

Stadtring Bad Hersfeld

Analyse Rad- und Gehwege



Übersicht über Themen

- 1 – Austausch mit Hessen Mobil
- 2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord
- 3 – Fazit und Ausblick

1 – Austausch mit Hessen Mobil

1

- Kreisstadt an Hessen Mobil, Verkehrsinfrastrukturförderung, Kassel, und Grundsatzplanung Radverkehr, Fulda (E-Mail vom 14.06.2021)
 - Bestandsdokumentation Radverkehrsanlagen aus Radverkehrskonzept
 - Ergebnisse und Kritikpunkte ADFC-Klimatest 2020
 - Schwerpunkt Stadtring Nord + Ost
 - Unterdimensionierung Radwege: 1,0 m Breite
 - Bezug auf vorliegende Verkehrsuntersuchungen
 - umfangreiche 19-seitige Foto- und Plandokumentation
 - Darstellung Konfliktpotenziale
Verkehrsdruk – Zugewinn an Nebenflächen für Nahmobilität vs. Flächen für Kfz und/oder Straßenbegleitgrün
→ Zielkonflikte formuliert
 - Förderung Nahmobilitätsbelange / Zuständigkeitsfragen / Fördermöglichkeiten / verfahrens- und genehmigungsrechtliche Fragestellungen
→ gemeinschaftliche Diskussion angestrebt

1 – Austausch mit Hessen Mobil

- Hessen Mobil, Stabsstelle Strategie und Kommunikation an Kreisstadt (E-Mail vom 08.11.2021) 2
 - Komplexität der Fragestellungen hoch
 - Hinzuziehen verschiedener Experten und Bereiche bei Hessen Mobil nötig
 - Entschuldigung später Rückmeldung

- Hessen Mobil, Stabsstelle Strategie und Kommunikation an Kreisstadt (E-Mail vom 15.11.2021) 3
 - Rückbau Grünflächen für regelkonforme, nahmobilitätsgerechte Ausführung Verkehrsflächen und für verkehrssichere Führung vermutlich nicht allein ausreichend
 - keine abschließende Beurteilung möglich
 - alternativ: Reduzierung Kfz-Verkehrsflächen
 - Folgewirkungen (Kapazitätseinschränkungen, Verkehrsverlagerungen) aufzeigen und bewerten

1 – Austausch mit Hessen Mobil

- Hessen Mobil, Stabsstelle Strategie und Kommunikation an Kreisstadt (E-Mail vom 15.11.2021)
 - **Machbarkeitsstudie** mit Umgestaltungsvarianten und verkehrlichen Nachweisen erforderlich
 - alternative Radverkehrsführung in angrenzenden Netzabschnitten (ergo: kommunale Straßen) mit einbeziehen
 - Lösungskonzept aus Variantenabwägung
 - **Bundesrepublik = Baulastträger für Radverkehrsanlagen**
 - keine kommunale Förderung für Radverkehrsanlagen in B 324-Ortsdurchfahrt möglich
 - **Baulastträgeraufgabe: Unterhaltung und Verbesserung Infrastruktur**
 - **Initiative für Umgestaltung Straßenraum auf betreffendem Streckenabschnitt bei Kreisstadt**

3

1 – Austausch mit Hessen Mobil

4

- Gespräch über Masterplan zwischen Hessen Mobil, Kreisstadt und Büro Benz+Walter (21.01.2022)
 - **Protokoll zu Termin in 1/2022 nicht durch Hessen Mobil freigegeben**
 - Hessen Mobil sieht eigene Teilnahme an SOLL-Workshop nicht als zielführend an
 - Kreisstadt erneuert Beschreibung Auswirkungen/Problembereiche des Stadtrings:
Durchlässigkeit – Barriere- und Schneidenwirkung – Sicherheit/Unfallrisiko
 - Kreisstadt verweist auf ADFC-Einschätzung
 - Mangelhaftigkeit der Querungsstellen
 - Fußgängerverkehr und insbesondere Radverkehr entwickelt infolgedessen Vermeidungsstrategien
 - erneute Anmeldung von Veränderungsbedarf seitens Kreisstadt
 - Kreisstadt bittet Hessen Mobil um rechtzeitige Integration von Veränderungen bei Erneuerung Schillerplatz vor Ersatzneubau Peterstor
 - Kreisstadt teilt Hessen Mobil mit, das DEGES abschlägig auf Integration Fußgängerquerung Hainstraße/A.-Michael-Straße reagiert

