

Abschlussbericht

zum Förderprogramm

MobilitätsWerkStadt 2030

pimoo -

Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel

(01UV2020)



30. September 2021

Eingereicht von:

Dr. Uli Molter
Ina Steinhauer

Stadtverwaltung Oberursel (Taunus)
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Abteilung Verkehrsplanung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel

Inhaltsverzeichnis

I Abbildungsverzeichnis.....	3
II Tabellenverzeichnis.....	3
1. Kurze Darstellung	4
2. Eingehende Darstellung	5
2.1 Verwendungsnachweis	5
2.2 Arbeitspakete	5
2.3 Notwendigkeit der geleisteten Arbeit.....	18
III Anhang.....	19

I Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Oberurseler Verkehr 2030	11
Abb. 2: Entwurf Maßnahmendatenblatt.....	16

II Tabellenverzeichnis

Tab. 1: zahlenmäßiger Nachweis der Zuwendung	5
Tab. 2: Arbeitspakete in Phase I.....	5
Tab. 3: Bevölkerungsgruppen und Formate	8

1. Kurze Darstellung

Kernbaustein der Phase I von pimoo war es, ein verkehrliches Leitbild für Oberursel zu entwickeln, das die Diskussion über Maßnahmen in der Politik erleichtert und die Akzeptanz derselben in der Gesellschaft erhöht. Es gibt zwar zahlreiche Konzepte und Pläne mit Verkehrsbezug, aber keinen übergeordneten Richtungsweiser, wie sich der Verkehr in Oberursel in Zukunft entwickeln soll. Um das Meinungsbild der Oberurselerinnen und Oberurseler einfangen zu können, wurden zunächst verschiedene Zielgruppen ausgewählt, die in der Summe möglichst viele Bevölkerungsgruppen repräsentieren sollten. Voraussetzung war, dass sowohl unterschiedliche Alters- als auch soziodemographische Gruppen abgebildet wurden. Hierfür waren zahlreiche gruppenspezifische Beteiligungsformate geplant, die aufgrund der Pandemie in teils abgewandelter Form stattfinden mussten. So wurden bestehende Veranstaltungen genutzt (bspw. Seniorenspaziergang) oder alternative Formate gewählt (hybride Videokonferenzen). In den Sommermonaten mit geringen Infektionszahlen war es außerdem möglich, eigene Konzepte zu verwirklichen (Minecraft-Workshop mit Kindern).

Ideengeber bei der Erarbeitung des verkehrlichen Leitbildes war die Nachbarstadt Bad Homburg, die kürzlich ein „Regiebuch“ veröffentlicht hat, das unter anderem Leitlinien für die städtische bzw. verkehrliche Entwicklung beinhaltet. Zur Stadt Bad Homburg wurden in Phase I erste Kontakte für eine weitere Zusammenarbeit hergestellt. Darüber hinaus bestand eine wesentliche Kooperation mit der Hochschule RheinMain, die den wissenschaftlichen Input zum Projekt beisteuerte und zahlreiche Termine mit der Politik und die Workshops begleitete. Auch mit der Stadt Rüsselsheim sowie dem Regionalverband Frankfurt RheinMain und der Hochschule für Gestaltung in Offenbach fanden gemeinsame Termine statt, bei denen es in erster Linie um eine regionale Verknüpfung unterschiedlicher Forschungsschwerpunkte ging. Auch der Austausch mit zwei Projektentwicklern in Oberursel, die für größere Wohnbauvorhaben die Umsetzung von Mobilitätskonzepten vorsehen, war Bestandteil des ersten Förderabschnitts und soll in der zweiten Phase bei der Anwendung von zu entwickelnden Produkten ausgeweitet werden.

Hausintern fand eine enge Zusammenarbeit mit den Abteilungen Öffentlichkeitsarbeit, Stadtmarketing sowie der Pressestelle statt, letztere half insbesondere beim Aufbau der online-Plattform.

Zentrales Ergebnis der Phase I ist das von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Leitbild Verkehr für Oberursel.

2. Eingehende Darstellung

2.1 Verwendungsnachweis

Die Fördermittel der MobilitätsWerkStadt 2025 wurden zum Großteil für die zusätzliche Arbeitsstelle (Position 0817) verwendet, um die Projektarbeit durchführen zu können. Hier kam es von Januar bis Dezember 2020 zu Ausgaben in Höhe von [REDACTED] und von Januar bis März 2021 in Höhe von [REDACTED]. In der Position 0835 „Vergabe von Aufträgen“ entstanden Kosten für die Hochschule RheinMain als wissenschaftlichem Partner des Projekts [REDACTED]. Die verbleibenden Mittel in Höhe von [REDACTED] wurden in der Position 0843 verwendet. Dazu gehörten bspw. Ausgaben für hybride Videokonferenzen, eine Postkartenaktion oder die Durchführung eines Minecraft-Workshops mit Kindern.

Tab. 1: zahlenmäßiger Nachweis der Zuwendung

Position 0817	[REDACTED]
Position 0835	[REDACTED]
Position 0843	[REDACTED]
Summe	[REDACTED]

2.2 Arbeitspakete

Die Arbeit im pimoo-Projekt in Phase I wurde wie im Antrag dargestellt in verschiedene Arbeitspakete mit unterschiedlichen Zielen untergliedert:

Tab. 2: Arbeitspakete in Phase I

Arbeitspaket		Ziel
AP 0	Kommunikation	Interne und externe Information über Projektstand
AP 1	Prozesssteuerung / Anbindung an die Verwaltungsstruktur	Projektdurchführung und Information unmittelbar beteiligter Stellen sicherstellen, politische Verankerung fördern
AP 2	Workshops mit verhaltenshomonogenen Zielgruppen	Wünsche, Ziele, Meinungsbild der Oberurseler Bürgerschaft einfangen
AP 3	Handlungsrahmen	Entwicklung eines verkehrlichen Leitbildes
AP 4	Plattform & Prozessleitfaden	Evaluation des Beteiligungsprozesses
AP 5	Wissensspeicher	Digitaler Zugriff auf Dokumente und Projektstand für

		die Öffentlichkeit
AP 6	wissenschaftliche Begleitung durch die Hochschule Rhein-Main	Beisteuerung des aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstands, Versachlichung politischer Diskussionen
AP 7	Vorbereitung der Testfelder für Phase 2	Ideenentwicklung für Umsetzungsansätze in einer möglichen Phase II

Arbeitspaket 0: Kommunikation

Die gesamte Kommunikation nach innen und außen war durch die beginnende Corona-Krise geprägt. Frühzeitig wurde intern am 22.01.2020 mit der Rathausinfo die erste Information zu pimoo (Ziele, Arbeitsweise, Meilensteine...) für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Oberursel herausgegeben.

Am 02.03.2020 wurden in einem Pressetermin die Ziele, Inhalte und nächsten Schritte von pimoo der Öffentlichkeit bekannt gegeben. Die lokale Presse hat darüber ausführlich und positiv berichtet (vgl. Presseartikel in der Taunuszeitung, Oberurseler Woche, Frankfurter Rundschau im Anhang 1).

Die für den 02.04.2020 geplante öffentliche Auftaktveranstaltung musste aufgrund der Corona-Krise abgesagt werden. Stattdessen wurde Anfang Juli eine erneute Information zum Projekt über die Presse bekanntgegeben. Hier wurde insbesondere auf die Möglichkeit der Online-Beteiligung hingewiesen (vgl. Anhang 2).

Am 06.08.2020 wurde über die Presse über die stattfindende Postkartenaktion (vgl. AP 2, auf Seite 9 ff.) informiert (vgl. Anhang 3), bei der 1.000 zufällig über das städtische Einwohnermeldeamt ausgewählte Bürgerinnen und Bürger per Postkarte ihre Meinung zum Oberurseler Verkehr einfach und kostenfrei abgeben konnten. Somit konnten auch Personen befragt werden, die man insbesondere unter den Umständen der Corona-Pandemie nicht erreicht hätte, was wiederum die Repräsentativität der Ergebnisse erhöhte.

Zu einem Minecraft-Wettbewerb sowie zwei Workshops wurde ebenfalls über die Presse zur Teilnahme aufgerufen (vgl. Anhang 4). Die Ergebnisse des Minecraft-Workshops mit Kindern wurden im Oktober 2020 auf gleichem Weg kommuniziert.

Fortlaufend wurde über den aktuellen Projektstand, neue Ergebnisse etc. über die gesondert eingerichtete Webseite www.oberurselindialog.de/pimoo berichtet. Dort sind Informationen im

Wissensspeicher aufbereitet und die Ergebnisse aus den einzelnen Workshops transparent dargestellt.

Arbeitspaket 1: Prozesssteuerung / Anbindung an die Verwaltungsstruktur

Zentrales Anliegen von pimoo in der ersten Phase war neben der umfassenden Bürgerbeteiligung die Verankerung des Vorhabens in der Verwaltung. Hierzu wurde eine regelmäßig tagende Projektsteuergruppe eingerichtet. Die beteiligten Akteure wurden vernetzt, grundlegende Entscheidungen zum Projektverlauf getroffen und zentrale Schritte abgestimmt. Sie traf sich am 23.01.2020 zum ersten Mal zum internen Auftaktgespräch. Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren Bürgermeister H.-G. Brum, der erste Stadtrat C. Fink, der Geschäftsbereichsleiter Stadtentwicklung, Vertreterinnen der Pressestelle, der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit, der Hochschule RheinMain sowie der Abteilung Verkehrsplanung. Am 25.02.2020 konkretisierte die Projektsteuergruppe das weitere Vorgehen. Der Magistrat als Gemeindevorstand (Kollegialorgan) und Spitze der Verwaltung wurde am 02.03.2020 über die konkreten Arbeitsschritte unterrichtet (vgl. Anhang 5).

Am 11.03.2020 wurde der Bau- und Umweltausschuss über den Start des Projektes informiert. Kurz darauf folgte der Lockdown, der einige Planungen der Projektarbeit zunächst aussetzen ließ. Auch die Projektsteuergruppe konnte sich vorerst, obwohl monatliche Treffen geplant waren, erst Ende Mai, am 26.05.2020 wieder treffen. Es folgten Termine am 23.06.2020, 27.08.2020, 21.10.2020. Es wurden in diesen Sitzungen jeweils aktuelle Ergebnisse präsentiert und Fragen zum weiteren Vorgehen geklärt.

