

Die Geschichte der OBG

Als sich Oberursels »Enttäuschte und Unzufriedene« formierten

Vor 50 Jahren entstand aus
Bürgerinitiativen eine
Bürgergemeinschaft

Sonderdruck aus: MITTEILUNGEN des Vereins für
Geschichte und Heimatkunde Oberursel (Taunus) e.V.
Heft 55, 2016 – ISSN 0342-2879

Als sich Oberursels »Enttäuschte und Unzufriedene« formierten

Vor 50 Jahren entstand aus Bürgerinitiativen eine Bürgergemeinschaft

von Dr. Christoph Müllerleile

Es waren keine Wutbürger, sondern Menschen, die den Verkehrskollaps in der Oberurseler Innenstadt täglich vor Augen hatten und darunter litten. Mitte der Sechzigerjahre schlossen sie sich zu Bürgerinitiativen zusammen, aus denen eine gemeinsame Wählerinitiative hervorging. Das ist die Oberurseler Bürgergemeinschaft (OBG). »Die neue Gruppe ist mit einer Quittung dafür, dass in den letzten vier Jahren weder die Siedlungs- noch die Schul- und vor allem nicht die Verkehrspolitik für den einfachen Bürger durchschaubar blieben,« schrieb der erfahrene Lokaljournalist Karl Heinz Arbogast am 10. September 1968 in der Frankfurter Neuen Presse. Sechs Wochen später saß die OBG im Stadtparlament mit an den Schalthebeln der Kommunalpolitik.

Ende der Fünfzigerjahre schien in Oberursel nichts mehr wie es war. Ein Jahrzehnt nach der Währungsreform begannen viele, sich an den neuen Wohlstand zu gewöhnen. Sie hatten kürzere Arbeitszeiten, mehr Geld zur Verfügung, konnten sich Autos und bessere Wohnungen leisten und ihre Anwesen schöner und wohnlicher ausbauen.

Aber dieser Wohlstand machte sich nicht nur in Oberursel, Kronberg, Königstein oder Bad Homburg bemerkbar, sondern auch in der nahen Großstadt Frankfurt. Aus beengten Wohnverhältnissen siedelten viele in die neuen Hochhäuser in der Nordweststadt oder im Vordertaunus um. Die Zunahme der Privatfahrzeuge führte zu einem Anschwellen des Individualverkehrs. Der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und Straßen hielt nicht Schritt. Das Auto galt nicht nur als Wohlstandsbeweis, sondern bot auch ein Stück Freiheit von Fahrplänen und Transportenge. Auch bei der Fahrt zur Arbeit wurde der Pkw zum bevorzugten Transportmittel. Immer mehr Fahrzeuge waren mit nur einer Person besetzt. Gemeinschaftsfahrten kamen aus der Mode.

Am deutlichsten bekamen die Taunusgemeinden den Individualverkehr aus Frankfurt an Wochenenden zu spüren, am stärksten auf den Routen in den Taunus, und hier vor allem mitten durch Oberursel.

Stadt der Schienen und Durchgangsstraßen

Oberursel war auf den wachsenden Fahrzeugstrom nicht vorbereitet. Die Stadt wurde Opfer ihrer günstigen Verkehrsanbindung. In Ost-West-Richtung durchquerte die Bundesstraße 455 Wiesbaden – Bad Homburg – Bad Nauheim die Stadt, die als südliche Taunuslängsverbindung parallel zur Autobahn erhebliche Bedeutung hatte, da sie die Siedlungsschwerpunkte von Eppstein, Königstein, Kronberg, Oberursel, Bad Homburg und Friedrichsdorf verband und viel Verkehr abwickeln musste. Die B455 entstand als Nachkriegsstraße aus der Zusammenfassung von Ortsverbindungsstraßen, und ihr fehlte im Gegensatz zu älteren Bundesstraßen die Ausrichtung und der Ausbau auf den Fernverkehrsstand vor dem Autobahnbau. Sie war eine der wenigen Bundesstraßen, die sich durch eine Vielzahl von Ortsdurchfahrten unangenehm bemerkbar machten.

In Oberursel wand sich die B455 vom Ortseingang West (Königsteiner Straße) bis zum Ortsausgang Ost (Oberstedter Straße) über Füllerstraße, Oberhöchstatter Straße, Liebfrauenstraße, Feldbergstraße und Hohemarkstraße durch die Stadt.

Außerdem wurde und wird das Oberurseler Stadtgebiet von drei Landesstraßen durchzogen, der L3004 von der Frankfurter Landstraße durch die Innenstadt zur Hohemarkstraße in den Taunus, der L3015, die von Oberhöchstadt her in das Stadtzentrum einmündet, und der L3006, die durch die Kurmainzer Straße im damals noch selbstständigen Weißkirchen über die Homburger Landstraße in Oberursel nach Bad Homburg führt.

Den Straßenverkehr kreuzen in West-Ost-Richtung die Bahnstrecke Frankfurt – Bad Homburg – Friedberg und in Süd-Nord-Richtung von und nach Frankfurt die Straßenbahnlinie 24, die durch Oberursel eingleisig bis zur Hohe Mark fuhr mit Wendeschleifen an der Portstraße und Hohen Mark und Ausweichgleisen entlang der Strecke. Sie diente lange Zeit auch dem Gütertransport, hieß nach der Eingliederung ins Frankfurter U-Bahnnetz A3 und schließlich U3.

Lange Staus an Wochenenden

Am Wochenende quälten sich die Autoschlangen von Frankfurt über die Frankfurter Landstraße, Feldbergstraße und Hohemarkstraße in Richtung Großer Feldberg und ab Spätnachmittag in einem einzigen Stau, der manchmal bis zum Sandplacken reichte, wieder nach Frankfurt zurück. Wie sich einige Oberurseler Bürger dabei fühlten, machte der Oberurseler Verleger Dr. Waldemar Kramer in einem Leserbrief an den »Taunus Anzeiger« vom 2. April 1959 deutlich. Er wohnte an der Arndtstraße, der späteren Berliner Straße, Ecke Nassauer Straße, und schrieb: »Oberursel scheint für die motorisierten Frankfurter das einzige Tor zum Taunus zu sein: Wer zum Feldberg will – jeder will den Gipfel stürmen – fährt durch Oberursel. Wer nach Bad Homburg und weiter zur Saalburg will, fährt durch Oberursel-Bommersheim. Wer nach Kronberg und Königstein will, fährt durch Oberursel. Abertausende von Autos fluten an Sonn- und Feiertagen in lückenlosen Abständen durch Oberursel zum Taunus und kehren kurz vor Dunkelheit wieder auf demselben Wege in die Großstadt zurück: Mercedes und Opel, Fiat und DKW, Volkswagen und Isetta, Wagen mit und ohne Schiebedach, fabrikneu und klapperig, mit und ohne Freundin, bezahlt und auf Stottern, Benzin als Spesen verbucht oder aus eigener Tasche bezahlt, sattgegessen oder erlebnishungrig – so rollt der Großstädter durch Oberursel. Er schimpft über das schlechte Pflaster, über die Umleitung und über die immer länger geschlossene Bahnschranke. Er hat es eilig, in die gute Luft zu kommen. Wenn der Verkehr stockt, kann der Fußgänger bei seinem Blick in die Fahrzeuge hochinteressante

soziologische Beobachtungen machen. Ich beobachte gerne die Autofahrer und habe schon viel Amüsantes gesehen. Eines aber habe ich noch nie festgestellt: Nämlich, dass einmal ein Sonntags-Autofahrer hier in Oberursel angehalten hätte, um hier in einem Gasthof zu essen oder um hier an einer kulturellen Veranstaltung teilzunehmen, unsere Gottesdienste zu besuchen oder sonst mit uns Oberurselern zu reden. Alle wollen immer nur rasch durch das enge Tor – zum Taunus!«