1 – Austausch mit Hessen Mobil

- Gespräch über Masterplan zwischen Hessen Mobil, Kreisstadt und Büro Benz+Walter (21.01.2022)
 - Hessen Mobil kann städtische Argumente nachvollziehen
 - größere Handlungsspielräume bei Verkehrsanlagen des Bundes
 - Interesse an weiterem Austausch mit Kreisstadt
 - **initiale Planungen für Rad- bzw. Fußwegekonzepte durch Kreisstadt, da Hessen Mobil keine ausreichenden Kapazitäten habe**
 - **Machbarkeitsstudie(n) der Kreisstadt als Arbeitsgrundlage für interne Gespräche bei Hessen Mobil**
 - Handlungsoptionen definieren
 - Prüfungen/Gespräche über Zuständigkeiten/Finanzierungen/Förderungen

4

1 – Austausch mit Hessen Mobil

5

- Kreisstadt an Hessen Mobil, Dezernat Planung und Bau, Fulda (Schreiben aus 3/2023)
 - Bezugnahme auf vorlaufenden Schriftverkehr und Termin
 - Wiederholung Problembeschreibung
 - Problematik zu geringer Breiten für Radverkehr
 - Problematik nicht vorhandener Radverkehrsanlagen (Wehneberger Straße)
 - Problematik in Knotenpunkten (Schillerplatz)
 - erneuter Hinweis auf Fahrrad-Klimatest 2020 und Behandlung in politischen Gremien
 - Kernaussage: Breitensituation im Bestand steht zukunftsorientierten Verbesserung Radverkehrs (= wichtiger Baustein barrierefreie Nahmobilität) entgegen
 - Verweis Hessen Mobils auf angrenzende Netzabschnitte geht fehl (Maßnahmen bereits ergriffen: Durchlässigkeit FGZ und Einbahnstraßen)
 - Absage an Hessen Mobil, dass Stadtring nur prioritäre Hauptroute für Kfz-Verkehr sei
 - Absage an Hessen Mobil, dass Kreisstadt die Umgestaltungsinitiative zu ergreifen habe

1 – Austausch mit Hessen Mobil

5

- Kreisstadt an Hessen Mobil, Dezernat Planung und Bau, Fulda (Schreiben aus 3/2023)

- **Formulierung Zielvorstellung seitens Kreisstadt:**
gemeinschaftliche Förderung Rad- und Fußgängerverkehr nach Modernen Maßstäben der Nahmobilität im Verlauf der Ortsdurchfahrten der B 324 und L 3159 mit hochfrequentierten Querungsbereichen
- Anmeldung weiterer Gesprächsbedarf bei Hessen Mobil

1. Analyse Stadtring (Verkehrsaufkommen, Situationsbeschreibung, Einschätzung Nahmobilitätsbelange, Zuständigkeiten, Lösungsansätze, geplante Baumaßnahmen seitens Hessen Mobil)
2. Darstellung von Zielen und Ergebnissen der Untersuchungen von Hessen Mobil zur LSA-Optimierung
3. Darstellung von Zielen und Ergebnissen der Verkehrszählungen der Kreisstadt und deren Einordnung
4. Definition gemeinschaftlichen Handelns in kurz-, mittel- und langfristiger Hinsicht
5. Förderfähigkeit Machbarkeitsstudie(n)
6. Umgang mit Problempunkt Schillerplatz
7. Umgang mit Problempunkt Knotenpunkt Neustadt/Hainstraße/Abt-Michael-Straße
8. Umgang mit Problempunkt Querungsstelle Bismarckstraße
9. innerstädtische Anforderungen zur Nahmobilitätsförderung (Aspekte wie z.B. „Übergang zwischen Verkehrsmitteln Bahn ↔ ÖPNV, Bahn ↔ Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV ↔ Fuß- und Radverkehr“) mit Schnittstellen zum Stadtring