Die ersten Ergebnisse aus der Projektarbeit wurden am 07.09.2020 im Magistrat und am 16.09.2020 im Bau- und Umweltausschuss präsentiert (vgl. Anhang 6 und 7) sowie am 30.09.2020 in der Verkehrskommission als beratendes Fachgremium des Magistrats vorgestellt. Inhalte waren die vorläufigen Ergebnisse aus den Workshops, die Informationen auf der Projektwebseite sowie allgemeine Informationen zum Projektstand.

Im Bau- und Umweltausschuss am 16.9.2020 wurde angeregt, das Thema der Oberurseler Verkehrsentwicklung als eigenen Workshop zu gestalten. Dieser sollte im Januar 2021 stattfinden. Kernidee war der „Perspektivwechsel“, in dem die unterschiedlichen Mandatsträgerinnen und -träger verschiedene Perspektiven einnehmen sollten. Beispielsweise sollten sich autoaffine Politikerinnen bzw. Politiker in die Lage eines Radfahrenden und Fahrradbefürwortende in die Position eines Autofahrenden hineinversetzen. Die angedachte Methode umschreibt die im Antrag zur Phase 1 genannten De Bono-Denkühle. Ziel war es, Verständnis für die jeweils anderen am Ver-

kehr Teilnehmenden zu schaffen. Leider konnte diese Veranstaltung aufgrund des erneuten Lockdowns nicht stattfinden. Beim Zusammentreffen der Politikerinnen und Politiker mit unterschiedlichsten Meinungen spielt die persönliche Atmosphäre aber eine wichtige Rolle, weshalb auf eine Videokonferenz verzichtet wurde. Es wird geprüft, die Veranstaltung in pimoo 2 nachzuholen.

Arbeitspakete 2, 3 und 4: Stakeholderpartizipation/Workshops, Handlungsrahmen und Entwicklung der Plattform/des Prozessleitfadens

Hauptziel von pimoo war es, mittels einer umfassenden Bürgerbeteiligung einen verkehrlichen Handlungsrahmen (jetzt: Verkehrliches Leitbild) zu entwickeln und politisch beschließen zu lassen. Das Leitbild umfasst neben den Leitzielen auch Regeln der Zusammenarbeit (Prozess) sowie verschiedene Instrumente.

In der **Stakeholderpartizipation** wurde mit verkehrsverhaltenshomogenen Gruppen Ziele für die Verkehrsentwicklung erarbeitet werden, die dann zum Verkehrlichen Handlungsrahmen (jetzt: Verkehrlichen Leitbild) zusammengefasst wurden. Lockdowns und sonstige Beschränkungen haben viele der angedachten Beteiligungsformate undurchführbar gemacht.

Mithilfe angepasster Formate konnte dennoch ein Großteil der Gruppen befragt werden (in Tabelle 3 grün eingefärbt), wengleich die geplante individuelle Ansprache damit nur bedingt möglich war. Nur zwei angedachte Workshops bzw. Befragungen mussten aus Corona-Gründen bislang entfallen (rote Färbung). Die Aussagen von Pendelnden wurden bereits mittels Postkarten auf Mitarbeiterparkplätzen erfasst, die Befragung der ÖPNV-Nutzenden am Bahnhof wurde aufgrund unzureichender Repräsentativität (deutlich geändertem Nutzerverhalten im ÖPNV) durch den Corona-Lockdown ausgesetzt. Eine systematische Evaluation der angewandten Formate konnte aufgrund der starken Verzerrungen (Lockdown etc.) nicht durchgeführt werden. Die beiden Minecraftworkshops haben durch die Rückmeldungen der Kinder und einiger Eltern gezeigt, dass Betroffene hier ein geeignetes Format vorfanden, welches es ihnen erlaubte, an politischen Gestaltungsprozessen teilzunehmen.

Tab. 3: Bevölkerungsgruppen und Formate

Bevölkerungsgruppe	Format
Familien	Postkarten in Kindergärten verteilen
Kinder	Minecraft-Wettbewerb und -workshop
Senioren + Mobilitätseingeschränkte	Stadtspaziergang (Seniorentreff)

Personen mit Migrationshintergrund	Frauen helfen Frauen, Willkommenstreff
Wirtschaft	Hybride Videokonferenz mit angefragten und interessierten Bürgerinnen und Bürgern
Neubürger / Alteingesessene	Hybride Videokonferenz
Pendlerverkehr	Postkarten am Bahnhof /auf Mitarbeiterparkplätzen verteilen
Mobilitätsdienstleister vs. Immobilienverwalter	„Streitgespräch“
Am Projekt Interessierte	Hybride Videokonferenz
Mandatsträger	Perspektivwechsel-Diskussion
Per Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerschaft	Postkartenaktion

Es hat sich gezeigt, dass über die verschiedenen Befragungsgruppen hinweg ähnliche Zielvorstellungen für die künftige Verkehrsentwicklung bestehen. Die Mehrheit der Befragten nennt u.a. „notwendige Geschwindigkeitskontrollen bei Tempo 30“, „Optimierung der Taktung und Verknüpfung im ÖPNV“, „Stärkung Rad- und Fußverkehr“ sowie „Förderung des (staufreien) Verkehrsflusses“. Daraus konnte ein verkehrliches Leitbild (AP 2 Handlungsrahmen) erarbeitet werden.

Das **verkehrliche Leitbild** (vgl. Abb. 1) soll zukünftig politische Entscheidungsprozesse vereinfachen, indem es einen Wegweiser der verkehrlichen Entwicklung darstellt. Das Leitbild konnte aus den zahlreichen Anregungen der Oberurseler Bürgerschaft und unter Zuhilfenahme bestehender Konzepte (Klimaschutzkonzept, Radverkehrskonzept, Nahmobilitäts-Check, nicht beschlossener Stadtentwicklungsplan) entwickelt werden.

Die Arbeitsumgebung der zukünftigen gemeinsamen Arbeit aller Akteure & Stakeholder findet in Form einer **Plattform** statt. Darin sind Vorgehensweisen (Prozess: „Wie erreichen wir die Ziele?“) sowie hilfreiche vorhandene und in pimoo 2.0 zu erarbeitende Produkte („Welche alten und neuen Instrumente haben wir dafür?“) festgeschrieben, die den Prozess unterstützen.

Die genannten Prozesselemente und Instrumente sind aus der Stakeholderbeteiligung sowie der forschungsnahen Arbeit mit der HSRM abgeleitet worden. Kernelemente sind Transparenz und Offenheit, verlässliche Daten und Fakten sowie insbesondere die Möglichkeit, potenzielle Maßnahmen auf ihre Beiträge zu den inhaltlichen Zielen zu prüfen. Den Akteuren werden heute schon

und im Rahmen von pimoo 2.0 weitere Instrumente (z.B. die Bauherrenbroschüre) an die Hand gegeben, um Entscheidungen an den beschlossenen Zielen auszurichten.

Zwischenfazit aus der täglichen Verwaltungsarbeit: Aus dem politischen Raum und in der Öffentlichkeit werden seit Beginn des pimoo-Prozesses Argumente rund um die Verkehrsplanung deutlich differenzierter und offener verhandelt. Das zeigt sich zum einen in einstimmigen Anträgen quer durch sonst sehr kontrovers agierende Fraktionen, die große Nachfrage nach Beratungen zu Maßnahmen des Mobilitätsmanagements im Rahmen von Bauvorhaben (basierend auf der Stellplatzsatzung) bis hin zu Erkenntnissen in der Breite, dass zur Eindämmung der negativen Folgen des MIV diverse verzahnte Einzelmaßnahmen und nicht notwendigerweise (bauliche) Großprojekte hilfreich sind. Die erwünschte Grundlage für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrs in Oberursel ist damit geschaffen worden.

Das verkehrliche Leitbild wurde am 15. Juli 2021 mit 42:2 Stimmen nahezu einstimmig von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen (vgl. Anhang 8 und 9).

Diese sehr breite Verankerung in Bevölkerung und Politik hilft, breite Diskussionen sachlich zu führen und zielorientierte Maßnahmenentscheidungen herbei zu führen.

Es wurde in einem partizipativen Prozess erarbeitet und soll zukünftig einer Evaluationsschleife unterliegen, d.h. fortwährend angepasst und auf Gültigkeit überprüft werden. Die Ziele und Prozessschritte werden in pimoo 2.0 operationalisiert.

Oberurseler Verkehr 2030

Unser verkehrliches Leitbild

Die Sicherheit aller Menschen in Oberursel und der Erhalt der Lebensgrundlagen sind Richtmarken unseres gemeinsamen Handelns.

Wir wollen den Verkehr in Oberursel so gestalten, dass die Belange aller am Verkehr Teilnehmenden berücksichtigt werden und effiziente und nachhaltige Lösungen gefunden werden.

Der Verkehr soll für alle durchgehend, sicher, fair und wenig störend sein.

Offen und transparent werden Maßnahmen¹ ausprobiert und erprobt.

Unsere sieben Leitziele

- 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 gewährleistet.
- 6) Potentiale der Verkehrsmittelvernetzung und Digitalisierung werden konsequent genutzt.
- 7) Es macht Spaß, sich in Oberursel aufzuhalten.

Wie erreichen wir die Ziele?

Gemeinsam setzen wir bauliche und organisatorische Maßnahmen um!

So organisieren wir die gemeinsame Arbeit:

- Alle Betroffenen und Beteiligten bringen Ihre Anforderungen ein.
- Die Verwaltung stellt Daten, Fakten, Regelwerke und Fachkonzepte zur Verfügung.
- Wir probieren aus und nehmen testweise andere Perspektiven ein.
- Die Verwaltung evaluiert und bewertet Versuche.
- Wir alle können den Beitrag von Maßnahmen zum Erreichen unserer Leitziele transparent erkennen.
- Politische Gremien entscheiden gut informiert über Maßnahmen.
- Gemeinsam überprüfen wir Leitziele regelmäßig auf ihre Aktualität und passen sie gegebenenfalls an.

Welche alten und neuen Instrumente haben wir dafür?

