

Wahlprüfsteine des ADFC Oberursel zur Kommunalwahl 2026

Die Stadtverordneten Oberursels haben beschlossen, dass die Stadt bis 2045 klimaneutral sein soll. Die Veränderung der Mobilität ist ein wesentlicher Baustein, um dieses Ziel zu erreichen.

Unsere Vision einer klimaneutralen Mobilität in Oberursel ist: Jede und Jeder, Alt und Jung,

- kommt sicher und komfortabel von A nach B. Die Wege für die Verkehrsarten sind getrennt voneinander, durchgehend, ausreichend breit und in gutem Zustand, auch bei Eis und Schnee.

LINKE: Wir teilen die grundlegenden Vorstellungen des ADFC, wie sie in der Präambel dargestellt sind. Lediglich zum ersten Spiegelstrich möchten wir anmerken, dass wir die geforderte Trennung nach Verkehrsarten lediglich für die Hauptverkehrsachsen sehen, in Ortskernen und Wohngebieten halten wir geteilte Flächen (shared spaces) für eine angemessene Alternative, da solche Lösungen auch Flächenverbrauch minimieren.

- kann frei wählen zwischen zu Fuß gehen, mit Bus und Bahn, Fahrrad oder Auto fahren. Die Verkehrsmittel sind an zentralen Stellen miteinander verknüpft.
- findet in der Stadt attraktive, ruhige, grüne und schattige Plätze zum Verweilen. Es werden keine weiteren Flächen für Straßen verbraucht, weder für Neubau noch für Erweiterung.

CDU: Diese Vision/Forderung können wir nicht mittragen, da sie wirklichkeitsfremd ist. Auch in Oberursel wird es Erweiterungen und neue Wohn- und Gewerbegebiete geben, die mit Infrastruktur wie Straßen, Wasser und Abwasser, Elektrizität, ggf. Fernwärme versorgt werden müssen.

- Alle verkehrsplanerischen Maßnahmen sind in einem integrierten Mobilitätskonzept für die Stadt aufgeführt und verzahnt. Auswirkungen einer Maßnahme auf alle Verkehrsmittel werden abgewogen und monetär bewertet, einschließlich der Kosten für Unterlassen der Maßnahme.

Welche konkreten Schritte wird Ihre Fraktion in der nächsten Legislaturperiode auf den Weg und in die Umsetzung bringen, um diese Vision zu erreichen? Konkret geht es um diese Vorhaben oder Problematiken:

GRÜNE: Die Fragen und Forderungen zu 1 + 2 werden von uns gemeinsam beantwortet, da sie aus unserer Sicht untrennbar miteinander verbunden sind. Wir wollen, dass Mobilität in Oberursel allen Menschen dient: Kindern, die selbstständig zum Sport oder in die Schule fahren; Senior:innen, die sicher unterwegs sind; Pendler:innen, die verlässliche Anbindungen brauchen; Familien, die kurze Wege bevorzugen. Deshalb verfolgen wir eine langfristige Mobilitätsstrategie, die auf Nachhaltigkeit, Sicherheit und Vernetzung setzt – und so Lebensqualität in allen Stadtteilen schafft.

Oberursel soll aus unserer Sicht eine Stadt sein, in der Radfahren selbstverständlich, sicher und attraktiv ist – für Kinder auf dem Weg zur Schule, für Berufspendler:innen genauso wie für Menschen, die ihre Freizeit klimafreundlich genießen wollen. Radverkehr bedeutet für uns

nicht nur umweltfreundliche Mobilität, sondern auch mehr Lebensqualität, weniger Lärm, saubere Luft und sichere Straßen.

Wir wollen den Radverkehr konsequent fördern und als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie verankern. Dazu gehört, Radwege lückenlos auszubauen, gefährliche Stellen zu entschärfen und das Zusammenspiel mit Fuß- und öffentlichem Verkehr zu verbessern. Denn nur so schaffen wir eine Stadt, in der alle bequem, schnell und sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein können – und Oberursel klimafreundlich in Bewegung bleibt.

➡ **AKTIVITÄT GRÜNE:** Wiedereinsetzung der Verkehrskommission, damit die Expert*innen aus der Bürgerschaft auch in Zukunft bei städtischen Verkehrsplanungen und -vorhaben mitreden und ihr Fachwissen einbringen können.

