

**„Quo Vadis Frankfurter Landstraße?“ – Bürgerinformationsveranstaltung zum Verkehrskonzept Frankfurter Landstraße**

**am 16.02.2023, 18.00 – 20.00 Uhr**

**in der Burgwiesenhalle, Oberursel-Bommersheim**



Moderation: Stefanie Heng-Ruschek, shr moderation

Protokoll: Caroline Walter, shr moderation



## 1. Begrüßung

Bürgermeisterin Antje Runge begrüßt die Anwesenden und freut sich über die vielen Besucher:innen. Die heutige Bürgerinformationsveranstaltung soll transparent über das Planungskonzept informieren und die Möglichkeit geben, miteinander ins Gespräch zu kommen. Der Abschnitt der Frankfurter Landstraße ist dabei Teil eines Gesamtverkehrskonzept. Ziel ist die Verbesserung der gesamten Verkehrssituation an dieser Stelle, wobei insbesondere Sicherheit, gleichberechtigter Zugang aller Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsfluss im Fokus der Betrachtungen stehen. Die im Voraus über das Onlinetool Slido gestellten Fragen zeigen, dass sich einige Bürger:innen bereits intensiv mit den Inhalten der bisher erstellten Gutachten befasst haben.

Auch Steffen Wolf (Ortsvorsteher) begrüßt die Anwesenden. Das Thema beschäftigt den Ortsbeirat bereits seit einiger Zeit. Herr Wolf lädt alle Interessierten herzlich zur nächsten Ortsbeiratssitzung am 22.03.2023 ein.

Stefanie Heng Ruschek (shr moderation) stellt den Ablauf des Abends vor. Über 100 Personen haben seit der letzten Woche bereits Fragen über Slido gestellt. Diese Fragen werden im Lauf des Abends von Frau Heng-Ruschek vor den jeweiligen Vortragsteilen gestellt und im Rahmen der Vorträge beantwortet.

Außerdem besteht die Möglichkeit für die Teilnehmenden vor Ort, mündlich Fragen zu stellen. Dr. Uli Molter (Verkehrsplaner, Stadt Oberursel) sowie Thomas

Zeit	Tagesordnungspunkt
18.00	Begrüßung (Bürgermeisterin Antje Runge und Ortsvorsteher Steffen Wolf)
18.10	Ablauf, Spielregeln, technische Hinweise (Stefanie Heng-Ruschek, shr moderation)
18.20	Hintergrund und Erläuterung des Verkehrskonzepts (Florian Book/ Dr. Uli Molter)
18.50	Aktueller Stand der Planung (Thomas Pickel/ Lars Garber, Ingenieurbüro R+T)
19.00	Ihre Fragen und Hinweise
20.00	Ende

Pickel und Lars Garber (Ingenieurbüro R+T) werden alle Fragen im Laufe des Abends und im Nachhinein im Protokoll beantworten.

## 2. Hintergrund und Erläuterung des Verkehrskonzepts

*Die gezeigte Präsentation steht separat als Download zur Verfügung*

### Ausgangssituation

Herr Dr. Molter begrüßt die Teilnehmenden und stellt das Verkehrskonzept vor. Die Untersuchungen zur Frankfurter Landstraße haben zu folgenden Ergebnisse geführt:

- Hohes Verkehrsaufkommen (17.000 Kfz/ Tag) an den Kreuzungen Frankfurter Landstraße (FL)/ Bommersheimer Landstraße/ Zimmersmühlenweg und FL/ Homburger Landstraße
- Lücken in der Radverkehrsführung bei einem Radaufkommen von 600 – 1.200 Fahrrädern/ Tag
- mangelhafte Querungen für Fußgänger:innen und damit verbundene Sicherheitsrisiken
- sanierungsbedürftige Ampelanlagen (hohe Dringlichkeit aufgrund nicht mehr lieferbarer Ersatzteile)

Insgesamt 12 kürzlich umgesetzte oder geplante Bauvorhaben in Oberurseler Wohn- und Gewerbegebieten werden das Verkehrsaufkommen in Zukunft erhöhen. Die 2020 durch ZIV und R+T durchgeführte Machbarkeitsstudie ergab dabei, dass eine Anpassung der Infrastruktur erforderlich ist.

## Konkrete Ziele und Aufgabenstellungen

Die Ziele und Konzepte der Stadt Oberursel (Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept, Fußverkehrskonzept (in Erarbeitung), verkehrliches Leitbild) finden im Rahmen der Maßnahme auf der FL Beachtung:

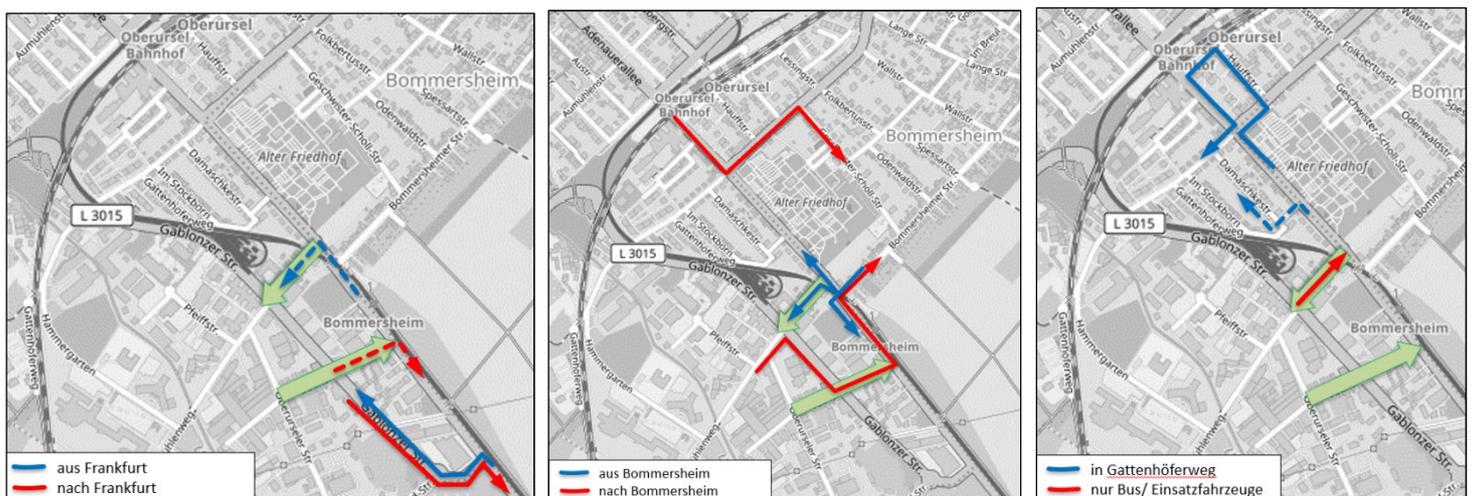
- mehr Flächen für Nahmobilität (z.B. Ergänzungen des Fußverkehrsnetzes durch Fußwege 1. Ordnung)
- Nahmobilitätsachsen (Lückenschluss im Radschnellnetz)
- Mehr Gleichberechtigung und Sicherheit
- Einfacher und sicher erfassbare Verkehrsregeln
- Umsetzung der Punkte des verkehrlichen Leitbilds
- Abwägung aller Interessen, Regelwerkskonformität (z.B. RAS – Richtlinie für die Anlage von Straßenanlagen 2006, E-Klima 2022)

## Lösungskonzept

Diverse Varianten wurden im Rahmen der [Machbarkeitsstudie 2020](#) geprüft, die für alle Bürger:innen öffentlich zugänglich ist. Nach sorgfältigem Abwägen entstand die aktuelle Konsensvariante, die heute vorgestellt wird.

## Im motorisierten Individualverkehr werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Einbahnstraßenpaar (Zimmersmühlenweg Richtung Süden, Tabaksmühlenweg Richtung Norden) zur Verkleinerung der Kreuzung
- Schlankere Gestaltung des Knoten FL/ Zimmersmühlenweg und damit Reduzierung der Verlustzeiten
- Neue Ampelanlagen an der Kreuzung FL/ Zimmermühlenweg/ Bommersheimer Landstraße und an der Ecke Gablonzer Straße; Installation zwei neuer kleiner Ampelanlagen am Tabaksmühlenwegs



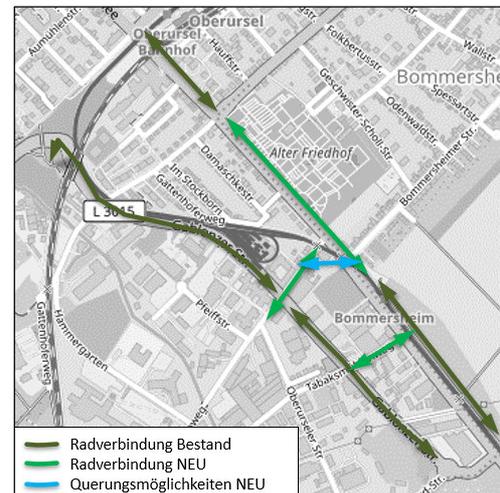
In den Karten ist links die Verkehrsführung aus (blau) bzw. nach (rot) Frankfurt fahrend dargestellt (durchgezogene Linien: Hauptverkehrswege; gestrichelte Linien: alternative Wege) und in der Mitte die Verkehrsführung aus (blau) bzw. nach (rot) Bommersheim fahrend dargestellt. Bei der Einfahrt nach Bommersheim wird es aufgrund der Einbahnstraßenregelung einige Veränderungen geben

(vom Zimmersmühlenweg kommend abbiegen auf die Gablonzer Straße (wegen Einbahnstraßenregelung des Zimmersmühlenwegs), abbiegen auf den Tabaksmühlenweg, dann über die FL zur Bommersheimer Landstraße). Die Fahrtzeit bleibt in diesem Modell ungefähr gleich, der Fahrtweg verlängert sich um einige 100m.

Die Einfahrt in den Gattenhöferweg von Süden kommend (Karte rechts) entspricht der heutigen Einfahrt in den Setzling; über Hauffstraße, Lenaustraße, FL und Abbiegen in den Gattenhöferweg. Auch eine Einfahrt über die Damaschkestraße wäre prinzipiell möglich, wenn man die Einbahnstraße umkehrt; allerdings handelt es sich hier um einen verkehrsberuhigten Bereich.

