

## **Bürgerinformationsveranstaltung zur Fahrradstraße im Quartier Liebfrauen**

**am 22. 11. 2022, 18.00 – 20.15 Uhr  
in der Hochtaunusschule**

**Dokumentation**

Moderation: Stefanie Heng-Ruschek, [www.shr-moderation.de](http://www.shr-moderation.de)

Dokumentation: Caroline Walter, Stefanie Heng-Ruschek, shr moderation



Hinweise zur Dokumentation: Die gezeigte Präsentation steht als gesonderter Download auf der Seite <https://oberurselindialog.de/machmit> zur Verfügung

## 1. Begrüßung & Ablauf

**Frau Bürgermeisterin Antje Runge** begrüßt die ca. 170 Teilnehmenden (ca. 120 im Raum, 50 online) darunter auch politische Mandatsträger. Sie stellt das Team vor: Frau Latsch für Bürgerbeteiligung der Stadt Oberursel, Herr Dr. Molter für die Verkehrsplanung der Stadt Oberursel und Frau Heng-Ruschek als externe Moderatorin.

Anlass für eine Neugestaltung sind veränderte Rahmenbedingungen: Klimaschutz, Klimaanpassung, Reduktion von CO<sub>2</sub> und Teilhabe für alle. Ziel ist es, dass alle Verkehrsteilnehmer:innen sicher unterwegs sein können. Dies gelingt am besten durch multifunktionale Räume und Straßen. Im Quartier Liebfrauen spielt der Schülerverkehr eine große Rolle.

Diese Veranstaltung ist der Start der versprochenen Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung der Quartiersstraßen.

**Frau Heng-Ruschek** stellt den Ablauf der Veranstaltung vor:

### Der heutige Abend...



| Zeit  | Tagesordnungspunkt  |
|-------|---|
| 18.00 | <b>Begrüßung</b> (Bürgermeisterin Antje Runge)  |
| 18.10 | <b>Ablauf, Spielregeln, technische Hinweise</b> (Stefanie Heng-Ruschek, shr moderation)   |
| 18.20 | <b>Hintergrund: Ziele und Konzepte der Stadt Oberursel</b> (Dr. Uli Molter)   |
| 18.35 | <b>Beschluss Quartiersstraße der Zukunft im Quartier Liebfrauen</b><br>Ziele, Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess (Anna Latsch) |
| 18.45 | <b>Der Verkehrsversuch Zeppelinstraße: WasWannWoWerWie?</b> (Dr. Uli Molter, Anna Latsch)   |
| 19.00 | <b>Ihre Fragen und Positionen</b>   |
| 20.15 | <b>Ende</b>   |



- Verkehrliches Leitbild, das im Jahr 2021 beschlossen wurde
- 2022 hat die Stadtverordnetenversammlung weitgehend einstimmig beschlossen, der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ beizutreten, der ca. 350 Kommunen angehören. Ziel ist mehr kommunale Entscheidungsfreiheit, z.B. bei der Einrichtung von Höchstgeschwindigkeiten, Tempo 30.
- Fußverkehrskonzept, ist in Erarbeitung. Die Ergebnisse werden 2023 vorliegen.
- Schulwegepläne für alle Schulen.

Herr Dr. Molter stellt die Kategorien des **Radverkehrskonzepts** für das Quartier vor: Die Liebfrauenstraße hat die höchste Kategorie I (Radschnellverbindung), die Erich-Ollenhauer-Straße, Herzbergstraße und die Zeppelinstraße haben Kategorie II und die Freiligrathstraße hat Kategorie III.

Im **verkehrlichen Leitbild** wurden sieben Ziele formuliert:

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

Das **Klimaschutzkonzept** enthält die Maßnahme „Straßenräume unter Berücksichtigung der Regelwerke bedarfsgerecht und verständlich gestalten.“ Herr Dr. Molter erläutert, dass es nicht ausreichend ist, einfach nur Schilder aufzuhängen, sondern dass die Straßen entsprechend umgestaltet werden müssen. Folgende Aspekte sind zu der Maßnahme formuliert:

- Einfacher und sicher zu erfassen: Verkehrsregeln
- Gestaltung: Mehr Flächen für Nahmobilität, Achsen für Nahmobilität, Mehr Gleichberechtigung, Mehr Sicherheit.
- Regelwerke beachten: EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Eine weitere Maßnahme des Klimaschutzkonzepts „Schulwege prüfen und sicherer machen“ wird folgendermaßen präzisiert:

- Lenkung von Verkehren: Verkehrssicherheit, Konfliktfreiheit, Schulwegeprüfung
- Gymnasium Oberursel / Hochttaunusschule / Erich-Kästner-Schule: zu prüfen: Zugänge zu diesem Schulkomplex, Nassauer-, Liebfrauen-, Zeppelin-, Berliner- und Herzbergstraße
- Gemeinsam!: Schulleitung, Schulträger, Eltern- und SchülerInnenvertretung und den Anwohnenden.