- Wissensplattform mit Verkehrsuntersuchungen, ausgewählten Fachpublikationen, Daten, Konzepten, Berichten etc.
- Regelmäßige Verkehrserhebungen (Zählungen, Befragungen)
- Online und Offline-Diskussionsforen zu Maßnahmen (im Aufbau)
- Webseite, um Maßnahmenvorschläge zu bewerten (zu entwickeln)
- Verkehrsversuche
- Bauherren informieren: Bauherrenbroschüre (zu entwickeln)
- Kostengünstig und einheitlich bauen: Gestaltungsleitfaden (zu entwickeln)
- Ansprechpartnerin: Geschäftsstelle Verkehrsplanung (zu diskutieren)

¹ Maßnahmen sind zum Beispiel der Bau von Verkehrswegen, die Programmierung von Ampelschaltungen oder die Erarbeitung einer Stellplatzsatzung

Abbildung 1: Oberurseler Verkehr 2030. Das in der Stadtverordnetenversammlung beschlossene verkehrliche Leitbild der Stadt Oberursel (Taunus). Vgl. ausführlich auch Anhang 10

Arbeitspaket 5: Wissensspeicher

Ein Bestandteil der Phase I von pimoo war es, eine Wissens- und Austauschplattform – kurz: Wissensspeicher – zu entwickeln, auf der es zum einen möglich ist, alle relevanten in Oberursel bestehenden Pläne und Konzepte mit Verkehrsbezug einzusehen und zum anderen über verschiedene Themen diskutieren zu können. Dies ist im Entwurf auf oberurselindialog.de/pimoo gelungen. Im weiteren Projektverlauf soll die Website noch nutzerfreundlicher werden.

Auf der Startseite dieser Plattform (www.oberurselindialog.de/pimoo) finden sich zwei Projektbeschreibungen: eine umfangreiche sowie eine Version in einfacher Sprache. Dort befinden sich zwei Links, die zu den Dokumenten bzw. zum Forum leiten. Die Dokumente sind unter der Rubrik pimoo downloadbar und werden in die Bereiche Verkehrsgutachten und Konzepte aufgeteilt.

Bisher stehen 12 Verkehrsgutachten zu Bebauungsplänen sowie folgende Konzepte zum Download zur Verfügung:

- Nahmobilitätsplan
- Regiebuch Bad Homburg v.d.H. 2030
- Nahmobilität für Migranten – Ergebnisbericht Fraunhofer IML
- Broschüre zum Thema „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptstraßen“ des Umweltbundesamtes¹
- Radverkehrskonzept – Zielnetz 2025 und Erläuterungsbericht (Stadt Oberursel)
- Klimaschutzkonzept – Endbericht und Maßnahmenkatalog (Stadt Oberursel)
- Stellplatzsatzung und Leitfaden
- Konzept Bewohnerparken

Das Forum dient der online-Beteiligung. Dort wurden verschiedene Diskussionen gestartet, bspw. zu Tempo 30, E-Lastenradverleih, Parkraummanagement oder Verkehr in Corona-Zeiten. Es konnten aber auch unabhängige Fragestellungen oder Beiträge durch angemeldete Nutzerinnen und Nutzer verfasst werden. Insgesamt stieß diese Form der Beteiligung nicht auf die erwartete Resonanz.

Neben den Dokumenten und der online-Beteiligung dient die Plattform außerdem dazu, Projektergebnisse einzusehen. Insbesondere wurden hier aktuelle Statusberichte zu den stattgefundenen Workshops eingestellt.

¹Umweltbundesamt 2016: Wirkungen von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf)

Arbeitspaket 6: wissenschaftliche Begleitung durch die Hochschule RheinMain

Neben der wissenschaftlichen Prozessbegleitung und Qualitätssicherung unterstützte die Hochschule RheinMain zunächst bei der anfänglichen Grundlagenrecherche, die v.a. das Erschließen des wissenschaftlichen Erkenntnis- und Diskussionsstandes zu Methoden, Verfahren und Inhalten kommunaler (Verkehrs-) Planungsprozesse (in kleinen und mittleren Kommunen) umfasste. Weiterhin nahm die Hochschule RheinMain an den Treffen der Projektsteuergruppe teil. Ergänzt wurde die Kooperation durch regelmäßige bilaterale Treffen mit der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Oberursel sowie diverser Videokonferenzen aufgrund der Corona-Krise.

Der Fokus der wissenschaftlichen Begleitung in Phase I lag in der Erarbeitung innovativer Ansätze zur Bewertung von Maßnahmen. Hierzu wurden Grundlagen eines Beurteilungsansatzes für verkehrs- und mobilitätsbezogene Maßnahmen entwickelt, an denen in Phase II weiter angeknüpft wird.

Bewertungsverfahren für verkehrsplanerische Maßnahmen bilden im standardisierten Verkehrsplanungsprozess einen zentralen Schritt und dienen der Abwägungs- und Entscheidungsvorbereitung. Ihre gegenwärtig starke Fokussierung auf verkehrstechnische und verkehrsflussbezogene Fragestellungen bildet aktuelle verkehrspolitische Zielstellungen und die mit dem Paradigma einer nachhaltigen Entwicklung einhergehenden Strategien jedoch nicht mehr hinreichend ab.

Dahingehend wurden im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung die heute gängigen und standardisierten Bewertungsverfahren in der Verkehrsplanung hinsichtlich möglicher Alternativen und Modifikationen untersucht. Hierzu wurden die Zielsysteme und Paradigmen der Verkehrsplanung analysiert und heute wichtige Zielrichtungen und Kriterien herausgestellt, die bei kommunalen Bewertungs- und Entscheidungsprozessen stärkere Berücksichtigung finden sollten.

Unter Einbezug von Beispielen interdisziplinärer Bewertungsverfahren sowie auf Basis des konventionellen Bewertungsablaufes der Verkehrsplanung, wurden eigene alternative Bewertungsansätze für die Beurteilung verkehrlicher Maßnahmen am Fallbeispiel Oberursel (Taunus) entwickelt und testweise angewandt. Dazu wurde der aktuelle Bewertungs- und Entscheidungsprozess der Stadt Oberursel mithilfe eines Experteninterviews analysiert und verkehrliche Grobmaßnahmen auf Basis vorhandener Konzepte zusammengetragen. Fokussiert wurde eine mögliche Operationalisierung der Zielerreichung einer Maßnahme.

Die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen für die Stadt Oberursel lassen eine mögliche kommunale Anwendbarkeit der Ansätze erkennen und sind im Projekt pimoo 2.0 weiter zu verfol-

gen. Die daraus ableitbaren Erkenntnisse machen sichtbar, dass ein weitergehender Forschungsbedarf in diesem Themengebiet besteht und ein Grundkonsens über zu erreichende (verkehrspolitische) Ziele essenziell ist.

Auch eine lokale Debattenkultur, die Themen immer wieder aufgreift und bspw. durch Fachvorträge am Laufen hält, kann das Bewusstsein der Akteure schärfen und Akzeptanz für Veränderung schaffen. V.a. zivilgesellschaftliches Engagement ist auf dem Weg zu einer kommunalen Verkehrswende wesentlich. Eine intensive und frühzeitige Partizipation der Bevölkerung und sonstiger Akteure ist eine wichtige Voraussetzung, um die gesteckten Ziele und notwendigen Veränderungen voranzutreiben. Dies bedeutet jedoch nicht, dass eine ausgiebige Beteiligung auch automatisch den gewünschten Erfolg garantiert. „Kommunale Politik tut also gut daran, die Bürgerschaft als Co-Produzierende nicht für ein bloßes Zulassen der Verkehrswende zu gewinnen, sondern sie auch ernsthaft und konstruktiv als Partnerin «auf Augenhöhe» in das Großvorhaben kommunale Verkehrswende einzubeziehen“ (HBS 2020: 26f.²).

Durch den Lokalbezug wird die Verkehrswende für die Menschen erlebbar, schafft somit durch kollektive Wirksamkeitserfahrungen mehr Akzeptanz und bringt Gewinne für die Kommune und deren Umweltqualität (z.B. durch Verbesserung der Luft und des Wohnumfeldes, Erhöhung der Verkehrssicherheit, usw.). Eine ökologisch, sozial und ökonomisch effiziente Mobilität, die die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen sowie Unternehmen ermöglicht muss ins Bewusstsein aller Betroffenen gelangen (Aktivierung sozialer Normen). Vor diesem Hintergrund kann die kommunale (Verkehrs-)Politik Erfolge erzielen, indem für die Gewinne und Qualitäten, die eine Verkehrswende mit sich bringt, aktiv geworben wird.

Dabei ist es notwendig, konkrete und operationalisierte Zielvorstellungen zu definieren. Also die Frage, was konkret wo und bis wann auf transparentem Maßstab erreicht werden soll. Damit kann die Kommune ihren Status quo beurteilen und künftige Maßnahmen in Bezug auf die Erreichung ihres Leitbildes besser einordnen.

Eine fehlende Definition des verkehrlichen Leitbildes für Oberursel oder eine mangelnde Positionierung der Stadt kann zu Problemen bei der Zielerreichung führen. Politik und Verwaltung müssen in dieselbe Richtung blicken. An dieser Stelle sind Differenzen, v.a. bei der Bewertung und Umsetzung von geplanten Maßnahmen möglich, wenn keine einheitliche Zielvorstellung vorliegt.

² HBS - HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG (2020): Praxis kommunale Verkehrswende. Ein Leitfaden. In: Schriften zur Ökologie. Band 47.

Hierzu konnte, wie bereits erläutert, in der Phase I ein verkehrliches Leitbild erarbeitet und im Juli 2021 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden.

Um die definierten Maßnahmen aus den vorhandenen verkehrlichen Konzepten der Stadt nach ihrem Beitrag zum Erreichen gesetzter Ziele beurteilen und abwägen zu können, wurden, wie zuvor beschrieben, alternative Ansätze zur Bewertung von Maßnahmen entwickelt. Im Fokus stand v.a. der Entwurf eines Bewertungstools, welches die Zielerreichung einer Maßnahme messbar macht: Die entwickelte Bewertungsmatrix ermöglicht es, einzelne Zielkriterien individuell bestimmen und über die Zuordnung von Bedeutungsfaktoren innerhalb eines Zielsystems isoliert gewichten zu können. Die Maßnahmenbewertung erfolgt dann über die Vergabe von Punkten und der Herleitung eines Zielerreichungsgrades (Abb. 2). Zusammen mit dem Wissensspeicher dient das Tool dazu, Bewertungs- und Entscheidungsprozesse in der Praxis zu beschleunigen. Die Bewertungsmatrix wurde bei einer testweisen Beurteilung verkehrsplanerischer Grobmaßnahmen in Phase I erprobt.



