen und das geht nur mit dem Aussperren der Kfz.**
- **Mit Autoverkehr wie jetzt, wird es keine Attraktivität geben. Wann werden die Geschäftsleute hier umdenken?**
- **Je höher die Aufenthaltsqualität, desto attraktiver werden auch die Geschäfte u.ä.**
- Warum gehen wir nicht mal von Attraktivität als Leitmotiv aus - statt in Verkehr zu denken! Vielleicht haben wir hier den falschen Ansatz ... Ein anderer Teilnehmer hierzu: Verkehr sollte nicht das Leitmotiv sein, sehr gut
- **Die Bürgerinnen-Variante Nr. 4 würde sich an Attraktivität des Aufenthaltsraumes orientieren dürfen?**

Antwort Herr Dr. Molter: Wenn öffentlichen Räume für die nächsten 30-50 Jahre gestaltet werden, muss die Chance genutzt werden, flexibel mit dem zur Verfügung stehenden Raum umgegangen werden. Dabei müssen Klimafragen und Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden. Dies ist mit flexiblen baulichen Elementen zu erreichen.

Fahrradverkehr (Antworten: Herr Dr. Molter)

- Wo sind denn die Stellplätze für Fahrräder? Warum immer nur für Autos? Die haben doch Platz im Parkhaus!
- Fahrradbügel statt Poller am Straßenrand, bzw. an Ecken
 - Die Radfahrenden auf dieser Achse sind eine besonders wichtige Zielgruppe, da diese Achse besonders stark genutzt wird. Stellplätze am Rand der Fahrbahn sind am wertvollsten und sollen möglichst kurz genutzt werden – durch Lieferanten, Kurzzeitbesucher etc. Andere Pkw-Stellplätze sind nicht geplant. Fahrradbügel sind zwar noch nicht eingezeichnet, aber sie werden im gesamten Bereich zwischen Himm-Kreisel und Markplatz sehr umfassend eingeplant werden, weil z.B. auch durch die Bibliothek ein hoher Bedarf besteht. Auch an anderen Stellen in der Stadt werden bereits Fahrradbügel statt Poller benutzt, wenn es sich nicht um versenkbare Poller handelt. Bei den Fahrradabstellanlagen wird es sich um Bügel halten, z.T. vielleicht auch in Hoch-/Tief-Aufstellung wie am Rathaus.
- Alle drei Alternativen geben dem Auto den Vorrang. Es ist an der Zeit ein Zeichen zu setzen und dem Fahrrad hier Vorrang einzuräumen.

- Ein Test einer Fahrradstraße mit Einbahnstraße für PKW und zwei Richtungen für ÖPNV würde zeigen, ob wirklich die Verdrängungen auftreten, die genannt wurden.
 - Das Thema Fahrradstraße kommt ebenfalls grundsätzlich in Frage. Auch Verkehrsversuche sind sinnvoll.
- Auch an die immer größere Zahl der Lastenfahrräder denken!
- Auch für Lastenfahrräder werden Abstellanlagen geplant.

Sicherheit allgemein – vor allem für Kinder (auch bereits bei Konzept 2 genannt)

- Wird wirklich für Fußgänger komplett auf beiden Seiten ein sicherer Schulweg von Kreisel bis Marktplatz sichergestellt?
 - Siehe Erläuterungen zu Konzept 2 (Rinnen zur Trennung der Verkehre)
- Wenn die Parkplätze wegfallen, wird die Eppsteiner Str. zur Autobahn in Sachen Geschwindigkeit
 - Herr Book / Herr Dr. Molter: Durch eine entsprechende Gestaltung, z.B. versetzt gepflanzte Bäume, kann die Geschwindigkeit reduziert werden, auch wenn Parkplätze wegfallen.
- Beim Bild Bushaltestelle fehlt der Zebrastreifen. Wäre aber auch nicht schlecht: Verlegung des Zebrastreifens direkt auf den Marktplatz

Poller (Antworten: Herr Book)

- Die Poller sind doch eine uralte Idee vom Epinayplatz und sind nach kurzer Zeit defekt gewesen.
- Sind die ausfahrbaren Verkehrspoller wirklich zuverlässig? Wir erinnern uns an das Chaos am Epinayplatz.
 - Mittlerweile gibt es technische Verbesserungen.
- Wenn Poller installiert werden sollen, entsteht eine Art Sackgassensituation und der Verkehr wird in bestehende verkehrsberuhigte Straßen umgeleitet.
- Die Verkehrslenkung mit den Pollern ist noch unklar. Was ist mit den Verkehren in die Ackergasse?
- Mir scheint die Lage der Poller nicht optimal - weil wir dadurch viele wendende Fahrzeuge haben werden.
- Die Poller an der Stadtbücherei sollten weiter Richtung Osten versetzt werden, da ansonsten der Verkehr über die Wiederholtstraße abfließen würde.
- Kann man die Poller nicht schon ganz vorne am Homm-Kreisel anbringen oder dort schon auf die Markttage und die Sperrung hinweisen? Anderer Teilnehmer hierzu: Der Lärm auch z.B. samstags nachmittags
 - Dort, wo die Poller eingesetzt werden, muss nicht gewendet werden, sondern man kann in die Seitenstraßen abbiegen. Es muss klar geregelt werden, wie dann der Verkehr fließen kann. Schleichverkehre durch die Altstadt müssen verhindert werden. In der Fußgängerzone werden die Poller entsprechend früher gesetzt. Im Moment wird noch ge-

prüft, welche Standorte sinnvoll sind, z.B. direkt am Marktplatz oder bereits am Homm-Kreisel oder an der Schulstraße.

- Poller bitte vor endgültiger Festlegung des Standortes testen.
- Bitte unbedingt zunächst mit Baken testen, wo die Poller hingezetzt werden sollen.
 - Ein Verkehrsversuch mit temporären Pollern wurde bereits angedacht.
- In Oberursel wird eine Beschilderung nicht "wahrgenommen". Insofern müssen die Poller so gesetzt sein, dass es wirklich gute "Abwege" gibt ...
- Poller sehe ich auch kritisch für Anwohner und Rettungsfahrzeuge.
 - Versenkbare Poller werden mittlerweile deutschlandweit häufig in Bereichen eingerichtet, wo man bestimmte Verkehre durchlassen möchte. Man kann heute sogar minuten-genau steuern, wann die Poller hochgefahren bzw. abgesenkt werden. Mit Hilfe von Chips können die Berechtigten die Poller steuern. Auch bei Durchfahrten von Rettungsfahrzeugen oder folgenden Fahrzeugen sind die Poller technisch so ausgereift, dass keine Unfälle mehr passieren.
- Reichen die Poller auch für die Absicherung bei Festen oder müssen trotzdem die Beton-Lego-Steine aufgestellt werden?
- **Geht der Poller noch runter wenn ein 40 Tonnen LKW dagegen gefahren ist?**
- Alle Hochsicherheitsgebäude in Großstädten sind mit Pollern gesichert, die funktionieren...
 - Herr Book/Herr Dr. Molter: Es gibt teure Poller, die auch sicher gegen Terroranschläge sind. Zunächst sollte jedoch ein Anti-Terror-Konzept erstellt werden. Es geht vor allem darum, Geschwindigkeiten zu reduzieren, hierbei sind auch andere Maßnahmen denkbar. Auch wenn ein LKW von einem Poller aufgehalten wird, gibt es noch den sog. „Trümmerflug“, d.h. Teile fliegen oft bis zu 40 m weiter und können Menschen verletzen. Deshalb muss es das Ziel sein, die Geschwindigkeiten z.B. durch Verschwenkungen zu reduzieren. Z.B. könnte die geplante Sitzgelegenheit an der Oberen Hainstraße versetzt werden, um die Geschwindigkeit zu reduzieren.
- Müssen die Poller im Winter beheizt werden, um Eisansatz zu verhindern?
 - *Nachträglich recherchiert: Widerstand gegen häufige Stöße, Regen, Frost, Sand, Staub, Lösungsmitteln... etc. möglich. Der Poller funktioniert zwischen -30 bis +80 Grad Celsius.*
- Hat der Poller eine Notstromeinrichtung?
 - Die Poller müssen an das Stromnetz angeschlossen werden und es greifen Sicherheitsmechanismen, wenn der Strom ausfällt. Dann wird der Poller automatisch versenkt.
- Poller sind eine sehr teure und wartungsintensive Lösung.

Busverkehr / Bushaltestelle (Antworten: Herr Dr. Molter)

- Wieso gibt es keine Variante OHNE Verlegung der Bushaltestelle??????
 - Die Lage der Bushaltestelle in Richtung Homm-Kreisel bleibt in etwa gleich, vor den Arkaden der Stadtbibliothek. In der anderen Richtung gibt es mehrere Punkte, die zu berücksichtigen sind: Der gesamte Bereich der Eppsteiner Straße wird neu gestaltet, dadurch entstehen durch die Gestaltung der neuen Haltestellen kaum Mehrkosten. Am jetzigen Standort ist die Barrierefreiheit nicht herstellbar und somit könnten keine Fördermittel in Anspruch genommen werden.

- Ist es sinnvoll, die Bushaltestelle zu erhalten aufgrund des Abstands zur nächsten Haltestelle?
- Wie sind denn die aktuellen Fahrgastzahlen am Marktplatz, lohnt sich diese Bushaltestelle?
- Wie hoch sind sie Fahrgastzahlen bitte nennen Sie eine Zahl und wann war die Zählung?
 - *Nachträglich ergänzt: Ein- und Aussteigerzahlen aus dem Jahr 2014 (aufgrund der Pandemie liegen keine neuen Zahlen vor): Dienstag - 109, Donnerstag - 70.* Grundsätzlich: ein attraktiveres Angebot führt auch zu steigenden Fahrgastzahlen.
 - Obwohl die anderen Haltestellen relativ nah sind, ist eine Haltestelle am Marktplatz dennoch wichtig, um Versorgungslücken zu vermeiden. Es ist auch psychologisch ungünstig, am Ziel vorbeizufahren und dann zurücklaufen.

- Wurde bei der Einrichtung der Bushaltestelle Marktplatz an die alte Substanz der Häuser der direkten Anlieger gedacht?
- Wie werden die direkt an der Bushaltestelle liegenden Häuser geschützt vor den Erschütterungen?
 - Der Schutz der denkmalgeschützten Häuser hat einen hohen Stellenwert. Bei der Umgestaltung der Straße wird dies berücksichtigt, z.B. Wasserschutz der Keller. Die Art der Gestaltung der Haltestelle selbst hat für die Häuser keinen Einfluss. Eine halbstarre Deckenschicht soll ggf. dafür sorgen, dass die Erschütterungen durch den Bus im Betrieb möglichst geringgehalten werden.

- Der Bus gehört raus! Man sieht es jeden Tag an der Einmündung zur Füllerstraße. Da gibt es immer wieder Chaos.

- Die Bibliothek soll aus den Räumlichkeiten. Lohnt sich somit die Bushaltestelle noch?
 - *Nachträglich ergänzt: Vor der Pandemie war im Gespräch, dass die Bücherei zum Rathaus-Neubau verlegt werden könnte. Da das Rathaus aber saniert wird, bleibt die Stadtbücherei bis auf Weiteres am jetzigen Standort bestehen.*

- Wir haben die Bushaltestelle heute direkt vor der Tür. Sie kann aus unserer Sicht gerne hierbleiben!
 - Die Haltestelle muss barrierefrei umgestaltet werden (was direkt am Marktplatz nicht möglich ist), weil nach Personenbeförderungsgesetz ab 2022 eine durchgängig barrierefreie Reisekette ermöglicht werden muss.

- Die Busrouten sollten sicherlich mal überdacht werden ...
 - Das ist ein richtiger Hinweis, die Überarbeitung des Nahverkehrsplans ist in den nächsten Jahren vorgesehen.
- Das Chaos mit den Bussen wird insbesondere durch die Parker an den Begegnungsstellen verursacht.

Führung Kfz-Verkehr

- Sollte man nicht darauf hinwirken, dass der Durchgangsverkehr aus Richtung Kronberg die Innenstadt weiträumig umfährt (Nordumgehung)?
 - Herr Book: Im Moment stellt die Eppsteiner Straße für viele die kürzeste Verbindung dar. Wenn Durchgangsverkehr vermieden werden soll, muss die Eppsteiner Straße verkehrlich unattraktiver gemacht werden. Dann wird eine andere Route gewählt werden, z.B. die Oberhöchstadter oder die Altkönigstraße. Übergeordnete Verkehre dagegen nutzen heute schon die Nordumgehung (B 455 / A 661).
- Wenn der Marktplatz zum Brunnenfest gesperrt ist, gibt es immer einen großen Stau in der Feldbergstraße. Wie soll das denn dann aussehen?
 - *Nachträgliche Ergänzung: Das Brunnenfest zieht Besucher von außerhalb an und ist eine Ausnahmesituation. Zu den angedachten Sperrzeiten (z.B. Wochenmarkt, sonntags, nachts) ist die Verkehrliche Auswirkung nicht derart massiv.*
- Wie kommt man denn dann in die Ackergasse oder Untere Hainstr.?
 - *Nachträgliche Ergänzung: Anwohnende können die versenkbaren Poller jederzeit passieren. Falls Poller direkt am Marktplatz errichtet werden, können Ackergasse und Untere Hainstr. über den Homm-Kreisel erreicht werden. Je nach Platzierung der Poller müssen (nur) in den Sperrzeiten ggf. Umwege in Kauf genommen werden.*
- Die Durchfahrt muss unbedingt erhalten bleiben, da es sonst nur den Borkenberg und die Oberhöchstadter Straße als Ost-West Verbindung gibt. Es sollten noch mehr Parkplätze auf dem Marktplatz geschaffen werden, um die Attraktivität Oberursel zu stärken. Das heißt, auch Auswärtige müssen bequem mit dem Auto nach Oberursel kommen können.
 - Herr Book: In der heutigen Veranstaltung geht es um die Neugestaltung der Eppsteiner Straße.

Parken/Anlieferverkehr/Anwohnerverkehr (Antworten Herr Ilcken/Herr Dr. Molter)

- Was ist mit dem Thema Anwohnerparken?
- Wo sollen wir Anwohner noch parken, wenn alle Parkplätze wegfallen und die Bleiche noch zur Hälfte gesperrt bleibt?
- Anwohnerparken???
- Warum wird nicht auf das Thema Anwohnerparken eingegangen?
- Als Anwohner möchte ich gerne zu jeder Zeit ans Haus fahren können und nicht nur nach vorgegebenen Zeiten.

- *Nachträgliche Ergänzung: Anwohner*Innen können i.d.R. auf dem eigenen Grundstück parken. Die Zufahrt soll auch bei dem Einsatz von versenkbaren Pollern für Anwohnende jederzeit möglich sein, da dieser Personengruppe eine Durchfahrtsberechtigung eingeräumt wird. Weitere Parkmöglichkeiten gibt es nahe des Homm-Kreisels und im Altstadt-Parkhaus (auch Dauerstellplätze) sowie an der Bleiche.*
- **Ist überlegt worden, wie die Parksuchverkehre (nachhaltig) reduziert werden können?**
- Die kostenlose Bleiche lockt Suchverkehr.
 - Herr Ilcken: Die Parksuchverkehre können nur reduziert werden, indem im direkten Umkreis der Eppsteiner Straße und der Altstadt Parkmöglichkeiten angeboten und ausgeschildert werden.
- Die Anwohner und Geschäfte müssen auch angefahren werden können auch mit zumindest Kurzzeitparkplätzen
- Warum braucht es private Parkplätze auf dem Marktplatz?
- Warum nicht eine "Drop-off" Stelle einrichten, für Fußgänger, Radler und auch kurzzeitig für Autos - eine legale Parkmöglichkeit - mit Überwachung.
- Das Wichtigste ist, dass in allen Konzepten keiner der sinnlosen Parkplätze vor dem Electrostore mehr beinhaltet sind. Diese sorgen alltäglich nur für Ärger, Geheue usw.
- Wie soll denn der Anlieferverkehr für die Geschäfte der Oberen Hainstraße, Unteren Hainstr., der Ackergasse, des Marktplatzes etc. aussehen?
- **Mir fehlen die klugen Ansätze, wie +wo dann genau die Paketlieferanten und Co und diejenigen, die Bücher in der Bücherei abgeben halten? Kreuz + quer wie heute?**
- Keiner hält am Kiesel und geht dann mit den Büchern zur Bücherei!
 - Herr Dr. Molter: je nach Pollerstandort und Sperrzeiten müssen Konzepte ausgearbeitet werden. Typischerweise gibt es Anlieferungszeiten zwischen 7 und 11 Uhr, dies kann man jedoch flexibel anpassen. Der regelmäßige Anlieferverkehr und die Anwohner*innen können die Poller durch eine App oder einen Chip steuern.

Herr Ilcken stellt die drei Bereiche der Straße mit ihren unterschiedlichen Charakteristika anhand von Konzept 2 vor:

- Im Bereich Homm-Kiesel bis Beschilderung verkehrsberuhigter Bereich (Beispiel Konzept 2) sind Stellplätze vorgesehen, z.B. Kurzzeitstellplätze, evtl. auch Anlieferzone, Fahrradabstellplätze.
- Im mittleren verkehrsberuhigten Bereich mit der weichen Trennung wird die Fahrgasse durch die Standorte der Bäume verschwenkt, was zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führt. Die Bäume sind im Moment Platzhalter, aber aus Sicht der Planer sinnvoll. Grundsätzlich könnten dort auch einzelne Stellplätze z.B. für die Anlieferung entstehen.

- Zwischen Mitte und Marktplatz, wo die Haltestellen vorgesehen sind, sollen die Stellplätze wegfallen. Die heutige Situation zeigt, dass die Parkplätze zu Konflikten führen. Dieser Bereich soll auch Begegnungen für den Busverkehr erlauben.
- Bei Konzept 1 gibt es durch die breiten Gehwege nicht die Möglichkeit, im mittleren Bereich Parkplätze einzurichten.

Kontrollen

- Wenn die Geschwindigkeit regelmäßig überschritten wird, warum werden nicht regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt?
- Parker werden nicht dadurch verhindert, dass man es verbietet. Das zeigt das absolute Halteverbot an der Stadtbücherei heute.
- **Die Sperrzeiten sollten auch kontrolliert und Verstöße geahndet werden!**
 - Herr Dr. Molter: Es stimmt, dass Schilder oft ignoriert werden. Regelbefolgung ist generell ein wichtiges Thema. Dies haben auch die Ergebnisse der Pimoo-Befragung gezeigt.

Finanzierung

- Wie ist denn die Finanzierung geplant?
- Werden die Anwohner an den Kosten beteiligt?
- Dürfen die Anwohner die Straße mitfinanzieren im Rahmen der Eigentümerbeteiligung?
 - Herr Dr. Molter: Anwohnerbeiträge werden nicht erhoben.
 - Herr Brum: Auch für Poller ist eine Förderung wahrscheinlich.

Weitere Themen

- **Verkehrsversuch! Super Idee**
- Gesamtkonzept Altstadt
- Umbau der Eppsteiner Straße gut und wichtig. Gibt es ein Gesamtkonzept für den Bereich der Altstadt?
- Die Tatsache, dass die Parkplätze bei allen drei Varianten fast unverändert sind zeigt, dass sich nicht wirklich etwas verändern soll.
- Will man doch Einzelhandel in der Eppsteiner Straße????
 - Herr Bürgermeister Brum: Die kleinen Flächen in diesem Bereich sind für weitere Teile des Einzelhandels unattraktiv. Kunst und Kultur ist dort jedoch gut möglich und bereits in der Nachbarschaft vorhanden. Die Stadtbücherei ist ein Frequenzbringer und soll weiter gefördert werden.
- Museum nicht vergessen
- In die Überlegungen der Eppsteiner Str. sollte unabhängig von der Variante eine Umwidmung der Neutorallee nachgedacht werden. Mir ist nicht verständlich, warum diese schmale Straße für alle Autos freigegeben ist. Besser wie in Bleichstraße Fußgänger ggf. auch Fahrradfahrer frei, Autos nur für Anwohner. Grund: Zu hohe Geschwindigkeiten der Autos ergeben sehr gefährliche Situationen für die Fußgänger.
- Den meisten Lärm verursacht der Stadtbus, wenn er über den Marktplatz fährt

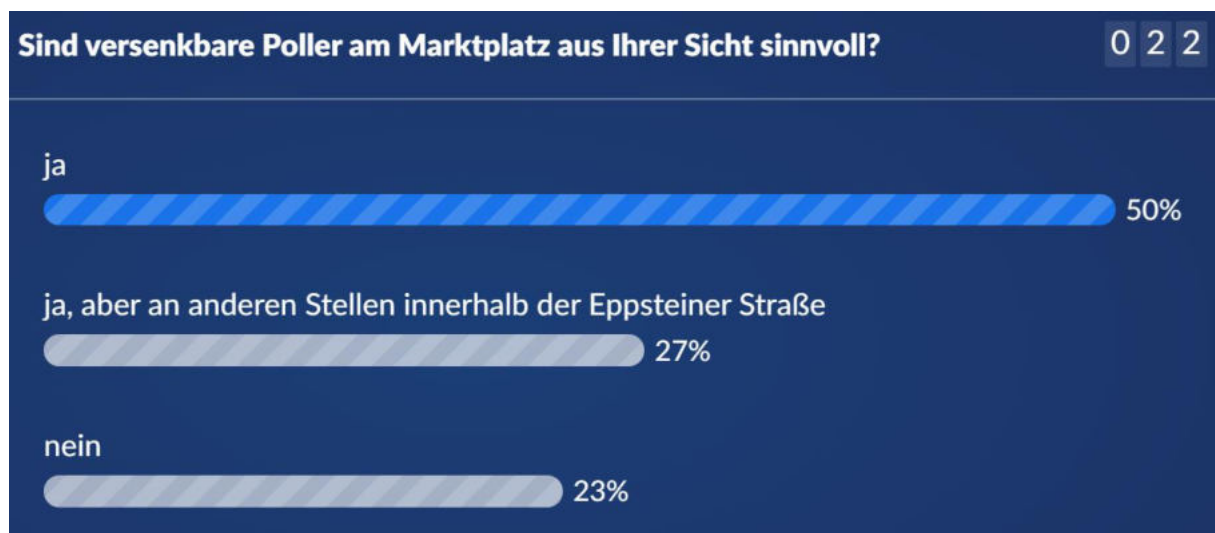
5. Umfragen: Konzept, Poller und Hinweise zur Weiterarbeit

Die Mehrheit der Teilnehmenden (39%) spricht sich für eine verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche aus. Jeweils 17% ist für die klassische Variante mit Fahrbahn und Gehwegen bzw. Fußgängerzone, 9% gefällt gar kein Konzept und niemand kann sich alle vorstellen.

Frau Heng-Ruschek weist darauf hin, dass es sich um hier ein Meinungsbild der Teilnehmenden handelt und die Entscheidung bei der Politik liegt.



Versenkbare Poller findet die Mehrheit sinnvoll, 27% wünschen sie sich jedoch an einer anderen Stelle innerhalb der Eppsteiner Straße.



Folgende Aspekte sollen bei der Weiterarbeit berücksichtigt werden. Besonders wichtig sind die Themen Schulweg, Aufenthaltsqualität / Attraktivität, Bushaltestelle, Einzelhandel und Verkehrsversuch.



6. Ausblick, Feedback und Schlusswort

Herr Dr. Molter stellt fest, dass bei der heutigen Diskussion deutlich wurde, dass es sehr unterschiedliche Wünsche seitens der Teilnehmenden gibt, so dass man nicht allen gerecht werden können wird. Die Ergebnisse werden nun ausgewertet und in einem nächsten Schritt ein oder zwei Vorschläge für die Politik erarbeitet, die den bestmöglichen Kompromiss darstellen. Das weitere Vorgehen muss mit weiteren Akteuren, wie Feuerwehr, Abfallentsorgung, Straßenverkehrsbehörde und Polizei abgestimmt werden. Ab dem 21.6.21 werden in der Stadtbibliothek Plakate mit den Konzepten hängen und es liegen Fragebögen hierzu aus.

Auf der Plattform www.oberurselindialog.de/machmit wird auch ein Online-Fragebogen zur Verfügung stehen. Ab dem 12.7.21 werden dort die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung vorgestellt.

Das letzte Wort haben jedoch die gewählten Politiker*innen in der Stadtverordnetenversammlung. Hierzu stehen bereits folgende Termine fest, die alle öffentlich sind (Vor Anmeldung nötig):

- 15.9.21: BUKA: Bau-, Umwelt- und Klimaschutzsausschutzausschuss
- 21.9.21: Ortsbeirat Mitte
- 30.9.21: Stadtverordnetenversammlung mit grundlegender Entscheidung

Mit dem Votum der Stadtverordnetenversammlung wird dann weitergearbeitet. Auf Basis einer Vermessung wird eine Entwurfsplanung ausgearbeitet. Im nächsten Jahr wird die Ausführungsplanung erstellt. Je nach Schwerpunkt werden Fördermittel bei Hessen mobil beantragt. Die Straße wird

grundsätzlich aus dem Gemeindehaushalt finanziert, aber auch Fördermittel des Landes Hessen können genutzt werden.

Die Kosten können erst zu einem späteren Zeitpunkt beziffert werden. Die Neugestaltung einer solchen Straße kostet im Moment jedoch zwischen 200 und 250 EUR / qm. Anwohnerbeiträge werden nicht erhoben.

Die letzte Umfrage zeigt, dass die Mehrheit der Teilnehmenden die Veranstaltung informativ fand:



Herr Bürgermeister Brum fasst zusammen, dass es nicht nur um den Verkehr, sondern um die Aufwertung eines Teils des Zentrums geht. Der Marktplatz ist der schönste Platz in der Stadt und sollte durch weniger und geschwindigkeitsreduzierten Verkehr aufgewertet werden, so könnte er z.B. abends auch ganz gesperrt werden. Die Aufenthaltsqualität im Zentrum muss verbessert werden und zwar nicht nur für Besucher, sondern auch für Anwohner, die ruhig schlafen und auch sicher zur Schule kommen sollen.

Herr Brum bedankt sich bei allen Aktiven und Teilnehmenden für die fruchtbare Diskussion und schließt die Veranstaltung.

Anlage: Präsentation der Konzepte

Worum geht's?

Im Rahmen der informellen Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Eppsteiner Straße zwischen Homm-Kreisel und dem Marktplatz wurden Hinweise und Anregungen zu den drei Varianten aus der Bürgerschaft eingeholt. Über die folgenden drei Formate konnte sich jede/r Bürger/in Oberursels einbringen:

1. Virtuelle Online-Veranstaltung am 16.06.2021
2. Fragebogenaktion in der Stadtbücherei vom 21.06. bis 02.07.2021
3. Online-Fragebogen auf www.oberurselindialog.de vom 21.06. bis 02.07.2021

Insgesamt haben 42 Personen an der Online-Veranstaltung mitgewirkt. Die Aufzeichnung der Veranstaltung wurde online im Beteiligungszeitraum 90-mal aufgerufen.

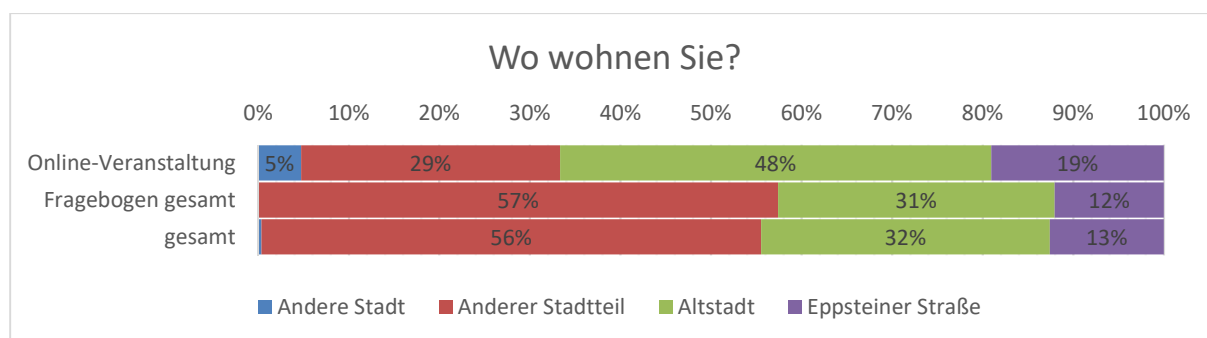
Es sind insgesamt 252 Fragebögen online (236 Stk.) oder im Briefkasten (16 Stk.) eingegangen. Davon konnten insgesamt 249 Fragebogen ausgewertet werden.

Zusammen hatten sich 291 Personen informell mit insgesamt 484 formulierten Anmerkungen beteiligt. Die Ergebnisse der Beteiligung sind hier zusammengefasst und online unter www.oberurselindialog.de einsehbar.

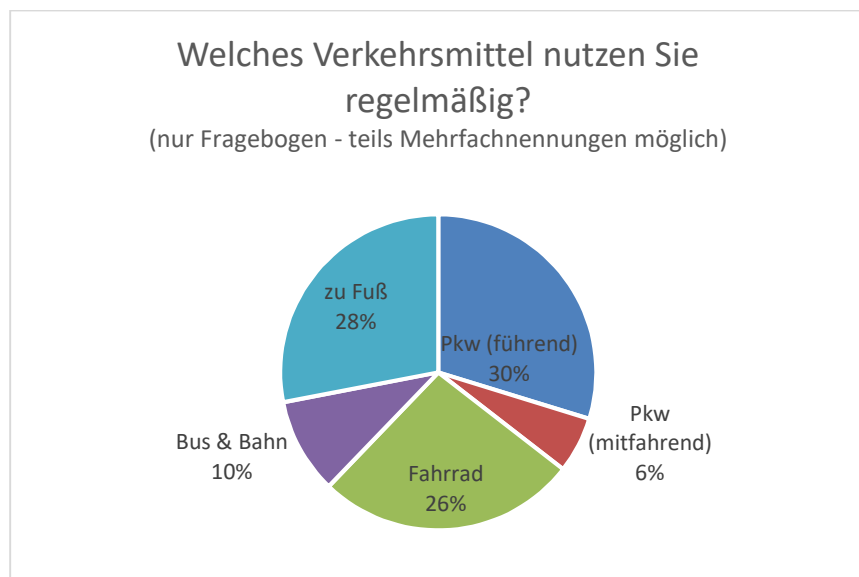
Wer hat mitgemacht?

Die an der Befragung teilnehmenden Personen gaben zum Großteil an, dass sie in einem anderen Stadtteil, als der Altstadt wohnen (56%) – davon jede/r Fünfte in Oberursel-Mitte oder Oberursel-Nord. Nur wenige Personen aus den übrigen Stadtteilen Stierstadt, Bommersheim, Weißkirchen oder Oberstedten nahmen an der Umfrage teil (10%).

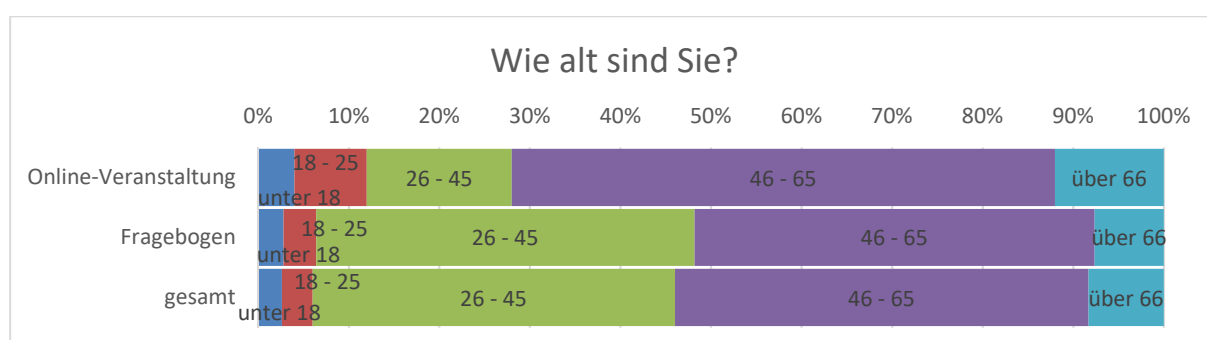
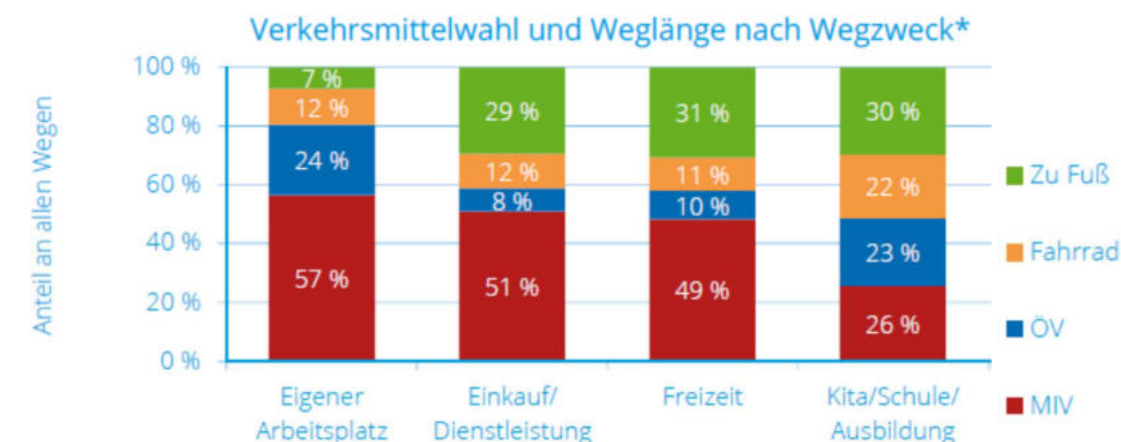
Bei der Online-Veranstaltung gaben die Teilnehmenden an, dass sie direkte Anwohner der Eppsteiner Straße sind (19%) oder in der Oberurseler Altstadt wohnen (48%).