Anschließend stellt er das Handlungskonzept vor: Der Handlungsrahmen ist durch die vorgestellten Konzepte, die Herausforderungen, wie z.B. den Klimawandel und die formulierten Ziele festgelegt. Die beiden Büros PGV Alrutz und das Studio Albrecht haben Zählungen durchgeführt, Beobachtungen gemacht, Rückmeldungen aufgenommen und daraus zwei Konzepte für die Verkehrsplanung (PGV Alrutz) und die Gestaltung (Studio Albrecht) entwickelt, die die Basis für die weitere Arbeit darstellen. Mit der heutigen Veranstaltung beginnt der Prozess, der Ausprobieren, Austauschen, Lernen, Disku-

tieren, Anpassen und Verbessern beinhaltet wird. Dieser Prozess hat Rückwirkungen auf die Gestaltung der weiteren Planung.

### **3. Beschluss Quartiersstraße der Zukunft im Quartier Liebfrauen. Ziele, Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess**

Frau Latsch stellt den Beschluss vor, den die Stadtverordnetenversammlung am 21.7.22 beschlossen hat:

- Auf Grundlage der Berichte des Büros PGV Alrutz GbR und des Studios Janina Albrecht wird der Magistrat beauftragt, die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen – beginnend mit dem Verkehrsversuch im Bereich der Zeppelinstraße – zu starten.
- Um Zuge des Verkehrsversuchs in der Zeppelinstraße soll eine Evaluierung durchgeführt werden. Über die weiteren Schritte wird auf Grundlage der Ergebnisse der Evaluierung durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen; in diesem Zeitraum dauert der Verkehrsversuch fort.
- Im Zuge des Umsetzungsprozesses sind EinwohnerInnen, insbesondere des betroffenen Quartiers, angemessen zu beteiligen.

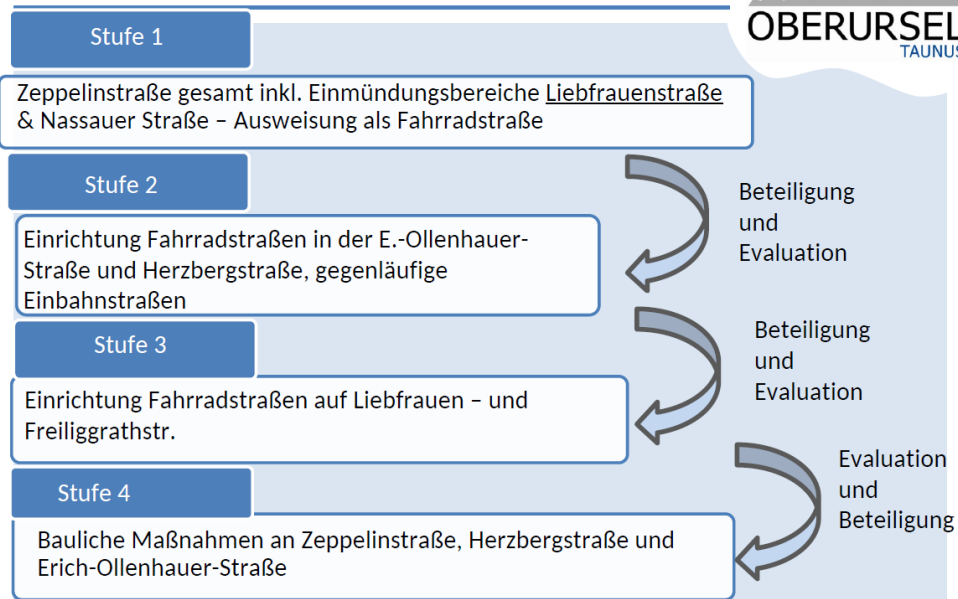
Herr Dr. Molter erläutert das Verkehrsführungskonzept aus dem Gutachten von PGV Alrutz. Er stellt klar, dass der Vorschlag des Büros eine Grundlage darstellt, aber nicht 1:1 umgesetzt werden muss. Der Beschlusstext hierzu ist öffentlich und hier abrufbar:

[https://oberursel.ratsinfomanagement.net/vorgang/?\\_\\_=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZQdC94yEYHSE9ozAGGJbd-M](https://oberursel.ratsinfomanagement.net/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZQdC94yEYHSE9ozAGGJbd-M)

Herr Dr. Molter weist darauf hin, dass in beiden der Varianten vorerst keine Einbahnstraße vorgesehen ist.

Frau Latsch erläutert das Handlungskonzept mit den vier Umsetzungsstufen:

## Handlungskonzept - 4 Umsetzungsstufen



Die ersten drei Stufen sind für jeweils ein Jahr als Verkehrsversuch geplant. Stufe vier wird länger dauern und durch die Umsetzung der baulichen Maßnahmen auch teurer werden. Zwischen allen Stufen ist eine breit angelegte Information und Beteiligung, Auswertung und Evaluation vorgesehen. Es handelt sich um ein Work in Progress, Anregungen können aufgenommen werden.

### 4. Der Verkehrsversuch Zeppelinstraße

Herr Dr. Molter erläutert, was in der ersten Umsetzungsphase im Bereich Zeppelinstraße geplant ist:

## Zeppelinstraße - wo genau?



Was wollen wir ausprobieren?