Der Druck auf die Oberurseler Stadtplaner wuchs, auch von Frankfurter Politikern, die die Stadtgrenzen gerne Richtung Oberursel vorgeschoben und der Großstadt zu Beginn der Siebzigerjahre auch gerne Weißkirchen und Steinbach einverleibt hätten. Es wurde Bauland für die Frankfurter Universität gesucht, die komplett an den Niederurseler Hang umgesiedelt werden sollte, samt Wohnungen für Personal und Studierende.

Einwohnerzahl sollte sich verdoppeln

Auch Oberursel selbst wollte oder besser sollte nach den Vorstellungen der damaligen Stadtverwaltung unter den Bürgermeistern Beil und Pfaff wachsen. Die ursprünglichen Pläne, die Besiedlung in Nord-Ost-Richtung zwischen Liebfrauenstraße und Oberstedter Straße bis zur Stadtgrenze auszuweiten, wurden aber bald auf Eis gelegt.

Heute zeugen noch die Größe der 1964 fertiggestellten Liebfrauenkirche und die im Gefolge neu gegründete katholische Liebfrauenkirche von den überholten Wachstumsprognosen. Noch Anfang der Siebzigerjahre sprachen Stadtplaner davon, dass Oberursel bis 1990 auf etwa 90.000 Einwohner anwachsen würde. Im bereits abgespeckten Stadtentwicklungsplan von 1977 sollte Oberursel 1985 die 50.000-Einwohner-Marke überschreiten.

Die Verplanung des Geländes des Luisenhofes, des heutigen Rosengärtchens, im Norden der Stadt mit über 800 Wohneinheiten für etwa 2.700 Bewohner nahm Formen an. Nach Verabschiedung des Bebauungsplans im Juli 1968, kurz vor der Kommunalwahl,



Die Feldbergstraße, eine der Oberurseler Durchgangsstraßen, in denen sich an den Wochenenden der Taunusverkehr häufig auf der vollen Länge staute. Zwar ist das Parken hier verboten (allein 6 Schilder bis zur halben Straßenslänge), aber gegen Parken im Stau war damals noch kein Kraut gewachsen.

FOTO: ARCHIV GESCHICHTSVEREIN

durch das mehrheitlich von SPD und FDP beherrschte Stadtparlament und der Grundsteinlegung im Mai 1970 entstand eine Hochhaussiedlung mit acht- bis zwölfgeschossigen Gebäuden und vielen kleineren Ein- bis Zweigeschossern. Die OBG hätte die Siedlung lieber im Bereich des neuen Schulzentrums an der Bleibiskopfstraße gesehen.

Als weitere Neubaugebiete waren die Atzelhöhle und das Bommersheimer Feld ausersehen. Auf die Atzelhöhle wollte die Alte Leipziger Versicherung aus Frankfurt heraus ihren Hauptsitz verlegen. Rundherum sollten sich 2.000 bis 4.000 Bewohner ansiedeln. In Bommersheim war die Ansiedlung von 8.000 bis 9.000 weiteren Bewohnern geplant.

Zur Bewältigung des Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrs sollten die innerörtlichen Straßen erheblich erweitert werden und wie miteinander kommunizierende Röhren den Verkehr aufnehmen. So war vorgesehen, die Nassauer Straße vier-spurig auszubauen, was den Anwohnern ihre Vorgärten genommen hätte. Die Straße sollte nach dem Generalverkehrsplan von 1964 bis zur Straße Am heiligen Rain am Ortsende von Stierstadt verlängert werden und dort auf die L3015 nach Oberhöchstadt stoßen. In Gegenrichtung sollte die Nassauer Straße über einen ausgebauten Drei-Hasen-Kreisel, später über einen Flyover, mit der Homburger Landstraße verbunden werden.

Der Kreisel sollte auch die Hauptverbindung zum künftigen Schulzentrum an der Bleibiskopfstraße werden. Die Schüler aus Richtung Bahnhof sollten die Berliner Straße meiden und ihre Schulen über die Zeppelinstraße betreten. 1970 verlor die Stadt die Schulträgerschaft an den Kreis, so dass es künftig Kreisangelegenheit war, wie der Schulbetrieb gelenkt wurde.

Die Gablonzer Straße sollte durch das untere Maasgrundtal an der Christuskirche vorbei zur Füllerstraße führen. In Fortsetzung der Füllerstraße sollte die heutige Altkönigstraße verbreitert und über den Steinmühlenweg mit der verlängerten Lahnstraße zur künftigen Nordumgehung und zur Saalburg hin verbunden werden. Immer wieder standen in den Fünfziger- und Sechzigerjahren auch eine Untertunnelung, Hochstrecke oder Brücke zwischen Hohemarkstraße und Königsteiner Straße über den Borkenberg im Raum.

Die Straße An der Billwiese sollte als »kleine Ostumfahrung« zwischen Homburger Landstraße und Oberstedter Straße dienen und in die Dornbachstraße weitergeführt werden.

Wichtigste Durchgangsstraßen in Nordrichtung sollten jedoch die Berliner Straße und die Hohemarkstraße werden. Die Feldbergstraße wurde als Durchgangsstraße verworfen, weil dem Ausbau zu viele Vorgärten hätten geopfert werden müssen. Es gab den Vorschlag, Berliner Straße und Feldbergstraße zu Einbahnstraßen in Nord- und Südrichtung zu machen. Nur ersteres wurde verwirklicht.

Vorbild Eschersheimer Landstraße

Doch zunächst stand der vierspurige Ausbau der Berliner Straße zur Debatte. Die Frankfurter Stadtwerke wollten das bisherige Straßennetz durch ein leistungsfähigeres U-Bahn-Netz mit dichteren Zugfrequenzen ersetzen, um mehr Fahrgäste transportieren zu können. Dazu war ein doppelgleisiger Ausbau der bisherigen Strecke durch Oberursel erforderlich. Die Planer in Frankfurt und Oberursel verbanden damit die Vorstellung, dass zu beiden Seiten der Bahn in Verbindung mit deren Ausbau für den Straßenverkehr jeweils zwei autobahnähnlich angelegte Fahrspuren angelegt werden sollten, und zwar zumindest zwischen Nassauer Straße und Hohemarkstraße, nach dem Vorbild der Eschersheimer Landstraße, wo die U-Bahn teilweise oberirdisch in der Straßenmitte geführt wird.