Die meisten Personen gaben an, eigenständig mit dem Pkw (30%), zu Fuß (28%) oder mit dem Fahrrad (26%) regelmäßig unterwegs zu sein. Über die Hälfte der teilnehmenden Personen gab an, älter als 45 Jahre zu sein. Es nahmen mehr Frauen (52%) an der Umfrage teil, als Männer (42%; Rest: divers/ keine Angabe).



Zum Vergleich: Ergebnisse aus der Erfassung „Mobilität in Städten“ 2018 (Stadt Oberursel, 2020):



Welche Ziele für die Neugestaltung der Eppsteiner Straße werden als wichtig erachtet?

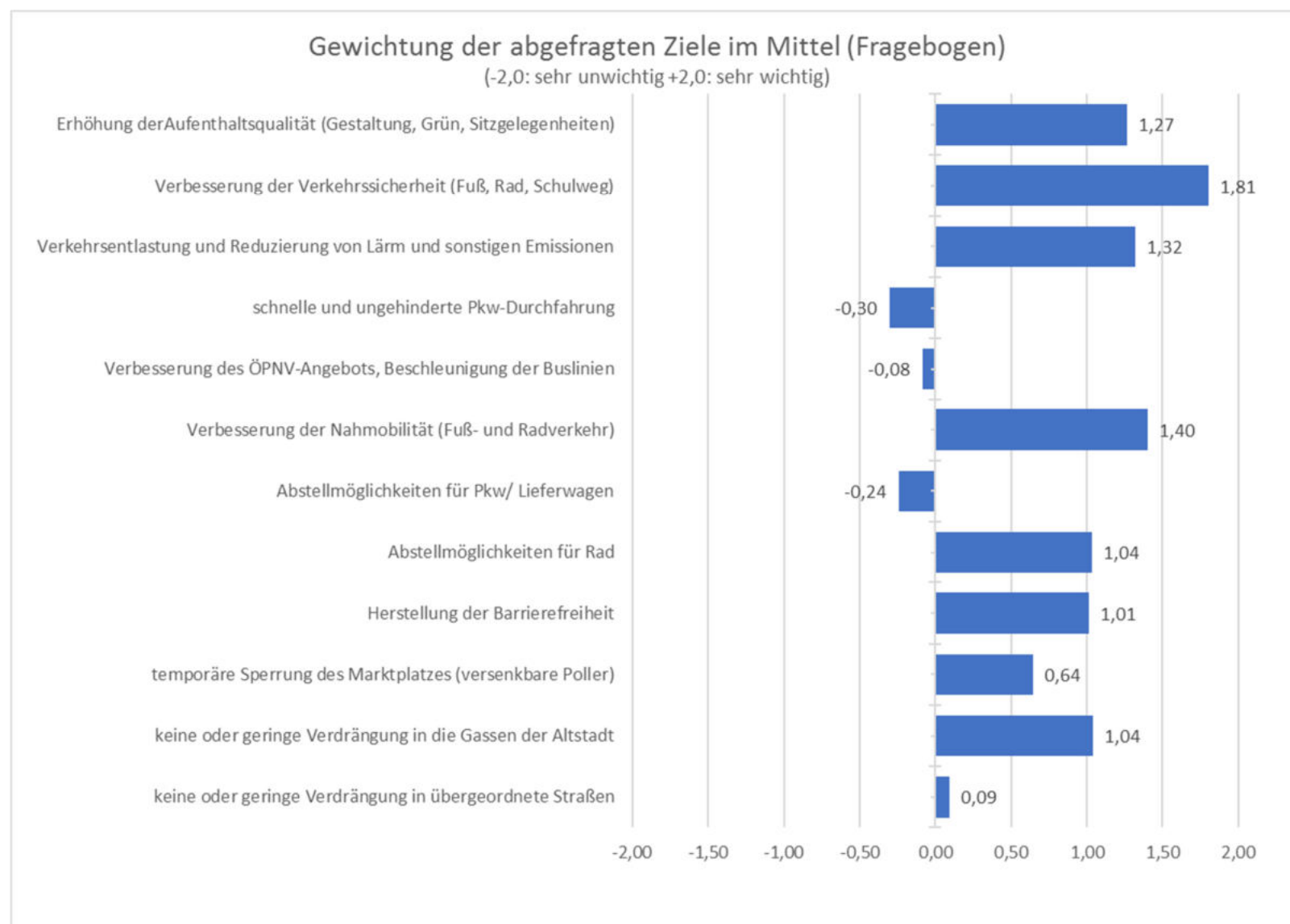
Die Bewertung/ Gewichtung der Ziele ist im nachfolgenden Diagramm im Durchschnitt dargestellt (minus: unwichtig; plus: wichtig). Im Durchschnitt am Wichtigsten wurde eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, gefolgt von Verbesserung der Nahmobilität und Verkehrsentslastung erachtet. Im Durchschnitt am wenigsten wichtig wurde eine ungehinderte Pkw-Durchfahrt, Abstellmöglichkeiten für Pkws und Verbesserung des ÖPNV-Angebots bewertet.

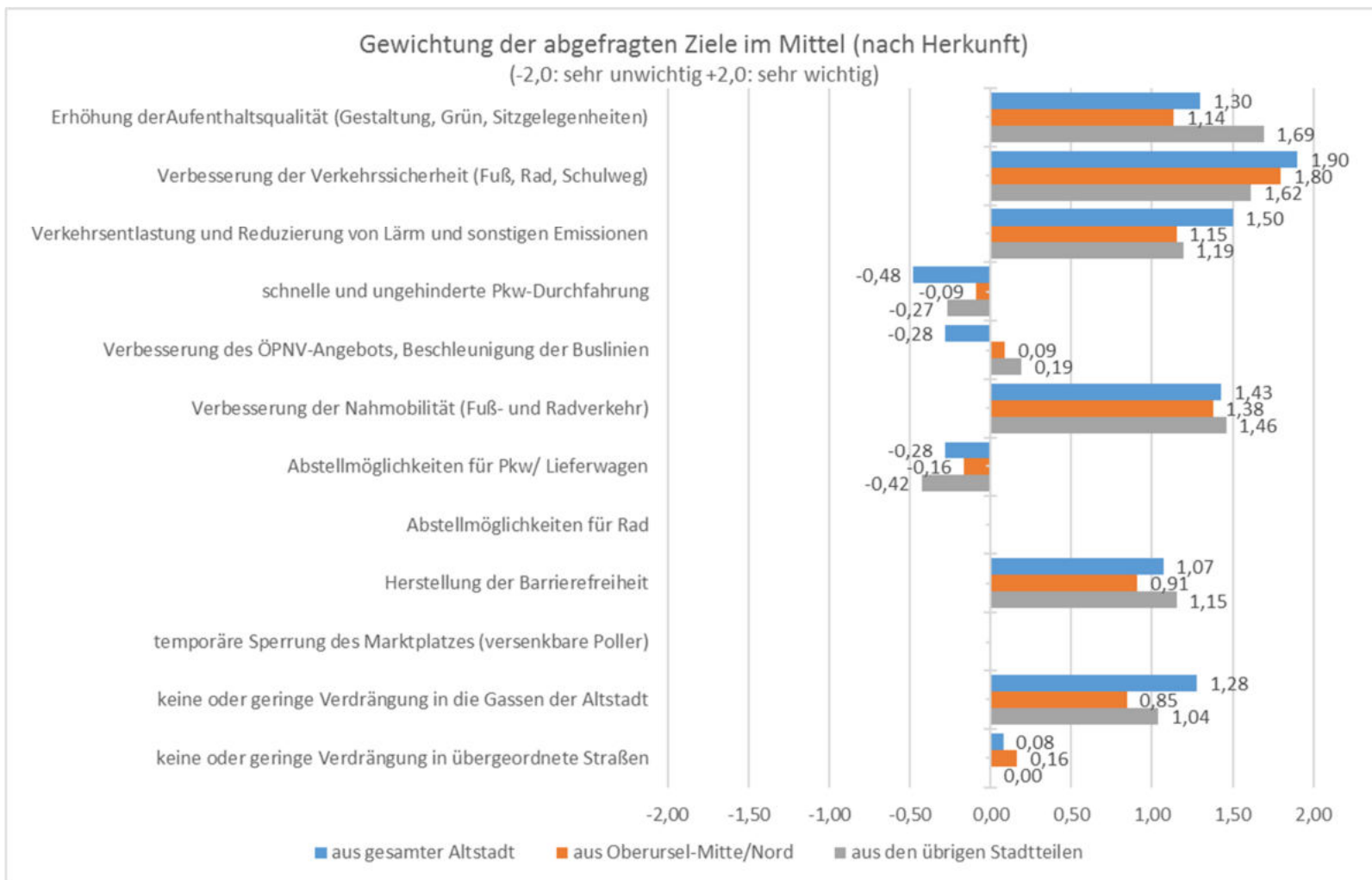
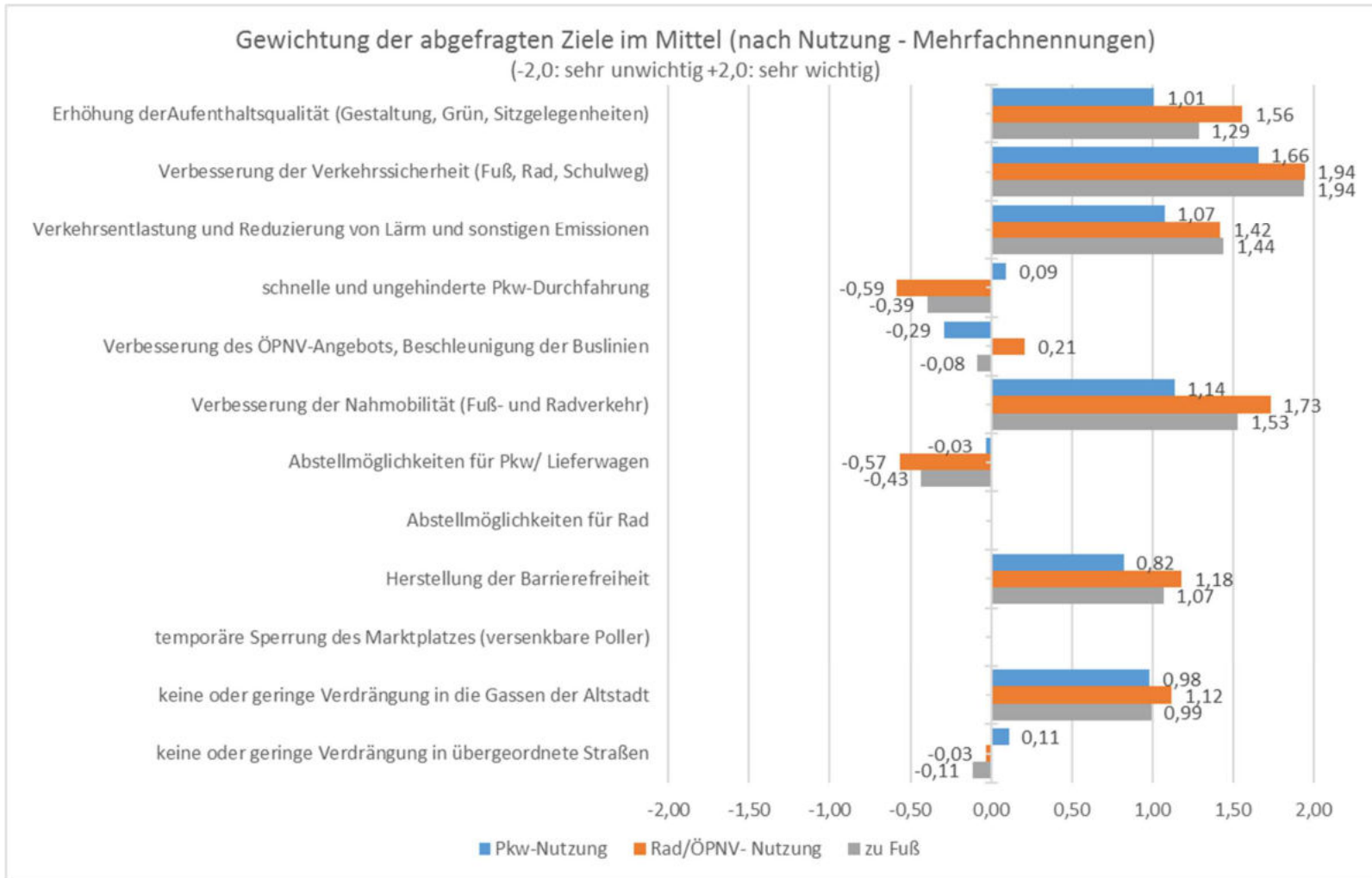
Die gewohnte Verkehrsmittelwahl spielt bei der Bewertung eine untergeordnete Rolle. So werden selbst von Pkw-Nutzern im Mittel eine schnelle Durchfahrt durch die Eppsteiner Straße oder Pkw-Abstellplätze im öffentlichen Raum als nicht als besonders wichtig erachtet. Die Herkunft der teilnehmenden Personen hat keinen großen Einfluss auf die Beurteilung der Einzelziele. Daher auch weiter entfernt wohnende Personen halten die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit und der Nahmobilität für wichtig und eine schnelle Pkw-Durchfahrt oder Pkw-Abstellmöglichkeiten eher unwichtig.

Es zeigt sich, dass ältere TeilnehmerInnen eine Verkehrsentslastung eher als wichtig erachten, als jüngere Personen. Statt einer schnellen Durchfahrt wird eher eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots von jungen Personen gefordert. Insgesamt gibt es wenig große Differenzen, die sich einer bestimmten Kategorie an Nutzern zuordnen lassen.

Die Zuordnung der Ziele „Abstellmöglichkeiten für Rad“ und „temporäre Sperrung des Marktplatzes“ zu den einzelnen Nutzern war aus technischen Gründen nicht möglich.

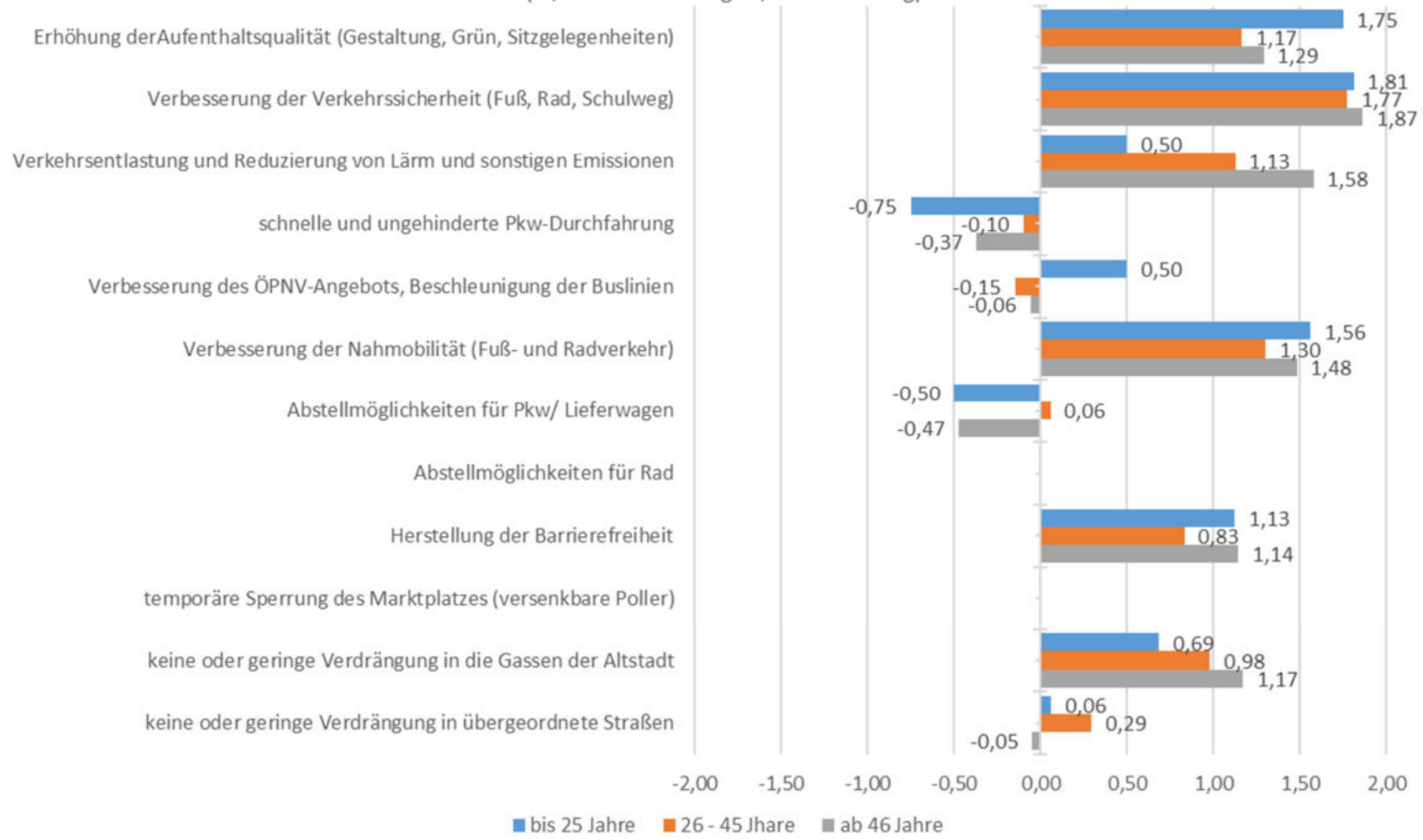
Es wurden vereinzelt weitere Ziele genannt, die jedoch keine übergeordnete Bedeutung hatten oder im Rahmen eines Gestaltungskonzepts umsetzbar wären (z.B. Geschwindigkeitskontrollen, Tourismus stärken, kein Kopfsteinpflaster, usw.). Die genannten Hinweise wurden daher bei den weiteren Anmerkungen berücksichtigt.





Gewichtung der abgefragten Ziele im Mittel (nach Alter)

(-2,0: sehr unwichtig +2,0: sehr wichtig)



In der Online-Veranstaltung wurden zu Veranstaltungsbeginn die in der Wortwolke genannten Ziele definiert (größer = häufiger; insgesamt 30 Wortmeldungen). Am häufigsten werden die Themen Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität und Sicherheit in verschiedener Ausführung genannt.

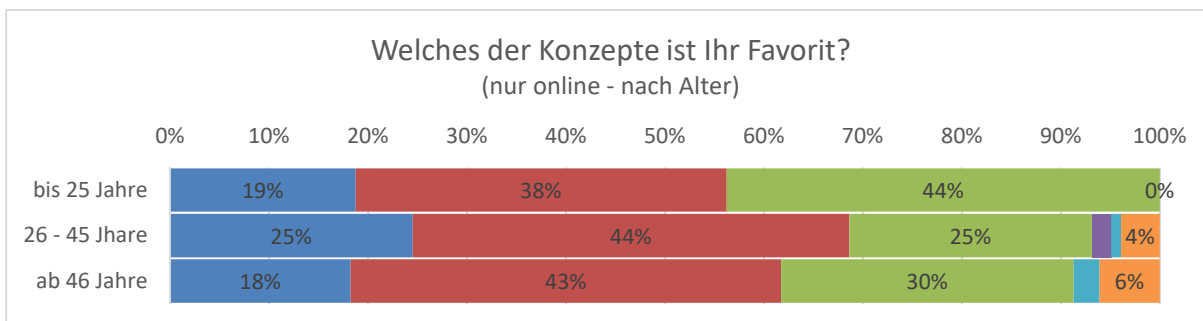
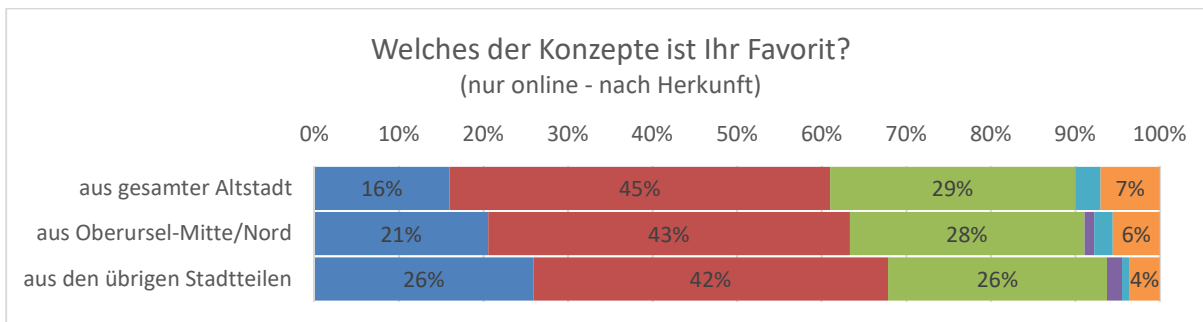
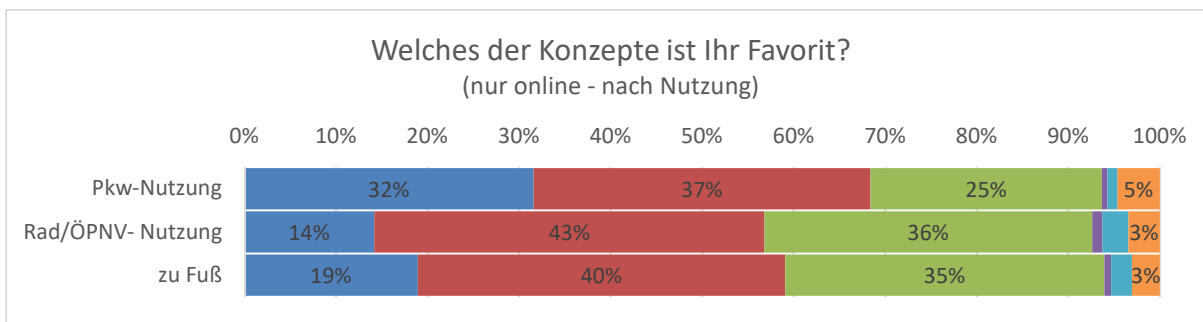
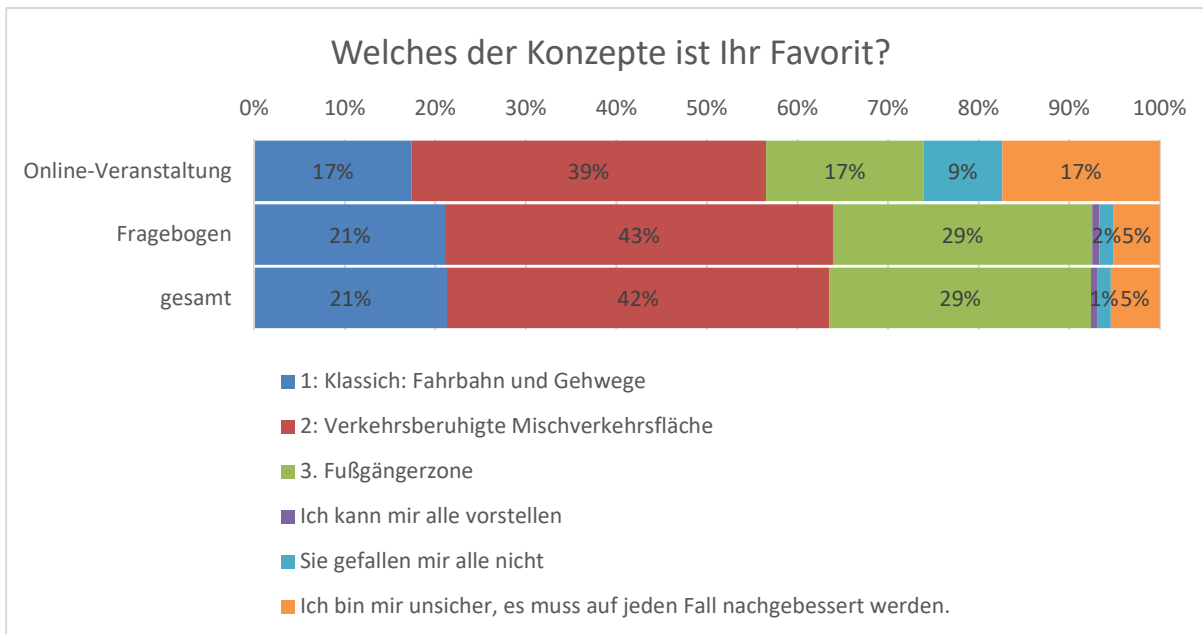
Was sollten Ihrer Meinung nach die wichtigsten Ziele bei der Umgestaltung der Eppsteiner Straße sein? 030



Welches Konzept zur Neugestaltung wird favorisiert?

In der Fragebogen-Aktion sowie in der Online-Veranstaltung wurde sich mehrheitlich für das „Konzept 2: verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche“ ausgesprochen (42%), gefolgt von „Konzept 3: Fußgängerzone“ (29%). „Konzept 1: Klassisch: Fahrbahn und Gehwege“ konnte am wenigsten Stimmen für sich beanspruchen (21%). Ein Teil ist unzufrieden mit den vorgestellten Konzepten oder wünscht Nachbesserungen.

Bei Unterscheidung nach den regelmäßig genutzten Verkehrsmitteln ändert sich die Platzierung nicht – Konzept 2 bleibt auch bei MIV-NutzerInnen an erster Stelle. Aber Pkw-NutzerInnen favorisieren deutlich häufiger Konzept 1 als andere Verkehrsteilnehmenden. Je weiter entfernt jemand von der Eppsteiner Straße wohnt, desto weniger häufig wird eine verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche erwogen. Jüngere Personen unter 25 Jahre bevorzugen eine Fußgängerzone.



Nachfolgend sind die Anmerkungen zu den einzelnen Konzepten aufgelistet. Weitere Anmerkungen finden sich nach Themenfeldern gegliedert am Ende.

Zum Thema „Konzept 1: Klassisch: Fahrbahn und Gehwege“ wurden folgende Punkte angemerkt:

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Veränderung?	Keine große Veränderung und daher keine Verbesserung. Hohe Kosten - wenig Effekt / bietet keine Verbesserung gegenüber jetzigem Zustand / die Chance einer Veränderung wäre vertan / Es wird sich nicht viel ändern, wahrscheinlich gleichbleibende Verkehrsbelastung und weiterhin zu viele Raser! / Dieses Konzept schreibt mit kosmetischen Änderung nur den Status-quo fort: siehe "neue" Bärenkreuzung	15
2	schmale Gehwege	Verkehr ist aktuell zu schnell, Bürgersteige zu schmal, gefährlich für Fußgänger, vorallem für kleine Kinder, alles so lassen wie bisher ist ein schlechtes Konzept. / Die schmalen Bürgersteige stören mich als Fußgänger. Ich weiche öfters auf die Strasse aus, wie in der Unteren Hainstrasse. / Die Gehwege sind viel zu schmal. Oft weichen Autos auf die Gehwege aus, wenn Gegenverkehr kommt. Ich bin schon mehrmals fast angefahren worden. / Wird wirklich für Fußgänger komplett auf beiden Seiten ein sicherer Schulweg!, von Kreisel bis Marktplatz sichergestellt?	4
3	Straßenbreite	zu enge Straße für Zweirichtungsverkehr / Aufgrund der aktuellen Fahrzeugbreiten im Verhältnis zu den Parkstreifen und Fahrbahn für mich nicht mehr zeitgemäß. / Die Straße erscheint mir zu schmal um bei klassischer Einteilung tatsächlich eine Aufwertung des Straßenraums mit mehr Aufenthaltsqualität erzielen.	3
4	Attraktivität	Es handelt sich um ein Innenstadt-/Altstadtgebiet. Die Aufenthaltsqualität muss absoluten Vorrang haben. Der langsamste Verkehr soll die höchsten Vorrechte genießen - das alles erfüllt das Konzept 1 nicht. Die Verkehrsflächen für den Kraftfahrzeug- und Durchgangsverkehr würden die Szene beherrschen - das ist die falsche Botschaft. Parkplätze ebenfalls - die Flächen sollen zur Begrünung und für Aufenthaltsflächen verwendet werden. Einige wenige Parkplätze würden unverhältnismäßig viel Parksuchverkehr erzeugen. / Sehr unattraktiv. Ich finde es sehr wichtig, dass der Marktplatz als Herz unserer Stadt möglichst verkehrsfrei wird. Das funktioniert aber nicht, wenn die Eppsteiner Straße als zuführende Straße eine klassische Fahrbahn bleibt.	3
5	Belebung Altstadt	Das ist eine gute Lösung. Alles andere verursacht eher Stress. / Ein gutes Konzept, so können alle gut in die Innenstadt gelangen, auch die Kunden aus Kronberg und Königstein. Die Innenstadt wird dadurch belebt. Ein gutes Konzept. / Um anliegende Geschäfte weiterhin erreichen zu können, gibt es für mich keine andere Option. Dieser Grüne scheiß geht einen nur noch auf die Nerven. / Der Marktplatz benötigt diese Belebung. Das macht den Marktplatz aus.	3
6	breite Gehwege	Angemessene Breite der Gehwege / Positiv: Verbreiterung der Gehwege	2
7	Einzelzitat	Fahrbahn und Gehwege wo sie immer waren, sonst ist es eher ein toter Marktplatz. Auch wenn einzelne Anwohner bzw Geschäftsleute es anders sehen. Das Geld von Kronberg, Königstein und den Anwohnern am Schwimmbad wird dann sicher in anderen Städten ausgegeben. Es scheint die absolute Beruhigung dieser Stadt im Vordergrund zu stehen und leider nicht deren Belebung.	1

Zum Thema „Konzept 2: Verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche“ wurden folgende Punkte angemerkt:

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Kompromiss	gute Alternative / beste Kompromisslösung / Dies ist der beste Kompromiss, da man nur mit "kleinen" Schritten die Akzeptanz der Maßnahmen allen näher bringen kann. Der nächste Schritt sollte dann aber eine Altstadt weite Fussgänger Zone sein (Anwohner frei, nur Anwohner parken, Lieferverkehr nur zu bestimmten Zeiten). Lieferverkehr fährt übrigens auch meist viel zu schnell in Verkehrsberuhigten Zonen. / Es wäre prima, wenn die Straße mit allen Fahrzeugen prinzipiell befahrbar bleibt, auch wenn es langsam ist. Es ist nunmal die schnellste Route für viele, die zB aus Richtung Bleibiskopfstraße nach Königstein fahren wollen. Wenn die Straße gesperrt würde, müsste umfahren werden und das schadet wieder der Umwelt. / Klassischer Kompromiss: Von allem etwas, aber doch nicht ideal. Langfristig wird der Autoverkehr abnehmen, daher besser direkt an die Zukunft denken und keine Autos mehr in der Innenstadt und alles begrünen / Sollte eine gute Mischung sein. Das für jeden was da ist./ Besser als Konzept 1, aber der Durchgangsverkehr wird bleiben	9
2	Maßnahmen zur Temporeduzierung	Wichtig sind für Autofahrer Geschwindigkeitsbegrenzende Maßnahmen. Nur Schilder reichen nicht. Siehe Ober Hainstrasse. Wie wird sichergestellt, dass Autos, Motorräder und vor allem Fahrräder sich an die Geschwindigkeit halten? / Verkehrsberuhigung sieht schön aus, ist aber in praxi illusionär / Focus auf klar ersichtlichen Fußweg, zusätzlich Schwellen für die Autofahrer, wie in vielen Städten praktiziert. / Dieses Konzept wird nicht funktionieren, da kaum jemand die mutmaßlich geforderte Schrittgeschwindigkeit einhalten wird. / Geringes Tempo baulich erzwingen	8
3	Sicherheit	Wie wird die Überfahrun der "Grenzen" verhindert? Sich begegnende LKW gegen Schulkind? / Wenig Sicherheit für Kinder, Fußgänger / Erhöhte Unfallgefahr, wenn nicht klar ist, wer wo fährt, geht oder rollt	6
4	Alternativen?	Die Variante erfüllt die Anforderungen an Aufenthaltsqualität recht ordentlich. Es wäre eine noch akzeptable Variante - wenn es keine bessere gäbe. / Guter Ansatz, aber noch zu wenig zukunftsorientiert / Nur Anwohner, Taxi und Zulieferer haben Zufahrt in Schrittgeschwindigkeit. Busse werden umgeleitet Bushaltestellen am Hommkreisel und in der Altkönigstrasse / Wenig Begeistertist wieder ein Schlupfloch für andere diesen Weg zu benutzen. Anwohner ja. Lieferanten eingeschränkt.	4
5	Rücksichtnahme	Fördert die gegenseitige Rücksichtnahme. Passt gut zu den Verkehrsberuhigten Straßen der Altstadt. / Gemeinsame Verkehrsfläche, gegenseitige Rücksichtnahme, Schwächsten Verkehrsteilnehmer haben Vorrang, Motorisierte Teilnehmer (ÖPNV & Anlieger) nur in Schrittgeschwindigkeit / Jede Art von Mobilität hat Berechtigung, ein Nebeneinander mit Rücksichtnahme kann in diesem Konzept mit Förderung von Fuß- und Radverkehr gelingen.	3
6	Trennung der Verkehrsteilnehmer	Trennung von Gehweg zur Straße muss optisch und konstruktiv deutlich zu erkennen sein. Fahrbahn mit Schwellen ausstatten wie in vielen Städten, und auch einzeln in Oberursel erfolgreich ausgeführt. Siehe Marxstrasse an der Schule/ Das geht nicht. Bitte eine klare Trennung der Verkehrsteilnehmer	2
7	Torsituation	Ist die vorgesehene Torsituation mit 2 Bäumen ernst gemeint? Bitte nicht! / Torsituation ist super. Evtl. könnte man das Konzept so anlegen, dass man in der ersten Stufe eine Mischzone schafft, die die Möglichkeit bietet in Zukunft/im 2. Schritt eine komplette Fußgängerzone zu schaffen.	2
8	Busverkehr	Gutes Konzept, führt jedoch meines Erachtens zu Komplikationen mit dem Busverkehr. / Keine Attraktivitätssteigerung bei langsam fahrendem Bus	2
9	Hauszugänge	Darauf achten, dass die Straße oder Fußwege nicht mehr angehoben werden. Dass die Eingänge zu Häusern Geschäfte nicht verändert werden müssen	2
10	Sinnhaftigkeit	Was sollen die Bürger dort machen? Eingekauft wird im Holzweg und der Innenstadt, damit würde es für den Kfz Verkehr schwieriger.	1
11	Einzelzitat	Der Verkehr sollte zwar leicht reduziert, aber nicht über die engeren Gassen der Altstadt umgeleitet werden. Parkmöglichkeiten sollten so angelegt werden, dass der Gegenverkehr ohne Probleme aneinander vorbeifahren kann, ohne ins Stocken zu geraten. Fußgängerüberwege so anlegen, dass man als Autofahrer die Fußgänger rechtzeitig sieht, bzw. als Fußgänger von den Autofahrern rechtzeitig gesehen wird.	1
12	Einzelzitat	Das Konzept 2 ist mein Favorit - allerdings sehe ich auch hier Verbesserungsbedarf. Schwierig finde ich bei dieser Variante, dass es keine Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) mehr gibt. Mir ist bewusst, dass man in einer Spielstraße dies eigentlich nicht mehr braucht und dies straßenverkehrsordnungsrechtlich auch nicht zulässig ist. Leider wird die Schrittgeschwindigkeit im Verkehrsberuhigten Bereich zumeist nicht eingehalten, so dass Querungshilfen für Fußgänger eben doch hilfreich und teilweise sogar erforderlich sind. Problematisch sehe ich hier auch den ÖPNV: dass auch die Busse hier Schrittgeschwindigkeit fahren müssen, trägt nicht zur Attraktivität des ÖPNVs bei. Außerdem vertragen sich meines Erachtens Pflastersteine und Busse nicht. Würde hier auf eine Pflasterung der Verkehrsfläche verzichtet werden und stattdessen für die Busse ein Asphaltband eingezeichnet werden, wäre der Verkehrsraum für den MIV nicht mehr als Spielstraße ersichtlich. Erhöhte Geschwindigkeiten sind die Folge.	1

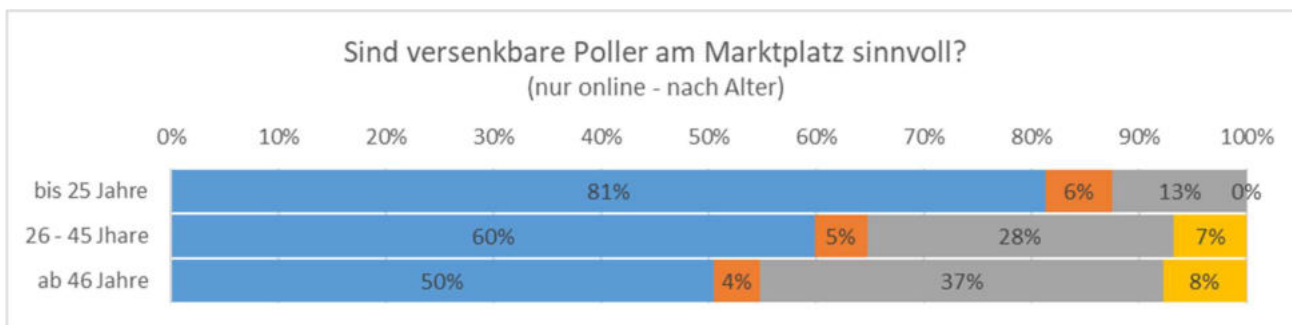
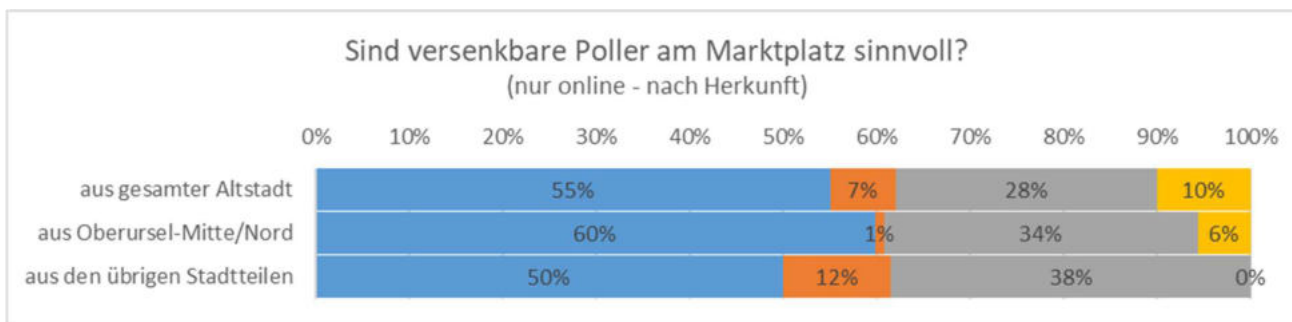
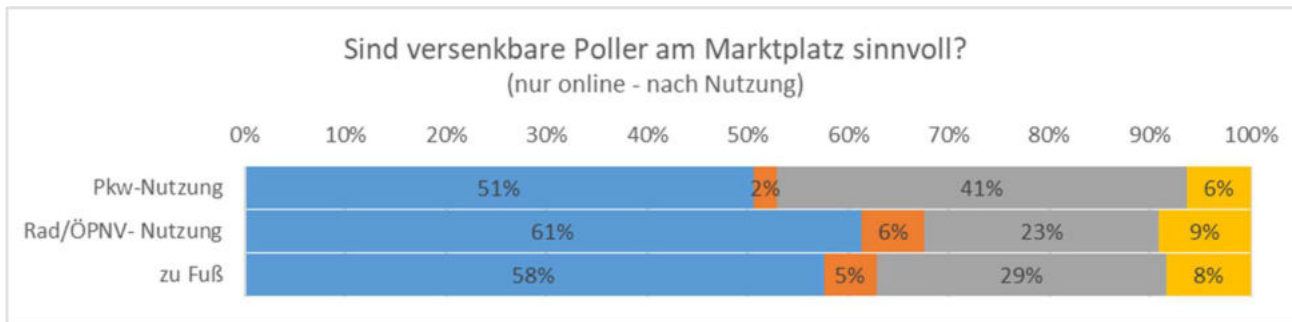
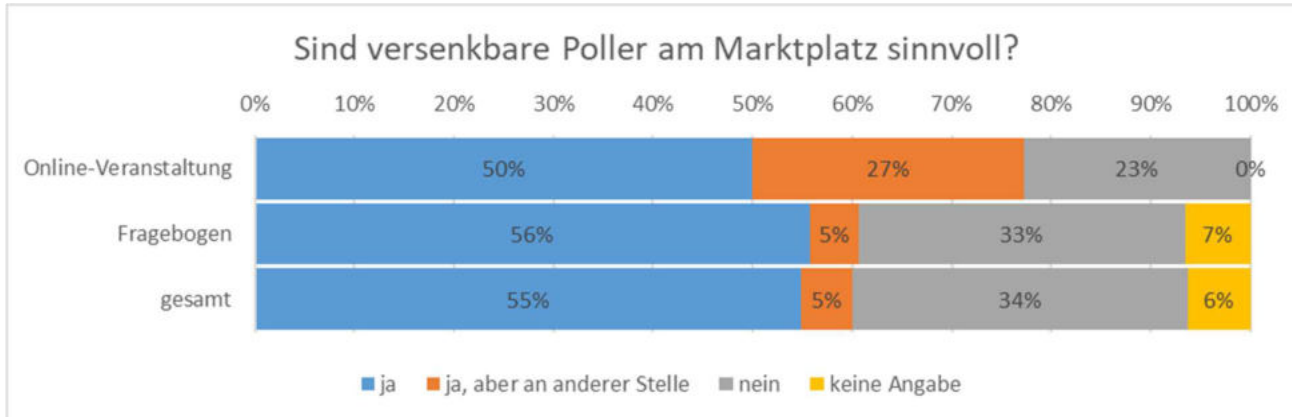
Zum Thema „Konzept 3: Fußgängerzone“ wurden folgende Punkte angemerkt:

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Größe der Zone	Wozu brauchen wir Fußgänger- Zönchen, wenn wir -zonen haben könnten?/ Abschnitt zu klein, größer notwendig / Der Abschnitt einer Fußgängerzone ist viel zu kurz, Aufwand ist extrem hoch beispielsweise für Anlieferung. Straßenräume werden nicht zwingend attraktiver. Für mich ist da die Vorstadt ein Beispiel: unattraktive Geschäfte, keine nette Aufenthaltsqualität. Entscheidend sind auch die geplante Nutzungen mit einer guten Mischung zu verschiedenen Tageszeiten. / Fußgängerzone müsste grösser werden, bis Holzweg und Marktplatz. / Wieso wird nicht ab Eppsteinerstrasse 13 bis Marktplatz komplett zur Fußgängerzone? / Kompettspernung für den Durchgangs-Autoverkehr zwischen Homm-Kreisel und Schule Mitte. Diese " Verkehrsader" ist völlig überflüssig und verringert die Lebensqualität in der Vorstadt enorm.	13
2	Ablehnung	Ablehnung/ Keine Option/ Geht garnicht / unbedingt dagegen / auf keinen Fall / Ausgrenzung der Autos/ Zu Fuß Gehende kaufen nicht ein / Es fehlen in der Eppsteiner attraktive Läden um eine reine Fußgängerzone zu rechtfertigen. / Die Innenstadt soll belebt und nicht abgetötet werden.	12
3	Verkehrsverlagerung	ungewünschte Verkehrsverlagerung in andere Altstadtgassen / Sehe ich als kritisch, weil die umliegenden Gassen und Straßen mehr belastet werden was Staus und lange Fahrzeiten zur Folge haben könnte. Außerdem sind in den Gassen teils keine Bürgersteige für Fußgänger vorhanden, was bei einem höheren Verkehrsaufkommen ebenfalls nicht gut wäre. / Die PKWs werden sich den Weg dann durch die kleinen Altstadtgassen suchen und dort durchbrettern. Daher sehe ich eine Sperrung für PKWs für nur einen kleinen Teil der Straße für problematisch. / Eine Fußgängerzone wäre wirklich toll, aber wenn dadurch der Verkehr in andere Teile der Altstadt verschoben wird ist das auch nicht sinnvoll. Dieses Konzept verdient nicht das Wort Konzept, eine Umgehung durch die Altstadt (Ackergasse/Untere Hainstraße) ist ja völlig am Ziel vorbei. / Viel Aufwand für eine Mini-Fußgängerzone, die wie auch eine größere dazu führt, dass der Marktplatz total gesperrt ist und sich der Verkehr, der unbedingt nach Oberursel möchte, über Schleichwege (Hollerberg, Obere Hainstraße, usw.) durch die gesamte Altstadt verfährt. / Die schmale Ackergasse ist bereits jetzt vom Verkehr überfordert, wie LKW-Anlieferung und erheblicher Parkplatz-Suchverkehr sowie mutmaßlich betrunkene Raser in der Nacht. Eine Umleitung des Verkehrs in Variante 3 würde die Gefahrenstufe in der Ackergasse auf lebensgefährlich anheben !	10
4	Lage der Zone	Kleine Fußgängerzone bringt kaum Impulse für Einzelhandel und Gastronomie/ Macht an der Stelle überhaupt keinen Sinn. / In diesem Bereich nicht attraktiv, da kaum Einkaufsmöglichkeiten oder Restaurants / Verbesserung der Aufenthaltsqualität fragwürdig, wenn ein paar Meter weiter der Marktplatz mit Gastronomie zu finden ist.	4
5	Radverkehr	Inkl. Fahrrad / Rad frei/ Wenn es eine Fußgängerzone werden sollte dann sollte es erlaubt sein Fahrrad zu fahren.	4
6	Erreichbarkeit	Erreichbarkeit der Altstadt damit nicht gesichert / Da die angrenzenden Gassen nur verkehrsberuhigte Bereiche sind, scheint das in der Durchführung schwierig und der Straßenattraktivität nicht angemessen.	3
7	Zustimmung	Die Fußgängerzone mit Durchlass des ÖPNV, aber auch des Radverkehrs, setzt die richtigen Prioritäten: Fuß vor Rad/ÖPNV - Autos (weder durchfahrende noch parkende) sind hier nicht notwendig./ Wäre eine ungemene Aufwertung des Marktplatzes und der Altstadt insgesamt. Ich denke nicht, dass der Durchgangsverkehr auf Nebenstraßen/-gassen ausweichen würde, da der Zeitverlust enorm wäre./ Ideale Lösung. Fußgänger + Radfahrer. Autos können ja ganz in der Nähe abgestellt werden oder das Gebiet umfahren, die Wege sind ohnehin kurz.	3
8	Ausdehnung auf Altstadt	Vorstadt und Altstadt müssen zusammenwachsen. Oberursel hat das Potenzial die attraktivste Stadt im Rhein-/Maingebiet zu werden. Konzept 3 kann hier nur der erste Anfang sein. / Dies wäre gut, wenn auf gesamte Altstadt ausgedehnt / Die Konzepte 1 +2 sind ausser der Bedienung von Klientelpolitik nicht zu gebrauchen	2
9	Einzelzitat	Unmöglich, eine Stilllegung einer wichtigen Verkehrsader, wer kommt auf so was ? Seltsame Einteilung und nur der Bus darf durch. Kaufen denn die meisten Kunden ohne PKW hier ein? Wohl eher nicht. Auch der Verkehr würde dann fast komplett über die Bärenkreuzung und Altkönigstraße fließen. Ist das gewünscht? Man legt die Innenstadt damit noch ein wenig mehr lahm zu welchem Zweck? Es sind doch kaum geeignete Geschäfte da und die wenigen, welche überlebt haben, denen werden hier auch noch die Kunden, durch katastrophale Verkehrsführung, genommen.	1

Wie werden versenkbare Poller am Marktplatz bewertet?

Der überwiegende Anteil der Teilnehmenden ist gegenüber versenkbaren Pollern am Marktplatz aufgeschlossen, um eine Verkehrsberuhigung zu ermöglichen. Die Mehrheit hält den gewählten Standort direkt am Marktplatz für richtig (55%). Einige fordern jedoch eine Überprüfung des Standortes (5%) – bei der Online-Veranstaltung waren dies deutlich mehr (27%).

Von Pkw-FahrerInnen wird der Einsatz von versenkbaren Pollern nicht so stark befürwortet, wie von NutzerInnen des Umweltverbundes. Selbst Personen aus den entfernteren Stadtteilen befürworten den Einsatz von Pollern zur temporären Verkehrsberuhigung. Junge Personen sprechen sich mit deutlicher Mehrheit für den Einsatz von Pollern aus.



Zum Thema versenkbare Poller wurden folgende Punkte angemerkt:

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Standort	Standort deutlich vor dem Marktplatz / Standort nach Einfahrt in Obere Hainstr. / Lage der Poller nicht optimal - weil wir dadurch viele wendende Fahrzeuge haben werden. / Um den Verkehr generell aus der Altstadt zu bekommen sollten die Poller, wenn überhaupt, Fullerstrasse/am Rahmtor und Eppsteiner/Straße hinter dem Parkhaus plziert werden. Autofahrer würden erst gar nicht in den Bereich fahren, Parkhaus ist genau an der richtigen Stelle, Samstags Markt könnte in die Eppsteiner er weitert werden (derzeit viel zu klein für die vielen Neubürger)/ Keine Poller schon am Homm-Kreisel / Eine Beschilderung wird ignoriert. Daher Poller so setzen, dass es gute "Abwege" gibt / Lage der Poller nicht optimal - dadurch viele wendende Fahrzeuge	16
2	Kosten	lohnt sich der Aufwand (Nutzen - Kosten)? / Poller-Technik zu teuer! Und kein Mehrwert. / Bau/ Instandhaltung zu teuer / Poller sind eine sehr teure und Wartungsintensive Lösung. / Andere Barrieren sind kostengünstiger / Kosten nicht unterschätzen	11
3	Zuverlässigkeit	Sind die ausfahrbaren Verkehrspoller wirklich zuverlässig? Wir erinnern uns an das Chaos am Epinayplatz. / Denkt an die vielen Unfälle am Epinay-Platz / Die Poller vom Epinayplatz und sind nach kurzer Zeit defekt gewesen. / Diese Technik wird Probleme haben und immer ausfallen. Dies kann bereits in Bad Homburg beobachtet werden. / Unpraktisch. Vgl. Epinay-Platz/ Die Poller sind zu störanfällig - verursachen evtl. Chaos für Busse.	10
4	im Notfall	wie kommt ein RTW zum Kranken wenn der Poller streikt oder der Strom ausfällt? Hat er eine Notstromeinrichtung? / Poller sehe ich auch kritisch für Anwohner und Rettungsfahrzeuge / Müssen die Poller im Winter beheizt werden, um Eisansatz zu verhindern?	9
5	Schließzeit	ab 18 Uhr zu/ ab 22 Uhr bis 6 Uhr zu - Verkehrsberuhigung zur Nachtzeit sehr wichtig/ Temporäre Fußgängerzone z. B. zwischen 18 Uhr und 6 Uhr/ Sperrung des Autoverkehrs von 22 bis 5 Uhr. Optimal wäre tägliche Serrung, mindestens von Freitag bis Montag, damit Anwohner nachts ruhen können. / Samstag+Sonntag Sperrung / Poller bringen nur dann einen Mehrwert, wenn sie zu den relevanten Zeiten auch genutzt werden. Hierfür ist ein an den Interessen der Anwohner und Gewerbetreibenden ausgerichtetes Konzept zu erstellen.	8
6	Haltbarkeit	Funktioniert der Poller noch, nachdem ein 40 Tonnen LKW dagegen gefahren ist?/ Es wird Idioten geben, die dem Stadtbus hinterherfahren. Versicherungsfrage ist immernoch unklar.	7
7	positive Wirkung	erhöht erheblich die Attraktivität des Marktes, Events / GUT! / Bei einem lebendigen Marktplatz sollten nur Busse des ÖPNV durchfahren dürfen. / Erhöht Attraktivität der Gastronomie, Freizeitwert / gute Möglichkeit, um Durchgangsverkehr am Marktplatz abends unterbinden -> mehr Optionen für Gastronomie / Sehr wichtig, um den Marktplatz zumindest temporär komplett verkehrsfrei zu halten. / An Markttagen den die Marktfläche zu vergrößern und Sicherheit der Marktbesucher erhalten / Unbedingt! / Man muss sich nur einmal in die Außengastronomie begeben... Da wird einen bei den vorbeirassenden Autos und LKWs Angst und Bange!	7
8	Terrorabwehr	Reichen die Poller auch für die Absicherung bei Festen oder müssen trotzdem die Beton-Lego-Steine aufgestellt werden? / Betonklötze bei Großveranstaltungen sind dennoch notwendig / Das funktioniert auf Dauer nicht. Wenn man sperren will kann man auch schnell etwas aufstellen!	6
9	Durchfahrt	Ja, aber nur wenn Anwohner und Lieferanten durchfahren können / Anwohner möchten jederzeit ans Haus fahren können und nicht nur nach vorgegebenen Zeiten. / Nur für Anwohner und Busse frei	6
10	negative Wirkung	Sperrung nur auf wenige Großveranstaltungen beschränken / Noch mehr Einschränkungen für einkaufende Auto-Fahrer. Dadurch werden andere Straßen noch mehr belastet. In der Innenstadt fehlen schon viele Läden, trotzdem ist die Überlegung noch mehr Straßen zu schließen. Aus Oberursel wird keine Kurstadt eher eine tote Stadt. / Das schneidet die Verbindung zum Einkauf in der Innenstadt, für die Bewohner am Schwimmbad ab. Da kann man dann gleich in eine andere Stadt zum einkaufen fahren. / Dann fährt jeder durch die Altstadt. Soll da auch noch alles gesperrt werden? Diese künstliche Behinderung des PKW Verkehrs ist keine Lösung.	4
11	Sicherheit	Sicherheit Radfahrer/ Rollstuhlfahrer berücksichtigen / Gefahrenpotential für Radfahrer	3
12	Erfordernis	Aus Erfahrung helfen nur Poller, die Sicherheit der Fg zu garantieren / Es braucht leider Poller zum Schutz vor Autos.	3
13	dauerhafte Sperrung	nicht temporäre, sondern dauerhafte Sperrung! / Nur feste Poller verbauen	3
14	Nutzen	wovor sollen die versenkbaren Poller schützen? / was bringen die Poller?	2
15	Funktionsfähigkeit	Alle Hochsicherheitsgebäude in Grosstädten sind mit Pollern gesichert, die funktionieren...	2
16	Einzelzitat	wenn Poller nur mit Ampelregelung bei Bedarfs Ein-,und Ausfahrt. Model Alkmaar "Auto zu Gast": Radfahrer und Fussgänger haben Vorrang. Kleine erhöhte Inseln in der Mitte der Fahrbahn hindert an schnell fahren bzw überholen.	1
17	Einzelzitat	Die Sperrungsdiskussion hatten wir schon beim Marktplatzumbau. Wer bestimmt, wann und wie der Marktplatz durch Poller blockiert wird? Besser eine überprüfte Temporeduzierung	1

Welche Anmerkungen gab es noch?

Im Rahmen der Fragebogen-Aktion und der Online-Veranstaltung wurde nach Hinweisen, Anregungen und sonstigen Vorschlägen gefragt. Auch diese Rückmeldungen sind nachfolgend unterschieden nach Themenfeldern zusammengefasst. Die Fragen aus der Online-Veranstaltung wurden überwiegend live beantwortet:

Themenfeld Attraktivitätssteigerung

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Geschäfte	Mit Autoverkehr wie jetzt, wird es keine Attraktivität geben. Wann werden die Geschäftsleute hier umdenken? / Je höher die Aufenthaltsqualität, desto attraktiver werden die Geschäfte u.ä. / Pkw-Verkehr und Parken auf der Straße verhindert Umsatz / Mehr Leben in die Altstadt, mehr Kunden / Verkehrsberuhigung mit Schwerpunkt bei Außengastronomie	14
2	Aufenthalt	Attraktivität und Aufenthaltsqualität des gesamten Bereichs (Flanieren, Shoppen, Speisen) steigt nur mit Verringerung des Kfz-Verkehrs / Mehr Grünflächen! Gestaltung für Menschen, nicht für den Verkehr! Die Altstadt ist ein Aushängeschild von Oberursel. / Weniger Verkehr macht unsere schöne Altstadt noch attraktiver.	11
3	Ansatz	Warum wird das Thema immer nur von der Seite des Verkehrs betrachtet und nicht grundsätzlich von der Fragestellung den gesamten Bereich attraktiver zu gestalten? / Orientiert Euch an der Attraktivität des Aufenthaltsraumes!	10
4	Gastronomie	Verbesserung touristische Attraktion / Platz für Eisdielen, Café schaffen / Ausweitung der Außengastronomie / Belebung des Marktplatzes (als Fläche für Außengastronomie, Kultur, ...) / Schade, dass der Altstadtteil so wenige Aufenthaltsmöglichkeiten (kleine Geschäfte, Cafés, Bars) bietet. Die Altstadt ist so schön, aber leider kann man nur Durchlaufen und kaum Verweilen...	7
5	Gestaltung	Belebung/ Aufwertung des Marktplatzes durch Sitzgelegenheiten / Mehr Aufwand in die Gestaltung stecken / Marktplatz aufregender gestalten / Marktplatz gut nutzbar für Markt, Veranstaltungen, Aufenthalt gestalten! / generell Betonwüsten auf Plätzen/ Bahnhofsvorplatz/ Epinayplatz vermeiden, insgesamt mehr Grünflächen + Bäume	5
6	Marktplatz	Auf dem Marktplatz sollte an allen Tagen Gastronomie und Verkaufsstände vorhanden sein. Derzeit, wirkt er tot. / Belebt doch erstmal die Eigentliche Fußgängerzone und nehmt den Geschäften nicht ihre Existenz. / Die Aufwertung des Marktplatzbereiches durch Sitzgelegenheiten und "lärmreduzierte" Veranstaltungen könnte dieses Zentrum beleben. / Mehr Cafés auf dem Marktplatz oder anderweitiger Aufenthalt (Bänke, Spiel-/Mitmachmöglichkeiten für Kinder und Erwachsene etc.). Ein Bio-Markt auf dem Marktplatz wäre toll.	4
8	Veranstaltung	Bitte lasst die Veranstaltung wie z.B. Weinfest weiterhin dort stattfinden	1
9	Einzelzitat	Eine Fußgängerzone inkl. Marktplatz wäre die "schönste" Lösung! Denn der Bereich um den alten Marktplatz ist einer der schönsten von Oberursel. Er könnte zum zentralen Aufenthalts- und Treffpunkt von Oberurselern werden. Zur Zeit stört der Kfz-Verkehr sehr, es ist unruhig, laut und gefährlich. Aber die Kulisse schreit nach mehr Leben! Mehr Bänke, ein Eiscafé, eine kleine Spielmöglichkeit für Kinder (z.B. ein Sitztier/Skulptur oder ein Klang/Tastobjekt), außerdem Markttag und Feste würden den Platz zur Anlaufstelle für Bürger machen.	1

Themenfeld Verkehrskontrollen

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Verkehrskontrollen	StVO anerkennen und umsetzen: Verkehrsverstöße sollen kontrolliert und geahndet werden! / Verstärkte Verkehrsüberwachung da vor allem PKW Fahrer die Beschilderung eher als Empfehlung und nicht Gebot verstehen. / unter der Narrenfreiheit der Radfahrer leiden die Fußgänger, daher mehr Kontrollen!	8
2	Schrittgeschwindigkeit	Regelmäßige Kontrolle der Schrittgeschwindigkeit nötig, dann könnte es den „unnötigen“ Durchgangsraser draußen halten. / Viele Autofahrer wissen leider nicht, was ein Verkehrsberuhigter Bereich ist, daher ist bei diesem Konzept eine intensive Kontrolle durch die Polizei erforderlich. / Schrittgeschwindigkeit muss eingehalten werden, da sonst für die sich frei bewegenden Fußgänger eine Gefahr entsteht. / Wie wird Einhaltung der Geschwindigkeit sichergestellt? Keiner hält sich in der Altstadt an Schrittgeschwindigkeit; keiner kontrolliert	6
3	Blitzer	Mehr Standblitzer aufzubauen, wie in anderen Städten. Die 30 Tempozone bringt nicht wirklich was	1
4	Markierungen	Hinweise auf dem Straßenbelag aufbringen. Schilder sind viel zu hoch und nicht sichtbar. Nebenstraßen ebenfalls mit Pollern schließen!	1
5	Einzelzitat	Selbst in der engen Schlenkergasse "heizen" In- und Auswärtige mit Geschwindigkeiten weit über Schrittgeschwindigkeiten durch die Gassen und wenn man nicht gleich zur Seite springt, wird man auch noch angegangen - das Konzept einer verkehrsberuhigten Fläche ist vielen Kfz-Fahrer scheinbar völlig unbekannt. Viele meinen, es sei Tempo 30 erlaubt - und die Stadt kontrolliert praktisch nicht. Oft reiner Parkplatzsuchverkehr, um nicht den "weiten" Weg von der Bleichen gehen zu müssen	1
6	Einzelzitat	Generell sollten strengere Kontrollen zu Geschwindigkeiten in den Verkehrsberuhigten Bereichen durchgeführt werden und dazu sensibilisiert werden oder die Durchfahrt auf Anlieger beschränkt werden, da derzeit die Geschwindigkeit uneinsichtiger Fahrer nicht nur für spielende Kinder eine Gefahr darstellt.	1