- Neue Straßenraumaufteilung
- Erlebbarkeit

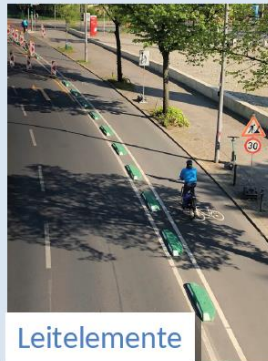
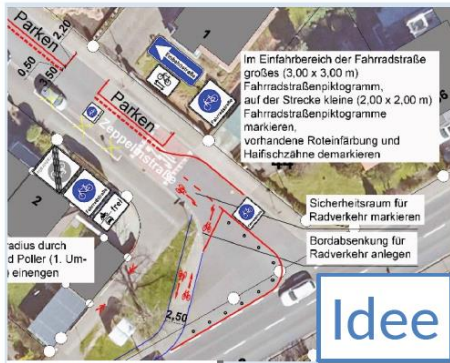
-  Ampel-Umbau
-  StVO-Maßnahmen
-  StVO & Gestaltung
-  Küss & Tschüss
-  StVO & Gestaltung

Rot dargestellt ist die Zeppelinstraße, gelb die Einfahrt in der Herzbergstraße, blau ist der Bereich der Elterntaxihalteplätze, violett ist die Einfahrt in die Zeppelinstraße dargestellt und grün der Umbau der Ampelanlage. In diesen Bereichen wird es Veränderungen geben. Bei diesem Versuch werden sowohl der Straßenraum neu aufgeteilt als auch die Erlebbarkeit gestärkt.

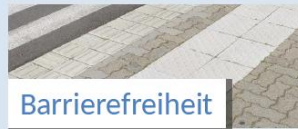
Elemente des Verkehrsversuchs, die den Bereich der Straßenverkehrsordnung betreffen:



# Verkehrsversuch - StVO



- Markierungen
- Beschilderung
- Poller



Diese Veränderungen müssen angeordnet werden.

Herr Dr. Molter betont, dass im Moment nur die Elemente, jedoch noch nicht ein fertiges Konzept vorgestellt werden können. Diese vorgestellten Elemente können ohne größeren Aufwand auf der Straße aufgebracht werden und verändern die Aufteilung das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden auf der Straße.

Daneben soll die Straße auch gestalterisch verändert werden, damit deutlich wird, welches Verhalten in dieser Straße erwünscht ist. Folgende Elemente sind denkbar:

# Verkehrsversuch - Gestaltung





Neben Elementen wie Kübeln und Bänken kann mit Farbe gearbeitet werden und es werden auch Markierungen für die Fahrradstraße aufgebracht. Die Dooring-Markierungen zeigen an, dass es sich um einen Bereich handelt, in dem mit sich öffnenden Autotüren gerechnet werden muss.

Der Verkehrsversuch wird folgendermaßen organisiert:

- Abteilung Nachhaltigkeit / Mobilität (Federführung): Straßeraumaufteilung, Gestaltung
- Referentin Bürgerbeteiligung: Steuerung Beteiligungsprozess
- Hochschule RheinMain: Mobilitätsmanagement, Evaluation, Wissenschaftliche Begleitung
- Straßenverkehrsbehörde: Anordnungen, Markierungen, Beschilderungen
- BürgerInnen: Ausprobieren, Erleben, Prüfen, Anmerken, Gestalten
- Bürgermeisterin Antje Runge: Sprechstunde vor Ort

Frau Latsch erläutert, dass der Verkehrsversuch, im Frühjahr 2023, voraussichtlich im April, starten wird. 3-4 Wochen vorher wird es eine weitere Information und Beteiligung geben, die während des Verkehrsversuchs fortlaufend weitergeführt wird. Die Bevölkerung, die Anwohnerinnen und Anwohner, Schulen und Kitas und alle wichtigen Akteure im Quartier werden über Flyer, Homepage, Presse, Infotafeln und Plakate informiert. Ca. eine Woche vor Beginn wird es eine Aktion vor Ort geben, mit Angeboten für Familien und mobilen Pop-Up-Formaten. Dabei werden Anregungen und Anmerkungen aufgenommen.

Während des Verkehrsversuchs gibt es:

- Möglichkeit für Anregungen oder Nachfragen per E-Mail für das Projekt und Formular auf der Homepage
- Einsatz einer Meldeplattform (in Prüfung)
- Vor-Ort-Diskussionen und Begehungen unter Einbindung der Anwohnerinnen und Anwohner und verschiedener Akteure / Ansprechpartner
- Aktionen für Kinder und Jugendliche

Über den Verkehrsversuch und die Beteiligung wird es im Herbst 2023 einen Zwischenbericht geben.

Nach dem Verkehrsversuch wird informiert, die Ergebnisse werden zur Verfügung gestellt und fließen in die weiteren Planungen ein.

Für die Umsetzungsschritte 2-4 sind ähnliche Beteiligungsverfahren geplant – mit den Erfahrungen aus dem ersten Umsetzungsschritt.

## 5. Fragen und Hinweise der Teilnehmenden

Die Teilnehmenden im Saal und online haben die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben. Nachträgliche Antworten sind *kursiv* dargestellt. Die Fragen und Hinweise werden hier zur besseren Übersichtlichkeit thematisch sortiert dargestellt.

### Verkehrsführung

- Bitte erklären Sie den Begriff Fahrradstraße. Es scheint hier falsche Vorstellungen zu geben.