OBG: Die Oberurseler Bürgergemeinschaft (OBG) unterstützt eine nachhaltige, sichere und alltagstaugliche Mobilität. Unser Ansatz ist ausgewogen und realistisch: Alle Verkehrsteilnehmenden – Fußgänger, Radfahrende, ÖPNV-Nutzende und Auto- bzw. Motorradfahrende – müssen berücksichtigt werden. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs müssen sicher, finanzierbar und in ein schlüssiges Gesamtkonzept eingebettet sein. Symbolpolitik lehnen wir ab.

FDP: Die FDP Oberursel hat großes Interesse, die Situation der Radfahrer in Oberursel zu verbessern. Ich selbst bin regelmäßig mit dem Fahrrad in Oberursel unterwegs und kenne wichtige Verbindungen auch aus Sicht eines Radfahrers. Jedoch dürfen Autoverkehr, Fahrradfahren und Fußgänger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die FDP Oberursel fordert eine vernünftige Balance zwischen Rad- und Autoverkehr sowie Radfahrern und Fußgängern. Alle Verkehrsträger sollen gleichwertig und bedarfsgerecht unterstützt werden und zügig vorankommen.

KLIMALISTE: Fahrradtag als autofreier Einkaufstag soll auf die geplanten Projekte hinweisen und Lust auf Veränderung wecken. (Projekt der vorbereitenden Öffentlichkeitsarbeit, auch unter Einbeziehung von Autofahrern) (bereits in laufender Legislaturperiode beantragt – nie von der Stadt umgesetzt – angeblich „mangels Partner“)

ULO: Die Unabhängige Liste Oberursel - ULO teilt die Zielsetzung einer sicheren, klimaverträglichen und sozial ausgewogenen Mobilität in Oberursel. Für uns steht dabei der Mensch im Mittelpunkt – unabhängig von Alter, Mobilitätseinschränkung oder genutztem Verkehrsmittel. Wir setzen uns für eine schrittweise, realistische Umsetzung eines integrierten Mobilitätskonzepts ein, das Verkehrssicherheit erhöht, Alternativen stärkt und zugleich die Funktionsfähigkeit der Stadt für die Menschen mit Blick auf die Anwohner, den Handel, und die soziale Infrastruktur erhält.

1. Verkehrssicherheit

1.1. Schul- oder Fahrradstraßen werden an allen Grundschulen eingerichtet: Marxstraße, Lange Straße zwischen Burgstraße und An der Friedenslinde, Fasanenstraße/St.-Sebastian-Str., Urselbachstraße, Am Rahmtor, Eichwäldchenweg, Landwehr. Haltplätze für Elterntaxis werden außerhalb dieser Straßen ausgewiesen.

CDU: *Dort wo möglich, sinnvoll und finanzierbar unterstützen wir diese Idee, sehen aber einen Widerspruch zur Vision, dass überhaupt keine Straßen mehr gebaut werden sollen.*

FDP: *Ein besonders Anliegen ist es uns daher - angesichts knapper Haushaltslage - im Rahmen einer möglichst zügigen Umsetzung des Radwegekonzepts - den Schwerpunkt zunächst auf Schulen und Kitas zu legen.*

GRÜNE: *Die Bereiche rund um Schulen und Kitas sollen regelmäßig von Verkehrsexperten gemeinsam mit den Kindern überprüft und so gestaltet werden, dass die Wege für die Kinder sicher benutzbar sind. Um die Wege zu Schule und Kitas sicherer zu machen, müssen die Schulwegepläne regelmäßig aktualisiert werden. Dabei muss bei Schulwegen auch der selbständige Weg zur Schule ermöglicht werden. Zusätzlich braucht es auch Kitawegepläne.*

Dauerhafte Etablierung der Fahrradstraße in der Zeppelinstraße/Liebfrauenstraße und Fortführung nach Norden über die Herzberg- und Erich-Ollenhauer-Straße. Sicherung der Lerneffekte aus dem Verkehrsversuch für weitere Fahrradstraßen in Oberursel, insb. in der Nähe von Schulen.

