

Stadt Bad Wildungen

Nahmobilitätskonzept

Schlussbericht



Stadt Bad Wildungen

Nahmobilitätskonzept

- Schlussbericht -

Auftraggeber:

Stadt Bad Wildungen

Am Markt 1

34537 Bad Wildungen



Auftragnehmer:

IKS Mobilitätsplanung

UG (haftungsbeschränkt)

Universitätsplatz 12

34127 Kassel



info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)

andreas.schmitz@iks-planung.de

0561 - 953 79-676

Kassel, den 24. Januar 2022

© IKS Mobilitätsplanung, 2022

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung / Anlass	1
1.1	Gründe zur Förderung der Nahmobilität in Bad Wildungen.....	3
1.2	Untersuchungsgebiet.....	4
2	Zielsetzungen	5
3	Beteiligungsverfahren	6
4	Planungsgrundlagen und Anforderungen.....	6
4.1	Fußverkehr	6
4.2	Radverkehr	11
5	Vorhandene Konzepte, Planungen und Maßnahmen zum Thema Nahmobilität.....	17
5.1	Konzepte und Planungen	17
5.2	Konkrete Maßnahmenvorhaben	19
6	Bestandserhebung und Analyse	21
6.1	Unfallauswertung	21
6.2	Workshop und Planungsspaziergang Armsfeld	24
6.3	Befragung Helenental-Grundschule.....	25
6.4	Netzentwicklung	28
6.4.1	Fußwegehauptnetz	28
6.4.2	Radverkehrsnetz.....	30
6.5	Fußverkehr	31
6.5.1	Bestand von Querungsanlagen für den Fußverkehr.....	31
6.5.2	Mängelanalyse	32
6.6	Radverkehr	42
6.6.1	Führungsformen.....	43
6.6.2	Mängelanalyse	44

6.6.3	Wegweisung	50
6.7	Dörfer und Ortsteile	51
6.8	Zusammenfassende Bewertung	52
7	Strategien und Handlungsfelder	55
8	Leitprojekte und Maßnahmenempfehlungen	58
8.1	Leitprojekte	58
8.1.1	Barrierefreie Flaniermeile mit Vorrang für den Fußverkehr.....	58
8.1.2	Verkehrsberuhigung in der Stresemannstraße	70
8.1.3	Verkehrsberuhigung im Geschäftsbereich von Reinhardshausen.....	72
8.1.4	Modellhafte Handlungsmöglichkeiten in Dörfern und Ortsteilen am Beispiel Armsfeld	74
8.1.5	Konzept zur Verkehrsberuhigung und Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Altstadt	76
8.1.6	Aufwertung der Verbindung Kernstadt - Reinhardshausen	77
8.1.7	Kampagne zum Thema „Verkehrsregeln“	78
8.2	Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs.....	79
8.2.1	Neubau von fehlenden Gehwegen	79
8.2.2	Barrierefreiheit in Wohnwegen	79
8.2.3	„Gehweg, Radfahrer frei“ in Parks und Grünanlagen.....	80
8.2.4	Wege nur für den Fußverkehr	81
8.2.5	StVO-Konformität der Radverkehrsbeschilderung	82
8.2.6	Entfernung Gehwegparken.....	83
8.2.7	Sichtbarkeit der Verkehrsregelungen für Fußgänger	84
8.2.8	Verlängerung der Teufelstreppe	85
8.3	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.....	86
8.3.1	Anlage von Radabstellanlagen.....	86
8.3.2	Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung.....	87
8.3.3	Umfahrung der Fußgängerzone und Verlagerung des Rad-Hauptnetzes Hessen	88
8.3.4	Beleuchtung des Radwegs zwischen der Turnhalle Odershausen und der Ense-Schule	90
8.3.5	Landwirtschaftliche Wege für den Radverkehr freigeben	90

8.3.6	Neubau von Radverkehrsinfrastruktur innerorts	90
8.3.7	Radverkehrsinfrastruktur außerorts	91
8.4	Öffentlichkeitsarbeit.....	99
8.5	Monitoring.....	100
8.6	Qualitätssicherung	100
9	Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten	101
10	Verzeichnisse	103
11	Anhang.....	107

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Text die männliche Form verwendet. Die Angaben beziehen sich wertfrei auf jegliches Geschlecht.

1 Einleitung / Anlass

Die Stadt Bad Wildungen hat das Planungsbüro IKS Mobilitätsplanung mit der Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes beauftragt. Das Konzept wird mit Mitteln des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) gefördert.

Gegenstand der Untersuchung ist die Erarbeitung von konkreten Handlungsempfehlungen zur Förderung der Nahmobilität. Im Rahmen der Bearbeitung wurden folgende Schwerpunkte festgelegt:

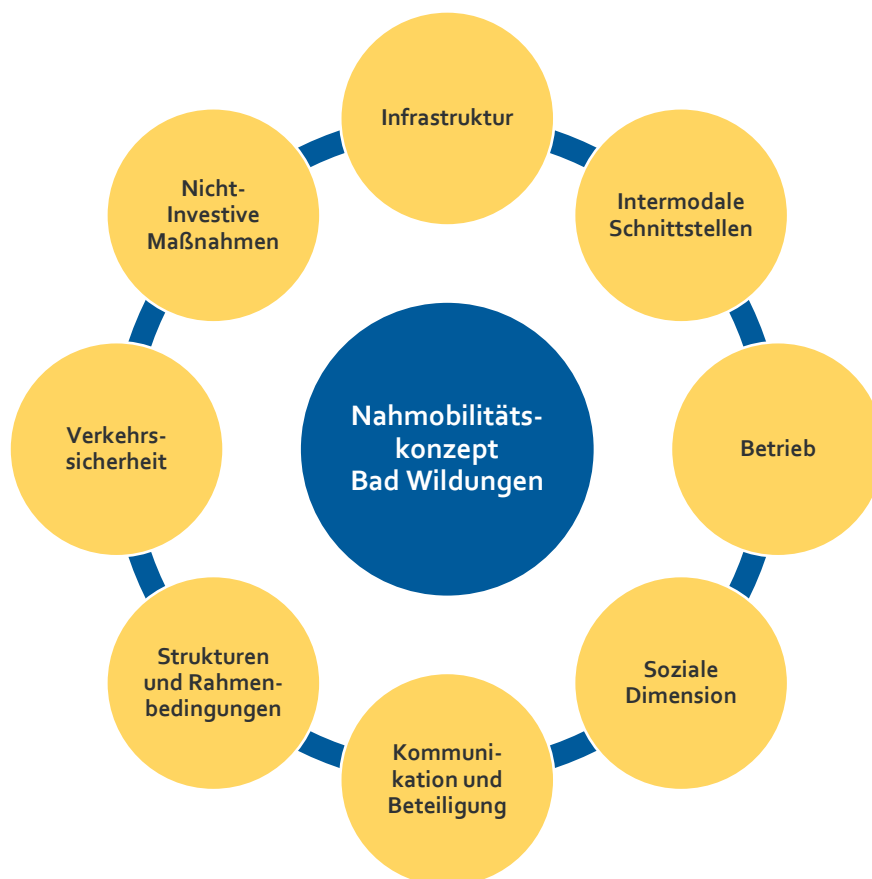
- Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität in der historischen Altstadt und in der Flaniermeile Brunnenallee
- Alltagsverbindungen für Fuß- und Radverkehr mit dem Schwerpunkt Bad Wildungen und Reinhardshausen
- Verbindung für den Radverkehr zwischen Bad Wildungen - Reinhardshausen - Frebershausen - Frankenu (mit Anschluss Gellershausen) sowie Anschluss aller Ortsteile an das Radwegenetz
- Nahmobilität in den ländlich geprägten Ortsteilen und Dörfern, modellhaft dargestellt am Beispiel Armsfeld - Entwicklung eines Leitfadens für Dörfer und Ortsteile
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrende

Nahmobilität

Nahmobilität steht für kurze Wege und die Möglichkeit, Aktivitäten (z. B. Einkaufen, Arbeiten, Freizeit) im Quartier bzw. im Ortsteil durchzuführen.¹ In der Planung stehen besonders die Förderung von Fuß- und Radverkehr im Mittelpunkt, aber auch die Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV als Bestandteil des Umweltverbundes bzw. multimodaler Wegeketten.

Zur Entwicklung eines integrierten Handlungskonzeptes gilt es entsprechend verschiedene Handlungsfelder und Zusammenhänge zu berücksichtigen, da die Erreichung der Ziele nicht alleine mit der Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen zusammenhängt (vgl. Abbildung 1). Dabei sollen nicht einzelne Verkehrsteilnehmer auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer des Umweltverbunds gefördert werden.

Abbildung 1: Handlungsfelder für das Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen



¹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zur Nahmobilität - Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln 2014, S. 9

1.1 Gründe zur Förderung der Nahmobilität in Bad Wildungen

Fuß- und Radverkehr im Zusammenspiel mit dem ÖPNV bilden die Basismobilität, unabhängig von sozialem Status, Alter oder Geschlecht. Auch das Land Hessen setzt sich mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) für eine Förderung der Nahmobilität ein. In der Nahmobilitätsstrategie für Hessen ist folgende Zielsetzung verankert:²

„Zentrales Ziel der Nahmobilitätsstrategie ist eine deutliche Verlagerung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs auf den Fuß- und Radverkehr aber auch zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs. Das heißt, dass künftig bedeutend mehr Menschen als bisher ihre alltäglichen Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurücklegen.“

Für die Förderung der Nahmobilität in Bad Wildungen sprechen darauf aufbauend folgende Gründe:

Fuß- und Radverkehr...

- steigern die Aufenthaltsqualität und die (soziale) Sicherheit.
- sind wichtiger Bestandteil von lebenswerten Quartieren.
- sind wesentliche Faktoren für die lokale Wirtschaft und den Tourismus.
- sorgen für gesunde Bewohner und Mitarbeiter.
- schonen die Umwelt.
- sind auf kurzen Strecken anderen Verkehrsarten oft überlegen, z. B. in Geschwindigkeit, Kosten und Komfort.
- sichern die eigenständige Mobilität von Kindern und älteren Menschen.
- stehen für einen effizienten und wirtschaftlichen Nutzen der knappen Flächen und Ressourcen.

² Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden 2017, S. 19

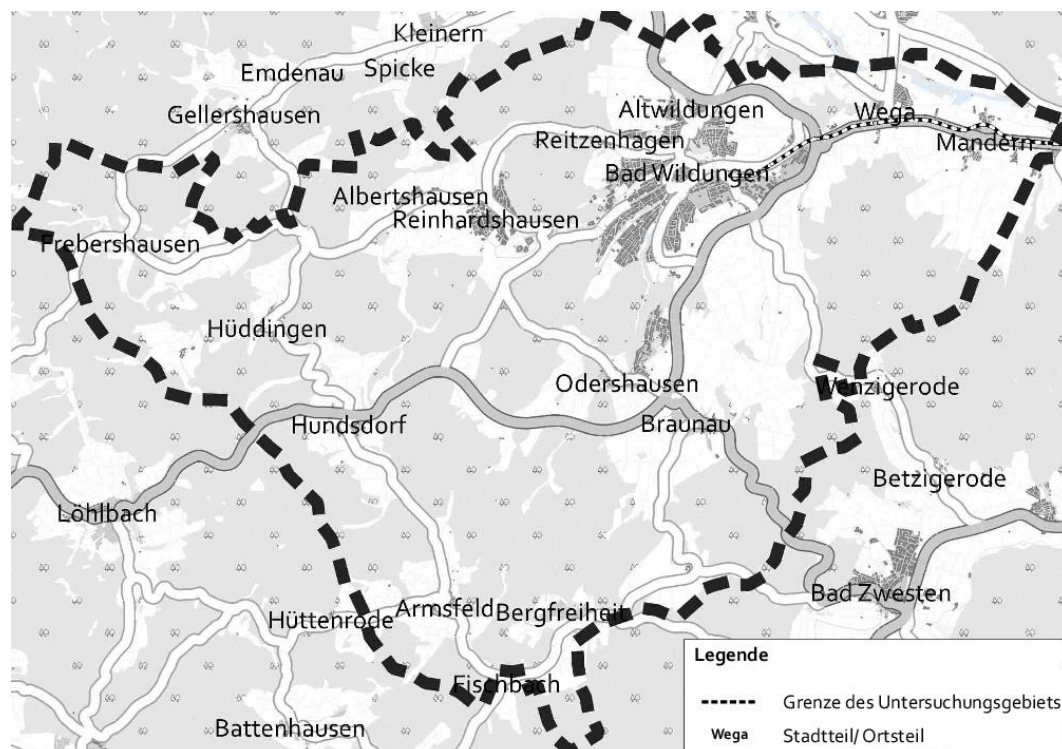
1.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst das gesamte Stadtgebiet von Bad Wildungen inklusive der 13 Stadtteile (siehe Abbildung 2). Es liegt östlich der Stadt Frankenau und der Gemeinde Haina (Kloster), nördlich der Gemeinde Bad Zwesten und der Stadt Borken, westlich der Stadt Fritzlar sowie südlich der Gemeinde Edertal.

Die Stadt Bad Wildungen ist besonders durch die historische Altstadt als Geschäftsbereich sowie die angrenzende Flaniermeile Brunnenallee und dem dort vorhandenen gastronomischen Angebot geprägt. Direkt nördlich grenzt der Stadtteil Altwildungen mit dem Schloss Friedrichstein als touristische Attraktion an. Der westlich gelegene Stadtteil Reinhardshausen bildet mit den vorhandenen Kliniken und einem eigenen Geschäftszentrum einen Kernbereich für den Kurbetrieb.

Die übrigen Stadtteile sind dörflich geprägt, mit deutlich unter 1.000 Einwohnern.

Abbildung 2: Untersuchungsgebiet



2 Zielsetzungen

Die Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes ist darauf ausgerichtet, eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in Bad Wildungen zu etablieren und fördern. Insbesondere mit Blick auf die besondere Bedeutung der Stadt als Kurstadt und damit verbundene Anforderungen an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität.

Allgemeine Oberziele

- Steigerung der Lebens- und Wohnqualität, Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Aufwertung der Straßenräume als öffentlichen Räume
- Stärkung kurzer Wegebeziehungen
- Steigerung der Anteile umweltfreundlicher und energieeffizienter Mobilität
- Erhöhung der (subjektiven) Verkehrssicherheit
- Sichere und kontinuierliche Führung des Radverkehrs (innerorts auf Fahrbahnniveau, außerorts möglichst abseits von klassifizierten Straßen)
- Minimierung von Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern
- „Mobilitäts-Kultur“ im Sinne nachhaltiger Mobilität etablieren und fördern

Konkrete Unterziele

- Verträgliche Geschwindigkeiten in den Zentren sowie den Ortsdurchfahrten
- Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit, insbesondere in Bereichen mit Kurgästen
- Ausreichend Querungsmöglichkeiten für Fußgänger anbieten
- Angebot einer komfortablen Verbindung der Ortsteile untereinander für touristischen und Alltagsradverkehr
- Qualitativ hochwertiges Angebot an Abstellanlagen in zentralen Bereichen von Bad Wildungen, Reinhardshausen sowie an ausgewählten Stellen in den Ortsteilen

3 Beteiligungungsverfahren

Das Nahmobilitätskonzept wurde durch ein Beteiligungsverfahren begleitet. Aufgrund der COVID-19-Pandemie konnten nicht alle vorgesehenen Bestandteile wie geplant durchgeführt werden, z. B. Befragungen an Schulen oder Krankenhäusern sowie einzelne Termine zur Vorstellung der Zwischenstände. Ansprachen mit den beteiligten Akteuren wurden hauptsächlich telefonisch oder online durchgeführt.

Folgende Bausteine haben stattgefunden:

- Workshop inklusive Planungsspaziergang in Armsfeld (modellhaftes Dorf) (vgl. Workshop und Planungsspaziergang Armsfeld ab Seite 24)
- Befragung von Kindern der Helenentalschule zur Verkehrsmittelwahl und Gefahren- und Lieblingsorten für Kinder (vgl. Befragung Helenental-Grundschule ab Seite 25)

4 Planungsgrundlagen und Anforderungen

Fuß- und Radverkehr haben unterschiedliche Bewegungsmuster und Geschwindigkeiten und entsprechend verschiedene Anforderungen an die Infrastruktur. Die wichtigsten Anforderungen sind nachfolgend zusammengefasst.

4.1 Fußverkehr

Für Planungen zum Fußverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)³
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)⁴
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)⁵

³ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist

⁴ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006

- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)⁶
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)⁷
- DIN 18040 - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

Hierarchisierung des Netzes

Wie alle anderen Verkehrsarten bewegt sich auch der Fußverkehr in Netzen. Diese bestehen aus verschiedenen Elementen wie straßenbegleitenden Gehwegen, Querungsanlagen über Fahrbahnen, straßenunabhängig geführten Wegen oder Plätzen.

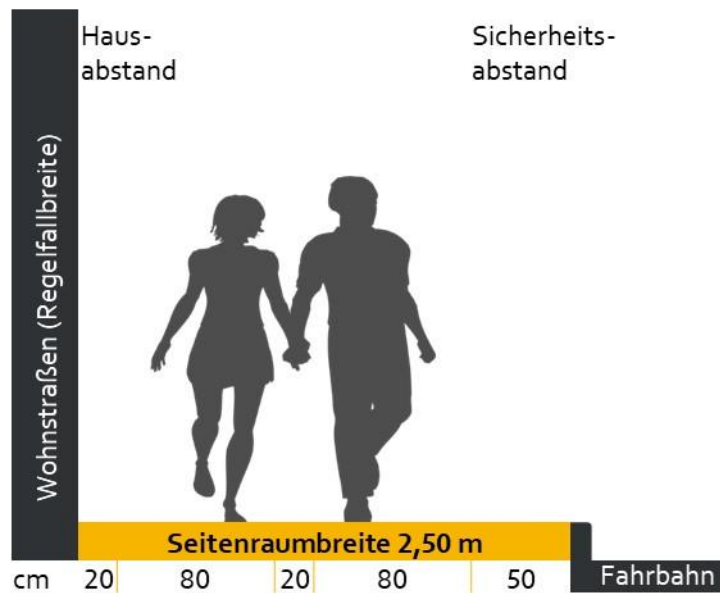
Grundsätzlich sind bzw. sollen alle Straßen und Wege für den Fußverkehr nutzbar sein. Aufgrund von der Nutzungsstrukturen, funktionalen Zusammenhängen, verkehrlichen und städtebaulichen Strukturen hat sich ein hierarchisches Fußwegenetz mit Wegen oder Streckenabschnitten unterschiedlicher Bedeutung und Qualitätsanforderungen herausgebildet. Hierbei lässt sich ein Hauptnetz und ein Nebennetz identifizieren.

Angemessene Gestaltung der öffentlichen Straßenräume

Aufenthaltsqualität wird zu einem großen Teil durch die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume inklusive Gehwege bestimmt. Dabei muss eine hohe Verkehrssicherheit für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein.

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011

Abbildung 3: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)⁸

Entscheidend sind neben gut begehbaren Oberflächen und ausreichende Gehwegbreiten (vgl. Abbildung 3), die je nach angrenzender Nutzung auch breiter als 2,50 m sein sollten (vgl. Tabelle 19).

⁸ Abbildung nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

Tabelle 1: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen

Bezeichnung	Beschreibung	Breite Gehweg (Gehfläche ⁹ inkl. Sicherheitsrau- m)	Art der Querungsanlage
Wohnen	Straßen mit fast ausschließlich Wohnen; Geschlossene oder offene Bebauung	≥ 2,50 m	Vorgezogene Seitenräume Gegebenenfalls FGÜ, Teilaufpflasterung
Wohnen mit bereichsweisem Einzelhandel und Tertiärnutzung	Wohnen und bereichsweise Einzelhandel und Gewerbe	≥ 3,00 m	Mittelinseln, Vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
Befahrbare Wohnwege	Straßen und Wege in Wohngebieten mit Mischverkehr; Sonst 1.)	Straßenraum ≥ 4,50 m	In der Regel keine Querungsanlagen erforderlich, Z 325 StVO empfohlen
Straßenunabhängig geführte Wege		≥ 3,00	(wenn Straßen gequert werden ggf. dort erforderlich)

Notwendigkeit von Gehwegen

Gehwege sind dann notwendig, wenn viele Fahrzeuge insbesondere mit höheren Geschwindigkeiten fahren. In den Regelwerken¹⁰ wird davon ausgegangen, dass in Wohnwegen bei Verkehrsbelastungen von bis zu 150 Kfz/h und geringen gefahrenen Geschwindigkeiten auf Gehwege verzichtet werden kann.

Wenn allerdings Gehwege angelegt sind, müssen diese barrierefrei mit den oben beschriebenen Breiten sein, weil es nach § 25 StVO eine Benutzungspflicht gibt.

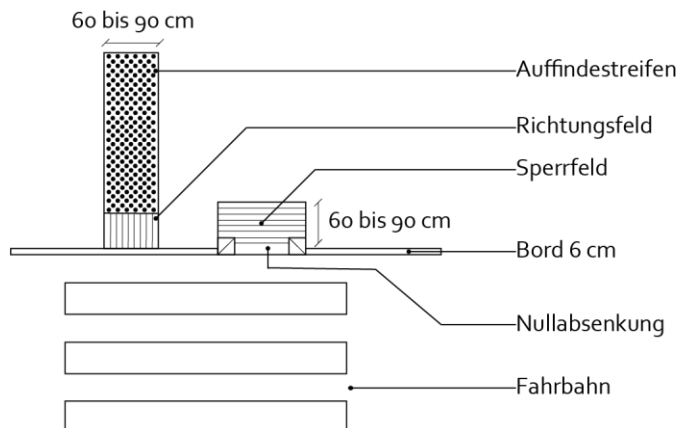
Barrierefreiheit

Mindestens das Hauptfußwegenetz soll barrierefrei, durchgängig und umwegfrei nutzbar sein. Barrierefreiheit ist dabei als Prozess zu verstehen, der schrittweise vorangetrieben werden soll. Besonders bei den Querungsstellen ist die Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips entscheidend. Dabei sollen mindestens zwei der Sinne Tasten, Hören und Sehen durch die Infrastruktur angesprochen werden (vgl. Abbildung 4 auf Seite 10).

⁹ Gehfläche ist der Bereich des Seitenraums, der für den Fußverkehr bestimmt ist und von allen Einbauten freigehalten wird. Hinzu kommt in der Regel der Sicherheitsraum zur Fahrbahn und Flächen für Aufenthalt und Sondernutzungen etc.

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006, S. 36

Abbildung 4: Gestaltung von barrierefreien Querungen¹¹



Gemeinsame Führung von Fußgängern und Radverkehr

Gehwege sollten dem Fußverkehr und besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine sichere und ungestörte Bewegungsfläche bieten.

Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen steht zu dem Thema:

„Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad Fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen.“¹²

¹¹ Eigene Abbildung nach: Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2018

¹² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011, S. 42

Anforderungen an Haltestellen

Der ÖPNV sollte in besonderem Maße auf den Fußverkehr ausgerichtet sein, da fast alle Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle gelangen. Ein weitgehend barrierefreier ÖPNV kann zudem die Mobilität eingeschränkter Menschen erheblich steigern.

Folgende Grundanforderungen an Haltestellen sollten erfüllt werden: ¹³

- Sichere Erreichbarkeit für Fußgänger (von beiden Seiten)
- Barrierefreiheit (Hochbord, taktiles Leitsystem, Fahrgastinformation)
- Ausstattung (Überdachung, Sitzgelegenheiten, Informationen zu Abfahrtszeiten, Liniennetzplan, Umgebungskarte, Tarifinformationen)

4.2 Radverkehr

Für Planungen zum Radverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)¹⁴
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)¹⁵
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)¹⁶
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹⁷
- Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen¹⁸

¹³ Vgl. FGSV; Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013 und IG Dreieich Bahn GmbH; Regionaler Nahverkehrsplan Nordhessischer Verkehrsverbund. Dreieich und Kassel 2014, S. 224 - 232

¹⁴ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist

¹⁵ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAz AT 29.05.2017 B8)

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006

¹⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

¹⁸ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020

- Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen des Landes Hessen¹⁹
- Handbuch zur Radwegweisung in Hessen²⁰

Hierarchisierung des Netzes

Das Fahrrad ist ein Alltagsverkehrsmittel sowie ein touristisches Verkehrsmittel. Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein. Das Angebot eines lückenlosen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrer von besonderer Relevanz.

Die wichtigsten Routen sollen daher in einem Radverkehrsnetz zusammengefasst werden, dass auch die Ortsteile lückenlos verbindet. Das gesamte Radverkehrsnetz soll perspektivisch zu jeder Tages- und Jahreszeit und für alle Nutzergruppen sicher und komfortabel befahrbar sein, also für Alltagsradler (Pendler, Schüler), Gelegenheitsradler sowie touristischen Radverkehr.

Führungsformen und Abmessungen von Radinfrastruktur

Die Führungsformen und Abmessungen der Radverkehrsinfrastruktur werden besonders durch die Menge und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt. Mindestens auf dem Radverkehrsnetz sollen die Führungsformen entsprechend der Vorgaben der ERA umgesetzt werden. Konkrete Musterlösungen zur Gestaltung sind durch die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen definiert. Durch die dort empfohlenen Führungsformen wird auch die Förderfähigkeit von Maßnahmen beeinflusst.

Entscheidend sind kontinuierliche Führungsformen (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen) mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und angemessenen Abmessungen. Auf dieser Grundlage ergeben sich auch die in Tabelle 2 genannten Breiten.

¹⁹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen. Wiesbaden 2020

²⁰ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Handbuch zur Radwegweisung in Hessen. Wiesbaden 2017

Tabelle 2: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen²¹

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			Zur Fahrbahn	Zu Längspark- ständen (2,00 m)	Zu Schräg/ Senkrecht- parkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	---	Sicherheitsraum 0,25 m - 0,50 m	Sicherheitsraum 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m	---	0,50 m - 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
Beidseitiger Zweirichtungsrادweg		2,50 m (2,00 m)	0,75 m		
Einseitiger Zweirichtungsrادweg		3,00 m (2,50 m)	(bei festen Einbauten bzw. hohen Verkehrs- stärken)		
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fuß- gänger- und Radverkehrsstärke	> 2,50 m			
Gemeinsamer geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Innerorts

Radverkehr soll innerorts aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit im fließenden Verkehr) möglichst auf Fahrbahnniveau geführt werden. Auch, da Fußgängern (besonders mobilitätseingeschränkte Menschen) ungestörtes Fortkommen und Aufenthalt auf den Wegen im Seitenraum ermöglicht werden sollen. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden.

²¹ Eigene Tabelle, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 16

Auch die Anlage von Zweirichtungsradwegen sind innerorts zu vermeiden. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung steht zu dem Thema:

„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“²²

Außerorts

Außerorts soll Radverkehr möglichst auf fahrbahnbegleitenden oder straßenunabhängigen Wegen geführt werden. Insbesondere wenn die Verbindung für Kinder und Jugendliche, ältere Personen oder Radtouristen relevant ist oder soweit eine (sonstige) besondere Netzbedeutung vorliegt.²³

Die Führung auf Zweirichtungsradwegen (auch gemeinsam mit Fußverkehr) ist außerorts die Regel, sofern kein besonderer Bedarf an beidseitigen Radwegen besteht.²⁴ Den Übergängen von innerorts/ außerorts ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Radverkehr und Wanderwege

Zwischen Wanderern und Radfahrern können vielfältige Konflikte auftreten, weshalb eine gemeinsame Führung vermieden werden sollte. Verläuft ein zertifizierter Wanderweg trassengleich auf einem stark frequentierten Radweg oder einer Mountainbike-Strecke, wird diese Strecke in der Erfassung für Qualitätswege Wanderbares Deutschland als „auf befahrener Straße“ gewertet.²⁵ So kann die Zertifizierung in Gefahr geraten. Zumindest wird die Qualität für Wanderer durch die Benutzung durch Radfahrer merklich gemindert, weshalb Überlagerungen der Netze vermieden werden sollten.

²² Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAntz AT 29.05.2017 B8) Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

²³ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 9 und S. 67

²⁴ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 67

²⁵ Deutscher Wanderverband; Rad und Mountainbike-Strecken auf Qualitätswegen - Schulungsunterlagen für Qualitätswege. Kassel 2016

Radwegebenutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht für Radfahrer besteht auf Wegen, die durch die Verkehrszeichen 237, 240 und 241 StVO beschildert sind (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO



Eine Beschilderung von Radwegen mit Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.²⁶ Zusätzlich muss die Führung in Anlage und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen (z. B. ausreichender Zustand und Breite).²⁷

Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen sind i. d. R. Endpunkt (und oft auch Ausgangspunkt) eines Weges mit dem Fahrrad und somit ein bedeutender Qualitätsindikator. Sie sollen mindestens an wichtigen Quell- und Zielorten sowie dezentral in Wohngebieten verteilt sein. Existiert kein oder ein unzureichendes Angebot, besteht die Gefahr, dass Räder „wild“ an Schildern, Laternen oder Bäumen abgestellt werden und unter Umständen Gehwege verengen sowie die Barrierefreiheit eingeschränkt werden.

Mit dem steigenden Absatz von E-Bikes wird ein hoher Sicherheitsanspruch an Abstellanlagen gestellt. Vorderradhalter (sogenannte „Felgenkillern“) sollten grundsätzlich nicht aufgestellt werden.

Die Fahrradabstellanlagen sollten je nach örtlicher Anforderung ausgestattet werden und folgende Anforderungen erfüllen:²⁸

²⁶ Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

²⁷ VwV-StVO Vom 26.01.2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht

²⁸ Vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911 und

- Gut sichtbar und unmittelbar in der Nähe des Ziels
- Einfach und schnell nutzbar - ausreichend Seitenfreiheit (mindestens 1 m Entfernung zwischen zwei Bügeln) und gute Zugänglichkeit
- Guter Schutz vor Diebstahl und Beschädigung
- Passend für alle Fahrradtypen (auch E-Bikes, Rennräder und Mountainbikes)
- Abstellanlagen für Fahrräder sollen nicht auf Flächen des Fußgängerverkehrs errichtet werden

In Abbildung 6 ist dargestellt, welche Ausstattung an welcher Stelle im Ortsgefüge sinnvoll erscheint.

Abbildung 6: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung²⁹

Ort	Art der Abstellanlage
Im Straßenraum	Bügel (Aufstellung nicht auf Gehwegen)
Auf Plätzen/ Freiräumen	Bügel (ggf. flexibel verstellbar)
An Schulen/ Arbeitsstätten	Bügel mit Überdachung; ggf. mit öffentlicher Luftpumpe und E-Ladestation
An touristischen Zielen An touristischen Sammelpunkten	Bügel mit Überdachung, E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer und Info-Tafeln
An Bahnhöfen/ Mobilitätsknotenpunkten	Fahrradparkhaus oder Fahrradraum mit E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer, Info-Tafeln, Reparaturservice und Bewachung

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012

²⁹ Die Ausstattung kann je nach Bedarf variieren - es können auch nur einzelne Elemente angeboten werden.

5 Vorhandene Konzepte, Planungen und Maßnahmen zum Thema Nahmobilität

Die Stadt Bad Wildungen engagiert sich bereits erfolgreich zur Förderung der Nahmobilität. Als besondere Beispiele sind die Öffnung des ehemaligen Einbahnstraßenrings für den Zweirichtungsverkehr und das Modellprojekt des Landes Hessen zur Umgestaltung der Brunnenstraße im Sinne einer Begegnungszone zu nennen.

Dem einher gingen u. a. die Anlage von Zebrastreifen, Radinfrastruktur inklusive Abstellanlagen sowie die zentrumsnahe Rendezvous-Haltestelle. Die Planungen haben sich durch eine breite Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit ausgezeichnet.

Abbildung 7: Umgesetzte Maßnahmen im Stadtring und der Brunnenstraße



5.1 Konzepte und Planungen

Um den aktuellen Planungsstand darzustellen, werden vorhandene Konzepte, Planungen und konkrete Maßnahmenvorhaben zusammengefasst und bilden die Grundlage für das Nahmobilitätskonzept.

- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Altstadt 2020 (**ISEK**)³⁰
- Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen 2020 (**SzT**)³¹
- Masterarbeit: (Alt-) Stadträume für Fußgänger 2019 (**SfF**)³²
- Radverkehrskonzept 2002 (**RVK**)³³

Tabelle 3: Maßnahmenempfehlungen aus bestehenden Konzepten zum Thema Nahmobilität

Maßnahmenempfehlungen	Verweise
Verkehrskonzept für die Altstadt entwickeln, inklusive ruhendem Verkehr	ISEK, S. 111-112 SfF, S. 84f
Barrierefreie Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität, besonders im Altstadtbereich	ISEK, S. 117-120 SfF, S. 88f, 92ff
Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes für Radfahrer/-innen	ISEK, S. 121-123 RVK, S. 49-51 SzT, S. 30-34
Verbindung der Altstadt mit dem Schloss Friedrichstein	ISEK, S. 124-127
Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer in der Gegenrichtung	RVK, S. 33, 50
Freigabe der Fußgängerzone und des Kurparks für den Radverkehr	RVK, S. 33-35, 49
Schaffung / Optimierung von Fahrradabstellanlagen	RVK, S. 54-55 SzT, S. 37-38
Wegeinfrastruktur ausreichend groß dimensionieren, beleuchten und VwV-StVO gerechte Oberflächen herstellen	RVK, S., 52 SzT, S. 30-34
Wegweisungskonzept für den Radverkehr	RVK, S. 55-58 SzT, S. 38-39
Geschwindigkeitsreduzierung für Kfz-Verkehr und Durchfahrtsverkehr verhindern	RVK, S. 49 SfF, S. 81f, S. 82f S. 90f
Öffentlichkeitsarbeit ausweiten	SzT, S. 40
Verlegung/ Bündelung von qualifizierten Wanderwegen	SzT, S. 35-37
Mobilitätsstationen errichten	SfF, S. 78ff
Optimierung der Beschilderung von verkehrsberuhigten Bereichen	SfF, S. 89f

³⁰ DSK und Stadt + Handel; Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept „Altstadt Bad Wildungen“. Wiesbaden 2020

³¹ IKS Mobilitätsplanung; Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen. Kassel 2020

³² Palazio, Lena; Masterarbeit: (Alt-)Stadträume für Fußgänger. Kassel 2019

³³ Planungsgruppe Nord (Projektleiter Dipl.-Ing. Andreas Schmitz); Radverkehrskonzept Bad Wildungen. Kassel 2002

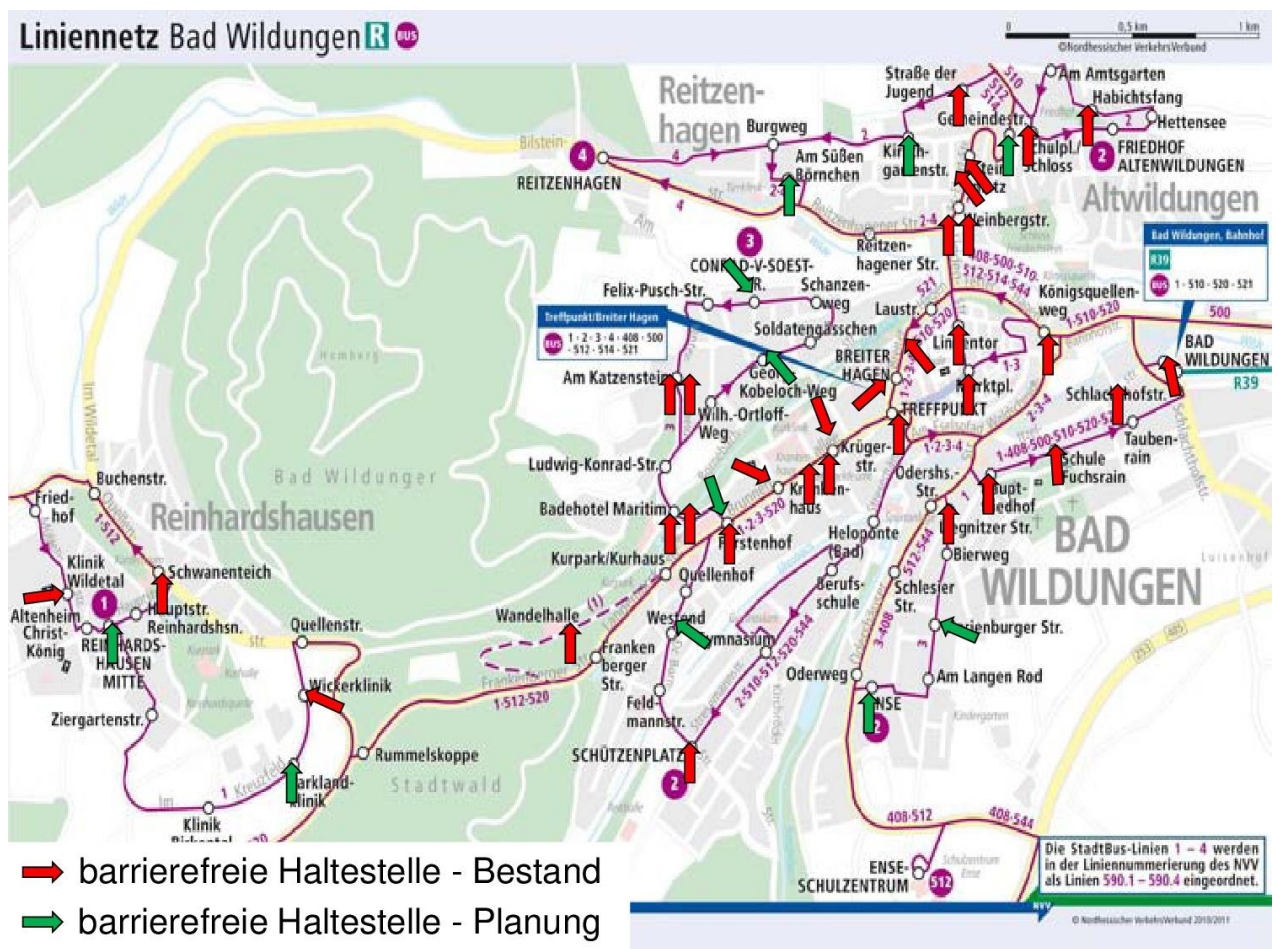
5.2 Konkrete Maßnahmenvorhaben

Folgende Maßnahmenvorhaben bzw. kürzlich umgesetzte Maßnahmen wurden mit Abbildungen im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes durch den Auftraggeber benannt und zur Verfügung gestellt.

Barrierefreie Haltestellen der Stadt Bad Wildungen und Ausbauplanungen

In Abbildung 8 sind die Haltestellen markiert, die bereits barrierefrei ausgebaut wurden bzw. ausgebaut werden sollen.³⁴

Abbildung 8: Barrierefreie Haltestellen der Stadt Bad Wildungen und Ausbauplanungen

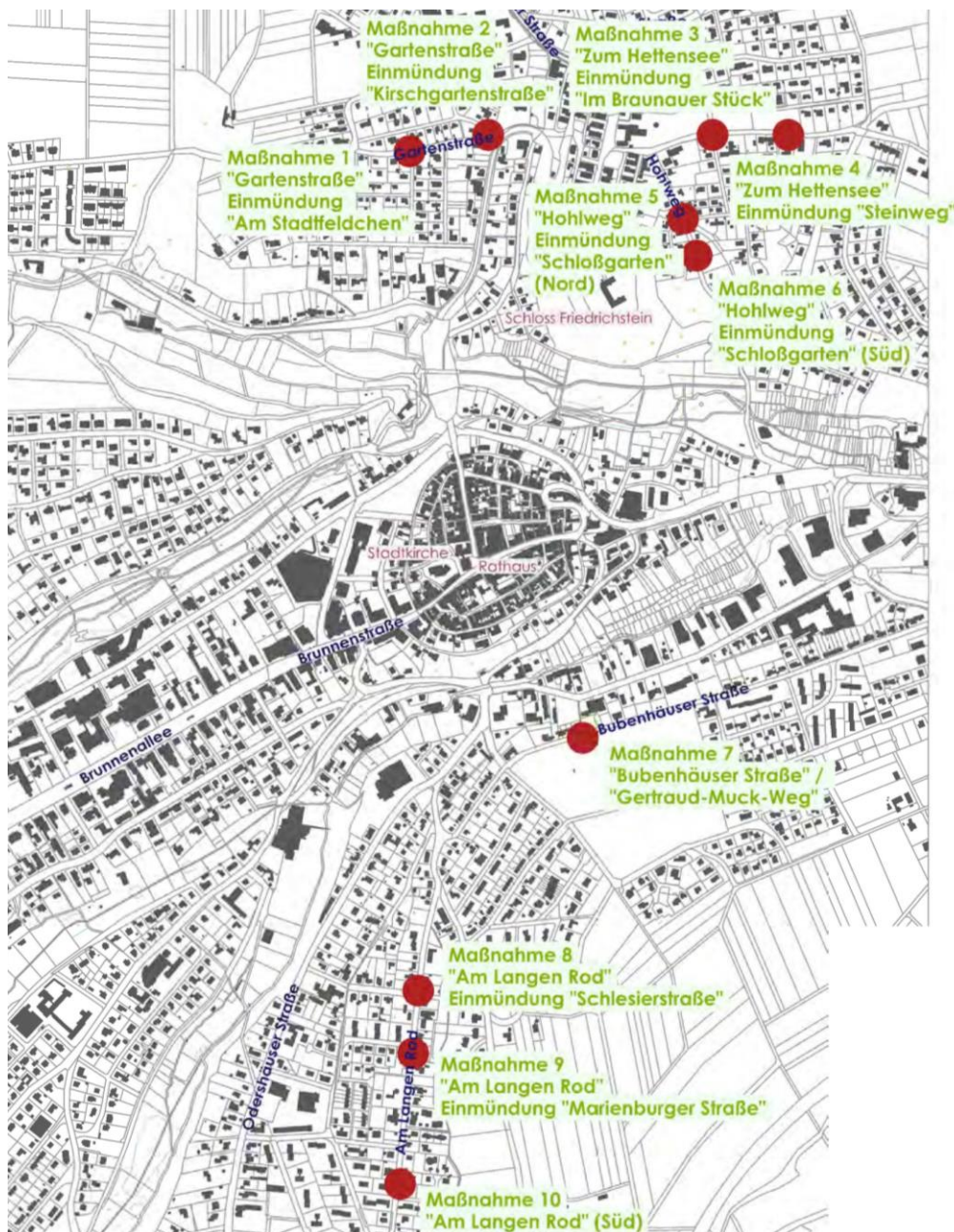


³⁴ Quelle der Maßnahmen und Kartendarstellungen: Stadtverwaltung Bad Wildungen, per Mail vom 17.03.2020

Gehwegserweiterungen und Sitzbänke in Wohnquartieren (2020)

An 10 Orten wurden im Jahr 2020 Gehwegserweiterung in Wohnquartieren umgesetzt. Zusätzlich wurden an den roten Markierungen in Abbildung 9 insgesamt 10 Sitzbänke aufgestellt.³⁵

Abbildung 9: „Gehwegserweiterungen“ und Sitzbänke in Wohnquartieren (Umsetzung 2020)



³⁵ Quelle: Stadtverwaltung Bad Wildungen

Geplanter Ausbau von klassifizierten Straßen

Für folgende Abschnitte von klassifizierten Straßen sind Straßenausbaumaßnahmen vorgesehen:³⁶

- K 43 Armsfeld - Fischbach
- Mandern - Ungedanken
- OD Bergfreiheit
- Hüddingen - Gellershausen
- Armsfeld - Hundsdorf

6 Bestandserhebung und Analyse

Der Bestand wurde im Zeitraum Februar bis April 2020 anhand von Begehungen und Befahrungen getrennt für Fuß- und Radverkehr vor Ort erhoben. Die Daten wurden in GIS³⁷ übertragen.

6.1 Unfallauswertung

Für das Untersuchungsgebiet wurden die polizeilich erfassten Unfälle getrennt nach Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung für die Jahre 2017 bis 2019 ausgewertet.³⁸

In Tabelle 4 auf Seite 22) ist der Auswertung die Definition entscheidender Unfalltypen vorangestellt.³⁹

³⁶ Quelle der Maßnahmen: Stadtverwaltung Bad Wildungen

³⁷ GIS: Geografische Informationssysteme ermöglichen das digitale, georeferenzierte Bearbeiten sowie Auswerten von Informationen und Daten

³⁸ Die Daten wurden durch die Polizei Bad Wildungen bereitgestellt

³⁹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Köln 2001, S. 9

Tabelle 4: Definition von Unfalltypen (Auszug)

Unfalltyp	Definition
Abbiege-Unfall	Um einen Abbiege-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem auf gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde. Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen sowie an Zufahrten, z.B. zu einem Grundstück oder einem Parkplatz.
Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	Um einen „Einbiegen/ Kreuzen-Unfall“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten ausgelöst wurde. Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen sowie an Zufahrten, z.B. von einem Grundstück oder einem Parkplatz.
Überschreiten-Unfall	Um einen „Überschreiten-Unfall“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist. Diese Grundsätze gelten unabhängig davon, ob der Unfall an einer Stelle ohne besondere Einrichtung für den Fußgängerquerverkehr geschehen ist oder an einem Zebrastreifen, einer lichtzeichengeregelten Fußgängerfurt o.ä.
Unfall im Längsverkehr	Um einen „Unfall im Längsverkehr“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, ausgelöst wurde, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

Unfälle mit Fußgängerbeteiligung zwischen 2017-2019 sind in Karte 1 dargestellt. Innerhalb der 3 untersuchten Jahre wurden 21 Unfälle mit Schwerverletzten und 20 Unfälle mit Leichtverletzten gemeldet.

Sämtliche Unfälle wurden in der Kernstadt bzw. Reinhardshausen aufgenommen. Insgesamt überwiegen die Überschreiten-Unfälle bei Unfällen mit Fußgängern.

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung sind in Karte 2 dargestellt. Insgesamt wurden innerhalb der 3 Jahre 12 Schwerverletzte und 16 Leichtverletzte gemeldet. Die häufigste Unfallursache sind sonstige Unfälle.

Bewertung

Im Zeitraum der Jahre 2017 - 2019 (3 Jahre) sind keine Unfallhäufungsstellen mit Fuß- oder Radfahrerbeteiligung erfasst.

„Eine Unfallhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens fünf Unfälle eines Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb eines Zeitraums von 3 Jahren ereignet haben.“⁴⁰

Die erfassten Unfälle mit Fußgängerbeteiligung fanden dort statt, wo insgesamt viele Fußgänger unterwegs sind und auch ein hoher Querungsbedarf besteht (vgl. Karte 1).

Die erfassten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung sind über das Netz verteilt (vgl. Karte 2).

⁴⁰ HMdIS und HMWVL; Gemeinsamer Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen. Wiesbaden 2009

6.2 Workshop und Planungsspaziergang Armsfeld

Im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes wurde am 07.03.2020 ein Workshop im Stadtteil Armsfeld inklusive Planungsspaziergang durchgeführt.

Abbildung 10: Impressionen des Workshops inklusive Planungsspaziergang in Armsfeld



Teilgenommen haben u. a. der Bürgermeister der Stadt Bad Wildungen (Ralf Gutheil) der Ortsvorsteher von Armsfeld (Holger Pflücker), interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeiter der Stadtverwaltung. Organisation und Moderation wurde von IKS übernommen.

Während des Spaziergangs sowie im Rahmen der anschließenden Diskussion wurden verschiedene zentrale Handlungsfelder für Armsfeld identifiziert, die durchaus typisch für den ländlichen Raum sind:

- Barrierefreiheit
 - Barrierefreie Gehwege auf den wichtigen Verbindungen (ausreichende Breite, Nullabsenkungen, taktiles Leitsystem)
 - Angemessene Beleuchtung
- Gestaltung der Ortsdurchfahrt
 - Angebot von Querungsanlagen für den Fußverkehr

- Barrierefreie Gehwege
- Geschwindigkeitsreduzierung für Kfz-Verkehr
- Gestaltung der Bushaltestellen
 - Barrierefreiheit herstellen (Hochboard, taktiles Leitsystem)
 - Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten anbieten
- Regelungen für den Kfz-Verkehr in Wohnstraßen
 - Möglichkeiten zur Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten
- Radwegenetz
 - Anschluss an des überörtliche Radwegenetz
 - Angebote für E-Mobilität schaffen (Ladestationen)
- Ortstypisches Bauen - Baukultur im ländlichen Raum
 - Berücksichtigung von bestehenden örtlichen Strukturen beim Um- und Ausbau von Straßenräumen
 - Aufenthaltsqualität von Bewohnern soll im Vordergrund stehen

6.3 Befragung Helenental-Grundschule

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sollten Befragungen an mehreren Schulen durchgeführt werden. Durch die COVID-19-Pandemie und dem daraus resultierenden „Lockdown“ an Schulen konnte lediglich die Befragung der Grundschule Helenental-schule (242 Schüler) vor den Einschränkungen durchgeführt werden.

Folgende Fragestellungen wurden im Klassenverband durch die Lehrenden gestellt:

- Wie sind die Kinder am Stichtag zu Schule gekommen?
- Wo befinden sich Gefahrenorte aus Sicht der Kinder?
- Wo befinden sich Lieblingsorte aus Sicht der Kinder?
- Wo würden die Kinder gerne im öffentlichen Raum spielen?

Befragt wurden die 3. und 4. Jahrgangsstufe. Von insgesamt 130 Schülern waren 123 zum Zeitpunkt der Befragung anwesend.

Die Ergebnisse der **Verkehrsmittelwahl** sind in Abbildung 11 dargestellt. Die Mehrheit der Schülerinnen und Schüler kommt zu Fuß (52 %) zur Schule, ein Drittel mit dem Auto (32 %) und ein Sechstel verteilt sich fast gleichmäßig auf Roller (4 %), Fahrrad (6 %) oder Bus (6 %).

Die Ergebnisse der weiteren Befragung sind in Abbildung 12 dargestellt. Als **Gefahrenorte** wurden vermehrt Querungsbereiche in der Stresemannstraße (Heloponte), die Kreisverkehre Am Eselspfad sowie an der Odershäuser Straße zwischen der Stettiner Straße und der Schlesier Straße genannt.

Die genannten **Lieblingsorte** liegen meist an oder auf Grünflächen, z. B. in der Grünanlage am Sonderbach.

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der 3. und 4. Jahrgangsstufen der Helenental-Grundschule

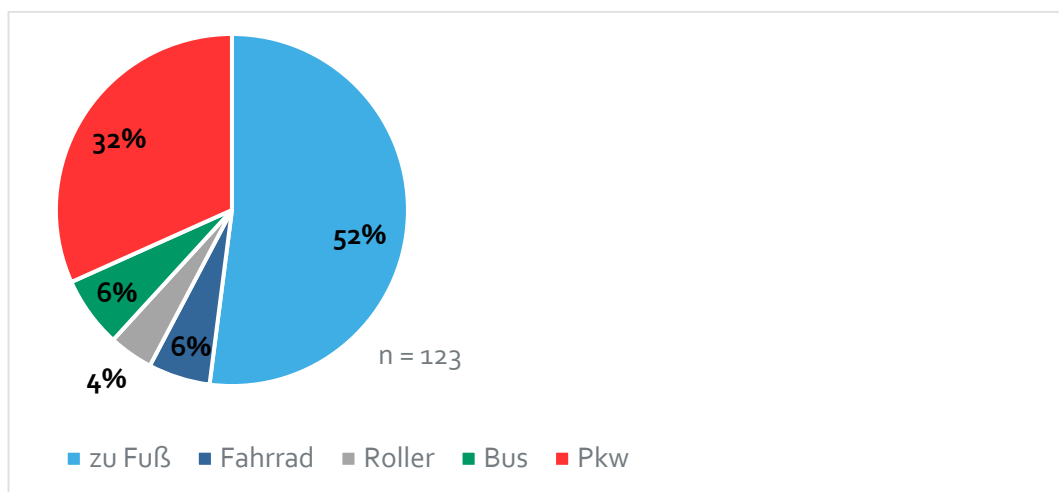
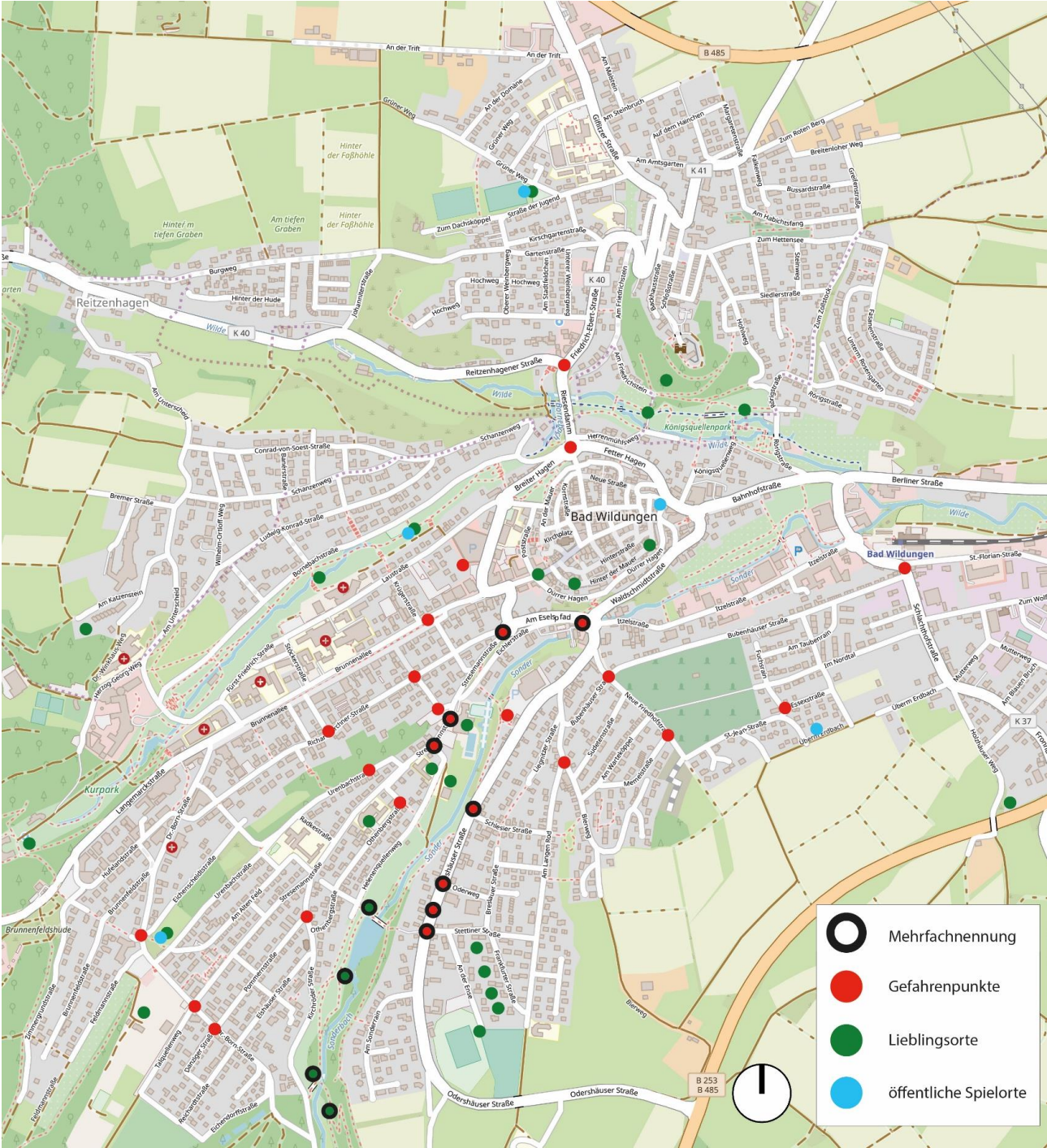


Abbildung 12: Auswertung der Befragung der Helenental-Grundschule



6.4 Netzentwicklung

Für den Fuß- und den Radverkehr werden separate Netze entwickelt, die als Grundlage für die Bestandserhebung und Analyse dienen.