- Auf Fahrradstraßen haben Radfahrer:innen Vorrang und dürfen nebeneinanderfahren. Es gilt grundsätzlich rechts vor links und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h. Fahrradstraßen sind in Deutschland gekennzeichnet durch das blaue Fahrradstraßenschild (Verkehrszeichen 244), das meist in Kombination mit einem Schild „KFZ frei“ im Stadtraum angebracht wird; das bedeutet also, dass auch auf Fahrradstraßen Autoverkehr erlaubt ist, Parkplätze erhalten bleiben und die ansonsten gültige Beschilderung gilt. (Herr Dr. Molter)
- Wann bekommt die Kreuzung/ U-Bahnhalte Mitte Liebfrauenstr/ Berliner Straße endlich eine echte „Rundumgrüenschaltung“ für die Ampeln - 24h pro Tag, damit einfach?
  - Anpassungen an dieser Kreuzung werden voraussichtlich 2023/2024 vorgenommen. Die Kreuzung wird mit moderner Radar- und Detektionstechnik ausgestattet, die erkennt, bei welcher Nutzergruppe der größere Bedarf für eine Grünphase herrscht. (Herr Dr. Molter)
- In welchem Schritt wird die Betrachtung auch auf die umliegenden Straßen gelenkt? Z.B. Spielstraßen im Wohngebiet?
  - Bisher sind verkehrsberuhigte Bereiche nicht das primäre Gestaltungsziel und nicht Teil der Betrachtungen, werden aber gern mit in Planung aufgenommen. In verkehrsberuhigten Bereichen gilt Schrittgeschwindigkeit (meist als 7 km/h definiert) und parken ist nicht erlaubt. (Herr Dr. Molter)
- Wieso ein Nadelöhr für Radfahrende an Einfahrt zur Zeppelinstr. Radweg entlang der Nassauer ist 6m, in der Verbindung von der Ampel zur Zeppelinstraße nur 2,5 m!
  - Im ausliegenden Konzept von PGV Alrutz sind bereits einige konkrete Vorschläge enthalten, wie mit diesem Nadelöhr während des Verkehrsversuchs umgegangen werden wird (vgl. z.B. Abbildung 4-7 auf Seite 17 im Konzept von PGV-Alrutz [https://oberursel.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZYWbLVHyM cwF8MbY8kvomSwtuMEnOrXgPIbQO6Pb2Qfg/Anlage\\_1\\_-\\_Verkehrsgutachten\\_PGV\\_Alrutz.pdf](https://oberursel.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZYWbLVHyM cwF8MbY8kvomSwtuMEnOrXgPIbQO6Pb2Qfg/Anlage_1_-_Verkehrsgutachten_PGV_Alrutz.pdf)). (Herr Dr. Molter)
- Gerade geht es um die Frage, wie der Verkehr aus dem Quartier herauskommt. Viel spannender ist die Frage: Wie kommt nicht so viel MIV in das Quartier? // Über welche Straße wird der Autoverkehr dann aus dem Quartier herausgeführt? Über die Hans-Thoma Straße? // Wieso wird Teil der Goethestr zwischen Kreisel und Zeppelinstraße nicht berücksichtigt in Plänen? Nach den Plänen würde dieser Teil sonst Sackgasse->Wenden in Kreuzung. // Warum wird nicht mit Einbahnstraße getestet? Mit Gegenverkehr ist das Projekt doch schon zum Scheitern verurteilt.
  - Die Fragen verdeutlichen den Wunsch nach effizienter Verkehrsführung und gleichzeitig weniger MIV im Quartier. Die Herausforderung besteht darin, dass Durchgangsverkehr nicht aus öffentlichen Straßen herausgehalten werden kann, eine Kontrolle durch die Polizei allerdings nicht möglich und auch nicht wünschenswert ist. Also muss es eindeutige Regelungen, wie Einbahnstraßen, geben, um geplante Verkehrsführungen umsetzen zu können. Blöcke aus Einbahnstraßen werden bereits in großen Städten wie Hamburg, München oder Paris genutzt. Der Verkehrsversuch wird auch hier Möglichkeiten bieten, Erfahrungen zu sammeln und auszuprobieren. Dabei ist wichtig zu beachten, dass die ersten Wochen des Versuchs

schwierig werden, weil das neue Verkehrskonzept ungewohnt ist. Sukzessive wird sich hier allerdings eine neue Routine einstellen. (Herr Dr. Molter)

