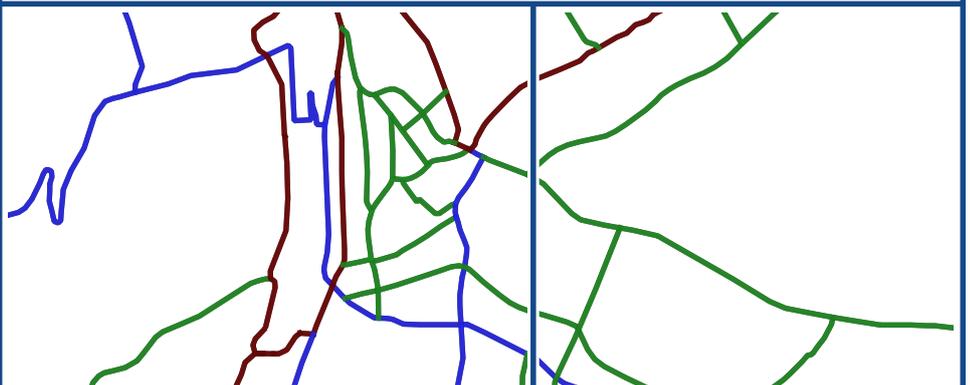


Abschlussbericht



Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld

Mai 2022



Auftrag:

Stadt Hünfeld

Magistrat der Stadt Hünfeld
Konrad-Adenauer-Platz 1
30688 Hünfeld



Bearbeitung:

M. Sc. Marco von der Heyden

M. Eng. Paul Fremer

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 94 94 21 61 00
E-Mail: kontakt@rv-k.de
Homepage: www.rv-k.de



Frankfurt am Main, Mai 2022

Vorwort

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Hünfeld erstellt. Das Maßnahmenprogramm ist ein Ergebnis dieser Abstimmung. Nicht alle Maßnahmenvorschläge haben Eingang in das Konzept gefunden. Einige Maßnahmen wurden modifiziert. Dies erfolgte als Ergebnis der Beratungen in der Verkehrskommission teilweise entgegen den Empfehlungen des Planungsbüros.

Inhalt

1	Hintergrund und Ziele.....	5
1.1	Ausgangslage und Ziele.....	5
1.2	Projekttablauf.....	6
1.3	Gesetzliche Grundlagen	7
2	Grundlagendaten.....	9
2.1	Bestehendes Radverkehrsnetz.....	9
2.2	Radverkehrspotenzial	9
2.3	Unfallanalyse.....	10
2.4	Beteiligung Verwaltung und Politik.....	12
2.5	Online-Beteiligung	12
3	Radverkehrsnetz.....	14
3.1	Hintergrund und Grundidee	14
3.2	Zielnetz Radverkehr 2035	14
4	Maßnahmenentwicklung.....	16
4.1	Übersicht.....	16
4.2	Besondere Herausforderungen	17
4.2.1	Einbahnstraßen	17
4.2.2	Ortsdurchfahrten des Radverkehrs.....	18
4.2.3	Ortseingang Fuldaer Straße	19
4.3	Priorisierung der Maßnahmen.....	20
4.4	Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis.....	21
4.5	Musterlösungen	22
4.6	Weitere Empfehlung.....	22
4.6.1	Kfz-Höchstgeschwindigkeit	22
4.6.2	Neue Wohngebiete Durchlässigkeit für Radverkehr	22
4.6.3	Unterhaltung und Verkehrssicherung.....	22
4.6.4	Wegweisung.....	23

4.7	Fahrradabstellanlagen	24
5	Kommunikation	25
5.1	Bundesweite Projekte	25
5.2	Regionale Projekte	27
5.3	Lokale Projekte.....	28
5.4	Dienstfahräder	28
5.5	Empfehlungen	28
6	Empfehlungen / Weiteres Vorgehen.....	30
6.1	Umsetzung	30
6.2	Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange.....	31
6.3	Finanzierungsmöglichkeiten	31
6.4	Evaluierung	32
6.5	Webdokumentation.....	32
	Anhang.....	33

1 Hintergrund und Ziele

1.1 Ausgangslage und Ziele

Der Landkreis Fulda hat 2019 ein Radverkehrskonzept beauftragt, das im März 2020 abgeschlossen wurde.