Themenfeld Kfz-Verkehr/ Verkehrsberuhigung

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Verkehrsberuhigung Altstadt	Verkehrsverdrängung aus Altstadtgassen und verkehrsberuhigten Straßen bzw Spielstraße soll vorangetrieben werden! Erschließung Parkplatz Bleiche ausschließlich über Portstraße, besser wäre aber ein Umgestaltung der Bleiche ohne oberirdischen Parkplätze, ggf weitere öffentliche Tiefgarage. / Die Oberurseler Innenstadt, Lokale und Geschäfte würden massiv gewinnen, wenn man alles "erschländern" könnte. / Oberursel bitte entschleunigen > mehr Gastronomie + FG-Zone in Altstadt / NUR Anliegerfrei in der Ackergasse und Unteren Hainstraße! / Sowohl Eppsteiner Strasse als auch die restliche Altstadt für den motorisierten Durchgangsverkehr sperren. Ausnahme ÖPNV, Anlieger, Lieferanten / Die Altstadt muss als Lebens und Wohnraum vor noch mehr Verkehr auf den Seitenstraßen (Schleichwegen) geschützt werden. / Die Eppsteiner Straße ist so stark befahren, dass eine Verkehrsberuhigung hier dringend wichtig wäre. / Obere Hainstr und Wiederholtstrasse als derzeit eigentlich verkehrsberuhigte Straßen mit in das Konzept "Fußgängerzone Marktplatz aufnehmen". Aufgrund fehlender Bürgersteige in diesen Straßen sollte diese auch zu Fußgängerzonen umgewandelt werden / Momentan ist die Eppsteiner Str. ein bequemer Schleichweg für den Verkehr aus Richtung Stierstadt /Kronberg, obwohl die Straße hierfür nicht ausgelegt ist. Daher sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und -reduzierung dringend erforderlich. / Generell zu viel Verkehr in der Eppsteiner Straße. / Die Verkehrsachse durchtrennt Fußgängerzone, Marktplatz und Altstadt, die ohne die Durchfahrtsstraße zusammenwachsen würden	15
2	Verkehrsverlagerung	Die Durchfahrt der Eppsteiner Straße für Pkw soll weiterhin möglich sein, auch um die umliegenden Gassen nicht weiter zu belasten, auch um den kürzesten Weg zu haben und Umwege und Staus zu vermeiden. / Die Durchfahrt zur Innenstadt, Holzweg usw. Sollte auf jeden Fall möglich bleiben. / Da die Feldbergstrasse sowieso überlastet ist ist es unverantwortlich die Eppsteinerstrasse als Durchgangsstraße zu schließen / Durchfahrt belassen, da der Verkehr ansonsten massiv auf die anderen Straßen verlagert wird. Oberhöchstädter Straße ist jetzt schon überlastet und die Geschwindigkeit wird auch nicht eingehalten. / Sonst fließt der ganze Verkehr über die Feldbergstraße und dies wird zu noch mehr Stau führen. Schon jetzt (vor Corona) ist in der Feldbergstraße morgens eine lange Schlange. Noch eine Alternative wäre, daß man über den Holzweg, Epinayplatz, Henchenstraße in die Kulmenisusstr. fahren könnte, was derzeit nicht möglich ist. / Der Verkehr wird verlagert. In der Adenauerallee und Oberhöchstädterstraße gibt es schon genug davon. / Konzept 3, aber auch 2, führt zu Zusatzverkehr in Nord-Süd-Richtung unmittelbar am Homm-Kreisel; dort ist es jetzt schon fast zu jeder Tageszeit "eng".	8
3	Durchgangsverkehr	Sollte man nicht darauf hinwirken, dass der Durchgangsverkehr aus Richtung Kronberg die Innenstadt weiträumig umfährt (Nordumgehung)? / Ackergasse + Untere Hainstraße von Durchgangsverkehr befreien / zu viel Durchgangsverkehr weiterhin / Aktuell durch die Baustellen merkt man bei täglichen Fahrten, es ist Gewohnheit dort zu fahren. Aber entspannter fahre ich andere Strecken mit dem Auto. / Hier ist der Fußgänger weiter untergeordnet, das schneidet untere und obere Altstadt entzwei und bringt keinen Mehrwert außer Verkehrsbelastung in den Gassen, wo Autofahrer mehrmals im Kreis fahren um Parkplätze zu finden um nicht ins Parkhaus und so städtische Parkgebühren zu zahlen.	6
4	Geschwindigkeit	Benachteiligung der Autofahrer durch Tempo 30 überall / MIV mit Tempo 30 ist unattraktiv. / T30-Zone nur nachts ausprobieren! / Durchfahrtsituation bei Bücherei schwierig - da müsste eine "flüssigere" Lösung gefunden werden / Wichtige Verkehrsachse. Verkehrsberuhigung nicht sinnvoll. / Tempo 40 besser als Tempo 30	6
5	Marktplatz	Der Marktplatz muss unbedingt autofrei werden - aktuell zwei Durchgangsstraßen sind das absolute Gegenteil von einem "Marktplatz". Es ist laut, völlig unfreundlich für Besucher (teils gefährlich, zumindest für Kinder auf einem "Marktplatz"). Zudem benötigen die Straßen viel Raum eines ohnehin kleinen Geländes. Der Platz ist schön - aber verfehlt derzeit seine Bestimmung. / Wichtig ist mir, dass der Marktplatz möglichst verkehrsfrei gehalten wird, damit dort mehr "Leben" stattfindet. Wie gut das funktionieren könnte, sieht man ja, wenn dort Stadtfeste stattfinden und die Zufahrt von oben und unten gesperrt ist. / Die Lärmbelastung (Verkehr/Gastronomie) hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Ja, Oberursel wächst, aber der Marktplatz sollte nicht Hauptverkehrsachse sein. / Endlich die Altstadt den Bürgern, sprich Fussgängern und Radfahrern, zurückgeben. Konzepte für Anlieger- und Lieferverkehr sowie für anzusiedelnden Einzelhandel erarbeiten und Oberursel wird die lebenswerteste Stadt im HTK.	4
6	Durchfahrt	Reduzierung Durchgangsverkehr, Reduzierung Schwerlastverkehr, Reduzierung Geschwindigkeit des Autoverkehrs / Das aller Letzte was Oberursel zur Steigerung der Lebensqualität braucht sind vielbefahrene Durchfahrtsstraßen, die das Stadtbild beschädigen damit einige wenige Menschen noch schneller von A nach B kommen. / MIV muss durch Eppsteiner Straße fahren. Es gibt keine Alternative / Umfahrung über Oberhöchstädter Straße wäre zu lang	4
7	Anlieferverkehr	Wie soll den der Anlieferverkehr für die Geschäfte der Oberen, Unteren Hainstr., der Ackergasse des Markplatzes etc. aussehen?	3
8	Erreichbarkeit	Die Durchfahrt zur Innenstadt, Holzweg usw. Sollte auf jeden Fall möglich bleiben. / Die Belieferung der umliegenden Geschäft in der Ackergasse, unteren und Oberen Hainstr., Eppsteiner Str., Marktplatz muß erhalten bleiben / Für mich ist die Durchfahrt insgesamt sehr wichtig, um kurze Wege zu haben.	3
9	Lärm + Emissionen	Verkehr ist unglaublich laut. Im Sommer kann man sich mit offenen Fenster nicht unterhalten. Die Emissionen bereiten mir auch Sorgen. Das Haus steht dicht an der Straße und wir haben keine Fenster "nach hinten raus". / Durchfahrtsverbot für Motorradfahrer am Wochenende	3
10	Fahrestreifenanzahl	mehr Fahrbahnen pro Richtung; Bäume und Grün behindert Fahrzeuge	1
11	Stau	Wenn der Marktplatz zum Brunnenfest gesperrt ist gibt es immer einen großen Stau in der Feldbergstraße. Wie soll das den dann aussehen.	1
12	Entlastung	Durchstich Nassauer Straße umsetzen	1
13	Straßenschäden	Strassenschäden durch Überbelastung mit schweren LKWs und grossen Bussen vermeiden	1

14	Verkehrsregelung	Noch eindeutiger Regelungen an Kreuzungen. An der Kreuzung Eppsteiner/Marktplatz kommt es regelmäßig zu gefährlichen Situationen, da rechts-vor-links nicht erkannt wird.	1
15	Bevorrechtigung	Das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer funktioniert in Orschel so lange nicht, wie Autofahrer immer Vorrechte haben	1
16	Ausweichroute	Bei möglichen Strassensperrungen (Oberhöchstadter Straße) wird die Eppsteiner Straße benötigt Wichtige Verkehrsachse. Verkehrsberuhigung nicht sinnvoll.	1
17	Einzelzitat	Die Innenstadt von Oberursel sollte zum Zentrum von Oberursel ausgebaut werden analog Bad Vilbels "neuer Mitte"! Ein Ort an dem man sich gerne und lange aufhält. Ziel muss es sein eine Begegnungsstätte für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen mit Raum Strassencafes, Einkaufsmöglichkeiten, schön angelegten Plätzen mit vielen Sitzgelegenheiten. Die Vorstadt und die Grünfläche an der Andenauerallee sind erst zaghafte Versuche in diese Richtung. Aber so etwas kann man auch mit mehr Liebe gestalten. Oberursel hat - was viele plattgebombte Kommunen des Rhein-/Maingebiets nicht haben - eine unfassbar schöne Altstadt!!!. Ziel muss es sein auf dieser Substanz aufzubauen. Frankfurt hat das am Römer vorgemacht. Paradebeispiel ist die Innenstadt von Tübingen.	1
18	Einzelzitat	Dauerhafte (nicht nur temporäre) Sperrung der Eppsteinerstrasse/Marktplatz und der Gassen der Altstadt für den motorisierten Verkehr (außer Busse). Ausnahme genehmigungen für Anwohner und Lieferverkehr, ähnlich wie am Brunnenfest, sollten möglich sein. Ausweichmöglichkeit für KFZ Feldbergstr/Oberhöchstadter Str/Füllerstr oder obenrum Hohemarkstr/Borkenberg/Altkönigstr (dort überall Tempolimit 30 kmh). Ausweitung der Außengastronomie am Marktplatz. Fahrradabstellplätze, statt Autoparkplätze.	1
19	Einzelzitat	Die Altstadt sollte erlebbarer werden, was nur durch eine Reduzierung des individual PKW-Verkehrs möglich wird. Wenn Autos geringere Wichtigkeit als Fußgängern zukommt, ist es möglich Fahrradfahren und Fußgänger zu unterstützen. Das schützt t'fais Klima und das Wohlbefinden auch beim Restaurantbesuch und Einkaufen. In Fußläufiger Entfernung gibt es ausreichend Parkmöglichkeiten um die Altstadt weiter zu beleben. Es ist daher zielführend den Individualverkehr (PKW) zu erschweren, ÖPNV und Motorbefreites Bewegen zu unterstützen und die Altstadt weiter in ihrer Liebesswürdigkeit zu fördern und für Besucher interessant zu machen.	1
20	Einzelzitat	Die Altstadt und Vorstadt sollte generell nur noch für Anlieferung, Taxi etc und Anwohnerparken frei sein. Aus den drei umliegenden Parkhäusern ist alles gut erreichbar. Vorteile sind weniger Emissionen, weniger Lärm, bessere Luftqualität, Belebung durch Grünflächen, spielende Kinder, Veranstaltungen und Außengastronomie. Viele Straßen in der Altstadt sind heutzutage überhaupt nicht mehr für das Verkehrsaufkommen und die großen SUVs geeignet. Es ist ein Wunder, das bislang noch nichts passiert ist.	1
21	Einzelzitat	Die Innenstadt von Oberursel sollte zum Zentrum von Oberursel ausgebaut werden analog Bad Vilbels "neuer Mitte"! Ein Ort an dem man sich gerne und lange aufhält. Ziel muss es sein eine Begegnungsstätte für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen mit Raum Strassencafes, Einkaufsmöglichkeiten, schön angelegten Plätzen mit vielen Sitzgelegenheiten. Die Vorstadt und die Grünfläche an der Andenauerallee sind erst zaghafte Versuche in diese Richtung. Aber so etwas kann man auch mit mehr Liebe gestalten. Oberursel hat - was viele plattgebombte Kommunen des Rhein-/Maingebiets nicht haben - eine unfassbar schöne Altstadt!!!. Ziel muss es sein auf dieser Substanz aufzubauen. Frankfurt hat das am Römer vorgemacht. Paradebeispiel ist die Innenstadt von Tübingen. Das Letzte, das aller Letzte was Oberursel zur Steigerung der Lebensqualität braucht sind vielbefahrene Durchfahrtsstraßen, die das Stadtbild beschädigen damit einige wenige Menschen noch schneller von A nach B kommen. Wir befinden uns nicht mehr im Jahrhundert des Autos. "Auto"-Mobilität findet heutzutage auf dem Fahrrad statt, im öffentlichen Personen-Nahverkehr oder zu Fuß.. Wir brauchen Antworten für unser Oberursel, die zukunftsgerichtet sind und nicht Verkehrskonzepte aus dem letzten Jahrtausend.	1

Themenfeld Bus/ ÖPNV

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Verlegung Bushaltestelle	Verlagerung der Bushaltestelle gegenüber der Stadtbücherei ist eine gute Lösung / Diese Lösung bevorzugen / Die Verlagerung der Bushaltestelle vom Marktplatz in die Eppsteiner Straße finde ich positiv, da zur Zeit die Haltestellen Rahmtor und Marktplatz zu nah beieinander liegen.	5
2	Erfordernis Bushaltestelle	Wie sind denn die aktuellen Fahrgastzahlen am Marktplatz, lohnt sich diese Bushaltestelle? / Ist es sinnvoll die Bushaltestelle zu erhalten aufgrund des Abstands zur nächsten Haltestelle? <i>Antwort: Ein- und Aussteigerzahlen aus dem Jahr 2014 (aufgrund der Pan-demie liegen keine neuen Zahlen vor): Dienstag - 109, Donnerstag - 70. Grundsätzlich: ein attraktiveres Angebot führt auch zu steigenden Fahrgastzahlen.</i>	3
3	Linienführung	Muss der Stadtbus über den Marktplatz? / Der Bus gehört raus! An der Einmündung zur Füllerstraße gibt es täglich Chaos. / Wenn 2 Busse sich begegnen, ist die Straße dicht	3
4	Förderung Umweltverbund	MIV-Reduzierung geht nur durch Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds / Ziel muss sein, den ÖPNV so attraktiv zu gestalten, dass diese unfassbar hohe Anzahl an Fahrzeugen mittelfristig reduziert wird: kostenlosem ÖPNV am Wochenende etc. (Vorbild Tübingen). Wie die Frankfurter mehr ÖPNV nutzen! Individualverkehr ist keine Lösung auf die Verkehrsprobleme der Zukunft. Oberursel hat den Luxus von S- und U-Bahn Anbindung. Daher Straßen nicht ausbauen!	2
5	Angebot	Wir haben einen guten, vorhandenen ÖPNV (U-Bahn, Busse) - nutzen!	1
6	Alternative Bushaltestelle	Wieso gibt es keine Variante OHNE Verlegung der Bushaltestelle?	1
7	Schutz von Anwohnern	Wurde bei der Einrichtung der Bushaltestelle Marktplatz an die alte Substanz der Häuser der direkten Anlieger gedacht? Wie werden die direkt an der Bushaltestelle liegenden Häuser geschützt vor den Erschütterungen?	1
8	Fahrzeuge	Umstellung der Busse von Diesel auf Elektro, um die Lärmbelastung zu reduzieren	1
9	Einzelzitat	Leider gibt es keine Variante ohne Bushaltestelleverlegung. Was nutzt die Barrierefreiheit in der Eppsteiner Straße, wenn der Zuweg z.B. aus Richtung Marktplatz, Weidengasse usw. nicht wirklich barrierefrei ist (siehe Kopfsteinpflaster). Unter diesem Aspekt, könnte man die Haltestelle auch dort lassen wo sie jetzt ist und damit die Enge an der Stadtbibliothek entzerren, zumal ja die Fahrbahn jetzt noch enger werden soll.	1

Themenfeld Parken

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Anwohnerparken	Anwohner bei Wegfall der Stellplätze berücksichtigen: den hinteren Teil der Bleiche wieder öffnen / Hier soll geparkt werden! Sinnvoll wäre Anwohnerparken mittels Parkausweisregelung oder Parkzeiten	11
2	Lieferrn	wie und wo können Paketlieferanten, Bücherabgeber und Co halten? Kreuz + quer wie heute?	6
3	Reduzierung	Könnte man nicht wenigstens eine Seite komplett frei von PKW Parkbuchten halten? / Zugunsten Verflüssigung von ÖPNV und (Auto)Verkehr kann auf Parkplätze weitestgehend verzichtet werden; Ein/Ausstieg an Stadtbibliothek und Gaststätten sollte erlaubt sein, mehr nicht / Pkw-Stellplätze bei Bücherei entfernen!	6
4	Parksuchverkehr	bereits heute viel Parkplatzsuchverkehr / Die Parksituation vor allem in den Abendstunden ist katastrophal! Feuerwehr und Rettungswagen bleiben stecken. / Ist überlegt worden, wie die Parksuchverkehre (nachhaltig) reduziert werden können?	6
5	Parken am Marktplatz	Umnutzung Marktplatz als Parkplatz / Tiefgarage sehr sinnvoll / auf Marktplatz wieder 1-2 std kostenlos parken	4
6	Fahrradabstellplätze	Wo sind denn die Stellplätze für Fahrräder? Warum immer nur für Autos? Die haben doch Platz im Parkhaus! / Unbedingt zusätzliche und praktische Fahrradständer an der Stadtbücherei/ Marktplatzes anzubringen. Darauf achten, dass nicht nur ein Vorderrad festgeschlossen werden kann.	4
7	Parkhäuser	genügend Parkraum steht in 3 öffentlichen Parkhäusern zur Verfügung. Die Parkhäuser sind nicht ausgelastet. / Alle außer Anwohner sollen dort parken. Parkhäuser sind zentral genug. Es muss nicht jeder bis vor die Tür des Geschäftes fahren. / Mit drei öffentlichen Parkhäusern im Innenstadtbereich steht genügend Parkraum zur Verfügung.	4
8	Lage	Keiner hält am Kreisel und geht dann mit den Büchern zur Bücherei!	2
9	Tempo	Wenn Stellplätze wegfallen, wird gerast	2
10	Parkleitsystem	Ideal wäre ein Parkleitsystem, das in allen angrenzenden Straßen (vor allem Ackergasse / Untere Hainstraße / Bleiche) die freien Plätze anzeigt. Eine Bewirtschaftung (ggf. mit Erstattung beim Einkauf) ist sinnvoll. Dann könnte von vorne herein Parksuchverkehr nach einzelnen Parkplätzen vermieden werden. Die Parkplätze an der Bleiche müssen deutlich günstiger sein als die einzelnen Parkplätze entlang der kleineren Straßen. / Holzweg nur bis Parkhaus befahrbar - Ableitung des Parkhauses über kleines Stück Eppsteiner als Einbahnstrasse in Richtung Hommkreisel. Ansonsten ist Holzweg frei von Parkplätzen für PKW's und nur für Anlieger und ÖPNV befahrbar.	2
11	Parkkonzept	Ein gutes integriertes Parkkonzept, bei Veranstaltungen natürlich ausgelagert, aber noch fußläufig erreichbar. / Ein klares Park Konzept. Die Autos müssen irgend wo hin. Auch die der Gäste in der Gastro am Abend. Es muss schluss sein mit dem Wild-West-Parken. Das Problem in den kleinen Straßen und Gassen rund um den Marktplatz und die Eppsteiner Straße wird immer schlimmer.	2
12	Kosten	kostenloses Parken außerhalb von Festen/ Markt	1
13	P+R	mehr P+R-Möglichkeiten am Bahnhof, A.d.Hasen, Hohemark und Königsteiner str.	1
14	Einzelzitat	Anwohnerparken. Nur kleine LKW zulassen; Zulieferer müssen sich umstellen. Parkfläche schaffen; bewachtes Fahrradparkhaus durch ehrenamtliche? Model: Amsterdam, Alkmaar	1

Themenfeld Sicherheit

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Mischverkehr	Niveaugleiche Fläche ist lebensgefährlich für die Schulkinder / Klar erkennbare Gehwege oder Fußgänger-Bereiche sind wichtig vor allem für die Schulkinder./ Die Fußgänger sind hier vor Fahrzeugen geschützt. / Die untere Hainstraße ist eine Spielstraße. Das ist Lebensgefährlich für Kinder. Alle quälen sich durch die Ackergasse und in der unteren Hainstraße rasen sie mit 30-50 km/h hoch. Das wird in der Eppsteiner nicht besser.	5
2	Schulkinder	Alle rasen mit überhöhter Geschwindigkeit. Fußwege viel zu schmal. Kinder gefährdet./ Kinder sind immer das schwächste Glied, bitte bei Bürgersteigen bleiben / Der Schulweg für Kinder muss sicher sein. / Mir ist eine Verkehrsberuhigung sehr wichtig. Wir wohnen mit zwei kleinen Kindern in der Eppsteiner Straße. Zur Zeit ist es hier sehr gefährlich für sie.	5
3	Einzelzitat	Das Kind soll mit dem Auto sicher zu Schule	1
4	Einzelzitat	Die Mischverkehrsfläche würde für die Schulkinder mehr Sicherheit bieten, da die Verkehrsberuhigung den Verkehr deutlich reduziert.	1

Themenfeld Nahmobilität

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Radverkehr	Radwege/ Radfahrer berücksichtigen! / Mischverkehrsfläche mit eigener Fahrradspur / Anstatt des Parkstreifens könnte man einen klar markierten Fahrradweg einfügen.	7
2	Fahrradstraße	Eine Fahrradstraße würde Anreize setzen, das Auto stehen zu lassen / Möglicherweise Fahrradstraße mit KFZ frei. / Alle drei Alternativen geben dem Auto den Vorrang. Es ist an der Zeit ein Zeichen zu setzen und dem Fahrrad hier Vorrang einzuräumen./ Fahrradstraße mit Einbahnstraße für PKW und zwei Richtungen für ÖPNV testen. Das zeigt, ob wirklich die erwarteten Verdrängungen auftreten.	6
3	Fußgängerüberweg	Bei der Bushaltestelle fehlt der Zebrastreifen. Wäre aber auch nicht schlecht: Verlegung des Zebrastreifens direkt auf den Marktplatz	3
4	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit herstellen: rollstuhlgerechte Fahrbahn / Sitzgelegenheiten für mobilitätseingeschränkte Personen	3
5	Fußverkehr	Fußverkehr ist der nachhaltigste Verkehr und sollte daher zusammen mit Freigabe von Radverkehr und ÖPNV bevorzugt werden.	1
6	Fahrradbügel	Fahrradbügel statt Poller am Strassenrand, bzw. an Ecken	1
7	Einzelzitat	Leider rasen Radfahrer abends oft ohne Licht und Klingel die Weidengasse in Richtung Süden runter	1

Sonstiges

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen
1	Verkehrswende	zukunftsorientiert handeln: mehr Klimaschutz, Lebensqualität für künftige Generationen - auch der heutigen Autofahrer / Betonwüste Bahnhof, Epinayplatz > kein Klimaschutz; mehr Grün, Baumschutzverordnung, Strafe bei Versiegelungen (Vorgärten) / geräumiger denken; Altstadt inkl. Epinayplatz als Verweilviertel sehen / Es wird ein Verkehrskonzept benötigt, um den Verkehrsfluss zu beschleunigen. Marktplatz freihalten, dafür T50 auf Hauptstraßen / Die Tatsache, dass die Parkplätze bei allen drei Varianten fast unverändert sind zeigt, dass sich nicht wirklich etwas verändern soll. / Umbau der Eppsteiner Straße gut und wichtig. Aber gibt es ein Gesamtkonzept für den Bereich der Altstadt ? / Neugestaltung der Eppsteiner sollte ein Anfang eines Gesamtkonzeptes für die Situation der unteren Altstadt sein bezogen auf Gestaltung, Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität, Lebensraum Verbesserung / Jedes isolierte Konzept für die Eppsteiner Straße ergibt keinen Sinn. Vorrangig wären ein Nutzungskonzept (nicht: bloßes Verkehrskonzept) für die gesamte Altstadt und sodann speziell für den gesamten Marktplatz / Mobilität findet heutzutage auf dem Fahrrad, im ÖPNV oder zu Fuß statt. Wir brauchen Antworten für unser Oberursel, die zukunftsgerichtet sind und nicht Verkehrskonzepte aus dem letzten Jahrtausend. / Umbau der Eppsteiner könnte ein Neubeginn für die Altstadt sein hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Treffpunkten und deren optischer Aufwertung	13
2	Verkehrsversuche	Verkehrsversuche wagen! Super Idee! / Bitte Testverkehr außerhalb der Ferien über einen längeren Zeitraum	6
3	(Kopfstein-) Pflaster	kein Kopfsteinpflaster mehr: sieht gut aus, ist aber sehr laut und für Radfahrer, Kinderräder etc. schlecht zu befahren und im Winter auch tendenziell rutschig und unsicher / Es sollte auch an Pflaster gedacht werden, das barrierefrei-verträglich ist, so dass eine ungehinderte Fortbewegung auch für Rollatoren, Kinderwagen und Rollstühle möglich ist. / Kopfsteinpflaster ersetzen / Eine gute Durchfahrt für Pkw, endlich einen anderen leiseren und im Winter nicht so rutschigen Straßenbelag. / Eine andere Pflastergestaltung in Höhe des Neutors, womit auf die Stadtmauerreste aufmerksam gemacht werden soll, halte ich für nicht förderlich, da man nur erneute Stolperecken baut, womit man ja auch schon bei der Pflastergestaltung u.a. in der Vorstadt Erfahrung hat.	6
4	Baukosten	Werden die Anwohner an den Kosten beteiligt? / Wie ist die Finanzierung geplant? / Was kosten die einzelnen Vorschläge? Hat Oberursel so viel Geld?	4
5	Einbahnstraße	Warum keine Einbahnstraße? Dann bleibt Platz für die Schwachen Verkehrsteilnehmer! / Einbahnstraßenregelung möglich? Nur vom Hommkreisel in Richtung Füllerstraße Würde vielleicht etwas längere Wege bedeuten, aber mehr Verkehrsflüssigkeit, weniger Gedränge...	3
6	30er-Zone	es wird immer nur nach Fg, Rad, Anwohnenden geschaut / Überall nur noch 30er Zone, ständig sind die Autofahrer benachteiligt, Autofahrer zahlen KFZ-Steuer durch diese man erst die eine oder andere Maßnahme bezahlen kann, aber Rücksicht wird auf diese keine genommen! 30er Zone z.B. zu bestimmten Uhrzeiten haben sich in anderen Städten bewährt, warum nicht auch mal in Orschel ausprobieren ?	2
7	Begradigung Marktplatz	Den Marktplatz mehr begradigen eventuell eine Bühnen ähnliche Fläche, die von Vereinen und bei Festen genutzt werden kann und bessere Aufteilung mit Pflanzen verschönert	2
8	Toiletten	öffentliche Toiletten, am WE zugänglich	1
9	Straßenname	Die verlängerte Neutorallee südlich am Urselbach braucht mal einen eigenen Namen! Hier immer vom Holzweg zu sprechen, ist absolut irreführend!	1
10	Veränderung	So wenig wie möglich verändern!	1
11	Einzelzitat	In 10 Jahren wird es viel weniger PKW Verkehr geben (wenn Car Sharing oder selbstfahrende Autos), die Innenstädte werden überall grüner. Wir sollten hier keinen Fokus mehr auf das Auto legen. Fahrräder und Fußgänger sollten endlich Vorfahrt erhalten - Oberursel bietet sich dafür so ideal an. Wichtig ist hier aber kein Beton, sondern Begrünung - das fehlt mir im Konzept: viel mehr Natur, ggf. Offenlegung Urselbach mit Brücke. Eine echte Chance!	1

Am Ende der Online-Veranstaltung wurde nach Themen gefragt, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollen. Diese sind in der Wortwolke zusammengestellt (größer = häufiger; insgesamt 21 Wortmeldungen). Am häufigsten werden die Themen Schulweg und Aufenthalt genannt.

Das sollte bei der Weiterarbeit auf jeden Fall berücksichtigt werden:

021



Zum Thema „Konzept 1: Klassisch: Fahrbahn und Gehwege“ wurden folgende Punkte angemerkt:

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Veränderung?	Keine große Veränderung und daher keine Verbesserung. Hohe Kosten - wenig Effekt / bietet keine Verbesserung gegenüber jetzigem Zustand / die Chance einer Veränderung wäre vertan / Es wird sich nicht viel ändern, wahrscheinlich gleichbleibende Verkehrsbelastung und weiterhin zu viele Raser! / Dieses Konzept schreibt mit kosmetischen Änderung nur den Status-quo fort: siehe "neue" Bärenkreuzung	15	Konzept 1 orientiert sich am Bestand.
2	schmale Gehwege	Verkehr ist aktuell zu schnell, Bürgersteige zu schmal, gefährlich für Fußgänger, vorallem für kleine Kinder, alles so lassen wie bisher ist ein schlechtes Konzept. / Die schmalen Bürgersteige stören mich als Fußgänger. Ich weiche öfters auf die Strasse aus, wie in der Unteren Hainstrasse. / Die Gehwege sind viel zu schmal. Oft weichen Autos auf die Gehwege aus, wenn Gegenverkehr kommt. Ich bin schon mehrmals fast angefahren worden. / Wird wirklich für Fußgänger komplett auf beiden Seiten ein sicherer Schulweg!, von Kreisel bis Marktplatz sichergestellt?	4	Die Gehwegbreite wird gegenüber dem Bestand deutlich erhöht und beträgt überwiegend beidseitig mehr als 2,0m. Damit wird die Regelbreite von 2,5m jedoch nicht eingehalten. Alternativ wäre auch einseitig ein breiterer Gehweg denkbar, während der gegenüberliegende Gehweg die Mindestbreite von 1,50m erhält. Die Gesamtstraßenbreite und der Buslinienverkehr verhindern den Einsatz breiterer Gehwege.
3	Straßenbreite	zu enge Straße für Zweirichtungsverkehr / Aufgrund der aktuellen Fahrzeugbreiten im Verhältnis zu den Parkstreifen und Fahrbahn für mich nicht mehr zeitgemäß. / Die Straße erscheint mir zu schmal um bei klassischer Einteilung tatsächlich eine Aufwertung des Straßenraums mit mehr Aufenthaltsqualität erzielen.	3	Die Eppsteiner Straße ist sehr schmal. Um alle Anforderungen von Fußverkehr, Radverkehr, Buslinienverkehre und Kfz-Verkehr sowie weitere Anforderungen (Parken, Aufenthalt, Stadtplima, Denkmalschutz etc.) zu erfüllen, müssen Kompromisse eingegangen werden.
4	Attraktivität	Es handelt sich um ein Innenstadt-/Altstadtgebiet. Die Aufenthaltsqualität muss absoluten Vorrang haben. Der langsamste Verkehr soll die höchsten Vorrechte genießen - das alles erfüllt das Konzept 1 nicht. Die Verkehrsflächen für den Kraftfahrzeug- und Durchgangsverkehr würden die Szene beherrschen - das ist die falsche Botschaft. Parkplätze ebenfalls - die Flächen sollen zur Begrünung und für Aufenthaltsflächen verwendet werden. Einige wenige Parkplätze würden unverhältnismäßig viel Parksuchverkehr erzeugen. / Sehr unattraktiv. Ich finde es sehr wichtig, dass der Marktplatz als Herz unserer Stadt möglichst verkehrsfrei wird. Das funktioniert aber nicht, wenn die Eppsteiner Straße als zuführende Straße eine klassische Fahrbahn bleibt.	3	Das Ziel zur Aufwertung der Attraktivität und Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist mit Konzept 1 schwierig umsetzbar.
5	Belebung Altstadt	Das ist eine gute Lösung. Alles andere verursacht eher Stress. / Ein gutes Konzept, so können alle gut in die Innenstadt gelangen, auch die Kunden aus Kronberg und Königstein. Die Innenstadt wird dadurch belebt. Ein gutes Konzept. / Um anliegende Geschäfte weiterhin erreichen zu können, gibt es für mich keine andere Option. Dieser Grüne Scheiß geht einen nur noch auf die Nerven. / Der Marktplatz benötigt diese Belebung. Das macht den Marktplatz aus.	3	-
6	breite Gehwege	Angemessene Breite der Gehwege / Positiv: Verbreiterung der Gehwege	2	s.o.
7	Einzelzitat	Fahrbahn und Gehwege wo sie immer waren, sonst ist es eher ein toter Marktplatz. Auch wenn einzelne Anwohner bzw Geschäftsleute es anders sehen. Das Geld von Kronberg, Königstein und den Anwohnern am Schwimmbad wird dann sicher in anderen Städten ausgegeben. Es scheint die absolute Beruhigung dieser Stadt im Vordergrund zu stehen und leider nicht deren Belebung.	1	-

Synopse zu den Anmerkungen im Rahmen der informellen Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Eppsteiner Straße

Zum Thema „Konzept 2: Verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche“ wurden folgende Punkte angemerkt (1):

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Kompromiss	gute Alternative / beste Kompromisslösung / Dies ist der beste Kompromiss, da man nur mit "kleinen" Schritten die Akzeptanz der Maßnahmen allen näher bringen kann. Der nächste Schritt sollte dann aber eine Altstadt weite Fussgänger Zone sein (Anwohner frei, nur Anwohner parken, Lieferverkehr nur zu bestimmten Zeiten). Lieferverkehr fährt übrigens auch meist viel zu schnell in Verkehrsberuhigten Zonen. / Es wäre prima, wenn die Straße mit allen Fahrzeugen prinzipiell befahrbar bleibt, auch wenn es langsam ist. Es ist nunmal die schnellste Route für viele, die zB aus Richtung Bleibiskopfstraße nach Königstein fahren wollen. Wenn die Straße gesperrt würde, müsste umfahren werden und das schadet wieder der Umwelt. / Klassischer Kompromiss: Von allem etwas, aber doch nicht ideal. Langfristig wird der Autoverkehr abnehmen, daher besser direkt an die Zukunft denken und keine Autos mehr in der Innenstadt und alles begrünen / Sollte einen gute Mischung sein. Das für jeden was da ist./ Besser als Konzept 1, aber der Durchgangsverkehr wird bleiben	9	Konzept 2 ist ein Mittelweg zwischen den Konzepten 1 und 3 (erhöhte Geschwindigkeit - Vollsperrung). Mittels zusätzlichem Einsatz von versenkbaren Pollern ist eine flexible Handhabung möglich
2	Maßnahmen zur Temporeduzierung	Wichtig sind für Autofahrer Geschwindigkeitsbegrenzende Maßnahmen. Nur Schilder reichen nicht. Siehe Ober Hainstrasse. Wie wird sichergestellt, dass Autos, Motorräder und vor allem Fahrräder sich an die Geschwindigkeit halten? / Verkehrsberuhigung sieht schön aus, ist aber in praxi illusionär / Focus auf klar ersichtlichen Fußweg, zusätzlich schwellen für die Autofahrer, wie in vielen Städten praktiziert. / Dieses Konzept wird nicht funktionieren, da kaum jemand die mutmaßlich geforderte Schrittgeschwindigkeit einhalten wird. / Geringes Tempo baulich erzwingen	8	Es sind geschwindigkeitsdämpfende bauliche Maßnahmen geplant: Grünflächen, ggf. Bäume, Verschwenke, ggf. vereinzelte Stellplätze. Die Abschnittsbildung östlicher Bereich - Mischverkehrsfläche - Bushaltestelle - Marktplatz wirkt bei entsprechender Gestaltung ebenfalls geschwindigkeitsdämpfend. Bodenschwellen zur Verkehrsberuhigung haben sich stellenweise als nicht tauglich erwiesen und sind bei Buslinienverkehr nicht empfehlenswert.
3	Sicherheit	Wie wird die Überfahung der "Grenzen" verhindert? Sich begegnende LKW gegen Schulkind? / Wenig Sicherheit für Kinder, Fußgänger / Erhöhte Unfallgefahr, wenn nicht klar ist, wer wo fährt, geht oder rollt	6	Eine optische und taktile Leitlinie zwischen der "Fahrgasse" und den seitlichen, gesicherten Bereichen ist vorgesehen. Zusätzlich können geschickt platzierte Grünflächen und bauliche Elemente an verschiedener Stelle die Seitenbereiche gegen ein Überfahren absichern.
4	Alternativen?	Die Variante erfüllt die Anforderungen an Aufenthaltsqualität recht ordentlich. Es wäre eine noch akzeptable Variante - wenn es keine bessere gäbe. / Guter Ansatz, aber noch zu wenig zukunftsorientiert / Nur Anwohner, Taxi und Zulieferer haben Zufahrt in Schrittgeschwindigkeit. Busse werden umgeleitet Bushaltestellen am Hommkreisel und in der Altkönigstrasse / Wenig Begeistertist wieder ein Schlupfloch für andere diesen Weg zu benutzen. Anwohner ja. Lieferanten eingeschränkt.	4	-
5	Rücksichtnahme	Fördert die gegenseitige Rücksichtnahme. Passt gut zu den Verkehrsberuhigten Straßen der Altstadt. / Gemeinsame Verkehrsfläche, gegenseitige Rücksichtnahme, Schwächsten Verkehrsteilnehmer haben vorrang, Motorisierte Teilnehmer (ÖPNV & Anlieger) nur in Schrittgeschwindigkeit / Jede Art von Mobilität hat Berechtigung, ein Nebeneinander mit Rücksichtnahme kann in diesem Konzept mit Förderung von Fuß- und Radverkehr gelingen.	3	-
6	Trennung der Verkehrsteilnehmer	Trennung von Gehweg zur Straße muss optisch und konstruktiv deutlich zu erkennen sein . Fahrbahn mit Schwellen ausstatten wie in vielen Städten , und auch einzeln in Oberursel erfolgreich ausgeführt. Siehe Marxstrasse an der Schule/ Das geht nicht. Bitte eine klare Trennung der Verkehrsteilnehmer	2	s.o.