LINKE: *Die Vorschläge zur Schulwegsicherheit unterstützen wir gerne.*

OBG: *Schul- und Fahrradstraßen können sinnvoll sein, müssen jedoch standortbezogen geprüft werden. Pauschale Lösungen lehnen wir ab. Schulwegepläne sollen regelmäßig überprüft und mit Eltern, Schulen und Verwaltung abgestimmt werden. Regelmäßige Appelle an die Elternschaft sollen besonders an den Schulstandorten verstärkt werden, wenn erkennbar ist, dass die Gefahrensituationen der Kinder vornehmlich von Elterntaxis verursacht wird.*

SPD: *Die SPD Oberursel setzt sich für eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit ein – insbesondere für Kinder, Jugendliche und alle die mit dem Fahrrad, zu Fuß oder den öffentlichen Verkehrsmitteln in Oberursel unterwegs sind. Wir werden Maßnahmen ergreifen und Programme unterstützen, die die Sicherheit auf Schulwegen nachhaltig verbessern und von Schulgemeinden und Anwohnern mitgetragen werden. Sichere Schulwege sind für uns ein unabdingbares Muss für Oberursel als Stadt der Schulen und Bildungsstätten.*

ULO: *Die ULO unterstützt die Einrichtung von Schulstraßen an besonders sensiblen Standorten, sofern diese verkehrlich sinnvoll, rechtssicher und mit den Schulen, Eltern sowie Anwohnenden abgestimmt sind. Wir setzen uns dafür ein, zunächst Pilotprojekte an ausgewählten Grundschulen umzusetzen (z. B. zeitlich begrenzte Schulstraßen), diese zu evaluieren und anschließend gezielt auszuweiten. Zwingend notwendig sind dabei klar ausgewiesene Hol- und Bringzonen außerhalb der Schulstraßen, um Ausweichverkehre und Gefährdungen zu vermeiden.*

1.2. Programm Besser zur Schule: Die Stadt drängt Grundschulen, sich an dem Programm zu beteiligen und begleitet den Prozess aktiv. Alle Schulwegpläne sind mit der Verkehrsbehörde abgestimmt.

ULO: Die ULO befürwortet eine aktive Beteiligung der Grundschulen am Programm „Besser zur Schule“. Wir setzen uns dafür ein, dass alle Schulwegpläne regelmäßig aktualisiert, mit der Verkehrsbehörde abgestimmt und öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Stadt soll Schulen bei der Umsetzung nicht nur formal, sondern auch personell und organisatorisch unterstützen.



AKTIVITÄTEN-ULO: Einbringen von Prüf- und Pilotanträgen zu Schulstraßen
Anfragen zur Aktualität und Umsetzung von Schulwegplänen

1.2. Durchgängige Radwege (Protected Bikelines) werden eingerichtet an der

- Frankfurter Landstraße zwischen Homburger Landstraße und U-Bahnhof Bommersheim



AKTIVITÄTEN-GRÜNE: Antrag zur Umsetzung der vorliegenden Planungen für die Kreuzung Frankfurter Landstraße/Zimmersmühlenweg inkl. des Zwei-Richtungs-Radwegs in der Frankfurter Landstraße

Antrag zur Aktualisierung/Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes, damit die erforderlichen Maßnahmen für das vorgesehene Zielnetz für den Radverkehr unter den aktualisierten Bedingungen definiert und in der Planung gebracht werden können.

LINKE: für durchgängige Radwege haben wir uns bereits in der Vergangenheit eingesetzt, u.a. für den Radweg zwischen Homburger Landstraße und der U-Bahn in Bommersheim.

SPD: Eine Grundlage hierzu ist, das bestehende Fuß- und Radwegekonzept konsequent und nachhaltig zu gestalten und weiter auszubauen. Wir setzen uns für ein Radwegenetz zwischen der Innenstadt, den Ortsteilen und den Nachbarstädten von Oberursel ein, gerade auch entlang der Frankfurter Landstraße.

- Oberhöchstadter Straße (Zweiwege-Radweg stadtauswärts)
- Hauptstraße in Oberstedten, gegebenenfalls Wegfall von Parkplätzen
- Nassauer Straße hinter Raab-Karcher-Gelände Richtung Drei Hasen
- Zimmermühlenweg mit sicherer Querung in Höhe Netto-Markt nach Stierstadt

CDU: Grundsätzlich unterstützen wir den Ansatz, durchgängige und möglichst geschützte Fahrradwege einzurichten.