6.4.1 Fußwegehauptnetz

Fußverkehr nimmt eine bedeutende Rolle in Bad Wildungen ein. Dabei steht Fußverkehr für die Belebtheit, soziale Sicherheit und das öffentliche Leben. Das trifft besonders auf innerstädtische Bereiche, Geschäftsstraßen und sonstige Bereiche mit vielfältigen Nutzungen zu.

In Bad Wildungen besitzt Fußverkehr als Kurstadt zusätzlich eine besondere Bedeutung. Viele Kurgäste erkunden das Umfeld zu Fuß und beleben damit auf besondere Weise den öffentlichen Raum, aber auch die Gastronomie und zentrale Geschäftsbereiche. Damit ist Fußverkehr in Bad Wildungen auch ein entscheidender Faktor für die lokale Wirtschaft.

Die Bedeutung des Fußverkehrs trifft auf anderer Ebene auch für die Dörfer und Ortsteile zu, wo Fußverkehr besonders für ältere Menschen und Kinder ein wichtiger sozialer Faktor ist.

Auch der ÖPNV ist wesentlich von der Qualität der Fußwegeerschließung abhängig. Ein Großteil der Fahrgäste gelangt zu Fuß zur Haltestelle. Auch in dieser Hinsicht wird die soziale Bedeutung des Fußverkehrs deutlich.

Hierarchisierung

Das Fußwegenetz ist im Wesentlichen ein Bestandsnetz und hierarchisch in ein Fußwegehauptnetz und ein Grundnetz gegliedert. Zum Grundnetz gehören sämtliche Wege innerhalb des Untersuchungsgebiets. Zum Fußwegehauptnetz gehören Verbindungen, die besondere Relevanz für Fußgänger besitzen und entsprechend höher frequentiert sind.

Auf dem Fußwegehauptnetz soll perspektivisch allen Nutzern ein sicheres, barrierefreies und komfortables Gehen ermöglicht werden. Besondere Berücksichtigung gilt dabei Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen. Das Netz ist so angelegt, dass es Anschlüsse an angrenzende Quartiere bietet.

Wesentliche Einflussfaktoren zur Identifizierung des Fußwegehauptnetzes im Untersuchungsgebiet sind:

- Historische Altstadt mit Fußgängerzone und Geschäftsstraßen
- Brunnenstraße und Brunnenallee als Flanier- und Gastronomiemeile
- Geschäftsbereich/ Zentrum Reinhardshausen (inklusive der Kliniken)
- Bushaltestellen
- Schulen und Bildungseinrichtungen
- Plätze und Grünanlagen (z. B. Parks oder Friedhof)
- Wanderwege (Hessenweg 4, Hessenweg 8, Kellerwaldsteig, Diemel-Eder-Weg, X8 Barbarossaweg, X12 Bonifatiuspfad, X13 Studentenpfad und X16 Lulluspfad)

Das Fußwegehauptnetz mit den wesentlichen Quell- und Zielorten des Fußverkehrs in der Kernstadt, Reinhardshausen, Reitzenhagen und Altwildungen ist in Karte 3 dargestellt.

Dabei können auch Unterschiede innerhalb des Fußwegehauptnetzes bestehen. Beispielsweise ist Barrierefreiheit und die Begehrbarkeit zu allen Jahres- und Tageszeiten für Alltagswege ein wichtiger Faktor. Auf Freizeitwegen (z. B. Parkwegen) können andere Qualitäten eine größere Rolle spielen, wie Aufenthaltsqualität und Gestaltung der Wege und des Umfelds.

Entlang der Flaniermeile Brunnenallee und Brunnenstraße, innerhalb des Fußwegehauptnetzes in Bad Wildungen, bestehen besondere Anforderungen an Aufenthaltsqualität, Ungestörtheit und Bevorrechtigung des Fußverkehrs. Bedingt durch die Nutzung als wichtige Achse für Gastronomie und Geschäftsstraße und damit verbundene Bedeutung der Flaniermeile für Kunden, Gäste und Kurbesucher.

In den Dörfern bestehen eigene Problemfelder und Handlungsmöglichkeiten. Diese sind exemplarisch am Beispiel Armsfeld in einem gesonderten Bericht zusammengefasst (vgl. Kapitel Dörfer und Ortsteile ab Seite 51).

6.4.2 Radverkehrsnetz

Radverkehr gewinnt bundesweit zunehmend an Bedeutung. Neben den flexiblen Einsatzmöglichkeiten im Alltags-, Berufs- und Freizeitverkehr trägt auch die voranschreitende Elektrifizierung zur Ausbildung einer neuen Fahrradkultur bei und erschließt neue Nutzergruppen.

Der vergleichsweise geringe Ressourcenverbrauch und die positiven Begleiterscheinungen wie Gesundheitsförderung oder Klimaschutz entsprechen dem aktuellen Zeitgeist und verbinden Mobilität mit Lebenseinstellung.⁴¹

Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein. Das Angebot eines lückenlosen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrer von besonderer Relevanz.

Zur Vernetzung der wesentlichen Quell- und Zielorte mit den größten Potenzialen für Alltags- und touristischen Radverkehr wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt (siehe Karte 4). Das gesamte Netz soll perspektivisch zu jeder Tages- und Jahreszeit und für alle Nutzergruppen sicher und komfortabel befahrbar sein, also für Alltagsradler (Pendler, Schüler), Gelegenheitsradler sowie touristischen Radverkehr.

Zur Bildung des Radverkehrsnetzes wurden folgende Eckpunkte festgelegt. Der Schwerpunkt der Netzbildung soll auf dem Abschnitt Kernstadt - Reinhardshausen - Frebershausen - Frankenau (mit Anschluss Gellershausen) und auf der Anbindung sämtlicher Ortsteile an das Radverkehrsnetz liegen.

- Einbindung des Rad-Hauptnetz Hessen sowie der bestehenden touristischen Radwege (R5, Ederseeradweg).
- Anschluss sämtlicher Ortsteile untereinander sowie an Netze angrenzender Kommunen.
- Integration der Ergebnisse der „Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen

⁴¹ Umweltbundesamt (UBA); Radverkehr: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens> [Zugriff: 16.04.2020]

Reinhardshausen und Odershausen⁴² als Grundlage für relevante Alltagsverbindungen im südlichen Untersuchungsgebiet.

- Anbindung wichtiger Zielorte, z. B. der historischen Altstadt mit Fußgängerzone und Geschäftsstraßen, des Zentrums Reinhardshausen oder der Schulen.

Bei dem dargestellten Netz handelt es sich um ein Zielnetz. Das heißt, dass zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle Verbindungen optimal nutzbar sein müssen. Teile des Netzes werden ggf. erst durch die Umsetzung von Maßnahmen befahrbar.

6.5 Fußverkehr

Das Fußwegehauptnetz in der Kernstadt, Reinhardshausen, Reitzenhagen und Altwildungen mit einer Länge von 45 km wurde im Zeitraum Februar bis April 2020 begangen und zielorientiert analysiert. Die Merkmale und Mängel wurden in GIS übertragen und anschließend nach ausgewählten Kriterien ausgewertet.

6.5.1 Bestand von Querungsanlagen für den Fußverkehr

Querungsanlagen sind besonders unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, der allgemeinen Sicherheit und der Schulwegesicherheit ein wichtiger Baustein des Fußwegehauptnetzes. Innerhalb des Fußwegehauptnetzes wurden bestehende Querungsanlagen für Fußgänger erhoben. Diese sind in Karte 3 dargestellt.

⁴² IKS Mobilitätsplanung; Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen. Kassel 2020

Abbildung 13: Ausgewählte Querungsanlagen entlang des Fußwegehauptnetzes



Insgesamt wurden entlang des Fußwegehauptnetzes 5 Lichtsignalanlagen, 28 Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) und 14 Mittelinseln erfasst (vgl. Abbildung 13).

6.5.2 Mängelanalyse

Gehwege und Barrierefreiheit

Der Komfort vom zu Fuß gehen hängt in entscheidendem Maße von barrierefreien Gehwegen mit angemessenen Breiten und gut nutzbaren Oberflächen zusammen. Wie in Karte 5 zu sehen, bestehen auf den Gehwegen des Fußwegehauptnetzes unter dem Aspekt der Barrierefreiheit Mängel. Die häufigsten Mängel sind:

- Gehwege baulich zu schmal angelegt, z. B. an der Hauptstraße in Reinhardshausen oder der Stresemannstraße in Bad Wildungen

Abbildung 14: Beispielhafte Mängel zu Gehwegen und Breiten



- Punktuelle Mängel der Barrierefreiheit durch Treppenanlagen, Engstellen oder Hindernisse auf Gehwegen, z. B. in der nördlichen Altstadt (Rathausumfeld)

Nicht barrierefreie Knotenpunkte (fehlende Nullabsenkung, fehlendes taktiles Leitsystem) sind in der Karte nicht dargestellt, da die Problematik abgesehen von neu gestalteten Bereichen fast flächendeckend besteht.

Ebenso führt die bestehende starke Topografie im Umfeld der Altstadt zu Mängeln in der Barrierefreiheit, da sich die vorgesehenen Steigungshöchstgrenzen von 6 % nicht einhalten lassen. So ist beispielsweise eine barrierefreie Verbindung zwischen der Altstadt und dem angrenzenden Altwildungen inklusive der Sehenswürdigkeit Schloss Friedrichstein nicht gegeben.

Positiv zu bewerten sind die eben angelegten Gehflächen innerhalb der gepflasterten Altstadt. Auf diesen Bereichen wird Menschen mit Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl eine komfortable Bewegungsfläche geboten.

Abbildung 15: Barrierefreier Bodenbelag in der Altstadt



Konflikte mit Rad- und Kfz-Verkehr

Konflikte mit dem Kfz-Verkehr bestehen u. a. dort, wo Fußgängern kein sicheres Queren der Fahrbahn möglich ist oder die Mindestbreiten der Gehwege aufgrund dort parkender Kfz unterschritten werden. Zwischen Fußgängern und Radfahrern treten bei gemeinsamer Führung aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten und Bewegungsmuster verschiedene Konflikte auf, die dazu führen, dass sich Fußgänger auf ihren Wegen unsicher fühlen.

Die entscheidenden Konfliktbereiche sind in Karte 6 dargestellt. Die häufigsten Mängel sind:

- Fahrbahnen mit Barrierewirkung/ Verringerung der Aufenthaltsqualität durch Kfz, z. B. Lindenstraße/ Brunnenstraße, Stresemannstraße, Hauptstraße (Reinhardshausen)
- Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr, besonders in Kombination mit schmalen Flächen, z. B. auf der Verbindung zwischen Reinhardshausen und der Kernstadt, innerhalb der Park- und Grünflächen Am Sonderbach (Heloponte)
- Illegale Nutzung von Gehwegen durch den Radverkehr, z. B. an der Brunnenallee oder in der Fußgängerzone
- Fehlende Beschilderung zur Verdeutlichung bestehender Regelungen für Fußgänger, z. B. am verkehrsberuhigten Bereich an der Brunnenallee, im südlichen Altstadtbereich und Teichstraße/ Neue Straße im nördlichen Altstadtbereich
- Konflikte durch Gehwegparken und Parken innerhalb der Gehlinien, z. B. an der Brunnenstraße, Am Alten Feld (illegales Gehwegparken), der „Hauptstraße“ und im Scharnier

Abbildung 16: Beispielhafte Konfliktbereiche mit Rad- und Kfz-Verkehr





Illegale Befahrung des Gehwegs an der Brunnenallee durch einen Radfahrer

Erreichbarkeit und Barrierefreiheit der Bushaltestellen

Der ÖPNV sollte in besonderem Maße auf den Fußverkehr ausgerichtet sein, da fast alle Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle gelangen. Ein weitgehend barrierefreier ÖPNV kann zudem die Mobilität eingeschränkter Menschen erheblich steigern. Dazu sollte die Erreichbarkeit von Bushaltestellen von jedem Ort in einer Entfernung von 300 m gewährleistet sein.

Zur Einordnung der Barrierefreiheit der ÖPNV Haltestellen erfolgte eine 3-stufige Bewertung mit folgenden Kategorien.

1. Barrierefreie Haltestellen

Mangelfreie Haltestellen erfüllen mindestens die folgenden Anforderungen in vollem Umfang:

- Hochbord und taktiles Leitsystem
- Sitzgelegenheit und Überdachung inklusive Beleuchtung
- Fahrgastinformationen (Fahrplan, Liniennetzplan, Haltestellenübersicht)

2. Haltestellen mit barrierefreiem Einstieg und sonstigen Mängeln

Haltestellen dieser Kategorie haben mindestens ein Hochbord. Sonstige Ausstattungselemente, wie z. B. taktiles Leitsystem, Sitzgelegenheiten oder Witterungsschutz können fehlen.

3. Nicht barrierefreie Haltestellen

Sobald Haltestellen kein Hochbord besitzen, werden diese als nicht barrierefrei eingeordnet.

Abbildung 17: Barrierefreie Rendsvouz-Haltestelle in der Brunnenstraße



Wie in Karte 7 zu sehen, ist nahezu das gesamte Gebiet der Kernstadt, Reinhardshausen, Reitzenhagen und Altwildungen ausreichend an den ÖPNV angebunden. Nur in wenigen Außenbereichen müssen weitere Wege als 300 m zurückgelegt werden, um die nächste Bushaltestelle zu erreichen.

Von den insgesamt 109 Bushaltestellen an 76 Standorten im beschriebenen Bereich fallen 12 unter die 1. Kategorie: Barrierefrei. 21 Haltestellen zählen in die 2. Kategorie: Haltestelle mit barrierefreiem Einstieg und sonstigen Mängeln. Davon fehlen Sitzmöglichkeiten an 14 Haltestellen und/oder ein Witterungsschutz an 19 Haltestellen. Die übrigen 76 Bushaltestellen sind nicht barrierefrei und zählen damit zur 3. Kategorie.

Erreichbarkeit von Sitzbänken

Ruhepunkte und Sitzgelegenheiten sind besonders für ältere Menschen und solche mit Mobilitätseinschränkungen wichtig. Oft können Wege, z.B. zum Einkaufen, nicht mehr ohne Pause erledigt werden. Die vorhandenen Sitzbänke⁴³ in der Kernstadt und Altwildungen sind in Karte 8 mit einem Umkreis von 150 m dargestellt. Mit der Darstellung wird die Erreichbarkeit der nächsten Bank innerhalb von 300 m⁴⁴ aufgezeigt.

Der erhöhte Anspruch durch mobilitätseingeschränkte Menschen und Kurgäste in der Brunnenallee und der Altstadt ist abgedeckt und wird zusätzlich durch Mauern und Möblierung ergänzt, die ebenfalls zum Sitzen genutzt werden können.

Abbildung 18: Sitzgelegenheiten in der Brunnenstraße



Toiletten in der Kernstadt

In Bad Wildungen besteht bereits ein Netz an öffentlichen Toiletten. Dies kann besonders für ältere Menschen von Bedeutung sein und bekommt mit Blick auf die Rolle von Bad Wildungen als Kurstadt eine entsprechende Relevanz.

Von den öffentlichen Toiletten liegen 13 in Bad Wildungen und 5 in den Ortsteilen (vgl. Tabelle 5 auf Seite 38). Diese sind allerdings teilweise in ungepflegtem Zustand⁴⁵ und

⁴³ Die Standorte der Sitzbänke wurden von der Stadt Bad Wildungen bereitgestellt

⁴⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 32

⁴⁵ Vgl. Waldeckische Landeszeitung vom 07.11.2020 - Bad Wildungen: „Trauerspiel mit öffentlichen Toiletten“; <https://www.wlz-online.de/waldeck/bad-wildungen/wildungen-trauerspiel-toiletten-13932400.html> [Zugriff: 16.12.2020]

bieten damit keinen ausreichenden Komfort. Zudem sind die Angaben auf der Website der Stadt (unter dem Punkt „Anfahrt“) nur schwer zu finden. Auch sind keine weitergehenden Informationen zu Öffnungszeiten und Barrierefreiheit dort angegeben.

Tabelle 5: Öffentliche Toiletten in Bad Wildungen⁴⁶

Stadt/ Ortsteil	Standort
Bad Wildungen	Bahnhof Bad Wildungen
Bad Wildungen	Königsquelle - Aqua Choros - Rörigstraße
Bad Wildungen	Parkdeck Kaiserlindenplatz
Bad Wildungen	Parkdeck Intersport Kettschau
Bad Wildungen	Breiter Hagen (neben Zufahrt Fürstengalerie)
Bad Wildungen	(Bus-) Parkplatz Brunnenallee 1
Bad Wildungen	Höhe Hemingway, Brunnenallee 36a (zurzeit wg. Renovierung geschlossen)
Bad Wildungen	Sportplatz Bornebachstraße (ehemaliges Landesgartenschaugelände)
Bad Wildungen	Bornebachstraße / Goldene Gärten (ehemaliges Landesgartenschaugelände)
Bad Wildungen	Kurpark - Musikpavillon - Teich
Bad Wildungen	Kurpark - Wandelhalle
Bad Wildungen	Im Helenental - in der Nähe der Helenental-Alm
Reinhardshausen	Hauptstraße / Quellenstraße
Reinhardshausen	Dorfgemeinschaftshaus
Reinhardshausen	Reinhardshäuser Höhe / Im Kreuzfeld (Weg in Richtung Bad Wildungen)
Reitzenhagen	Backhaus
Altwildungen	Schloss Friedrichstein

⁴⁶ Quelle: Website Bad Wildungen, <https://www.bad-wildungen.de/de/service-kontakt/anreise-oepnv/anfahrt-parken>; Zugriff 16.12.2020

Wegweisung

In der Altstadt, den Kurbereichen und den touristisch geprägten Bereichen besteht eine Wegweisung für Fußgänger. Hier werden relevante Zielorte für diese Zielgruppen angezeigt (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Wegweisung für Fußgänger in der Altstadt



Kurze Wege in der Altstadt

Die Altstadt ist Geschäftszentrum, Wohnort und Anziehungspunkt für Touristen. Umso wichtiger ist eine kleinteilige Erschließung mit kurzen Wegen für Fußgänger. Hier bietet die Altstadt in Bad Wildungen mit dem dichten Wegenetz und ergänzenden kleinen Gassen besondere Qualitäten (vgl. Abbildung 20 und Abbildung 21 auf Seite 40).

Abbildung 20: Gasse in der Altstadt (Nehms Gässchen)

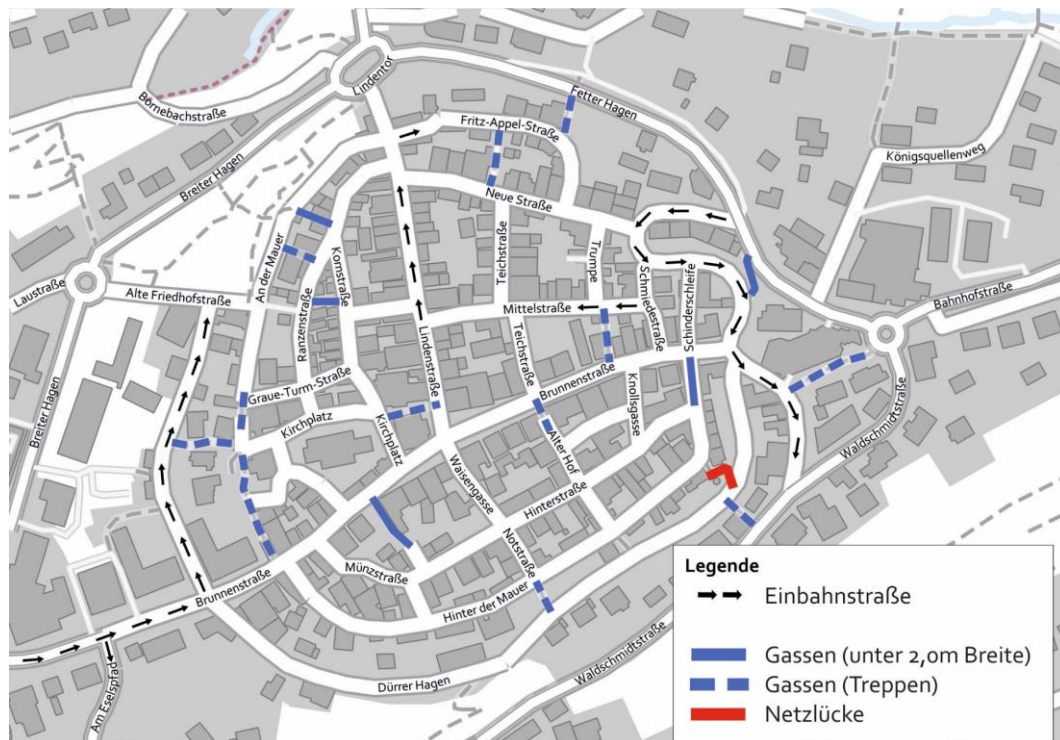


Die vorhandenen Gassen und Treppen sind dabei ein bedeutender Baustein einer fußgängergerichten „Altstadt der kurzen Wege“. Vielfältige Abkürzungen erleichtern nötige Wege und sorgen zusätzlich für Abwechslung und steigern damit die Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

Die meisten dieser Gassen und Treppen sind allerdings aufgrund fehlender Breite oder Treppenanlagen und Stufen nicht barrierefrei. Diese historisch bedingten baulichen Gegebenheiten lassen sich dort auch perspektivisch nicht barrierefrei gestalten.

In der Verlängerung der Teufelstreppe in Richtung „Der rote Hahn“ besteht zudem eine Netzlücke, durch die das kleinteilige Wegenetz gestört wird (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Lage von kleinen Gassen in der Altstadt - Netzlücke Teufelstreppe



Fehlende / Fehlerhafte Beschilderung für Fußgänger in der Altstadt und der Brunnenallee

Im Bereich der Altstadt sind in mehreren Abschnitten als Fußgängerzone oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Dort haben Fußgänger Vorrang.

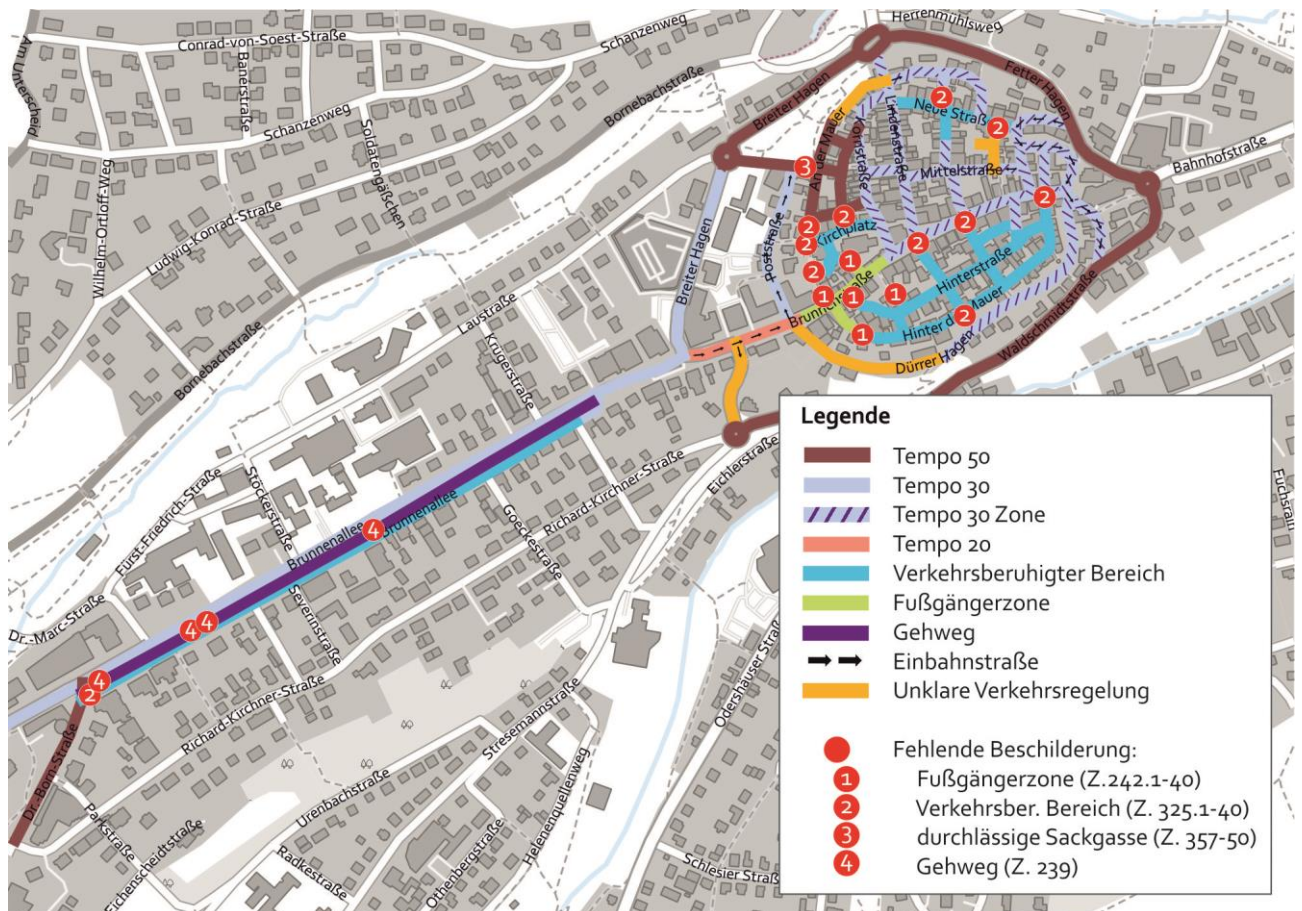
In angrenzende Straßen bestehen Regelungen, wo sich die Vorrangsituation ändert, z. B. in Tempo-30 Zonen. Diese Änderungen der Verkehrsregelungen sind allerdings nur

für den Fahrverkehr in Fahrtrichtung ausgeschildert. Fußgänger, die z. B. aus den Altstadtgassen auf die Fahrbahn treten, sehen die Regelungen nicht. Entsprechend werden sich besonders ortsfremde Fußgänger aus diesen Bereichen heraus weiterhin verhalten, als wären sie bevorzugt. Das kann zu Gefahrensituationen für Fußgänger führen, da Kfz-Fahrer darauf nicht eingestellt sind.

Im Bereich der Brunnenallee ist zudem ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, mit einem mittig liegenden Gehweg. Der Gehweg ist allerdings nicht an sämtlichen Zugängen als Gehweg erkennbar bzw. ausgeschildert.