Maßnahmendatenblatt

zur Bewertung und Beurteilung verkehrlicher
Maßnahmen



Grobmaßnahme/Projektname: Ausbau und Stärkung des Radverkehrs										
Priorität: hoch										
Kurzbeschreibung und Ziele der Grobmaßnahme <ul style="list-style-type: none"> • Zielgruppenspezifische Fahrradangebote ausbauen • Aufbau eines Fahrradverleihsystems als Bestandteil des kommunalen Mobilitätsangebots • Radverkehrskonzept umsetzen • Aufbau eines Lastenradverleihs für die Innenstadt und für Wohngebiete prüfen • Fußgängerzone für Radverkehr öffnen • ... 										
Zuständigkeiten: Verkehrsplanung, Stadt Oberursel, ...		Beteiligte Akteure: Schulen, Wirtschaft, Einzelhandel, ...								
Zeitliche Umsetzbarkeit: <input type="checkbox"/> Kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig <input type="checkbox"/> Langfristig	Aufwand: <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch	Kosteneinschätzung: <input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch								
Einordnung in 4-Stufen: <input type="checkbox"/> Umdenken <input type="checkbox"/> Optimieren <input checked="" type="checkbox"/> Ausbau <input type="checkbox"/> Neubau	Anmerkungen: Tlw. auch den Stufen Optimieren & Umdenken zuzuordnen	Beitrag zur Zielerreichung: 70 % <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">☹️ Voll erfüllt: >80%</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">😐 Teilweise erfüllt: >40%</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">😊 Erfüllt: >60%</td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;">😞 Nicht oder kaum erfüllt: <40%</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	☹️ Voll erfüllt: >80%	<input type="checkbox"/>	😐 Teilweise erfüllt: >40%	<input type="checkbox"/>	😊 Erfüllt: >60%	<input checked="" type="checkbox"/>	😞 Nicht oder kaum erfüllt: <40%	<input type="checkbox"/>
☹️ Voll erfüllt: >80%	<input type="checkbox"/>	😐 Teilweise erfüllt: >40%	<input type="checkbox"/>							
😊 Erfüllt: >60%	<input checked="" type="checkbox"/>	😞 Nicht oder kaum erfüllt: <40%	<input type="checkbox"/>							
Informationen zur Bewertung: Durchführung der Bewertung am 24.08.2020 in einem partizipativen Prozess beteiligter Akteure und der Verkehrsplanung. Die Grobmaßnahme erfüllt das Ziel 1 zu 83%, Ziel 2 zu 56%, Ziel 3 zu 81 % und Ziel 4 zu 91%.										
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen: Grobmaßnahme 2, Grobmaßnahme 7, Grobmaßnahme 9										
Rechtliche Regelungen / mögliche Förderungen: Bebauungspläne, StVO, ... Förderung der Nahmobilität, Förderung zu Modellvorhaben des Radverkehrs, ...										
Weitere Informationen / Anmerkungen / Verweis auf Konzepte: Radverkehrskonzept, Nahmobilitätsplan, Klimaschutzkonzept										

Abb. 2: Entwurf Maßnahmendatenblatt (eigene Darstellung 2021)

Arbeitspaket 7: Vorbereitung der Testfelder für Phase 2

Verschiedene Testfelder bzw. Verkehrsversuche sind für pimoo 2.0 vorbereitet worden.

Zwei Versuche betreffen konkrete Wohnbauvorhaben, in denen auf der Basis der Stellplatzsatzung Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für bis zu 200 Bewohnende umgesetzt werden. Die Vorhabentragenden wurden intensiv zu den geeigneten Maßnahmen (Carsharing, Fahrradverleih, Mietertickets etc.) und der Umsetzbarkeit beraten. Die entsprechenden Bauanträge liegen mittlerweile mit positiven Stellungnahmen vor. Ein weiteres Bauvorhaben mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist aktuell in der Abstimmung und wird je nach Projektfortschritt mit einbezogen. Das Mobilitätsverhalten in den Quartieren / Bauvorhaben wird mittels der zu entwickelnden App in pimoo 2.0 analysiert.

Auf mehrheitlichen Wunsch aus der Bevölkerung und politischen Gremien sind Versuche an Lichtsignalanlagen vorbereitet worden. Dort wird geprüft, welche vereinfachten und geeigneten Signalprogramme für zu Fuß Gehende und Radfahrende umsetzbar sind.

Aus einer umfassenden Bürgerbeteiligung zu einer wichtigen auf den Marktplatz zuführenden Straße im historischen Stadtkern entstand der Wunsch, Straße und Platz temporär mittels versenkbarer Poller zu beruhigen. Die Standorte und die jeweiligen Auswirkungen der Poller werden in einem oder mehreren Verkehrsversuchen getestet, evaluiert, um darauf aufbauend politische Entscheidungen zu ermöglichen.

Weitere Verkehrsversuche werden entsprechend der Wünsche aus Öffentlichkeit und Politik geprüft.

2.3 Notwendigkeit der geleisteten Arbeit

Ziel des Projektes „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“ für Phase I war der Aufbau einer Plattform, die den Austausch zwischen Politik, Verwaltung und Bürgerschaft ermöglicht und Grundlagen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für die Stadt Oberursel schafft. Bisher existieren in Oberursel keine von der Mehrheit der Stadtbevölkerung getragenen und von der Politik beschlossenen Ziele, wie sich der Verkehr in Oberursel zukünftig entwickeln soll. Die zahlreichen Maßnahmen, die in vorhandenen Konzepten und Plänen (bspw. Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept, Stellplatzsatzung) bereits definiert wurden, führen zu immer wiederkehrenden Diskussionen. Ein wesentliches Ziel der Phase I bestand demnach in der partizipativen Entwicklung eines übergeordneten Leitbildes sowie in der Erarbeitung einer ergebnisorientierten Verfahrensweise, welche zukünftige Entscheidungsprozesse deutlich vereinfachen und eine höhere Akzeptanz schaffen sollen.

Durch regelmäßige Sitzungen der Projektsteuergruppe, zu der auch der Bürgermeister und der Erste Stadtrat gehörten, wurde eine fortlaufende Information der Verwaltungsspitze sichergestellt. Auch Magistrat sowie Bau- und Umweltausschuss wurden in regelmäßigen Abständen über den aktuellen Sachstand des Projekts informiert.

Die pimoo-Aktivitäten entfalten offensichtlich Wirkung: in Ausschusssitzungen, in der Zivilgesellschaft, in sozialen Medien mit Bezug zu Oberursel lässt sich feststellen, dass das Thema der Verkehrsentwicklung breiter und zielorientierter diskutiert wird.

Mit dem Beschluss zum verkehrlichen Leitbild wurde der Grundstein für die weitere Arbeit der Verkehrsplanung gelegt. Ohne die Zuwendung hätte es keine personellen Ressourcen für die Erarbeitung des umfangreichen Beteiligungsprozesses gegeben, in deren Folge kein Entwicklungsweg für den Verkehr von Oberursel aufgezeigt hätte werden können. Das Vorhaben wäre ohne Förderung nicht möglich gewesen, weil die dargestellten Arbeiten und Prozesse neben der alltäglichen Verwaltungsarbeit nicht zu leisten sind.

Dienstag, 3. März 2020

OBERURSEL · STEINBACH

Seite 13

Leitplanken für die Verkehrswende

OBERURSEL Bürger können Mobilitäts-Ziele entwickeln – Hochschule begleitet Projekt wissenschaftlich

Ob es um neue Bauvorhaben geht, die Belebung von Oberursels Innenstadt oder den Wochenmarkt – immer spielen in den Diskussionen die Auswirkungen auf den vorhandenen oder künftigen Verkehr eine zentrale Rolle. Ganz zu schweigen von dem Tempo-30-Test auf mehreren Durchgangsstraßen und dem Vorhaben, die Nassauer Straße an die Weingärtenumgehung anzuschließen.

Noch immer drehe sich dabei vieles um das Auto, sagt Bürgermeister Hans-Georg Brum (SPD). Allerdings habe auch Oberursel die Verkehrswende bereits begonnen. Davon zeugten spezielle Konzepte für Klimaschutz und Radverkehr oder der „Nahmobilitäts-Check“, der vor allem Fußgänger und Radfahrer in den Blick nimmt.

Nun will die Stadt als nächsten Schritt ein ganzheitliches Leitbild für den Verkehr der Zukunft in der 46.000-Einwohner-Kommune entwickeln. Am Ende soll ein integrierter verkehrlicher Handlungsrahmen stehen, der die bereits vorhandenen Konzepte nicht ersetzt, sondern zusammenführt, erklärt Ina Steinhauer, die das Projekt mit dem Namen „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“ gemeinsam mit dem Leiter der städtischen Verkehrsplanung, Dr. Uli Molter, maßgeblich betreut.

Gruppen für Kinder und Senioren

Mitmachen sollen dabei auch die Bürgerinnen und Bürger. Los geht es mit einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 2. April. Anschließend können sich interessierte Oberurseler in Workshops mit Gegenwart und Zukunft der Mobilität in ihrer Stadt befassen.

Vorgesehen sind spezielle Arbeitsgruppen für Kinder, Jugendliche, Senioren, Einzelhandel, Gewerbe, Mobilitätseingeschränkte, Neubürger, Alteingesessene und Menschen mit Migrationshintergrund. „Wir wollen für jede Gruppe

pe ein Meinungsbild erfragen“, sagt Ina Steinhauer. Ziel sei ein möglichst repräsentatives Ergebnis, aus dem dann am Ende ein Leitbild für die gesamte Stadt hervorgehen soll.

Wer nicht an einem der Workshops teilnehmen kann oder möchte, soll den Planungsprozess über eine Online-Plattform mitverfolgen können. Sie wird ab dem 2. April unter oberurselindialog.de/pimoo zur Verfügung stehen.

Bund übernimmt Großteil der Kosten

Darüber hinaus wird das Projekt wissenschaftlich begleitet durch die Fachgruppe Mobilitätsmanagement der Hochschule Rhein-Main in Wiesbaden. Die Studenten werden alle in den Workshops erarbeiteten Einzelvorschläge nach ihrem Beitrag zum Erreichen der Vision und der strategischen Ziele bewerten.

Darüber hinaus werde es während der Projektarbeit eine Zusammenarbeit mit der Stadt Küsselsheim und dem Regionalverband Frankfurt Rhein-Main geben, kündigt Uli Molter an. Ebenso wie Oberursel nehmen sie an einem Förderprogramm des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) teil.

Was für Oberursel bedeutet, dass das Stadtsäckel von primoo kaum belastet wird, 98.000 Euro übernimmt die Bundesregierung, was einer Förderquote von 94 Prozent der Kosten entspricht.

Als Ergebnis des Projekts sollen am Ende zwei Leitfäden stehen. Einer, der die Inhalte umfasst und steuert, der die Projektarbeit bewertet und Empfehlungen für künftige Beteiligungsverfahren gibt.