- Frankfurter Landstraße zwischen Homburger Landstraße und U-Bahnhof Bommersheim
- Oberhöchstadter Straße (Zweiwege-Radweg stadtauswärts)

Diese Forderungen sind jedoch frühestens mit der Realisierung der Anbindung der Nassauer Straße an die Weingärtenumgehung sinnvoll, da erst dadurch der Verkehr in den genannten Straßen so reduziert wird, dass dort Radwege eingerichtet werden können.

OBG: Die OBG unterstützt sichere und durchgängige Radverbindungen, insbesondere auf Hauptachsen. Eingriffe in den Straßenraum müssen transparent abgewogen werden.

ULO: Die ULO unterstützt den Ausbau sicherer, durchgängiger Radwege auf Hauptverkehrsachsen, wenn diese nach objektiven Kriterien (Verkehrsaufkommen, Unfallzahlen, Schulwege) priorisiert werden. Dabei gilt für uns:

- Sicherheit vor Geschwindigkeit
- Durchgängigkeit vor Stückwerk
- Transparente Abwägung bei Zielkonflikten, z. B. mit Parkraum

Insbesondere in engen Ortsdurchfahrten (z. B. Oberstedten) setzen wir uns für standortspezifische Lösungen ein.

➡ **AKTIVITÄT-ULO:** Anträge zur Priorisierung sicherer Radverkehrsachsen

1.3 Einschränken des Parkens im öffentlichen Raum, vor allem im **Holzweg**. Hier sind Radfahrende von beiden Straßenseiten gefährdet, sowohl durch die Längsparker (Dooring-Unfälle) als auch durch zurücksetzende Schrägparker.

CDU: Die Straßenverkehrsordnung gilt für alle Verkehrsteilnehmer, genauso wie das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. Radfahrerinnen und Radfahrer, die sich umsichtig verhalten, sind nicht gefährdet.

In Oberursel verfügen $\frac{3}{4}$ der PKW-Besitzenden über Parkplätze auf dem Grundstück der Wohnung (Mobilität in Städten, Erhebung 2023). Daher kann Parken auf öffentlichen Straßen in den Wohngebieten weitgehend untersagt und damit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Eventuell muss über Quartiers-Parkplätze/-Garagen nachgedacht werden.

CDU: Es ist richtig, dass viele Bürger ihr Auto lieber im öffentlichen Raum als in ihrer Garage parken. Dennoch muss diese Forderung pro Quartier individuell analysiert werden. Viele Wohngebiete sind in einer Zeit entstanden, als es noch keine Stellplatzsatzung gab und in denen private Stellplätze oder Garagen kaum vorhanden sind.

LINKE: Bei der Einschränkung des Parkens im öffentlichen Raum sehen wir als vordringliche Aufgabe die Unterbindung des illegalen Parkens auf Gehwegen und Fahrradstreifen und die Sicherstellung der Mindestbreite der Wege. Im Holzweg fordern wir eine grundlegende Neukonzeption, bei der nur der Stadtbus in beide Richtungen fahren darf und die Zufahrt zu Parkhaus und genehmigten Parkplätzen über den Holzweg erfolgt, die Ausfahrt über die Straße am Bach.

ULO: Die ULO erkennt die Sicherheitsprobleme durch ungeordnetes Parken an. Wir sprechen uns für eine Überprüfung besonders kritischer Straßenräume aus, in denen Dooring-Unfälle und Sichtbehinderungen auftreten. Maßnahmen wie Parkraumbeschränkungen müssen jedoch sozialverträglich, quartiersbezogen und mit Alternativen (z. B. Quartiersparken) gedacht

werden. Für den Bereich des Holzweges setzen wir auf das Konzept der „Autoarmen Innenstadt“ und wollen dort den Autoverkehr ins das Parkhaus lenken.

1.4 Autofreie Altstadt. Der verkehrsberuhigte Bereich ist stark vom Parkplatzsuchverkehr belastet, der zu unterbinden ist. Mindestens die **Ackergasse** wird für PKW gesperrt, Ladezonen werden ausgewiesen, der Lieferverkehr zeitlich begrenzt. Über ein leistungsfähiges Leitsystem werden PKW in die nicht ausgelasteten Parkhäuser geführt.