Die Stadt Hünfeld will dieses Konzept insbesondere im Bereich der Kernstadt vertiefen und ergänzend zu den regionalen Radverkehrsverbindungen, die im Kreiskonzept entwickelt worden sind, lokale Verbindungen definieren und optimieren.

Das Radverkehrskonzept enthält eine umfangreiche Bestandserfassung und -bewertung sowie ein Maßnahmenkatalog mit Verbesserungsvorschlägen. Es dient bei zukünftigen Planungen als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung.

Das Konzept zeigt Wege und Möglichkeiten auf, wie der Radverkehrsanteil unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Von hoher Bedeutung ist hierbei, dass dies im Einklang mit den Belangen der weiteren Verkehrsträger (Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV)) und unter Beachtung der finanziellen Rahmenbedingungen geschieht.

Ebenso wichtig ist bei der Konzeptionierung eines Radverkehrsnetzes die Berücksichtigung von Radfahrenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness. Das Ergebnis ist ein den Bedürfnissen entsprechendes Radverkehrsnetz mit unterschiedlichen Netzkatégorien sowie eine priorisierte Maßnahmenliste. Auf Basis der Maßnahmenempfehlungen können Fördergelder des Landes, des Bundes oder von anderen Fördergebern eingeworben werden. Zusätzlich werden bestehende Abstellanlagen im Bereich der Kernstadt dokumentiert und ergänzenden Vorschläge erarbeitet, um die Stellplatzverfügbarkeit zu erweitern und somit zusätzliche Anreize zur Steigerung des Radverkehrsanteils zu schaffen.

Das Radverkehrskonzept bezieht regionale und überregionale Planungen des Landes Hessen sowie des Landkreises Fulda ein und nimmt diese als gegebene Grundlage für die zukünftige kommunale Radverkehrsplanung.

Der Planungsraum dieses Konzeptes umfasst die Kernstadt der Stadt Hünfeld. Es werden alle für den Radverkehr relevanten Quellen und Ziele in die Netzentwicklung einbezogen.

Die Erarbeitung durch das Planungsbüro RV-K fand im Zeitraum von Oktober 2020 bis Mai 2022 statt.

Das Radverkehrskonzept richtet sich an den Alltagsverkehr. Es werden alle Verbindungen und Strecken unabhängig von der Baulastträgerschaft und der Netzhierarchie berücksichtigt.

1.2 Projektablauf

1. Potenzialanalyse: Ermittlung und Darstellung von Quell-Ziel-Relationen von Erwerbstätigen sowie von Schülerinnen und Schülern und daraus resultierende Berechnung des Potenzials aller in Frage kommenden Strecken (**Anlage 1**).

2. Online-Beteiligung: Vorstellung des ersten Netz- und Maßnahmenentwurfes und Bewertung durch Bürgerinnen und Bürger über eine webbasierte Beteiligungsplattform.

*(www.huenfeld.online-beteiligung-radverkehr.de – 30.08.2021 – 31.10.2021) (s. **Anlage 3**)*

3. Bestandsnetzanalyse und Befahrung: Befahrung des gesamten Bestandsnetzes mit dem Fahrrad sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.

4. Netzentwurf: Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (s. **Anlage 4**).

5. Maßnahmenentwicklung: Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation.

6. Abstimmung: Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschläge mit der Stadtverwaltung und der Politik.

7. Priorisierung, Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis: Fachliche Priorisierung der Maßnahmen, Erstellung eines groben Kostenrahmens und Ableitung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

9. Dokumentation: Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.

10. Datenübergabe: Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

11. Präsentation: Abschlusspräsentation der Ergebnisse in politischen Gremien und in der Öffentlichkeit.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben für die Verkehrs- und Radverkehrsplanung in Deutschland.

Der Gesetzgeber hat die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad innerhalb von zwölf Jahren dreimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997, 2013 und 2020). Bei Fragen des Radverkehrs bezieht sich die StVO und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift auf

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)²,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)³ und
- den Nationalen Radverkehrsplan 3.0⁴.

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzeptes herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

² Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.

³ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

⁴ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten insbesondere aber für zu Fuß Gehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmende.

Direktheit: Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Fahrkomfort: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen auf allen Verbindungen die Wahl zwischen einer direkten Führung entlang der Kfz-Hauptverkehrsstraßen und einer Führung mit wenig Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr haben. Diese führt entweder im Seitenraum auf eigenen Wegen oder im Schattennetz über Nebenstraßen und Grünanlagen.