Mit etwas Glück könne die Stadt anschließend noch an Phase zwei des BMBF-Förderprogramms teilnehmen, hofft Ina Steinhauer. Dann würde der Bund sich auch noch für drei Jahre an den Kosten für die Umsetzung der Vorschläge beteiligen.

TORSTEN WEIGELT



Verkehrsknoten: Von der S-Bahn bis zum Fußgänger kommt am Bahnhof einiges zusammen. FOTOS: JOCHEN REICHWEIN

Ergebnisse bis Oktober

Der Zeitplan ist ambitioniert. Nach dem Willen der Verantwortlichen soll der „Integrierte verkehrliche Handlungsrahmen“ bis Oktober stehen, so dass die Stadtverordneten dann bereits darüber abstimmen können.

Am 11. März wird der Bauausschuss über das Vorhaben unterrichtet. Eine Info-Veranstaltung am Donnerstag, 2. April, ab 18 Uhr im Rathaus, markiert den Auftakt der Bürgerbeteiligung. Zwischen Mai und Juli sind mehrere Workshops für verschiedene Zielgruppen von Kindern bis Senioren geplant. Parallel dazu wird eine Informationsplattform entwickelt, die ab 2. April online abrufbar sein wird.

Für die Auftaktveranstaltung und die Workshops kann man sich per E-Mail an pimoo@oberursel.de anmelden. Interessierten an den Workshops sollten zusätzlich die von Ihnen präferierte Gruppe angeben. Über die gleiche E-Mail-Adresse können Bürgerinnen und Bürger Fragen und Anregungen an die Projektverantwortlichen Ina Steinhauer und Uli Molter richten. Per Telefon sind sie unter (06171) 502-433 und -434 zu erreichen.



Ina Steinhauer und Uli Molter kümmern sich um das Projekt.

Erfolgreiche Hühnerdiebe

Oberursel – Ohne Beute mussten Unbekannte Ende der vergangenen Woche das Gelände eines Geflügelzuchtvereins an der Oberurseler Straße wieder verlassen. Wie die Polizei mitteilt, hatten die potenziellen Hühnerdiebe in der Zeit von Donnerstag, 19 Uhr bis Freitag, 10 Uhr versucht, die Tür eines Hühnerstalles aufzubrechen. Als das nicht gelang, schlugen sie eine Fensterscheibe ein. Ob sie ins Innere des Stalls eingestiegen, ist unklar. Gestohlen wurde jedenfalls nichts. Die Täter verursachten lediglich einen Sachschaden von rund 100 Euro. Zeugen werden gebeten, sich bei der Polizeistation Oberursel unter (06171) 62400 zu melden. red

Wandern nach Niederursel

Oberursel – Die Naturfreunde wandern am Sonntag, 8. März, nach Niederursel. Treffpunkt ist um 9.30 Uhr am Oberurseler Bahnhof. Von da geht es zu Fuß durch das Feld nach Niederursel, wo die Gruppe zur Mittagssnack im Gasthaus „Zum Lahmen Esel“ einkehrt. Anmeldungen bei Wanderführer Eduard Richter, Telefon (06171) 53217. red

Offenes Singen für Senioren

Weißkirchen – Am Donnerstag, 5. März, lädt der Seniorentreff in der Versöhnungsgemeinde, Weißkirchenstraße 62, zum offenen Singen ein. Um 14.30 Uhr gibt es Kaffee, das Singen startet um 15 Uhr. Weitere Infos im Seniorentreff unter Telefon (06171) 58 5333 oder (0160) 98 25 54 44 sowie persönlich mittwochs von 9-12 Uhr und 15-17 Uhr im Alten Rathaus, Urzelbachstraße 59. red

Gemeinsam kochen im Pfarrheim

Stierstadt – Im Pfarrheim St. Se

Presseartikel Frankfurter Rundschau vom 05.03.2020

Bürger planen die Verkehrswende

OBERURSEL Kinder, Senioren und Migranten eingebunden / Hochschule begleitet Projekt wissenschaftlich

VON TORSTEN WEIGELT

Ob es um neue Bauvorhaben geht, die Belebung von Oberursels Innenstadt oder den Wochenmarkt – immer spielen in den Diskussionen die Auswirkungen auf den vorhandenen oder künftigen Verkehr eine zentrale Rolle. Ganz zu schweigen von dem Tempo-30-Test auf mehreren Durchgangsstraßen und dem Vorhaben, die Nassauer Straße an die Weingärtenumgehung anzuschließen.

Noch immer drehe sich dabei vieles um das Auto, sagt Bürgermeister Hans-Georg Brum (SPD). Allerdings habe auch in Oberursel die Verkehrswende bereits begonnen. Davon zeugten spezielle Konzepte für Klimaschutz und Radverkehr oder der „Nahmobilitäts-Check“, der vor allem Fußgänger und Radfahrer in den Blick nimmt.

Nun will die Stadt als nächsten Schritt ein ganzheitliches Leitbild für den Verkehr der Zukunft in der 46.000-Einwohner-

Kommune entwickeln. Am Ende soll ein „integrierter verkehrlicher Handlungsrahmen“ stehen, der die bereits vorhandenen Konzepte nicht ersetzt, sondern zusammenführt, erklärt Ina Steinhauer, die das Projekt mit dem Namen „Pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“ gemeinsam mit dem Leiter der städtischen Verkehrsplanung, Uli Molter, maßgeblich betreut.

Der Zeitplan ist ambitioniert. Nach dem Willen der Verantwortlichen soll der „Integrierte verkehrliche Handlungsrahmen“ bis Oktober stehen, so dass die Stadtverordneten darüber abstimmen können.

Am 11. März wird der Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr über das Vorhaben informiert. Auftakt der Bürgerbeteiligung ist am Donnerstag, 2. April, ab 18 Uhr eine Info-Veranstaltung

im Rathaus. Zwischen Mai und Juli sind Workshops für verschiedene Zielgruppen von Kindern bis Senioren geplant. Für die Auftaktveranstaltung und die Workshops kann man sich per E-Mail an pimoo@oberursel.de anmelden.

Ebenfalls über diese E-Mail-Adresse können Bürger Fragen und Anregungen an die Projektverantwortlichen richten. Sie sind auch unter (06171) 502-433 und -434 zu erreichen. two

werbe, Mobilitätseingeschränkte, Neubürger, Alteingesessene und Menschen mit Migrationshintergrund. „Wir wollen für jede Gruppe ein Meinungsbild erfragen“, sagt Ina Steinhauer. Ziel sei ein möglichst repräsentatives Ergebnis, aus dem dann am Ende ein Leitbild für die gesamte Stadt hervorgehen soll.

Wer nicht an einem der Workshops teilnehmen kann oder möchte, soll den Planungsprozess über eine Online-Plattform mitverfolgen können. Sie wird im Internet ab dem 2. April unter oberurselindialog.de/pimoo zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus wird das Projekt wissenschaftlich begleitet durch die Fachgruppe Mobilitätsmanagement der Hochschule Rhein-Main in Wiesbaden. Die Studenten werden alle in den Workshops erarbeiteten Einzelvorschläge nach ihrem Beitrag zum Erreichen der Vision und der strategischen Ziele bewerten. Darüber hinaus werde es während der Pro-

jektarbeit eine Zusammenarbeit mit der Stadt Rüsselsheim und dem Regionalverband Frankfurt Rhein-Main geben, kündigt Uli Molter an. Ebenso wie Oberursel nehmen sie an einem Förderprogramm des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) teil. Was für Oberursel bedeutet, dass das Stadtsäckel von Pimoo kaum belastet wird. 98.000 Euro übernimmt die Bundesregierung, was einer Förderquote von 94 Prozent der Kosten entspricht.

Als Ergebnis des Projekts sollen am Ende zwei Leitfäden stehen. Einer, der die Inhalte umfasst und steuert, der die Projektarbeit bewertet und Empfehlungen für künftige Beteiligungsverfahren gibt.

Mit etwas Glück könne die Stadt anschließend noch an Phase zwei des BMBF-Förderprogramms teilnehmen, hofft Ina Steinhauer. Dann würde der Bund sich auch noch für drei Jahre an den Kosten für die Umsetzung der Vorschläge beteiligen.

PROJEKTABLAUF

Mit Druck und „pimoo“ zum Verkehrs-Leitbild

Oberursel (js). Die Zeiten von Generalverkehrsplänen gehören der Vergangenheit an. Zumindest im Denken der Verkehrsplaner, die eine andere Zukunft im Auge haben. Wurden im 20. Jahrhundert Generalverkehrspläne, in denen Straßen die Hauptrolle spielen, aufgrund von Prognosen entwickelt, soll es nun unter veränderten Rahmenbedingungen eher um „Leitplanken“ gehen. Auto first, die Regel darf nicht mehr gelten, es muss um „integrierte Nahmobilität“ gehen. Die Leitplanken sind ein neues Leitbild, also eine veränderte Vorstellung von Verkehr im urbanen Raum und daraus entwickelte strategische Ziele zum Verkehrs- und Mobilitätsverhalten der Menschen in diesem öffentlichen Raum.

Klingt kompliziert, ist auch komplex, könnte aber einfach sein, wenn man sich in diesem Raum, auch etwa mit den Nachbarn, auf gemeinsame Ziele einigt. Wie groß der Raum ist, können die Akteure selbst definieren. Im Idealfall wird eine gemeinsame Umsetzungsstrategie erarbeitet. Oberursels Leiter der städtischen Verkehrsplanung, Uli Molter, spricht vom „neuen Weg“, an dessen Ende konkrete Ziele stehen müssten, die aber auch sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden könnten. Der Generalverkehrsplan, das sei ein „Spiel, das man nicht gewinnen kann“. Oberursels Verkehrsplaner haben aus dem Auftrag des Stadtparlaments, einen „integrierten verkehrlichen Handlungsrahmen“ zu entwickeln, einen anderen Schluss gezogen. Das neue Spiel heißt „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“. Akteure darin sollen Stadt- und Verkehrsplaner mit wissenschaftlichem Begleitschutz und vor allem die Menschen sein, für die jener Handlungsrahmen definiert wird.