1 – Austausch mit Hessen Mobil

6

- Gespräch zwischen Kreisstadt und Hessen Mobil, Dezernate Planung und Bau, Betrieb und Verkehr sowie Grundsatzplanung Radverkehr am 23.06.2023
- vorläufige Bewertung Schriftverkehr und Terminlage bei Stadtring- und Ortsdurchfahrtenproblematik
 - Land und Bund haben klar Zuständigkeit für Radverkehrsanlagen in Ortsdurchfahrten
 - ausschließlich gemeinschaftliche, integrierte Lösungen möglich
 - Handlungsspielräume für Kreisstadt allein zu handeln sind begrenzt
 - Kreisstadt hat umfangreiche Vorarbeiten erbracht durch:

Bestandserfassungen	Problembeschreibungen
Verkehrsuntersuchungen	Gesprächsangebote
schriftliche Anfragen	
 - Stadtring und B 324- und L 3159-Abschnitte in Ortsdurchfahrten nicht allein Kfz-Verkehr vorbehalten
 - Nahmobilität und Barrierefreiheit: Fußgängerverkehr und Radverkehr immer gemeinsam denken und lösen
 - genehmigungsrechtliche und förderrechtliche Fragestellungen prüfen und beachten (Beispiele: Meisebacher Straße und KVP Uffhäuser Straße)
 - Zeit- und Finanzbedarf erheblich

2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

- Auswertung IST-, SOLL- und PLAN-Workshops aus Masterplan-Diskussion
- Definition Handlungsbedarf durch städtische Fachbereiche und aktive Radnutzer/-innen
- Lückenschluss Verkehrsuntersuchungen für Bereich Stadtring Nord
- betrachteter Abschnitt



2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

- Messtag: 10.11.2022
- Messzeitraum: 6:00 – 19:00 Uhr
- Messverfahren: Videoerfassung
- Messumfang: alle Verkehrsarten
Pkw, Lfw, Lkw/Lastzüge
Fußgängerverkehr, Radverkehr
- Knotenstromanalysen: ja
- Einbeziehung Projekte Wever und Klinikum: ja
- Einplanen von Szenarien für Veränderungen zur Förderung Nahmobilität
- Leistungsfähigkeitsberechnung
- Simulationen

2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

- wichtige Zahlen aus Untersuchung – **Fußgängerverkehr**

- Nord-Süd-Verbindung bei Knoten K 1 und K 2 durch Fußgängerverkehr stark frequentiert

Knoten K 1 (gesamter Messzeitraum):	756 Fußgänger/-innen
Knoten K 1 (Spitzenstunde Vormittag):	83 Fußgänger/-innen
Knoten K 2 (gesamter Messzeitraum):	2.544 Fußgänger/-innen
Knoten K 2 (Spitzenstunde Nachmittag):	320 Fußgänger/-innen

- Fußgängerverkehr im Bereich K 4 eher gleich verteilt, auf hohem Niveau frequentiert

Knoten K 4 (gesamter Messzeitraum):	961 Fußgänger/-innen
Knoten K 4 (Spitzenstunden jeweils):	96 - 102 Fußgänger/-innen

- Nord-Süd-Verbindung bei Knoten K 3 durch Fußgängerverkehr vglw. stark frequentiert

Knoten K 3 (gesamter Messzeitraum):	208 Fußgänger/-innen
-------------------------------------	----------------------

2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

- wichtige Zahlen aus Untersuchung – **Radverkehr**

- Nord-Süd-Verbindung bei Knoten K 1 und K 2 durch Radverkehr trotz Barrierewirkung stark frequentiert

Knoten K 1 (gesamter Messzeitraum):

74 Radfahrer/-innen

Knoten K 2 (gesamter Messzeitraum):

160 Radfahrer/-innen

- Radverkehr im Bereich K 4 eher gleich verteilt, auf hohem Niveau frequentiert

Knoten K 4 (gesamter Messzeitraum):

