

8.4 Bereich Oberursel

Streckenbeschreibung

Über den im Steinbacher Bereich genannten Wirtschaftsweg führt die Radschnellverbindung auf den „Bahnweg“ und führt über „Am Ameisenberg“ und „Steinbacher Straße“ auf die „Stierstadter Straße“ nach Stierstadt. Selbige Straße leitet Radfahrende am Bahnhof Oberursel-Stierstadt entlang in Richtung Oberursel. Der Wirtschaftsweg entlang der Bahntrasse wird auf RSV-Standard ausgebaut. In enger Abstimmung mit der Stadt Oberursel wurde entschieden, dass zur direkten Anbindung an den Bahnhof Oberursel ein Brückenbauwerk notwendig ist. Dieses führt über die Landesstraße 3015 (Weingärtenumgehung) und die Trasse der U-Bahnstrecke U3. Entlang der U-Bahntrasse wird die Radschnellverbindung zum Bahnhof geleitet. Das Areal rund um den Bahnhof Oberursel wird in den kommenden Jahren überplant. Die Radschnellverbindung wird in diesen Planungen bereits berücksichtigt (u.a. in den in Aufstellung befindlichen B-Plänen 251 und 257) und entlang des Bahnhofs in Richtung Osten geführt. Nördlich entlang der vorhandenen Bahnschienen schwenkt die Radschnellverbindung in das Gewerbegebiet „Homburger Landstraße - Zeilweg“ und am Ende des Gewerbegebietes auf den östlich der Bahntrasse verlaufenden Wirtschaftsweg (vgl. Abb. 37).

Nutzungskonflikte

Entlang der „Stierstadter Straße“ kann aufgrund der angrenzenden Bebauung kein RSV-Standard erreicht werden (O-004). Der Radverkehr wird in diesem kurzen Abschnitt im Mischverkehr geführt. Eine Verkehrsuntersuchung zur abschnittswisen Einbahnstraßenführung auf der „Stierstadter Straße“ sollte erfolgen. Der nördlich angrenzende Abschnitt der „Stierstadter Straße“ ist derzeit als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (O-005). Im Zuge der Realisierung des FRM5 sollte dieser Abschnitt in eine Fahrradstraße umgewidmet werden.

Die Radschnellverbindung führt unmittelbar am Bahnhof Oberursel entlang (O-011). Durch das notwendige Queren der Radschnellverbindung durch den Fußverkehr im Zugang zum Bahnhof ist von Konflikten auszugehen. Durch Visualisierungen, welche die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer erhöht und auf den Nutzungskonflikt hinweist, kann das Konfliktpotenzial reduziert werden. Wichtige Hinweise und Anregungen zur Führung der Radschnellverbindung im Bereich Bahnhof Oberursel wurde vom ADFC gegeben und sollten in der weiteren Planung beachtet werden.

Im „Zeilweg“ ist neben den Kundenverkehren allen voran mit Lieferverkehren zu rechnen (O-013). Diese dürften sich jedoch auf wenige Stunden am Tag beschränken. Eine Verkehrszählung kann genaueren Aufschluss über die Anzahl der Fahrten sowie die Verkehrsstärke auf dem „Zeilweg“ geben.

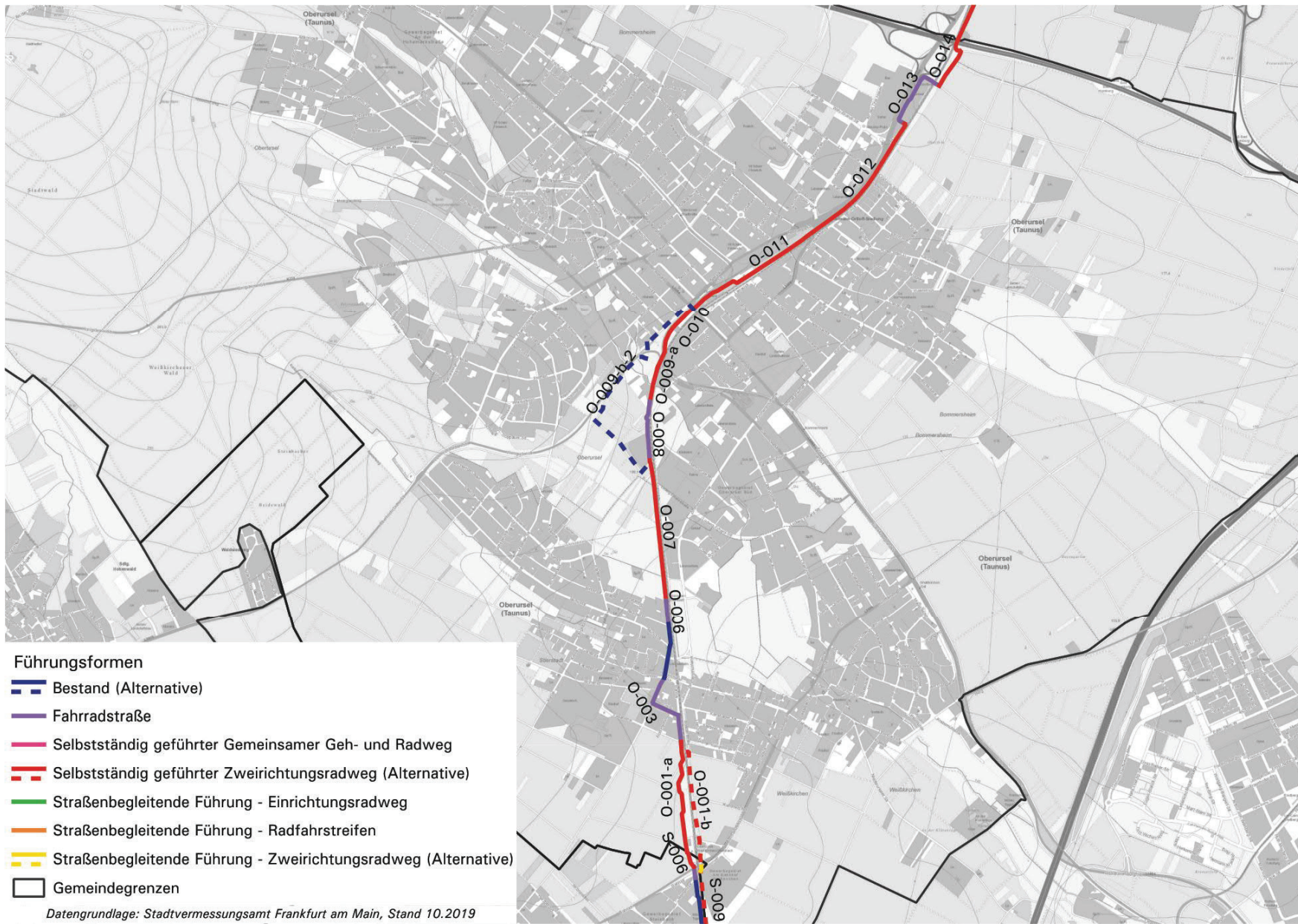


Abb. 37 Führungsformen im Bereich Oberursel
 Korridor Frankfurt – Vordertaunus: Machbarkeitsstudie Radschnellweg