CDU: Es ist richtig, dass es im Bereich Ackergasse und Untere Hainstraße viel Parkplatzsuchverkehr gibt. Wie dort zukünftig der Verkehr geregelt werden soll wird bereits im Rahmen der geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Eppsteiner Straße mituntersucht. Die Forderung nach einem leistungsfähigen Parkleitsystem unterstützen wir.

➡ **AKTIVITÄT-GRÜNE:** Erarbeitung einer Konzeption, wie der KFZ- und vor allem der Parkplatzsuchverkehr aus der Altstadt zurückgedrängt werden kann. Die Forderung nach einer (teilweise) autofreien Innenstadt ist eine langjährige GRÜNE Position. Wir wollen die Aufenthaltsqualität im Stadtkern und in den Wohnquartieren steigern – etwa durch weitere Verkehrsberuhigung und die Einführung von Bewohnerparken. Dafür wollen wir das oberirdische Parken in nahe liegende Parkhäuser und Parkdecks verlegen.

KLIMALISTE: Gemeinsam mit adfc, Klimabeirat und Verkehrsbehörde soll eine überfraktionale Arbeitsgruppe die Punkte 1.1 bis 1.4 bearbeiten und einen zeitlichen Ablauf festlegen, bis wann die Maßnahmen umgesetzt werden müssen.

LINKE: Ein verkehrsberuhigter Bereich in der Altstadt wird von uns bereits seit langem gefordert. Die Schließung der Ackergasse und der Unteren Hainstraße für den Parkplatzsuchverkehr haben wir bereits gefordert.

OBG: Eine lebendige Innenstadt braucht Erreichbarkeit. Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs sind nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts sinnvoll.

SPD: Es ist uns ein zentrales Anliegen, den Parkraumsuchverkehr zu reduzieren, insbesondere in der Innenstadt und der Altstadt. Wir wollen ein stadtweites Parkleitsystem einführen und die Nutzung der Parkhäuser deutlich ausweiten.

ULO: Die ULO unterstützt das Ziel, den verkehrsberuhigten Bereich der Altstadt vom Parkplatzsuchverkehr zu entlasten. Wir setzen uns für:

- klare Zufahrtsregelungen
- zeitlich begrenzten Lieferverkehr
- gut sichtbare Ladezonen
- ein verbessertes Parkleitsystem

ein. Maßnahmen wie eine Sperrung einzelner Gassen (z. B. Ackergasse) sollten schrittweise und testweise erfolgen und regelmäßig evaluiert werden – insbesondere mit Blick auf Handel, Gastronomie und mobilitätseingeschränkte Menschen.

➡ **AKTIVITÄT-ULO:** Initiativen zur Entlastung der Altstadt vom Suchverkehr

2. Verbessern der Attraktivität alternativer Mobilität

KLIMALISTE: Zu allen Punkten 2.1-2.4 sieht die Klimaliste Oberursel dringenden Handlungsbedarf.

2.1. Sichere Abstellanlagen für Fahrräder. Die Stadt hat hier deutlich nachgerüstet, muss aber nachbessern, denn:

- Abstellbügel sind teilweise nicht fest verankert, können leicht mitsamt Rad entfernt werden.
- sie werden bei Festen teilweise abgebaut ohne Hinweise auf alternative Stellplätze.
- die Beleuchtung großer Abstellanlagen (Bahnhöfe) fehlt

AKTIVITÄT-GRÜNE: Anträge stellen für weitere Fahrradabstellmöglichkeiten an zentralen belebten Orten sowie an den S- und U-Bahn-Stationen. Diese Abstellplätze müssen sicher sein und mit Lademöglichkeiten für E-Bikes ausgestattet und diese teilweise auch mit Reparaturstationen ergänzt sein.

KLIMALISTE-AKTIVITÄT: Eine Fahrradgarage nach Utrechter Vorbild (vor 7 Jahren eröffnet https://utopia.de/utrecht-fahrrad-parkhaus-niederlande_61214/), wäre ein Standortvorteil für Oberursel und könnte die angespannte Abstellsituation entspannen helfen. (Antrag, parlamentarischer Ausflug zu einer Fahrradgarage, um Best-practice vorzuführen).