Visualisierung Radverkehrsnetz: Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, da somit die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können. Eine Visualisierung des Radverkehrsnetzes ist durch Radwege oder andere Radverkehrsanlagen zu erreichen. Dort, wo dies nicht möglich ist, können Fahrradpiktogramme das Radverkehrsnetz sichtbar machen.

2 Grundlagen

2.1 Bestehendes Radverkehrsnetz

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Fulda wurden regionale und nahräumige Radverkehrsverbindungen geschaffen, welche die Stadt Hünfeld mit den Nachbarkommunen über sichere und direkte Verbindungen anbindet. Ergänzend dazu fehlt jedoch ein durchgängiges und kleinräumiges Zielnetz im Kernstadtbereich der Stadt Hünfeld. Es existiert aktuell kein funktionierendes durchgehendes Alltagsradverkehrsnetz auf kommunaler Ebene.

Es wird vermehrt sowohl in der Freizeit als auch im Alltag Rad gefahren. Radfahrende nutzen entweder in der Regel nicht asphaltierte forst- und landwirtschaftliche Wege oder fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Durch die zunehmende Nutzung von E-Bikes wirkt sich die Topografie nur noch bedingt hemmend aus. Radwegführungen existieren insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt Fuldaer Straße / Hersfelder Straße in Form eines für den Radverkehr freigegebenen Gehweges sowie in der Rasdorfer und (östlichen) Molzbacher Straße als auch in der Schillerstraße, Josefstraße sowie Im Honigfeld. Am Flurküppelweg befindet sich zudem ein selbständig geführter Radweg mit einer Gesamtlänge von ca. 780 m.

2.2 Radverkehrspotenzial

Der Kernstadtbereich der Stadt Hünfeld weist eine erhöhte Attraktivität durch ein zahlreiches Angebot an Zielen im Bereich Bildung, alltägliche Versorgung, Gastronomie und Einzelhandel auf und ist als Ziel sowohl für die umliegenden Stadtteile als auch für die Nachbarkommunen von Bedeutung. Hierbei sind beispielhaft der lokale Einzelhandel im Innenstadtbereich sowie das Haune Center als Einkaufsziel und die St. Elisabeth Klinik im südlich der Kernstadt als Arbeitsplatzschwerpunkt zu benennen. Der Bürgerpark, das Freibad Haselgrund und die öffentliche Freizeitanlage am Hasensee bieten darüber hinaus zentrale Freizeitmöglichkeiten und befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Versorgungsschwerpunkt. In der Jahnstraße befindet sich das Hünfelder Schulzentrum, dass durch eine Haupt- und Realschule, eine Grundschule, eine berufliche Schule, eine Schule mit Förderschwerpunkt Lernen sowie ein Gymnasium einen besonderen Schwerpunkt des Schulverkehrs darstellt. Gleichzeitig befinden sich Mensa und Sportplatz auf dem Gelände.

In Richtung Ortsausgang östlich der Hersfelder Str. ist der Raum durch zahlreiche Gewerbebetriebe geprägt und stellt somit einen Arbeitsplatzschwerpunkt dar.

Durch die geringen Entfernungen zwischen den Ortsteilen wird daher insgesamt von einem hohen innergemeindlichen Potenzial für die Radverkehrsnutzung ausgegangen. Quell-Ziel-Relationen im Kernstadtbereich sind in **Anlage 1** einsehbar. Es ist zu ergänzen, dass hierbei zusätzlich das Potenzial des Radverkehrs auf nahräumigen Verbindungen – zwischen der Stadt Hünfeld und den Nachbarkommunen – zu berücksichtigen ist. Dieses wurde im Radverkehrskonzept für den Landkreis Fulda ausführlich auf Grundlage von Daten von pendelnden Erwerbstätigen und dem Schulverkehr ermittelt.

Mit einer stetig zunehmenden Anzahl an E-Bikes wird neben einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auch eine erhöhte Bereitschaft für weitere Distanzen mit dem Fahrrad beobachtet.

2.3 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle in der Stadt Hünfeld mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2017 bis 2020 ausgewertet.

Es gibt keine typgleichen oder typähnlichen Unfälle an derselben Stelle und damit keine Unfallauffälligkeiten. Insgesamt wurden in den betrachteten vier Jahren 24 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Verletzten polizeilich erfasst.