Zum Thema „Konzept 2: Verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche“ wurden folgende Punkte angemerkt (2):

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
7	Torsituation	Ist die vorgesehene Torsituation mit 2 Bäumen ernst gemeint? Bitte nicht! / Torsituation ist super. Evtl. könnte man das Konzept so anlegen, dass man in der ersten Stufe eine Mischzone schafft, die die Möglichkeit bietet in Zukunft/im 2. Schritt eine komplette Fußgängerzone zu schaffen.	2	-
8	Busverkehr	Gutes Konzept, führt jedoch meines Erachtens zu Komplikationen mit dem Busverkehr. / Keine Attraktivitätssteigerung bei langsam fahrendem Bus	2	Gemäß Verkehrsmessung beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit der großen Fahrzeuge (Busse) in der Eppsteiner rund 20km/h, obwohl 30 km/h erlaubt eine. Eine Beschleunigung bzw. Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV ist bei einer Mischverkehrsfläche nicht möglich. Daher wird es voraussichtlich zu Fahrzeitverlusten kommen, die ggf. Auswirkungen auf den Fahrzeitenplan der Buslinien haben.
9	Hauszugänge	Darauf achten, dass die Straße oder Fußwege nicht mehr angehoben werden. Das die Eingänge zu Häusern Geschäfte nicht verändert werden müssen	2	ist angestrebt
10	Sinnhaftigkeit	Was sollen die Bürger dort machen? Eingekauft wird im Holzweg und der Innenstadt, damit würde es für den Kfz Verkehr schwieriger.	1	-
11	Einzelzitat	Der Verkehr sollte zwar leicht reduziert, aber nicht über die engeren Gassen der Altstadt umgeleitet werden. Parkmöglichkeiten sollten so angelegt werden, dass der Gegenverkehr ohne Probleme aneinander vorbeifahren kann, ohne ins Stocken zu geraten. Fußgängerüberwege so anlegen, dass man als Autofahrer die Fußgänger rechtzeitig sieht, bzw. als Fußgänger von den Autofahrern rechtzeitig gesehen wird.	1	-
12	Einzelzitat	Das Konzept 2 ist mein Favorit - allerdings sehe ich auch hier Verbesserungsbedarf. Schwierig finde ich bei dieser Variante, dass es keine Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) mehr gibt. Mir ist bewusst, dass man in einer Spielstraße dies eigentlich nicht mehr braucht und dies straßenverkehrsordnungsrechtlich auch nicht zulässig ist. Leider wird die Schrittgeschwindigkeit im Verkehrsberuhigten Bereich zumeist nicht eingehalten, so dass Querungshilfen für Fußgänger eben doch hilfreich und teilweise sogar erforderlich sind. Problematisch sehe ich hier auch den ÖPNV: dass auch die Busse hier Schrittgeschwindigkeit fahren müssen, trägt nicht zur Attraktivität des ÖPNVs bei. Außerdem vertragen sich meines Erachtens Pflastersteine und Busse nicht. Würde hier auf eine Pflasterung der Verkehrsfläche verzichtet werden und stattdessen für die Busse ein Asphaltband eingezogen werden, wäre der Verkehrsraum für den MIV nicht mehr als Spielstraße ersichtlich. Erhöhte Geschwindigkeiten sind die Folge.	1	-

Synopse zu den Anmerkungen im Rahmen der informellen Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Eppsteiner Straße

Zum Thema „Konzept 3: Fußgängerzone“ wurden folgende Punkte angemerkt (1):

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Größe der Zone	Wozu brauchen wir Fußgänger- Zönchen, wenn wir -zonen haben könnten?/ Abschnitt zu klein, größer notwendig / Der Abschnitt einer Fußgängerzone ist viel zu kurz, Aufwand ist extrem hoch beispielsweise für Anlieferung. Straßenräume werden nicht zwingend attraktiver. Für mich ist da die Vorstadt ein Beispiel: unattraktive Geschäfte, keine nette Aufenthaltsqualität. Entscheidend sind auch die geplante Nutzungen mit einer guten Mischung zu verschiedenen Tageszeiten. / Fußgängerzone müsste grösser werden, bis Holzweg und Marktplatz. / Wieso wird nicht ab Eppsteinerstrasse 13 bis Marktplatz komplett zur Fußgängerzone? / Kompettsperrung für den Durchgangs-Autoverkehr zwischen Homm-Kreisel und Schule Mitte. Diese " Verkehrsader" ist völlig überflüssig und verringert die Lebensqualität in der Vorstadt enorm.	13	Um die Erreichbarkeit der angrenzenden Altstadtgassen sicherzustellen, ist eine größere Fußgängerzone aus fachlicher Sicht nicht realistisch umsetzbar. Die umliegenden Anwohnenden haben ein Anrecht auf eine ganztägige Erreichbarkeit ihrer Grundstücke.
2	Ablehnung	Ablehnung/ Keine Option/ Geht garnicht / unbedingt dagegen / auf keinen Fall / Ausgrenzung der Autos/ Zu Fuß Gehende kaufen nicht ein / Es fehlen in der Eppsteiner attraktive Läden um eine reine Fußgängerzone zu rechtfertigen. / Die Innenstadt soll belebt und nicht abgetötet werden.	12	-
3	Verkehrsverlagerung	ungewünschte Verkehrsverlagerung in andere Altstadtgassen / Sehe ich als kritisch, weil die umliegenden Gassen und Straßen mehr belastet werden was Staus und lange Fahrzeiten zur Folge haben könnte. Außerdem sind in den Gassen teils keine Bürgersteige für Fußgänger vorhanden, was bei einem höheren Verkehrsaufkommen ebenfalls nicht gut wäre. / Die PKWs werden sich den Weg dann durch die kleinen Altstadtgassen suchen und dort durchbrettern. Daher sehe ich eine Sperrung für PKWs für nur einen kleinen Teil der Straße für problematisch. / Eine Fußgängerzone wäre wirklich toll, aber wenn dadurch der Verkehr in andere Teile der Altstadt verschoben wird ist das auch nicht sinnvoll. Dieses Konzept verdient nicht das Wort Konzept, eine Umgehung durch die Altstadt (Ackergasse/Untere Hainstraße) ist ja völlig am Ziel vorbei. / Viel Aufwand für eine Mini-Fußgängerzone, die wie auch eine größere dazu führt, dass der Marktplatz total gesperrt ist und sich der Verkehr, der unbedingt nach Oberursel möchte, über Schleichwege (Hollerberg, Obere Hainstraße, usw.) durch die gesamte Altstadt verfährt. / Die schmale Ackergasse ist bereits jetzt vom Verkehr überfordert, wie LKW-Anlieferung und erheblicher Parkplatz-Suchverkehr sowie mutmaßlich betrunkene Raser in der Nacht. Eine Umleitung des Verkehrs in Variante 3 würde die Gefahrenstufe in der Ackergasse auf lebensgefährlich anheben !	10	In Konzept 3 wird die Altstadt deutlich mehr belastet: +300-900 Kfz/Tag (+ 10-fache) und die Oberhöchstader Straße erfährt eine Mehrbelastung von +2.800 Kfz/Tag (+22%).
4	Lage der Zone	Kleine Fußgängerzone bringt kaum Impulse für Einzelhandel und Gastronomie/ Macht an der Stelle überhaupt keinen Sinn. / In diesem Bereich nicht attraktiv, da kaum Einkaufsmöglichkeiten oder Restaurants / Verbesserung der Aufenthaltsqualität fragwürdig, wenn ein paar Meter weiter der Marktplatz mit Gastronomie zu finden ist.	4	Um die Erreichbarkeit der angrenzenden Altstadtgassen sicherzustellen, ist eine anderer Standort für eine Fußgängerzone aus fachlicher Sicht nicht realistisch umsetzbar. Die umliegenden Anwohnenden haben ein Anrecht auf eine ganztägige Erreichbarkeit ihrer Grundstücke.
5	Radverkehr	Inkl. Fahrrad / Rad frei/ Wenn es eine Fußgängerzone werden sollte dann sollte es erlaubt sein Fahrrad zu fahren.	4	ist vorgesehen
6	Erreichbarkeit	Erreichbarkeit der Altstadt damit nicht gesichert / Da die angrenzenden Gassen nur verkehrsberuhigte Bereiche sind, scheint das in der Durchführung schwierig und der Straßenattraktivität nicht angemessen.	3	s.o.
7	Zustimmung	Die Fußgängerzone mit Durchlass des ÖPNV, aber auch des Radverkehrs, setzt die richtigen Prioritäten: Fuß vor Rad/ÖPNV - Autos (weder durchfahrende noch parkende) sind hier nicht notwendig./ Wäre eine ungemaine Aufwertung des Marktplatzes und der Altstadt insgesamt. Ich denke nicht, dass der Durchgangsverkehr auf Nebenstraßen/-gassen ausweichen würde, da der Zeitverlust enorm wäre./ Ideale Lösung. Fußgänger + Radfahrer. Autos können ja ganz in der Nähe abgestellt werden oder das Gebiet umfahren, die Wege sind ohnehin kurz.	3	-

Zum Thema „Konzept 3: Fußgängerzone“ wurden folgende Punkte angemerkt (2):

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
8	Ausdehnung auf Altstadt	Vorstadt und Altstadt müssen zusammenwachsen. Oberursel hat das Potenzial die attraktivste Stadt im Rhein-/Maingebiet zu werden. Konzept 3 kann hier nur der erste Anfang sein. / Dies wäre gut, wenn auf gesamte Altstadt ausgedehnt / Die Konzepte 1 +2 sind ausser der Bedienung von Klientelpolitik nicht zu gebrauchen	2	-
9	Einzelzitat	Unmöglich, eine Stilllegung einer wichtigen Verkehrsader, wer kommt auf so was ? Seltsame Einteilung und nur der Bus darf durch. Kaufen denn die meisten Kunden ohne PKW hier ein? Wohl eher nicht. Auch der Verkehr würde dann fast komplett über die Bärenkreuzung und Altkönigstraße fließen. Ist das gewünscht? Man legt die Innenstadt damit noch ein wenig mehr lahm zu welchem Zweck? Es sind doch kaum geeignete Geschäfte da und die wenigen, welche überlebt haben, denen werden hier auch noch die Kunden, durch katastrophale Verkehrsführung, genommen.	1	-

Synopse zu den Anmerkungen im Rahmen der informellen Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Eppsteiner Straße

Zum Thema versenkbare Poller wurden folgende Punkte angemerkt (1):

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Standort	Standort deutlich vor dem Marktplatz / Standort nach Einfahrt in Obere Hainstr. / Lage der Poller nicht optimal - weil wir dadurch viele wendende Fahrzeuge haben werden. / Um den Verkehr generell aus der Altstadt zu bekommen sollten die Poller, wenn überhaupt, Fullerstrasse/am Rahmtor und Eppsteiner/Straße hinter dem Parkhaus platziert werden. Autofahrer würden erst gar nicht in den Bereich fahren, Parkhaus ist genau an der richtigen Stelle, Samstags Markt könnte in die Eppsteiner erweitert werden (derzeit viel zu klein für die vielen Neubürger)/ Keine Poller schon am Homm-Kreisel / Eine Beschilderung wird ignoriert. Daher Poller so setzen, dass es gute "Abwege" gibt / Lage der Poller nicht optimal - dadurch viele wendende Fahrzeuge	16	Alternativstandorte werden geprüft
2	Kosten	lohnt sich der Aufwand (Nutzen - Kosten)? / Poller-Technik zu teuer! Und kein Mehrwert. / Bau/ Instandhaltung zu teuer / Poller sind eine sehr teure und wartungsintensive Lösung. / Andere Barrieren sind kostengünstiger / Kosten nicht unterschätzen	11	Die Kosten variieren erheblich (Faktoren: u.A. Anzahl, Schutzklasse, System, örtliche Verhältnisse, Ausstattungsfunktionen)
3	Zuverlässigkeit	Sind die ausfahrbaren Verkehrspoller wirklich zuverlässig? Wir erinnern uns an das Chaos am Epinaplatz. / Denkt an die vielen Unfälle am Epina-Platz / Die Poller vom Epinaplatz sind nach kurzer Zeit defekt gewesen. / Diese Technik wird Probleme haben und immer ausfallen. Dies kann bereits in Bad Homburg beobachtet werden. / Unpraktisch. Vgl. Epina-Platz/ Die Poller sind zu störanfällig - verursachen evtl. Chaos für Busse.	10	Die Technik hat sich zwischenzeitlich weiterentwickelt. Versenkbare Poller werden mittlerweile problemlos tausendfach in europäischen und deutschen Städten eingesetzt, um Marktplätze, Fußgängerzonen oder Sicherheitsgebäude von Verkehren freizuhalten bzw. zu sichern
4	im Notfall	wie kommt ein RTW zum Kranken wenn der Poller streikt oder der Strom ausfällt? Hat er eine Notstromeinrichtung? / Poller sehe ich auch kritisch für Anwohner und Rettungsfahrzeuge / Müssen die Poller im Winter beheizt werden, um Eisansatz zu verhindern?	9	Üblich ist ein Notsystem, welches z.B. bei Stromausfall die Poller absenkt. Rettungsfahrzeuge erhalten die Befugnis zur Durchfahrt. Versenkbare Poller sind widerstandsfähig u.A. gegen Hitze, Frost, Eis, Regen, Rost und mehrfachem Anprall
5	Schließzeit	ab 18 Uhr zu/ ab 22 Uhr bis 6 Uhr zu - Verkehrsberuhigung zur Nachtzeit sehr wichtig/ Temporäre Fußgängerzone z. B. zwischen 18 Uhr und 6 Uhr/ Sperrung des Autoverkehrs von 22 bis 5 Uhr. Optimal wäre tägliche Serrung, mindestens von Freitag bis Montag, damit Anwohner nachts ruhen können. / Samstag+Sonntag Sperrung / Poller bringen nur dann einen Mehrwert, wenn sie zu den relevanten Zeiten auch genutzt werden. Hierfür ist ein an den Interessen der Anwohner und Gewerbetreibenden ausgerichtetes Konzept zu erstellen.	8	Die genauen Schließzeiten (Stunden-/ Tage-/ Wochenweise) werden von der Politik festgelegt. Aufgrund der Programmierbarkeit sind kurzfristige Änderungen bzw. die Reaktion auf äußere Umstände möglich
6	Haltbarkeit	Funktioniert der Poller noch, nachdem ein 40 Tonnen LKW dagegen gefahren ist?/ Es wird Idioten geben, die dem Stadtbus hinterherfahren. Versicherungsfrage ist immernoch unklar.	7	Es gibt Poller, die einen Aufprall von Sattelzügen mit Geschwindigkeiten von 50 km/h widerstehen. Die Versicherungsfrage wird geprüft.
7	positive Wirkung	erhöht erheblich die Attraktivität des Marktes, Events / GUT! / Bei einem lebendigen Marktplatz sollten nur Busse des ÖPNV durchfahren dürfen. / Erhöht Attraktivität der Gastronomie, Freizeitwert / gute Möglichkeit, um Durchgangsverkehr am Marktplatz abends unterbinden -> mehr Optionen für Gastronomie / Sehr wichtig, um den Marktplatz zumindest temporär komplett verkehrsfrei zu halten. / An Markttagen den die Marktfläche zu vergrößern und Sicherheit der Marktbesucher erhalten / Unbedingt! / Man muss sich nur einmal in die Außengastronomie begeben... Da wird einen bei den vorbeirassenden Autos und LKWs Angst und Bange!	7	-

Synopse zu den Anmerkungen im Rahmen der informellen Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Eppsteiner Straße

Zum Thema versenkbare Poller wurden folgende Punkte angemerkt (2):

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
8	Terrorabwehr	Reichen die Poller auch für die Absicherung bei Festen oder müssen trotzdem die Beton-Lego-Steine aufgestellt werden? / Betonklötze bei Großveranstaltungen sind dennoch notwendig / Das funktioniert auf Dauer nicht. Wenn man sperren will kann man auch schnell etwas aufstellen!	6	Je nach Standort eignen sich versenkbare Poller auch zur Terror-Abwehr. Für diesen Einsatz wären sie in ein Anti-Terror-Konzept zu integrieren.
9	Durchfahrt	Ja, aber nur wenn Anwohner und Lieferanten durchfahren können / Anwohner möchten jederzeit ans Haus fahren können und nicht nur nach vorgegebenen Zeiten. / Nur für Anwohner und Busse frei	6	ist vorgesehen
10	negative Wirkung	Sperrung nur auf wenige Großveranstaltungen beschränken / Noch mehr Einschränkungen für einkaufende Auto-Fahrer. Dadurch werden andere Straßen noch mehr belastet. In der Innenstadt fehlen schon viele Läden, trotzdem ist die Überlegung noch mehr Straßen zu schließen. Aus Oberursel wird keine Kurstadt eher eine tote Stadt. / Das schneidet die Verbindung zum Einkauf in der Innenstadt, für die Bewohner am Schwimmbad ab. Da kann man dann gleich in eine andere Stadt zum einkaufen fahren. / Dann fährt jeder durch die Altstadt. Soll da auch noch alles gesperrt werden? Diese künstliche Behinderung des PKW Verkehrs ist keine Lösung.	4	-
11	Sicherheit	Sicherheit Radfahrer/ Rollstuhlfahrer berücksichtigen / Gefahrenpotential für Radfahrer	3	Die Erkennbarkeit der Poller muss zu jeder Tageszeit gegeben sein. Die Sicherheitsbedenken werden berücksichtigt
12	Erfordernis	Aus Erfahrung helfen nur Poller, die Sicherheit der Fg zu garantieren / Es braucht leider Poller zum Schutz vor Autos.	3	-
13	dauerhafte Sperrung	nicht temporäre, sondern dauerhafte Sperrung! / Nur feste Poller verbauen	3	Eine dauerhafte Sperrung wie in Konzept 3 verursacht erhebliche Verkehrsverlagerungen in die Altstadt und/ oder in die Oberhöchstader Straße
14	Nutzen	wovor sollen die versenkbaren Poller schützen? / was bringen die Poller?	2	versenkbare Poller können temporär Durchgangsverkehre verhindern, damit verkehrsberuhigend wirken, die Sicherheit zu Sperrzeiten erhöhen und Lärm reduzieren. Z.B. zu Marktzeiten, Festen und Veranstaltungen, an Sonntagen oder in der Nachtzeit
15	Funktionsfähigkeit	Alle Hochsicherheitsgebäude in Grossstädten sind mit Pollern gesichert, die funktionieren...	2	s.o.
16	Einzelzitat	wenn Poller nur mit Ampelregelung bei Bedarfs Ein-,und Ausfahrt. Model Alkmaar "Auto zu Gast": Radfahrer und Fussgänger haben Vorrang. Kleine erhöhte Inseln in der Mitte der Fahrbahn hindert an schnell fahren bzw überholen.	1	-
17	Einzelzitat	Die Sperrungsdiskussion hatten wir schon beim Marktplatzzumbau. Wer bestimmt, wann und wie der Marktplatz durch Poller blockiert wird? Besser eine überprüfte Temporeduzierung	1	s.o.

Synopse zu den Anmerkungen im Rahmen der informellen Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Eppsteiner Straße

Im Rahmen der Fragebogen-Aktion und der Online-Veranstaltung wurde nach Hinweisen, Anregungen und sonstigen Vorschlägen gefragt. Auch diese Rückmeldungen sind nachfolgend unterschieden nach Themenfeldern zusammengefasst. Die Fragen aus der Online-Veranstaltung wurden überwiegend live beantwortet:

Themenfeld Attraktivitätssteigerung

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Geschäfte	Mit Autoverkehr wie jetzt, wird es keine Attraktivität geben. Wann werden die Geschäftsleute hier umdenken? / Je höher die Aufenthaltsqualität, desto attraktiver werden die Geschäfte u.ä. / Pkw-Verkehr und Parken auf der Straße verhindert Umsatz / Mehr Leben in die Altstadt, mehr Kunden / Verkehrsberuhigung mit Schwerpunkt bei Außengastronomie	14	Studien belegen, dass der Umsatz steigt, wenn die Aufenthaltsqualität/ Attraktivität in den Straßen höher ist (Quelle z.B. Transport for London TfL (Hrsg.)(o.J./2018): Economic benefits of walking and cycling. S. 19. Forschungsschwerpunkt. https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/economic-benefits-of-walking-and-cycling . Abgerufen am 1.9.2020)
2	Aufenthalt	Attraktivität und Aufenthaltsqualität des gesamten Bereichs (Flanieren, Shoppen, Speisen) steigt nur mit Verringerung des Kfz-Verkehrs / Mehr Grünflächen! Gestaltung für Menschen, nicht für den Verkehr! Die Altstadt ist ein Aushängeschild von Oberursel. / Weniger Verkehr macht unsere schöne Altstadt noch attraktiver.	11	s.o.
3	Ansatz	Warum wird das Thema immer nur von der Seite des Verkehrs betrachtet und nicht grundsätzlich von der Fragestellung den gesamten Bereich attraktiver zu gestalten? / Orientiert Euch an der Attraktivität des Aufenthaltsraumes!	10	-
4	Gastronomie	Verbesserung touristische Attraktion / Platz für Eisdielen, Café schaffen / Ausweitung der Außengastronomie / Belebung des Marktplatzes (als Fläche für Außengastronomie, Kultur, ...) / Schade, dass der Altstadtteil so wenige Aufenthaltsmöglichkeiten (kleine Geschäfte, Cafés, Bars) bietet. Die Altstadt ist so schön, aber leider kann man nur Durchlaufen und kaum Verweilen...	7	Bei einer Verkehrsberuhigung kann die Außengastronomie leichter und sicherer erweitert werden. Der Einsatz von versenkbaren Pollern kann unterstützend wirken
5	Gestaltung	Belebung/ Aufwertung des Marktplatzes durch Sitzgelegenheiten / Mehr Aufwand in die Gestaltung stecken / Marktplatz aufregender gestalten / Marktplatz gut nutzbar für Markt, Veranstaltungen, Aufenthalt gestalten! / generell Betonwüsten auf Plätzen/ Bahnhofsvorplatz/ Epinayplatz vermeiden, insgesamt mehr Grünflächen + Bäume	5	In Konzept 2 können ggf. Bäume vorgesehen werden. Das Lichtraumprofil der Busse und die Lage der unterirdischen Leitungen sind zu beachten
6	Marktplatz	Auf dem Marktplatz sollte an allen Tagen Gastronomie und Verkaufsstände vorhanden sein. Derzeit, wirkt er tot. / Belebt doch erstmal die Eigentliche Fußgängerzone und nimmt den Geschäften nicht ihre Existenz. / Die Aufwertung des Marktplatzbereiches durch Sitzgelegenheiten und "lärmreduzierte" Veranstaltungen könnte dieses Zentrum beleben. / Mehr Cafés auf dem Marktplatz oder anderweitiger Aufenthalt (Bänke, Spiel-/Mitmachmöglichkeiten für Kinder und Erwachsene etc.). Ein Bio-Markt auf dem Marktplatz wäre toll.	4	-
8	Veranstaltung	Bitte lasst die Veranstaltung wie z.B. Weinfest weiterhin dort stattfinden	1	Ist in allen Konzepten möglich
9	Einzelzitat	Eine Fußgängerzone inkl. Marktplatz wäre die "schönste" Lösung! Denn der Bereich um den alten Marktplatz ist einer der schönsten von Oberursel. Er könnte zum zentralen Aufenthalts- und Treffpunkt von Oberurselern werden. Zur Zeit stört der Kfz-Verkehr sehr, es ist unruhig, laut und gefährlich. Aber die Kulisse schreit nach mehr Leben! Mehr Bänke, ein Eiscafe, eine kleine Spielmöglichkeit für Kinder (z.B. ein Sitztier/Skulptur oder ein Klang/Tastobjekt), außerdem Markttag und Feste würden den Platz zur Anlaufstelle für Bürger machen.	1	-

Themenfeld Verkehrskontrollen

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Verkehrskontrollen	StVO anerkennen und umsetzen: Verkehrsverstöße sollen kontrolliert und geahndet werden! / Verstärkte Verkehrsüberwachung da vor allem PKW Fahrer die Beschilderung eher als Empfehlung und nicht Gebot verstehen. / unter der Narrenfreiheit der Radfahrer leiden die Fußgänger, daher mehr Kontrollen!	8	Zusätzliche Verkehrskontrollen erfordern einen höheren Personalaufwand. Weitergabe an die zuständige Abteilung 322
2	Schrittgeschwindigkeit	Regelmäßige Kontrolle der Schrittgeschwindigkeit nötig, dann könnte es den „unnötigen“ Durchgangsraser draußen halten. / Viele Autofahrer wissen leider nicht, was ein Verkehrsberuhigter Bereich ist, daher ist bei diesem Konzept eine intensive Kontrolle durch die Polizei erforderlich. / Schrittgeschwindigkeit muss eingehalten werden, da sonst für die sich frei bewegenden Fußgänger eine Gefahr entsteht. / Wie wird Einhaltung der Geschwindigkeit sichergestellt? Keiner hält sich in der Altstadt an Schrittgeschwindigkeit; keiner kontrolliert	6	Bei Konzept 2 ist geplant, bauliche Elemente mit Versätzen zur Einhaltung niedriger Geschwindigkeiten einzusetzen. Zusätzlich sollen Kontrollen durchgeführt werden.
3	Blitzer	Mehr Standblitzer aufzubauen, wie in anderen Städten. Die 30 Tempozone bringt nicht wirklich was	1	Erfahrungsgemäß wird die Geschwindigkeit nur im Bereich des Blitzers reduziert - davor und dahinter wird langfristig weiter mit erhöhter Geschwindigkeit gefahren. Weitergabe an die zuständige Abteilung 322
4	Markierungen	Hinweise auf dem Straßenbelag aufbringen. Schilder sind viel zu hoch und nicht sichtbar. Nebenstraßen ebenfalls mit Pollern schließen!	1	die Möglichkeiten werden geprüft
5	Einzelzitat	Selbst in der engen Schlenkergasse "heizen" In- und Auswärtige mit Geschwindigkeiten weit über Schrittgeschwindigkeiten durch die Gassen und wenn man nicht gleich zur Seite springt, wird man auch noch angegangen - das Konzept einer verkehrsberuhigten Fläche ist vielen Kfz-Fahrer scheinbar völlig unbekannt. Viele meinen, es sei Tempo 30 erlaubt - und die Stadt kontrolliert praktisch nicht. Oft reiner Parkplatzsuchverkehr, um nicht den "weiten" Weg von der Bleichen gehen zu müssen	1	s.o.
6	Einzelzitat	Generell sollten strengere Kontrollen zu Geschwindigkeiten in den Verkehrsberuhigten Bereichen durchgeführt werden und dazu sensibilisiert werden oder die Durchfahung auf Anlieger beschränkt werden, da derzeit die Geschwindigkeit uneinsichtiger Fahrer nicht nur für spielende Kinder eine Gefahr darstellt.	1	s.o.

Themenfeld Kfz-Verkehr/ Verkehrsberuhigung (1)

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Verkehrsberuhigung Altstadt	Verkehrsverdrängung aus Altstadtgassen und verkehrsberuhigten Straßen bzw Spielstraße soll vorangetrieben werden! Erschließung Parkplatz Bleiche ausschließlich über Portstraße, besser wäre aber ein Umgestaltung der Bleiche ohne oberirdischen Parkplätze, ggf weitere öffentliche Tiefgarage. / Die Oberurseler Innenstadt, Lokale und Geschäfte würden massiv gewinnen, wenn man alles "erschländern" könnte. / Oberursel bitte entschleunigen > mehr Gastronomie + FG-Zone in Altstadt / NUR Anliegerfrei in der Ackergasse und Unteren Hainstraße! / Sowohl Eppsteiner Strasse als auch die restliche Altstadt für den motorisierten Durchgangsverkehr sperren. Ausnahme ÖPNV, Anlieger, Lieferanten / Die Altstadt muss als Lebens und Wohnraum vor noch mehr Verkehr auf den Seitenstraßen (Schleichwegen) geschützt werden. / Die Eppsteiner Straße ist so stark befahren, dass eine Verkehrsberuhigung hier dringend wichtig wäre. / Obere Hainstr und Wiederholtstrasse als derzeit eigentlich verkehrsberuhigte Straßen mit in das Konzept "Fußgängerzone Marktplatz aufnehmen". Aufgrund fehlender Bürgersteige in diesen Straßen sollte diese auch zu Fußgängerzonen umgewandelt werden / Momentan ist die Eppsteiner Str. ein bequemer Schleichweg für den Verkehr aus Richtung Stierstadt /Kronberg, obwohl die Straße hierfür nicht ausgelegt ist. Daher sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und -reduzierung dringend erforderlich. / Generell zu viel Verkehr in der Eppsteiner Straße. / Die Verkehrsachse durchtrennt Fußgängerzone, Marktplatz und Altstadt, die ohne die Durchfahrtsstraße zusammenwachsen würden	15	Die Konzepte 2 und 3 berücksichtigen Ideen zur Verkehrsberuhigung. Versenkbare Poller können unterstützend wirken.
2	Verkehrsverlagerung	Die Durchfahrt der Eppsteiner Straße für Pkw soll weiterhin möglich sein, auch um die umliegenden Gassen nicht weiter zu belasten, auch um den kürzesten Weg zu haben und Umwege und Staus zu vermeiden. / Die Durchfahrt zur Innenstadt, Holzweg usw. Sollte auf jeden Fall möglich bleiben. / Da die Feldbergstrasse sowieso überlastet ist ist es unverantwortlich die Eppsteinerstrasse als Durchgangsstraße zu schließen / Durchfahrt belassen, da der Verkehr ansonsten massiv auf die anderen Straßen verlagert wird. Oberhöchstädter Straße ist jetzt schon überlastet und die Geschwindigkeit wird auch nicht eingehalten. / Sonst fließt der ganze Verkehr über die Feldbergstraße und dies wird zu noch mehr Stau führen. Schon jetzt (vor Corona) ist in der Feldbergstraße morgens eine lange Schlange. Noch eine Alternative wäre, daß man über den Holzweg, Epinayplatz, Henchenstraße in die Kulmenisusstr. fahren könnte, was derzeit nicht möglich ist. / Der Verkehr wird verlagert. In der Adenauerallee und Oberhöchstedterstraße gibt es schon genug davon. / Konzept 3, aber auch 2, führt zu Zusatzverkehr in Nord-Süd-Richtung unmittelbar am Homm-Kreisel; dort ist es jetzt schon fast zu jeder Tageszeit "eng".	8	In Konzept 2 ist die Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden weiterhin gesichert. Es gibt keine nennenswerten Verlagerungen in die umliegenden Altstadtgassen. Die Verlagerung auf die Hauptverkehrsstraßen halten sich im Rahmen (Oberhöchstädter Straße nur zwischen Füllerstraße und Feldbergstraße: +1.000 Kfz/Tag (+8%) bzw. liegen innerhalb der täglichen Verkehrsschwankungen: Feldbergstraße +300 Kfz/Tag (+3%), Altkönigstraße + 200 Kfz/Tag (+5%) In Konzept 3 wird die Altstadt deutlich mehr belastet: +300-900 Kfz/Tag (+ 10-fache) und die Oberhöchstädter Straße erfährt eine Mehrbelastung von +2.800 Kfz/Tag (+22%)
3	Durchgangsverkehr	Sollte man nicht darauf hinwirken, dass der Durchgangsverkehr aus Richtung Kronberg die Innenstadt weiträumig umfährt (Nordumgehung)? / Ackergasse + Untere Hainstraße von Durchgangsverkehr befreien / zu viel Durchgangsverkehr weiterhin / Aktuell durch die Baustellen merkt man bei täglichen Fahrten, es ist Gewohnheit dort zu fahren. Aber entspannter fahre ich andere Strecken mit dem Auto. / Hier ist der Fußgänger weiter untergeordnet, das schneidet untere und obere Altstadt entzwei und bringt keinen Mehrwert außer Verkehrsbelastung in den Gassen, wo Autofahrer mehrmals im Kreis fahren um Parkplätze zu finden um nicht ins Parkhaus und so städtische Parkgebühren zu zahlen.	6	Weiträumige Durchgangsverkehr nur außerhalb der Stadt Oberursel fährt nach dem Verkehrsmodell nicht durch die Eppsteiner Straße, sondern nutzt bereits heute andere, schnellere Routen. Parksuchverkehr sollte vermieden werden - es werden Lösungsmöglichkeiten geprüft.