Für Oberursel war eine unterirdische Führung zwischen Bahnhof und Hohemarkstraße vorgesehen, die den schienengleichen Straßenübergang auf der Nassauer Straße unterqueren sollte. Mehrere Jahre befürwortete der Magistrat den Plan, die U-Bahn samt Straßenverkehr von der Frankfurter Landstraße in Höhe der Haltestelle Bommersheim ins Bommersheimer Feld abbiegen, auf Höhe der damaligen Kapellenstraße, der heutigen Geschwister-Scholl-Straße, in einen Tunnel einfahren zu lassen, der die Bommersheimer Straße unterquert hätte und am Anfang der heutigen Berliner Straße wieder an die Oberfläche gekommen wäre. In Bahnhofshöhe hätte die U-Bahn eine unterirdische Haltestelle bekommen.

Allerdings wollten die Stadtwerke Frankfurt die erheblichen Kosten des Projekts schließlich doch nicht mittragen. Als Kompromiss sollte die U-Bahn am Bahnhof die Nassauer Straße unterqueren und am Ende der Berliner Straße wieder an die Oberfläche kommen.

Im März 1968 erklärte der Magistrat das Projekt der großen Stadtautobahn Berliner Straße für gescheitert. 1975 mussten auch die Pläne einer unterirdischen Bahnführung aufgegeben werden.



»Oberursels Verkehrsverhältnisse – Kein Alptraum sondern Wirklichkeit« beschreibt der anonyme Zeichner in den »OBG-Bürgerinformationen« vom März 1981 die anhaltend dramatische Verkehrssituation der Stadt.

ZEICHNUNG: OBG

Furcht vor dem Verkehr und den Fremden

Die zahlreichen Planungen und Umplanungen hinterließen bei den Bürgern, die es nach dem Krieg zu Besitz gebracht hatten, zwiespältige Gefühle. Für sie drohte Oberursel an Attraktivität und ihr Vermögen an Wert zu verlieren. Zugleich sank das Vertrauen in die Fähigkeit der etablierten Parteien, dem Druck aus Frankfurt und aus den eigenen Reihen standzuhalten. Der Einwohnerzuwachs, der für die Stadt prognostiziert wurde, erschreckte die Alteingesessenen und Neuzugezogenen, die es sich in der vermeintlichen Taunusidylle eingerichtet hatten, gleichermaßen.

SPD und FDP bestimmten seit 1964 als sozial-liberale Koalition das politische Geschehen, setzten sich engagiert für soziale Belange und bezahlbaren Wohnraum ein, aber auch für eine rasche Expansion der Stadt. Sie hatten die Oberurseler Woh-

nungsgenossenschaft (OWG) an ihrer Seite, in deren Gremien Parteihänger Schlüsselstellungen einnahmen. Die OWG wurde Bauträgerin des großen Rosengärtchen-Projekts, gegen den Widerstand der Traditionspartei CDU, die aber gegen Neubaugebiete mit Einfamilienhausstruktur keine Einwände hatte.

An fast jeder der vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßen bildeten sich Bürgerinitiativen, meist angeführt von Menschen, die sich mit Verwaltung und Gesetzen gut auskannten. Motor der Bürgerinitiative Nassauer Straße war der Baustoffhändler Hans Rey, Anwohner der Zeppelinstraße und dort von wachsendem Verkehr und Erweiterungsplänen der Schulverwaltung gleichermaßen bedroht, an der Oberhöchstader Straße der Amtsgerichtsdirektor a. D. Otto Erich Wackermann, an der Hohemarkstraße der Bundesbankdirektor i. R. Dr. Konrad Michael und an der Dornbachstraße der stellvertretende Leiter des Gymnasiums Oberursel, Oberstudienrat Dr. Werner Bode. Weitere Bürgerinitiativen an der Atzelhöh, Altkönigsstraße / Taunusstraße, Billwiese, Lahnstraße / Oberstedter Straße und im Rosengärtchen kamen hinzu.

Dr. Bode machte aus der lockeren Bürgerinitiative Dornbachstraße einen eingetragenen Verein, die Bürgergemeinschaft e.V. Am 31. Oktober 1966 hielt sie ihre Gründungs- und erste Mitgliederversammlung in den Räumen des Rechtsanwalts Carlo Weisenbach in der Lindenstraße ab. Die Erschie-

lung der Bürgerinitiative Dornbachstraße einen eingetragenen Verein, die Bürgergemeinschaft e.V. Am 31. Oktober 1966 hielt sie ihre Gründungs- und erste Mitgliederversammlung in den Räumen des Rechtsanwalts Carlo Weisenbach in der Lindenstraße ab. Die Erschie-



Hans Rey war der Motor der OBG in den ersten Jahren nach der Gründung. 1977 starb er wenige Stunden nach einer Bürgerversammlung mit sehr lebhaften Debatten im Alter von knapp 57 Jahren.

FOTO: OBG/ERIKA WACHSMANN



Dr. Werner Bode gründete die OBG mit Gleichgesinnten. Der Diplomchemiker und Lehrer für Mathematik, Chemie und Physik am Gymnasium Oberursel führte Verein und Fraktion in den ersten Jahren. Hier ein Foto von 1968.

FOTO: OBG/ERIKA WACHSMANN



Helmut Reutter, Wolfgang Pristaff und Karl Böhle bei der Vorbereitung der Wahlkampagne 1981. FOTO: OBG

nenen waren Nachbarn Bodes, meist von der niedrig bebauten Seite der Dornbachstraße. Zu ihrem Vorsitzenden wählten sie den Rundfunkprogramm-sachbearbeiter Wilhelm Löhr, zum zweiten Vorsitzenden und Schriftführer Dr. Bode, zum dritten Vorsitzenden den Bundespostinspektor Emil Heid, zur Schatzmeisterin Lissi Karrenberg, zu Beisitzern Klaus Branczyk und Paul Schmidt. Weitere Mitgründer waren Wilhelm Corell, Karl Hof, Albert Karrenberg, Anton Rosner und Walter Zöller. Löhr, Heid und Branczyk waren als kirchlich Engagierte bekannt; Löhrs Sohn Thomas ist der heutige katholische Weihbischof von Limburg. Lissi Karrenberg hatte zur Nazizeit wegen Verteilens regimefeindlicher Flugblätter ein Jahr im Gefängnis gesessen; sie und ihr Mann waren eher auf der Linken des politischen Spektrums beheimatet, die übrigen eher im bürgerlichen Bereich, jedoch niemand bei der NPD, die damals Wahlerfolge feierte.