Bundesweit stellt der Einbiegen / Kreuzen Unfall üblicherweise den dominierenden Unfalltypen dar. Dieser weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen von Radverkehrsanlagen an Einmündungen oder Grundstückszufahrten hin. In der Stadt Hünfeld dahingegen wurden im Betrachtungszeitraum hauptsächlich Abbiege-Unfälle polizeilich erfasst (s. **Abbildung 1**). Die Verteilung der Unfallorte zeigt zwar keine konkreten Unfallhäufungspunkte auf, jedoch befinden sich 7 Unfallorte unterschiedlicher Unfalltypen entlang der Ortsdurchfahrt Fuldaer Str. / Hersfelder Str. auf einer Länge von etwa 800 Meter.

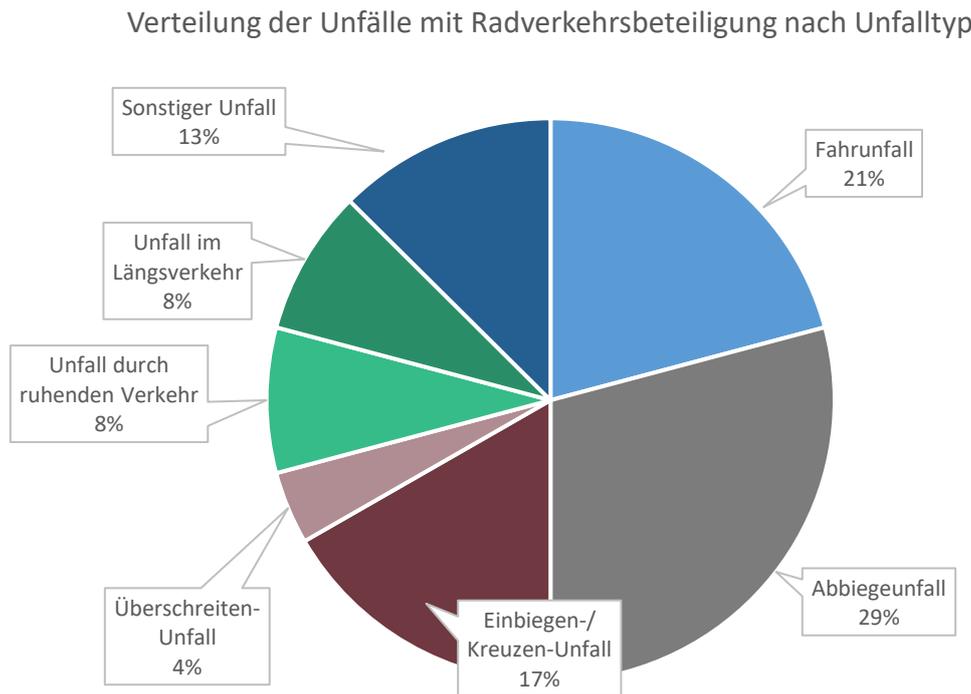


Abbildung 1: Unfalltypen mit Radverkehrsbeteiligung 2017-2020 (Eigene Darstellung nach: Unfallatlas 2021)

Eine Übersicht der örtlichen Verteilung aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ist in **Anlage 2** Bestandteil des Abschlussberichtes dargestellt.

Die Unfallorte wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu identifizieren.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Untersuchung des Universitätsklinikums Münster gemeinsam mit der Unfallforschung der Versicherer und der Polizei Münster⁵ hat dazu ergeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Daten der Polizei dies aussagen.

⁵ (Weiss 2011)

2.4 Beteiligung Verwaltung und Politik

Es fanden insgesamt zwei Abstimmungstermine gemeinsam mit der Stadtverwaltung und Verkehrsbehörde statt. Gegenstand war die Festlegung des Vorgehens und der Schwerpunkte des Radverkehrskonzeptes. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Verkehrskommissionssitzung am 24. März 2022 der Arbeitsstand des Konzeptes vorgestellt und die Maßnahmenempfehlungen im Plenum diskutiert. Weitere Termine mit Akteuren wie Hessen Mobil, Polizei und Vertretenden des örtlichen ADFC Verbandes sind im Zuge der Umsetzung einzelner Maßnahmen vorgesehen.