120 Radfahrer/-innen

- Radverkehr entlang des Stadtrings

Nordseite:

129 Radfahrer/-innen

Südseite:

139 Radfahrer/-innen

2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

- wichtige Zahlen aus Untersuchung – **Kfz-Verkehr insgesamt (24 h)**

– Knoten 1 – Knoten 2:	16.750 – 17.100
– Knoten 2 – Knoten 3:	18.300
– Knoten 3 – Knoten 4:	19.500

- wichtige Zahlen aus Untersuchung – **Schwerverkehr prozentual (24 h)**

– Knoten 1 – Knoten 4:	5 – 6 %
------------------------	---------

- wichtige Zahlen aus Untersuchung – **Kfz-Verkehr-Belastungen**

- **durchgehende Richtungsfahrbahnen in der Ortsdurchfahrt der B 324 stark belastet**
- Rechtsausbieger aus Dippelstraße in B.-Schilde-Straße vglw. untergeordnet
- Linkseinbieger aus B.-Schilde-Straße in Richtung Meisebacher Straße und Rechtseinbieger aus B.-Schilde-Straße in Richtung Schillerplatz vglw. untergeordnet
- **überraschend viele Rechtseinbieger An der Obergeis in Richtung Schillerplatz**

2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

▪ **Schlussfolgerungen aus Untersuchung**

1. Hohe Kfz-Belastungen in der B 324-Ortsdurchfahrt treffen auf hohes Maß an Querungsaufkommen in Nord-Süd-Richtung (Fußgänger- und Radverkehr).
2. Barrierewirkung (= Konfliktpotenzial) ist aufgrund Untersuchungen treffend belegt.
3. Radverkehr entlang des Stadtringes ist signifikant.
4. Radverkehr entlang des Stadtringes ist (begründet vermutet) durch Vermeidungsstrategie geringer als tatsächliches Aufkommen.
5. Querungsstellen Stadtring für Fußgänger- und Radverkehr sind unterdimensioniert.
6. Anpassungen der Querungsstellen sind erforderlich.
7. Kfz-Verkehrsaufkommen mit Ziel zur B.-Schilde-Straße bzw. mit Quelle in B.-Schilde-Straße ist vglw. untergeordnet und belegt größere Verkehrsflächen.

2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

▪ Lösungsansätze aus Untersuchung

1. Entfallen des Rechtsabbiegers aus Dippelstraße in die B.-Schilde-Straße und Zusammenlegen der Geradeaus- und Rechtsabbiegespur (1 : 1 Test in Realität)