Seit Januar arbeiten Molter und Projektkoordinatorin Ina Steinhauer aus seiner Abteilung an „pimoo“, finanziert wird die einjährig geplante „Phase 1“ aus Fördermitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) in Höhe von knapp 98 000 Euro, die Stadt muss nur 6000 Euro draufpacken. Mit im Finanzpaket integriert sind 30 000 Euro für die wissenschaftliche Begleitung durch eine „Fachgruppe Mobilitätsmanagement“ der Hochschule RheinMain Wiesbaden. Sie steuert den jeweils aktuellen Forschungsstand aus der Verkehrswissenschaft bei und begleitet die Arbeit am Ort in den politischen Gremien und in den geplanten etwa zehn Workshops mit interessierten Bürgern. Das Titel-

bild einer kleinen Präsentation der Abteilung Verkehrsplanung zeigt in Form eines Piktogramms in einfacher Struktur, worum es bei „Integrierter Verkehrsplanung“ geht. Umr alle, die im definierten öffentlichen Verkehrsraum unterwegs sind. Egal, ob mit Pkw, Lkw oder Motorrad, Fahrrad oder Roller, mit dem Stadtbus, der U-Bahn oder zu Fuß. Die Fußgänger ganz bewusst unterteilt in mobile und weniger mobile Menschen, Eltern mit Kleinkindern und ältere Menschen mit Spazierstock, in ihrer Mobilität massiv eingeschränkte Bürger. Auf der letzten Seite symbolisiert eine schwarz-weiß-karierte Zielfahne wie beim Autorennen, dass ein Ziel erreicht ist. Wenn zwei Leitfäden erarbeitet wurden: Einer für die Inhalte des Projekts, die entwickelten Visionen und strategischen Ziele samt Maßnahmen zu deren Erreichung, der andere sollte das Projekt bewerten und Empfehlungen für künftige Beteiligungsverfahren geben.

Bürgerbeteiligung

Richtig einsteigen in „pimoo“ können Bürger ab sofort mit einer formlosen Anmeldung zur ersten großen Informationsveranstaltung am Donnerstag, 2. April, um 18 Uhr im Rathaus-Sitzungssaal per E-Mail an pimoo@oberursel.de Nach der Vorstellung des Projekts werden bereits erste Anregungen aus der Bürgerschaft zu einem neuen verkehrlichen Leitbild gesammelt. Danach folgt zwischen Mai und Juli der Einstieg in diverse Workshop-Formate, in denen Visionen und strategische Ziele, Chancen und Mängel im Oberurseler Verkehrssystem erfasst und erarbeitet werden sollen. Bewusst werden dabei unterschiedliche Zielgruppen angesprochen, um ein differenziertes Bild über Wünsche und Klagen zu bekommen, auf die mit unterschiedlicher Zielsetzung reagiert werden soll. Auch hier reicht eine formlose E-Mail an pimoo@oberursel.de für die Teilnahme, ebenfalls unter Angabe der präferierten Zielgruppe.

Parallel zu den Workshops wird eine Informationsplattform entwickelt, auf der bestehende Pläne, Konzepte und geplante Maßnahmen transparent abrufbar sind. Auf der Plattform kann man Nachrichten und Kommentare hinterlassen, Diskussionen eröffnen und Anregungen einstellen. Die Grundstruktur der pimoo-Plattform wird ab der Veranstaltung am 2. April im Internet unter oberurselindialog.de abrufbar sein.

Anhang 2

Pressemitteilung Juli 2020

Verkehrssystem fit für die Zukunft machen

OBERURSEL „pimoo“ soll Bürger mitnehmen

Wie kann der städtische Verkehr künftig gestaltet werden und auf vorhandenen Plänen und Konzepten aufbauen? Das soll der integrierte verkehrliche Handlungsrahmen aufzeigen. Besonders vor dem Hintergrund zahlreicher Bau- und Entwicklungsvorhaben stehen dabei Themen wie Effizienzverbesserung, Verkehrsvermeidung, Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und Klima- und Gesundheitsschutz im Fokus.

Dazu startete bereits im Januar das Projekt „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“, für das das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) 94 Prozent der Projektkosten übernimmt.

Bürgermeister Hans-Georg Brum (SPD): „Mit diesem Projekt sollte es uns gelingen, einen Weg in der verkehrlichen Entwicklung zu verfolgen, der auch von der Bürgerschaft getragen wird. ‚pimoo‘ wird unser Verkehrssystem für die Zukunft und zum Nutzen aller Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft fit machen.“

Um „Integrierte Mobilität“ handelt es sich, weil alle Verkehrsmittel (auch in ihrer Vernetzung) sowie die Vorhaben der Stadtentwicklung in Oberursel und den Nachbarkommunen bei der Projektarbeit Berücksichtigung finden.

ne umfangreiche Bürgerbeteiligung zentraler Baustein des Projektes. Es sollen eine Vision, strategische Ziele sowie Chancen und Mängel für das Oberurseler Verkehrssystem erfasst und erarbeitet werden. Hierfür werden die Anforderungen an die Mobilität der Zukunft von verschiedenen Gruppen (Kinder, Jugendliche, Senioren, Einzelhandel, Gewerbe etc.) analysiert und in einem Leitbild zusammengefasst werden.

Den erfolgreichen Auftakt der Bürgerbeteiligung machte Anfang Juni eine hybride Videokonferenz mit Bürgern. Weiterhin geplant ist eine Postkartenaktion, bei der rund 1000 per Zufallsverfahren ausgewählte Personen angeschrieben werden und prägnante Fragen zur Verkehrsentwicklung gestellt bekommen.

Plattform für Informationen

Auf der Informationsplattform www.oberurselindialog.de/pimoo sind bestehende Pläne, Konzepte und (prototypische) Maßnahmen sowie auch die Ergebnisse der Videokonferenz abrufbar. Ziel dieser Plattform ist es, die Bürger in den Planungsprozess einzubinden. Im Forum können Ideen und Vorschläge benannt werden.

Die komplette Projektarbeit

Anhang 3

Presseartikel vom 06.08.2020

Plattform für integrierte Mobilität

Oberursel (ow). Im Rahmen des Projektes „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“ versendet die Stadt ab 10. August an 1000 im Zufallsverfahren ausgewählte Oberurseler Bürger Postkarten. Mit Hilfe von zehn prägnanten Fragen soll ein Meinungsbild zur Verkehrsentwicklung eingefangen werden. Die Postkarten sind schnell auszufüllen und können kostenfrei postalisch an die Stadt zurückgeschickt werden. Hierfür haben die angeschriebenen Personen bis zum 31. August Zeit. Die Ergebnisse werden im Internet unter www.oberurselindialog.de/pimoo anonymisiert veröffentlicht.

Der integrierte verkehrliche Handlungsrahmen für Oberursel soll aufzeigen, wie der städtische Verkehr zukünftig gestaltet werden und auf vorhandenen Plänen und Konzepten aufbauen kann. Insbesondere vor dem Hintergrund zahlreicher Bau- und Entwicklungsvorhaben stehen dabei die Themen Effizienzverbesserung, Verkehrsvermeidung, Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung, Multimodalität und Klima- und Gesundheitsschutz im Fokus. Bereits im Januar 2020 wurde mit der Entwicklung dieses integrierten verkehrlichen Handlungsrahmens mit dem Start des Projektes „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“ begonnen, für das das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) 94 Prozent der Projektkosten übernimmt. Projektleiter im Rathaus ist der Abteilungsleiter Verkehrsplanung, Dr. Uli Molter, Projektbearbeiterin ist Ina Steinhauer von der städtischen Verkehrsplanung.

Mit dem Projekt soll es gelingen, einen Weg in der Verkehrsentwicklung zu verfolgen, der auch von der Bürgerschaft getragen wird. „pimoo“ soll das Verkehrssystem für die Zukunft und zum Nutzen aller Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft fit machen. Im Idealfall wird eine gemeinsame Umsetzungsstrategie erarbeitet. So kann die Planung auch auf zukünftige gesellschaftliche und technologische Entwicklungen reagieren. Im Februar wurde „pimoo“ der Öffentlichkeit vorgestellt, die für Anfang April angedachte Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit musste aufgrund des Lockdowns abgesagt werden. Das Angebot des BMBF für eine Verlängerung des Projektes bis 31. März 2021 wurde angenommen. Eine umfangreiche Bürgerbeteiligung ist ein zentraler Baustein des Projekts. Es sollen eine Vision, strategische Ziele sowie Chancen und Mängel für das Oberurseler Verkehrssystem erfasst und erar-

beitet werden. Hierfür werden die Anforderungen an die Mobilität der Zukunft von verhaltenshomogenen Gruppen (Kinder, Jugendliche, Senioren, Einzelhandel, Gewerbe, Mobilitätseingeschränkte, Neubürger, Alteingesessenen, Menschen mit Migrationshintergrund) analysiert und in einem Leitbild zusammengefasst. Den erfolgreichen Auftakt der Bürgerbeteiligung machte Anfang Juni eine hybride Videokonferenz mit interessierten Bürgern. In der gut zweistündigen Sitzung wurden sehr klare Ideen für den zukünftigen Verkehr in Oberursel erarbeitet. Die Ergebnisse wurden im Internet unter www.oberurselindialog.de/pimoo veröffentlicht.

Parallel zum Workshop wurde eine Informationsplattform entwickelt, auf der bestehende Pläne, Konzepte und (prototypische) Maßnahmen transparent abrufbar sind. Ziel ist es, die Bürger in den fortlaufenden Planungsprozess einzubinden und den Handlungsrahmen sukzessive zu ergänzen. Auf der Plattform sind alle Infos abrufbar. Im Forum können Ideen und Vorschläge zur zukünftigen Verkehrsentwicklung benannt, Beiträge anderer Nutzer kommentiert oder ge„likt“ werden. In regelmäßigen Abständen werden verschiedene Themen behandelt. Auch die Ergebnisse der Postkartenaktion werden zusammengefasst und veröffentlicht. Ein Projektzwischenstand wird der Politik im Herbst vorgelegt. Weitere Veranstaltungen sind in Planung. Wer an einer Teilnahme interessiert ist, kann sich per E-Mail an pimoo@oberursel.de wenden. Die komplette Projektarbeit wird durch die Fachgruppe Mobilitätsmanagement der Hochschule RheinMain Wiesbaden wissenschaftlich unterstützt. Die Hochschule steuert den aktuellen Forschungsstand aus der Verkehrswissenschaft bei und begleitet die Arbeit in den politischen Gremien und den Workshops. Alle erarbeiteten verkehrlichen Maßnahmen werden hinsichtlich ihres Beitrags zur Erreichung des Leitbilds und der strategischen Ziele bewertet. Maßgeblich sind außer dem verkehrlichen Nutzen für alle Verkehrsmittel insbesondere die ökonomische, soziale und ökologische Nachhaltigkeit der Maßnahmen. Außer der Zusammenarbeit mit der Hochschule RheinMain steht die Stadt im engen Austausch mit der Stadt Rüsselsheim und dem Regionalverband Frankfurt RheinMain, die ebenfalls vom BMBF gefördert werden. Fragen und Anregungen unter Telefon 06171-502433 oder 06171-502434 oder per E-Mail an pimoo@oberursel.de.