Themenfeld Kfz-Verkehr/ Verkehrsberuhigung (2)

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
4	Geschwindigkeit	Benachteiligung der Autofahrer durch Tempo 30 überall / MIV mit Tempo 30 ist unattraktiv. / T30-Zone nur nachts ausprobieren! / Durchfahrtsituation bei Bücherei schwierig - da müsste eine "flüssigere" Lösung gefunden werden / Wichtige Verkehrsachse. Verkehrsberuhigung nicht sinnvoll. / Tempo 40 besser als Tempo 30	6	In der Eppsteiner Straße ist bereits heute aus Gründen der Verkehrssicherheit Tempo 30 angeordnet. Die Einführung von Tempo 30 an anderen Straßenabschnitten ist begründet und rechtlich gefordert.
5	Marktplatz	Der Marktplatz muss unbedingt autofrei werden - aktuell zwei Durchgangsstraßen sind das absolute Gegenteil von einem "Marktplatz". Es ist laut, völlig unfreundlich für Besucher (teils gefährlich, zumindest für Kinder auf einem "Marktplatz"). Zudem benötigen die Straßen viel Raum eines ohnehin kleinen Geländes. Der Platz ist schön - aber verfehlt derzeit seine Bestimmung. / Wichtig ist mir, dass der Marktplatz möglichst verkehrsfrei gehalten wird, damit dort mehr "Leben" stattfindet. Wie gut das funktionieren könnte, sieht man ja, wenn dort Stadtfeste stattfinden und die Zufahrt von oben und unten gesperrt ist. / Die Lärmbelastung (Verkehr/Gastronomie) hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Ja, Oberursel wächst, aber der Marktplatz sollte nicht Hauptverkehrsachse sein. / Endlich die Altstadt den Bürgern, sprich Fussgängern und Radfahrern, zurückgeben. Konzepte für Anlieger- und Lieferverkehr sowie für anzusiedelnden Einzelhandel erarbeiten und Oberursel wird die lebenswerteste Stadt im HTK.	4	Ein verkehrsarmer oder -freier Marktplatz ist mit Konzept 2 oder 3 möglich. Versenkbare Poller können ebenfalls eine Lösung sein oder unterstützend wirken.
6	Durchfahrt	Reduzierung Durchgangsverkehr, Reduzierung Schwerlastverkehr, Reduzierung Geschwindigkeit des Autoverkehrs / Das aller Letzte was Oberursel zur Steigerung der Lebensqualität braucht sind vielbefahrene Durchfahrtsstraßen, die das Stadtbild beschädigen damit einige wenige Menschen noch schneller von A nach B kommen. / MIV muss durch Eppsteiner Straße fahren. Es gibt keine Alternative / Umfahrung über Oberhöchstadter Straße wäre zu lang	4	Mit Konzept 1 oder 2 bleibt die Durchfahrt auch für Durchgangsverkehre erhalten.
7	Anlieferverkehr	Wie soll den der Anlieferverkehr für die Geschäfte der Oberen,.Unteren Hainstr., der Ackergasse des Markplatzes etc. aussehen?	3	Durch die Neugestaltung der Eppsteiner Straße ergibt sich prinzipiell in Konzept 1 und 2 keine Änderung für diese Lieferverkehre. Versenkbare Poller können für Lieferverkehre freigegeben werden.
8	Erreichbarkeit	Die Durchfahrt zur Innenstadt, Holzweg usw. Sollte auf jeden Fall möglich bleiben. / Die Belieferung der umliegenden Geschäft in der Ackergasse, unteren und Oberen Hainstr., Eppsteiner Str., Markplatz muß erhalten bleiben / Für mich ist die Durchfahrt insgesamt sehr wichtig, um kurze Wege zu haben.	3	Bei allen drei Konzepten beliebt die Erreichbarkeit erhalten. Bei Konzept 3 sind größtenteils Umwege in Kauf zu nehmen.
9	Lärm + Emissionen	Verkehr ist unglaublich laut. Im Sommer kann man sich mit offenen Fenster nicht unterhalten. Die Emissionen bereiten mir auch Sorgen. Das Haus steht dicht an der Straße und wir haben keine Fenster "nach hinten raus". / Durchfahrtsverbot für Motorradfahrer am Wochenende	3	Bei Konzept 2 oder 3 werden sowohl die Durchschnittsgeschwindigkeit, als auch die Verkehrsmenge gegenüber dem Istzustand reduziert. Bei Konzept 1 kann die angeordnete Geschwindigkeit auf Tempo 20 oder Tempo 10 reduziert werden. Beides wirkt sich positiv auf Lärm und sonstige Emissionen aus. Versenkbare Poller können insbesondere nachts unterstützend wirken. Ein Durchfahrtsverbot für Motorräder am Wochenende wird geprüft.

Themenfeld Kfz-Verkehr/ Verkehrsberuhigung (3)

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
10	Veränderung	So wenig wie möglich verändern!	1	Der Bestand entspricht nicht den aktuellen Anforderungen und Sicherheitsstandards
11	Einzelzitat	In 10 Jahren wird es viel weniger PKW Verkehr geben (wenn Car Sharing oder selbstfahrende Autos), die Innenstädte werden überall grüner. Wir sollten hier keinen Fokus mehr auf das Auto legen. Fahrräder und Fußgänger sollten endlich Vorfahrt erhalten - Oberursel bietet sich dafür so ideal an. Wichtig ist hier aber kein Beton, sondern Begrünung - das fehlt mir im Konzept: viel mehr Natur, ggf. Offenlegung Urselbach mit Brücke. Eine echte Chance!	1	-

Themenfeld Bus/ ÖPNV (1)

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Verlegung Bushaltestelle	Verlagerung der Bushaltestelle gegenüber der Stadtbücherei ist eine gute Lösung / Diese Lösung bevorzugen / Die Verlagerung der Bushaltestelle vom Marktplatz in die Eppsteiner Straße finde ich positiv, da zur Zeit die Haltestellen Rahmtor und Marktplatz zu nah beieinander liegen.	5	-
2	Erfordernis Bushaltestelle	Wie sind denn die aktuellen Fahrgastzahlen am Marktplatz, lohnt sich diese Bushaltestelle? / Ist es sinnvoll die Bushaltestelle zu erhalten aufgrund des Abstands zur nächsten Haltestelle?	3	Ein- und Aussteigerzahlen aus dem Jahr 2014 (aufgrund der Pan-demie liegen keine neuen Zahlen vor): Dienstag - 109, Donnerstag - 70. Grundsätzlich: ein attraktiveres Angebot führt auch zu steigenden Fahrgastzahlen.
3	Linienführung	Muss der Stadtbus über den Marktplatz? / Der Bus gehört raus! An der Einmündung zur Füllerstraße gibt es täglich Chaos. / Wenn 2 Busse sich begegnen, ist die Straße dicht	3	Die Stadtwerke fordert die Berücksichtigung einer ÖPNV-Erschließung auch in der Altstadt. Bei Wegfall der Bushaltestelle "Marktplatz" entstünde eine Versorgungslücke. Eine alternative Linienführung gibt es nicht.
4	Förderung Umweltverbund	MIV-Reduzierung geht nur durch Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds / Ziel muss sein, den ÖPNV so attraktiv zu gestalten, dass diese unfassbar hohe Anzahl an Fahrzeugen mittelfristig reduziert wird: kostenlosem ÖPNV am Wochenende etc. (Vorbild Tübingen). Wie die Frankfurter mehr ÖPNV nutzen! Individualverkehr ist keine Lösung auf die Verkehrsprobleme der Zukunft. Oberursel hat den Luxus von S- und U-Bahn Anbindung. Daher Straßen nicht ausbauen!	2	-
5	Angebot	Wir haben einen guten, vorhandenen ÖPNV (U-Bahn, Busse) - nutzen!	1	-
6	Alternative Bushaltestelle	Wieso gibt es keine Variante OHNE Verlegung der Bushaltestelle?	1	Der bestehende Standort wurde geprüft und ist für einen barrierefreien Ausbau nicht geeignet (Gründe: barrierefreie Zuwegung nicht vorhanden, Lage hinter der Kurve/ im Bereich Außengastronomie, durch notwendige Verschiebung Haltestellenabstände geringer, Sonderborde und Festveranstaltungen unverträglich, Längsneigung, Kopfsteinpflaster, Entwässerung, dadurch hohe Herstellungskosten, keine Fördermittel)

Themenfeld Bus/ ÖPNV (1)

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
7	Schutz von Anwohnern	Wurde bei der Einrichtung der Bushaltestelle Marktplatz an die alte Substanz der Häuser der direkten Anlieger gedacht? Wie werden die direkt an der Bushaltestelle liegenden Häuser geschützt vor den Erschütterungen?	1	Der Untergrund wird erschütterungsarm ausgeführt, so dass - wie heute bei der Bestandshaltestelle keine Auswirkungen auf die Gebäude zu erwarten sind. Zusätzlich erhöht sich der Abstand zu den Gebäuden und die Durchschnittsgeschwindigkeit reduziert sich (abhängig vom Konzept) im Vergleich zu heute
8	Fahrzeuge	Umstellung der Busse von Diesel auf Elektro, um die Lärmbelastung zu reduzieren	1	ist seitens der Stadtwerke vorgesehen
9	Einzelzitat	Leider gibt es keine Variante ohne Bushaltestellerverlegung. Was nutzt die Barrierefreiheit in der Eppsteiner Straße, wenn der Zuweg z.B. aus Richtung Marktplatz, Weidengasse usw. nicht wirklich barrierefrei ist (siehe Kopfsteinpflaster). Unter diesem Aspekt, könnte man die Haltestelle auch dort lassen wo sie jetzt ist und damit die Enge an der Stadtbibliothek entzerren, zumal ja die Fahrbahn jetzt noch enger werden soll.	1	s.o.

Themenfeld Parken

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Anwohnerparken	Anwohner bei Wegfall der Stellplätze berücksichtigen: den hinteren Teil der Bleiche wieder öffnen / Hier soll geparkt werden! Sinnvoll wäre Anwohnerparken mittels Parkausweisregelung oder Parkzeiten	11	die Möglichkeiten werden geprüft/ Es ist eine politische Entscheidung
2	Lieferrn	wie und wo können Paketlieferanten, Bücherabgeber und Co halten? Kreuz + quer wie heute?	6	wird berücksichtigt
3	Reduzierung	Könnte man nicht wenigstens eine Seite komplett frei von PKW Parkbuchten halten? / Zugunsten Verflüssigung von ÖPNV und (Auto)Verkehr kann auf Parkplätze weitestgehend verzichtet werden; Ein/Ausstieg an Stadtbibliothek und Gaststätten sollte erlaubt sein, mehr nicht / Pkw-Stellplätze bei Bücherei entfernen!	6	wird geprüft
4	Parksuchverkehr	bereits heute viel Parkplatzsuchverkehr / Die Parksituation vor allem in den Abendstunden ist katastrophal! Feuerwehr und Rettungswagen bleiben stecken. / Ist überlegt worden, wie die Parksuchverkehre (nachhaltig) reduziert werden können?	6	Wird geprüft/ Weitergabe an die zuständige Abteilung 652
5	Parken am Marktplatz	Umnutzung Marktplatz als Parkplatz / Tiefgarage sehr sinnvoll / auf Marktplatz wieder 1-2 std kostenlos parken	4	Es ist eine politische Entscheidung
6	Fahrradabstellplätze	Wo sind denn die Stellplätze für Fahrräder? Warum immer nur für Autos? Die haben doch Platz im Parkhaus! / Unbedingt zusätzliche und praktische Fahrradständer an der Stadtbücherei/ Marktplatzes anzubringen. Darauf achten, dass nicht nur ein Vorderrad festgeschlossen werden kann.	4	wird berücksichtigt
7	Parkhäuser	genügend Parkraum steht in 3 öffentlichen Parkhäusern zur Verfügung. Die Parkhäuser sind nicht ausgelastet. / Alle außer Anwohner sollen dort parken. Parkhäuser sind zentral genug. Es muss nicht jeder bis vor die Tür des Geschäftes fahren. / Mit drei öffentlichen Parkhäusern im Innenstadtbereich steht genügend Parkraum zur Verfügung.	4	-
8	Lage	Keiner hält am Kreisel und geht dann mit den Büchern zur Bücherei!	2	Alternativen werden geprüft
9	Tempo	Wenn Stellplätze wegfallen, wird gerast	2	Bauliche Elemente können ebenfalls entschleunigend wirken
10	Parkleitsystem	Ideal wäre ein Parkleitsystem, das in allen angrenzenden Straßen (vor allem Ackergasse / Untere Hainstraße / Bleiche) die freien Plätze anzeigt. Eine Bewirtschaftung (ggf. mit Erstattung beim Einkauf) ist sinnvoll. Dann könnte von vorne herein Parksuchverkehr nach einzelnen Parkplätzen vermieden werden. Die Parkplätze an der Bleiche müssen deutlich günstiger sein als die einzelnen Parkplätze entlang der kleineren Straßen. / Holzweg nur bis Parkhaus befahrbar - Ableitung des Parkhauses über kleines Stück Eppsteiner als Einbahnstrasse in Richtung Hommkreisel. Ansonsten ist Holzweg frei von Parkplätzen für PKW's und nur für Anlieger und ÖPNV befahrbar.	2	Wird geprüft/ Weitergabe an die zuständige Abteilung 652
11	Parkkonzept	Ein gutes integriertes Parkkonzept, bei Veranstaltungen natürlich ausgelagert, aber noch fußläufig erreichbar. / Ein klares Park Konzept. Die Autos müssen irgend wo hin. Auch die der Gäste in der Gastro am Abend. Es muss schluss sein mit dem Wild-West-Parken. Das Problem in den kleinen Straßen und Gassen rund um den Marktplatz und die Eppsteiner Straße wird immer schlimmer.	2	Wird geprüft/ Weitergabe an die zuständige Abteilung 652
12	Kosten	kostenloses Parken außerzeiten von Festen/ Markt	1	Wird geprüft/ Weitergabe an die zuständige Abteilung 652
13	P+R	mehr P+R-Möglichkeiten am Bahnhof, A.d.Hasen, Hohemark und Königsteiner str.	1	Wird geprüft/ Weitergabe an die zuständige Abteilung 652
14	Einzelzitat	Anwohnerparken. Nur kleine LKW zulassen; Zulieferer müssen sich umstellen. Parkfläche schaffen; bewachtes Fahrradparkhaus durch ehrenamtliche? Model: Amsterdam, Alkmaar	1	Wird geprüft/ Weitergabe an die zuständige Abteilung 652

Themenfeld Sicherheit

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Mischverkehr	Niveaugleiche Fläche ist lebensgefährlich für die Schulkinder / Klar erkennbare Gehwege oder Fußgänger-Bereiche sind wichtig vor allem für die Schulkinder./ Die Fußgänger sind hier vor Fahrzeugen geschützt. / Die untere Hainstraße ist eine Spielstraße. Das ist Lebensgefährlich für Kinder. Alle quälen sich durch die Ackergasse und in der unteren Hainstraße rasen sie mit 30-50 km/h hoch. Das wird in der Eppsteiner nicht besser.	5	In Konzept 2 ist der Einsatz von sicheren Randbereichen mittels Trennelemente (z.B. Grünflächen) angedacht
2	Schulkinder	Alle rasen mit überhöhter Geschwindigkeit. Fußwege viel zu schmal. Kinder gefährdet./ Kinder sind immer das schwächste Glied, bitte bei Bürgersteigen bleiben / Der Schulweg für Kinder muss sicher sein. / Mir ist eine Verkehrsberuhigung sehr wichtig. Wir wohnen mit zwei kleinen Kindern in der Eppsteiner Straße. Zur Zeit ist es hier sehr gefährlich für sie.	5	Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit wirkt sich positiv auf die Sicherheit aus. Die Trennung der zu Fuß Gehenden und Kfz) ebenfalls.
3	Einzelzitat	Das Kind soll mit dem Auto sicher zu Schule	1	Kinder, die den Schulweg nur passiv erleben, erleben, sind darauf folgend nachweislich einem höheren Unfallrisiko im Straßenverkehr ausgesetzt.
4	Einzelzitat	Die Mischverkehrsfläche würde für die Schulkinder mehr Sicherheit bieten, da die Verkehrsberuhigung den Verkehr deutlich reduziert.	1	Eine Reduzierung der Kfz-Menge wirkt sich positiv auf die Sicherheit aus.

Themenfeld Nahmobilität

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Radverkehr	Radwege/ Radfahrer berücksichtigen! / Mischverkehrsfläche mit eigener Fahrradspur / Anstatt des Parkstreifens könnte man einen klar markierten Fahrradweg einfügen.	7	Die Möglichkeiten werden geprüft
2	Fahrradstraße	Eine Fahrradstraße würde Anreize setzen, das Auto stehen zu lassen / Möglicherweise Fahrradstraße mit KFZ frei. / Alle drei Alternativen geben dem Auto den Vorrang. Es ist an der Zeit ein Zeichen zu setzen und dem Fahrrad hier Vorrang einzuräumen./ Fahrradstraße mit Einbahnstraße für PKW und zwei Richtungen für ÖPNV testen. Das zeigt, ob wirklich die erwarteten Verdrängungen auftreten.	6	Der Einsatz einer Fahrradstraße erfordert die Einhaltung bestimmter Kriterien (Verkehrsmengen, etc.). Die Möglichkeiten werden geprüft
3	Fußgängerüberweg	Bei der Bushaltestelle fehlt der Zebrastreifen. Wäre aber auch nicht schlecht: Verlegung des Zebrastreifens direkt auf den Marktplatz	3	Im Konzept 2 sind keine Fußgängerüberwege erforderlich, da die Mischverkehrsfläche jederzeit gequert werden kann
4	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit herstellen: rollstuhlgerechte Fahrbahn / Sitzgelegenheiten für mobilitätseingeschränkte Personen	3	wird berücksichtigt
5	Fußverkehr	Fußverkehr ist der nachhaltigste Verkehr und sollte daher zusammen mit Freigabe von Radverkehr und ÖPNV bevorzugt werden.	1	-
6	Fahrradbügel	Fahrradbügel statt Poller am Strassenrand, bzw. an Ecken	1	wird geprüft
7	Einzelzitat	Leider rasen Radfahrer abends oft ohne Licht und Klingel die Weidengasse in Richtung Süden runter	1	-

Sonstiges (1)

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
1	Verkehrswende	<p>zukunftsorientiert handeln: mehr Klimaschutz, Lebensqualität für künftige Generationen - auch der heutigen Autofahrer / Betonwüste Bahnhof, Epinayplatz > kein Klimaschutz; mehr Grün, Baumschutzverordnung, Strafe bei Versiegelungen (Vorgärten) / großräumiger denken; Altstadt inkl. Epinayplatz als Verweilviertel sehen / Es wird ein Verkehrskonzept benötigt, um den Verkehrsfluss zu beschleunigen. Marktplatz freihalten, dafür T50 auf Hauptstraßen / Die Tatsache, dass die Parkplätze bei allen drei Varianten fast unverändert sind zeigt, dass sich nicht wirklich etwas verändern soll . / Umbau der Eppsteiner Straße gut und wichtig. Aber gibt es ein Gesamtkonzept für den Bereich der Altstadt ? / Neugestaltung der Eppsteiner sollte ein Anfang eines Gesamtkonzeptes für die Situation der unteren Altstadt sein bezogen auf Gestaltung , Verkehrsberuhigung , Aufenthaltsqualität , Lebensraum Verbesserung / Jedes isolierte Konzept für die Eppsteiner Straße ergibt keinen Sinn. Vorrangig wären ein Nutzungskonzept (nicht: bloßes Verkehrskonzept) für die gesamte Altstadt und sodann speziell für den gesamten Marktplatz / Mobilität findet heutzutage auf dem Fahrrad, im ÖPNV oder zu Fuß statt. Wir brauchen Antworten für unser Oberursel, die zukunftsgerichtet sind und nicht Verkehrskonzepte aus dem letzten Jahrtausend. / Umbau der Eppsteiner könnte ein Neubegin für die Altstadt sein hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Treffpunkten und deren optischer Aufwertung</p>	13	<p>Alle Konzepte berücksichtigen Ideen der Verkehrswende entsprechend der Möglichkeiten mehr (Konzept 2 und 3) oder weniger (Konzept 1)</p>
2	Verkehrsversuche	<p>Verkehrsversuche wagen! Super Idee! / Bitte Testverkehr außerhalb der Ferien über einen längeren Zeitraum</p>	6	<p>Verkehrsversuche sind im Rahmen von pimoo (Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel) vorgesehen und werden geprüft</p>
3	(Kopfstein-) Pflaster	<p>kein Kopfsteinpflaster mehr: sieht gut aus, ist aber sehr laut und für Radfahrer, Kinderräder etc. schlecht zu befahren und im Winter auch tendenziell rutschig und unsicher / Es sollte auch an Pflaster gedacht werden, das barrierefrei-verträglich ist, so dass eine ungehinderte Fortbewegung auch für Rollatoren, Kinderwagen und Rollstühle möglich ist. / Kopfsteinpflaster ersetzen / Eine gute Durchfahrt für Pkw, endlich einen anderen leiseren und im Winter nicht so rutschigen Straßenbelag. / Eine andere Pflastergestaltung in Höhe des Neutors, womit auf die Stadtmauerreste aufmerksam gemacht werden soll, halte ich für nicht förderlich, da man nur erneute Stolperecken baut, womit man ja auch schon bei der Pflastergestaltung u.a. in der Vorstadt Erfahrung hat.</p>	6	<p>der Einbau von Kopfsteinpflaster ist derzeit nicht vorgesehen</p>
4	Baukosten	<p>Werden die Anwohner an den Kosten beteiligt? / Wie ist die Finanzierung geplant? / Was kosten die einzelnen Vorschläge? Hat Oberursel so viel Geld?</p>	4	<p>Da es keine Straßenbeitragsatzung in Oberursel gibt, werden Anwohnende bei den Umbaukosten nicht beteiligt. Es ist vorgesehen, mögliche Fördermittel zu beanspruchen. Eine Kostenschätzung liegt noch nicht vor; die Kostenunterschiede der einzelnen Konzepte dürften erfahrungsgemäß jedoch gering sein.</p>

Sonstiges (2)

Nr.	Thema	Anmerkungen	Nennungen	Kommentar/ fachliche Einordnung
5	Einbahnstraße	Warum keine Einbahnstraße? Dann bleibt Platz für die Schwachen Verkehrsteilnehmer! / Einbahnstraßenregelung möglich? Nur vom Hommkreisel in Richtung Füllerstraße Würde vielleicht etwas längere Wege bedeuten, aber mehr Verkehrsflüssigkeit, weniger Gedränge...	3	Die Einrichtung einer Einbahnstraße wurde geprüft und für nicht zielführend angesehen. Unter Berücksichtigung der Buslinie ist weiterhin eine breite Fahrbahn notwendig, es wird kaum Fläche für andere Verkehrsteilnehmende gewonnen. Die Einhaltung der Fahrtrichtung und damit der Verkehrssicherheit ist schwer zu gewährleisten. Außerdem werden die Altstadtgassen durch Verkehre aus der nicht freigegebenen Fahrtrichtung übermäßig mehr belastet. Die Straßenverkehrsbehörde lehnt eine Einbahnstraße ab, um die Strecke als Ausweichroute in Ost-West-Richtung erhalten zu können.
6	30er-Zone	es wird immer nur nach Fg, Rad, Anwohnenden geschaut / Überall nur noch 30er Zone, ständig sind die Autofahrer benachteiligt, Autofahrer zahlen KFZ-Steuer durch diese man erst die eine oder andere Maßnahme bezahlen kann, aber Rücksicht wird auf diese keine genommen! 30er Zone z.B. zu bestimmten Uhrzeiten haben sich in anderen Städten bewährt, warum nicht auch mal in Orschel ausprobieren ?	2	Steuern sind grundsätzlich nicht zweckgebunden. Deswegen kann kein direkter Bezug zwischen Kfz- oder Mineralölsteuer und Maßnahmen im Straßenwesen hergestellt werden. Aus planerischer Sicht muss die Verkehrssicherheit an erster Stelle stehen.
7	Begradigung Marktplatz	Den Marktplatz mehr begradigen eventuell eine Bühnen ähnliche Fläche, die von Vereinen und bei Festen genutzt werden kann und bessere Aufteilung mit Pflanzen verschönert	2	Wird geprüft/ Weitergabe an die zuständige Abteilung 610/ politische Entscheidung
8	Toiletten	öffentliche Toiletten, am WE zugänglich	1	Wird geprüft/ Weitergabe an die zuständige Abteilung 610/ öffentliche Toiletten sind am Alten Rathaus zugänglich?
9	Straßenname	Die verlängerte Neutorallee südlich am Urselbach braucht mal einen eigenen Namen! Hier immer vom Holzweg zu sprechen, ist absolut irreführend!	1	Wird geprüft/ Weitergabe an die zuständige Abteilung 611/ politische Entscheidung
10	Veränderung	So wenig wie möglich verändern!	1	Der Bestand entspricht nicht den aktuellen Anforderungen und Sicherheitsstandards
11	Einzelzitat	In 10 Jahren wird es viel weniger PKW Verkehr geben (wenn Car Sharing oder selbstfahrende Autos), die Innenstädte werden überall grüner. Wir sollten hier keinen Fokus mehr auf das Auto legen. Fahrräder und Fußgänger sollten endlich Vorfahrt erhalten - Oberursel bietet sich dafür so ideal an. Wichtig ist hier aber kein Beton, sondern Begrünung - das fehlt mir im Konzept: viel mehr Natur, ggf. Offenlegung Urselbach mit Brücke. Eine echte Chance!	1	-

Book, Florian

Von: Stufano, Domenico
Gesendet: Mittwoch, 12. Mai 2021 18:21
An: Book, Florian
Cc: Frommknecht, Nicola; Schneider-Ludorff, Dania
Betreff: AW: Umgestaltung Eppsteiner Straße
Anlagen: Auszug_RAST_Wendeanlagen_Ausgabe 2006-Stand 12-2008.pdf

Hallo Hr. Book,

entschuldigen Sie die verspätete Antwort!

Im Anhang erhalten Sie die Angaben vom Wendekreis eines Abfallsammelfahrzeugs. Unsere Abfallsammelfahrzeuge haben 3 Achsen (mit Ausnahme des Kleinmüllfahrzeugs) und einen Wendekreis von 19m. Im Anhang finden Sie auch alle Maße, um ggf. auch Schleppkurven zu berücksichtigen. Gemäß der Branchenregel sollte das Rückwärtsfahren vermieden werden. In Oberursel müssen die Abfallgefäße bereitgestellt werden, somit sollte ein entsprechender Standplatz -zumindest zu den Leerungstagen- vorhanden sein. Das Gewicht eines Abfallsammelfahrzeugs beträgt im Durchschnitt 25to.

Mit freundlichen Grüßen

Domenico Stufano

Bau & Service Oberursel (BSO)
Abteilungsleiter Abfallwirtschaft
(Stellv. Betriebsleiter)
Oberurseler Str. 54
61440 Oberursel

Tel.: 06171/704 475

E-Mail: Domenico.Stufano@bso-Oberursel.de

Internet: www.bso-oberursel.de



Von: Book, Florian
Gesendet: Montag, 12. April 2021 11:36
An: Stufano, Domenico; Weindinger, Lars; Feger, Bernd; Gessner, Jens; Eifert, Thomas; Breese, Wolfgang; Scholl, Marcus; Strobehn, Bernd; Brandenberger, Alexander; 'stadtbus@stadtwerke-oberursel.de'; Portella, Sandra
Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz soll im Rahmen einer Sanierung neu gestaltet werden. Hierzu wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Diese sind im Anhang dargestellt und kurz erläutert.

Ich bitte um eine Stellungnahme zu den Varianten 1 und 2 mit zu beachtenden Hinweisen hinsichtlich der Themenfelder Entsorgung, Brandschutz, Tiefbau, Umwelt, Barrierefreiheit, Städtebau und Denkmalschutz, Wirtschaft, Verkehrssicherheit und Mobilität, Stadtbuss, Schulwegsicherheit und Rad. Eine Befürwortung oder Ablehnung einzelner Aspekte oder einer Variante soll kurz begründet werden.

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern die ggf. nicht offensichtlichen Auswirkungen der Aspekte bzw. Varianten auf die einzelnen Themenbereiche knapp darzustellen, damit eine fundierte Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante getroffen werden kann.

Ich bitte um Rückmeldung zu Ihrem Fachgebiet möglichst bis zum 30.04.2021. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: florian.book@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

Book, Florian

Von: Molter, Uli
Gesendet: Dienstag, 13. Juli 2021 13:55
An: Book, Florian; Scholl, Marcus
Betreff: Treffen mit Gastronomen und Unternehmern rund um Marktplatz und Eppsteiner Straße

Hallo Florian,
Hallo Marcus,

hier meine Notizen und Anmerkungen.

12.7.2021
18:30 Uhr bis 20:15 Uhr
Alt Orschel
Knapp 20 Teilnehmende

- Verkehrsberuhigung wird kritisch gesehen, weil dann der Gastronomielärm der dominante wäre. Das würde Nachbarn noch mehr stören.
- Verkehrszunahme auf der Feldbergstraße ist durch Sperrung vom Marktplatz zu viel. Feldbergstraße heute bereits zu stark belastet.
- Stellungnahme Ortslandwirt Steden für insgesamt drei bäuerliche Betriebe in der Altstadt (Steden, Burkhard 1, Burkhard 2)
 - Fahrzeuge mit 3 m Breite müssen durchfahren können
 - Die Höfe der Landwirte müssen immer erreichbar bleiben
 - Pflasterfugen am Marktplatz verfüllen / Lärmreduktion
- Baubeginn der Eppsteiner Straße möglichst im Herbst, um das Sommergeschäft der Gastronomie wenig zu beeinträchtigen
- Eppsteiner Straße: Prüfung, wo noch mehr Lieferzonen / Kurzzeitparken (ggf. nur tagsüber) eingerichtet werden kann
- Außerhalb dieses Projektes: Parken in der Nähe Rahmtor soll ermöglicht werden. Idee (von mir): Ggf. kann man das Parken die Füllerstraße runter bepreisen und damit der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen.

Bitte gerne ergänzen bzw. für die Überplanungen berücksichtigen.

Freundliche Grüße
Dr. Uli Molter
Verkehrsplanung (613)

Zi. 403
Tel: 502 - 434

Book, Florian

Von: Strobehn, Bernd
Gesendet: Dienstag, 13. Juli 2021 09:46
An: Book, Florian
Cc: 'RVD.Hochtaunus.PPWH@polizei.hessen.de'; Witzel, Joachim; Portella, Sandra
Betreff: AW: Neugestaltung Eppsteiner Straße

Hallo Herr Book,

danke für die Stellungnahme des RVD, über deren Inhalt ich zur Konkretisierung gerade nochmal mit Herrn Koza gesprochen habe. Zwei Klarstellungen:

1. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit sollen die unterschiedlichen Verkehre nicht durchmischt werden – gerade auch wegen der auf der Strecke fahrenden Stadtbusse; deswegen auch kein verkehrsberuhigter Bereich. Jede Nutzungsgruppe soll einen eigenen Verkehrsraum behalten.
2. Die vorgeschlagenen 10 km/h sollen nicht nur für den Bereich des Marktplatzes, sondern für den gesamten Planungsbereich gelten.

Herr Koza: falls ich was durcheinander gebracht habe, korrigieren Sie mich bitte gleich 😊

Mit freundlichen Grüßen
Bernd Strobehn

Von: Book, Florian <florian.book@oberursel.de>
Gesendet: Montag, 12. Juli 2021 16:59
An: Strobehn, Bernd <bernd.strobehn@oberursel.de>
Betreff: WG: Neugestaltung Eppsteiner Straße

Zur Info!

VG Florian Book

Von: Romuald.Koza@polizei.hessen.de <Romuald.Koza@polizei.hessen.de>
Gesendet: Mittwoch, 30. Juni 2021 09:25
An: Book, Florian <florian.book@oberursel.de>
Cc: RVD.Hochtaunus.PPWH@polizei.hessen.de
Betreff: AW: Neugestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrter Herr Book,

nachfolgend die Stellungnahme des Regionalen Verkehrsdienstes der Polizeidirektion Hochtaunus.

Nach Prüfung aller vorgelegten Gestaltungsvarianten zur grundhaften Neugestaltung der Eppsteiner Straße wird aus verkehrspolizeilicher Sicht die Planungsvariante II mit nachfolgend genannten Änderungen empfohlen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Eppsteiner Straße und der regelmäßig herrschenden innerörtlichen Mischverkehre im Stadtkern von Oberursel wie, ÖPNV, Kraftfahrzeugverkehr, Fahrrad-/ Pedelec- und Fußgängerverkehre, wird zur Verkehrsregelung auf der gesamten Strecke des Marktplatzes die Anordnung eines Streckenverbotes, VZ 274_10 km für geeignet und angemessen gehalten. Weiter sollte im genannten Bereich eine Haltverbotszone mit der Möglichkeit von kurzen Be- und Entlademöglichkeiten vorgesehen werden.