2. Vergrößerung der Nebenflächen für Fußgänger- und Radverkehr bis in den Knotenpunkt zur B.-Schilde-Straße

2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

- **Lösungsansätze aus Untersuchung**

3. Zusammenlegen der Links- und Rechtsabbiegespur in der B.-Schilde-Straße

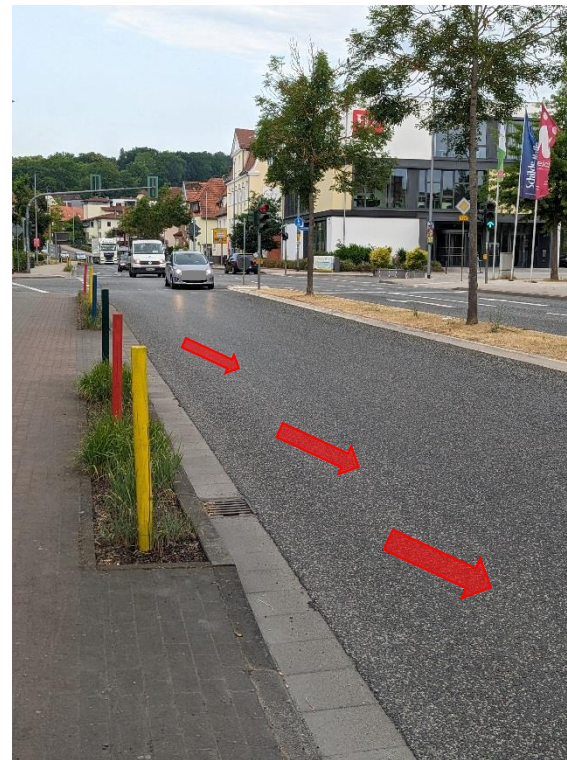


4. Vergrößerung der Nebenflächen beidseitig für Fußgänger- und Radverkehr im Übergang B.-Schilde-Straße auf Dippelstraße

2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

▪ Lösungsansätze aus Untersuchung

5. Deutliche Spurbreitenreduzierung in Dippelstraße auf Höhe Schilde-Park und wortreich zwischen Einmündungen B.-Schilde-Straße und An der Obergeis



2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

▪ Lösungsansätze aus Untersuchung

6. Vergrößerung der Nebenflächen beidseitig für Fußgänger- und Radverkehr im Übergang B.-Schilde-Straße auf Dippelstraße



7. Deutliche Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr in der Ausfahrt An der Obergeis.

2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

▪ Lösungsansätze aus Untersuchung

8. Aufweiten der Fahrbahnteiler westlich des Schillerplatzes mit unterdimensionierten Aufstellflächen und „Entzerren“ der Geradeauspur (Richtung Bahnhofstraße) und des Rechtsabbiegers in Richtung Reichsstraße/Hochbrücke.



2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

■ Lösungsansätze aus Untersuchung

9. Verlegen des Rechtsabbiegers aus Dippelstraße in Richtung Reichsstraße/
Hochbrücke weiter in die Grünanlagen.

Zielkonflikt Verkehrsraum *contra* Natur- und Umweltschutz !



2 – Verkehrsuntersuchung Stadtring Nord

▪ Lösungsansätze aus Untersuchung

10. Zugewinn an Nebenflächen für Radverkehr zwischen Schillerplatz und Einmündung Dudenstraße und Entschärfung Konfliktpunkt Einmündung Dudenstraße.

Zielkonflikt Verkehrsraum *contra* Natur- und Umweltschutz !



3 – Fazit und Ausblick

- Problem- und Konfliktpunkte durch Aktivitäten Stadtverwaltung, Radverkehrskonzept, ADFC-Klimatest und Masterplan i.w. bekannt und analysiert
- weitreichende Verbesserung von Nahmobilitätsbelangen nicht durch kleinmaßstäbliche Denkansätze zu erreichen
- fundierte Untersuchungen durch Zählungen, Analysen, Leistungsfähigkeitsnachweise und Simulationen essentiell
- substantielle Verbesserungen erfordern
 - Abprüfen aller Nahmobilitäts- und Umweltschutzbelange
 - Konzeptstudien und fachtechnisch korrekte Entwürfe
 - ausdauernden Intensivkontakt mit Straßenbulasträgern Bund und Land
 - Klären Zuständigkeiten sowie genehmigungs- und förderrechtlicher Fragen
 - einvernehmliche Abstimmung mit Straßenbulasträgern und Einfordern deren Engagement
 - angepasste zeitliche Entwicklungsperspektive
 - Abgleich mit Parallelmaßnahmen hinsichtlich Umsetzung
 - Konzentration in der Abarbeitung

3 – Fazit und Ausblick

- umfassender Vortrag bei anstehendem Arbeitsgespräch mit Hessen Mobil am 23.06.2023
 - Stadtring Nord einschließlich Umfeld KVP Uffhäuser Straße
 - Stadtring Ost mit Konfliktpunkten Bismarckstraße und Abt-Michael-Straße/Hainstraße/R.-Heil-Straße
 - zusätzliche Anbindung an Bundesstraße B 62
 - Projekt Hochbrücke Peterstor
- Abprüfen temporärer Lösungsansätze – ggf. als Pilottest (Stichwort *pop-up-Radwege*) – im Vorfeld endgültiger Lösungen
- integrierte Denkansätze mit weiteren pull-Faktoren für Radverkehr im Innenstadtbereich (**Nachfrage nach Fahrrad-Stellplätzen contra Angebotsflächen**)