### Im Fuß- und Radverkehr werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Zwei-Richtungsradweg entlang des Friedhofs (Lückenschluss im Radschnellweg Vordertaunus – Frankfurt)
- Radfahrstreifen im Zimmers- und Tabaksmühlenweg
- Schutzstreifen in anderen Abschnitten
- Neue Querungen für Passanten
- Herstellen der Barrierefreiheit



### Im Parkraum wird folgendes umgesetzt:

Insgesamt entfallen 28 Parkplätze (15 Parkplätze auf der FL entlang des Friedhofs, 9 Parkplätze im Zimmersmühlenweg, 4 Parkplätze im Tabaksmühlenweg).

Parkplätze können ersetzt werden durch:

- Parkplatz in der Lenaustraße
- 2 Carsharingparkplätze<sup>1</sup> am P+R

Parkplätze werden nicht ersetzt durch:

- Parkplatzherstellung auf Privatgrund (dagegen spricht: zusätzliche Versiegelung, Regularien des Denkmalschutzenssembles)
- Erweiterung des P+R-Parkplatzes Bommersheim (dagegen spricht kurzfristig: planungsrechtliche Voraussetzungen)
- Schrägparken in der nördlichen FL (dagegen spricht: Platzmangel)

Herr Dr. Molter verweist außerdem darauf, dass sich das Verkehrsgeschehen bei weniger Parkplätzen mit der Zeit reorganisiert und an die Gegebenheiten anpasst.

<sup>1</sup> Der Bundesverband Carsharing gibt an, dass ein Carsharingauto mittelfristig 4-10 private PKW ersetzt. Quelle: Umweltbundesamt <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/carsharing-nutzen#unsere-tipps> (zuletzt abgerufen am 20.3.2023)

## Weiteres Vorgehen

Der Beschlusstext aus der Stadtverordnetenversammlung vom 07.04.2022 fasst die Maßnahmen nochmals zusammen:

*„Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Knoten Frankfurter Landstraße/ Zimmersmühlenweg/ Bommersheimer Straße verkehrlich nicht leistungsfähig ist und durch induzierte Verkehre aus den umliegenden geplanten Bauvorhaben in Zukunft zusätzlich belastet wird. Außerdem ist bekannt, dass die Signalanlage des Knotens abgängig ist und dringend erneuert werden muss. [...] Auf Basis des vorliegenden Gesamtkonzepts und der Vorplanung zur Neuordnung der Verkehre [...] wird eine Entwurfsplanung erstellt. Ziel ist es, die Maßnahme 2024 umzusetzen. [...] Die für die Umsetzung benötigten Mittel sind nach Erstellung der Kostenberechnung im Haushalt 2024 zu etatisieren. Fördermittel [...] und Zuwendungen [...] sind in Anspruch zu nehmen. [...] Der Magistrat wird beauftragt, zeitnah eine Bürgerinformationsveranstaltung bezüglich des Schrittes 1 aus dem Plan der zeitlichen Umsetzung „Umbau Frankfurter Landstraße [...]“ durchzuführen.*

Herr Dr. Molter fügt an, dass von einer Förderquote von 50% der zuwendungsfähigen Kosten durch das Land Hessen auszugehen ist.

Die Planungen wurden bisher in verschiedenen Gremien diskutiert: in der Verkehrskommission (nicht öffentlich), im BUKA sowie in den Ortsbeiräten Mitte und Bommersheim. In diesen Diskussionen wurden wichtige Anregungen und Hinweise durch die Politiker:innen und anwesende Bürger:innen gebracht, die alle geprüft und zum Teil umgesetzt worden sind:

- Beibehaltung Linksabbieger in den Zimmersmühlenweg: wird wieder in die Planung aufgenommen
- Die Diagonalsperre wird nicht weiterverfolgt
- Schutzstreifen in der Frankfurter Landstraße: Ein Schutzstreifen kann nicht verkehrssicher umgesetzt werden bei einer Verkehrsstärke von 14.000 – 16.000 Fahrzeugen am Tag. Widerspricht den Regelwerken / Stand der Technik.
- Beibehalten der Linienwege des Busverkehrs: wurde angenommen, es bleibt so.
- Berücksichtigung der Rettungswege: Rettungswege sind durch eine Bus- und Rettungsfahrzeugschleuse im Zimmersmühlenweg garantiert.
- Ersatz für entfallende Stellplätze: bereits erläutert
- Kreisverkehr als Alternative: Ein Kreisverkehr ist sehr platzintensiv; Platz ist zwar da, allerdings könnte hier angesichts der vielen bebauten benachbarten Grundstücke nicht mit Regelmäßigkeit gebaut werden.
- Berücksichtigung geänderte Bauvorhaben: bereits erläutert