Karl Böhle ist Ehrenmitglied der OBG und leitete von 1972 bis 1994 die Fraktion im Stadtparlament. Er steht bis heute auf der OBG-Liste. Hier ein Foto von 2015.

FOTO: OBG

»Pflege bürgerlichen Brauchtums«

Interessant ist, dass der Verein in der Satzung als Vereinszweck die »Pflege bürgerlichen Brauchtums, Bürgerschutz, öffentliche Ordnung und Sicherheit, Sicherung der bürgerlichen Grundrechte, insbesondere des Eigentums und anderer Rechtsgüter« angab, was darauf hindeutet, dass die Gründer sich ursprünglich noch nicht auf politisches Engagement festlegen wollten und den kleinsten gemeinsamen Nenner suchten. Erst durch Beschluss der Mitgliederversammlung vom 8. April 1976 wurde die Satzung umfassend geändert und als Zweck festgehalten: »Die Bürgergemeinschaft will Bürger aus allen Gruppen und Berufen zusammenfassen, um das Wohl und Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze und in eigener Verantwortung zu fördern. ... Die Bürgergemeinschaft beteiligt sich an Wahlen zu kommunalen Körperschaften und Verbänden. Mit einer Mehrheit von Dreivierteln der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder kann eine solche Wahlbeteiligung von der Mitgliederversammlung ausgeschlossen werden.« Erst mit einer Satzungsänderung im März 2005 gab sich die Bürgergemeinschaft offiziell den Namen »Oberurseler Bürgergemeinschaft e.V.« So genannt hatte sie sich aber fast von Anfang an.

Schon im Februar 1967 wurde die spätere Ausrichtung der OBG deutlich. In Briefen warben Wilhelm Löhr und Dr. Werner Bode um Mitglieder. Die Stadt drohe durch mehrere Verkehrsadern zerschnitten und damit in Lärm und Abgasgestank getaucht zu werden. Gefordert werden Umgehungsstraßen. Betont wird die parteipolitische Neutralität und Unabhängigkeit der Interessengemeinschaft, die im Wesentlichen das Ziel verfolge, »Bürger vor unvernünftigen Vorhaben, insbesondere unsinnigen Verkehrsvorhaben, Enteignungen und weiteren Folgen zu schützen und vernünftige



Helmut Reutter war von 1972 bis 2002 für die OBG als ehrenamtlicher Stadtrat im Magistrat, davon zwei Jahre als verantwortlicher Sozialdezernent. 1995 wurde er mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande ausgezeichnet.

FOTO: PRIVAT



Die Nordumfahrung ist heute stark frequentiert.

FOTO: CHRISTOPH MÜLLERLEILE 2016

Vorhaben zu unterstützen.« Bei der nächsten Kommunalwahl wolle die OBG mit eigener Liste auftreten. »Nur ein oder zwei Sitze im Stadtparlament können den Ausschlag geben,« meinten die Verfasser. Zugleich kündigten sie an, der jetzige Vorstand werde beim Hinzukommen neuer Mitglieder zurücktreten und Neuwahlen »empfehlen mit dem Ziel, dass sich ein neuer Vorstand, paritätisch zusammengesetzt aus Bürgern besonders verkehrsfährdeter Gebiete, konstituieren möge«.

Dr. Bode lud die anderen Bürgerinitiativen zur Mitarbeit ein. Im Mai 1968 wurden Dr. Bode zum Vorsitzenden, Hans Rey zum zweiten und Johann Dönges zum dritten Vorsitzenden gewählt mit Albert Wolf als Schriftführer und Arthur Rost als Kassenwart. Bode gab die Parole aus »Durchgangsstraßen gehören um, nicht durch die Stadt«. Statt durch die Stadt wollte die OBG den Durchgangsverkehr in einem Ring rund um die Stadt abgeleitet sehen. Das wollten zwar die etablierten Parteien und die Stadtplaner auch. Nach Ansicht der OBG und ihrer Anhänger setzten sie aber nach wie vor zu stark auf den Ausbau innerörtlicher Straßen und trieben die Umgehungen nicht mit dem nötigen Nachdruck voran. Wegen ihres konsequenten Eintretens gegen Straßenverbreiterungen im innerörtlichen Bereich zu Lasten der Anliegergrundstücke wurde die OBG gerne als »Vorgartenpartei« bezeichnet, was die OBG-Verantwortlichen aber eher als Auszeichnung verstanden, auch wenn die OBG im juristischen Sinne nie Partei war.

Der Kampf um die Nordumfahrung

Wichtigster Bestandteil des Rings war im Nordosten der als »Osttangente«, »Taunuszubringer«, »Feldbergzubringer«, »Nordumgehung« und »Nordumfahrung« bezeichnete Abschnitt, der den Verkehr aus Frankfurt über die heutige A 661 entlang des Alten Eichwäldchens zur Landesstraße 3004 an die Hohe Mark und weiter zur Einmündung der Königsteiner Straße führen sollte. Wenig umstritten war der Streckenabschnitt zwischen der L3006 und Oberstedter Straße bzw. Lahnstraße, nachdem die notwendigen Flurbereinigungsverfahren abgeschlossen waren. Die Strecke wurde Anfang der Siebzigerjahre in Betrieb genommen. Höchst umstritten aber war das Teilstück zwischen Lahnstraße und Königsteiner Straße, das als »B455 (neu)« die bisherige Streckenführung der B455 durch Oberursel ersetzen und sich an der

Kreuzung zur Lahnstraße, der heutigen Anschlussstelle Oberursel-Nord, als B456 in Richtung Saalburg fortsetzen sollte.

Im noch selbstständigen Oberstedten kämpfte die Gemeindevertretung mit einem am 2. Februar 1961 einstimmig verabschiedeten neunseitigen »Memorandum« gegen die Trassenführung durch das Siedlungsgebiet Altes Eichwäldchen, der angeblich mindestens sieben Häuser zum Opfer fallen und in dessen Verlauf hohe Dämme die Landschaft verschandeln würden. Eine wesentliche Steigerung des Verkehrs an Werktagen sei nicht mehr zu erwarten, hieß es in dem Memorandum; die Entlastung Oberursels vom Durchgangsverkehr sei somit ein »innerstädtisches Problem« für das Nachbargemeinden nicht in Anspruch genommen werden dürften.



*Studiendirektorin
Ilse Flötenmeier
war Vorsitzende
der OBG und vertrat
die Wählerinitiative
zwischen 1972 und 1997
vierzehn Jahre lang
als Stadtverordnete und
elf Jahre im Magistrat.*

FOTO: OBG/ERIKA WACHSMANN

Zynisch heißt es in dem Beschluss der Oberstedter Gemeindevertreter, der Sonntagsausflugsverkehr sei durch seine Geräuschbelästigung nicht tragbar, »da die zumeist mit Führungsaufgaben der Wirtschaft und Verwaltung betrauten Anlieger im alten und im neuen Eichwäldchen gerade an diesen Tagen besonderer Ruhe zur Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit bedürfen«. Am 20. März 1961 empfahlen die Gemeindevertreter und am 21. April auch eine Bürgerversammlung eine Trassenführung am Eichwäldchen vorbei durch das Camp King, der aber die US-Militärbehörden nichts abgewinnen konnten.