- Wie kommt der Verkehr aus dem Quartier auf die Nassauer Straße, wenn die Zeppelinstraße eine Einbahnstraße wird?
  - Wir stehen hier von einem Dilemma; einerseits haben Herzberg- und Zeppelinstraße viel Durchgangsverkehr, der hier abkürzt, weil viele Autofahrer:innen nicht auf der Hohe- markstraße fahren wollen. Gleichzeitig sehen wir hier viele Elterntaxis und all die damit zusammenhängenden Ordnungswidrigkeiten; trotzdem fahren Bewohner:innen auf die Nassauer Straße. Das hat dazu geführt, dass die Magistratsvorlage angepasst wurde [https://oberursel.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZXFxvik-e4rasdbHCgm2PK7yy69hFHFwFKG7736DH0P1/Beschlussvorlage\\_des\\_Magistrats\\_VL-21-2022.pdf](https://oberursel.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZXFxvik-e4rasdbHCgm2PK7yy69hFHFwFKG7736DH0P1/Beschlussvorlage_des_Magistrats_VL-21-2022.pdf). Es werden dort (siehe Sachbericht in der Magistratsvorlage) zwei Varianten für die zukünftige Verkehrsführung vorgestellt, die noch geprüft und mit den Bewohner:innen diskutiert werden müssen. Eine Einbahnstraße kann also von Seiten der Behörde (ohne sonstige dringende Gründe) nicht einfach eingerichtet werden, da der Beschluss etwas anderes vorgibt. (Herr Dr. Molter)
- Ist der Verkehrsversuch, der kaum eine Änderung der bisherigen Verhältnisse der Zeppelinstraße (dort herrscht bereits Tempo 30) zu versprechen scheint, den Aufwand und die Kosten wert, in Zeiten in denen die Stadtkassen leer sind?
  - Auf ersten Blick scheint das so. Allerdings sprechen verschiedene Aspekte für den Verkehrsversuch. Ein großes Problem ist die mangelnde Barrierefreiheit in der Zeppelinstraße, die beispielsweise blinden und rollstuhlfahrenden Verkehrsteilnehmer:innen die Teilhabe erschwert. Erkundet man das Quartier aus der Höhe Kinderaugen stellt man außerdem fest, dass viele Verkehrsbereiche schwer bis gar nicht einzusehen sind. Auch Klimaadaptionsstrategien, wie Hitzereduktion durch Begrünung, sind bisher nicht Teil der Zeppelinstraße. All diese Aspekte sind im Verkehrsversuch integriert. (Herr Dr. Molter)
  - Verkehrsversuche werden vom Land Hessen gefördert und auch der Verkehrsversuch Zeppelinstraße kann auf eine Förderung hoffen. Dabei werden 70% der Gesamtkosten pauschal als förderfähig anerkannt. Auf diese 70% wird der Fördersatz der Kommune, der jährlich neu berechnet wird und zwischen 60 – 80% liegt, angewandt. Auch im Falle eines späteren Umbaus greift die Förderung der Nahmobilitätsrichtlinie.
- Werden die Autofahrer in der Rushhour nicht lieber auf die Bleibiskopfstraße ausweichen, wenn ihnen die Radfahrer in der Herzbergstraße zu sehr im Weg sind? // Zu der Frage wegen der Goethestraße: Auf dem Plan sind jeweils in beide Teile Einbahnstr die auf die Goethestraße hinführen. Wie soll man von der Goethestraße in die Zeppelinstraße fahren? // Gibt es Überlegungen, in der Herzbergstraße abwärts die Rechts-vor-Links-Regelung aufzuheben? Wird von Schülern so praktiziert, lebensgefährlich...
  - Aufgrund des frühen Planungsstadiums können diese Fragen bisher nicht final beantwortet werden. Ausweich-Verhalten des MIV wird im Rahmen des Versuchs mit dem Einsatz datenschutzgerechter Kameras beobachtet und ausgewertet werden. (Herr Dr. Molter)

*Die konkretisierten Planungen werden im Rahmen der oben beschriebenen Veranstaltungen vorgestellt.*

## Sicherheit/ Fahrradinfrastruktur

- Wann bekommt das Gymnasium Oberursel endlich mehr/ ausreichend Fahrradständer? Gerne auch im Straßenbereich, dann ist es auch Sache der Stadt statt des Kreises.
  - Es stimmt, dass die Zahl an Fahrradabstellplätzen in Oberursel bisher zu gering ist. Gleichzeitig zeigen Untersuchungen, dass sichere Abstellplätze dazu führen, das Verkehrsteilnehmende das Fahrrad auch lieber nutzen. Sichere Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum wie auch auf dem Gelände der Hochtaunusschule bereitzustellen wird daher wichtiger Teil der Überlegungen beim Verkehrsversuch sein. (Herr Dr. Molter)
- Es gibt 3200 Schüler, von denen viele Rad fahren. Welche Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer schaffende Möglichkeiten gibt es jenseits von Fahrradstraßen?
  - Eine mögliche Alternative, die zurzeit vom Bundesgesetzgeber diskutiert wird, sind sogenannte Begegnungszonen, wie es sie bereits in der Schweiz, Dänemark und anderen Ländern gibt. Das deutsche Verkehrsgesetz hat diese Bereiche bisher noch nicht definiert. In Begegnungszonen, wie es sie beispielsweise in der Schweiz oder Dänemark gibt, herrscht Tempo 20, es gibt keinerlei Schilder und Parken ist verboten. Priorität hat hier §1 der StVO, der gegenseitige Rücksichtnahme vorschreibt. (Herr Dr. Molter)
- Wie viele Einwohner hat Oberursel im Alter zwischen 10 – 50 Jahren, die Nutzer:innen der Fahrradstraße sein werden? Sind überhaupt genügend Nutzer:innen da, dass sich eine Fahrradstraße lohnt?
  - Ziel jedes guten Verkehrsplaners und Ziel des Verkehrsversuchs ist es, allen Menschen im Alter von 8 – 88 Jahren das Radfahren zu ermöglichen. Der Verkehrsversuch in der Zeppelinstraße soll also nicht nur Schüler:innen das Rad fahren ermöglichen, sondern Menschen aller Altersgruppen. [Genauere Angaben über die Demographie Oberursel können allerdings nicht gemacht werden und werden nachgereicht → Siehe unten] (Herr Dr. Molter)