2.5 Online-Beteiligung

In einer Online-Beteiligung konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 30. August 2021 und dem 31. Oktober 2021 einen ersten Entwurf des Radverkehrskonzeptes einsehen und Maßnahmen bewerten und kommentieren. Die Plattform ist über den folgenden Link erreichbar und dient darüber hinaus der Dokumentation der Beteiligungsergebnisse.

www.huenfeld.online-beteiligung-radverkehr.de

Die Bewertung der im Vorfeld mit der Kommune abgestimmten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch“ und „Daumen runter“. In der Stadt Hünfeld wurden insgesamt 731 „Daumen hoch“ und 68 „Daumen runter“ abgegeben. Eine Darstellung der Bewertung der baulichen Strecken- und Punktmaßnahmen kann in **Anlage 3** eingesehen werden.

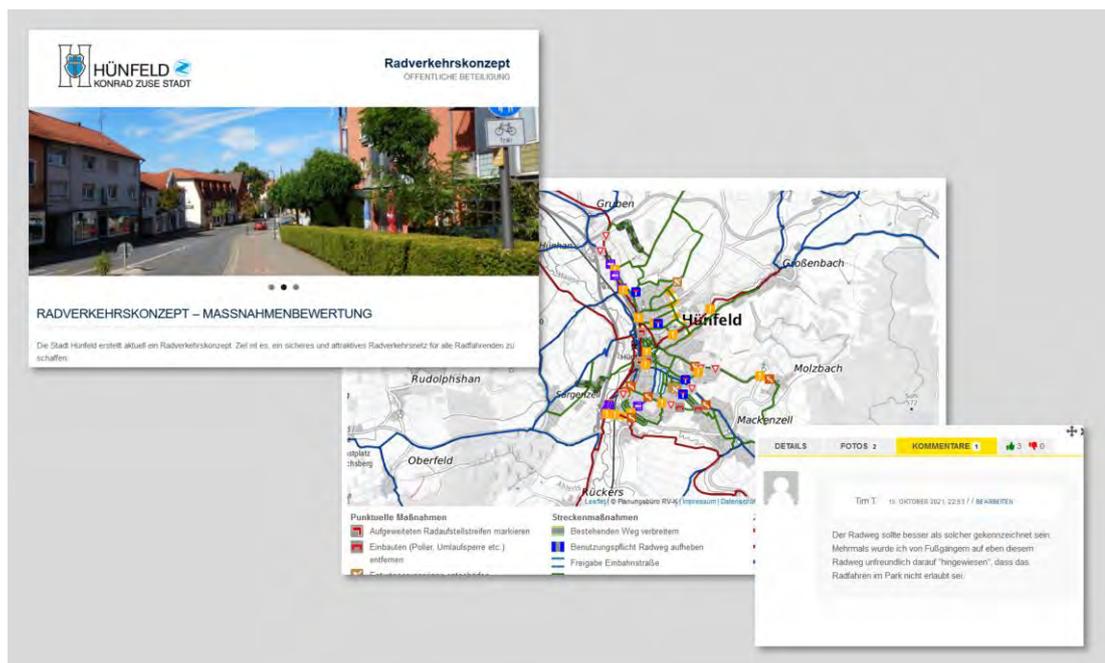


Abbildung 2: Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Möglichkeit Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare anderer Nutzer zu nehmen, wurde 110-mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare durchgehend positiv und homogen. Bei Maßnahmen, bei denen es sowohl positive als auch negative Bewertung gibt, ist dies teilweise auch in den Kommentaren zu erkennen. Die Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen spiegelt dabei die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Radverkehrssituation, die allen Beteiligten gerecht wird, ist häufig nicht möglich.

In der Beteiligung wurden besonders die Markierung eines Schutzstreifens in der Landerneau-Allee (Maßnahme S20) und die Einrichtung eines baulich getrennten Radweges straßenbegleitend zur L 3176 (S8) besonders positiv bewertet. Die Querung der Fuldaer Straße am Ortseingang (P30) erhielt ebenfalls hohe positive Resonanz und Zustimmung in den Kommentaren.

3 Radverkehrsnetz

3.1 Hintergrund und Grundidee

Um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Untersuchungsgebiet zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt und daraus Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen. Folgende Quellen und Ziele wurden dabei berücksichtigt:

- Wohnen
- Arbeiten / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung
- Kultur / Freizeit / Sport / Jugendeinrichtungen
- Einkauf
- ÖPNV / Bahnhof
- Bildungseinrichtungen⁶

Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes ist elementarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes und von hoher Bedeutung für das System Radverkehr.