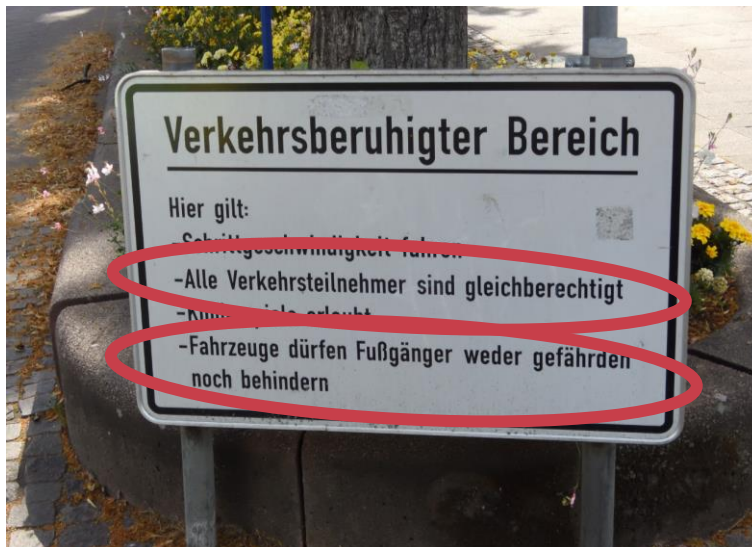
Fahrverkehr könnte Abschnitte als verkehrsberuhigte Bereiche deuten und entsprechend einfahren. Dies ist insbesondere durch Radverkehr auch häufig zu beobachten (vgl. auch Konflikte mit Rad- und Kfz-Verkehr ab Seite 34). Die Standorte, an denen Beschilderungen fehlen, um die Situationen eindeutig zu gestalten sind in Abbildung 22 dargestellt.

Abbildung 22: Fehlende Beschilderungen für Fußgänger



Zudem wird die Verkehrsregelung verkehrsberuhigter Bereich an der Brunnenallee durch eine Beschilderung falsch erklärt (siehe Abbildung 23 auf Seite 42). Nach StVO ist Fußverkehr in verkehrsberuhigten Bereichen bevorrechtigt. Zudem dürfen Fahrzeuge Fußgänger weder behindern noch gefährden. Wenn nötig müssen Sie warten.

Abbildung 23: Falsche Erläuterung zu Verkehrsregeln des verkehrsberuhigten Bereichs



6.6 Radverkehr

Das Radverkehrsnetz wurde im Zeitraum Februar bis April befahren und zielorientiert analysiert. Die Merkmale und Mängel wurden in GIS übertragen.

Einzelne Analysen wurden aus der Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen⁴⁷ übernommen.

Die zu Grunde liegenden Verkehrsmengen sind anhand vorhandener Zählstellen⁴⁸ abgeleitet. Die Fahrbahnbreiten entstammen zum Teil aus Luftbildmessungen sowie eigenen Messungen und ersetzen keine umfängliche Vermessung.

⁴⁷ IKS Mobilitätsplanung; Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen. Kassel 2020

⁴⁸ Hessen Mobil (Hrsg.); Verkehrsmengenkarte für Hessen - Ausschnitt Waldeck-Frankenberg (Süd) - Ausgabe 2015. Wiesbaden 2015

6.6.1 Führungsformen

Die Führungsformen des Radverkehrsnetzes sind in Karte 9 dargestellt. Innerhalb des Radverkehrsnetzes wird der Radverkehr innerorts auf den meisten Abschnitten im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

In Bad Wildungen sind in Abschnitten des Innenstadtrings (Fetter Hagen, Breiter Hagen, Bahnhofstraße, Waldschmidtstraße, Am Eselspfad) Schutzstreifen in Bergauf-richtung vorhanden. Auf der Verbindung Richtung Altwildungen (Riesendamm, Friedrich-Ebert-Straße sowie Giflitzer Straße) besteht ein Radfahrstreifen (siehe Abbildung 24).

In den Grün- und Parkflächen wird der Radverkehr auf den meisten Strecken als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt.

Außerorts bestehen nur vereinzelt fahrbahnbegleitende Radwege. Daher wird das Netz in vielen Abschnitten über land- und forstwirtschaftliche Wege als Alternativrouten geführt.

Abbildung 24: Beispielhafte Führungsformen im Untersuchungsgebiet



Schutzstreifen in Bergaufrichtung, Waldschmidtstraße



Radfahrstreifen, Giflitzer Straße

6.6.2 Mängelanalyse

Führungsformen

Mindestens auf dem Radverkehrsnetz sollen die Führungsformen entsprechend der Vorgaben der ERA umgesetzt werden, um die angestrebte Sicherheit und den Komfort zu erreichen (vgl. Planungsgrundlagen und Anforderungen Radverkehr ab Seite 11). Im Untersuchungsgebiet entspricht die Führungsform des Radverkehrs an mehreren Bereichen nicht den Anforderungen (siehe Karte 10).

Die entscheidenden Problembereiche sind nachfolgend beispielhaft genannt:

- Führung im Mischverkehr, trotz erlaubter 50 km/h, z. B. Stresemannstraße oder Odershäuser Straße
- Gemeinsame Führung mit Fußgängern (Z 240 StVO), z. B. auf dem Weg zwischen Reinhardshausen und der Kernstadt, Grünanlage Sonderbach
- Einbahnstraße nicht in Gegenrichtung für Radverkehr freigegeben, z. B. auf der Bahnhofstraße (Kaffeemühle)
- Außerorts: Mischverkehr auf Landstraße ohne Alternativstrecke, zwischen Frebershausen und Albertshausen sowie südöstlich und westlich von Hüddingen
- Außerorts: Bauliche Netzlücken zwischen Albertshausen - Frebershausen (auch Richtung Frankenau) - Gellershausen
- Außerorts: Wege nicht für Radfahrer freigegeben (Durchfahrt verboten, landwirtschaftlicher Verkehr frei), zwischen Albertshausen und Reinhardshausen und zwischen Altwildungen und Anraff

Abbildung 25: Durchfahrt für Radverkehr zwischen Albertshausen und Reinhardshausen verboten



StVO-konformität der Radwegebenutzungspflicht

Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen nur wenige Abschnitte mit Benutzungspflicht für den Radverkehr, die nicht StVO-konform sind, was positiv zu bewerten ist.

Nur auf folgenden Abschnitten ist die Benutzungspflicht nicht StVO-konform. Es besteht die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Eine Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt, kann dort nicht ausgemacht werden. Dies ist aber Voraussetzung zur Anordnung einer Benutzungspflicht (vgl. Kapitel Radwegebenutzungspflicht ab Seite 15).

- Stresemannstraße (Grundschule Helenentale bis Eichlerstraße)
- Eichlerstraße (durchgehend)
- Am Langen Rod (Odershäuser Straße - Bierweg)

Dabei ist zu beachten, dass Kinder unabhängig einer angeordneten Benutzungspflicht bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehweg mit dem Fahrrad befahren müssen. Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit dem Fahrrad den Gehweg benutzen.⁴⁹

Breiten und Oberflächen

Der Fahrkomfort für den Radverkehr wird neben der Führungsform im Wesentlichen durch die vorgehaltene Breite und die Beschaffenheit der Oberfläche bestimmt.

Grundsätzlich verfügen Abschnitte, die im Mischverkehr auf der Fahrbahn verlaufen, über eine ausreichende Breite und Oberfläche. Ebenso wie die vorhandenen land- und forstwirtschaftlichen Wege, über die das Radverkehrsnetz verläuft.

Auf einzelnen Abschnitten mit verschiedener Radinfrastruktur werden die benötigten Breiten nicht eingehalten oder sind die Oberflächen nicht zur Befahrung mit einem Tourenrad geeignet. Vorhandene Mängel sind in Karte 11 dargestellt und nachfolgend beispielhaft aufgelistet:

- Vorhandene Schutzstreifen sind zu schmal, z. B. an der Bahnhofsstraße (Kreisverkehr - Bushaltestelle Königsquellenweg) (vgl. Abbildung 26 auf Seite 46)

⁴⁹ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); §2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

- Gemeinsame Geh- und Radwege sind zu schmal, z. B. zwischen Reinhardshausen und Albertshausen (hessischer Radfernweg), Grünanlage Sonderbach
- Mangelhafte Oberflächen auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen außerorts z. B. zwischen Reinhardshausen und Odershausen

Abbildung 26: Beispielhafte Mängel in Breite und Oberfläche



Konflikte mit Fußgängern

Die Fußgängerzone und die Brunnenallee haben besondere Bedeutung für den Fußverkehr, sind aber auch Bestandteil des hessischen Rad-Hauptnetzes. Die Fußgängerzone ist nicht für den Radverkehr freigegeben.

Die Überlagerung der Netze führt in den Bereichen durch die hohe Relevanz für die Verkehrsteilnehmer zu besonderen Konflikten. Diese werden durch viele ortsunkundige Nutzer, z. B. Kurgäste oder mobilitätseingeschränkte Touristen, noch bestärkt. Auch während der Erhebungen wurde die Fußgängerzone illegal von Fahrradfahrern befahren. Insbesondere in den Bereichen, wo aus Gründen der Barrierefreiheit eine ebene Oberfläche in das Kopfsteinpflaster integriert wurde (vgl. Abbildung 15 auf Seite 33).

Eine Umfahrung der Fußgängerzone ist zwar ausgeschildert (vgl. Abbildung 27), allerdings für ortsunkundige Radfahrer nicht direkt verständlich.

Abbildung 27: Wegweisung zur Umfahrung der Fußgängerzone (vom Kaiserlindenplatz kommend)



Auf der Brunnenallee wird der Radverkehr durch den verkehrsberuhigten Bereich geführt. Dieser ist für Fahrradfahrer (wie auch für Fußgänger) allerdings nicht ausgeschildert. Die vorhandene Beschilderung ist ausschließlich auf die Zufahrten des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Optisch entspricht der Bereich einer Fahrbahn. Entsprechend fahren viele Radfahrer in dem Bereich zu schnell und gewähren Fußgängern keinen Vorrang. Zudem nutzen manche Radfahrer illegalerweise den mittig liegenden Gehweg (vgl. auch Mängelanalyse zum Fußverkehr: Konflikte mit Rad- und Kfz-Verkehr ab Seite 34).

Auch in den einigen Parkwegen kommt es zu Konflikten, da die als gemeinsamen Geh- und Radwege ausgeschilderten Wege zu schmal sind und oft von mobilitätseingeschränkten Menschen mit entsprechenden Hilfsmitteln (Rollator) genutzt werden. Im Bereich Heloponte sind auch vermehrt Familien mit Kinderwagen bzw. Kinder zu Fuß unterwegs.

Überlagerung mit Wanderwegen

Im Untersuchungsgebiet verlaufen mehrere überregionale Wanderwege. Die Überlagerung von Wanderwegen mit dem Radverkehrsnetz wurde soweit möglich vermieden bzw. die Netzplanung daran ausgerichtet, da Wanderer und Radfahrer verschiedene Anforderungen an die Weggestaltung und unterschiedliche Reisegeschwindigkeiten haben. Durch ständige Aufmerksamkeit der Wanderer für die Radfahrer wird das „Wandererlebnis“ erheblich gemindert.

Überlagerungen des Radverkehrsnetzes mit Wanderwegen wurden daher nur an den Abschnitten geplant, an denen keine Alternativrouten vorhanden sind und eine bauliche Anlage zur Vermeidung des Begegnungsverkehrs unverhältnismäßig wäre (z. B. an lokalen Wanderwegen).

Im aktuellen baulichen Zustand bestehen an folgenden Abschnitten Überlagerungen des Radverkehrsnetzes mit Wanderwegen, die sich ohne erheblichen Aufwand nicht vermeiden lassen (siehe Karte 11):

- X16 Lulluspfad: Zwischen Reinhardshausen und Albertshausen und zwischen Albertshausen und Spicke
- X13 Studentenpfad: Zwischen Reitzenhagen und Reinhardshausen
- X6 Sauerlandweg/ Robert-Kold-Weg: Zwischen Albertshausen und Frebershausen

Fahrradabstellanlagen, E-Ladestationen und Mietstation

Im Bereich der Altstadt und der Brunnenallee sind bereits qualitativ hochwertige Fahrradbügel vorhanden. Am Bahnhof sowie in Reinhardshausen (Parkplatz Günter-Hartenstein-Straße) besteht zudem die Möglichkeit, das Fahrrad in einer von 10 Fahrrad-Boxen einzuschließen (vgl. Abbildung 28).

Zudem existieren 2 Ladestationen für E-Bikes. Eine Ladestation bei der Kur- und Touristeninformation Bad Wildungen in der Brunnenallee und eine bei der Reinhardshäuser Wandelhalle. Dort gibt es auch eine Mietstation, welche bis zu 10 E-Bikes beherbergt.⁵⁰

Abbildung 28: Beispiele für Abstellanlagen im Untersuchungsgebiet



⁵⁰ Waldecker Land, E-Bikefahren; <https://www.waldecker-land.de/was-sie-tun-sollten/radfahren/e-bikefahren/e-bike-ladestationen.html> [Zugriff: 04.07.2020]

6.6.3 Wegweisung

Im Untersuchungsgebiet sind das Radhauptnetz Hessen und die touristischen Radwege mit einer durchgängigen Wegweisung ausgestattet. Der Großteil der vorhandenen Wegweiser entspricht dem hessischen Standard.⁵¹

Vereinzelt existieren noch sonstige touristische Wegweiser (z. B. entlang des Edersee Radwegs ER2), die nicht diesem Standard entsprechen. Beispielhafte Wegweisungen sind in Abbildung 29 (unten) dargestellt.

Abbildung 29: Beispiele für Wegweisung im Untersuchungsgebiet



⁵¹ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL); Handbuch zur Radwegweisung in Hessen. Wiesbaden 2018

6.7 Dörfer und Ortsteile

Für die Dörfer und Ortsteile wird auf den Bericht „Leitfaden Dörfer und Ortsteile“ verwiesen.⁵² Dieser wurde im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes entwickelt.

Abbildung 30: Cover Leitfaden Dörfer und Ortsteile



⁵² IKS Mobilitätsplanung; Leitfaden Dörfer und Ortsteile - Hinweise für eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum. Kassel 2021

6.8 Zusammenfassende Bewertung

Im Rahmen der Bestandserhebung wurden verschiedene Mängel und Stärken mit unterschiedlichen Bedeutungen für den Fuß- und Radverkehr in Bad Wildungen erhoben. Die entscheidenden Punkte sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt und bewertet.

Fußverkehr

Auf der Hauptachse der Kernstadt (Brunnenstraße) und der Brunnenallee besteht bereits in vielen Teilen Barrierefreiheit mit Vorrang für Fußgänger in Form der Fußgängerzone bzw. eines verkehrsberuhigten Bereichs, ergänzt durch die „Begegnungszone“.

In der Fußgängerzone sorgt ein ebener Streifen für eine gute Befahrbarkeit durch Rollatoren, Rollstühle oder Kinderwagen. Auch die „Begegnungszone“ ist barrierefrei gestaltet (vgl. Abbildung 31).

Abbildung 31: Barrierefreier Belag innerhalb der Fußgängerzone und der Begegnungszone



Gesicherte Querungsanlagen entlang des Stadtrings und der nördlichen Fahrbahn der Brunnenallee erweitern das Angebot für Fußgänger. Ausreichend öffentliche Sitzmöglichkeiten begünstigen zudem die Begehung der Kernstadt für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Die östliche Brunnenstraße ist, wie insgesamt weite Teile der Altstadt, für den Kfz-Verkehr befahrbar. In diesem Bereich wird die Aufenthaltsqualität gemindert. Entspanntes Flanieren ist dort oft nicht mehr möglich, wodurch in diesem Bereich die Funktion der Altstadt nur noch eingeschränkt funktioniert.

Das Fußwegehauptnetz außerhalb des Kernbereichs ist in vielen Bereichen nicht barrierefrei. Das liegt insbesondere an zu schmalen Gehwegen, fehlenden Nullabsenkungen, fehlenden taktilen Leitsystemen und punktuellen Hindernissen auf den Gehwegen. Auch die vorhandene Topografie führt zu vielen Treppen im äußeren Altstadtbereich. Das Schloss Friedrichstein, als bedeutende Touristenattraktion, ist beispielsweise nicht barrierefrei für Fußgänger erreichbar.

Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern mindern an vielen Stellen die Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Neben Konflikten mit Kfz-Verkehr, z. B. auf der Lindenstraße/ Brunnenstraße (Altstadt) oder der Stresemannstraße, führen besonders gemeinsame Führungsformen mit dem Radverkehr in Grünanlagen zu Konflikten. Hinzu kommt eine für Fußgänger oft unklare Verkehrsregelung. Um z. B. verkehrsberuhigte Bereiche als Fußgänger nutzen zu können, müssen diese auch erkennbar sein. Das ist aktuell in der Altstadt oder der Brunnenallee nicht gegeben. Die Beschilderung bezieht sich dort ausschließlich auf die Zufahrt per Kfz.

Die Erreichbarkeit der Bushaltestellen ist nahezu für sämtliche Bereiche gewährleistet. Die zentralen Haltestellen wurden i. d. R. bereits barrierefrei ausgebaut. Es besteht weiterhin Handlungsbedarf bei der baulichen Gestaltung der Haltestellen in den Wohnquartieren, um auch dort Barrierefreiheit zu erreichen.

Radverkehr

Insbesondere die Verbindungen entlang des Radverkehrsnetzes sollen komfortabel und sicher für alle Radfahrer nutzbar sein. Fehlende Radverkehrsinfrastruktur kann besonders außerorts dazu führen, dass Wege eher mit dem Kfz zurückgelegt werden, um die vermeintlich unsicheren Wege im Mischverkehr zu vermeiden. Innerorts wird ggf. regelwidrig auf dem Gehweg gefahren⁵³, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr und Unfällen an Einmündungen und Grundstücksausfahrten führen kann.

In diesem Rahmen ist positiv anzumerken, dass besonders im Umfeld der Altstadt versucht wurde, dem Radverkehr eine angemessene Infrastruktur zu bieten. Auch wenn aufgrund der bestehenden schmalen Straßenräumen und der Topografie teilweise nur einseitige Schutzstreifen in Bergaufrichtung möglich waren. Außerdem ist positiv zu

⁵³ Kinder bis acht Jahre müssen, Kinder von acht bis zehn Jahren dürfen den Gehweg benutzen. Ein Elternteil oder eine andere Aufsichtsperson ab 16 Jahren darf das Rad fahrende Kind unter acht Jahren auf dem Gehweg begleiten.

bemerken, dass die Radwegebenutzungspflicht fast in sämtlichen Bereichen den Anforderungen der StVO entspricht.

Innerorts wird der Radverkehr in der Stresemannstraße und der Odershäuser Straße bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr geführt, was wegen der Bedeutung für den Alltagsverkehr problematisch ist.

Besondere Konflikte bestehen außerorts zwischen Odershausen und Reinhardshausen⁵⁴, südlich und westlich von Hüdningen, sowie zwischen Albertshausen, Frebershausen bis nach Frankenau. Die Führung im Mischverkehr entspricht aufgrund der kurvigen und topografisch bewegten Streckenführung nicht den Anforderungen an eine sichere und komfortable Verbindung für den Alltags- und den touristischen Radverkehr.

Die Oberflächen und Breiten der Radinfrastruktur sind, abgesehen von punktuellen Problembereichen, ausreichend. Allerdings führt die gemeinsame Führung (Gemeinsamer Geh- und Radweg) mit Fußgängern auf den oft schmalen Parkwegen zu Konflikten.

Zwischen Reinhardshausen und Frebershausen bestehen Überlagerungen des Radverkehrsnetzes mit überörtlichen Wanderwegen, was sich aufgrund mangelnder Alternativrouten kaum vermeiden lässt. Keiner der Wanderwege ist ein zertifizierter Wanderweg.

Der Weg zwischen der Kernstadt und Reinhardshausen hat ebenfalls für den Alltagsverkehr, aber auch für den Kurbetrieb, eine hohe Relevanz. Hier sind die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern ein Problem, da beide Nutzer die schmale ebene Fläche nutzen.

Bezüglich der flankierenden Infrastruktur, wie Abstellanlagen oder E-Ladestationen, besteht punktueller Handlungsbedarf im Bereich der Altstadt und in Reinhardshausen, um den steigenden Ansprüchen der Nutzer (mehr Radverkehr, höherpreisige E-Bikes) gerecht zu werden.

⁵⁴ IKS Mobilitätsplanung; Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen. Kassel 2020

7 Strategien und Handlungsfelder

Um die Zielsetzungen zu erreichen, werden folgende Strategien und Handlungsfelder zur Umsetzung und Entwicklung empfohlen.

Integrierte Maßnahmenkonzeption

Das Konzept setzt auf einen integrierten Ansatz mit besonderer Berücksichtigung verkehrstechnischer Ansprüche in Kombination mit den Anforderungen der Nutzer an die Straße als öffentlichen Raum. So wird gewährleistet, dass Maßnahmen nicht allein an einzelnen Verkehrsmitteln ausgerichtet sind, sondern die Entwicklung der Mobilität und der Aufenthaltsqualität in der Gesamtheit fördern.

Die Maßnahmenempfehlungen sind darauf ausgerichtet, die begrenzten (finanziellen) Ressourcen zuerst für die Maßnahmen einzusetzen, die möglichst hohes Potenzial und Qualität für die Nutzer aufweisen.

Entwicklung von Hauptrouten für Fuß- und Radverkehr

Um dieses Potenzial zu aktivieren, werden in Bad Wildungen Hauptrouten herausgearbeitet, die besonders hohe Relevanz für Alltagsverkehre haben oder sich im Zentrum des Kurbetriebs bzw. des Tourismus befinden. Auf den Hauptrouten sollen Fuß- und Radverkehr besondere Privilegien im Zusammenspiel mit hoher Aufenthaltsqualität vorgehalten werden.

Altstadt und Brunnenallee als Geschäfts- und Gastronomiebereich stärken

Die Altstadt und die Brunnenallee stehen inklusive ihrer Funktionen als Geschäfts- und Gastronomiestandort in besonderem Maße für Kultur und öffentliches Leben in Bad Wildungen. Damit ist der gesamte Bereich Anziehungspunkt für Bewohner, Touristen und Kurgäste gleichermaßen.

Dementsprechend sollten auch die verkehrlichen Regelungen an hohen Anforderungen an Aufenthaltsqualität und Städtebau ausgerichtet werden, um den Standort im gesamten zu stärken. Der Bereich soll insbesondere auf die Bedürfnisse von Fußgängern ausgerichtet werden. Für Radfahrer soll eine attraktive und funktionale Erreichbarkeit gewährleistet sein.

Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr

Besonders im ländlichen Raum werden noch viele Wege mit dem Kfz gefahren, die auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Der Kfz-Verkehr (besonders auch Pendlerverkehre) soll so weit wie möglich auf den Radverkehr verlagert werden. Wege unter 10 km bieten dabei ein hohes Potenzial, diese auf das Fahrrad zu verlagern. Besonders unter Berücksichtigung der steigenden Verkaufszahlen von E-Bikes, wodurch auch die bewegte Topografie in Bad Wildungen mit dem Fahrrad für Alle bewältigbar wird.

Die Verlagerung zum Radverkehr darf dabei nicht den Eindruck erwecken, als solle den Einwohnern die Nutzung des Kraftfahrzeugs verwehrt werden. Vielmehr müssen sich die positiven Aspekte, wie Zeit- und Kostenersparnisse oder Gesundheitsaspekte in der Wahl des Verkehrsmittels widerspiegeln. Voraussetzung dafür ist eine sichere und komfortable Infrastruktur und eine positive Grundstimmung gegenüber dem Radverkehr (Mobilitätskultur)

Radverkehr ist Fahrverkehr - Trennung von Fuß- und Radverkehr

Die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern ist innerorts zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die Bad Wildunger Kernstadt und Reinhardshausen, wo den Kurgästen und damit oft mobilitätseingeschränkten Personen eine besondere Qualität bereitgestellt werden soll. Radverkehr im Seitenraum würde diesen Ansprüchen entgegenstehen.

Anstrengungen der Stadt Bad Wildungen, sichtbar z. B. im Rahmen des Umbaus des Rings, Fahrradinfrastruktur auf Fahrbahnniveau zu schaffen, sollen auch zukünftig verfolgt werden. Sind vorhandene Straßenräume nicht breit genug, sollten Geschwindigkeitsreduzierungen angestrebt werden, um ein sicheres und komfortables Fahren im Mischverkehr zu gewährleisten.

Außerorts ist die gemeinsame Führung von Radverkehr und Fußverkehr auf fahrbahnbegleitenden oder straßenunabhängigen Wegen angestrebt. Auch mit dem Ziel, den Radverkehr auf den Außerortsstraßen zur Steigerung der objektiven und subjektiven Sicherheit und des Fahrkomforts vom Kfz-Verkehr zu separieren.

Elektromobilität im Radverkehr

Elektromobilität im Radverkehr ist ein stark wachsender Markt im Alltagsverkehr und Tourismussektor. Mit den bestehenden Entfernungen, der bewegten Topografie und

der Vielzahl bereits gut befahrbarer Wege bestehen gute Voraussetzungen zur Nutzung von E-Bikes. Besonders an touristischen Routen sowie auf den wichtigsten Pendlerstrecken soll eine durchgängige und verlässliche Infrastruktur für E-Bikes entstehen.

Strukturen und Rahmenbedingungen

Um Maßnahmen aus dem Nahmobilitätskonzept auch längerfristig umsetzen zu können, ist insbesondere eine gesicherte und längerfristige Finanzierung von großer Bedeutung. Dazu gehört auch eine politische Festsetzung eines jährlichen Budgets.

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Baustein in der Verkehrsplanung. Oft werden Maßnahmen nicht akzeptiert oder sehr kritisch betrachtet, weil Informationen fehlen und z. B. Probleme oder nötige Kompromisse nicht kommuniziert werden. Mit transparenten Darstellungen des Entscheidungsprozesses können solche Problematiken oft verhindert werden.

Mögliche Partner für Aktionen können die Presse, der Landkreis, Tourismusverbände, Schulen, Arbeitgeber, Fahrradhändler oder BKW Bad Wildungen bzw. Stadtbus Bad Wildungen sein.

Das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit ist dabei nicht auf eine Maßnahme beschränkt, sondern soll als Maßnahmenbündel verstanden werden und auch begleitend zu anderen Maßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden.

Leitprojekte bilden und umsetzen

Unter Berücksichtigung der genannten Punkte werden für die Stadt Bad Wildungen Leitprojekte mit hohen Potenzialen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs entwickelt. Durch eine kompakte Umsetzung der Leitprojekte (inhaltlich und zeitlich) kann das Potenzial der Maßnahmen voll ausgeschöpft werden und eine hohe Qualitätssteigerung für die Nutzer erreicht werden.

Um die Umsetzung von innovativen und ambitionierten Projekten zu gewährleisten, sollen auch innovative Ansätze zugelassen werden. Beispielsweise im Rahmen von Verkehrsversuchen oder Modellprojekten.

8 Leitprojekte und Maßnahmenempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen sind in Leitprojekte und Maßnahmenempfehlungen unterteilt und nachfolgend erläutert. Eine räumliche Zusammenfassung der Leitprojekte und sonstigen Maßnahmenempfehlungen ist in Karte 12 dargestellt.

Grundlagen sind die Bestandsanalyse, die Unfallauswertung und die Befragung der Helenental-Grundschule.

8.1 Leitprojekte

Als Leitprojekte werden Maßnahmen und Maßnahmenbündel definiert, denen eine besondere Priorität zur Umsetzung eingeräumt wird. Bei den Leitprojekten wird der größte Nutzen für die Nahmobilität erwartet. Die Reihenfolge der Leitprojekte stellt keine Wertung dar.