Ergänzung (9.12.2022) zur Altersstruktur:

| Altersstruktur 31.12.2021  |               |               | männlich      |               |                 | weiblich      |               |                 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|
| Alter  | Gesamt        | %-Anteil      | Anzahl        | %-Anteil      | %-Anteil gesamt | Anzahl        | %-Anteil      | %-Anteil gesamt |
| bis 17 Jahre   | 8.510         | 18,09         | 4.378         | 19,20         | 9,31            | 4.132         | 17,05         | 8,78            |
| 18-34 Jahre  | 7.916         | 16,83         | 4.115         | 18,05         | 8,75            | 3.801         | 15,68         | 8,08            |
| 35-59 Jahre  | 17.445        | 37,09         | 8.455         | 37,08         | 17,98           | 8.990         | 37,09         | 19,11           |
| 60-74 Jahre  | 7.614         | 16,19         | 3.586         | 15,73         | 7,62            | 4.028         | 16,62         | 8,56            |
| über 75 Jahre  | 5.550         | 11,80         | 2.265         | 9,93          | 4,82            | 3.285         | 13,55         | 6,98            |
| <b>Gesamt</b>  | <b>47.036</b> | <b>100,00</b> | <b>22.799</b> | <b>100,00</b> | <b>48,47</b>    | <b>24.236</b> | <b>100,00</b> | <b>51,53</b>    |
| Altersstruktur der mit Hauptwohnsitz gemeldeten EinwohnerInnen zum 31.12.2021! |               |               |               |               |                 |               |               |                 |

Quelle: <https://www.oberursel.de/de/rathaus/stadtportrait/daten-und-fakten/#accordion-2-2>

- Rückfrage Moderation: Was sind die Bedenken aus der Bürgerschaft, die gegen eine Fahrradstraße sprechen?
  - RadfahrerInnen und Rad fahrende Schüler:innen halten sich nicht an die Regeln und alle Verkehrsteilnehmer:innen fahren ohnehin wie sie möchten – warum braucht es da eine Fahrradstraße, für die viel Geld ausgegeben werden muss? (Bürgerin)

- Tausende SchülerInnen nutzen den Verkehrsraum in Oberursel; für diese Gruppen muss geplant werden, sodass SchülerInnen sicher zur Schule kommen. Besorgte Eltern werden weiterhin ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren. Im Gegensatz dazu verringert höhere Verkehrssicherheit den Autoverkehr, da Eltern weniger besorgt sein müssen, dass ihre Kinder sicher zur Schule kommen. (Frau Bürgermeisterin Runge)
- Aus Sicht der Autofahrer: Was ist der größte Nachteil einer Fahrradstraße für den Autofahrer? Was der zweitgrößte? Und welchen Vorteil hat der Radfahrer?
  - (Molter) Die Nachteile für Autofahrer beschränken sich darauf, dass das Auto hinter dem Radfahrer fahren muss. Das bisherige Tempolimit von 30 km/h sowie die Parkplätze bleiben soweit erhalten. Vorteile für Radfahrer sind, dass sie nebeneinander fahren können.

## Kontrollen und Bußgelder

- Eltern stehen zum Teil schon 30 Min. vor Schulschluss im Halteverbot und begründen dies mit „Bin ja gleich weg.“ Warum wird das nicht kontrolliert? Was wird zukünftig dagegen unternommen werden? // Wie werden denn die Eltern dazu motiviert, tatsächlich die Küss- und Tschüss-Zone zu nutzen? Viele halten einfach in der Kreuzung der Goethestraße und im Halteverbot.
  - Im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements kooperieren Lehrer:innen, Eltern und Schüler:innen gemeinsam, um die Verkehrssituation im Umkreis der Schule zu gestalten, so auch die Situation mit den Elterntaxis. Der Prozess eines solchen Mobilitätsmanagements wurde mit dem Gymnasium bereits begonnen, ist seit einiger Zeit allerdings ins Stocken gekommen. Ziel ist es, hier im Rahmen des Verkehrsversuchs wieder zu kooperieren. (Herr Dr. Molter)
  - Oftmals ändert sich nichts am Verhalten der Eltern, solange diese ohne Konsequenzen an die Schule heranfahren können. Parkverbote und Gebühren scheinen hier die einzig wirksame Möglichkeit. (Frau Bürgermeisterin Runge)
- In der letzten Versammlung versprach die Verkehrsbehörde, das betreffende Viertel zu kontrollieren, um Ordnungswidrigkeiten ahnden zu können. Laut Verkehrsbehörde gab es auf Anfrage des Anwohners keine Ordnungswidrigkeiten. Er sieht das Problem in den Kontrollzeiten, die außerhalb der Hauptverkehrszeit (vor Schulbeginn und nach Unterrichtsschluss) liegen. Würde angemessen kontrolliert werden, würde es auch weniger Falschparken geben. // Warum wird die StVO nicht durchgesetzt? Parken auf Gehwegen ist nicht erlaubt. Die ganze Goethestraße ist dauernd zugeparkt.
  - Die Verkehrsplanung kann nur versuchen, die erwähnten Probleme durch gute Planung zu verringern. Gleichzeitig muss mit der Stadtpolizei und dem Ordnungsamt kooperiert werden (Herr Dr. Molter)