LINKE: Wir unterstützen die Forderung nach sicheren Abstellanlagen. Bei Großveranstaltungen wie dem Brunnenfest sollten bewachte Fahrradparkplätze am Rande des Festes angeboten werden.

OBG: Fahrradabstellanlagen müssen sicher, beleuchtet und ausreichend vorhanden sein. Radwege sollen auch im Winter nutzbar bleiben.

SPD: Die SPD Oberursel wird den Ausbau von Fahrradparkplätzen mit der Forderung nach klaren Standards vorantreiben.

ULO: Die ULO sieht beim Thema Fahrradabstellanlagen klaren Nachbesserungsbedarf. Wir setzen uns ein für:

- fest verankerte, diebstahlsichere Bügel
- dauerhafte Beleuchtung an größeren Anlagen (insbesondere Bahnhöfe)
- transparente Ersatzlösungen bei temporärem Abbau (z. B. bei Festen)



AKTIVITÄT-ULO: Anträge zur Verbesserung von Abstellanlagen und Beleuchtung

2.2. Reinigung/Winterdienst. BSO erhält kompakte Schneeräumer, um die Radwege zu räumen und zu streuen. Beim Schneeräumen müssen die Fahrzeuge Radwege freihalten. Es ist kontraproduktiv, wenn geräumter Schnee auf den Fahrradschutzstreifen geschoben wird.

Die Stadt wirkt auf die Landwirte ein, dass diese nach der Ernte die Wirtschaftswege reinigen.

➡ **KLIMALISTE-AKTIVITÄT:** Die Schneeräumung der Radwege muss für den BSO zum Standard werden – dies muss von einem parlamentarischen Antrag gefordert werden, da der Magistrat und der Aufsichtsrat bislang die Dringlichkeit der Situation bislang offensichtlich nicht erkannt haben.

LINKE: Eine Selbstverständlichkeit

SPD: Die ganzjährige Nutzbarkeit ist für uns ein Garant für die Qualität und Sicherheit aller unserer Verkehrswege.

ULO: Die ULO unterstützt einen gleichwertigen Winterdienst für Rad- und Fußverkehr.

Wir setzen uns dafür ein, dass:

- geeignete Räumfahrzeuge für Radwege angeschafft werden
- geräumter Schnee nicht auf Radwege zurückgeschoben wird
- Wirtschaftswege nach Erntearbeiten zeitnah gereinigt werden, auch durch klare Absprachen mit der Landwirtschaft

➡ **AKTIVITÄT-ULO:** Initiativen für gleichwertigen Winterdienst

2.3. Verbindungen in Nachbarorte

Der geplante Durchstich Nassauer Straße wird abgelehnt, weil er mehr Autoverkehr in die Stadt bringt. Für Radfahrende würde die viel genutzte direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und Stierstadt unterbrochen.

CDU: Die Anbindung der Nassauer Straße an die Weingärtenumgehung reduziert den Verkehr auf mehreren innerstädtischen Straßen ganz erheblich: Oberhöchstader Straße rund 50%, Frankfurter Landstraße rund 30%, Homburger Landstraße rund 10%, Marktplatz rund 10%, Füllerstraße rund 5%. In der Nassauer Straße selbst nimmt der Verkehr nur um 5% zu. Der Fahrradweg nach Stierstadt wird nicht unterbrochen, sondern durch eine neue Verkehrsampel an der Kreuzung Nassauer Straße/Adenauerallee noch sicherer.

➡ **AKTIVITÄT-GRÜNE:** Antrag auf Stopp der Planungen für den sog. „Durchstich Nassauer Straße“

KLIMALISTE: Die Klimaliste Oberursel sieht sich als Speerspitze des fachlich qualifizierten Widerstands gegen die aus der Zeit gefallene Planung „Durchstich Nassauer Straße“. Der bestehende Radweg zwischen Oberursel Bahnhof (GO) und Stierstadt wird durch den Bau des mehrspurigen Durchstichs zerstört. Der Radweg für Schüler soll nach Angaben der Verwaltung, nach dem Bau des Durchstichs, eng an der Lärmschutzwand verlaufen. Dies lehnt die Klimaliste Oberursel vollumfänglich ab.