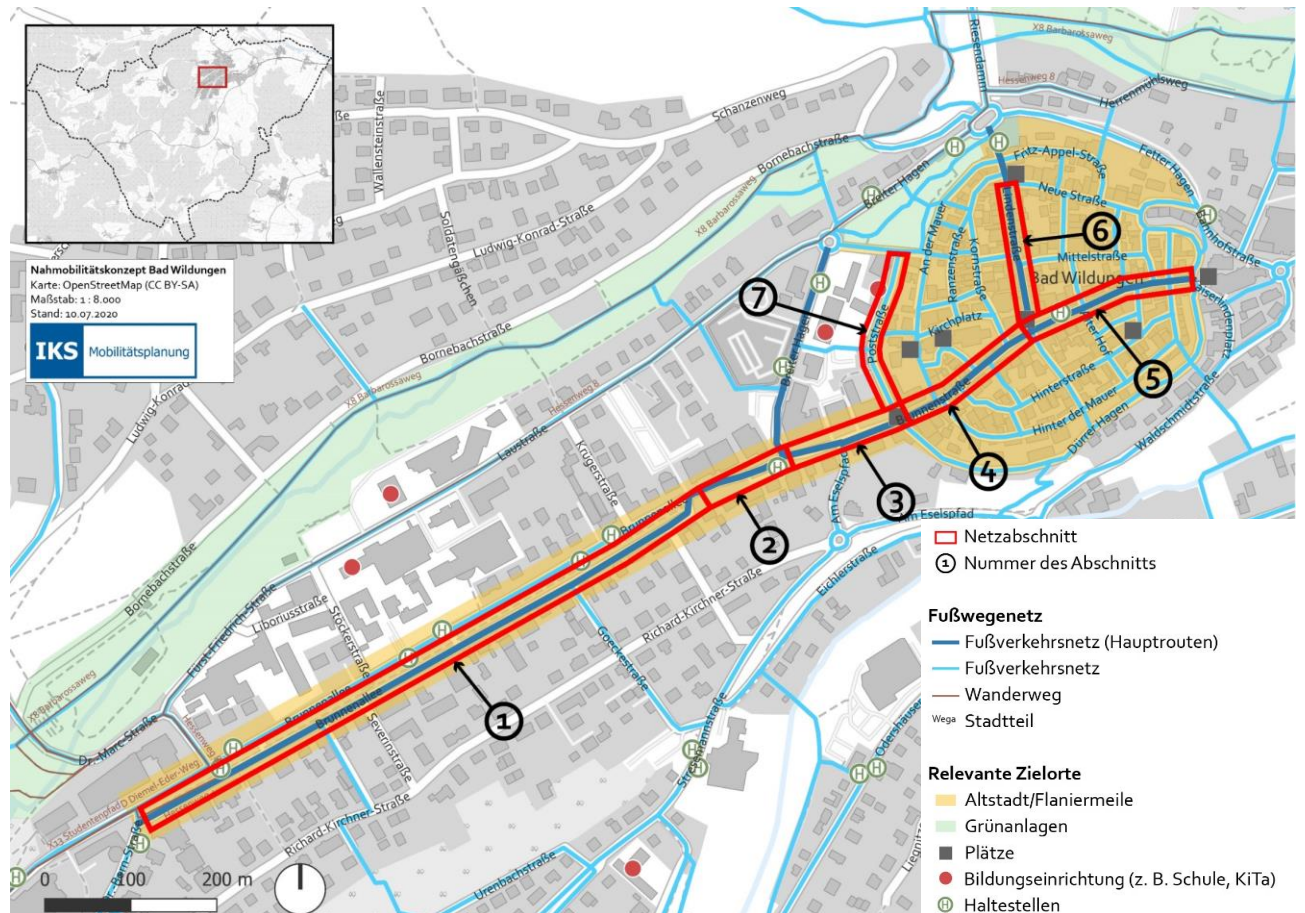
8.1.1 Barrierefreie Flaniermeile mit Vorrang für den Fußverkehr

Die zentrale Achse und Flaniermeile zwischen Brunnenallee und Kaiserlindenplatz (Altstadt) ist Bestandteil des Fußwegehauptnetzes. Fußgänger haben dort besondere Ansprüche bezüglich Ungestörtheit und Barrierefreiheit.

Mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität in dieser zentralen Achse zu erhöhen, wird empfohlen, in diesem Abschnitt eine durchgängige Bevorrechtigung des Fußverkehrs einzurichten. In diesem Rahmen wird eine Stärkung und Belebung der darin liegenden Geschäftsbereiche, gastronomischen Angebote, Plätze sowie kulturellen- und Bildungseinrichtungen angestrebt. Ebenso soll die Barrierefreiheit in dem Bereich verbessert werden.

Die Achse wurde (inklusive zwei Abzweigungen) in 7 Teilabschnitte mit unterschiedlichen Voraussetzungen untergliedert, in denen unterschiedliche Maßnahmen erforderlich sind (siehe Abbildung 32).

Abbildung 32: Zentrale Achse und Flaniermeile zwischen Brunnenallee und Kaiserlindenplatz



1: Brunnenallee

Vorwiegende Nutzung: Gastronomie, Flaniermeile

Verkehrsregelungen im Bestand: Gehweg (15 m, westlicher Bereich), verkehrsberuhigter Bereich mit angrenzendem mittig angelegtem Gehweg, Tempo 30 km/h (östlicher Bereich)

Problemfelder:

- Die Verkehrsregelung „Gehweg“ ist nicht von sämtlichen möglichen Zugängen bzw. Einfahrten für Kfz-Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr erkennbar.
- Der verkehrsberuhigte Bereich ist für Radfahrer und Fußgänger nicht von allen Zugängen erkennbar.

- Die Verkehrsregelung „verkehrsberuhigter Bereich“ wird durch eine Beschilderung zur Erläuterung falsch erklärt. Entgegen der Erläuterung sind nicht alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt, sondern der Fußverkehr hat Vorrang.
- Radfahrern ist aktuell nicht gestattet in westlicher Richtung (ab der Dr.-Born-Straße) in den verkehrsberuhigten Bereich einzufahren, da dort ein Abschnitt überfahren werden muss, der Gehweg ist.
- Am Übergang zur Brunnenstraße wird die Gehlinie des Fußverkehrs durch zwei Kfz-Parkplätze versperrt. Der anschließende Gehweg wird oft illegal von Radfahrern befahren.

Maßnahmenempfehlungen:

- Freigabe des westlichen Abschnitts (15 m Gehweg) der Brunnenallee für Radfahrer mittels „verkehrsberuhigter Bereich“ (Z 325.1-40 StVO)(vgl. Abbildung 35 auf Seite 73).
- Ergänzen der Beschilderung „Gehweg“ (Z 239 StVO) an sämtlichen Überfahrten und Zugängen des mittig liegenden Gehwegs (vgl. Abbildung 36 und Abbildung 37).
- Berichtigung des bestehenden Schildes (vgl. Abbildung 33) mit falschen Angaben zum Regelungsgehalt eines verkehrsberuhigten Bereich (z. B. durch überkleben der fehlerhaften Zeilen). Der Fußverkehr ist in verkehrsberuhigten Bereichen bevorzugt, Fahrzeuge müssen notfalls warten. Gegebenenfalls Markierung von Piktogrammen ergänzend zur Beschilderung „verkehrsberuhigter Bereich“ (Z 325 StVO) an Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zur Verdeutlichung der Regelungen.

Abbildung 33: Berichtigung des bestehen Schildes zur Erläuterung



- Anlage eines Zebrastreifens in Verlängerung des mittig liegenden Gehwegs über die Brunnenallee Richtung Altstadt inklusive zusätzliche Beschilderung (Z 350-40) (vgl. Abbildung 38 auf Seite 63).
- Ergänzen der Beschilderung „Absolutes Haltverbot“ (Z 283 StVO) am Übergang zur Brunnenstraße (Entfall von 2 Parkplätzen). Durch das Freihalten der Flächen für Fußgänger werden die Sichtbeziehungen für die Anlage des Zebrastreifen gewährleistet und die Durchlässigkeit für Fußgänger verbessert, die über den südlichen Gehweg kommen. Zudem werden durch die 2 Parkplätze in exponierter Lage unnötig Kfz-Verkehr in den sensiblen Abschnitt gezogen. Mit Entfall der Parkplätze wird auch die Blickachse Richtung Altstadt freigestellt (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Entfernung von 2 Parkplätzen an der Brunnenallee



- Aufstellen des Schildes „Gehweg“ (Z 239 StVO) am Übergang zur Brunnenstraße in Kombination mit dem bestehenden Zwischenwegweiser für den Radverkehr und Versatz des Schildstandortes an den asphaltierten Bereich.
- Kurzfristige Umsetzung (innerhalb 2 Jahren), geschätzte Kosten: 40.000 €

Die Planausschnitte zu den vorab benannten Empfehlungen sind in Abbildung 35 bis Abbildung 38 ab Seite 62 dargestellt. Ein Detailplan befindet sich im Anhang.

Abbildung 35: Beschilderungs- und Markierungsplan Brunnenallee (westliches Ende / 1 von 4)

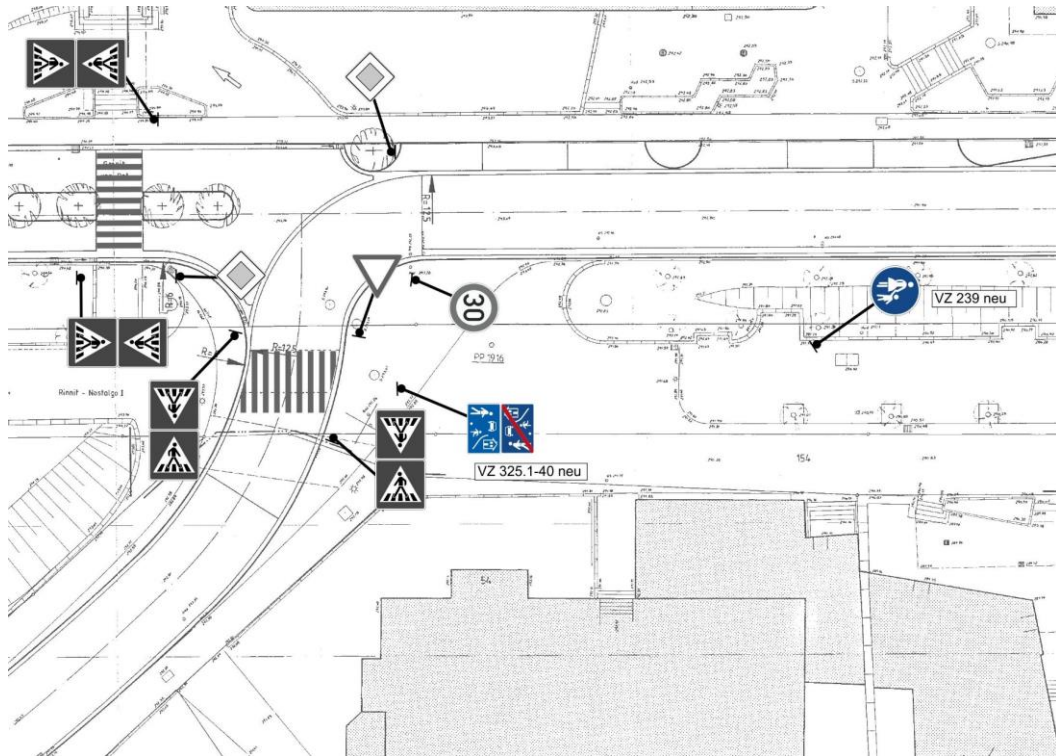


Abbildung 36: Beschilderungs- und Markierungsplan Brunnenallee (2 von 4)

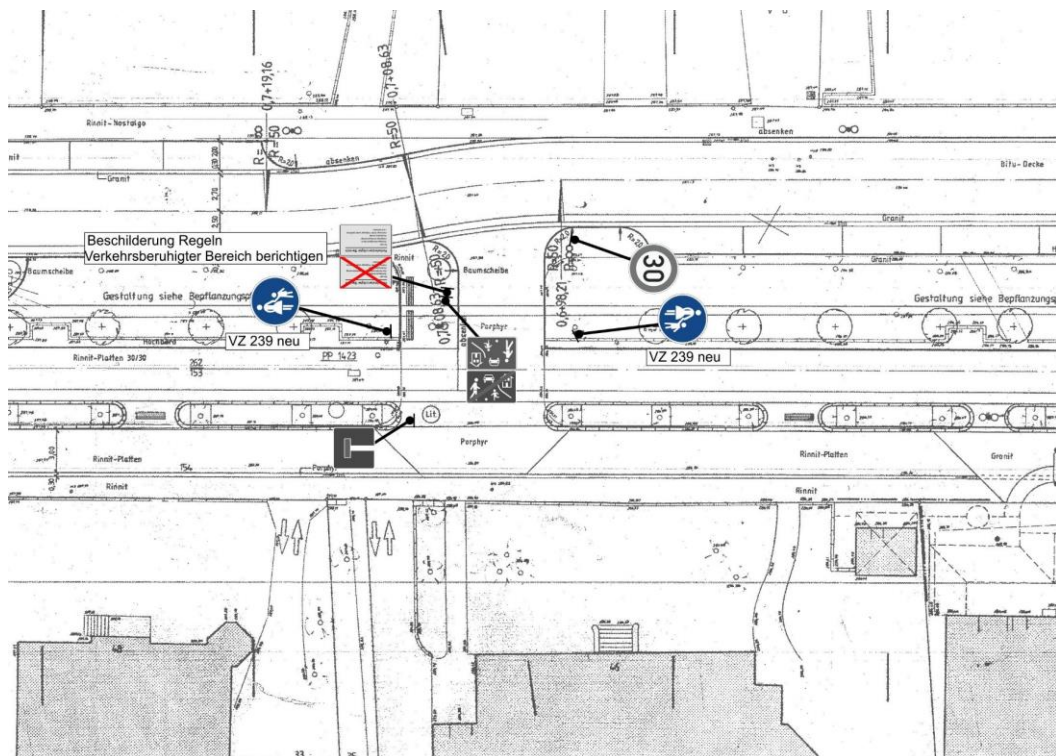


Abbildung 37: Beschilderungs- und Markierungsplan Brunnenallee (3 von 4)

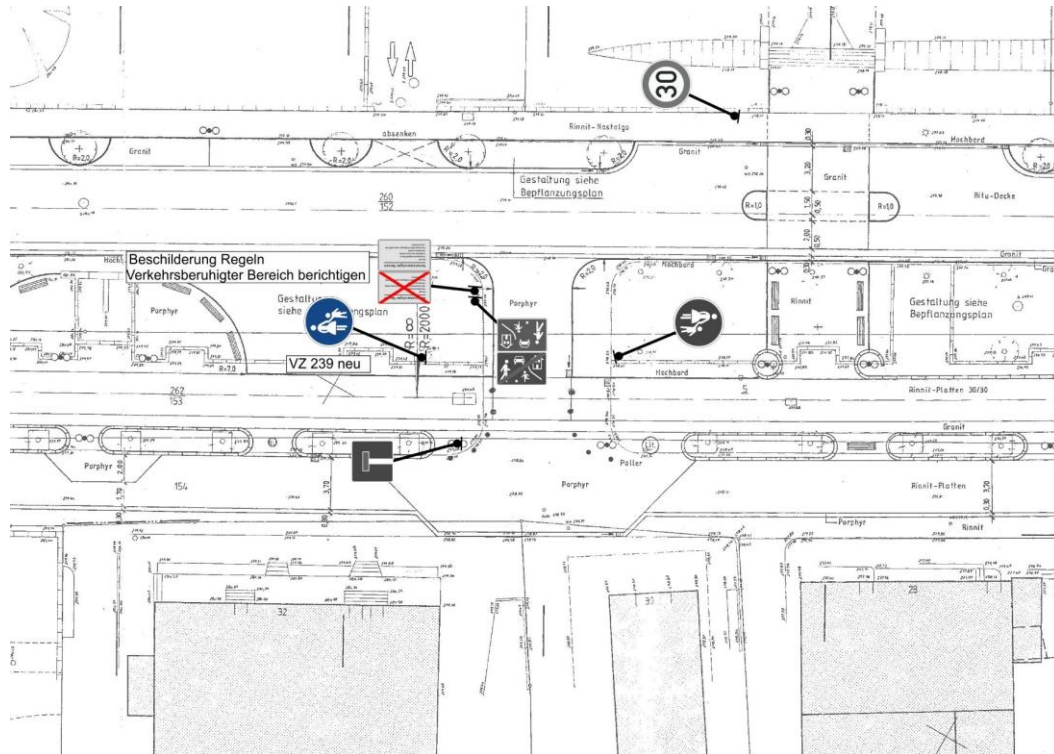
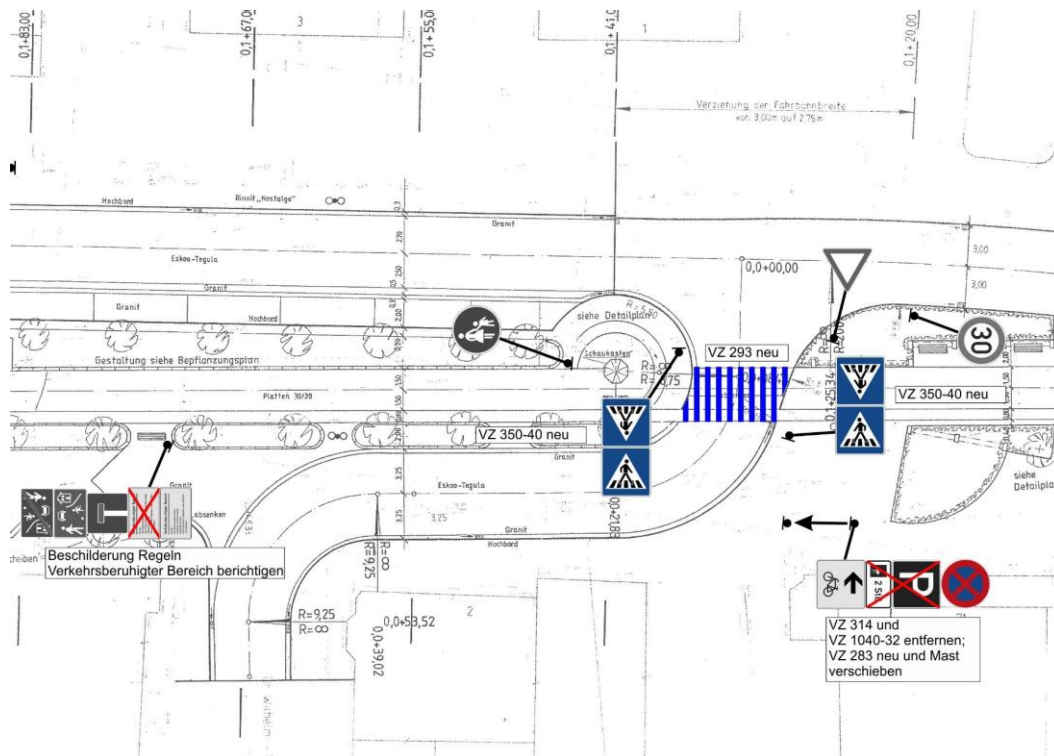


Abbildung 38: Beschilderungs- und Markierungsplan Brunnenallee (östliches Ende / 4 von 4)



Sonderthema: Fahrradstraße oder verkehrsberuhigter Bereich in der Brunnenallee

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde die Idee geäußert, den verkehrsberuhigten Bereich der Brunnenallee als Fahrradstraße auszuweisen. Für den Radverkehr könnte eine Verbindung von der Altstadt Richtung Reinhardshausen mit hoher Qualität entwickelt werden. Die Verbindung ist Bestandteil des Rad-Hauptnetzes Hessen. Auf Fahrradstraßen darf der Fahrverkehr, auch der eventuell zugelassene Kraftfahrzeugverkehr, 30 km/h fahren.

Aus planerischer Sicht wird davon abgeraten, den verkehrsberuhigten Bereich durch eine Fahrradstraße zu ersetzen. Folgende Gründe sprechen dagegen:

- Aufgrund der bestehenden Zielorte für Fußgänger und besonders Kurgäste in dem Bereich (u. a. gastronomische Angebote) spielt der Abschnitt eine bedeutende Rolle im Fußverkehrshauptnetz und ist dort, in Verbindung mit dem mittig liegenden Gehweg, als Flaniermeile mit besonderer Relevanz und Anforderungen beschrieben. In einer solch wichtigen Relation sollten Fußgänger sämtliche Ziele sicher und bevorrechtigt erreichen können.

Die Anlage einer Fahrradstraße würde auch der Zielsetzung entgegenstehen, in diesem Bereich eine hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu gewährleisten und insbesondere eine Abwertung des öffentlichen Raums für Kurgäste und Spaziergehende bedeuten, die den Abschnitt zum Flanieren nutzen.

- Bei Anlage einer Fahrradstraße wären Konflikte mit Fußgängern vorprogrammiert:
 - Es besteht ein hoher Querungsbedarf von Fußgängern und auch von mobilitätseingeschränkten Menschen, um Geschäfte und gastronomische Angebote auf der südlichen Seite der Brunnenallee zu erreichen.
 - Die Fahrradstraße müsste für den Anliegerverkehr mit Kraftfahrzeugen freigegeben sein. Auch dieser Kraftfahrzeugverkehr darf dann 30 km/h fahren.
 - Die Fahrradstraße an sich wäre eine Fahrbahn, die vom Fußverkehr im Längsverkehr nicht genutzt werden darf. Nach § 25 StVO gibt es für den Fußverkehr ein Nutzungsgebot für Gehwege: „*Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat*“ heißt es in § 25, Abs. 1 StVO
 - Die bestehende Gefälle verstärkt die Konflikte zwischen querenden Fußgängern und schnell fahrenden Radfahrern. Radfahrende würden zudem mit bis zu 30 km/h an den Ein- und Ausgängen der Geschäfte und Gastronomie vorbeifahren dürfen. Der Fußverkehr ist wartepflichtig: „*Wer zu Fuß geht, hat*

Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten" ist in § 25 Abs. 3 StVO geregelt.

- Radfahrer haben bereits die Möglichkeit, diese Relation auf der nördlichen Fahrbahn der Brunnenallee bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zurückzulegen. Ergänzend steht für vorsichtige oder langsame Radfahrende der südliche verkehrsberuhigte Bereich zur Verfügung. Ein differenziertes Angebot steht für den Radverkehr also zur Verfügung.

2: Bereich Rendezvous Haltestelle

Vorwiegende Nutzung: Einzelhandel, Dienstleistung, Zugang Rendezvous Haltestelle

Verkehrsregelungen im Bestand: Tempo 30, barrierefreier Gehweg

Kein Handlungsbedarf

3: Bereich Tempo 20 km/h („Begegnungszone“)

Vorwiegende Nutzung: Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie

Verkehrsregelungen im Bestand: Tempo 20 km/h, Einbahnstraße (Radfahrer frei)

Kein Handlungsbedarf

4: Fußgängerzone

Vorwiegende Nutzung: Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistung

Verkehrsregelungen im Bestand: Fußgängerzone (Lieferverkehr 6 bis 11 Uhr frei)

Problemfelder:

- Radfahrer fahren illegalerweise durch die Fußgängerzone. Das Befahren der Fußgängerzone wird durch die Führung des Rad-Hauptnetzes Hessen durch die Fußgängerzone noch gefördert.
- Vorhandene Beschilderung mit Umfahrungsmöglichkeiten der Fußgängerzone für Radfahrer ist schlecht erkennbar
- Lieferverkehr verringert Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone

Maßnahmenempfehlungen:

- Umfahrung der Fußgängerzone für den Radverkehr sichtbar gestalten (vgl. Kapitel: Umfahrung der Fußgängerzone und Verlagerung des Rad-Hauptnetzes Hessen auf Seite 88). In diesem Zuge sollte auch eine Verlagerung des Rad-Hauptnetzes Hessen erfolgen, das aktuell durch die (nicht für Radverkehr freigegebene) Fußgängerzone geführt wird.

Eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr sollte weiterhin nicht erfolgen. Die Fußgängerzone soll insbesondere hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger besitzen, um ungestörtes Flanieren und Bummeln zu ermöglichen. Auch im Sinne der Zielsetzung, die lokale Wirtschaft zu stärken. Zudem würden Radfahrer voraussichtlich besonders die ebenen Pflasterflächen zum Befahren nutzen. Diese sollen aber insbesondere mobilitätseingeschränkten Menschen als barrierefreie und sichere Bewegungsfläche dienen.

- Überwachung und Kontrolle zu illegal fahrenden Radfahrern sowie dem Lieferverkehr einrichten bzw. verstärken.

5: Östliche Brunnenstraße

Vorwiegende Nutzung: Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistung

Verkehrsregelungen im Bestand: Tempo 30-Zone, Linienverkehr (Bus)

Problemfelder:

- Parkende Fahrzeuge verringern die Aufenthaltsqualität und die Bewegungsfreiheit von (mobilitätseingeschränkten) Fußgängern im Altstadtbereich.
- Durch den Kfz-Verkehr können Fußgänger den Altstadtabschnitt nicht zum Flanieren nutzen. Es besteht ein „Bruch“ zur restlichen Altstadt. Auch der anschließende Kaiserlindenplatz ist durch die Bahnhofstraße/ Kaiserlindenplatz von der Fußgängerzone getrennt.

Abbildung 39: Ruhender Verkehr in der östlichen Brunnenstraße



Maßnahmenempfehlungen:

- Verkehrsberuhigung ausweiten. Beispielsweise als Fußgängerzone im Bereich Marktplatz und als verkehrsberuhigter Bereich bis zum östlichen Ende der Brunnenstraße. Buslinienverkehr und Lieferverkehr soll weiterhin durchfahren dürfen.
- Entfernung der Parkplätze in dem städtebaulich sensiblen Bereich der historischen Altstadt/ Brunnenstraße). Verlagerung auf umliegende Parkhäuser- Ergänzende Untersuchung zur Auslastung/ Nutzergruppen empfohlen (siehe auch Kapitel: Konzept zur Verkehrsberuhigung und Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Altstadt ab Seite 76).
- Anbindung des Kaiserlindenplatz mittels Querungsanlage (Mittelinsel oder Zebra-streifen).
- Die Umsetzung könnte als Verkehrsversuch, zunächst temporär in den Sommermonaten, erfolgen und die Wirkung evaluiert werden.
- Kurzfristige Umsetzung (innerhalb 2 Jahren), geschätzte Kosten: 10.000 € (nur Beschilderung und Mittelinsel - höhere Kosten bei baulicher Umgestaltung, Zebra-streifen sowie begleitendem Konzept).

6: Lindenstraße

Vorwiegende Nutzung: vereinzelt Gastronomie und Dienstleistung, im nördlichen Abschnitt vorrangig Wohnen

Verkehrsregelungen im Bestand: Tempo 30-Zone, Einbahnstraße (Radfahrer frei), Linienverkehr (Bus)

Problemfelder:

- Parkende Fahrzeuge verringern die Aufenthaltsqualität und die Bewegungsfreiheit von (mobilitätseingeschränkten) Fußgängern im Altstadtbereich.

Maßnahmenempfehlungen:

- Verkehrsberuhigung, z. B. mittels Ausweitung der Fußgängerzone im Umkreis des Marktbrunnens, verkehrsberuhigter Bereich in nördliche Richtung (ohne Markierung von Parkflächen).
- Buslinienverkehr und Lieferverkehr soll weiterhin durchfahren dürfen.
- Entfall der Parkplätze - ggf. Verlagerung auf umliegende Parkhäuser - Ergänzende Untersuchung zur Auslastung/ Nutzergruppen empfohlen (siehe auch Leitprojekt Konzept zur Verkehrsberuhigung und Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Altstadt ab Seite 76).
- Die Umsetzung könnte als Verkehrsversuch, zunächst temporär in den Sommermonaten, erfolgen und die Wirkung evaluiert werden.
- Mittelfristige Umsetzung (2 bis 5 Jahre), geschätzte Kosten: 1.500 € (höhere Kosten bei baulicher Umgestaltung sowie begleitendem Konzept).

7: Poststraße

Vorwiegende Nutzung: Dienstleistung, Wohnen, Schulen

Verkehrsregelungen: Zone 30 km/h, Einbahnstraße

Problemfelder:

- Keine (barrierefreien) Gehwege vorhanden, obwohl Schulumfeld bzw. Schulweg
- Parkende Fahrzeuge in Schrägaufstellung mindern die Aufenthaltsqualität. Im aktuellen Zustand ist nahezu der gesamte Straßenraum für den Kfz-Verkehr vorbehalten.