## Familienfreundlichkeit

- Welche Möglichkeit gibt es für Familien aus dem Norden, mit kleineren Kindern/Grundschulalter mit eigenem Rad sicher in die Stadtmitte/Holzweg zu fahren? // Bitte vergessen Sie nicht den Liebfrauen Kindergarten und die Beruhigung der Berliner Straße.
  - Auch die Kindergärten sind ein wichtiger Teil der Betrachtungen im Rahmen des Verkehrsversuchs. Denn auch Kindergärten werden immer Taxiverkehr produzieren, die Frage ist nur mit welchem Verkehrsmittel. Für Familien aus dem Norden wird man versuchen, über die Ebertstraße eine sichere Verbindung zu schaffen. (Herr Dr. Molter)
- Küss und Tschüss müssen vor dem Quartier liegen und auf dem Weg zur Arbeit aus/ in alle Richtungen. Warum nicht auch auf Nassauer Straße stadtauswärts, BSO Gelände?
  - Die jetzigen Küss und Tschüss-Halteplätze auf der Berliner Straße liegen eigentlich in der falschen Richtung. Das Dilemma liegt in der Planung immer darin, den vorhandenen Platz in der Stadt effizient zu nutzen. Das BSO-Gelände, das der Stadt gehört, ist daher ein guter Vorschlag für einen möglichen Halteplatz. (Herr Dr. Molter)

## **Anwohner:innenbelange**

- Wie wird der Kreis der AnwohnerInnen bestimmt? Bezieht sich dies auch auf Personen außerhalb der Zeppelinstraße? // Würden bei einer Regelung "Anwohner frei" nur die als Anwohner zählen, die in der Straße wohnen oder auch Personen, die in der Nachbarstraße wohnen?
  - Der Kreis der AnwohnerInnen wird sich nicht nur auf die Anwohner:innen der Zeppelinstraße beziehen, sondern auch der umliegenden Straßen. Die Bezeichnung „Anwohner frei“ ist rein rechtlich allerdings sehr schwer zu kontrollieren. [genaue Grundlage wird nachgeliefert → siehe unten] (Herr Dr. Molter)

*Ergänzung vom 9.12.2022:*

*Laut Rechtskommentar sind Anlieger, Anwohner und Bewohner gesehen das gleiche. Es sind dort wohnende Personen sowie deren BesucherInnen zugelassen, sofern sich die Grundstückszufahrt innerhalb der Straße befindet, auf die sich die Anordnung bezieht. In Nachbarstraßen darf dann nicht eingefahren werden.*

- Die Schule verfügt über eine Tiefgarage mit über 100 Stellplätzen. Dort stehen im Schnitt nur 15-20 Autos. Auf Anfrage begründete der Kreis dies mit den 35€ monatlicher Gebühr, den die Lehrer:innen der Schule nicht zahlen wollten. Warum wird diese Garage nicht genutzt, um das Parkproblem im Bereich Goethestraße/Zeppelinstraße zu lösen? Warum wird die monatliche Gebühr nicht reduziert, damit die Parkgarage wenigstens genutzt wird? // Wenn die Tiefgarage nicht von den Lehrern genutzt wird, können denn dann stattdessen die Anwohner die Plätze mieten?
  - Das Problem der Parkgarage ist sowohl der Stadt als auch dem Kreis bereits seit einiger Zeit bekannt. Der monatliche Nutzungspreis basiert auf einem Kreistagsbeschluss, der besagt, dass in allen Institutionen des Kreises dieselbe Bepreisung angewandt werden muss. Die Stadt kann an diesem Beschluss nichts ändern, wird allerdings zukünftig versuchen, hier Möglichkeiten zu bieten, um die Parkgarage für Nutzer:innen attraktiver zu machen. Gleich-



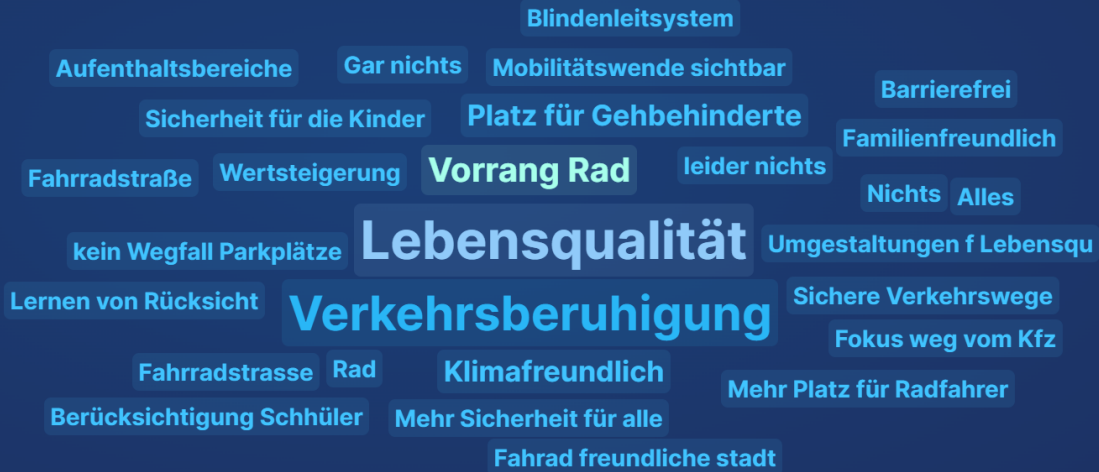
zeitig können auch Parkzeitbeschränkungen in der Umgebung der Schule den Druck auf Lehrer:innen und Schüler:innen erhöhen, in die Parkgarage auszuweichen. Dies muss allerdings durch das Ordnungsamt überwacht werden, was zusätzliche Kosten verursacht. Dies wird eventuell in den aktuell laufenden Haushaltsbeschlüssen mit einkalkuliert. (Herr Dr. Molter)