Nach der Eingemeindung Oberstedtens führte die Interessengemeinschaft Eichwäldchen den Kampf der Anlieger gegen die Trassenführung weiter. Die OBG war von vornherein für die seit 1960 geplante Streckenführung zur Königsteiner Straße, während andere politische Gruppen angesichts des wachsenden Widerstands vor allem gegen das letzte Teilstück Hohe Mark – Königsteiner Straße zauderten oder konsequent gegen die Rodung des Waldes Widerstand leisteten.

Geglückte und gescheiterte Entlastungsprojekte

Das zweite große Umfahrungsprojekt, das von der OBG vorbehaltlos unterstützt wurde, war die sogenannte Weingärten-Umgehung. Gablonzer Straße und Nassauer Straße sollten sich in Höhe der damaligen Brennersmühle zu einem Knoten verbinden und unter Umfahrung von Stierstadt auf die Landesstraße 3015 nach Oberhöchstädt münden. Pläne zur Verbindung mit der Füllerstraße wurden aufgegeben. Am 9. Dezember 1998 nach 30 Jahren Planungs- und fast 10-jähriger Bauzeit konnte die Weingärten-Umgehung für den Verkehr freigegeben werden. Das 1,7 km lange Straßenstück kostete 14 Millionen Mark. Die Anbindung an die Nassauer Straße ist allerdings noch nicht geglückt. Die bereits planungsrechtlich fertiggestellte Untertunnelung des Bahnhofsvorplatzes von der Weingärtenumgehung bis zur Berliner Straße scheiterte an der Bahn, die ihre Politik der Beseitigung schienengleicher Straßenübergänge und deren Mitfinanzierung unverhofft geändert hatte.



Die 1998 für den Verkehr freigegebene Weingärten-Umgehungsstraße soll an der Einmündung rechts im Bild mit einem Knoten an die Nassauer Straße angebunden werden. Hier eine Aufnahme vom November 2016.

FOTO: CHRISTOPH MÜLLERLEIPE

Vergeblich hoffte die OBG, dass die lange geplante Verlängerung der Ludwig-Landmann-Straße von Praunheim zwischen Steinbach/Oberhöchst-Waldsiedlung und Stierstadt/Weißkirchen hindurch zur B455 realisiert und dadurch Oberursel als Westtangente entlasten würde. Sie sollte auf eine Verteilerschiene treffen, die von der Billtalhöhe am Südhang des Kleinen Feldbergs und am Altkönig oberhalb Falkensteins entlang Verkehr über die Hohe Mark nach Frankfurt lenken sollte. Weder die Verlängerung der Ludwig-Landmann-Straße noch die Verteilerschiene kamen zustande.

Mit ihrem seit Ende der Neunzigerjahre als Alternative propagierten Vorschlag einer kleinen Südwest-Tangente für Stierstadt entlang der Stadtgrenze zu Steinbach blieb die OBG im Stadtparlament allein. Allerdings setzt sie die Realisierung der Südumfahrung Weißkirchens voraus.

Im Süden Oberursels setzte die OBG auf die Südumfahrungen von Weißkirchen und Bommersheim. Beide sind in weite Ferne gerückt. Die von OBG und CDU als Ausweichlösung geforderte kleine Südumgehung von Weißkirchen auf stadteigenem Gelände scheiterte zunächst am Widerstand der Anlieger und der FDP. Der Amtsantritt von Bürgermeister Brum 2003 beendete das Vorhaben endgültig.

Polemik gegen das »Rosengärtchen«

Ein Thema, das der OBG Stimmen einbrachte, war ihr Kampf gegen die Verdichtung durch Hochhausbebauung. Vor allem störte sie sich an Plänen für eine »Trabantenstadt« im Rosengärtchen. Das 1970 fertiggestellte Schützenhof-Hochhaus, später »Kaufhaus der Mitte« und heute »Adenauer-Center«, galt als Vorbote weiterer Hochhausbauten in der Stadt. Abschreckende Beispiele boten die Frankfurter Nordweststadt, Steinbach und die Schwalbacher Limesstadt.

Dass die OBG auch Polemik konnte, zeigen die Pressekriege von damals. Wenn die Siedlung gebaut werde, könnten die Oberurseler nur noch ahnen, wo der Taunus liegt. Der Oberurseler Wohnungsgenossenschaft unterstellte die OBG, sich durch das Projekt Rosengärtchen finanziell übernommen zu haben, was die OWG umgehend zurückwies. Die OWG verklagte die OBG wegen Verleumdung; beide Seiten einigten sich gütlich.



Demonstration am 13. Jan. 1990 gegen die geplante Abholzung der Trasse für die Nordumfahrung FOTO: STADTARCHIV/HORST HIMMELHUBER

Nur zögernd in die erste Kommunalwahl

Als sich die Kommunalwahlen 1968 näherten, konnten sich viele in der OBG eine Beteiligung als Wählervereinigung noch nicht vorstellen. Dr. Bode schrieb am 2. Mai 1968 an Dr. Waldemar Kramer, der inzwischen OBG-Mitglied geworden war: »*Bezüglich Einzug in das Stadtparlament, und darüber haben wir (im OBG-Vorstand) lange diskutiert, sind wir jedoch der Meinung, dass man das ruhig mal ins Auge fassen und evtl. vorbereiten sollte. Wenn so etwas läuft, kommt die Kunde darüber bald bei der Stadt an, wo selbige eine heilsame Unruhe auslöst. Und gerade die politische und konfessionelle Neutralität auf Kommunalebene ist es ja, was nicht wenige Wähler suchen. Vernunft zum Wohle unserer Bürger statt parteipolitische Interessen sollte im Vordergrund stehen und mit den jetzigen Stadt-Machenschaften Unzufriedene brauchen dann nicht mehr die NPD als Protestpartei zu wählen. Ob man dann wirklich eine Liste einreicht, hat ja Zeit bis wenige Wochen vor der Wahl.*«

Die OBG ließ sich dann tatsächlich Zeit bis zum 6. September, also sechs Wochen vor der Kommunalwahl, um bei einer Mitgliederversammlung eine 17-köpfige Liste aufzustellen, angeführt von Dr. Bode, Hans Rey, Albert Wolf, Dr. Wolfgang Klausewitz, Lothar Sprenger, Dr. Gerhard Ponfick, Josef Vogt, Lotte Leich, Dr. Waldemar Kramer, Bernd Grützmacher, damals als Student der Jüngste, August Löwenstein, Walter Zöllner, Johann Dönges, Fritz Wiegand, Georg Leindecker, Arthur Rost und Maria Zimmermann. Von den Gründern waren nur Dr. Bode und Walter Zöllner bereit zu kandidieren.