## Verbesserungen gegenüber heute durch den aktuellen Plan:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Leistungsfähigeres System für alle Verkehrsteilnehmenden (Rad-, Fuß-, ÖPNV- und Kfz-Verkehr)
- Deutliche Verbesserung der Nahmobilität
- Umsetzung unabhängig von Durchbindung Nassauer Straße zur Weingärtenumgehung
- ÖPNV/Verlegung Rettungswache: Fahrtwege gesichert
- Geplante Bauvorhaben gesichert umsetzbar; Planungen im Sinne der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung
- Schlanke Lösung, die zügig umsetzbar ist (kein Komplettumbau erforderlich)
- Verhältnismäßig kostengünstig, Maßnahme zu Teilen förderfähig

**Abstriche:**

- Umwege auf einzelnen Relationen, allerdings ohne große zeitliche Unterschiede
- Keine Stellplätze in der FL (für die allerdings ein Ersatzstandort bereitsteht, siehe oben)

## Prüfungen

Bisher berücksichtigt wurden:

- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV (PKW und LKW)
- Verkehrserzeugung aller bekannten Bauvorhaben entsprechend der möglichen (nach Bebauungsplan) oder vorgesehenen Nutzung
- Verlagerungseffekte für alle Verkehrsmittel
- Tagesganglinien, Leistungsfähigkeitsprüfung nach HBS <sup>2</sup>in der Spitzenstunde
- Erreichbarkeit aller Grundstücke
- Geometrische Prüfungen

### Weitere Prüfungen folgen:

- Berücksichtigung südliche Riedwiese (es entstehen bis zu 650 zusätzliche Arbeitsplätze)
- Tempo 30 in der FL (Lärmschutz)
- Signalprogramm-Planung
- Verkehrsfluss-Simulation mit Programm VISSIM inklusive Film (zur Prüfung der Leistungsfähigkeit des Planes)
- Planerische Details (Entwässerung, Leitungen, Rettungswege, Parkplätze, etc.)
- Kostenberechnung und Fördermittel: kommunaler Straßenbau-Antrag bei Hessen Mobil (KSB-Maßnahme)

### Wie geht es weiter?

Q2 2023	Verkehrsfluss-Simulation
Q3 2023	Abschluss der Entwurfsplanung; Bauphasenkonzept; Kostenberechnung; Beantragung Fördermittel
Ab 2024	Ausführungsplanung; Vergabe; schrittweise Umsetzung

## 3. Aktueller Stand der Planung

Herr Pickel (Projektleitung) und Herr Garber (beide Verkehrsplanungsbüro R+T) stellen den Entwurf vor und beantworten Fragen zur detaillierten Planung.

Herr Pickel betreut das Projekt bereits seit der Machbarkeitsstudie 2020. Im Herbst 2022 beauftragte die Stadt Oberursel R+T, den Entwurf weiter auszuarbeiten und eine Entwurfsplanung zu erstellen. Heute wird ein Zwischenstand vorgestellt. Nächste Schritte sind genauere Auseinandersetzung mit der Signaltechnik, Gespräche mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt und HessenMobil sowie die Durchführung der Mikrosimulation mit anschließender Erstellung eines Films.

Herr Garber stellt den Entwurf vor.

### Knotenpunkt FL/ Homburger Landstraße/ Gattenhöferweg:

- Die Diagonalsperre entfällt
- Links abbiegen in den Gattenhöferweg wird nicht mehr möglich sein
- Abbiegen in die Homburger Landstraße bleibt möglich

---

<sup>2</sup> Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen

- Radfahrerinnen können den Zweirichtungsradweg auf der FL nutzen; auf dem nördlichen Abschnitt gibt es einen 1.5m breiten Schutzstreifen

### **Frankfurter Landstraße**

- Man versucht, das Konzept relativ schnell umzusetzen. Bauliche Maßnahmen sind nur für die Erstellung des Zweirichtungsradwegs notwendig.
- Der Gehweg kann entlang der FL aufgrund der Gesamtbreite des Fahrbahnraums von 12 m nicht verbreitert werden.
- Verengung auf der FL: in einem 150m langen Abschnitt müssen die Fahrbahnbreiten für Autos auf 5.50 m reduziert werden; hier wird dennoch genug Platz für PKW- und Busbegegnung sein. Die Engstelle wird deutlich beschildert sein. LKW-Begegnungen sind in diesem Bereich eher selten (10 – 11 LKWs/Stunde).
- Um die Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen werden Kunststoffleitelemente eingesetzt (diese ermöglichen auch Unterbrechungen, sodass Anwohner:innen per Rad von der anderen Straßenseite auf den Radweg wechseln können).
- Es wird Post- und Lieferfahrzeugen möglich sein, in Teilstücken mit eingeschränktem Halteverbot zu halten.
- Ausfahrt aus den Grundstücken auf die FL wird weiterhin gut möglich sein, da ein besserer Blick auf den fließenden Verkehr möglich sein wird, weil keine parkenden Kfz die Sicht versperren.

## **4. Weitere Fragen der Teilnehmenden (Slido und mündlich)**

Die Fragen wurden von Herrn Dr. Molter, Herrn Pickel und Herrn Garber beantwortet. Es konnte nicht alle Fragen im Rahmen der Veranstaltung beantwortet werden. Nachträgliche Antworten sind kursiv dargestellt.