Abbildung 40: Straßenraumaufteilung in der Poststraße



Maßnahmenempfehlungen:

- Anlage eines verkehrsberuhigten Bereichs.
- Reduzierung (Längsaufstellung) oder Entfall der Parkplätze - Verlagerung auf umliegende Parkhäuser - Ergänzende Untersuchung zur Auslastung/ Nutzergruppen empfohlen (siehe auch Leitprojekt Konzept zur Verkehrsberuhigung und Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Altstadt ab Seite 76).
- Die Umsetzung könnte als Verkehrsversuch, zunächst temporär in den Sommermonaten, erfolgen und die Wirkung evaluiert werden.

- Mittelfristige Umsetzung (2 bis 5 Jahre), geschätzte Kosten: 2.500 € (Beschilderung und Änderung der Parkflächenmarkierungen, höhere Kosten bei baulicher Umgestaltung sowie begleitendem Konzept, hinzu kommen Mindereinnahmen durch die Parkraumbewirtschaftung aufgrund weniger Parkplätzen).

8.1.2 Verkehrsberuhigung in der Stresemannstraße

Entlang der Stresemannstraße befinden sich auf einem Abschnitt von ca. 600 m die Grundschule Helenentalsschule, das Gustav-Stresemann-Gymnasium, die Berufsschule Hans-Viessmann-Schule und die Freizeitanlage Heloponte. Fast im gesamten Abschnitt sind die Gehwege baulich zu schmal angelegt, streckenweise nur mit 1,30 m Breite. Eine barrierefreie Nutzung der Bereiche ist nicht möglich.

In der Befragung der Helenentalsschule wurden zudem die LSA an der Freizeitanlage Heloponte und der Zebrastreifen an der Othenbergstraße von den Schülerinnen und Schülern häufig als Gefahrenstelle genannt (vgl. Abbildung 12 auf Seite 27).

Aktuell gilt auf zwei Teilabschnitten von montags - freitags, 7 - 17 Uhr Tempo 30 km/h (vgl. Abbildung 41). Zwischen der Goeckestraße und der Othenbergstraße sowie der Radkestraße und der Straße Am Alten Feld.

Abbildung 41: Abschnitt mit Tempo 30 km/h (Mo.-Fr.: 7 bis 17 Uhr) in der Stresemannstraße (Höhe Helenental-Grundschule)



Zielsetzung für den Abschnitt der Stresemannstraße ist, besonders für Kinder die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Folgende Maßnahmen sollen dazu beitragen:

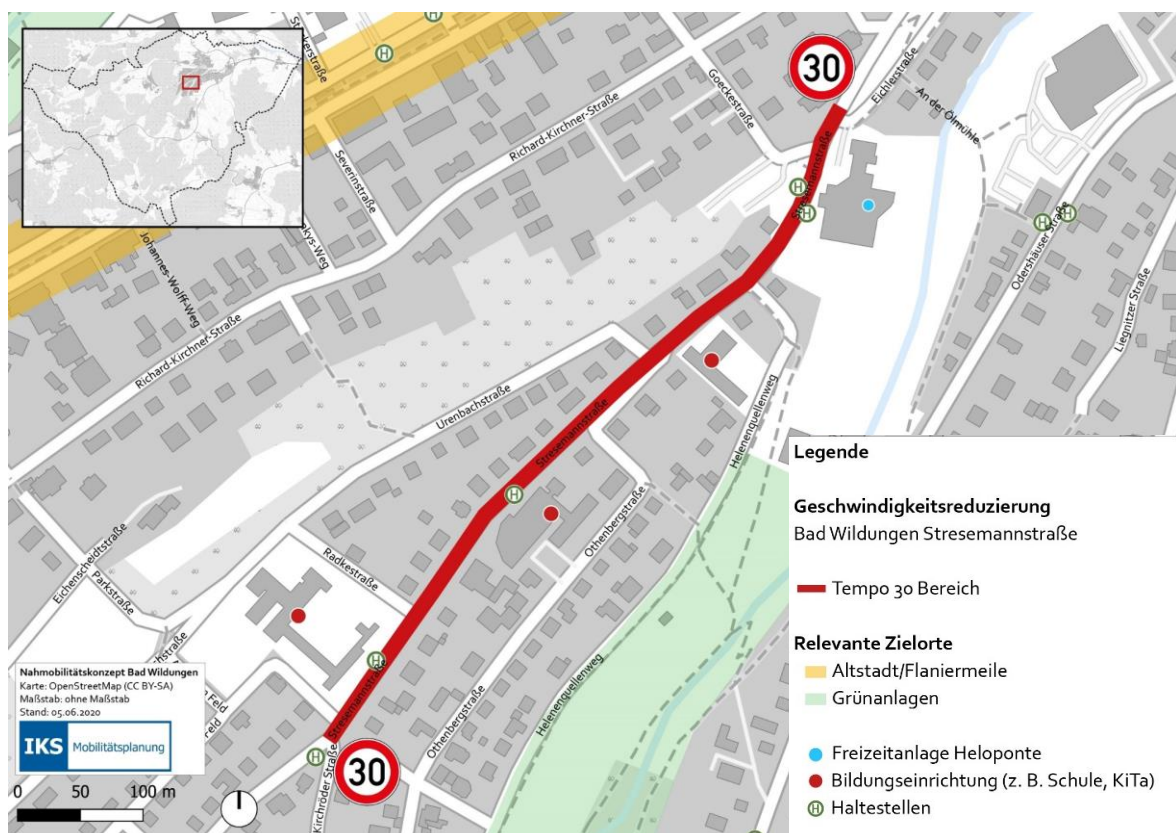
- Anordnung von Tempo 30 km/h im gesamten Abschnitt und ohne Uhrzeitbegrenzung (vgl. Abbildung 42 auf Seite 71). Sowohl die Freizeitanlage Heloponte wie auch die Schulhöfe und angrenzende Grünanlagen sollen am Wochenende und nach 17

Uhr sicher erreichbar sein. Grundlage für Tempo 30 km/h in diesem Bereich bildet die VwV-StVO.⁵⁵

Die durchgängige Reduzierung der Geschwindigkeit erhöht auch die Qualität für Radfahrer (die Stresemannstraße ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes), die in diesem Bereich mit vielen Zielorten im Mischverkehr geführt werden.

- Umbau der Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen, um die Gehwege und Aufstellflächen an diesen Bereichen zu verbreitern
- Kurzfristige Umsetzung der Beschilderung (innerhalb 2 Jahre), geschätzte Kosten: 1.500 €; Mittelfristige Umsetzung des Umbaus der Bushaltestellen, geschätzte Kosten: 50.000 €
- Perspektivisch: Umbau des Straßenquerschnitts mit Verbreiterung der Gehwege auf mindestens 2,50 m und der Anlage von Radinfrastruktur. Ggf. müssen dazu Parkplätze am Fahrbahnrand entfallen.

Abbildung 42: Durchgängig Tempo 30 in der Stresemannstraße



⁵⁵ Vgl. VwV-StVO; Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 13 XI

8.1.3 Verkehrsberuhigung im Geschäftsbereich von Reinhardshausen

Die Hauptstraße bildet den Hauptgeschäftsbereich im Ortsteil Reinhardshausen. Die Nutzungen sind vom Einzelhandel und der Gastronomie geprägt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h begrenzt. Der Gehweg ist ebenerdig zur Fahrbahn und im gesamten Abschnitt unter 2,50 m, teilweise bis zu 1,70 m schmal. Zusätzlich befinden sich Werbeschilder und Einbauten auf dem Gehweg (vgl. Abbildung 43). Auch illegale Parkvorgänge mindern die Qualität für Zu Fuß Gehende entlang der Hauptstraße.

Abbildung 43: Hauptstraße in Reinhardshausen



Zielsetzung ist, die Aufenthaltsqualität in dem Hauptgeschäftsbereich zu erhöhen und gleichzeitig die lokale Wirtschaft zu stärken.

Dazu wird empfohlen, die Hauptstraße zwischen Ahornallee und Günter-Hartenstein-Straße als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen (vgl. Abbildung 44). Die Gestaltung müsste dafür nicht geändert werden, da ein niveaugleicher Ausbau bereits vorhanden ist. Ggf. müsste die Markierung von Parkplätzen erfolgen, sofern verträgliche Standorte vorhanden sind. Busverkehr und Kundenverkehre könnte die Straße weiter befahren.

Allerdings hätten Fußgänger Vorrang, was die Querung der Geschäftsseiten erheblich erleichtern würde. Die Aufenthaltsqualität zum Shoppen und Flanieren könnte so gesteigert werden.

Denkbar ist auch eine Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs bis zur Quellenstraße. Die Regelung würde in diesem Abschnitt insbesondere die Aufenthaltsqualität für Gäste des Kurparks steigern.

Die Umsetzung sollte kurzfristig (innerhalb von 2 Jahren) erfolgen. Die Kosten für die reine Beschilderung belaufen sich auf ca. 1.500 €.

Abbildung 44: Verkehrsberuhigter Bereich Hauptstraße Reinhardshausen



8.1.4 Modellhafte Handlungsmöglichkeiten in Dörfern und Ortsteilen am Beispiel Armsfeld

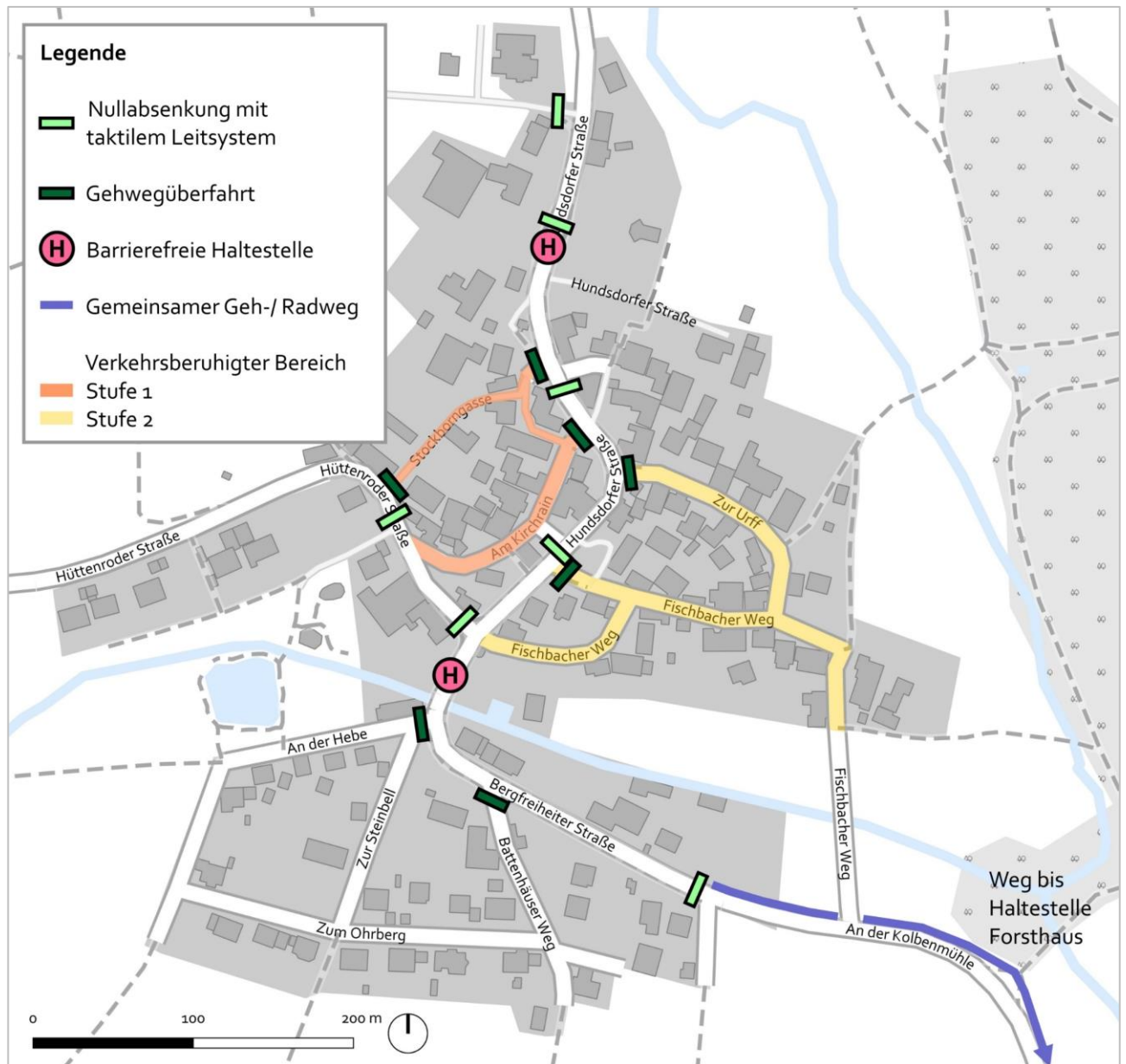
Ländlicher Raum und besonders die Dörfer mit ihren heterogenen Strukturen stellen differenzierte Ansprüche an Mobilität und die Infrastruktur. Die oft Kfz-orientierte Ausrichtung mit langen (Pendler)Wegen und geringen Dichten sprechen oberflächlich betrachtet gegen die Verwendung von Ressourcen für Fuß- und Radverkehr.

Allerdings gibt es viele Situationen, wo der Bau barrierefreier Infrastruktur einen erheblichen alltäglichen Nutzen generiert. Dabei müssen solche Maßnahmen auch umsetzbar sein.

Am Beispiel des Dorfes Armsfeld sind konkrete Handlungsempfehlungen entwickelt worden (vgl. Abbildung 45 auf Seite 75):

- Kurzfristig: Anlage von Gehwegüberfahrten entlang der Ortsdurchfahrt.
- Kurzfristig: Anlage von Nullabsenkungen mit taktilem Leitsystem an relevanten Querungsstellen.
- Mittelfristig: Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich in sensiblen Ortskern-Bereichen mit dem Anspruch an hohe Aufenthaltsqualität (auch für Kinder).
- Mittelfristig: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen inklusive Anlage von Mittelinseln oder Aufpflasterungen.
- Daueraufgabe: Anlage bzw. Erhalt eines gemeinsamen Geh-/ Radweges ab dem Ortsausgang Richtung „Haltestelle Forsthaus“

Abbildung 45: Umsetzungsempfehlungen mit hoher Priorität für Armsfeld



Die Übersicht der modellhaften Konfliktstellen und Handlungsempfehlungen sind in dem Bericht „Leitfaden Dörfer und Ortsteile“ dargestellt, der im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes erstellt wurde.⁵⁶

⁵⁶ IKS Mobilitätsplanung; Leitfaden Dörfer und Ortsteile - Hinweise für eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum. Kassel 2021

8.1.5 Konzept zur Verkehrsberuhigung und Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Altstadt

Die historische Altstadt ist mit dem vielfältigen Angebot an Einzelhandels- und Gastronomie ein besonderer Anziehungspunkt für alltags- und touristische Verkehre. Auch die städtebaulichen Qualitäten sind Anziehungspunkt für Spaziergänge und zum Flanieren.

Allerdings sind Teile der Geschäftsbereiche in der Altstadt durch Kraftfahrzeuge befahrbar. Auch sensible Bereiche in zentralen Lagen werden als Parkplätze vorgehalten und schmälern dadurch die Aufenthaltsqualität und die damit die Standortqualitäten für Besucher und Bewohner.

Zielsetzung ist, die Aufenthaltsqualität des zentralen Bereichs zu fördern und den Standort der historischen Altstadt nachhaltig zu stärken.

Abbildung 46: Kfz-Durchfahrt und Parkplätze mindern die Aufenthaltsqualität in der Altstadt



Es wird empfohlen, ein Verkehrskonzept für die Altstadt erarbeiten zu lassen, in dem insbesondere die Themen Verkehrsberuhigung/ Kfz-freie Altstadt sowie das Themenfeld ruhender Kfz-Verkehr vertiefend untersucht wird. Besonders zum Thema ruhender Kfz-Verkehr ist die Bestandserhebung inklusive der Ermittlung der Nutzergruppen Voraussetzung, um objektive Daten zu erhalten und damit die Chance zur Umsetzung möglicher Maßnahmen in der Altstadt zu steigern.

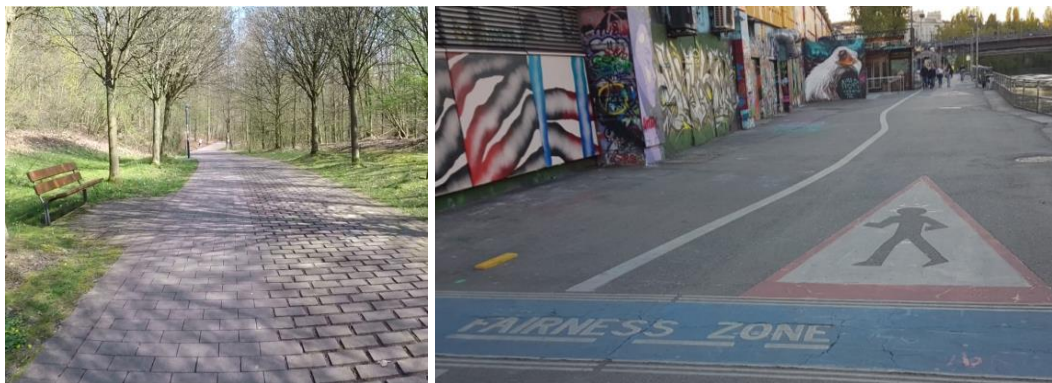
Die Beauftragung des Konzeptes wurde bereits im Rahmen der Projektlaufzeit in Auftrag gegeben.

8.1.6 Aufwertung der Verbindung Kernstadt - Reinhardshausen

Der gemeinsame Geh- und Radweg (Z240 StVO) zwischen Reinhardshausen und Bad Wildungen wird von Kurgästen und Alltagsverkehr zu Fuß und mit dem Rad gleichermaßen genutzt. Dabei werden von allen Nutzern der ebene Bereich bevorzugt (siehe Abbildung 47). Das führt besonders zu Konflikten zwischen Radfahrern und mobilitätseingeschränkten Personen, die mit Rollstuhl oder Rollator auf glatte Oberflächen angewiesen sind.

Zielsetzung ist, die Konflikte zwischen den Nutzern zu reduzieren.

Abbildung 47: Weg zwischen Reinhardshausen und Kernstadt, Beispiel „Fairness Zone“, Wien



Die vorhandene Breite von 3,50 m reicht nicht aus, den Weg als getrennten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auszuweisen (vgl. Abbildung 47, links). Daher wird empfohlen, den Weg als „Gehweg, Radfahrer frei“ (Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10) zu beschildern. Fußgängern wird so eindeutig Vorrang eingeräumt.

Entscheidend ist auch, nachträglich die Fugen der grobgepflasterten Seite zu füllen, um eine vollständige Nutzung der Wegbreite durch alle Nutzer zu erreichen. Es werden ergänzende Markierungen empfohlen, um die Verkehrsteilnehmer auf gegenseitige Anforderungen zu sensibilisieren (siehe Abbildung 47, rechts).

Die Umsetzung sollte kurzfristig (innerhalb von 2 Jahren) erfolgen. Zu den Kosten können keine Angaben gemacht werden.

8.1.7 Kampagne zum Thema „Verkehrsregeln“

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden die beiden Kreisverkehre am Eselspfad als konfliktträchtig für Kinder beschrieben, obwohl diesen den aktuellen baulichen Standards entsprechen.

Zielsetzung ist, die Konflikte zwischen den Nutzern zu reduzieren und die (subjektive) Verkehrssicherheit für Kinder zu erhöhen.

Es wird empfohlen, eine Kampagne zu dem Thema „Verkehrsregeln“ durchzuführen, die auch weitere Themenfelder beleuchtet. Hier sollten Rechte und Pflichten von Kfz-Fahrenden, Radfahrenden und Fußgängern beschrieben und erklärt werden. Beispielhafte Schwerpunktthemen könnten sein:

- Richtiges Verhalten an Kreisverkehren
- Schulterblick - Richtiges Verhalten beim Abbiegen und Aussteigen
- Richtiges Verhalten an Schutzstreifen
- Richtiges Verhalten in verkehrsberuhigten Bereichen
- Radverkehr ist Fahrverkehr - Rechte und Pflichten von Radfahrenden
- Sicher zu Fuß zur Schule
- Sicher mit dem Rad zur Schule

Die Kampagne kann auf weitere Themenfelder ausgeweitet werden. Es sollten Plakate und Flyer an öffentlichen Standorten sowie Geschäften verteilt und ausgehängt werden. Bei der Umsetzung kann auf Grundlagen der AGNH zurückgegriffen werden. Auch Fördergelder können zu dem Thema beantragt werden.

Die Umsetzung sollte als Daueraufgabe betrachtet werden. Ein erster Auftakt sollte kurzfristig (innerhalb von 2 Jahren) erfolgen. Die Kosten belaufen sich je nach Größe auf ca. 3.000 bis 7.000 €.

8.2 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

8.2.1 Neubau von fehlenden Gehwegen

Fußgänger sind auf ein dichtes und durchgängiges Netz angewiesen. Fehlen Gehwege, werden die Wege für Fußgänger unnötig verlängert. Manche Ziele können auch nicht mehr für jeden erreichbar sein.

An folgenden Abschnitten wurden Netzlücken identifiziert, an denen Gehwege baulich ergänzt werden sollten:

- Bad Wildungen: Stresemannstraße (zwischen Goeckestraße und Am Eselspfad)
- Bad Wildungen: Schlachthofstraße (zwischen Zum Wolfhagen und Mutterweg)
- Bad Wildungen: Neue Friedhofstraße (außerhalb des Fußwegenetzes)
- Altwildungen: Giflitzer Straße (zwischen Zum Anraffer Grund und Am Amtsgarten)

Die Umsetzung sollte sukzessive erfolgen. Zu den Kosten können an dieser Stelle keine Angaben gemacht werden, da diese z. B. stark von der Flächenverfügbarkeit und Ausbaustandards abhängen.

8.2.2 Barrierefreiheit in Wohnwegen

In Wohngebieten bestehen häufig schmale Straßenräume. Um eine ausreichende Fahrbahn (und auch Parkplätze) zu ermöglichen, werden oft schmale Gehwege angelegt, die den Anforderungen an Barrierefreiheit nicht genügen und oft nicht nutzbar sind. Fußgänger werden so zur illegalen Nutzung der Fahrbahn gezwungen, da es eine Benutzungspflicht der Gehwege gibt.

Besonders in Wohngebieten sind Barrierefreiheit und eindeutige Regelungen für die Bewohner wichtig. Es wird daher empfohlen, bei anstehenden Umbaumaßnahmen in Wohnwegen auf diese schmalen Gehwege zu verzichten und stattdessen entweder

- barrierefreie Gehwege anzulegen oder
- ein einheitliches Straßenniveau ohne bauliche Gehwege herzustellen (bei Bedarf kann zusätzlich ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden).

Als Beispiel können die Straßenräume in und im Umfeld der Altstadt herangezogen werden, wo dieser Grundsatz bereits vielerorts umgesetzt wird (vgl. Abbildung 48).

Die Umsetzung sollte sukzessive bei geplanten Umbaumaßnahmen erfolgen. Zu den Kosten können keine Angaben gemacht werden.

Abbildung 48: Niveaugleiche Gestaltung von Wohnwegen



8.2.3 „Gehweg, Radfahrer frei“ in Parks und Grünanlagen

Die Grünanlagen, z. B. im Umfeld der Freizeitanlage Heloponte, sind beliebte Ausflugsziele für Fußgänger. Aber auch Radfahrer nutzen die Wege, z. B. als Alternative zu befahrenen Straßen. Die vorhandenen Wege sind i. d. R. zu schmal, um ein konfliktfreies Miteinander von Radfahrern und Fußgängern zu gewährleisten. Selbst bei vorsichtiger Fahrweise wird die Qualität für Fußgänger durch vorbeifahrende/ überholende Radfahrer gemindert.

Mit Blick auf den Kurbetrieb und generell die Anforderungen von Fußgängern, sollte diesen zumindest Vorrang eingeräumt werden. Es wird daher empfohlen, sämtliche Parkwege mit dem Zeichen 239 StVO und dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ (Zusatzzeichen 1022-10) zu beschildern (vgl. Abbildung 49), sofern diese für den Radverkehr freigegeben sind. Radfahrer dürfen nur Schrittgeschwindigkeit fahren und müssen anhalten, wenn Fußgänger andernfalls gefährdet oder behindert werden könnten.

Abbildung 49: Beschilderung Gehweg, Radfahrer frei (Z 239 StVO und ZZ 1022-10 StVO)



Die Umsetzung sollte kurzfristig (innerhalb von 2 Jahren) erfolgen und immer ganze zusammenhängende Parkflächen umfassen. Pro Schildstandort ist mit Kosten von ca. 300 € zu rechnen.

8.2.4 Wege nur für den Fußverkehr

Der touristische Verkehr sowie der Verkehr der Kurgäste haben in Bad Wildungen eine hohe Bedeutung. Gerade bei Wanderwegen, Freizeitwegen und bei der Naherholung sind dabei die Anforderungen an die Ungestört-heit sehr hoch. Hier will man sich nicht auf die Gefahren des Verkehrs konzentrieren, sondern die Natur genießen oder sich in ein Gespräch vertiefen.

Bei zunehmenden Radverkehr werden Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auch zunehmen, und nicht nur mit Mountain- oder Downhill-Bikern.

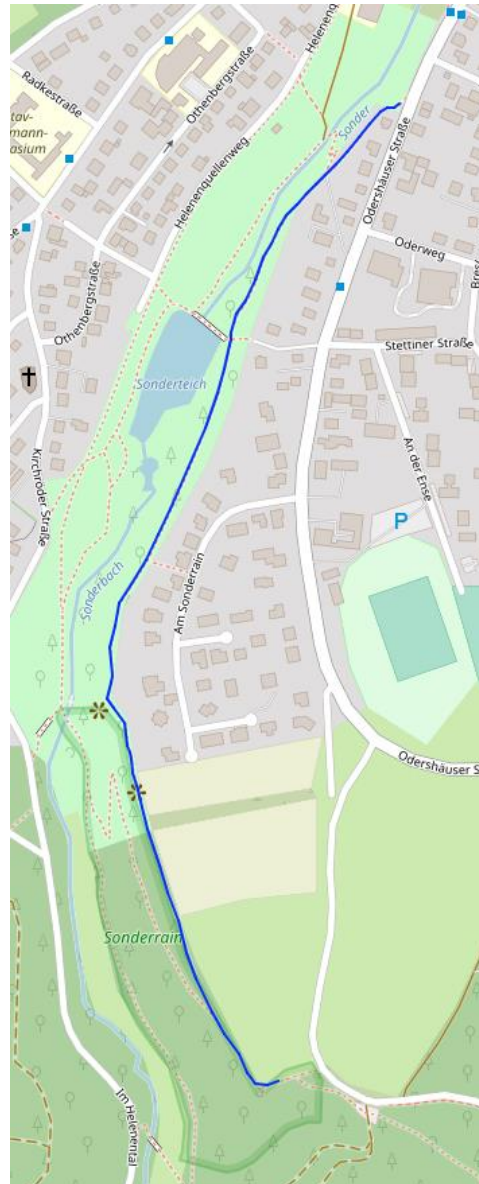
Insbesondere im Interesse von Kur- und Erholungsgästen sollte ein zusammenhängendes Freizeit- und Erholungswegenetz entwickelt werden, dass nur dem Fußverkehr zur Verfügung steht.

Als Beispiel sei der Weg östlich oberhalb des Sonderbach-Tals genannt, der vom Dr. Marc-Turm nach Norden bis Odershäuser Straße führt.