Einen OBG-Wahlkampf gab es kaum. Die OBG wurde eher belächelt. Karl Heinz Arbogast meinte im eingangs zitierten Kommentar: *»Die Enttäuschten und Unzufriedenen haben sich inzwischen formiert. Und selbst wenn sie nur ein bis zwei Sitze erringen, wird das nächste Oberurseler Stadtparlament mit voraussichtlich drei Splittergruppen [gemeint sind offenbar FDP, OBG und NPD. d. Verf.] den zwei großen Fraktionen SPD und CDU ein Parlament der Kompromisse, Geheimen und offenen Koalitionen werden.«*

Die große Wahlüberraschung

Umso überraschter waren alle, als die OBG bei ihrer ersten Wahlteilnahme 13,5% der Stimmen und drei der 25 Sitze im Stadtparlament erhielt. *»Als eigentlicher Sieger aus dem Rennen ging die große Unbekannte, die Oberurseler Bürgergemeinschaft, hervor«*, kommentierte der Taunus-Anzeiger (21.10.1968, S.1). 1.630 Wählerinnen und Wähler hatten sich für die neue Gruppe entschieden. Die CDU verlor zwei ihrer vorher elf Sitze, die SPD einen ihrer vorher zwölf, während die FDP trotz Stimmverlusten bei zwei Mandaten blieb. Dies bescherte SPD und FDP zusammen eine 13-Stimmen-Mehrheit gegen die zwölf Sitze von CDU und OBG, obwohl beide zusammen mehr Stimmen als die alte und neue Mehrheit bekommen hatten.

1977 erzielte die CDU die absolute Mehrheit und brauchte die OBG nicht als Mehrheitsbeschaffer. Obwohl sie eigentlich Rivalen mit ähnlichem Wäh-



Demonstration der Aktionsgemeinschaft »Rettet den Stadtwald« am 24. Januar 1990 vor dem Oberurseler Rathaus.

FOTO: STADTARCHIV/HORST HIMMELHUBER

lerklientel waren, arbeiteten CDU und OBG informell und später auch in offiziellen Koalitionsverhältnissen bis zum Jahre 2005 stets zusammen. Die FDP war zwischen 1977 und 1981 nicht im Stadtparlament vertreten. 1985 näherten sich CDU, FDP und OBG einander an. Einer Koalition stand zunächst die strikte Ablehnung des Weiterbaus der Nordumfahrung durch die FDP im Wege. 1989 kam auch die FDP als Koalitionspartner hinzu. Das gespannte Verhältnis zur OBG hält jedoch bis heute an.

Nordumfahrung nimmt letzte Hürden

Am 26. Mai 1999 konnte das letzte, 5,2 Kilometer lange Teilstück der Oberurseler Nordumfahrung eingeweiht werden. Seit 1960 war sie in der Pla-



nung, anfangs mit sieben Trassenvarianten. 1971 erfolgte der Planfeststellungsbeschluss der Landesregierung. Zwei Straßengegner klagten stellvertretend für viele andere dagegen durch alle Instanzen. 1989 erklärte das Bundesverwaltungsgericht den Planfeststellungsbeschluss für unanfechtbar. Die Bundesbehörden machten klar, dass es Zuschussmittel nur für die gesamte Streckenführung geben würde. Zwischen Hoher Mark und Königsteiner Straße sollte eine 300 Meter lange und 15 Meter hohe Brücke das Urselbachtal überqueren; und 12 Hektar Wald sollten gerodet werden.

Die Proteste dagegen rissen nicht ab. Am 14. Dezember 1989 drangen Gegner, die den Ausbau des letzten Teilstücks von der Hohen Mark zur Königsteiner Straße verhindern wollten, während der Stadtverordnetenversammlung in den Sitzungssaal ein, um Beschlüsse zur Übergabe des für die Straßentrasse benötigten Stadtwaldes an das Land Hessen zu verhindern. Andere Demonstranten trommelten von außen rhythmisch gegen die Scheiben. Die Stadtverordneten von CDU, OBG und Teilen der SPD stimmten trotzdem dafür; FDP und Grüne waren dagegen, drei SPD-Stadtverordnete enthielten sich.

OBG-Stadtrat Helmut Reutter erlitt am nächsten Tag einen Herzanfall. Umgehungsbefürworter unter den Mandatsträgern waren nächtlichen Telefonanrufen ausgesetzt. »Mahnwachen« der Straßengegner standen vor den Wohnungen der Fraktionsvorsitzenden Banzer (CDU), Böhle (OBG) und Borngräber (SPD). Es kam zu Spannungen innerhalb der Parteien, besonders innerhalb der SPD, wo sich die Parteijugend von Anfang an auf die Seite der Umfahrungsgegner geschlagen hatte.

Die OBG regte zur Kompensation des vernichteten Stadtwaldes die Stilllegung und den Rückbau

eines Teilstücks der alten B455 an der Königsteiner Straße vom »Heidekrug« bis zur Umfahrung an, konnte sich damit innerhalb der Koalition aber nicht durchsetzen. In späteren Jahren sollte darüber neu entschieden werden. Da die Königsteiner Straße jedoch nach wie vor stark frequentiert ist, als Zufahrt für Unfallrettung benötigt wird und später Oberursels größter Hotelkomplex an der Heide eine Anbindung brauchte, fielen spätere Vorstöße von Bündnis 90/Die Grünen nicht mehr auf fruchtbaren Boden.



Der »Bedenkstein« am Privatgrundstück der Umfahrungsgegnerin Annette Zmyj am Lärchenweg prangert bis heute die Verantwortlichen für die Nordumfahrung an. Die Tafel steht an der Stelle, an der die Umfahrung den Häusern des Eichwäldchens am nächsten kommt und sie durch eine Schutzwand von 4,80 Meter Höhe gegen Lärm abschottet. Die Tafel an der Mauer erinnert an einen Gedenkstein mit gleicher Aufschrift, den die Aktionsgemeinschaft »Rettet den Stadtwald – stoppt B455 neu« im November 1991 auf städtischem Gelände nahe der Umfahrung am »Franzosenek« aufgestellt hatte. Dort stand er nicht lange, sondern wurde von der Stadt entfernt, auf dem Bauhof zwischengelagert und vergessen. Als die Aktionsgemeinschaft ihn 2000 auf Smyjs Privatgrundstück einmauern lassen wollte, hatte Bürgermeister Krämer ihn schon entsorgen lassen. Anwälte wurden bemüht, und Krämer zahlte freiwillig aus eigener Tasche 2.600 Mark Schadenersatz. Die neue Tafel (Bild links) wurde am 26. August 2001 enthüllt.