### **4.1 Radverkehr**

#### ***Warum führt der Radweg entlang des Friedhofs und nicht auf der anderen Straßenseite?***

Der Zweirichtungsradweg schließt die Lücke innerhalb eines bereits bestehenden Radschnellwegs und soll eine sichere, durchgängige Achse für Radfahrer:innen von Niederursel bis zur Bärenkreuzung schaffen. Um nicht entlang des Friedhofs gebaut zu werden, müsste der Radweg aufwendig umgeleitet werden, inklusive zweier Straßenseitenwechsel. Dies würde die Leistungsfähigkeit des Verkehrskonzepts deutlich verringern.

#### ***Wie ist der Radweg für Anwohner:innen erreichbar?***

Auf Höhe der Damaschkestraße wird es einen Zugang zum Radweg geben; weitere Zugänge werden geprüft.

#### ***Warum dürfen Radfahrer weiter in der Frankfurter Landstraße auf der Fahrbahn fahren. Damit wird es auf der Straße enger.***

Die Bedürfnisse des Radverkehrs sind sehr individuell, deswegen müssen unterschiedliche Angebote geschaffen werden. Rennradfahrer werden voraussichtlich auch die Autospur nutzen, Kinder und Familien werden voraussichtlich nur den Zweirichtungsradweg nutzen. Es ist ein wichtiger Teil des Konzepts, auch sichere Wege für Kinder zu schaffen.

**Warum wird über eine Erhöhung zur Abgrenzung des Radwegs nachgedacht? Ohne diese könnten Autofahrer:innen bei geringem Radverkehrsaufkommen den Radweg mitbenutzen.**

Die Verkehrsmengenobergrenze für einen Schutzstreifen ist bereits überschritten. Eine bauliche Abgrenzung ist daher notwendig.

**Welchen Unterschied macht Tempo 50 im Vergleich zu Tempo 30 in der Radwegplanung?**

Eine Tempo-30-Regelung hätte Auswirkungen auf den Lärm entlang der FL, aber nicht auf die Planungen des Radwegs.

**Der Radverkehr scheint gering in diesem Bereich. Ist eine temporäre Nutzung durch Radfahrer:innen in diesem Bereich eine Option?**

Radverkehrs- und Fußverkehrsplanung sind Angebots- und keine Bedarfsplanung, d.h. wenn Angebote geschaffen werden, werden diese auch verstärkt genutzt. Es gilt außerdem zu beachten, dass es sich bei dem Projekt um einen Lückenschluss handelt, der eine durchgehende Fahrradachse schafft. Das bedeutet, dass sichere und effiziente Angebote für Radfahrer:innen auf der FL auch zu gesteigerter Nutzung führen werden.

**Warum wird der Radweg nicht geteilt, sodass einzelne Spuren in beide Richtungen verlaufen?**

Der bereits bestehende Radweg existiert nur zweiseitig auf einer Straßenseite; auf der FL jetzt ein geteiltes Konzept zu entwickeln, wäre nicht sinnvoll.

**Welcher Radweg ist für die von Süden nach Norden fahrenden Radfahrer:innen gedacht auf dem Stück FL oberhalb der Homburger Landstraße?**

Hier kann der Alleeweg gemeinsam mit den Fußgänger:innen genutzt werden, so wie heute. Bei Entfall des Parkstreifens kann auch auf der Fahrbahn gefahren werden.

**Wie gelangt man auf den Radweg aus der Adenauerallee Richtung Frankfurt fahrend? Wird eine Aufstellfläche an der Ampel eingerichtet?**

Für den auf der Fahrbahn fahrenden Radverkehr ist in der nördlichen Zufahrt der Frankfurter Landstraße ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen vorgesehen. Darauf können sich Rad Fahrende vor dem Kfz-Verkehr aufstellen, signalgeschützt in die Kreuzung einfahren und den Zwei-Richtungsradweg erreichen.

Der im östlichen Seitenraum (d.h. unter der Allee) ankommenden Radverkehr nutzt die signalgeschützte Furt.

**Wie wird der Radverkehr über den heutigen P+R Parkplatz Bommersheim geführt?**

So wie heute.

## **4.2 Fußverkehr**

**Wurde dem hohen Fußgängeraufkommen zu und von den Oberurseler Werkstätten Rechnung getragen (bes. mit Hinblick auf Breite des Gehwegs)?**

Menschen, die die Oberurseler Werkstätten besuchen, kommen hauptsächlich vom U-Bahnhof Bommersheim, die Querungssituationen werden verbessert.

**Auf dem Weg vom neuen Parkplatz Lenaustraße zu den Häusern gegenüber des Friedhofs müssen mehrere Ampeln gequert werden, der Weg ist umständlich. Gleichzeitig wird Radverkehr auf den Alleengehweg verlagert. Welche Ampelschaltung ist an der Kreuzung FL/Gattenhöfer Weg für Radfahrende und zu Fußgehende angedacht? Können sie z.B. gleichzeitig in alle Richtungen über die Kreuzung gelangen, wie an der Feldbergstraße/Kumeliusstr. während die KFZ warten?**

Das wird noch im Detail geprüft. Wir müssen hier einen Mittelweg für die Gesamtleistungsfähigkeit finden, d.h. für alle Verkehrsmittel soll eine ausreichende Qualitätsstufe erreicht werden. Da die Schranken ja weiterhin (wenn zukünftig auch kürzer) geschlossen sein werden, kann dann die FL im Bereich bei Braas leicht gequert werden.