Die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches, VZ. 325/326, ist im Grunde für eine regelmäßig durch ÖPNV frequentierte Verkehrsbeziehung nicht empfehlenswert. Auf Strecken mit regelmäßigen und grundsätzlich unumgänglichen Kraftfahrzeugverkehren sollte die Fahrbahn den Grundcharakter einer Straße beibehalten, unabhängig von einer einheitlichen und barrierefreien Ausgestaltung.

Die Anordnung des Verkehrszeichen Nr. 325 kennzeichnet einen verkehrsberuhigten Bereich, in welchem die Fußgänger die Straße in ihrer gesamten Breite benutzen und Kinder dort spielen dürfen. Mit der Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches auf einer Verbindungsstrecke des ÖPNV würde aus hiesiger Sicht für den allgemeinen Fußgängerverkehr ein unzutreffender Eindruck entstehen. Der Fahrzeugverkehr würde hier fälschlicherweise eine untergeordnete Bedeutung bekommen. Insgesamt würden hierdurch Situationen geschaffen, die zu unklaren und ggf. unnötigen Konflikten von hauptsächlich Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehren führen könnten.

Ergänzend bestehen gegen die Errichtung von Absenkbaren Pollern im Bereich des Marktplatzes mit individuellen Zugangsberechtigungen keinerlei Einwände.

Für Rückfragen stehe ich ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Polizeipräsidium Westhessen

Romuald Koza

Polizeihauptkommissar
Leiter-Vertreter Regionaler Verkehrsdienst



Telefon: +49 6081 9208-201
Email: Romuald.Koza@polizei.hessen.de
Funktionspostfach:
RVD.Hochtaunus.PPWH@polizei.hessen.de

Polizeipräsidium Westhessen Polizeidirektion Hochtaunus Regionaler Verkehrsdienst

Weilburger Straße 2, 61250 Usingen

Telefon
+49 6081 / 9208-200
+49 6081 / 9208-201
+49 6081 / 9208-203, 204
+49 6081 / 9208-209

URL:



Leiter RVD
Leiter-V RVD
Operational Group Speed
Telefax

www.polizei.hessen.de

Von: florian.book@oberursel.de <florian.book@oberursel.de>

Gesendet: Montag, 28. Juni 2021 16:34

An: KOZA, ROMUALD <Romuald.Koza@polizei.hessen.de>

Betreff: Neugestaltung Eppsteiner Straße

Hallo Herr Koza,

wie besprochen bitten wir um eine Stellungnahme bzgl. der möglichen Varianten für die Neugestaltung der Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz. Falls Sie weitere Unterlagen oder Informationen benötigen, können Sie sich gerne an mich wenden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: florian.book@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

Book, Florian

Von: Breese, Wolfgang
Gesendet: Mittwoch, 5. Mai 2021 17:30
An: Book, Florian
Cc: Richter, Arnold; Molter, Uli; Both, Sabine
Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße; ergänzende Stellungnahme der UDB

Guten Tag Herr Book,

bei dem gestrigen Abstimmungsgespräch mit dem Landesamt für Denkmalpflege wurde auch die Straßenbaumaßnahme Umgestaltung Eppsteiner Straße innerhalb der denkmalgeschützten Gesamtanlage Altstadt Oberursel thematisiert. Die Erfahrungen der hessischen Denkmalpflege mit Haltestellen im beengten Denkmalumfeld und mit Straßenerneuerungen sind dabei eingeflossen und wurden auf den konkreten Fall bezogen. Ergänzend zu der Stellungnahme der UDB vom 23.04.2021 folgt demgemäß nun noch eine Befassung mit der geplanten Bushaltestelle auf der Nordseite der Eppsteiner Straße.

Unmittelbar hinter der Bushaltestelle befinden sich die Einzelkulturdenkmäler Eppsteiner Straße 23 und 25, die einen besonderen Schutz genießen. Nach § 18 Abs. 2 Hessisches Denkmalschutzgesetz bedarf einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde, wer in der Umgebung eines Kulturdenkmals Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, wenn sich dies auf den Bestand oder das Erscheinungsbild des Kulturdenkmals auswirken kann.

Auswirkungen auf den Bestand beider Gebäude:

- Eine Anhebung des Bodenniveaus am Gebäudesockel bei Neuherstellung des Straßenbelages, auch im Zusammenhang mit dem Hochbord der Haltestelle, ist zu erwarten. Eine solche Anhebung begünstigt die Durchfeuchtung des Bruchstein-Kellermauerwerks, verschiebt vertikal die Spritzwasserzone an den verputzten Fachwerkbauwerken – die Schwellenzone ist in beiden Fällen durch Feuchteintrag über Haarrisse gefährdet – und müsste deshalb, falls vorgesehen, unterbleiben.
- Bauschäden durch Vibrationen. Die in einem Abstand von ca. 2 m vor den Gebäuden anhaltenden, an- und abfahrenden Busse können durch Vibration / Erschütterung langfristig zur Rissbildung im Gebäudegefüge führen. Sollte es tatsächlich bei dem vorgesehenen Haltestellenstandort bleiben, wäre vor dem Straßenumbau eine Beweiserhebung ratsam, um eine Dokumentation der Ausgangslage bei einem späteren Streit über Bauschäden zu haben. Die Thematik sollte unabhängig davon rechtlich und technisch geprüft werden.
- Aufgrund der geringen Tiefe der Warte- und gleichzeitig Laufzone vor den Gebäuden ist erfahrungsgemäß eher mit Beschädigungen an den Gebäudewänden (Kratzer, Abschürfungen, Kritzeleien) zu rechnen.

Auswirkungen auf das Erscheinungsbild beider Gebäude:

- Die Bushaltestelle erhält Beschilderungen etc. unmittelbar vor den Gebäuden (aufgrund der räumlichen Enge). Dies hat eine negative optische Wirkung.
- Die Bushaltestelle wird früher oder später mit einer Wartehalle bzw. einem Schutzdach versehen, oft noch mit Werbung. Eine solche bauliche Ausstattung wird an diesem Standort grundsätzlich ausgeschlossen, d. h. es wird dazu keine Zustimmung der Denkmalpflege geben.
- Generell ist festzustellen, dass der ausgewählte Haltestellenstandort an der räumlich engsten Stelle der Eppsteiner Straße liegen soll. Der Lageplan ist hier irreführend, da eine zusammenhängende Verkehrsfläche mit den Flächen unter den Arkaden dargestellt wird.
- Eine Vielzahl von Oberflächen bzw. Materialien im Straßenraum treffen im Bereich der Haltestelle zusammen. Dies erzeugt ein gestalterisch unruhiges Gesamtbild.

Als Fazit der Besprechung ist festzuhalten, dass der Standort der Bushaltestellen unmittelbar bei den beiden Kulturdenkmälern noch einmal überprüft werden sollte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
Wolfgang Breese

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Untere Denkmalschutzbehörde
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-417
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: wolfgang.breese@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

Von: Book, Florian <florian.book@oberursel.de>

Gesendet: Montag, 12. April 2021 11:36

An: Stufano, Domenico <domenico.stufano@bso-oberursel.de>; Weindinger, Lars <lars.weindinger@oberursel.de>; Feger, Bernd <Bernd.Feger@bso-oberursel.de>; Gessner, Jens <jens.gessner@oberursel.de>; Eifert, Thomas <thomas.eifert@oberursel.de>; Breese, Wolfgang <wolfgang.breese@oberursel.de>; Scholl, Marcus <marcus.scholl@oberursel.de>; Strobehn, Bernd <bernd.strobehn@oberursel.de>; Brandenberger, Alexander <a.brandenberger@oberursel.de>; 'stadtbust@stadtwerke-oberursel.de' <stadtbust@stadtwerke-oberursel.de>; Portella, Sandra <sandra.portella@oberursel.de>

Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz soll im Rahmen einer Sanierung neu gestaltet werden. Hierzu wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Diese sind im Anhang dargestellt und kurz erläutert.

Ich bitte um eine Stellungnahme zu den Varianten 1 und 2 mit zu beachtenden Hinweisen hinsichtlich der Themenfelder Entsorgung, Brandschutz, Tiefbau, Umwelt, Barrierefreiheit, Städtebau und Denkmalschutz, Wirtschaft, Verkehrssicherheit und Mobilität, Stadtbust, Schulwegsicherheit und Rad. Eine Befürwortung oder Ablehnung einzelner Aspekte oder einer Variante soll kurz begründet werden.

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern die ggf. nicht offensichtlichen Auswirkungen der Aspekte bzw. Varianten auf die einzelnen Themenbereiche knapp darzustellen, damit eine fundierte Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante getroffen werden kann.

Ich bitte um Rückmeldung zu Ihrem Fachgebiet möglichst bis zum 30.04.2021. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung

Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: florian.book@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

Book, Florian

Von: Weindinger, Lars
Gesendet: Donnerstag, 29. April 2021 10:09
An: Book, Florian
Cc: Potzi, Markus
Betreff: AW: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Hallo Herr Book,

wir zu den vorgelegten Varianten folgende Punkte.

Variante 1

- Die versenkbaren Poller rund um den Marktplatz müssen bei Stromausfall offen sein oder geöffnet werden können (z. B. mechanisch). Wie werden die Poller in betr. Zeiträumen geöffnet (z. B. mit Fernbedienung etc.?). Wir gehen ja davon aus, dass die Poller im Alltag bzw. außerhalb von Veranstaltungen dauerhaft geöffnet sind? Gäbe es eine (ggf. manuelle) Öffnungsmöglichkeit für Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei?
- Im Rahmen von Feuerwehreinsätzen kann die Drehleiter bzw. das Hubrettungsgerät neben dem Einsatz zur Menschenrettung natürlich auch als Angriffsmittel für die Feuerwehr zum Einsatz kommen. Gemäß DIN 14090 i. V. mit Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr sind die dafür entsprechenden Feuerwehraufstellflächen mind. 5,00 Meter breit anzuordnen. Im Straßenabschnitt zwischen Ackergasse und Obere Hainstraße beträgt die Verkehrsfläche 4,00 Meter. Bzgl. der Straßenbreite haben wir Bedenken, dass ein hilfsfristgerechter Einsatz gefahrlos durchgeführt werden kann.

Variante 2

- Die versenkbaren Poller rund um den Marktplatz müssen bei Stromausfall offen sein oder geöffnet werden können (z. B. mechanisch). Wie werden die Poller in betr. Zeiträumen geöffnet (z. B. mit Fernbedienung etc.?). Wir gehen ja davon aus, dass die Poller im Alltag bzw. außerhalb von Veranstaltungen dauerhaft geöffnet sind? Gäbe es eine (ggf. manuelle) Öffnungsmöglichkeit für Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei?
- Im Bereich Shared Space sind Grünflächen vorgesehen. Welche Ausmaße haben diese und welche Restdurchfahrbreiten sind in diesen Bereichen noch vorhanden? In welchen Abständen zueinander sind die Grünflächen angeordnet (Stichwort Schleppkurve/analog zu Schutzbarrieren im Rahmen von Veranstaltungen bisher). Welche Bepflanzung ist denn hier vorgesehen? Bäume, oder Sträucher etc.? Bäume müssen regelmäßig beschnitten sein, da auch dieses einen entsprechenden Feuerwehreinsatz einschränken würde. Da auch hier ggf. eine Drehleiter außerhalb der blauen Grenzlinien zum Einsatz kommen könnte, muss aus brandschutztechnischer Sicht der gesamte Shared Space Bereich als Fläche für die Feuerwehr ausgeführt sein. Dies heißt bzgl. einer Belastung eine Achslast von 10 Tonnen und 16 Tonnen zul. Gesamtgewicht.

Vielen Dank für eine Beantwortung meiner Fragen. Es wäre super, wenn Sie dieses schriftlich tun könnten, da wir hier auch die Feuerwehrseite informieren und auf aktuellem Stand halten.

Viele Grüße.

Lars Weindinger
Brand- und Zivilschutz

Tel.: 9288-29
Mobil: 0172 6696695

Von: Book, Florian <florian.book@oberursel.de>

Gesendet: Montag, 12. April 2021 11:36

An: Stufano, Domenico <domenico.stufano@bso-oberursel.de>; Weindinger, Lars <lars.weindinger@oberursel.de>; Feger, Bernd <Bernd.Feger@bso-oberursel.de>; Gessner, Jens <jens.gessner@oberursel.de>; Eifert, Thomas <thomas.eifert@oberursel.de>; Breese, Wolfgang <wolfgang.breese@oberursel.de>; Scholl, Marcus <marcus.scholl@oberursel.de>; Strobehn, Bernd <bernd.strobehn@oberursel.de>; Brandenberger, Alexander <a.brandenberger@oberursel.de>; 'stadtbus@stadtwerke-oberursel.de' <stadtbus@stadtwerke-oberursel.de>; Portella, Sandra <sandra.portella@oberursel.de>

Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz soll im Rahmen einer Sanierung neu gestaltet werden. Hierzu wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Diese sind im Anhang dargestellt und kurz erläutert.

Ich bitte um eine Stellungnahme zu den Varianten 1 und 2 mit zu beachtenden Hinweisen hinsichtlich der Themenfelder Entsorgung, Brandschutz, Tiefbau, Umwelt, Barrierefreiheit, Städtebau und Denkmalschutz, Wirtschaft, Verkehrssicherheit und Mobilität, Stadtbus, Schulwegsicherheit und Rad. Eine Befürwortung oder Ablehnung einzelner Aspekte oder einer Variante soll kurz begründet werden.

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern die ggf. nicht offensichtlichen Auswirkungen der Aspekte bzw. Varianten auf die einzelnen Themenbereiche knapp darzustellen, damit eine fundierte Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante getroffen werden kann.

Ich bitte um Rückmeldung zu Ihrem Fachgebiet möglichst bis zum 30.04.2021. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: florian.book@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

Book, Florian

Von: Brandenberger, Alexander
Gesendet: Dienstag, 27. April 2021 11:41
An: Book, Florian
Cc: Weil, Frank
Betreff: AW: Umgestaltung Eppsteiner Straße
Anlagen: Anlage_3_Erläuterung_Varianten.pdf; Anlage1_Variante1.pdf; Anlage2_Variante2.pdf

Hallo Herr Book,

von meiner Seite aus sind beide Varianten für uns in Ordnung. Ich gebe lediglich zu bedenken, dass sämtliche Anordnungen einer Überwachung nach sich zieht. Ich sehe dies kritisch, da eine Messung z. Zeit lediglich im oberen Bereich des Marktplatzes (Höhe Torbogen) möglich ist. Des Weiteren sehe ich einer Ausweitung des Kopfsteinpflasters (Variante 2) aus Lärmschutzgründen (s. Lärminderungsplan Hessen) nicht gerade positiv entgegen, selbst bei einer erlaubten Geschwindigkeit von 20 km/H.

Viele Grüße
Alexander Brandenberger
Tel.: 0173 6719960

Von: Book, Florian <florian.book@oberursel.de>
Gesendet: Montag, 12. April 2021 11:36
An: Stufano, Domenico <domenico.stufano@bso-oberursel.de>; Weindinger, Lars <lars.weindinger@oberursel.de>; Feger, Bernd <Bernd.Feger@bso-oberursel.de>; Gessner, Jens <jens.gessner@oberursel.de>; Eifert, Thomas <thomas.eifert@oberursel.de>; Breese, Wolfgang <wolfgang.breese@oberursel.de>; Scholl, Marcus <marcus.scholl@oberursel.de>; Strobehn, Bernd <bernd.strobehn@oberursel.de>; Brandenberger, Alexander <a.brandenberger@oberursel.de>; 'stadtbus@stadtwerke-oberursel.de' <stadtbus@stadtwerke-oberursel.de>; Portella, Sandra <sandra.portella@oberursel.de>
Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz soll im Rahmen einer Sanierung neu gestaltet werden. Hierzu wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Diese sind im Anhang dargestellt und kurz erläutert.

Ich bitte um eine Stellungnahme zu den Varianten 1 und 2 mit zu beachtenden Hinweisen hinsichtlich der Themenfelder Entsorgung, Brandschutz, Tiefbau, Umwelt, Barrierefreiheit, Städtebau und Denkmalschutz, Wirtschaft, Verkehrssicherheit und Mobilität, Stadtbus, Schulwegsicherheit und Rad. Eine Befürwortung oder Ablehnung einzelner Aspekte oder einer Variante soll kurz begründet werden.

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern die ggf. nicht offensichtlichen Auswirkungen der Aspekte bzw. Varianten auf die einzelnen Themenbereiche knapp darzustellen, damit eine fundierte Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante getroffen werden kann.

Ich bitte um Rückmeldung zu Ihrem Fachgebiet möglichst bis zum 30.04.2021. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung

Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: florian.book@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

Book, Florian

Von: Strobehn, Bernd
Gesendet: Mittwoch, 14. April 2021 07:04
An: Book, Florian
Cc: Brandt, Katharina; Hiltl, Georg; Huth, Melanie; Kosanke, Joerg; Portella, Sandra; Probst, Iris; Strobehn, Bernd; Witzel, Joachim
Betreff: WG: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Hallo,

seitens der Abteilung 652 nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Grundsätzlich tendieren wir mit Blick auf die verkehrsberuhigenden Effekte und der daraus resultierenden Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums zur Variante 2 in der generellen Ausgestaltung als verkehrsberuhigter Bereich zwischen Schulstraße und Neutorallee, um dadurch auch eine einheitliche Schrittgeschwindigkeit für den gesamten Streckenabschnitt zu haben.

Wir schlagen im Vorfeld aber eine Abstimmung zwischen Straßenverkehrsbehörde, 613 und RVD vor, um auch verbindliche Aussagen des RVD zur Ausgestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs zu bekommen. Angesichts der auf der Straße auch bei Variante 2 verbleibenden Verkehrsbelastung muss die Frage der verkehrsrechtlichen Umsetzbarkeit dieser Variante im Vorfeld verbindlich geklärt werden.

2. Im Vorfeld einer abschließenden Festlegung, die dann ggf. ja auch Grundlage für ein Beteiligungsverfahren mit Anwohnern sein muss, sollten aus unserer Sicht folgende Punkte intensiver dargestellt werden bzw. liegen uns die Antworten nicht vor:
 - a. Wie hoch ist der verkehrliche Verdrängungseffekt bei Variante 1 und wie verteilt sich dieser?
 - b. Wie wirkt sich der verdrängte Verkehr bei Variante 2 in den Spitzenstunden auf den Verkehrsfluss Feldbergstraße/ Liebfrauenstraße/ Oberhöchstädter Straße aus?
 - c. Nachhaltig wird sich dieser verkehrliche Engpass erst mit der Anbindung der Weingärtenumgehung an die Nassauer Straße beheben wegen der verkehrsentslastenden Wirkung auf die Oberhöchstädter Straße. Wann ist damit zu rechnen?
 - d. Gibt es Aussagen zur Wirkung von Variante 2 auf den Fahrradverkehr, der ja dann auch Bestandteil des Verkehrsmixes im Planungsfeld sein wird?
 - e. Mit Blick auf das anstehende Bürgerbeteiligungsverfahren, dass aus unserer Sicht nicht nur die direkten Anwohner der Eppsteiner Straße, sondern zumindest auch die EinwohnerInnen der einmündenden Straßen umfassen muss, sollte mögliche verkehrliche Auswirkungen auf diese Straßen und die davon betroffenen Geschäfte dargestellt werden, wenn denn welche erwartet werden. Ansonsten die Aussage „keine Auswirkungen“. In diesem Zusammenhang wird sicher der Zeitpunkt der Bürgerbeteiligung mit den politisch Verantwortlichen von Ihnen im Vorfeld abgestimmt.
 - f. Insbesondere die Absperrmöglichkeit des Marktplatzes durch automatische Poller dürfte die Nutzbarkeit des Bereichs für Veranstaltungen deutlich attraktiver machen. Sofern diese Variante weiter untersucht wird, sollte auch gleich geprüft werden, ob die Ausgestaltung als „Zufahrtssicherung gegen Terroranschläge“ möglich und sinnvoll ist. Die Erarbeitung eines Parkkonzepts für Veranstaltungen sollte dann auch überlegt werden.
 - g. Abschließend schlagen wir vor, den Punkt Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrsraums und auch die möglichen positiven Auswirkungen auf Veranstaltungen in diesem Bereich noch deutlicher zu machen.

Abschließend noch ein Hinweis zur eingeplanten Grundwasserreinigungsanlage; hier findet am kommenden Donnerstag ein Abstimmungsgespräch mit dem RP statt. Wir halten Sie über die weitere Entwicklung auf dem Laufenden.

Mit freundlichen Grüßen
Bernd Strobehn

Von: Book, Florian <florian.book@oberursel.de>

Gesendet: Montag, 12. April 2021 11:36

An: Stufano, Domenico <domenico.stufano@bso-oberursel.de>; Weindinger, Lars <lars.weindinger@oberursel.de>; Feger, Bernd <Bernd.Feger@bso-oberursel.de>; Gessner, Jens <jens.gessner@oberursel.de>; Eifert, Thomas <thomas.eifert@oberursel.de>; Breese, Wolfgang <wolfgang.breese@oberursel.de>; Scholl, Marcus <marcus.scholl@oberursel.de>; Strobehn, Bernd <bernd.strobehn@oberursel.de>; Brandenberger, Alexander <a.brandenberger@oberursel.de>; 'stadtbus@stadtwerke-oberursel.de' <stadtbus@stadtwerke-oberursel.de>; Portella, Sandra <sandra.portella@oberursel.de>

Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz soll im Rahmen einer Sanierung neu gestaltet werden. Hierzu wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Diese sind im Anhang dargestellt und kurz erläutert.

Ich bitte um eine Stellungnahme zu den Varianten 1 und 2 mit zu beachtenden Hinweisen hinsichtlich der Themenfelder Entsorgung, Brandschutz, Tiefbau, Umwelt, Barrierefreiheit, Städtebau und Denkmalschutz, Wirtschaft, Verkehrssicherheit und Mobilität, Stadtbus, Schulwegsicherheit und Rad. Eine Befürwortung oder Ablehnung einzelner Aspekte oder einer Variante soll kurz begründet werden.

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern die ggf. nicht offensichtlichen Auswirkungen der Aspekte bzw. Varianten auf die einzelnen Themenbereiche knapp darzustellen, damit eine fundierte Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante getroffen werden kann.

Ich bitte um Rückmeldung zu Ihrem Fachgebiet möglichst bis zum 30.04.2021. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: florian.book@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

A U S Z U G

aus der Niederschrift des Bau-, Umwelt- und Klimaschutzsausschusses vom 02.06.2021

GB 41/61	Dezernent I	weitere informierte GB			BK	Ausschüsse			Datum 11.06.2021
--------------------	-----------------------	------------------------	--	--	----	------------	--	--	---------------------

Mitteilung X	Nummer der Sitzung 2.	Schriftführer Richter	Nummer der Beschlusskontrolle /2021-2026
--------------	--------------------------	--------------------------	--

zur GB 41	zur weiteren GB 61	bitte Sachstandsbericht	
<input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme	<input checked="" type="checkbox"/> Veranlassung	<input type="checkbox"/> an Büro der Gremien	bis

9. Informelle Bürgerbeteiligung Neugestaltung Eppsteiner Straße (41) (alt 11.)

Bürgermeister Brum verweist auf die Vorlage.

Im Vorfeld der Planung und Umsetzung der Sanierungsmaßnahme und Neugestaltung der Eppsteiner Straße ist eine informelle Bürgerbeteiligung geplant. Der Magistrat stimmt dem Verfahren der informellen Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung der Eppsteiner Straße zu.

Der Bau-, Umwelt- und Klimaschutzsausschuss ist zu informieren.

Der Ortsbeirat Oberursel-Mitte ist zu beteiligen.

Der Bau-, Umwelt und Klimaschutzsausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis

Herr Dr. Molter berichtet über den Stand der Planung und den zeitlichen Ablauf der Bürgerbeteiligung.

Stadtverordneter Reuter bemängelt, dass es unglücklich ist, wenn die Bürger vor den Mandatsträgern über die Pläne informiert werden.

Nach kurzer Diskussion sagt Bürgermeister Brum zu, die Planungsvarianten bereits heute im nichtöffentlichen Teil vorzustellen und als Datei dem Protokoll beizufügen — ~~Anlage zur Niederschrift~~.

Außerhalb der Tagesordnung stellt Herr Dr. Molter die drei Planungsalternativen zum Ausbau der Eppsteiner Straße vor und beantwortet Fragen der Ausschussmitglieder.

Im Rahmen der Diskussion werden folgende Anregungen vorgebracht:

- Die Lage der Poller sollte überprüft werden (eventuell nur ein Standort erforderlich)
- Den Zebrastreifen besser in die Achse Neutorallee/Untere Hainstraße verlegen
- Die Sperrung des Marktplatzes vor dem Einbau der Poller zu simulieren.
- Weiter verkehrsberuhigende Maßnahmen auch in den angrenzenden Altstadtstraßen zu überdenken.

Book, Florian

Von: Breese, Wolfgang
Gesendet: Dienstag, 24. November 2020 12:42
An: Book, Florian
Cc: Richter, Arnold
Betreff: AW: Abstimmungsunterlagen Eppsteiner Straße

Hallo Herr Book,

seitens der Stadtplanung ist Abteilung 610 zuständig. Insofern hier die Stellungnahme aus stadtplanerischer und denkmalschutzrechtlicher Sicht.

Präferiert wird **Variante 2b** bei durchgängiger Verkehrsberuhigung, allerdings mit folgenden Anmerkungen:

- Ist tatsächlich vorgesehen, den Abschnitt zwischen Marktplatz und Eppsteiner Straße 17 mit Asphaltfahrbahn zu versehen (wegen Ausbau der Bushaltestelle)?
- Es wird von einem Verbot des Schwerlastverkehrs, mit Ausnahme von Linienbussen und Anlieferverkehr, ausgegangen.
- Die Auswirkungen einer barrierefrei ausgebauten Bushaltestelle auf die Kulturdenkmäler Eppsteiner Straße 23 und 25 (unmittelbar davor) sind nicht ganz klar. Jedenfalls verbietet sich an dieser Stelle – wie auch auf dem Marktplatz - eine Buswartehalle.
- Vor Eppsteiner Straße 11 kann auf keinen Fall ein Baum platziert werden, da am Fachwerkgiebel dieses Kulturdenkmals ein seltener fränkischer Erker besteht, der durch den Baum nicht nur bedrängt / verdeckt, sondern auch wegen des dann feuchteren Mikroklimas an dieser Stelle Schaden nehmen würde.
- Die Eppsteiner Straße, zuvor Homburger Weg, war eine wichtige Verkehrsverbindung aus der Stadt heraus. Zwischen dem Ausbauende der verkehrsberuhigten Fläche auf Höhe der Neutorallee und dem Bereich „Feuerlauf“/Obere Hainstraße befand sich eine befestigte Toranlage. Deren Verlauf sollte im Pflasterbelag nachgebildet werden, wie an auch an anderer Stelle in der Altstadt (Korfplatz). Auch an eine „Torwirkung“ an dieser Stelle durch flankierende Bäume wäre zu denken.
- Von der flächenhaften Verwendung von Natursteinpflaster für Fahr- und Gehflächen wird abgeraten, sollte aber für Pflasterbänder verwendet werden.
- Eine Strukturierung bzw. Gliederung der Belagsflächen ist erforderlich, damit nicht die Wirkung eines eintönigen „Breies“ entsteht.
- Die Erhaltung von Pkw-Parkständen zwischen Kreisel und Holzweg wird ausdrücklich begrüßt.

In jedem Fall muss bei der Erneuerung der Eppsteiner Straße darauf hingewirkt werden, dass der Eindruck für Fußgänger auf schmalen Fußwegen und für Radfahrer als „Schlucht“, bedrängt durch den Fahrverkehr, beseitigt wird. Der verkehrsberuhigte Ausbau ist dazu geeignet. Er hilft auch, diese Verbindung für Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen.

Die Varianten 1a und 1b sind eher als Rückfallposition zu sehen, falls sich andere Varianten als nicht durchsetzungsfähig erweisen.

Die Varianten 3a und 3b werden negativ gesehen. Abgesehen von der willkürlichen Abschnürung werden Verdrängungseffekte innerhalb der Altstadt erzeugt, d. h. bei gleichbleibender Verkehrsführung würde Pkw- und Zulieferverkehr über die Ackergasse und Untere Hainstraße die Sperrung umgehen und damit zu ungewolltem Mehrverkehr in den genannten Straßen führen.

Diese Varianten sind wegen der Sperrung nach meiner Einschätzung auch nicht politisch mehrheitsfähig. Bei Variante 3b ist auffallend, dass dem Holzweg-Stichweg eine prominente Rolle zugewiesen wird, obwohl es sich lediglich um eine nachgeordnete Verkehrsbeziehung handelt. Damit wird die Eppsteiner Straße als historisch gewachsene Verbindung Achse der Altstadt augenscheinlich zu einem an dieser Stelle endenden Nebenweg degradiert. Deshalb sollte der Anschluss des verkehrsberuhigten Bereichs in Richtung Kreisel wie in den übrigen Varianten ausgeführt werden.

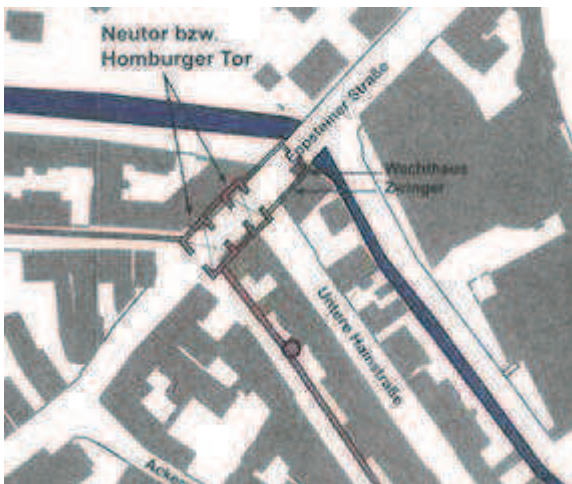
Book, Florian

Von: Both, Sabine
Gesendet: Freitag, 23. April 2021 12:16
An: Book, Florian
Cc: Breese, Wolfgang
Betreff: AW: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Hallo Florian,

aus Sicht des Denkmalschutzes und des Städtebaus/Stadtgestaltung haben wir folgende Anmerkungen:

- Präferiert wird von uns die Variante 2.
- Wünschenswert wären weniger Wechsel im Oberflächenbelag (Marktplatz, Bushaltestelle, Gehweg/Bushaltestelle, Verkehrsberuhigter Bereich Richtung Innenstadt). Vielleicht gibt es auch ein Betonpflaster, welches sowohl im verkehrsberuhigten Bereich Richtung Homm-Kreisel als auch im Bereich der Bushaltestellen eingesetzt werden kann?
- Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs auf Höhe der Eppsteiner Straße 1a (nicht die Alternative mit Beginn auf Höhe Untere Hainstraße 23) um den Verlauf der Stadtmauer und des Homburger Tores im Pflasterbelag sinnvoll abbilden zu können (s. Bild). Dies halten wir für außerordentlich wichtig.



Viele Grüße
Sabine

Von: Book, Florian <florian.book@oberursel.de>
Gesendet: Montag, 12. April 2021 11:36
An: Stufano, Domenico <domenico.stufano@bso-oberursel.de>; Weindinger, Lars <lars.weindinger@oberursel.de>; Feger, Bernd <Bernd.Feger@bso-oberursel.de>; Gessner, Jens <jens.gessner@oberursel.de>; Eifert, Thomas <thomas.eifert@oberursel.de>; Breese, Wolfgang <wolfgang.breese@oberursel.de>; Scholl, Marcus <marcus.scholl@oberursel.de>; Strobehn, Bernd <bernd.strobehn@oberursel.de>; Brandenberger, Alexander <a.brandenberger@oberursel.de>; 'stadtbus@stadtwerke-oberursel.de' <stadtbus@stadtwerke-oberursel.de>; Portella, Sandra <sandra.portella@oberursel.de>
Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz soll im Rahmen einer Sanierung neu gestaltet werden. Hierzu wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Diese sind im Anhang dargestellt und kurz erläutert.

Ich bitte um eine Stellungnahme zu den Varianten 1 und 2 mit zu beachtenden Hinweisen hinsichtlich der Themenfelder Entsorgung, Brandschutz, Tiefbau, Umwelt, Barrierefreiheit, Städtebau und Denkmalschutz, Wirtschaft, Verkehrssicherheit und Mobilität, Stadtbuss, Schulwegsicherheit und Rad. Eine Befürwortung oder Ablehnung einzelner Aspekte oder einer Variante soll kurz begründet werden.

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern die ggf. nicht offensichtlichen Auswirkungen der Aspekte bzw. Varianten auf die einzelnen Themenbereiche knapp darzustellen, damit eine fundierte Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante getroffen werden kann.