OBG: Der Anschluss der Nassauer Straße an die Weingärtenumfahrung wird Chancen eröffnen, z.B. an der Frankfurter Landstraße und in der Oberhöchstadter Straße, durch eine gute Lenkungswirkung aus Ausweichmöglichkeit die Situation für Radfahrende wesentlich besser baulich und verkehrlich zu gestalten.

SPD: Neue Straßenprojekte wie den Durchstich der Nassauer Straße, die zusätzlichen Autoverkehr anziehen, lehnen wir ab. Dies haben wir ausdrücklich in unserem Wahlprogramm für die Kommunalwahl 2026 festgelegt.

ULO: Die ULO steht zum Ziel leistungsfähiger, sicherer Radverbindungen zwischen den Stadtteilen und Nachbarkommunen. Wir sehen den geplanten Durchstich Nassauer Straße kritisch und fordern eine offene Neubewertung unter Einbeziehung der Auswirkungen auf Radverkehr, Stadtklima und Durchgangsverkehr.

➡ **AKTIVITÄT-ULO:** Begleitung und Kontrolle interkommunaler Radverbindungen

Zudem würde er den Bau des Radschnellwegs FRM 5 zwischen Bad Homburg und Steinbach weiter verhindern. Stattdessen muss die Realisierung des FRM 5 konsequent und zügig geplant und die notwendigen Mittel im Haushalt bereitgestellt werden.

CDU: Der Radschnellweg FRM 5 ist davon nicht tangiert und kann wie geplant hergestellt werden, was die CDU ausdrücklich unterstützt.

➡ **AKTIVITÄT-GRÜNE:** Forcierung der Umsetzung des Radschnellwegs FRM5 durch regelmäßige Anfragen und Anträge, auch gemeinsam mit den GRÜNEN in den Nachbarorten, sowie Zurverfügungstellung von Haushaltsmitteln.

OBG: Sichere Verbindungen in Nachbarorte und sichere Querungen sind wichtig. Projekte wie der Radschnellweg sollen aktiv zielführend begleitet werden.

SPD: Die SPD Oberursel bekennt sich in ihrem Wahlprogramm zur Kommunalwahl 2026 ausdrücklich zu einem starken Verbund aus Fußgänger-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr als Grundlage einer klimafreundlichen und sozial gerechten Mobilität. Wir setzen uns für ein Radwegenetz für Oberursel und seine Nachbarstädte ein und stehen ausdrücklich hinter dem Ausbau stark frequentierter Radwege und der Radschnellwege – entsprechend unserem Ziel „Beste Radwege“ für Oberursel

ULO: Den Radschnellweg FRM 5 unterstützen wir grundsätzlich, setzen uns aber für eine realistische, abschnittsweise Umsetzung mit gesicherter Finanzierung ein.

Eine sichere, durchgehende Radverbindung zwischen Königstein und Oberursel entlang der B455 wird von Seiten der Stadt gefordert und vorangetrieben.

CDU: Diese Position wird von der CDU unterstützt, wenn die Finanzierung sichergestellt werden kann.

➡ **AKTIVITÄT-GRÜNE:** Antrag auf Einsetzung einer interkommunalen Arbeitsgruppe, damit die im Kreis-Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen für bessere Radverbindungen zwischen den Kommunen im Laufe der kommenden Wahlperiode tatsächlich realisiert werden.

Stark frequentierte Radwege (Schulwege) zwischen den Orten (Stadtmitte–Stierstadt–Steinbach, Bommersheim–Weißkirchen, Verlängerung Lise-Meitner-Str. Richtung Bad Homburg) werden mit bewegungsabhängiger Beleuchtung ausgestattet.

GRÜNE: Rücknahme der beschlossenen Kürzungen im Busverkehr, damit keine unnötigen zusätzlichen KFZ-Fahrten provoziert werden. Dabei ist insbesondere eine Anbindung aller Stadtteile wichtig - auch in den Abendstunden. Die Stadtteile Stierstadt und Oberstedten müssen weiterhin vom Bus regelmäßig angefahren werden. Die Busverbindung von Oberstedten nach Bad Homburg inklusive des Halts am Krankenhaus soll weiterhin ohne Umstieg möglich sein.