**Wie kann das Gehen im oberen Abschnitt der FL auf der rechten Seite schon ab den Gleisen Richtung Gattenhöferweg attraktiver gemacht werden? Wie könnten Sitzmöglichkeiten etwa alle 150m geschaffen werden?**

Diese Vorschläge werden im Detail geprüft.

#### **4.3 MIV und Verkehrsfluss**

**Wird es einen Zwei-Richtungsverkehr im oberen Teil der FL geben?**

Das ist nicht vorgesehen.

**Wird es Tempo 30 auf der FL geben?**

Der Gesetzgeber gibt verpflichtend Tempo 50 in Städten vor, alle Tempo 30-Zonen müssen genau begründet werden. Die Stadt Oberursel versucht, eine Tempo 30-Zone auf der FL einzurichten. Dies könnte beispielsweise über den Lärmaktionsplan begründet werden. Die vierte Runde des Lärmaktionsplans des Landes hat begonnen und dieser Abschnitt der FL wurde in den Plan aufgenommen. Prüfungen der Lärmwerte werden stattfinden. Oberursel ist seit kurzem außerdem Teil der Initiative Lebenswerte Städte, die eine Gesetzesänderung der Tempo-50-Vorschrift in Städten fordert.

**Auf welchen Abschnitt der FL beziehen sich die Tempo-30-Überlegungen?**

*Auf den Abschnitt von der Lenastraße bis zum Zimmersmühlenweg.*

**Wird der Rückstau bei der aktuellen Verkehrsmenge mit dem Umbau wirklich verringert?**

Man versucht, hier eine möglichst effiziente Lösung zu finden, die alle Bedürfnisse berücksichtigt; Stau wird man aber, insbesondere in den Spitzenstunden nicht komplett eliminieren können.

**Die FL wird stark von Rettungsfahrzeugen beansprucht – wie wird das berücksichtigt? Und wohin weichen die Fahrzeuge aus?**

Dieser Punkt befindet sich aktuell noch in der Detailbetrachtung.

**Die Zahlen der Einwohner:innen werden im Stadtgebiet in den nächsten Jahren zunehmen. Was passiert, wenn der Verkehr zunimmt bevor der Umbau abgeschlossen ist? Und wie wird aus der neubauten Stichstraße herausgeführt?**

Das Verkehrsaufkommen lässt sich recht gut abschätzen und wurde in den Planungen bereits mit einkalkuliert; die Bebauung auf der nördlichen Riedwiese ist bereits abgeschlossen. Das Gleisdreieck befindet sich noch im Bau. Die Projekte in der Mutter-Teresa-Straße sowie an der Neumühle stehen bisher ganz am Anfang des Prozesses; hier werden Genehmigungsverfahren und Bebauung wesentlich länger dauern als der Verkehrsumbau. Südlich des alten Friedhofs sind keine Planungen bekannt; außerdem besteht hier kein Baurecht.

**Werden die Schranken zum Gleisdreieck zugemacht?**

Die Schranken werden erhalten bleiben. Das Problem an dieser Stelle sind die langen Schließzeiten der S-Bahnschranken. Das wird sich zukünftig ändern, da hier die Regionaltangente West verlaufen wird. In diesem Zug wird neue Signaltechnik mit elektronischen Stellwerken installiert, was eine Verkürzung der Schließzeiten mit sich bringt.

**Wie ist die Zu- und Abfahrt auf das MKW-Gelände (Kriminalpolizei inkl. Fuhrparkverwaltung) geregelt? Über eine Ampelanlage? Linksabbieger erzeugen hier Staugefahr.**

*Es ist keine Ampelanlage vorgesehen, sondern vorfahrts geregelt. Es gibt einen ausreichend dimensionierten Linksabbiegestreifen.*

**Gibt es weitere Entwicklungen in Bezug auf die Entscheidung zur Sperrung der KFZ-Durchfahrt von der Adenauerallee auf die FL (S- und U-Bahn)?**

*Nein, bisher nicht.*

**Frage nachträglich per E-Mail gestellt: Die Einengung der Fahrbahn aufgrund der unerwarteten Lage der Friedhofswand ist nach Rast 06 nur unter Inkaufnahme von Geschwindigkeitsreduzierung möglich. Das ist aus meiner Sicht ein schlechter Kompromiss. Auch ein mögliches Warten vor der Einengung scheint unrealistisch. Dann müsste ein LKW-Fahrer, der aus der Homburger Landstraße kommt, in kürzester Zeit erkennen und überblicken, was auf den nächsten 200m passieren wird. Wenn man nur nach der Anzahl der Fahrzeuge geht, würde man rein nach Regelwerk eher in Richtung einer 4-spurigen Straße denken müssen. Wenn der Trennstreifen im Bereich der Einengung über die Variante der Kunststoffpoller und des „roten Balkens“ umgesetzt wird, sollte sich der Trennstreifen von 75cm auf 25cm reduzieren lassen und die Fahrbahnbreite würde zumindest durchgehend das Mindestmaß halten können. Das halte ich für den besseren Kompromiss.**