Ich bitte um Rückmeldung zu Ihrem Fachgebiet möglichst bis zum 30.04.2021. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: florian.book@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

Book, Florian

Von: Wiehe, Silvie <Silvie.Wiehe@stadtwerke-oberursel.de>
Gesendet: Freitag, 20. November 2020 12:11
An: Book, Florian
Cc: Lipok, Katharine
Betreff: AW: Abstimmungsunterlagen Eppsteiner Straße

Hallo Herr Book,

wir haben uns die Pläne angeschaut und zusammen mit unserem Verkehrsleiter besprochen. Die Fahrbahnbreite sollte nicht enger werden als bisher. Eine Fahrbahnbreite von 6 Metern ist notwendig, damit sich 2 Busse begegnen können. Mit jeder Verengung oder Umfahrung eines Hindernisses ist der Zeitplan des Busverkehrs nicht mehr einzuhalten. Die errichteten 30er Zonen haben massiv dazu beigetragen, dass der Fahrplan Unpünktlichkeiten aufweist. Jede weitere Behinderung führt zu enormen Mehrkosten. Darüber hinaus können längere Fahrten zu einer geringeren Attraktivität des ÖPNVs führen.

Momentan fahren die Buslinien 41, 43, 44 und 45 diese Strecke – in einem 10-20 min Takt.

Ich wünsche Ihnen ein schönes Wochenende

Freundliche Grüße
Silvie Wiehe
Öffentlicher Nahverkehr

Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH, Oberurseler Straße 55 – 57, 61440 Oberursel, Telefon: 06171 509-217, Fax: 06171 509-197, E-Mail: silvie.wiehe@stadtwerke-oberursel.de, www.stadtwerke-oberursel.de

Sitz der Gesellschaft: Oberursel (Taunus), Handelsregister: Bad Homburg v.d.Höhe, HRB-Nr. 1186, Finanzamt: Bad Homburg v.d.Höhe, USt-ID: DE 114216241, Geschäftsführer: Jürgen Funke, Vorsitzender des Aufsichtsrates: Bürgermeister Hans-Georg Brum

Jetzt bestellen!

**Denken Sie daran:
Der Energieausweis
ist Pflicht!**

Von: florian.book@oberursel.de [<mailto:florian.book@oberursel.de>]
Gesendet: Mittwoch, 11. November 2020 15:03
An: Strobehn, Bernd ; Gessner, Jens ; Feger, Bernd ; marcus.scholl@oberursel.de; Lipok, Katharine ; Wiehe, Silvie ; Breese, Wolfgang ; Veith, Frank
Cc: Dr. Molter, Uli
Betreff: WG: Abstimmungsunterlagen Eppsteiner Straße

Book, Florian

Von: Wiehe, Silvie <Silvie.Wiehe@stadtwerke-oberursel.de>
Gesendet: Dienstag, 12. Januar 2021 12:02
An: Book, Florian
Cc: Lipok, Katharine
Betreff: AW: Vorplanung Eppsteiner Straße

Hallo Herr Book,

Vielen Dank für die Weiterleitung der aktuellen Pläne.

Die ersten Pläne habe ich an den Verkehrsplaner weitergeleitet, der die Fahrpläne für den Stadtbus erstellt. Hier seine Rückmeldung:

Grundsätzlich muss sichergestellt sein, dass für den Begegnungsfall Bus – Bus die Fahrbahnbreite von 6 Meter eingehalten wird. Hierbei wäre – um dem Aspekt der Geschwindigkeitsreduzierung im verkehrsberuhigten Bereich Rechnung zu tragen – aus meiner Sicht denkbar, dass gerade im Bereich der Bushaltestellen eine verringerte Breite (< 4 m) hergestellt wird. In diesem Falle müsste dann, sofern sich hier die Busse begegnen würden, der nicht an der Haltestelle haltende oder durchfahrende Bus, für einen kurzen Moment warten. Eine generelle Verengung der Fahrbahn auf durchgängig 5,50 Meter ist jedoch zu vermeiden, da bei nicht absolut exakt geparkten PKW's am Fahrbahnrand eine Busbegegnung ausgeschlossen ist und zu unnötigen Verzögerungen führt. Ebenso kann aus Sicht der Fahrplan- und Busbetriebsplanung einem alternierenden Parken auf der Fahrbahn nicht zugestimmt werden. Auf Grund der Länge und Breite des Busses (Schleppkurvennachweis!) entstehen zusätzliche Warte- und Fahrzeiten im Linienverkehr., da das jeweils passierende Fahrzeug (Bus oder auch PKW) abgewartet werden muss. Auch ist zu bedenken, dass nebst der Linie 49 auch (umlauf/betriebsbedingt) an Stelle der Solobusse (12,20 Meter Länge) Gelenkbusse mit einer Länge von 18,75 Meter zum Einsatz gelangen und somit die Durchfahrtsdynamik erheblich eingeschränkt wird!

Ehrlich gesagt, entspricht KEINE Variante den Grundsätzen für einen flüssigen Linienverkehr. Ihrer Stellungnahme an Herrn Book kann ich eindeutig zustimmen. Für mich wäre – wenn man das alternierende Parken entfallen lassen würde, am ehesten noch Variante 1b im Sinne des Busverkehrs tolerierbar. In Hinblick auf eine Verkehrsberuhigung sind natürlich alle Varianten denkbar und für sich betrachtet tauglich. Aber wie gesagt: für den öffentlichen Linienverkehr muss der Bus eine Vorrangstellung haben, andernfalls muss der Stadt Oberursel, sprich insbesondere der Politik klar sein, dass der Busverkehr nicht nur unattraktiver wird, sondern vorallem auch teurer.

Nur ein kleines Beispiel hierzu für die Linie 41 an Montag - Freitag:

+2 Minuten mal 59 Kurse = 118 Minuten ~ 2 Stunden, 2 Stunden/Tag * 250 Tage = 500 Stunden, 500 Stunden * 40 €/h = 20.000 €

Zu den Mehrkosten von 20.000 € kommen die Mehrkosten noch für das Wochenende, sowie für die Linien 43, 44, 45 und 49. So kommen wir dann ganz schnell auf 70 – 80.000 € pro Jahr!

Diese aktuellen 3 Versionen habe ich ihm auch weitergeleitet. Sobald uns seine Rückmeldung vorliegt, melden wir uns.

Freundliche Grüße
Silvie Wiehe
Öffentlicher Nahverkehr

Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH, Oberurseler Straße 55 – 57, 61440 Oberursel, Telefon: 06171 509-217, Fax: 06171 509-197, E-Mail: silvie.wiehe@stadtwerke-oberursel.de, www.stadtwerke-oberursel.de

Book, Florian

Von: stadtbus@stadtwerke-oberursel.de
Gesendet: Freitag, 16. April 2021 09:48
An: Book, Florian
Cc: Juergen Funke; Wiehe, Silvie
Betreff: WG: Umgestaltung Eppsteiner Straße
Anlagen: Anlage_3_Erläuterung_Varianten.pdf; Anlage1_Variante1.pdf; Anlage2_Variante2.pdf

Hallo Herr Book,

anbei das Feedback unseres Kollegen, der auch noch einen ganz wichtigen Punkt „E-Bus“ hinzugefügt hat, das hatten wir bei unseren letzten Gesprächen gar nicht mitbedacht musste ich feststellen.

Können Sie bitte prüfen wie weit Erhebungen eingeplant sind und können Sie uns schon nähere Informationen zu den Pollern geben?

Freundliche Grüße
Katharine Lipok
Öffentlicher Nahverkehr

Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH, Oberurseler Straße 55 – 57, 61440 Oberursel, Telefon: 06171 509-106, E-Mail: Katharine.Lipok@stadtwerke-oberursel.de, www.stadtwerke-oberursel.de

Sitz der Gesellschaft: Oberursel (Taunus), Handelsregister: Bad Homburg v.d.Höhe, HRB-Nr. 1186, Finanzamt: Bad Homburg v.d.Höhe, USt-ID: DE 114216241, Geschäftsführer: Jürgen Funke, Vorsitzender des Aufsichtsrates: Bürgermeister Hans-Georg Brum

Von: Leischner, Sascha [mailto:Sascha.Leischner@bad-homburg.de]
Gesendet: Donnerstag, 15. April 2021 17:57
An: stadtbus@stadtwerke-oberursel.de
Cc: Wiehe, Silvie <Silvie.Wiehe@stadtwerke-oberursel.de>
Betreff: AW: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Hallo Frau Lipok,

bei der Variante 1 kann die Verengung zu einem zeitlichen Problem führen. Die Erhebung der Fahrbahn am Zebrastreifen (Siehe Zeichnung) ist für einen Bus generell schon ein Problem, für einen E-Bus wäre sowas ein Ausschluss. Hier müsste man genaue Maße über Höhe und Länge haben um genaueres zu sagen.

Bei der Variante 2 ist zu klären ob ein Verkehrsberuhigter Bereich oder ein Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich vorgesehen wird. Im Verkehrsberuhigten Bereich (wie eingezeichnet) dürfen die Fußgänger die gesamte Straße benutzen und Kinderspiele sind überall erlaubt. Fahrzeuge müssen Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern, wenn nötig müssen sie warten. Im Verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich mit Tempo 20 sieht das anders aus. Hier spielt die Zeit eine erhebliche Rolle.

Bei der Begrünung sehe ich weniger die Sicht als Problem, mehr das die Durchfahrt wie angegeben erhalten bleibt. Hier gibt es Regeln was das in die Fahrbahn ragen der Bäume betrifft, was aber je nach Baumart ins Gewicht fällt. Zur Not muss dieser wieder beseitigt werden.

Bei beiden Varianten muss allen Mitwirkenden bewusst sein, das es mehr Fahrzeit geben muss was finanzielle Auswirkungen hat. Wenn Erhebungen der Fahrbahn gebaut werden, sind Gespräche über E-Busse hinfällig.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Sascha Leischner



Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe

31.4 ÖPNV
Zimmer 301
Rathausplatz 1
61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Postanschrift

Stadtverwaltung
61343 Bad Homburg v. d. Höhe

Telefon: +49 6172 100 3171
Fax: +49 6172 100 73171
E-Mail: Sascha.Leischner@bad-homburg.de
Internet: www.bad-homburg.de
USt-Id-Nr: DE 114 110 224
Steuer-Nr.: 003 226 0500 3

Von: florian.book@oberursel.de [<mailto:florian.book@oberursel.de>]

Gesendet: Montag, 12. April 2021 11:36

An: domenico.stufano@bso-oberursel.de; Weindinger, Lars <lars.weindinger@oberursel.de>; Feger, Bernd <Bernd.Feger@bso-oberursel.de>; Gessner, Jens <jens.gessner@oberursel.de>; Eifert, Thomas <thomas.eifert@oberursel.de>; Breese, Wolfgang <wolfgang.breese@oberursel.de>; marcus.scholl@oberursel.de; Strobehn, Bernd <bernd.strobehn@oberursel.de>; Brandenberger, Alexander <a.brandenberger@oberursel.de>; stadtbus@stadtwerke-oberursel.de; Portella, Sandra <sandra.portella@oberursel.de>

Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz soll im Rahmen einer Sanierung neu gestaltet werden. Hierzu wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Diese sind im Anhang dargestellt und kurz erläutert.

Ich bitte um eine Stellungnahme zu den Varianten 1 und 2 mit zu beachtenden Hinweisen hinsichtlich der Themenfelder Entsorgung, Brandschutz, Tiefbau, Umwelt, Barrierefreiheit, Städtebau und Denkmalschutz, Wirtschaft, Verkehrssicherheit und Mobilität, Stadtbus, Schulwegsicherheit und Rad. Eine Befürwortung oder Ablehnung einzelner Aspekte oder einer Variante soll kurz begründet werden.

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern die ggf. nicht offensichtlichen Auswirkungen der Aspekte bzw. Varianten auf die einzelnen Themenbereiche knapp darzustellen, damit eine fundierte Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante getroffen werden kann.

Ich bitte um Rückmeldung zu Ihrem Fachgebiet möglichst bis zum 30.04.2021. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)

Stadtentwicklung

Verkehrsplanung

Rathausplatz 1

61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:

Postfach 1280

61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432

Fax: 06171 502-7118

E-Mail: florian.book@oberursel.de

Internet: www.oberursel.de

Book, Florian

Von: karl.sellent@vdk.de
Gesendet: Donnerstag, 15. April 2021 23:09
An: Book, Florian
Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Guten Abend die Herren,

die Vorbehalte gegenüber dem Konzept „shared space“ teile ich insbesondere deshalb, weil dafür die Kfz-Frequenz nach derzeitigem Stand zu hoch erscheint.

Ich plädiere für die Variante 1 mit der Maßgabe einer möglichst breiten abgegrenzten Bewegungsfläche für Fußgänger in eine Richtung und wenn platzmäßig machbar eine schmalere Fußgängerbahn in die andere Richtung, um Begegnungsverkehr zu vermeiden.

Die Verlegung der Bushaltestellen ist aus mehreren besprochenen Gründen sinnvoll. Wie beschrieben sind Leitsysteme zu installieren, um ein sicheres Auffinden der Gehwege und Haltepunkte zu ermöglichen.

Mit der Neugestaltung der Eppsteiner Straße bieten sich daher gute Möglichkeiten, Menschen mit Handicap besser in das öffentliche Leben zu integrieren.

Mit freundlichen Grüßen

Karl Sellent
Sozialverband VdK
Hessen-Thüringen
Bezirksbeauftragter Barrierefreiheit
Im Bezirk Frankfurt am Main

Tel. 0160 / 970 65 777



Book, Florian

Von: Eifert, Thomas
Gesendet: Dienstag, 13. April 2021 15:57
An: Book, Florian
Cc: Karl Sellent (karl.sellent@vdk.de)
Betreff: AW: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Hallo Florian, hallo Herr Sellent,
hier ist meine Stellungnahme:

Der Behindertenbeauftragte der Stadt Oberursel nimmt folgendermaßen Stellung zum Thema Umgestaltung Eppsteiner Straße: auch, wenn aus der Sicht des Behindertenbeauftragten Vorbehalte gegenüber dem Konzept „shared space“ bestehen, ist die Variante 2 aufgrund der optimalen Ausnutzung des vorhandenen Raums sowie der Option zur Zusammenlegung der Bushaltestellen zu befürworten. Voraussetzung für das unfallfreie Miteinander ist es hier sehr wichtig, dass die Fußgängerbahnen sicher gegen fließenden Fahrrad- und Autoverkehr abgegrenzt wird. Besonders sehbehinderte Menschen sind auf eine sichere Führung ihres Weges angewiesen, da sie andere Verkehrsteilnehmer wie Fahrräder oder Kfz nicht rechtzeitig bemerken, um ausweichen zu können. Daher müssen Leitstreifen von den jeweiligen Enden der umgebauten Fläche auf sicher abgegrenzte Gehwege führen. „Shared space“ funktioniert da, wo genügend Platz dafür da und die Verkehrsdichte nicht zu hoch ist. Am Beispiel Adenauerallee sieht man deutlich die Grenzen dieses Konzepts, besonders sehbehinderte Menschen fühlen sich hier oft unsicher.

Aufgrund der Enge des vorhandenen Raums sollte auch geprüft werden, ob nicht ein breiter Laufstreifen einseitig ausreicht, womit auch die Mindestbreite von 1,80m bzw. 1,50m mit Begegnungsfläche 1,80 x 1,80m für Rollstuhlfahrer mit Gegenverkehr eingehalten werden kann. Wie sich diese Breite im „shared space“ errechnet, ist mir nicht bekannt. Anbei der Auszug von DIN 18040 <https://din18040.de/>

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Dipl.-Soz.-Päd. Thomas Eifert

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Sozialberatung und Wohnungswesen
Behindertenbeauftragter
Geschäftsführer Ausländerbeirat

Gehwege, Erschließungsflächen, PKW-Stellplätze, Zugangs- und Eingangsbereiche

Hauptgehwege, Nebengehwege

Es wird unterschieden zwischen Platzbedarf und Bewegungsflächen mit und ohne Richtungsänderung.

- mit Richtungsänderung
 - Breite: ≥ 150 cm
 - Begegnungsfläche $\geq 180 \times 180$ nach höchstens 15 m Länge zum Ausweichen sich begegnender Rollstuhlfahrer
- ohne Richtungsänderung
 - Breite: ≥ 120 cm

Querneigung, Längsneigung, Längsgefälle

Gehwege und Erschließungsflächen müssen eine feste und ebene Oberfläche aufweisen.

Abführung von Oberflächenwasser:

- Querneigung 2% (2,5% in Bereichen ohne Längsneigung)
- Längsneigung, Längsgefälle 3 %
- Das Längsgefälle darf bis zu 6 % betragen, wenn in Abständen von höchstens 10 m Zwischenpodeste mit einem Längsgefälle von höchstens 3 % angeordnet werden.

Verkehrsflächen dürfen nicht stärker als 3 % geneigt sein, andernfalls sind Rampen oder Aufzüge vorzusehen. Unmittelbar vor Gebäudeeingängen ist bei einer Länge bis zu 10 m auch eine Längsneigung bis zu 4 % möglich.

Von: Book, Florian <florian.book@oberursel.de>

Gesendet: Montag, 12. April 2021 11:36

An: Stufano, Domenico <domenico.stufano@bso-oberursel.de>; Weindinger, Lars <lars.weindinger@oberursel.de>; Feger, Bernd <Bernd.Feger@bso-oberursel.de>; Gessner, Jens <jens.gessner@oberursel.de>; Eifert, Thomas <thomas.eifert@oberursel.de>; Breese, Wolfgang <wolfgang.breese@oberursel.de>; Scholl, Marcus <marcus.scholl@oberursel.de>; Strobehn, Bernd <bernd.strobehn@oberursel.de>; Brandenberger, Alexander <a.brandenberger@oberursel.de>; 'stadtbus@stadtwerke-oberursel.de' <stadtbus@stadtwerke-oberursel.de>; Portella, Sandra <sandra.portella@oberursel.de>

Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz soll im Rahmen einer Sanierung neu gestaltet werden. Hierzu wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Diese sind im Anhang dargestellt und kurz erläutert.

Ich bitte um eine Stellungnahme zu den Varianten 1 und 2 mit zu beachtenden Hinweisen hinsichtlich der Themenfelder Entsorgung, Brandschutz, Tiefbau, Umwelt, Barrierefreiheit, Städtebau und Denkmalschutz, Wirtschaft, Verkehrssicherheit und Mobilität, Stadtbus, Schulwegsicherheit und Rad. Eine Befürwortung oder Ablehnung einzelner Aspekte oder einer Variante soll kurz begründet werden.

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern die ggf. nicht offensichtlichen Auswirkungen der Aspekte bzw. Varianten auf die einzelnen Themenbereiche knapp darzustellen, damit eine fundierte Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante getroffen werden kann.

Ich bitte um Rückmeldung zu Ihrem Fachgebiet möglichst bis zum 30.04.2021. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: florian.book@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

Book, Florian

Von: Portella, Sandra
Gesendet: Montag, 12. April 2021 16:28
An: Book, Florian
Cc: Strobehn, Bernd
Betreff: AW: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Hallo Florian,

ich finde auch die Variante 2 „Verkehrsberuhigter Bereich“, aus den von dir genannten Gründen, die beste.

Hier meine schriftliche Anmerkungen aus unserem heutigen Vor-Ort-Termin:

1. Der vorhandene Fußgängerüberweg Eppsteiner/Marktplatz soll bleiben. Das ist der kürzeste und direkte Weg für die Schulkinder.

Würde der Verkehrsberuhigter Bereich erst nach den Bushaltestellen anfangen?

2. Gehwegbreite

Ich finde die Anregung von Thomas Eifler gut. Der Gehweg an der Bibliothek soll 2,5m breit (Schulweg, Rollstuhlfahrer*innen, usw.) sein und der andere Gehweg kann schmaler werden. Ich glaube, die Lange Straße würde so geplant.

Schöne Grüße
Sandra

Von: Book, Florian <florian.book@oberursel.de>
Gesendet: Montag, 12. April 2021 11:36
An: Stufano, Domenico <domenico.stufano@bso-oberursel.de>; Weindinger, Lars <lars.weindinger@oberursel.de>; Feger, Bernd <Bernd.Feger@bso-oberursel.de>; Gessner, Jens <jens.gessner@oberursel.de>; Eifert, Thomas <thomas.eifert@oberursel.de>; Breese, Wolfgang <wolfgang.breese@oberursel.de>; Scholl, Marcus <marcus.scholl@oberursel.de>; Strobehn, Bernd <bernd.strobehn@oberursel.de>; Brandenberger, Alexander <a.brandenberger@oberursel.de>; 'stadtbus@stadtwerke-oberursel.de' <stadtbus@stadtwerke-oberursel.de>; Portella, Sandra <sandra.portella@oberursel.de>
Betreff: Umgestaltung Eppsteiner Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz soll im Rahmen einer Sanierung neu gestaltet werden. Hierzu wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten ausgearbeitet. Diese sind im Anhang dargestellt und kurz erläutert.

Ich bitte um eine Stellungnahme zu den Varianten 1 und 2 mit zu beachtenden Hinweisen hinsichtlich der Themenfelder Entsorgung, Brandschutz, Tiefbau, Umwelt, Barrierefreiheit, Städtebau und Denkmalschutz, Wirtschaft, Verkehrssicherheit und Mobilität, Stadtbus, Schulwegsicherheit und Rad. Eine Befürwortung oder Ablehnung einzelner Aspekte oder einer Variante soll kurz begründet werden.

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern die ggf. nicht offensichtlichen Auswirkungen der Aspekte bzw. Varianten auf die einzelnen Themenbereiche knapp darzustellen, damit eine fundierte Entscheidung über eine mögliche Vorzugsvariante getroffen werden kann.

Ich bitte um Rückmeldung zu Ihrem Fachgebiet möglichst bis zum 30.04.2021. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Florian Book

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
Stadtentwicklung
Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)

Postanschrift:
Postfach 1280
61402 Oberursel (Taunus)

Tel.: 06171 502-432
Fax: 06171 502-7118
E-Mail: florian.book@oberursel.de
Internet: www.oberursel.de

Book, Florian

Von: Veith, Frank
Gesendet: Montag, 23. November 2020 10:14
An: Book, Florian; Strobehn, Bernd; Gessner, Jens; Feger, Bernd; Scholl, Marcus; Breese, Wolfgang
Cc: Molter, Uli
Betreff: AW: Abstimmungsunterlagen Eppsteiner Straße
Anlagen: Widmung der Arkadenflächen Eppsteiner Straße 10-16.pdf

Guten Morgen,

ich habe 4 Anmerkungen auf die Schnelle:

- der Fußgängerüberweg in Höhe Stadtbücherei lies sich seither nicht angemessen beleuchten (Lichtpunkt in Fensterhöhe/Blendung)
zudem mündet der Laufweg aus der Wiederholtstraße seither unmittelbar auf den Überweg
- die Lage des Überwegs ist seither nicht optimal und auch in Bezug auf die Querungsstelle hinter dem Bus würde eine Verlegung m.E. Sinn machen (FGÜ-Planung mit IGM)



- die Erneuerung des Mosaikpflasterbereiches ist seither gedanklich an den Ausbaupunkt des Bushaltestellenausbaus angegliedert. Die Belagserneuerung ergibt sich auch schon durch die Höhenlage
- Die Straßenbeleuchtung bedarf im Abschnitte Marktplatz bis Neutorallee keiner weitergehenden Betrachtung. Im Bereich Neutorallee sind zusätzliche Leuchten erforderlich (hier besteht aktuell ein Defizit). Hier gilt es festzulegen, ob die seitherige techn. Beleuchtung in diesem Bereich ergänzt werden soll oder ob eine andere Form der Beleuchtung erfolgen soll.

In der Anlage finden Sie Widmung zum Arkadengang die ich vor einigen Jahren von 612 erhalten habe.

Von: Book, Florian
Gesendet: Mittwoch, 11. November 2020 15:03
An: Strobehn, Bernd; Gessner, Jens; Feger, Bernd; Scholl, Marcus; Lipok, Katharine; Wiehe, Silvie; Breese,

Betr.: Bushaltestelle „Marktplatz“ in der Eppsteiner Straße – Standort

Die Bushaltestelle „Marktplatz“ soll im Rahmen des 9. Bauabschnitts barrierefrei ausgebaut werden (Beschluss vom 03.02.2021; vgl. Auszug BUA A48612-1). Dabei sollten mögliche Standorte der Bushaltestelle geprüft werden (vgl. Auszug BUA A48780-1).

Die Bushaltestelle „Marktplatz“ hatte bei der letzten Erhebung 109 Ein- und Aussteiger am Tag und liegt damit im oberen Mittelfeld. Die nächstgelegenen Bushaltestellen sind die BH „Eppsteiner Straße“ im Holzweg (fußläufig rd. 300 m entfernt) und BH „Am Rahmtor“ (rd. 200 m). Nach Aussage der Stadtwerke hat die Bushaltestelle am Marktplatz eine wichtige Erschließungsfunktion für die Altstadt mit angrenzendem Marktplatz, der Bibliothek, der Gastronomie und der Kirche St. Ursula. Gerade von Senioren, die oft keine weiteren Stecken zurücklegen können, werde die Bushaltestelle genutzt. Daher soll diese Bushaltestelle nicht aufgegeben und stattdessen barrierefrei ausgebaut werden (vgl. Anlage 1). Auf eine Wartehalle soll aufgrund des Denkmalschutzes und des Stadtbildes verzichtet werden.

Bushaltestelle Fahrtrichtung Rahmtor

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Standorte vorab geprüft. In Fahrtrichtung West (Ri. Rahmtor) liegt die bestehende Bushaltestelle in Höhe von Haus Nr. 9 (Restaurant „Anaya“). Ein barrierefreier Ausbau an dieser Stelle hat folgende Auswirkungen:

- Die Fahrbahnbreite ist ausreichend breit für einen Begegnungsverkehr in Höhe der Bushaltestelle. Es entfallen keine Stellplätze.
- Die Bushaltestelle verbleibt im sensiblen Bereich des Marktplatzes mit der Außengastronomie.
- Die große Längsneigung erschwert die technische Umsetzung zur Herstellung eines erforderlichen Bordhöhenunterschiedes. Eine Entwässerung der Wartefläche ist technisch anspruchsvoll. Der Bodenbelag im Bereich der Wartefläche müsste ausgewechselt werden. Daher sind die Umbaukosten verhältnismäßig hoch.
- Eine Bushaltestelle mit Sonderborden und Belagswechsel in dem denkmalgeschützten, sensiblen Bereich (Kopfsteinpflaster, Fachwerk) ist hinsichtlich des Stadtbildes und Denkmalschutzes fragwürdig.
- Die Bushaltestelle liegt außerhalb des Sanierungsbereichs der Eppsteinerstraße, so dass die Umbaukosten zusätzlich anfallen.
- Das bestehende Kopfsteinpflaster auf dem Gehweg ist nicht barrierefrei. Der Gehweg in Richtung Rahmtor liegt unterhalb der Mindestbreite. Dadurch wäre ein Umbau nicht förderfähig. Das heißt, die gesamten Umbaukosten trägt die Stadt.
- Für eine barrierefreie Nutzung muss der Bus parallel an das Bord anfahren können. Aufgrund der Kurve in Höhe des Hollerbergs und der Schleppkurven des Busses müsste die Bushaltestelle weiter in Fahrtrichtung West versetzt werden (Höhe Haus Nr. 10). Der Gehweg verengt sich an dieser Stelle. Der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle verringert sich.

- Die vorhandenen Querungen liegen relativ weit weg von der Bushaltestelle. Eine zusätzliche Querung würde die Kosten weiter anheben.
- Das Sonderbord und der damit verbundene Höhenunterschied ist bei Festveranstaltungen am Marktplatz zu berücksichtigen.

Aufgrund der insgesamt unbefriedigenden Lage wurde ein alternativer Standort geprüft. Ein Standort weiter westlich eignet sich nicht und außerdem rückt man dann immer näher an die Bushaltestelle „Am Rahmtor“. Weiter östlich Richtung „Homm-Kreisel“ eignet sich aufgrund der Zufahrten lediglich ein Standort in Höhe der Haus Nr. 23 und 25. Ein barrierefreier Ausbau an dieser Stelle hat folgende Auswirkungen (vgl. Anlage 2):

- Die Fahrbahnbreite ist ausreichend breit für einen Begegnungsverkehr in Höhe der Bushaltestelle. Es entfallen keine Stellplätze.
- Die Bushaltestelle wird in einen weniger sensiblen Bereich weg von der Außengastronomie verlegt.
- Ein barrierefreier Umbau ist vergleichsweise technisch relativ einfach herstellbar. Keine Längsneigung, normale Entwässerungslösungen und ein der Umgebung angepasster Oberflächenbelag treiben die Umbaukosten nicht in die Höhe.
- Eine Bushaltestelle mit Sonderborden in dem denkmal-geschützten Bereich (Fachwerk, jedoch kein Kopfsteinpflaster) ist hinsichtlich des Stadtbildes und Denkmalschutzes verträglicher.
- Die barrierefreie Bushaltestelle liegt innerhalb des Sanierungsbereichs der Eppsteiner Straße, so dass keine Umbaukosten zusätzlich anfallen. Außerdem ist der Ausbaubereich der Bushaltestelle förderfähig, wodurch Mittel der Stadt eingespart werden können
- Eine parallele Anfahrt des Busses an das Bord ist aufgrund des geraden Straßenverlaufs problemlos möglich. Es entfallen keine Stellplätze.
- Das Sonderbord und der damit verbundene Höhenunterschied liegt außerhalb des Marktplatzes, der damit bei Festveranstaltungen flexibler genutzt werden kann.

Aus verkehrsplanerischer, technischer und städtebaulicher und finanzieller Sicht wird empfohlen, die Bushaltestelle „Marktplatz“ in Fahrtrichtung Rahmtor in Höhe Haus. Nr. 23 – 25 zu verlegen.

Bushaltestelle Fahrtrichtung Homm-Kreisel

Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung „Homm-Kreisel“ liegt in Höhe der Stadtbücherei (Arkaden). Ein barrierefreier Ausbau an dieser Stelle hat folgende Auswirkungen:

- Die Fahrbahnbreite ist mit 6,0m ausreichend breit für einen Begegnungsverkehr in Höhe der Bushaltestelle.
- Ein barrierefreier Umbau ist aufgrund des Arkadengangs bzw. der bestehenden Stützen und Fundamente vergleichsweise technisch aufwändig.
- Für eine barrierefreie Nutzung muss der Bus parallel an das Bord an- und abfahren können. Daher entfallen infolge der Bushaltestelle voraussichtlich zwei bis drei Stellplätze.
- Aus Sicherheitsgründen ist vor Fußgängerüberwegen (FGÜ) die Sicht auf Fußgänger freizuhalten. Die derzeitige Lage der Bushaltestelle sollte daher nur beibehalten werden, wenn der bestehende Fußgängerüberweg (FGÜ) zu einer einfachen Bordabsenkung zurückgebaut wird (aufgrund der Bedeutung nicht

empfehlenswert) oder alternativ kann auf ihn verzichtet werden, falls die Eppsteiner Straße zu einem verkehrsberuhigten Bereich umfunktioniert wird.

Da der FGÜ an der bestehenden Stelle vor der Bücherei im Falle eines nicht verkehrsberuhigten Ausbaus als sinnvoll erachtet wird, müsste die Bushaltestelle in Fahrtrichtung „Homm-Kreisel“ nach Osten in Höhe Haus Nr. 12 versetzt werden (vgl. Anlage 3). Ein barrierefreier Ausbau an dieser Stelle hat zusätzliche Auswirkungen:

- Aufgrund der parallelen An- und Abfahrt des Busses an das Bord müssen voraussichtlich drei bis vier Stellplätze entfallen.
- Der bestehende Fußgängerüberweg in Höhe der Bücherei kann beibehalten werden.

Die Verlegung der Bushaltestelle in Richtung Rahmtor hätte zur Folge, dass ein weiterer Bereich innerhalb des Marktplatzes barrierefrei ausgebaut werden müsste. Aufgrund der oben bereits genannten Gründe wird davon abgeraten, wenn keine zwingenden Gründe vorliegen. Das ist nicht der Fall.

Eine Verlegung noch weiter östlich wird nicht empfohlen, da man dann zu weit vom Marktplatz weg ist und näher in die bestehende Bushaltestelle „Eppsteiner Straße“ im Holzweg rückt.

Bei der vorliegenden Vorplanungsskizze handelt es sich um eine frühe Planung im gesamten Prozess. Daher können sich diverse Änderungen ergeben. Tiefergehende Aussagen und Prüfungen erfordern jedoch weitere Arbeiten wie z.B. eine Vermessung.

Seitens der Verwaltung wird um Rückmeldung bzgl. der in der weiteren Planung zu berücksichtigenden Bushaltestellenstandorte je Fahrtrichtung gebeten.

Anlage 1: Variante 1 (entspricht Anlage 1 zu Konzept 1)

Anlage 2: Variante 2 (entspricht Anlage 2 zu Konzept 2)