Im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes kann dies nur beispielhaft erfolgen. Eine flächenhafte Ausweisung eines solchen Netzes sollte in Abstimmung z. B. mit Tourismus- und Naturschutzverbänden erfolgen. Insbesondere sollten hier schmale Pfade betrachtet werden.

Auch hinsichtlich dem Tourismusmarketing kann dieses Positivnetz für den Fußverkehr interessant sein.

Abbildung 50: Weg oberhalb Sonderbach-Tal



8.2.5 StVO-Konformität der Radverkehrsbeschilderung

Die vorhandenen fahrbahnbegleitenden Geh- und Radwege mit Z240 StVO-Beschilderung (benutzungspflichtig) sind an einigen Bereichen nicht StVO konform. Die Wege sind zu schmal und es besteht keine Gefahrenlage aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse, die für Radfahrer das allgemeine Risiko auf der Fahrbahn erheblich übersteigt.

Abbildung 51: Abschnitte mit der Beschilderung Gemeinsamer Geh- und Radweg



Es wird empfohlen, an folgenden Bereichen die bestehende Beschilderung aufzuheben und durch die Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ (Z 239 StVO und ZZ 1022-10 StVO) zu ersetzen (vgl. Abbildung 49 auf Seite 80):

- Zwischen Itzelstraße und Bahnhofstraße
- Am Langen Rod
- An der Ölmühle
- Helenenquellenweg
- Stresemannstraße und Eichlerstraße

8.2.6 Entfernung Gehwegparken

In der Dr.-Born-Straße ist halbseitiges Gehwegparken angeordnet. Die verbleibende Restgehwegbreite ist so schmal, dass keine (barrierefreie) Nutzung mehr möglich ist (vgl. Abbildung 52).

In der VwV-StVO steht zu dem Thema: *Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, [...]*⁵⁷

Abbildung 52: Halbseitige Gehwegparken in der Dr.-Born-Straße



Es wird empfohlen, das Gehwegparken in dem Abschnitt nicht mehr auszuweisen. Die entsprechenden Markierungen und Beschilderungen sollten entfernt werden.

Die Umsetzung sollte kurzfristig (innerhalb von 2 Jahren) erfolgen. Für den Abbau und die Entfernung der Markierung ist mit Kosten in Höhe von 600 - 1.000 € zu rechnen.

⁵⁷ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen, Absatz II

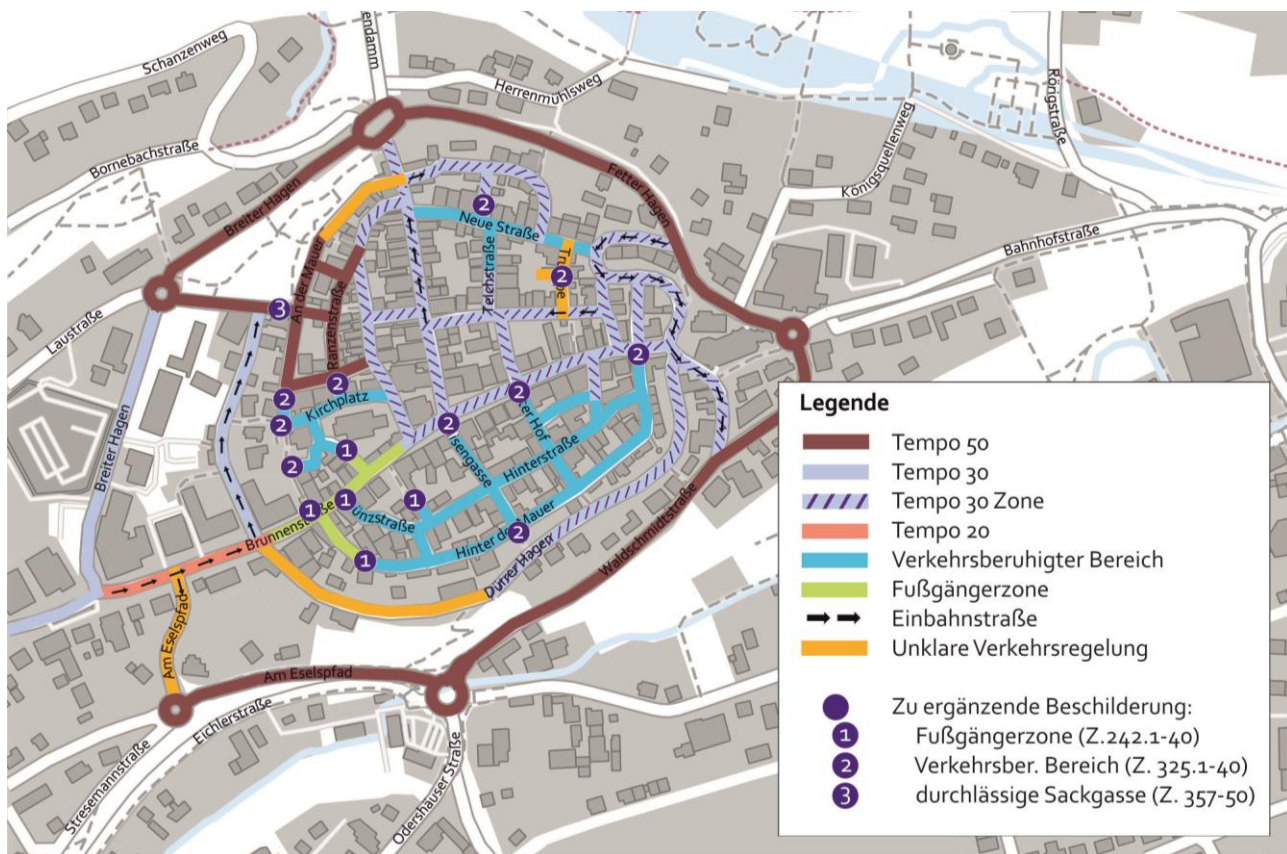
8.2.7 Sichtbarkeit der Verkehrsregelungen für Fußgänger

In mehreren Abschnitten der Altstadt und der Brunnenallee sind Beschilderungen nur auf den Fahrverkehr ausgerichtet. Fußgänger haben keine Möglichkeit, Änderungen der Verkehrsregelungen wahrzunehmen und ihr Verhalten entsprechend anzupassen.

Um die bestehenden Verkehrsregelungen für Fußgänger sichtbar zu machen, wird empfohlen, Bodenmarkierungen bzw. Beschilderung anzubringen. Die Empfehlungen für die Brunnenallee sind dem Kapitel: Barrierefreie Flaniermeile mit Vorrang für den Fußverkehr ab Seite 58 und der zugehörigen Darstellung im Anhang zu entnehmen.

Empfehlungen für Beschilderung in der Altstadt sind in Abbildung 53 dargestellt.

Abbildung 53: Ergänzung von Beschilderung und Markierungen für Fußgänger im Altstadtbereich



Die Umsetzung sollte kurzfristig (innerhalb von 2 Jahren) erfolgen. Es ist mit etwa 300 - 500 € je Schild/ Markierung zu rechnen.

8.2.8 Verlängerung der Teufelstreppe

Die historische Altstadt in Bad Wildungen ist geprägt durch viele kleine Gassen und Wege, die wichtiger Bestandteil des Fußwegenetzes sind. In der Verlängerung der Teufelstreppe Richtung Roter Hahn besteht eine Netzlücke für dieses kleinteilige Netz.

Zielsetzung ist das Angebot eines möglichst kleinteiligen Netzes für den Fußverkehr.

Es wird empfohlen, die Netzlücke durch den Neubau einer Treppe zu schließen und die Teufelstreppe Richtung Roter Hahn zu verlängern.

Abbildung 54: Schließen der Netzlücke zwischen Teufelstreppe und Roter Hahn



Die Umsetzung sollte mittelfristige (2 bis 5 Jahre) erfolgen. Zu den Kosten können keine Angaben gemacht werden, da diese stark von der Verfügbarkeit und der Kosten der Grundflächen abhängen.

8.3 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

8.3.1 Anlage von Radabstellanlagen

Um eine komfortable Erreichbarkeit der Geschäftsbereiche zu gewährleisten, sind auch moderne Abstellanlagen ein wichtiger Baustein. Sowohl in der Kernstadt als auch in Reinhardshausen besteht zwar Möglichkeiten, Fahrräder an Bügeln sicher abzuschließen, weitergehende Angebote fehlen allerdings.

Durch das Angebot überdachter Abstellanlagen mit E-Ladestation und Schließfächern sollen Bewohner und Touristen gleichermaßen eingeladen werden, die zentralen Geschäfte mit dem Fahrrad anzufahren. Entscheidend ist, dass die Abstellanlagen im direkten Sichtfeld der Besucher liegen. So werden sie von Radfahrern direkt gefunden und dienen gleichzeitig als Werbung zur Nutzung des Fahrrades für sämtliche Besucher.

Die Abstellanlagen sollen ein modernes Design aufweisen und sich gleichzeitig in Stadtbild einfügen. Um die Akzeptanz bei Geschäftsleuten und Bewohnern zu erhöhen, besteht z. B. die Möglichkeit, diese über verschiedene Designs abstimmen zu lassen.

An folgenden Standorten wird die Anlage der Abstellanlagen empfohlen:

- Altstadt: Poststraße (Umwandlung von Kfz-Parkplätzen direkt an der Ecke Brunnenstraße) - direkter Zugang zur Fußgängerzone, Lage am Rad-Hauptnetz Hessen, unweit entfernt von den touristischen Radwegen Hessischer Radfernweg R5, Ederseeradweg ER4, Quellenrundweg
- Reinhardshausen: Hauptstraße im Bereich der Kur- und Tourist-Information sowie der Quellen Therme - direkter Zugang zu touristischen Attraktionen und der Geschäftsstraße, Lage am touristischen Radweg Ederseeradweg ER4 und unweit des Rad-Hauptnetzes Hessen sowie des Quellenrundwegs

Die Umsetzung sollte kurzfristig (innerhalb von 2 Jahren) erfolgen. Für eine Radabstellanlage entstehen jeweils Kosten in Höhe von etwa 50.000 - 100.000 €. Um die Förderfähigkeit zu gewährleisten, sollten die Standards des zur Planung von Radabstellanlagen eingehalten werden.⁵⁸

⁵⁸ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen. Wiesbaden 2020

Um ein zusätzliches Angebot zu schaffen, kann optional je ein E-Lastenrad mit festem Abstellplatz zur Ausleihe an den Abstellanlagen bereitgestellt werden.

Sofern zusätzlicher Bedarf durch Radpendler besteht, die das Fahrrad über einen längeren Zeitraum wettergeschützt abstellen möchten, sollte zusätzlich Kontakt mit Besitzern angrenzender Parkhäuser aufgenommen werden (Galerie Fürstenhagen, Kaiserlindenplatz).

Ggf. können einzelne überdachte Parkplätze mit Fahrradbügeln ausgestattet werden und so ein ergänzendes Angebot geschaffen werden. Oft ist in Parkhäusern auch die Ausstattung mit E-Ladestationen möglich.

Auch das Angebot von Mietfahrrädern an den neuen Abstellanlagen wird empfohlen. So könnte, unter Berücksichtigung des bestehenden Angebots an der Wandelhalle, das Angebot nachhaltiger Mobilität für Kurgäste und Touristen weiter ausgebaut werden.

8.3.2 Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung

Um dem Radverkehr ein durchgängiges Netz vorzuhalten, sollen Einbahnstraßen möglichst für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden. Dies ist beispielhaft in der Lindenstraße im Verlauf des Rad-Hauptnetzes Hessen bereits Bestand (vgl. Abbildung 55).

Abbildung 55: Lindenstraße - Beispielhafte Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben



Die Bahnhofstraße (Kaiserlindenplatz - Haltestelle Königsquellenweg), als direkte Anbindung an die ausgeschilderte Umfahrung der Fußgängerzone, ist aktuell nicht für den

Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Der Abschnitt entspricht damit in Fahrtrichtung Altstadt - Kaiserlindenplatz einer Netzlücke. Die Fahrbahn innerhalb der Tempo 30 Zone hat ca. 4 m Breite.

Es wird empfohlen, die Bahnhofstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr zu öffnen. Fahrbahnbreite und Geschwindigkeitsbegrenzung entsprechen dabei den Anforderungen zur Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung durch die ERA.⁵⁹ Im Kurvenbereich sollte der mögliche Gegenverkehr durch Radfahrer wiederkehrend durch Piktogramme verdeutlicht werden.

Die Öffnung von Einbahnstraßen sollte im gesamten Stadtgebiet angestrebt werden (auch wenn Abschnitte nicht im Radverkehrsnetz liegen), sofern es die Fahrbahnbreiten (ab 3,00 m, besser 3,50 m) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit (bei 30 km/h) zulassen.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde beispielsweise der Schanzenweg benannt. Für diesen wird die Öffnung in Gegenrichtung empfohlen, da die vorab genannten Parameter erfüllt sind.

Die Umsetzung sollte kurzfristig (innerhalb von 2 Jahren) erfolgen. Es ist mit etwa 300 - 500 € je Schild/ Markierung zu rechnen.

8.3.3 Umfahrung der Fußgängerzone und Verlagerung des Rad-Hauptnetzes Hessen

Das Rad-Hauptnetz des Landes Hessen verläuft direkt durch die Fußgängerzone in Bad Wildungen. Die Erreichbarkeit der Fußgängerzone ist auch grundsätzlich erwünscht, sollen doch Pendler und Touristen den Geschäftsbereich erreichen können. Die bestehende Beschilderung zur alternativen Umfahrung der Fußgängerzone ist inhaltlich eine gute Lösung. Allerdings sind die Schilder für Radfahrer nur schwer lesbar und erkennbar, besonders aus Richtung Westen.

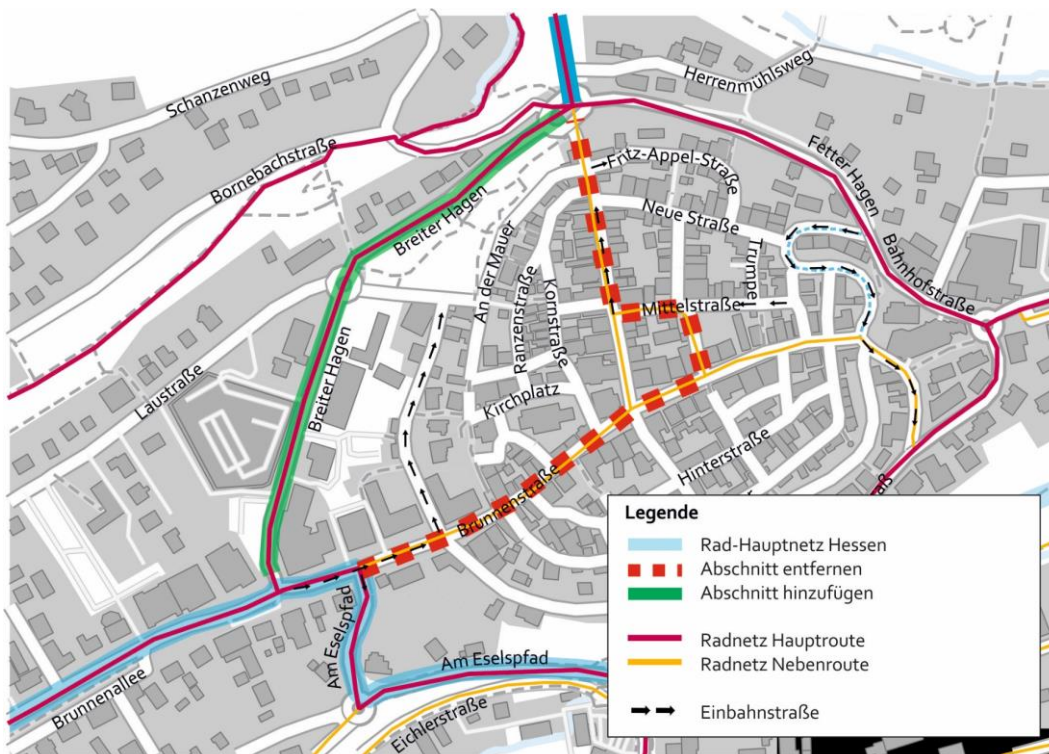
Zielsetzung ist die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone zu steigern und Radfahrern auf dem Rad-Hauptnetz Hessen eine durchgängige Befahrbarkeit zu gewährleisten.

⁵⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 62-63

Die Freigabe der Fußgängerzone ist keine zielführende Option (vgl. Kapitel: Barrierefreie Flaniermeile mit Vorrang für den Fußverkehr ab Seite 65). Es wird empfohlen, die Beschilderung zu modernisieren und durch Bodenmarkierungen zu ergänzen z. B. mit regelmäßigen Piktogrammen.

Es wird zudem empfohlen, bei Hessen Mobil die Verlegung des Rad-Hauptnetz zu beantragen (siehe Abbildung 56). Die überregionale Ausweisung verläuft damit nicht mehr durch die Fußgängerzone und bildet damit eine Netzlücke. Eine durchgängige Befahrbarkeit für Radfahrer wäre gewährleistet.

Abbildung 56: Empfehlung zur Verlegung des Rad-Hauptnetz Hessen



Die Umsetzung der Beschilderung sollte kurzfristig (innerhalb von 2 Jahren) erfolgen. Insgesamt ist mit Kosten in Höhe von ca. 2.600 € zu rechnen, wobei zu den Kosten für das „Design“ des neuen Schildes keine Angaben gemacht werden können.

Die empfohlene Änderung der Führung des Rad-Hauptnetzes sollte zeitnah an die zuständige Stelle bei der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) weitergeleitet werden.

8.3.4 Beleuchtung des Radwegs zwischen der Turnhalle Odershausen und der Ense-Schule

Der Radweg zwischen der Turnhalle Odershausen und der Ense-Schule ist Bestandteil des Schulweges und aktuell nicht beleuchtet. Im Bereich der Querung der Wildunger Straße besteht zudem eine ungesicherte Querung.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen.

Es wird empfohlen, entlang des Radwegs eine Beleuchtung zu installieren. An der Querung über die Wildunger Straße sollte eine Mittelinsel angelegt werden, um die Sicherheit zu erleichtern.

8.3.5 Landwirtschaftliche Wege für den Radverkehr freigeben

Innerhalb des Radverkehrsnetzes liegen Abschnitte auf Wirtschaftswegen, die nicht zur Befahrung für den Radverkehr freigegeben sind (Verbot für Fahrzeuge aller Art: Z 250 StVO).

Es wird empfohlen, die Befahrung an folgenden Abschnitten für den Radverkehr freizugeben (Ergänzung des Schildes ZZ 1020-10):

- Zwischen Altwildungen und Anraff
- Zwischen Albertshausen und Reinhardshausen

8.3.6 Neubau von Radverkehrsinfrastruktur innerorts

Das innerörtliche Radverkehrsnetz verläuft in einigen Abschnitten im Mischverkehr auf der Fahrbahn, an denen eine Radinfrastruktur (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) angemessen wäre. Besonders relevant für den Alltagsverkehr sind die Stresemannstraße, die Odershäuser Straße und die Quellenstraße in Reinhardshausen.

In den drei Straßen reichen bestehende Fahrbahnbreiten nicht aus, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen zu installieren. Damit entfallen kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Anlage geeigneter Radinfrastruktur.

Perspektivisch müssen in den Bereichen bauliche Lösungen erfolgen. In den Straßen sind mindestens Schutzstreifen, besser Radfahrstreifen, vorzusehen. Ggf. muss auf die Anlage von Parkplätzen zu Gunsten von ausreichenden Flächen für Fußgänger und Radfahrer verzichtet werden.

Weitere Straßen mit ähnlicher Problematik sind:

- Kernstadt, Itzelstraße
- Kernstadt, Reitzenhagener Straße
- Kernstadt, Bahnhofstraße
- Kernstadt, Schlachthofstraße
- Reitzenhagen, Bilsteinstraße
- Altwildungen, Giflitzer Straße Bereich an der Trift

8.3.7 Radverkehrsinfrastruktur außerorts

Verbindung Albertshausen - Frebershausen - Frankenau

Die Städte Frankenau und Bad Wildungen sind durch das Rad-Hauptnetz Hessen miteinander verbunden. Das Netz verläuft in dieser Relation fast ausschließlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn, größtenteils über die L3332. Diese Führungsform entspricht aufgrund der Topografie und der bewegten Streckenführung nicht den Ansprüchen an ein komfortables Radverkehrsnetz.

Auf Verbindungen des Rad-Hauptnetzes Hessen wird die Führung im Mischverkehr auch unabhängig der bestehenden Belastung durch Kfz-Verkehr als Mangel gewertet. Dort heißt es: *„Entsprechend den Grundsätzen des Bundes für Radwege an Bundesstraßen soll auf klassifizierten Straßen der Radverkehr in der Regel auf einer Radverkehrsanlage geführt werden. Im Einzelfall ist nachzuweisen, dass dafür kein Bedarf besteht. Deshalb sind für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen entsprechende Abschnitte als Netzlücke dargestellt, soweit kein Nachweis vorliegt, dass eine Radverkehrsanlage nicht erforderlich ist.“*⁶⁰

⁶⁰ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); 1. Fortschreibung Rad-Hauptnetz Hessen 2020. Wiesbaden 2020, S. 2

In dem genannten Abschnitt sind durchgängige Alternativrouten nicht vorhanden. Die Verbindung wurde ebenfalls im Radverkehrskonzept der Stadt Frankenau als Handlungsmaßnahme aufgeführt.⁶¹

Zielsetzung ist, den Radverkehr außerorts fahrbahnbegleitend bzw. straßenunabhängig zu führen.

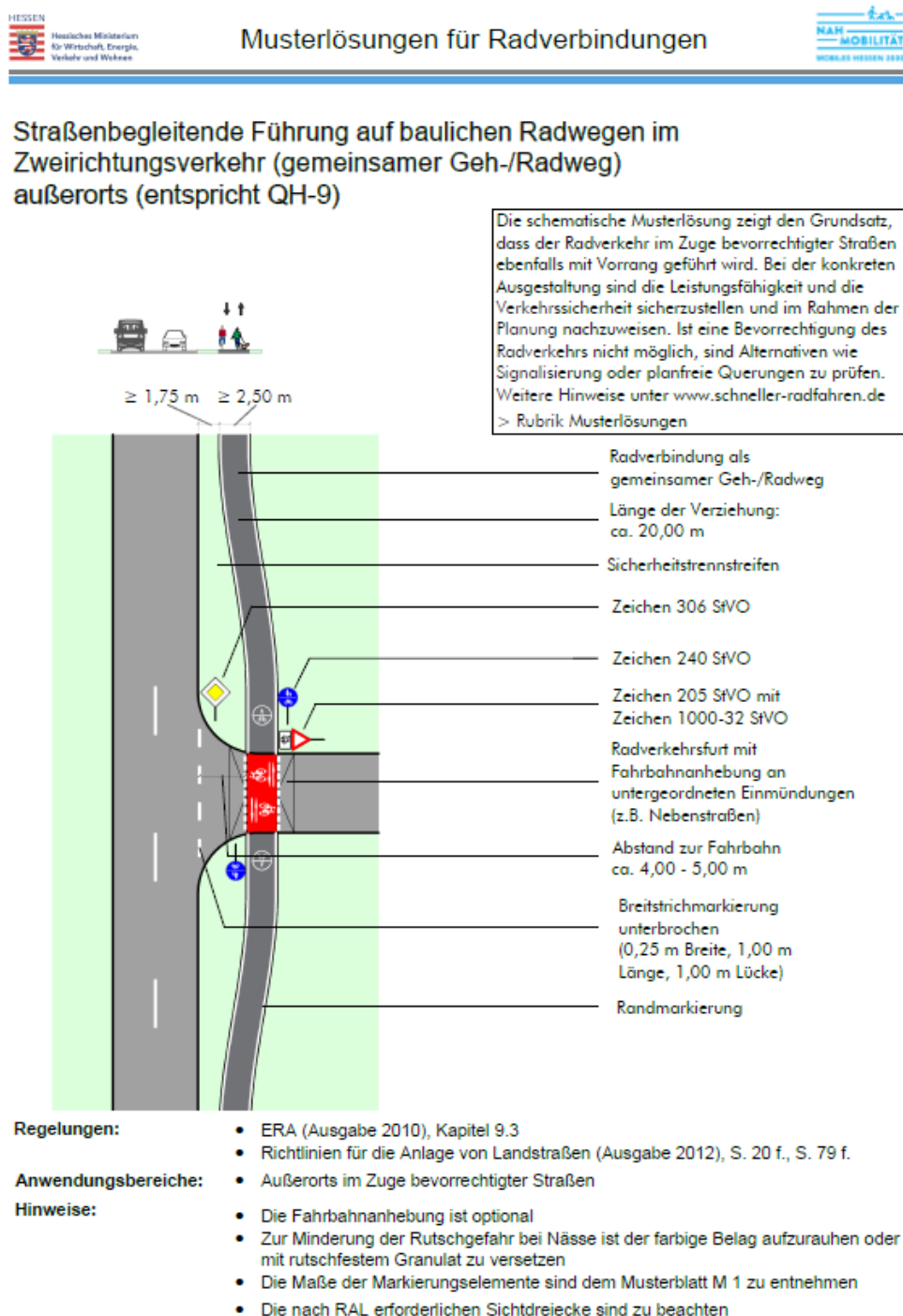
Es wird empfohlen, im Rahmen eines interkommunalen Projekts, eine komfortable und sichere Verbindung für den Alltagsradverkehr nach den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen herzustellen (vgl. Abbildung 57 auf Seite 93).

Mögliche Linienführungen sind im Radverkehrsnetz dargestellt (vgl. Karte 4), müssen aber insbesondere aufgrund vorhandener Topografie und Waldflächen im Rahmen einer Detailplanung geprüft und ggf. optimiert werden.

Die Umsetzung soll langfristig (5 bis 10 Jahre) erfolgen und kann abschnittsweise vorangetrieben werden. Für entstehende Kosten für die gesamte Verbindung können keine verlässlichen Angaben gemacht werden.

Vorab gilt es Flächenverfügbarkeit und mögliche Schwierigkeiten aufgrund der bestehenden Topografie konkret einzuordnen und abschließend die Förderfähigkeit zu sondieren.

⁶¹ IKS Mobilitätsplanung; Radverkehrskonzept (Stadt Gemünden [Wohra], Gemeinde Haina [Kloster] und Stadt Frankenau). Kassel 2020, S. 45 ff

Abbildung 57: Musterlösung straßenbegleitende Führung außerorts⁶²

⁶² Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020, Musterblatt RV-7 (Ausschnitt)

Verbindung Odershausen - Reinhardshausen

Im Rahmen der Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen wurden außerörtliche Abschnitte mit fehlender Infrastruktur für den Radverkehr identifiziert, die auch für den Alltagsverkehr relevant sind.

Insbesondere die Verbindung von Odershausen nach Reinhardshausen.⁶³ Entlang des Pärnerwegs/ K40 ist keine nutzbare fahrbahnbegleitende Infrastruktur vorhanden. Sinnvolle Alternativrouten für den Alltagsverkehr existieren nicht. Die Strecke ist kurvenreich und teilweise schlecht einsehbar.

Es wird daher auch im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes empfohlen, in dem Bereich einen fahrbahnbegleitenden Radweg anzulegen, um eine sichere und komfortable Verbindung nach den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen⁶⁴ (vgl. auch Abbildung 57 auf Seite 93) herzustellen.

Mögliche Linienführungen sind im Radverkehrsnetz dargestellt (vgl. Karte 4), müssen aber insbesondere aufgrund vorhandener Topografie und Waldflächen im Rahmen einer Detailplanung geprüft und ggf. optimiert werden.

Die Umsetzung soll langfristig (5 bis 10 Jahre) erfolgen und kann abschnittsweise vorangetrieben werden. Für entstehende Kosten für die gesamte Verbindung können keine verlässlichen Angaben gemacht werden.