LINKE: Wir unterstützen die Realisierung des Radschnellwegs und die Idee der bewegungsabhängigen Beleuchtung, allerdings mit einer vorgesehenen Nachtruhe

ULO: Stark frequentierte Schul- und Alltagsrouten sollen schrittweise besser beleuchtet werden, vorzugsweise energieeffizient und bedarfsgesteuert.

2.4. Sichere Querungen für Radfahrende und Zufußgehende

Die Ampelschaltungen entlang der U-Bahn (Berliner Straße) werden so umgerüstet, dass sie Radfahrende erkennen und unzumutbar lange Wartezeiten vermieden werden.

CDU: Diese Forderung halten wir angesichts der Vorrangschaltung der U-Bahn für überzogen. Alle Verkehrsteilnehmer sind dem gleichermaßen unterworfen.

LINKE: Die Umrüstung von Ampelschaltungen, so dass auch Radfahrer berücksichtigt werden, fordern wir für alle Ampelanlagen mit Sensoren.

Außerorts wird eine sichere Querung der Niederstedter Straße durch eine Bedarfsampel eingerichtet (ausgewiesene Radverbindung).

CDU: Diese Position wird von der CDU unterstützt, wenn die Finanzierung sichergestellt werden kann.

LINKE: Die Forderung nach der Quermöglichkeit an der Niederstedter Straße unterstützen wir.

In der Homburger Landstraße wird eine zweite ampelgesicherte Querung in Höhe der Folkbertustr. eingerichtet (Schulweg).

CDU: Es gibt in der Homburger Landstraße bereits zwei ampelgesicherte Querungen. Ob eine dritte an der Folkbertusstraße für die Sicherung des Schulwegs erforderlich ist müsste zunächst durch eine Verkehrserhebung bestätigt werden.

➡ **KLIMALISTE-AKTIVITÄT:** Die Verkehrsbehörde und die zuständige Stelle im Rathaus müssen die Querungen bei häufigeren Begehungen unter die Lupe nehmen und nachbessern. (Antrag und Anfrage)

SPD: Sichere Fortbewegung und Straßenquerungen für Radfahrende und Fußgänger gehören für uns zu einem nachhaltigen Verkehrswegeplan. In diesem Sinne werden wir auch Maßnahmen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs prüfen, um Gefahrenstellen zu entschärfen. Wir werden uns dafür einsetzen, Ampelschaltungen, Querungshilfen und Straßenbeleuchtungen zu optimieren, damit sie dem Anspruch aller Verkehrsteilnehmer genügen.

ULO: Die ULO unterstützt sichere Querungen für Radfahrende und Zufußgehende an bekannten Gefahrenstellen.

Dazu zählen:

- optimierte Ampelschaltungen entlang der Berliner Straße
- eine sichere Querung der Niederstedter Straße
- zusätzliche Schulwegquerungen, z. B. an der Homburger Landstraße

Entscheidungsgrundlage sollen Verkehrszählungen, Unfallstatistiken und Schulwegempfehlungen sein.

➡ **AKTIVITÄT-ULO:** Anfragen zu Ampelschaltungen und Querungssicherheit

Weitere Anmerkungen und Hinweise:

LINKE: Unter der Überschrift zu diesem Kapitel hätten wir vom ADFC auch einen Prüfstein zum Stadtbus oder generell zum ÖPNV erwartet: Denn die Oberurseler sollen nicht bei gutem Wetter mit dem Fahrrad und bei schlechtem Wetter mit dem Auto fahren. Alternative Mobilität heißt, dass man generell ohne Auto auskommen sollte. Ein komfortabler und bezahlbarer ÖPNV ist dafür unverzichtbar und ist daher ein wesentliches Anliegen unseres kommunalpolitischen Engagements.

OBG: Schlussbemerkung: Die OBG steht für eine pragmatische Mobilitätspolitik mit Augenmaß, Sicherheit und Bürgernähe.

ULO: Die ULO versteht Mobilitätspolitik als Gemeinschaftsaufgabe. Wir begrüßen ausdrücklich die fachliche Begleitung und Unterstützung durch den ADFC und setzen auf einen konstruktiven Dialog bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen.

Vielen Dank für Ihre Antworten. Der ADFC wird Ihre Aktivitäten in dieser Richtung gern aktiv und engagiert unterstützen.

Ihr ADFC Oberursel/Steinbach