FOTOS: MÜLLERLEILE, 2016, UND HELMUT REICHEL, 1992



Insgesamt kostete die Umfahrung 57 Millionen Mark. Allein die Klageverfahren verzögerten sie um 24 Jahre. Immerhin brachte der Ausbau bis zur Lahnstraße den Anliegern unterhalb schon eine gewisse Entlastung.

1987 strich die rot-grüne Landesregierung nach entsprechendem Votum der Regionalen Planungsversammlung das Teilstück zwischen Hoher Mark und Königsteiner Straße aus dem Regionalen Raumordnungsplan. Im selben Jahr zerbrach die Koalition. In den letzten Tagen der folgenden CDU-FDP-Koalition 1991 erteilte der damalige Wirtschafts- und Verkehrsminister Schmidt die Weisung zum Bau der Straße. Im März verkündete die erneut ins Amt gekommene rot-grüne Landesregierung den Baustopp für das Projekt. Der neue Wirtschafts- und Verkehrsminister Ernst Welteke, im Oberurseler Stadtparlament ein ausgesprochener Befürworter der Nordumfahrung, musste auf Druck des Koalitionspartners den Weiterbau verbieten. Eine dreiköpfige Delegation der Stadt Oberursel, bestehend aus dem Ersten Stadtrat Eberhard Häfner (OBG), dem CDU-Fraktionsvorsitzenden Günther Bockermann und dem OBG-Fraktionsvorsitzenden Karl Böhle, reiste am 15. März nach Bonn und bewirkte, dass Bundesverkehrsminister Krause das Land Hessen anwies, die Einstellungsverfügung zurückzunehmen – ein bis dahin einmaliger Vorgang.

Den Erfolg der Nordumfahrung schreiben sich heute viele zu. Dabei war keine Fraktion im Stadtparlament außer der OBG nicht zumindest teilweise und zeitweise gegen den Feldbergzubringer B455 (neu) gewesen, und sei es auch nur aus wahltaktischen Gründen.

Wie isoliert die OBG zeitweise war, zeigt ein Leserbrief der bekannten Oberurseler Architektin Ulrike Gallwitz vom 20. März 1987 im »Oberurseler Kurier«. Da heißt es: *»Die beschränkte Betrachtungsweise einer Interessenpartei, die sich OBG nennt, kennt offenbar keine Grenzen. Da stehen Tausende von Freunden und Mitgliedern des Bundes für Umwelt und Naturschutz und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald gegen den Bau des Feldbergzubringers. Da stimmen alle Mitglieder der Regionalen Planungsversammlung ausnahmslos mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP für die Streichung des Feldbergzubringers durch den Oberurseler Stadtwald aus dem Regionalen Raumordnungsplan. Da kämpfen Hunderte von betroffenen Bürgern aus dem Rosengärtchen, der Hilpert-Siedlung und dem Eichwäldchen gegen den Wahnsinn unserer Zeit, die systematisch betriebene Umwelterstörung in Form des Feld-*

bergzubringers. Da wird Straße um Straße brutal und rücksichtslos gebaut. Da stellt sich die OBG hin und tut dies ab als Privat-Interessen Einzelner. ... Da wird den Oberurseler Bürgern immer wieder das Zukunfts-Paradies in der Oberurseler Innenstadt vorgegaukelt, aber weiterhin werden trotz aller Umgehungsstraßen 21.000 Pkw als Ziel- und Quellverkehr Oberursels Innenstadt prägen.«

Bei Verkehrszählungen im Jahre 2000 nach Freigabe der Nordumfahrung und Weingärtenumgehung an 14 Messstellen ergaben sich beim Verkehrsaufkommen gegenüber dem Zustand vor der Freigabe Entlastungen auf der Königsteiner Straße von 66%, auf der Hohemarkstraße oberhalb der Lahnstraße in Richtung Nordumfahrung von 51%, in Gegenrichtung von 6%, auf der Lahnstraße von 43%, auf der Eppsteiner Straße 44%, auf der Tausnusstraße an der Einmündung zur Oberhöchstader Straße 35%, auf der Oberhöchstader Straße westlich Kölerweg dagegen nur 7%, weil die Anbindung der Weingärtenumgehung an die Nassauer Straße noch aussteht (FAZ 02.02.2001, S.79).

Glücksfall Eberhard Häfner

Der Bauingenieur Eberhard Häfner, der 1990 auf Betreiben der OBG Erster Stadtrat in Oberursel wurde und 1998 selbst der OBG beitrug, erwies sich in vielen Fällen als Glücksgriff für die Stadt. Er kam als Regierungsdirektor aus dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr und wusste stets, wo öffentliche Mittel zu holen waren. Zur Lärmdämmung am Eichwäldchen setzte er den Bau eines Tunnels anstatt eines offenen Trogs mit hohen Schallschutzwänden durch und erreichte dadurch ein Einvernehmen mit der einflussreichen »Interessengemeinschaft Eichwäldchen«. Sie leistete danach keinen Widerstand mehr gegen den Bau.



Erster Stadtrat und Baudezernent Eberhard Häfner 1993.

FOTO: STADTARCHIV



Jubiläumsfeier 50 Jahre Oberurseler Bürgergemeinschaft am 30. Oktober 2016 im Rathaus Oberursel, Georg-Hieronymi-Saal. Geehrt wurden langjährige Mitglieder der OBG. Anwesend waren von links Wolfgang Neef, Albert Ruth, Lothar Sprenger, Gisela Grützmacher, Roser Casasus, Anna-Luise Akopians Hayrabti, Wolfgang Pristaff, Dr. Henriette Kramer, Gerhard Koch.

FOTO: CHRISTOPH MÜLLERLEILE

Die letzte Klage gegen das Projekt wurde 1995 mit einem Vergleich beendet. Im Juli 1997 erfolgte der erste Rammschlag für den Tunnel, der 1998 fertiggestellt war.

Häfner legte ein hohes Tempo vor. Auf sein Konto gingen auch der Bau der S-Bahn-Haltestelle Stierstadt, der U-Bahn-Haltestelle Rosengärtchen, die Fertigstellung der Weingärtenumgehung und der Ankauf des Camp King. Eher umstritten waren die von ihm vorangetriebene Umgestaltung des Epinayplatzes und des Marktplatzes und der stark verdichtete Taunusgarten.

Häfner blieb bis Mai 2003 und entschied sich dann gegen eine sichere Wiederwahl für das Ausscheiden aus Oberurseler Diensten. Vorausgegangen war eine Dezernatsumverteilung im November 2001 durch den Bürgermeister zu seinen Lasten.