Anhang 4

Presseartikel vom 24.09.2020

Minecraft-Wettbewerb für Kinder

Oberursel (ow). Die Stadt erarbeitet derzeit im Rahmen des Projekts „pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“ ein verkehrliches Leitbild und wird hierfür mit Fördermitteln des Bundesministeriums für Forschung und Bildung (BMBF) unterstützt. Ziel ist es, mit verschiedenen Personengruppen eine Vision für den Verkehr der Zukunft in Oberursel zu entwickeln: Was wird problematisch gesehen? Wie sollte der Verkehr zukünftig gestaltet sein? Was sind mögliche Maßnahmen, um das zu erreichen?

Speziell für die Zielgruppe von Kindern und Jugendlichen gibt es die Möglichkeit, in der Computerspielwelt von Minecraft auf kritische Verkehrssituationen hinzuweisen und eigene Verkehrslösungen zu bauen, die der Vision der Kinder entsprechen. Hierfür wurde ein Wettbewerb ins Leben gerufen, an dem die Kinder von zu Hause aus teilnehmen können.

Die zehn kreativsten Ideen werden mit einem Minecraft-Fanartikel honoriert. Informationen gibt es im Internet unter www.oberurselindialog.de/oberurselcraft.

Außerdem wird es kommende Woche einen Minecraft-Workshop mit dem Youtuber TheJoCraft geben für Kinder und Jugendliche im Alter von acht bis 14 Jahren. Anmeldungen für die Termine am Donnerstag, 24., und Freitag, 25. September, jeweils von 15 bis 17 Uhr, können per E-Mail an pimoo@oberursel.de gerichtet werden.

Die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung werden zu einem verkehrlichen Leitbild zusammengefasst und sollen politisch beschlossen werden. Daher ist es den Projektverantwortlichen ein besonderes Anliegen, die Meinungen der Kinder, die den Verkehr der Zukunft maßgeblich bestimmen, zu berücksichtigen.

Anhang 5

Magistrat 02.03.2020

Büro der Gremien

Geschäftsbereich 61	über Dez. I
-------------------------------	-----------------------

Datum 05.03.2020

Informationen des Bürgermeisters

Sitzung des Magistrats am 02.03.2020

In der o.a. Magistratssitzung wurde folgende Information gegeben:

4.1 pimoo - Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel (61)

Frau Steinhauer und Herr Dr. Molter erläutern anhand einer Präsentation das Vorhaben betr. pimoo – Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel. Sie führen aus, dass ein erster Bürgerworkshop am 02.04.2020 vorgesehen ist.

Michael Noll
Schriftführer

Anhang 6

Magistrat 07.09.2020

Büro der Gremien

Geschäftsbereich 61	über Dez. I
-------------------------------	-----------------------

Datum 10.09.2020

Anregungen und Hinweise der Magistratsmitglieder

Sitzung des Magistrats am 07.09.2020

In der o.a. Magistratssitzung wurde folgender Hinweis gegeben:

4.1 pimoo - Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel (61)

Frau Steinhauer und Herr Dr. Molter erläutern den aktuellen Sachstand pimoo - Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel anhand einer Präsentation - **Anlage** zur Niederschrift -.

Michael Noll
Schriftführer

Anhang 7

Bau- und Umweltausschuss 16.09.2020

AUSZUG

aus der Niederschrift des Bau- und Umweltausschusses vom 16.09.2020

GB	Dezernent	weitere informierte GB			BK	Ausschüsse			Datum
61	I								24.09.2020

	Nummer der Sitzung	Schriftführer	Nummer der Beschlusskontrolle
Mitteilung	53.	Richter	/2016-2021

zur weiteren Veranlassung

3.1 Verkehrsentwicklung in Oberursel, Herausforderungen und Strategien "pimoo-Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel" (61)

Herr Prof. Dr. Blees referiert zum o.g. Thema „Verkehrsentwicklung in Oberursel, Herausforderungen und Strategien“ und beantwortet Fragen der Ausschussmitglieder.

Nach eingehender Diskussion stellt Stadtverordneter Reuter einen Antrag zur Geschäftsordnung mit dem Inhalt, die Diskussion heute hier zu beenden, da der Vortrag nicht auf der Tagesordnung stand und deshalb die Ausschussmitglieder keine Möglichkeit hatten sich auf das Thema vorzubereiten, unabhängig davon aber dieses wichtige Thema in einem eigenen Workshop, mit konkretem Bezug auf Oberursel und seine Stadtteile, behandelt werden sollte.

Ausschussvorsitzende Niesel-Heinrichs und Herr Bürgermeister Brum stimmen dem zu.

Die Ausschussvorsitzende lässt sodann über den Antrag zur Geschäftsordnung abstimmen.

Abstimmungsergebnis:

11 Ja-Stimmen: SPD (4), CDU (4) BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, (2) Die Linke (1),

4 Enthaltungen: FDP (1), OBG (2), AfD (1)

Anschließend referiert Frau Steinhauer zum Thema „pimoo - Plattform für integrierte Mobilität in Oberursel“ und beantwortet gemeinsam mit Herrn Dr. Molter Fragen der Ausschussmitglieder. Auch dieser Ansatz mit seinen Erkenntnissen soll laut Ausschuss bei dem o.g. Workshop vertieft mitbehandelt werden.

Beantwortung (über Dez. I)
an Büro der Gremien

Datum

Anhang 8

Magistratsvorlage zum verkehrlichen Leitbild

Stadt Oberursel (Taunus)

Verkehrsplanung

Aktenzeichen: 61--613

BESCHLUSS-VORLAGE

Wahlzeit 2021-2026

Datum **Vorlagennummer.** (ggf. Nachtragsvermerk)

14.06.2021	VL-115/2021
------------	-------------

Beratungsfolge Termin TO TOP Bemerkungen

Beratungsfolge	Termin	TO	TOP	Bemerkungen
Magistrat	21.06.2021			
Ausländerbeirat	28.06.2021			
Bau-, Umwelt- und Klimaschutzausschuss	30.06.2021			Federführung
Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschuss	01.07.2021			
Ortsbeirat Stierstadt	05.07.2021			
Ortsbeirat Oberstedten	06.07.2021			
Ortsbeirat Oberursel-Mitte	06.07.2021			
Ortsbeirat Oberursel-Nord	07.07.2021			
Ortsbeirat Bommersheim	07.07.2021			
Ortsbeirat Weißkirchen	08.07.2021			
Stadtverordnetenversammlung	15.07.2021			

Betreff:

Verkehrliches Leitbild Oberursel – Integrierter Verkehrlicher Handlungsrahmen

Beschlussvorschlag:

Der Stadtverordnetenversammlung wird vorgeschlagen, wie folgt zu beschließen:

1. Das Papier „Oberurseler Verkehr 2030“ wird als Zielrichtung für die verkehrliche Entwicklung Oberursels beschlossen (vgl. Anlage 1).



4. Es wird mit dem Papier „Oberurseler Verkehr 2030“ keine Umsetzung von Maßnahmen beschlossen.
5. Der Magistrat wird beauftragt, die Prozesse und Produkte zu erarbeiten und den Gremien zur Entscheidung vorzulegen.
6. Der BUKA ist regelmäßig alle sechs Monate über den Fortschritt zu unterrichten.

Die Ortsbeiräte sind zu beteiligen.

Sachbericht:

Hintergrund

Der BUA hat im Auftrag der Stvv am 8. Mai 2019 einstimmig beschlossen, dass der Magistrat einen Integrierten Verkehrlichen Handlungsrahmen erarbeiten soll. Dieser hat u.a. zum Ziel, ein verkehrliches Leitbild für die Stadt Oberursel zu erstellen.

Der Erarbeitungsprozess für den Handlungsrahmen wurde durch Fördermittel des Bundes im Rahmen der Förderkulisse Mobilitätswerkstadt 2025 in das Projekt pimoo – Plattform für integrierte Mobilität Oberursel überführt. Die Stadt Oberursel wurde bundesweit als eine von 14 Kommunen für die dreijährige Förderung für die Projektphase 2 (2021 bis 2024) ausgewählt.

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 8 Workshops, Befragungen und andere Aktionen mit Bürgerinnen und Bürgern unterschiedlicher Zusammensetzung [REDACTED] um zu erfahren, wie sich die Oberurselerinnen und Oberurseler die verkehrliche Entwicklung in ihrer Stadt in den kommenden Jahren vorstellen. [REDACTED]

Leitbild, Leitziele, Instrumente

Die gemachten Aussagen wurden zu einem Leitbild verdichtet. Es dient als allgemeine Richtschnur für das Handeln im Verkehrsbereich in Oberursel.

Die Ziele

Die sieben Leitziele fassen die Kernaussagen aus allen Gruppen übergeordnet zusammen und lauten:

- 1) Der Verkehrsfluss für alle Verkehrsmittel ist gesichert.
- 2) Fuß- und Radverkehr werden sicher auf durchgängigen Wegen geführt.
- 3) Der ÖPNV in Oberursel ist attraktiv.
- 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 gewährleistet.
- 6) Potentiale der Verkehrsmittelvernetzung und Digitalisierung werden konsequent genutzt.
- 7) Es macht Spaß, sich in Oberursel aufzuhalten.

Die sieben Ziele werden ausführlich erläutert und spannen jeweils einen Handlungsrahmen auf (siehe Überschrift „Die Leitziele – das verstehen wir darunter“). Maßnahmen um die Ziele zu erreichen ergeben sich u.a. aus vorhandenen Planungen und Konzepten (Bebauungspläne, Satzungen, Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept, Nahmobilitätscheck etc.) sowie neu einzubringenden Ideen und Vorschlägen.

Der Weg (Prozesse)

Zur Erreichung der Ziele sind neben den umzusetzenden Maßnahmen verschiedene Vereinbarungen und Prozesse notwendig, die unter „Wie erreichen wir die Ziele?“ schlagwortartig zusammengefasst sind:

- Alle Betroffenen und Beteiligten bringen Ihre Anforderungen ein.
- Die Verwaltung stellt Daten, Fakten, Regelwerke und Fachkonzepte zur Verfügung.
- Wir probieren aus und nehmen testweise andere Perspektiven ein.
- Die Verwaltung evaluiert und bewertet Versuche.
- Wir alle können den Beitrag von Maßnahmen zum Erreichen unserer Leitziele transparent erkennen.
- Politische Gremien entscheiden gut informiert über Maßnahmen.
- Gemeinsam überprüfen wir Leitziele regelmäßig auf ihre Aktualität und passen sie gegebenenfalls an.