*Die FL ist in diesem Abschnitt in der Tat sehr hoch belastet. Eine Erweiterung ist naheliegenderweise nicht möglich. Auch eine von uns mal testweise „gebaute“ (also ins Verkehrsmodell eingepflegte Umgehungsstraße Bommersheim (zwischen P&R-Platz und Zeilweg) reduziert, abgesehen von massiven Eingriffen in die Landschaft, hohen Kosten und mehr Platz für induzierte Verkehre die Verkehrsbelastung auf der FL nur teilweise. Die Problematik der Engstelle werden wir nochmals genau prüfen, zumal wir zu dem Schluss gekommen sind, die Trennung zwischen Radweg und Fahrbahn abschnittsweise differenzierter zu gestalten.*

#### **4.4 Parken**

**Der Gehweg rechts ist nicht Bestandteil der Baumaßnahme. Der Weg vom Parkplatz Lenastraße bis zu den Häusern ist für Senior:innen zu Fuß recht weit.**

*Das ist richtig. Es wird davon ausgegangen, dass die wenigsten den gesamten Weg laufen müssen. Des Weiteren haben diverse Häuser (die zwischen Gattenhöfer Weg und Damaschkestraße) eigene Einfahrten. Die Häuser weiter unten stehen leer und sollen saniert werden. Wenn nach der Sanierung schon klar ist, dass es dort keine Stellplätze geben wird, werden die Wohnungsinteressenten dies bei ihrer Wahl auch berücksichtigen.*

**Gibt es ein Parkkonzept in Oberursel?**

*Vorzugsweise soll auf dem eigenen Grundstück geparkt werden. Die Anzahl der herzustellen Parkplätze regelt die Stellplatzsatzung. Das Bewohnerparkkonzept 2022 soll durch die Straßenverkehrsbehörde umgesetzt werden, umfasst allerdings nicht den fraglichen Bereich.*

#### **4.5 Verkehrssicherheit**

**Können sich auf dem Zweirichtungsradweg zwei Lastenräder ohne Kollision entgegenkommen?**

*Der Zweirichtungsradweg weist durchgängig eine Breite von 3,00 Meter auf. Hinzu kommt ein Sicherheitsraum von 0,25 Meter zur Friedhofsmauer. Damit entspricht der Zweirichtungsradweg dem*

*Regelmaß aus den einschlägigen Richtlinien (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV). Die Begegnung von zwei Lastenrädern ist somit ohne Einschränkungen möglich.*

***Begegnung Radfahrer östlich – Auto westlich: wurde eine Gefahrenanalyse durchgeführt?***

*Ein wesentliches Kriterium für die Auswahl des Zwei-Richtungsradweges ist der Aspekt Verkehrssicherheit. Der Zwei-Richtungsradweg ermöglicht durch die bauliche Trennung die Führung des Radverkehrs separat vom Kfz-Verkehr. Zudem ist das Zuparken des Zwei-Richtungsradweges – und ein damit verbundenes erzwungenes Ausweichen des Radverkehrs auf die Fahrbahn – unterbunden. Aufgrund seiner Lage auf der Friedhofsseite sind Rad Fahrende außerdem keiner Gefährdung durch Grundstücksausfahrten ausgesetzt.*

*Bei Zwei-Richtungsradwegen ist laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m bzw. von 0,75 m (bei hoher Verkehrsstärke) zur Fahrbahn hin einzuhalten. Die Planung sieht einen Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m (inklusive eines baulichem Trennelements) vor. Damit ist gewährleistet, dass ein ausreichender Abstand zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr besteht und der Zwei-Richtungsradweg nicht vom allgemeinen Kfz-Verkehr befahren werden kann.*

***Sind wirklich alle Verkehrsteilnehmenden bei der relativ engen Verkehrssituation sicher?***

*Die Straßenbreite ist darauf ausgelegt, dass sich zwei Pkw bzw. Bus und PKW begegnen können. Bei der sehr unwahrscheinlichen Konstellation (auf Basis von Zählungen), dass sich zwei LKW begegnen, müsste an der Engstelle ein LKW halten.*

***Wozu dient der 1,25 breite, kurze Schutzstreifen in der Frankfurter Landstraße stadtauswärts auf der Höhe des Eckgrundstücks Gattenhöferweg 2?***

*Die Markierung dient der Verdeutlichung, dass (sportlich) Rad Fahrende – alternativ zum Zwei-Richtungsradweg – stadtauswärts auch die Fahrbahn nutzen können.*

*Im Zuge der weiteren Konkretisierung wird jedoch überprüft, ob anstatt der Markierung der Furt und Fortführung als „Schutzstreifen“ nicht generell Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn zielführender sind.*

***Öffnung Gattenhöfer zur Gablonzer. Wie soll die 'unfallträchtige Kreuzung' sicher gemacht werden?***

*Das ist nicht Teil der Maßnahme.*

***Eine Fahrbahnbreite von 2.75m scheint zu gefährlich und angesichts der Größe von SUVs zu gefährlich – stimmt das?***

*Eine Fahrbahnbreite von 2,75 m entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Die Straßenräume können nicht unendlich weiterwachsen und es müssen Kompromisse zwischen Verkehrsteilnehmenden gefunden werden.*