Mit der WILO im Boot

Bürgermeister Krämer ging 2003 nach Wiesbaden; sein Nachfolger wurde nach innerparteilichen Auseinandersetzungen zwischen zwei der CDU angehörenden Kandidaten um das Bürgermeisteramt Hans-Georg Brum von der SPD. Im Dezember

2005 erklärte sich die Wählerinitiative Lebenswertes Oberursel (WILO) bereit, bei den Kommunalwahlen im März 2006 auf eine eigene Liste zu verzichten. Dafür übernahm die OBG Kandidaten aus dem WILO-Lager, darunter den früheren CDU-Stadtverordneten Dr. Christoph Müllerleile, den heutigen Kreisfußballwart Andreas Bernhardt, den früheren Stadtverordneten und Kreistagsabgeordneten Reinhart Stoll, die frühere Stadträtin Helga Reul und Schatzmeister Helmut Reichel. Dies war eine handfeste Überraschung, weil die WILO früher erbitterte Gegnerin der Nordumfahrung war, sich aber inzwischen mit den vollendeten Tatsachen abgefunden hatte.

Während ihrer fast fünf Jahrzehnte in der Stadtverordnetenversammlung musste die OBG trotz partieller Zusammenarbeit mit anderen Fraktionen eigenes Profil gewinnen. Die Mitglieder bekamen Gelegenheit, sich über erweiterte Fraktionssitzungen in Form eines Beirats einzubringen. Seit 2006 sind die Fraktionssitzungen grundsätzlich öffentlich.

In ihren Wahlprogrammen konzentrierte sich die OBG auf wenige Bereiche: geringere Verkehrsbelastung, restriktives Bauen, Vorrang für die Familie

und solide Finanzen – Themen, die zwar auch die Parteien im Fokus haben, aber oft im Widerspruch zu anderen Parteebenen verfechten müssen. Die OBG dagegen beschränkte ihr Wirkungsfeld auf Oberursel und seit 2006 über die Freie Wählergemeinschaft Hochtaunus (FWG) auf den Kreis. Als Alleinstellungsmerkmal kann die OBG ihre Parteifreiheit anführen.

Auf und Ab der Wahlerfolge

Die Wahlergebnisse der OBG fielen unterschiedlich aus: im Wahljahr 1968 erzielte sie 13,5% der gültigen Stimmen, 1972 im durch die Eingemeindungen vergrößerten Stadtparlament 8,6%, 1977 8,9%, 1981 6,1%, 1985 6,7%, 1989 11,3%, 1993 13,6%, 1997 10,3%, 2001 mit neuem Wahlrecht 6,1%, 2006 nach Verzicht der WILO 9,0%, 2011 16,6%, 2016 nach erstmaligem Antritt der AfD 13,4%. Dabei holte die OBG 1968 drei von 25 Mandaten und ab 1972 zwischen drei und sieben von 45 Mandaten in der Stadtverordnetenversammlung. Ab 1972 bekam die OBG einen Sitz im Magistrat, ab 2011 zwei Sitze. Während der meisten Wahlperioden seit 1972 war die OBG auch in allen drei Ortsbeiräten vertreten.

Bis 2000 galt bei Kommunalwahlen in Hessen das reine Verhältniswahlrecht nach Listen mit einer 5-Prozent-Sperrklausel. Mit der Kommunalwahl 2001 kam die personenbezogene Verhältniswahl mit Kumulieren und Panaschieren ohne Sperrklausel. Aufgrund ihrer Wahlergebnisse hätte die OBG auch so die Sperrklausel überwunden.

Koalitionspartner der OBG waren von 1989 bis 2005 CDU und FDP und 2011 und 2012 SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Grund für das Scheitern der Koalition 2005 war die Zusammenarbeit mit der WILO. 2012 scheiterte die Koalition an unterschiedlichen Auffassungen über die Finanzierung des geplanten Hallenbadneubaus. Die OBG wollte dafür nicht den Altkönigssportplatz opfern.

Vorsitzende der OBG waren Wilhelm Löhrl 1966-1968, Dr. Werner Bode 1968-1970, Albert Wolf 1970-1976, Ilse Flötenmeier 1976-1979, Wolfgang Pristaff 1979-2003, Claus Marzluf 2003-2006, Robert Rethfeld 2006-2013. Frank Kothe ist es seit dem 31. Mai 2013.

Fraktionsvorsitzende waren Dr. Werner Bode 1968-1972, Karl Böhle 1972-1994, Wolfgang Pristaff 1994-2002, Klaus Weigand 2003, Friedrich W. Krause 2004-2006, Dr. Christoph Müllerleile 2006-2011. Georg Braun ist es seit 1. April 2011.

Eine der beständigsten Wählergemeinschaften in Hessen

Während parteilose Wählerinitiativen in kleineren Städten und Gemeinden blühen, sind sie in größeren Kommunen meist weniger erfolgreich und eher kurzlebig. Das liegt vor allem daran, dass es keine übergeordneten Parteebenen gibt, die in Schwächephasen für Kontinuität sorgen. Unter den Wählergemeinschaften in hessischen Städten von Oberursels Größenordnung ist die OBG was Stimmenanteile, Mandate und Dauerhaftigkeit angeht, die Ausnahme.

Bei der OBG sorgten vor allem langfristig engagierte Persönlichkeiten wie Helmut Reutter, Karl Böhle, Ilse Flötenmeier, Helmut Schultz und Wolfgang Pristaff dafür, dass rechtzeitig Wahlvorbereitungen getroffen und geeignete Persönlichkeiten gefunden wurden. Das war besonders in den Ortsteilen nicht immer leicht, mussten doch nach dem ab 2001 gültigen Wahlrecht Kandidatinnen und Kandidaten für mindestens ein Drittel der zu vergebenden Mandate gefunden werden, um alle zugeordneten Stimmen auszuschöpfen.

Mit Eintritt ins Stadtparlament 1968 begannen für die OBG die »Mühen der Ebene«, die ständigen Sitzungen, Anfragen, Anträge, Abstimmungen mit Koalitionspartnern und Kompromisse, um zu Entscheidungen zu kommen. Dabei mussten auch Kräfte, die noch nicht zum Zuge gekommen waren, einbezogen werden, und bekannte Persönlichkeiten, die das Gesicht der OBG prägten, aber kein Mandat übernehmen wollten.

Interessengemeinschaften haben höhere Fluktuationsraten als Parteien, die über diverse Vereinigungen auf verschiedenen Ebenen lebenslange Netzwerke und Karrierechancen bieten können. Viele gehen, wenn ihre persönlichen Anliegen erledigt sind. Es bleiben die, denen auch die Vorgärten der anderen nicht egal sind.

* * *

Der Verfasser bedankt sich bei Dr. Henriette Kramer für die Überlassung von Unterlagen ihres Vaters, beim Stadtarchiv für die Hilfe bei der Recherche und bei Helmut Reichel und Reinhart Stoll für die Unterstützung bei der Bildbeschaffung.

Dr. Christoph Müllerleile, Jahrgang 1946, ist Journalist von Beruf und war in Oberursel 1972-1977, 1997-2000 und 2001-2003 Stadtverordneter der CDU und ist es seit 2006 für die OBG. Von 2006 bis 2016 war er zudem Kreistagsabgeordneter für die Freie Wählergemeinschaft Hochtaunus.