Die genauen Prozessschritte werden in den kommenden Monaten durch die Verwaltung erarbeitet.

Die Instrumente (Produkte)

Verschiedene Instrumente unterstützen alle Beteiligten, gute und fundierte Entscheidungen zu treffen. Dazu werden durch die Verwaltung verschiedene Produkte erarbeitet und zur Verfügung gestellt. Folgende Produkte sind vorgesehen:

- Wissensplattform mit Verkehrsuntersuchungen, ausgewählten Fachpublikationen, Daten, Konzepten, Berichten etc. (im Aufbau)
- Maßnahmendatenblätter (im Aufbau)
- Regelmäßige Verkehrserhebungen (Zählungen, Befragungen)
- Online und Offline-Diskussionsforen zu Maßnahmen (im Aufbau)
- Webseite, um Maßnahmenvorschläge zu bewerten (zu entwickeln)
- Verkehrsversuche
- Bauherren informieren: Bauherrenbroschüre (zu entwickeln)
- Kostengünstig und einheitlich bauen: Gestaltungsleitfaden (zu entwickeln)
- Ansprechpartnerin: Geschäftsstelle Verkehrsplanung (zu diskutieren)

Die Produkte werden im weiteren Projektfortschritt erarbeitet.

Weiteres Vorgehen

Die zu beschließenden Ziele führen nicht zu zwingender Umsetzung irgendwelcher Maßnahmen. Vielmehr dienen Sie als Zielrichtung und sollen bei der späteren Entscheidung über durchzuführende Maßnahmen als Entscheidungshilfe dienen. Jede umzusetzende Maßnahme soll daraufhin geprüft werden, ob und wie gut sie zur Erreichung der beschlossenen Ziele beiträgt.

Dieses Vorgehen erlaubt es der Oberurseler Politik, sich auf eine Zielrichtung zu einigen ohne sich bereits über Jahre im Voraus auf Maßnahmen festzulegen. So kann flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen, Technologien, wissenschaftliche Erkenntnisse und Bedürfnisse reagiert werden. Die Instrumente stellen eine sachliche und fachliche Fundierung sicher.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine. Mit dem Beschluss des Leitbildes sind keine Verpflichtungen verbunden. Umzusetzende Maßnahmen werden weiterhin einzeln in den politischen Gremien beschlossen.

Auswirkungen auf die Familienfreundlichkeit:

Die Belange von Familien sind umfassend berücksichtigt und spiegeln sich im Leitbild wider.

Umweltrelevante Auswirkungen:

Das Leitbild umfasst viele Aussagen zum Klimaschutz. Bei Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen können weitreichende positive Effekte für den Klimaschutz erreicht werden.

Richter
Geschäftsbereichsleiter Stadtentwicklung 61

Anlagen:

Anlage 1: Oberurseler Verkehr 2030



Hans-Georg Brum
Bürgermeister

Anhang 9

Niederschrift zum Beschluss des verkehrlichen Leitbildes in der StvV

STADT OBERURSEL (TAUNUS)
- Büro der Gremien -

Oberursel (Taunus), 26.07.2021

A U S Z U G

aus der Niederschrift

der 4. öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung

vom Donnerstag, dem 15.07.2021

4. Verkehrliches Leitbild Oberursel – Integrierter Verkehrlicher Handlungsrahmen (61)

Stadtverordnetenvorsteher Köhler verweist auf die Beschlussvorlage VL-115/2021 des Magistrats vom 21.06.2021 sowie darauf, dass der BUKA mehrheitlich die Zustimmung empfohlen hat.

Der Stadtverordnetenversammlung wird vorgeschlagen, wie folgt zu beschließen:

1. Das Papier „Oberurseler Verkehr 2030“ wird als Zielrichtung für die verkehrliche Entwicklung Oberursels beschlossen (vgl. Anlage 1 zur **Original**niederschrift).
2. Die ausführliche Ergebnisanalyse [REDACTED] werden zur Kenntnis genommen (Anlagen 2 [REDACTED] zur **Original**niederschrift).
3. Die Anlage 3 zur **Original**niederschrift wird nichtöffentlich behandelt.
4. Es wird mit dem Papier „Oberurseler Verkehr 2030“ keine Umsetzung von Maßnahmen beschlossen.
5. Der Magistrat wird beauftragt, die Prozesse und Produkte zu erarbeiten und den Gremien zur Entscheidung vorzulegen.
6. Der BUKA ist regelmäßig alle sechs Monate über den Fortschritt zu unterrichten.

Der Ausländerbeirat und die Ortsbeiräte sind zu beteiligen.

Abstimmungsergebnis:	42 Ja-Stimmen	CDU (12), BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN (10), SPD (7), OBG Freie Wähler (6), FDP (4), DIE LINKE (2), KLIMALISTE (1)
	2 Nein-Stimmen	AfD

Zur Sache sprachen:
Eppig, Beuter, Bernhardt

Anhang 10

Die Leitziele – das verstehen wir darunter

Der Verkehrsfluss für alle Verkehrsmittel ist gesichert.

Bürgerinnen und Bürger wollen mit dem Verkehrsmittel ihrer Wahl im Alltag möglichst zügig an ihr Ziel und wieder nach Hause kommen.

Wartezeiten, Suchzeiten, längere Fahr- oder Gehzeiten werden weitgehend vermieden.

Der Verkehrsfluss ist für alle Verkehrsmittel möglichst gleichmäßig, um ein Anhalten und Anfahren oder Losgehen weitgehend zu minimieren.

Fuß- und Radverkehr werden sicher auf durchgängigen Wegen geführt.

Die Wege von zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden sind für die Benutzerinnen und Benutzer sicher. Unfälle mit anderen am Verkehr Teilnehmenden oder alleine sind durch bauliche und organisatorische Maßnahmen unbedingt zu vermeiden.

Die Wege für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen es ohne Unterbrechungen allen Bürgerinnen und Bürgern Oberursels, ihre Ziele innerhalb und außerhalb der Stadt zu erreichen.

Unterbrechungen und Lücken oder gefährliche Stellen werden beseitigt.

Der ÖPNV in Oberursel wird attraktiver.

Bus & Bahn sind für alle Bürgerinnen und Bürger in Oberursel wichtig. Gute Angebote werden auch genutzt.

S-Bahn-, U-Bahn sowie Stadt- und Regionalbusse stellen ein wichtiges Verkehrsangebot dar.

Die Angebote werden tariflich und im Fahrplan besser aufeinander abgestimmt.

Die Anzahl Fahrten / Stunde werden auf hohem Niveau vereinheitlicht und Fahrzeiten zu wichtigen Zielen verringert.

Die Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt, Arbeitsplatzschwerpunkte, den Bahnhof und andere Haltepunkte der S- oder U-Bahn werden direkter und schneller.

Information und Zuverlässigkeit werden deutlich besser.

Neue flexible Angebote wie Minibusse auf Bestellung, Mitfahrgelegenheiten etc. werden erprobt und im Erfolgsfall eingeführt.

Das Verkehrsaufkommen im MIV in Oberursel steigt nicht weiter an.

Das MI-Verkehrsaufkommen in Oberursel ist zu hoch und soll reduziert werden, weil es als störend empfunden. Der Durchgangsverkehr wird reduziert.

Motorräder werden wegen ihrer hohen Lärmbelastung oftmals von Vielen als störend empfunden.

Der Verkehrsfluss für alle Verkehrsmittel in Oberursel wird verbessert.

Das Maximaltempo des MIV wird dort angepasst, wo es aus Gründen des Verkehrsflusses, der Sicherheit, des Umfeldschutzes notwendig ist.

In einem Verkehrskonzept werden eine bessere Verkehrsführung, Carsharing und die Anbindung neuer Baugebiete dargestellt.

Das Parken von PKW und Fahrrädern im öffentlichen Raum wird effizient organisiert.

Unternehmen, Dienstleister, sonstige private und öffentliche Einrichtungen ermöglichen baulich und organisatorisch die einfache und sichere Nutzung verschiedener Verkehrsmittel.

Die Akzeptanz geltender Regeln bei allen am Verkehr Teilnehmenden ist hoch und die Sicherheit gewährleistet.

An relevanten Stellen werden Gefahren durch bauliche Maßnahmen beseitigt.

Alle öffentlichen und privaten Stakeholder arbeiten aktiv an einer „vision zero“ für den Oberurseler Verkehr.

Alle am Verkehr Teilnehmenden in Oberursel halten sich an die vereinbarten Regeln und Vorgaben im Verkehrsgeschehen. Gegenseitige Rücksichtnahme und Miteinander auf Augenhöhe werden gelebt.

Durch die Ordnungsbehörden wird die Regeleinhaltung überwacht und ggf. geahndet. Die größten Gefahrenquellen werden im ordnungswidrigen Parken sowie in zu hohen Geschwindigkeiten gesehen.

Potentiale der Verkehrsmittelvernetzung und Digitalisierung werden konsequent genutzt.

Die verschiedenen in Oberursel vorhandenen Verkehrsmittel sind flexibel nutzbar.

Der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ist baulich und organisatorisch gut und sicher organisiert. Mobilität wird auch als Dienstleistung angeboten.

Unterschiedlichste Verkehrsmittel sind zum Ausleihen leicht verfügbar.

Digitale Angebote umfassen die Bereiche Information, Buchung, Nutzung, Sicherheit, Effizienz und Komfort.

Private und öffentliche Akteure nutzen verfügbare Möglichkeiten für digitale Angebote, damit störende Fahrten vermieden werden können.

Es macht Spaß, sich in Oberursel aufzuhalten.

Öffentliche Räume, also Straßen, Wege, Plätze werden so gestaltet und genutzt, dass es Spaß macht, sich dort zu bewegen und aufzuhalten.

Ökologische Aspekte für ein gesundes Stadtklima spielen bei der Gestaltung eine wesentliche Rolle.

Der in der Stadt nur begrenzt verfügbare Platz wird gerecht nach Personen, nicht nach Verkehrsmitteln aufgeteilt.

Wo möglich, werden öffentliche Räume so gestaltet und organisiert, dass sie multifunktional nutzbar sind.

Aufgestellt
11.6.2021
Dr. Uli Molter