

A4 Kapitel 4: Mobilität

Gremium: Vorstand Grüne Oberursel

Beschlussdatum: 10.08.2020

Text

1 Wir GRÜNE stehen global und vor Ort für eine Mobilitätswende, die die
2 Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs entsprechend den Beschlüssen des Pariser
3 Abkommens auf nahezu Null bringt und dabei den Menschen in den Mittelpunkt
4 stellt. Unsere Vision? Durch eine konsequente Förderung von Fuß- und Radverkehr
5 sowie des ÖPNV garantieren wir auch für die schwächsten Verkehrsteilnehmer
6 uneingeschränkte und sichere Mobilität und leisten gleichzeitig einen Beitrag zu
7 Klima- und Gesundheitsschutz sowie zur Verbesserung der Lebensqualität aller
8 Oberurseler.

9 Die Sicherheit von Fußgängern steht dabei an vorderster Stelle. Egal ob Kinder
10 auf dem Schulweg, ältere Mitbürger beim Einkaufen, Mobilitätseingeschränkte oder
11 Sehbehinderte oder alle anderen, die ohne Fahrzeug unterwegs sein wollen: Wir
12 GRÜNEN sorgen dafür, dass deren Bedürfnisse bei der Gestaltung der Verkehrswege
13 berücksichtigt werden.

14 Mit dem Ziel, den öffentlichen Raum sowohl lebenswerter und sicherer zu machen
15 als auch den Verkehrsfluss für alle zu verbessern, wollen wir GRÜNE das
16 erfolgreiche Konzept des „Shared Space“ für Oberursel umsetzen. Wo dies möglich
17 und sinnvoll ist, hat dann nicht mehr ein Verkehrsmittel Vorrang vor allen
18 anderen, sondern alle Verkehrsteilnehmer nutzen völlig gleichberechtigt einen
19 gemeinsamen Raum.

20 Für die Verkehrssituation auf der Nassauer Straße benötigen wir dringend eine
21 Lösung. Wir GRÜNEN wollen einen attraktiven Bahnhofvorplatz als
22 Verknüpfungspunkt der verschiedenen Verkehrsmittel, der auch den
23 Sicherheitsanforderungen an den Schulweg zu den nahegelegenen weiterführenden
24 Schulen gerecht wird. Die Gestaltung dieses Areals für alle Verkehrsteilnehmer
25 hat Vorrang vor einem Ausbau der Straßenanbindung zur Weingärtenumgehung.

26 Oberursel verfügt mit der U3 über ein beliebtes Nahverkehrsangebot. Die gute
27 Anbindung an die Metropolregion Rhein-Main macht Oberursel als Wohn- und
28 Investitionsstandort attraktiv. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leistet auch
29 das Stadtbussystem, das Metropolregion und Oberurseler Zentrum mit den
30 Ortsteilen verzahnt. Für die Ortsteile ist dabei die lückenlose Verknüpfung von
31 U-Bahn und Stadtbussystem von zentraler Bedeutung. Wir wollen zusätzlich prüfen,
32 wie das Stadtbussystem um ein flexibles On-Demand-System ergänzt werden kann, um
33 die Anbindung der Ortsteile zu optimieren.

34 Wir wollen zudem die Oberurseler Stadtbusse auf ein klimafreundliches
35 Antriebssystem umstellen und die Infrastruktur des Stadtbussystems
36 kontinuierlich weiterentwickeln. Seit Jahren kämpfen wir GRÜNEN erfolgreich für
37 modern gestaltete, helle und barrierefreie Haltepunkte und sind sicher: Jeder
38 Euro für den Nahverkehr ist eine Investition in die Zukunft. Daher werden wir
39 uns auch weiterhin für die konsequente Weiterführung des barrierefreien Ausbaus
40 der Haltestellen einsetzen.

41 Die Benutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel soll noch
42 selbstverständlicher werden. Wir GRÜNEN meinen hierzu: Die Nutzung des Fahrrads
43 muss für alle Bevölkerungsgruppen – auch die schwächsten - sicher, leicht und
44 zügig möglich sein. Das Radwegenetz hat sich zwar durch dessen kontinuierlichen
45 Ausbau zuletzt gut entwickelt. Diese Entwicklung gilt es durch die
46 Weiterentwicklung des städtischen Radverkehrskonzeptes und dessen Anpassung an
47 neueste verkehrspolitische Erkenntnisse weiter voran zu treiben. Infrastruktur
48 sollte so geplant und gestaltet werden, dass sie für eine sichere und gemeinsame
49 Nutzung von Fahrrädern, Lastenrädern, Fahrrädern mit Anhängern und
50 Elektrofahrrädern geeignet ist. Zu dem Ausbau einer zukunftsorientierten
51 Infrastruktur gehört sicher auch ein die Nachfrage vorwegnehmendes Angebot an
52 modernen Fahrradständern zur Verfügung zu stellen, die auch für Lastenräder
53 geeignet sind.

54 GRÜNE Verkehrspolitik für Oberursel heißt konkret:

- 55 • Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Stadtgebiet, sobald die Gesetzgebung dies
56 ermöglicht. Bis dahin: Tempo 30 im Nebenstraßennetz (Seitenstraßen, Wohnstraßen
57 etc.) und auf Teilabschnitten der Hauptstraßen
- 58 • Verkehrsberuhigung im Bereich der Eppsteiner Straße und Ausweisung von Shared-
59 Space-Bereichen in der Kernstadt wie z.B. im Bereich der Ackergasse und der
60 Unteren Hainstraße
- 61 • Ergreifen von Maßnahmen, um Tempolimits sicherzustellen z.B. durch bauliche
62 Veränderungen und Geschwindigkeitsanzeigen
- 63 • Konsequente Weiterführung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen
- 64 • Prüfung ob durch den partiellen Umstieg auf Kleinbusse die Taktung in
65 Randzeiten erhöht und damit die Anbindung der Ortsteile optimiert werden kann
66 (Bsp. Kronberg)
- 67 • Prüfung eines flexiblen On-Demand-Systems zur Ergänzung des Stadtbussystems
- 68 • Umrüstung der Busflotte zur Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen
- 69 • Ausbau des Stromtankstellennetzes zur Förderung der Elektromobilität
- 70 • Die Stellplatzsatzung soll dahingehend geändert werden, dass bei allen neu zu
71 erstellenden KFZ-Stellplätzen, die Voraussetzungen für die Installation einer
72 Lademöglichkeit für Elektro-KFZ geschaffen werden, zumindest durch die Verlegung
73 von Leerrohren
- 74 • Ausweisung von Zeppelinstraße, Herzbergstraße und Erich-Ollenhauer-Straße als
75 Fahrradstraßen, um dieser zentralen Achse des Schülerradverkehrs gerecht zu
76 werden
- 77 • Umgestaltung von für den Radverkehr gefährlichen Kreuzungen wie z.B. dem Homm-
78 Kreisel
- 79 • Bestellung eines ehrenamtlichen kommunalen Radfahrbeauftragten, der als Träger
80 öffentlicher Belange in der Verkehrs- und Bauleitplanung gehört werden muss
- 81 • Förderung von Planung und Umsetzung des Radschnellweges Frankfurt-Vordertaunus
- 82 • Einführung und Unterstützung eines Verleihsystems für Lastenfahrräder

- 83 • Förderung und Ausbau des bestehenden Car-Sharing Angebotes
- 84 • Verzicht auf die Südumgehung