Durch das Radverkehrsnetz werden für den Radverkehr besonders wichtige Verbindungen abgebildet. Es bedeutet, dass diese Verbindungen regelmäßig einer Qualitätskontrolle unterzogen werden und ganzjährig befahrbar sein sollen.

Eine durchgehende Erkennbarkeit durch Radverkehrsanlagen, Markierungen und Fahrradwegweisung ist anzustreben. Der Verkehrsraum sollte selbsterklärend und Übergänge zwischen Führungsformen eindeutig gestaltet sein. Somit kann eine Bündelung des Radverkehrs erreicht werden. Dies führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit; denn dort wo Radverkehr verstärkt auftritt, rechnen andere Verkehrsteilnehmende mit Radfahrenden und stellen ihr Verhalten darauf ein.

3.2 Zielnetz Radverkehr 2035

Das Zielnetz Radverkehr 2035 ist in **Anlage 4** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Es umfasst insgesamt eine **Länge von 172 Kilometern**.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den RIN⁷ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

⁶ Ab Sekundarstufe sowie berufsbildende Schulen

⁷ (FGSV 2008)

- **1. Kategorie – Überregionale/regionale Radverkehrsverbindung (33 km):** Verbindung für den Alltagsradverkehr von mehr als 10 km z.B. zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren.
- **2. Kategorie – Nahräumige Radverkehrsverbindung (87 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit mäßigem Potenzial.
- **3. Kategorie – Innergemeindliche Radverkehrsverbindung (52 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.

Die Netzkategorien 1 und 2 bilden dabei das Netz des Landkreises Fulda ab. Die Netzkategorie 3 (innergemeindliche Radverkehrsverbindungen) sind kommunale Netzergänzungen, die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Hünfeld identifiziert wurden.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegfaktor gemäß den ERA⁸ maximal 1,1 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,2 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde ausschließlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Freizeitverbindungen sind nicht Bestandteil der Netzentwicklung.

⁸ (FGSV 2010)

4 Maßnahmenentwicklung

4.1 Übersicht

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

Streckenmaßnahmen (17): Empfehlungen zum Streckenausbau sowie Markierungen und verkehrsbehördliche Anordnungen entlang von Strecken. Die Nummern von Streckenmaßnahmen haben ein „S“ vorgestellt (z.B. S12). Für die baulichen Streckenmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter inklusive Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis erstellt. Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Benutzungspflicht Radweg aufheben (3)
- Radweg neu bauen (2)
- Oberfläche asphaltieren (2)
- Freigabe von Einbahnstraßen (2)
- Bestehenden Weg verbreitern (4)
- Sonstiges (4)

Der Wert in Klammern zeigt an, wie häufig der entsprechende Maßnahmentyp empfohlen wird. Ergänzende Maßnahmenempfehlung, wie etwa die Ausstattung mit Beleuchtung, werden hier nicht aufgeführt.

Punktmaßnahmen (57): Die Punktmaßnahmen umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsbehördliche Maßnahmen. Bei den Punktmaßnahmen werden alle Maßnahmentypen als Maßnahmendatenblatt zur Verfügung gestellt. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren (3)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren (3)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen (1)
- Entwässerungsrinne entschärfen (6)
- Ausfahrt / Einmündung sichern (9)
- Übergang Fahrbahn Radweg sichern (7)
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen (5)
- Vorfahrtsregelung ändern (7)
- Sonstiges (16)

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind in **Anlage 5** sowie dauerhaft im Web GIS unter folgendem Link abrufbar:

www.rv-k.de/Huenfeld/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, die als anzustrebender Ausbaustandard eine gestalterische Orientierungshilfe darstellen. Diese sind in **Anlage 6** Bestandteil des Abschlussberichtes. Eine Übersicht der baulichen Strecken- und Punktmaßnahmen sowie weitere, ausgewählter Maßnahmen befindet sich auf den im Anhang beigefügten Maßnahmendatenblättern (s. **Anlage 7**).

4.2 Besondere Herausforderungen

In der Stadt Hünfeld gibt es mit Blick auf die zukünftige Radverkehrsführung die im Folgenden aufgeführten Herausforderungen.