#### **4.7 Anliegen der Anwohner:innen**

***Wird es abgesenkte Bordsteine an den Grundstücken geben, sodass Anwohner:innen leichter in ihre Einfahrt kommen?***

*Abgesenkte Bordsteine laden zum Auffahren ein; das soll verhindert werden. Man arbeitet hier noch an einer guten Lösung.*

***Was bedeutet der Umbau für den Lieferverkehr? Können Halteplätze geschaffen werden?***

In der Damaschkestraße ist die Einrichtung einer Lieferzone in der Einmündung möglich; die Frage ist, ob Lieferdienste diese Bereiche nutzen würden oder letztendlich doch vor den Häusern halten. Mit diesem Thema wird man sich nochmals intensiver beschäftigen.

**Wie erhöht sich der Lärmpegel für Anwohner:innen an der FL durch den geringeren Abstand des PKW-/LKW-Verkehrs zu den Wohnhäusern?**

Dies wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft. In diesem Zusammenhang wird dann evtl. auch Tempo 30 möglich werden.

**Werden Haltemöglichkeiten für den Schülerfahrdienst eingerichtet?**

nein

#### **4.8 Kosten**

**Wie teuer wird der Umbau der FL?**

In der Machbarkeitsstudie 2020 wurden Kosten von 3.4 Mio. € kalkuliert, die aktualisierten Zahlen (u.a. unter Einbezug gestiegener Baukosten) belaufen sich auf insgesamt 4 Mio. €. Kosten für die neuen Lichtsignalanlagen (inklusive Herstellung, Erneuerung, Barrierefreiheit) liegen bei 600.000€.

**Wie teuer sind vier Tempo 30-Schilder und vier Schilder zum Zweiradüberholverbot?**

Ca. 2.500 EUR.

#### **4.9 Sonstige Themen**

**Sind die Ergebnisse der Verkehrszählungen repräsentativ? Wann fanden die Zählungen statt?**

Verkehrszählungen finden immer in einer Woche statt, die einen typischen Werktag enthält (d.h. einen Di, Mi oder Do, der nicht in den Ferien oder einer an die Ferien angrenzenden Woche sowie nicht im Winter liegt und kein Feiertag ist). Da die Zählungen vor 2020 durchgeführt wurden, ist nicht mit pandemiebedingten Abweichungen zu rechnen. Die Zahlen sind daher belastbar.

**Kann die Querung über den P+R Parkplatz an der Bommersheimer U-Bahnstation schöner gestaltet werden?**

Das wird in den Planungen berücksichtigt.

**Wann kommt die Anbindung der Nassauer Straße an die Weingärtenumgehung?**

Die Ergebnisse sind noch nicht ganz fertig. Allerdings werden sich auch Daten der Machbarkeitsstudie bestätigen; eine stärkere Entlastung ist nicht zu erwarten.

**Häuser der Bundesbank (Uhland, Lenau, Hauff) stehen zum Verkauf. Kommt es hier zu mehr Wohnungen und Verkehr?**

Nein.

**Wie soll die mögliche U-Bahn Haltestelle 'Ludwig Erhard' vom Platz her realisiert werden?**

Das ist nicht Teil der vorliegenden Maßnahme.

**Frage nachträglich per E-Mail gestellt: Ich finde es schade, dass man die Außenbereichsgrenzen als unüberwindbares Hindernis für eine Ausweitung des P+R-Angebots dargestellt wird. Vor nicht allzu langer Zeit gab es ein Gerichtsurteil im Zusammenhang mit der Feinstaubbelastung, dass eigentlich den Ausbau der P+R-Parkplätze insbesondere fordert, um die Luftqualität in Frankfurt zu verbessern. Die Haltestelle Bommersheim und auch die Haltestelle Weißkirchen Ost haben hier**

***doch enormes Potenzial. Ich bin mir sicher, dass dies in Zeiten des 49 EUR-Tickets hier ein Angebot wäre, dass auch angenommen werden würde.***

*Dieses Anliegen wird an die zuständige Stadtplanerin, Frau Littig weitergegeben. Die Hürden zur Bebauung des planungsrechtlich festgelegten Außenbereichs sind sehr hoch, daher kann die Stadt hier auch nicht kurzfristig tätig werden. Allerdings kommt auch aus dem Ortsbeirat des Öfteren der Wunsch nach einem Parkdeck. Das halte ich dort, gut gestaltet, für sehr sinnvoll. Die Haltestelle kann in der Tat eine deutlich wichtigere Rolle im Bereich P&R einnehmen.*

## **5. Abschluss**

Frau Bürgermeisterin Antje Runge bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die konstruktive Diskussion. Der heutige Abend gab Anregungen, die nun geprüft werden.

*Hinweis: Im Nachgang der Veranstaltung hat das Verkehrsplanungsbüro R+T Erläuterungen zu Querschnittsvarianten erarbeitet, die als Anlage 3 ebenfalls zum Download zur Verfügung stehen.*

**Anlagen** (gesonderte Dateien)

- Anlage 1: Präsentation
- Anlage 2: Plan
- Anlage 3: Erläuterungen zu Querschnittsvarianten