Vorab gilt es mögliche Schwierigkeiten aufgrund der bestehenden Topografie konkret einzuordnen. Auch die Flächenverfügbarkeit zur Umsetzung fahrbahnbegleitender Radwege entsprechend den Musterlösungen muss abschließend geprüft werden und Zielkonflikte mit dem Naturschutz abgewogen werden. Zur Erreichung der Trasse von 4,25 m müssten ggf. mehrere Bäume gefällt werden.

Aufgrund der Einstufung als Kreisstraße und damit verbundener Baulast, müssen mögliche Förderanträge auch durch den Landkreis beantragt werden.

⁶³ Vgl. IKS Mobilitätsplanung; Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen. Kassel 2020, S. 33

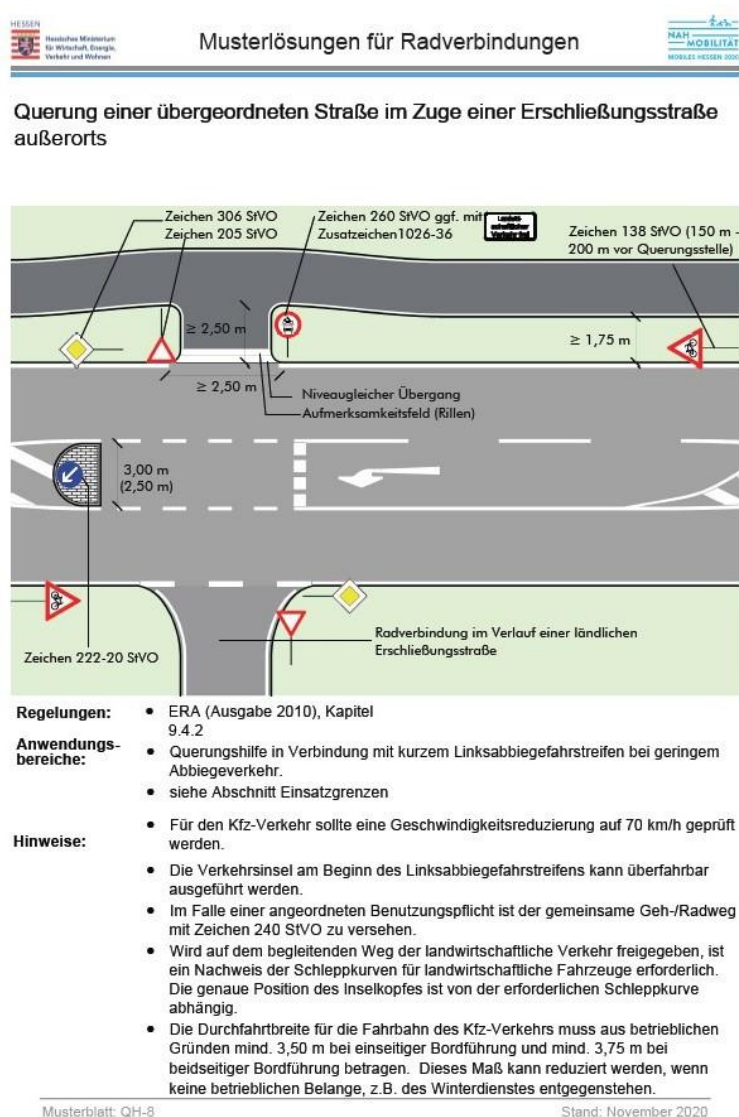
⁶⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020

Querung der B253 am Knotenpunkt zur K43

An der Kreuzung Jägersburg, zwischen der B 253 und der K43, besteht keine gesicherte Quermöglichkeit für den Radverkehr.

Es wird empfohlen die Einrichtung einer ebenen Querung auf Grundlage der Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen zu prüfen (vgl. Abbildung 58).

Abbildung 58: Musterlösung Querung einer übergeordneten Straße⁶⁵



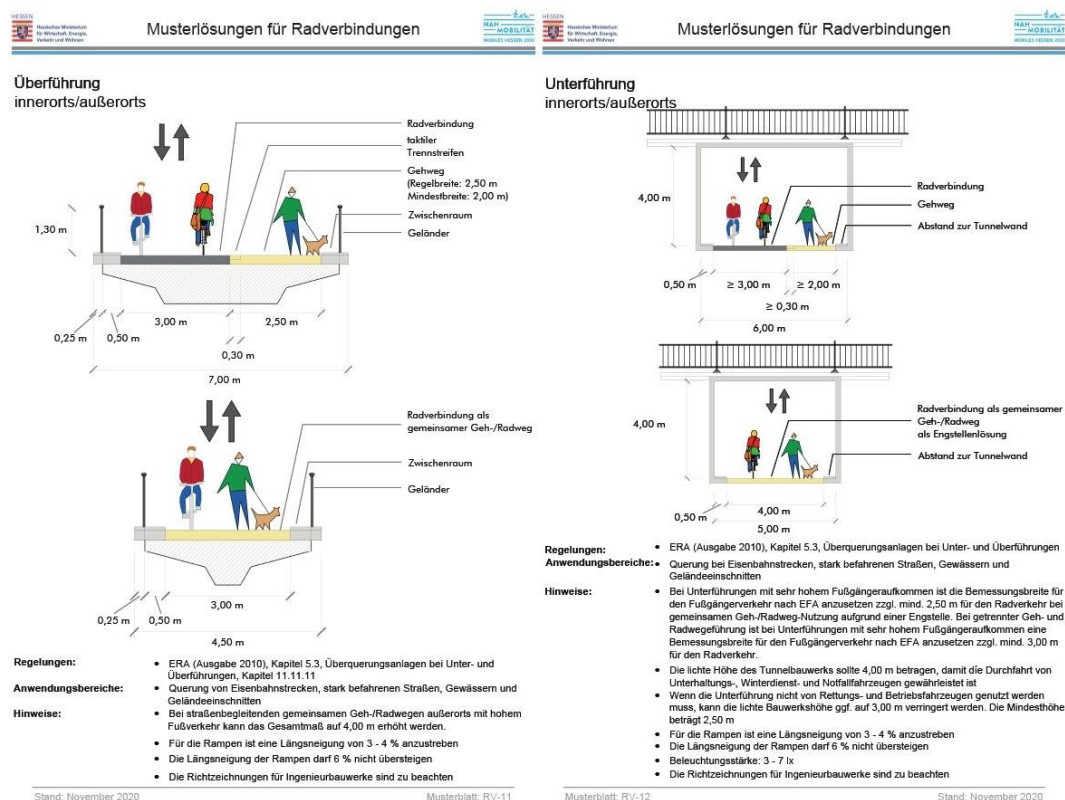
⁶⁵ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020, Musterblatt QH-8

Ist eine ebene Querungsmöglichkeit nicht realisierbar, wird empfohlen eine Über- oder Unterführung herzustellen (vgl. Abbildung 59).

Die Umsetzung soll langfristig (5 bis 10 Jahre) erfolgen. Für entstehende Kosten können keine verlässlichen Angaben gemacht werden. Je nach Ausführung können sie stark variieren.

Aufgrund der Einstufungen als Kreisstraße 43 und Bundesstraße 253 und damit verbundener Baulast, müssen mögliche Förderanträge bzw. bauliche Maßnahmen mit dem Landkreis und Hessen Mobil abgestimmt werden.

Abbildung 59: Musterlösungen Über-/Unterführung (links: Überführung, rechts: Unterführung)⁶⁶



⁶⁶ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020, Musterblatt RV-11 und RV-12

Sonstige Herstellung der Oberfläche auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen

Auf folgenden Abschnitten im Radverkehrsnetz waren land- und forstwirtschaftliche Wege aufgrund mangelhafter Oberflächen nicht für den Alltagsverkehr nutzbar. In diesen Abschnitten sollten die Oberflächen hergerichtet werden:

- Südlich von Reinhardshausen (in Richtung Odershausen)⁶⁷
- Westlich von Hundsdorf (in Richtung Löhlbach)
- Westlich von Armsfeld (in Richtung Hüttenrode)

Grundsätzlich sollte darauf geachtet werden, dass die Verursacher der zerstörten bzw. verschmutzten Wege (i. d. R. Forst und Landwirtschaft), diese nach Abschluss der Arbeiten zeitnah wieder in einen ordentlichen Zustand versetzen.

Perspektivische Maßnahmen zur Steigerung von subjektiver Sicherheit und Komfort

Weitere Abschnitte, in denen der Radverkehr innerhalb des Radverkehrsnetzes außerorts im Mischverkehr geführt wird und eine Anlage von fahrbahnbegleitender Infrastruktur den Komfort erheblich steigern würden sind:

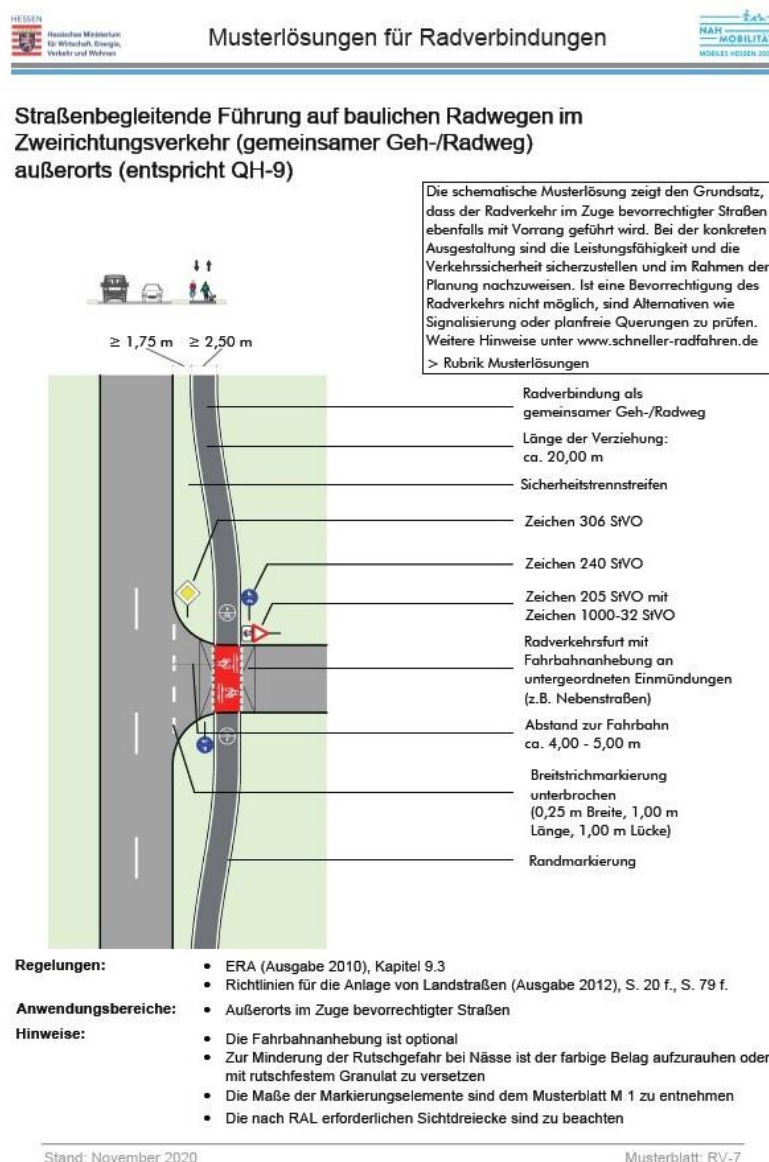
- Zwischen Frebershausen und Frankenau (L3332)
- Zwischen Frebershausen und Albertshausen (K38)
- Zwischen Braunau und Bad Zwesten (Feldweg westlich der B485)
- Zwischen Altwildungen und Anraff (K41)
- Kleiner Abschnitt zwischen Albertshausen und Gellershausen (K39)
- Kleiner Abschnitt zwischen Reinhardshausen und Albertshausen (K38)
- Reitzenhagen zwischen Reitzenhagener Straße und Johanniterstraße
- Zwischen der B253 und der Jausenstube Dülfershof

⁶⁷ Vgl. IKS Mobilitätsplanung; Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen. Kassel 2020, S. 32

- Ab dem östlichen Ortsausgang von Hüddingen
- Ab dem östlichen Ortsausgang von Bergfreiheit

Es wird die Anlage von gemeinsamen Geh-/Radwegen nach den Qualitätsstandards und Musterlösung des Landes Hessen empfohlen (vgl. Abbildung 60)

Abbildung 60: Musterlösung gemeinsamer Geh-/Radweg außerorts⁶⁸



⁶⁸ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020, Musterblatt RV-7

8.4 Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Bad Wildungen betreibt bereits Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Nahmobilität, beispielsweise in Form der Teilnahme am Stadtradeln oder AGNH-Projekten (E-Bike Ausleihe) oder Eröffnungsfeiern zur Eröffnung neuer Infrastruktur (vgl. Abbildung 61).

Abbildung 61: AGNH Plakataktion zum kostenlosen E-Bikeverleih und Eröffnung der Begegnungszone



Dabei muss Öffentlichkeitsarbeit immer auch im Kontext anderer Maßnahmen betrachtet werden. Öffentlichkeitsarbeit ist nicht „die eine“ Maßnahme, sondern stets ein Bündel aus verschiedenen Maßnahmen. Es wird daher empfohlen, das etablierte Angebot fortzuführen und weiter auszubauen.

Nach der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (AGNH) sind verschiedene Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit förderfähig. Diese müssen im Einzelfall geprüft und beantragt werden. Die Aufgabe „Öffentlichkeitsarbeit“ ist als Daueraufgabe zu verstehen.

Denkbare Ergänzungen zum bestehenden Angebot könnten sein:

- Ausrichtung eines interkommunalen Mobilitätstages im Verbund mit weiteren interessierten Kommunen aus dem Landkreis
- Etablierung von Projektarbeit an Schulen
- Geführte Radtouren (z.B. mit dem Bürgermeister)
- Vorführungen zur Thematik (Kunst, Akrobatik, Film)
- Informationsstände der Kooperationspartner bzw. Sponsoren

8.5 Monitoring

Die Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs sollte kontinuierlich beobachtet werden. Hier bieten sich beispielsweise folgende Maßnahmen an:

- Einrichtung einer Dauerzählstelle für den Radverkehr, z. B. am Rad-Hauptnetz Hessen im Bereich der Brunnenallee.
- Zählstellen für den Fußverkehr im Bereich der Fußgängerzone - dies dient auch der Evaluierung der Attraktivität.
- Jährlich: Auswertung der Unfallstatistiken nach vermehrten Unfällen mit Fuß- und Radfahrerbeteiligung.

8.6 Qualitätssicherung

Wichtig ist die nachhaltige Sicherstellung der Qualität der Fuß- und Radverkehrsanlagen. Dies beginnt bei der Planung und muss bis zum Betrieb z.B. Winterdienst durchgehend gewährleistet werden.

- Bei sämtlichen Planungen und Baumaßnahmen müssen die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sowie Stand von Wissenschaft und Technik bezüglich der Infrastruktur (vgl. Kapitel: Planungsgrundlagen und Anforderungen ab Seite 6) fortlaufend überprüft und berücksichtigt werden.
- 2-jährlich: Begehung des Fußwegehauptnetzes und Prüfung auf Umsetzung vorgesehener Maßnahmen
- 2-jährlich: Befahrung des Radwegenetzes und Prüfung auf Umsetzung vorgesehener Maßnahmen
- 2-jährlich: Evaluierung des Umsetzungsstandes des Nahmobilitätskonzeptes und Veröffentlichung eines Kurzberichtes.

9 Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten

Zur Förderung von Maßnahmen im Bereich Fuß- und Radverkehr stehen verschiedene Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Für die Umsetzung des Konzeptes bietet sich folgende Möglichkeiten besonders an:

Landesmittel (Land Hessen)⁶⁹

Bei den Fördermöglichkeiten des Landes Hessen ist grundsätzlich darauf zu achten, die vorgegebenen Qualitätsstandards einzuhalten, um eine Förderfähigkeit zu gewährleisten. Insbesondere:

- Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen⁷⁰
- Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen⁷¹

Es ist zudem zu beachten, dass es bei der Anlage von Schutzstreifen zu Einschränkungen der Förderfähigkeit kommen kann. Auch bei Maßnahmen außerorts müssen verschiedene Parameter, wie aktuelle Verkehrsbelastungen, im Einzelfall geprüft werden, um die Förderfähigkeit der Maßnahmen zu bestimmen.

Es wird daher empfohlen, geplante Projekte vorher mit der zuständigen Stelle bei Hessen Mobil abzustimmen.

▪ Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität

Förderung von kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie des sonstigen nicht motorisierten Verkehrs.

Es werden investive sowie nicht investive Maßnahmen (inkl. Planung und Öffentlichkeitsarbeit) mit einem Fördersatz von i. d. R. 70 % gefördert.

▪ Förderung der Beleuchtung von wichtigen Schulrouten außerorts

Förderung von Beleuchtung auf wichtigen Schulrouten (mit einem Potenzial von mindestens 30 Fahrten in der Spitzenstunde bzw. bei kombinierten Fuß- und

⁶⁹ Nahmobilität Mobiles Hessen; <https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/> [Zugriff: 03.12.2020]

⁷⁰ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020

⁷¹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen. Wiesbaden 2020

Radwegen 30 Personen in der Spitzenstunde in einer Entfernung von bis zu 7,5 Kilometern von den jeweiligen Schulstandorten), um diese auch im Herbst und Winter befahrbar zu machen.

Die Beleuchtung gilt als investive Maßnahme und wird mit einem Fördersatz von in der Regel 70 Prozent gefördert.

- **Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)**

Die Verkehrsinfrastrukturförderung dient der Aufwertung und Funktionsverbesserung von Verkehrsanlagen.

Gefördert wird u. a. der Bau und Ausbau von Straßen, Bushaltestellen, Mobilitätsstationen, und Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie Leitsystemen.

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Regionalen Entwicklung⁷²**

Gefördert werden können Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Touristischen Infrastruktur. Der Fördersatz liegt bei bis zu 50 %.

- **Richtlinie für die forstliche Förderung in Hessen⁷³**

Gefördert werden Projekte der forstwirtschaftlichen Infrastruktur und spätere Mitnutzung durch Radverkehr. Der Fördersatz liegt bei bis zu 70 %.

Bundesmittel

- **Sonderprogramm Stadt- und Land**

Gefördert werden u.a. der Neu-, Aus- und Umbau von Radwegen, Fahrradstraßen und –zonen, Radwegebrücken, Abstellanlagen bzw. Fahrradparkhäusern, sowie die dafür erforderliche Planung im ländlichen Raum und in Ballungsräumen.

Die Projekte müssen bis 2023 abgeschlossen sein.

Die Förderung läuft über das Land Hessen und ist an die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen gebunden.

⁷² Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Regionalen Entwicklung (Abschnitt 7, Tourismus). Wiesbaden 2018

⁷³ Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; Richtlinie für die forstliche Förderung in Hessen. Wiesbaden 2018

10 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder für das Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen	2
Abbildung 2: Untersuchungsgebiet	4
Abbildung 3: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)	8
Abbildung 4: Gestaltung von barrierefreien Querungen	10
Abbildung 5: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO	15
Abbildung 6: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung	16
Abbildung 7: Umgesetzte Maßnahmen im Stadtring und der Brunnenstraße	17
Abbildung 8: Barrierefreie Haltestellen der Stadt Bad Wildungen und Ausbauplanungen	19
Abbildung 9: „Gehwegserweiterungen“ und Sitzbänke in Wohnquartieren (Umsetzung 2020)	20
Abbildung 10: Impressionen des Workshops inklusive Planungsspaziergang in Armsfeld	24
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der 3. und 4. Jahrgangsstufen der Helenental-Grundschule	26
Abbildung 12: Auswertung der Befragung der Helenental-Grundschule	27
Abbildung 13: Ausgewählte Querungsanlagen entlang des Fußwegehauptnetzes	32
Abbildung 14: Beispielhafte Mängel zu Gehwegen und Breiten	33
Abbildung 15: Barrierefreier Bodenbelag in der Altstadt	33
Abbildung 16: Beispielhafte Konfliktbereiche mit Rad- und Kfz-Verkehr	34
Abbildung 17: Barrierefreie Rendsvouz-Haltestelle in der Brunnenstraße	36
Abbildung 18: Sitzgelegenheiten in der Brunnenstraße	37
Abbildung 19: Wegweisung für Fußgänger in der Altstadt	39
Abbildung 20: Gasse in der Altstadt (Nehms Gässchen)	39
Abbildung 21: Lage von kleinen Gassen in der Altstadt - Netzlücke Teufelstreppe	40
Abbildung 22: Fehlende Beschilderungen für Fußgänger	41
Abbildung 23: Falsche Erläuterung zu Verkehrsregeln des verkehrsberuhigten Bereichs	42
Abbildung 24: Beispielhafte Führungsformen im Untersuchungsgebiet	43
Abbildung 25: Durchfahrt für Radverkehr zwischen Albertshausen und Reinhardshausen verboten	44
Abbildung 26: Beispielhafte Mängel in Breite und Oberfläche	46
Abbildung 27: Wegweisung zur Umfahrung der Fußgängerzone (vom Kaiserlindenplatz kommend)	47
Abbildung 28: Beispiele für Abstellanlagen im Untersuchungsgebiet	49
Abbildung 29: Beispiele für Wegweisung im Untersuchungsgebiet	50
Abbildung 30: Cover Leitfaden Dörfer und Ortsteile	51
Abbildung 31: Barrierefreier Belag innerhalb der Fußgängerzone und der Begegnungszone	52
Abbildung 32: Zentrale Achse und Flaniermeile zwischen Brunnenallee und Kaiserlindenplatz	59

Abbildung 33: Berichtigung des bestehen Schildes zur Erläuterung	60
Abbildung 34: Entfernung von 2 Parkplätzen an der Brunnenallee	61
Abbildung 35: Beschilderungs- und Markierungsplan Brunnenallee (westliches Ende / 1 von 4)	62
Abbildung 36: Beschilderungs- und Markierungsplan Brunnenallee (2 von 4)	62
Abbildung 37: Beschilderungs- und Markierungsplan Brunnenallee (3 von 4)	63
Abbildung 38: Beschilderungs- und Markierungsplan Brunnenallee (östliches Ende / 4 von 4).....	63
Abbildung 39: Ruhender Verkehr in der östlichen Brunnenstraße.....	67
Abbildung 40: Straßenraumaufteilung in der Poststraße	69
Abbildung 41: Abschnitt mit Tempo 30 km/h (Mo.-Fr.: 7 bis 17 Uhr) in der Stresemannstraße (Höhe Helenental-Grundschule)	70
Abbildung 42: Durchgängig Tempo 30 in der Stresemannstraße.....	71
Abbildung 43: Hauptstraße in Reinhardshausen	72
Abbildung 44: Verkehrsberuhigter Bereich Hauptstraße Reinhardshausen	73
Abbildung 45: Umsetzungsempfehlungen mit hoher Priorität für Armsfeld	75
Abbildung 46: Kfz-Durchfahrt und Parkplätze mindern die Aufenthaltsqualität in der Altstadt.....	76
Abbildung 47: Weg zwischen Reinhardshausen und Kernstadt, Beispiel „Fairness Zone“, Wien	77
Abbildung 48: Niveaugleiche Gestaltung von Wohnwegen	80
Abbildung 50: Beschilderung Gehweg, Radfahrer frei (Z 239 StVO und ZZ 1022-10 StVO).....	80
Abbildung 51: Weg oberhalb Sonderbach-Tal	81
Abbildung 51: Abschnitte mit der Beschilderung Gemeinsamer Geh- und Radweg.....	82
Abbildung 52: Halbseitige Gehwegparken in der Dr.-Born-Straße.....	83
Abbildung 53: Ergänzung von Beschilderung und Markierungen für Fußgänger im Altstadtbereich.....	84
Abbildung 54: Schließen der Netzlücke zwischen Teufelstreppe und Roter Hahn	85
Abbildung 55: Lindenstraße - Beispielhafte Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben ..	87
Abbildung 56: Empfehlung zur Verlegung des Rad-Hauptnetz Hessen	89
Abbildung 57: Musterlösung straßenbegleitende Führung außerorts	93
Abbildung 58: Musterlösung Querung einer übergeordneten Straße	95
Abbildung 59: Musterlösungen Über-/Unterführung (links: Überführung, rechts: Unterführung).....	96
Abbildung 60: Musterlösung gemeinsamer Geh-/Radweg außerorts.....	98
Abbildung 61: AGNH Plakataktion zum kostenlosen E-Bikeverleih und Eröffnung der Begegnungszone ...	99

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen	9
Tabelle 2: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen	13
Tabelle 3: Maßnahmenempfehlungen aus bestehenden Konzepten zum Thema Nahmobilität.....	18
Tabelle 4: Definition von Unfalltypen (Auszug)	22
Tabelle 5: Öffentliche Toiletten in Bad Wildungen	38

Quellenverzeichnis

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Nationaler Radverkehrsplan 2020. Berlin 2012
- Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09 (zu Radwegebenutzungspflicht)
- Deutscher Wanderverband; Rad und Mountainbike-Strecken auf Qualitätswegen - Schulungsunterlagen für Qualitätswege. Kassel 2016
- DSK und Stadt + Handel; Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept „Altstadt Bad Wildungen“. Wiesbaden 2020
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zur Nahmobilität - Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln 2014
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln 2010
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden 2017
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Handbuch zur Radwegweisung in Hessen. Wiesbaden 2017

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Hessenstrategie Mobilität 2035. Wiesbaden 2018
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität - Durchführungserlass. Wiesbaden 2020
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen. Wiesbaden 2020
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020
- IKS Mobilitätsplanung; Studie zur Trassenfindung eines Radweges zwischen Reinhardshausen und Hundsdorf, Armsfeld und Bergfreiheit und zwischen Reinhardshausen und Odershausen. Kassel 2020
- Ingenieurgruppe IVV; Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Oberhausen. Aachen 2017, S. 14
- Palazio, Lena; Masterarbeit: (Alt-)Stadträume für Fußgänger. Kassel 2019
- Planungsgruppe Nord (Projektleiter Dipl.-Ing. Andreas Schmitz); Radverkehrskonzept Bad Wildungen. Kassel 2002
- Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBI. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBI. I S. 814) geändert worden ist

11 Anhang

- Karte 1: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (Gesamtgebiet)
- Karte 2: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (Gesamtgebiet)
- Karte 3: Fußwegehauptnetz (Bad Wildungen, Altwildungen, Reinhardshausen, Reitzenhagen)
- Karte 4: Radverkehrsnetz (Gesamtgebiet)
- Karte 5: Mängelanalyse: Gehwege und Barrierefreiheit (Bad Wildungen, Altwildungen, Reinhardshausen, Reitzenhagen)
- Karte 6: Mängelanalyse: Konflikte mit Rad- und Kfz-Verkehr (Bad Wildungen, Altwildungen, Reinhardshausen, Reitzenhagen)
- Karte 7: Erreichbarkeit und Barrierefreiheit von Haltestellen (Bad Wildungen, Altwildungen, Reinhardshausen, Reitzenhagen)
- Karte 8: Erreichbarkeit von Sitzbänken (Bad Wildungen, Altwildungen, Reitzenhagen)
- Karte 9: Führungsformen des Radverkehrs im Bestand (Gesamtgebiet)
- Karte 10: Mängelanalyse: Führungsformen (Gesamtgebiet)
- Karte 11: Mängelanalyse: Breiten, Oberfläche und Überlagerung mit Wanderwegen (Gesamtgebiet)
- Karte 12: Räumliche Darstellung der Leitprojekte und sonstiger Maßnahmenempfehlungen (Gesamtgebiet)

- Beschilderung- und Markierungsplan Brunnenallee

—

IKS

Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de