- Das Verkehrsaufkommen bündelt sich am Morgen und am Mittag; warum kann die Fahrradstraße nicht zeitlich begrenzt geplant werden?
  - (Molter) Hier scheint ein Missverständnis vorzuliegen, denn auch auf einer Fahrradstraße ist es Autofahrern jederzeit erlaubt, zu fahren. Der Verkehrsversuch umfasst neben der Fahrradbenutzung außerdem wesentlich mehr Aspekte, die ein sicheres Miteinander ermöglichen sollen, darunter Barrierefreiheit, Begrünung zur Hitzereduktion und Fahrbahnmarkierungen. Außerdem handelt es sich um wichtige Radverkehrsachsen für alle radfahrenden Menschen.
- Wer gleich mir den Wertverlust meines Grundstückes aus?
  - Moderation: Es ist nicht ganz klar, wie diese Frage gemeint ist.
  - Eine andere Bürgerin: Fahrradstraßen bedeuten keinen Wertverlust des Grundstücks. Die Straße kann weiterhin von Autos befahren werden und Anwohner erreichen demnach ihr Grundstück mit dem Auto. Das sichere Miteinander auf der Straße kann zu einer Aufwertung des Straßenraums und damit der Grundstücke führen.
- Wie ist die Planung der Parkplätze für Anwohner und deren Besucher?
  - An den Parkplätzen für Anwohner:innen und Besucher:innen wird sich erst einmal nichts verändern. (Herr Dr. Molter)
- Ist Anwohnerparken im Quartier vorgesehen?
  - Nein, nicht im Rahmen dieses Versuchs. (Herr Dr. Molter)
- Wie werden ggf. wegfallende Parkplätze für Anwohner kompensiert? // Wenn die Tiefgarage nicht von den Lehrern genutzt wird, können denn dann stattdessen die Anwohner die Plätze mieten?
  - Das wird man sich im weiteren Verlauf anschauen. Die heute erwähnten Optionen (Tiefgaragenplätze zur Verfügung stellen oder zeitlich begrenztes Parken) wird man in der Planung im Blick behalten. (Herr Dr. Molter)

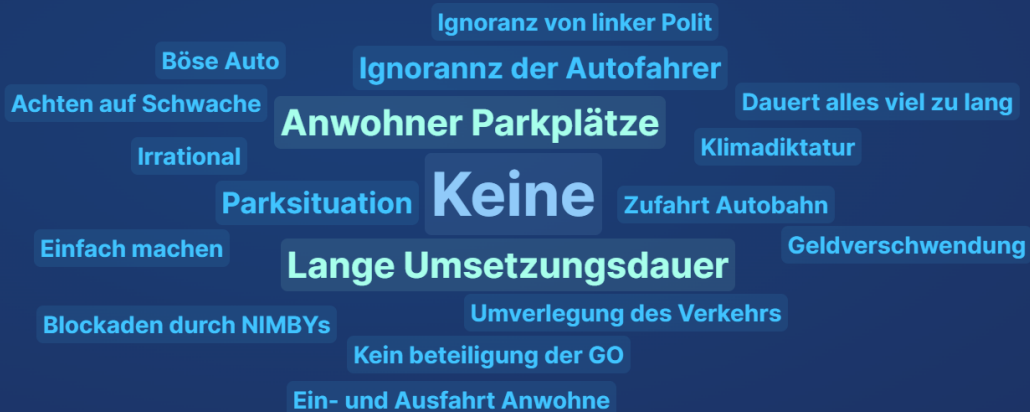
## 6. Einschätzung des Konzepts durch die Teilnehmenden

Die Abfrage über Slido nach der Einschätzung des Konzepts ergibt folgendes Bild:

### Was gefällt Ihnen an dem Konzept?



### Falls Sie Bedenken haben - warum?



## 7. Weitere Beteiligung und Abschluss

Frau Latsch bedankt sich bei allen für die Teilnahme, die Fragen und die Hinweise. Die Ergebnisse der heutigen Veranstaltung und die dazugehörigen Beschlüsse werden auf [www.oberurselindialog.de/machmit](http://www.oberurselindialog.de/machmit)

Dort wird auch über die weitere Planung und die nächsten Termine informiert. Außerdem wird über die Presse, Social Media, Politische Gremien und Flyer informiert.

Auch die Schulen und Schüler:innen werden eingebunden.

Frau Bürgermeisterin Runge bedankt sich ebenfalls bei allen und betont, wie wichtig der Austausch und die Beteiligung insbesondere zu umstrittenen Themen sind. Die Beteiligung wird wie skizziert weitergehen.

## Ihre AnsprechpartnerInnen



### **Bürgermeisterin Antje Runge**

T 06171 502-200

E [antje.runge@oberursel.de](mailto:antje.runge@oberursel.de)

### **Beteiligungsprozess**

Anna Latsch

T 06171 502-152

E [anna.latsch@oberursel.de](mailto:anna.latsch@oberursel.de)

### **Mobilität & Verkehrsplanung**

Dr. Uli Molter

T 06171 502-434

E [uli.molter@oberursel.de](mailto:uli.molter@oberursel.de)