4.2.1 Einbahnstraßen

Zahlreiche Einbahnstraßen sind in Hünfeld für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Weitere Freigaben wie zum Beispiel der Fuldaer Berg / Großenbacher Tor (s. **Abbildung 3**) und die Hauptstraße sind anzustreben und werden im Konzept empfohlen, da sie zusätzliche Verbindungen für den Radverkehr erschließen und gleichzeitig eine kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme zur Radverkehrsförderung darstellen. Diese verkehrsbehördlichen Anordnungen sind jedoch grundsätzlich zu prüfen. In der Regel ist die Freigabe unproblematisch möglich. Lediglich bei Linienbusverkehr ist eine Mindestbreite der Fahrbahn von 3,50 Meter erforderlich.



Abbildung 3: Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr freigegeben (links: Fuldaer Berg, rechts: Großenbacher Tor; Quelle: Eigene Aufnahme)

4.2.2 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs

Die Ortsdurchfahrt in Hünfeld ist für den Radverkehr im aktuellen Zustand unattraktiv. Für den Radverkehr besteht zwischen dem südlichen Kreisverkehr auf der Fuldaer Straße bis zum Knotenpunkt Hersfelderstr. / Wellastr. die Möglichkeit im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder auf dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg zu fahren. Aufgrund der teilweise geringen Wegebreiten, Lichtmasten auf dem Gehweg und zahlreichen Grundstückseinfahrten besteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial bei der Nutzung des Gehweges durch den Radverkehr. Darüber hinaus ist das Fahren im Mischverkehr aufgrund der sehr hohen Verkehrsmengen und geringen Fahrbahnbreite besonders unattraktiv. Radverkehrsanlagen sind aufgrund des vorhandenen Straßenraums mit den erforderlichen Breiten nicht umsetzbar. Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch beispielsweise Temporeduzierung, Aufpflasterung oder Verschwenkung der Fahrbahn ist nicht möglich, da es sich um eine klassifizierte Straße handelt.

Ortsdurchfahrten des Radverkehrs können alternativ parallel dazu im Schattennetz geführt werden, sofern dort Verbindungen mit geringen (Fall 1) oder noch verträglichen (Fall 2) Umwegen möglich sind (s. **Abbildung 4**).

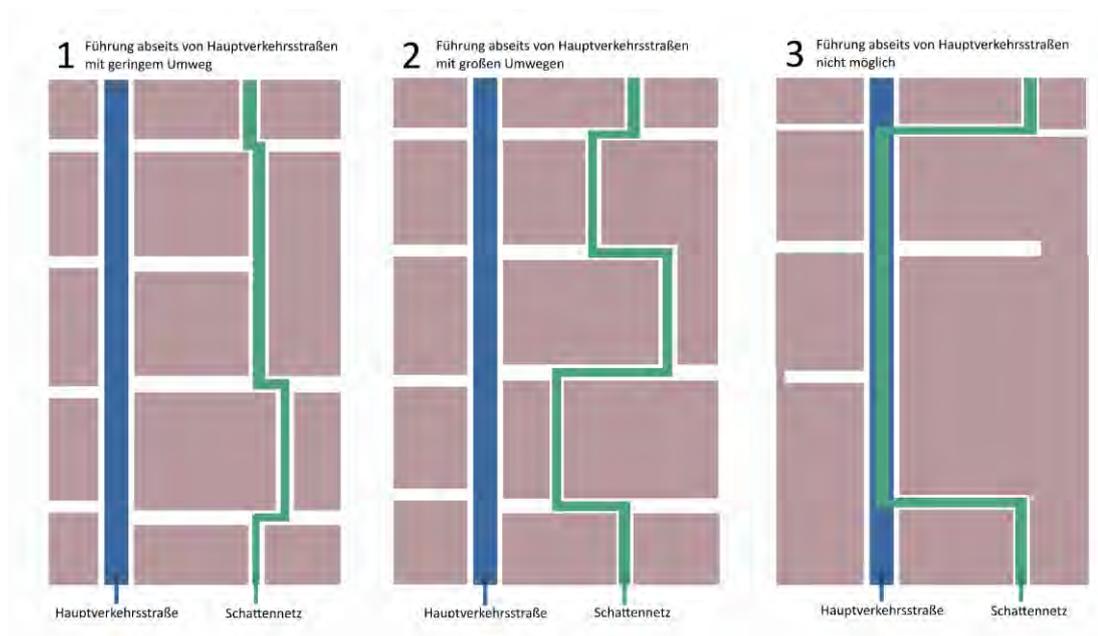


Abbildung 4: Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten (Quelle: Eigene Darstellung)

In Hünfeld existiert parallel zur Ortsdurchfahrt – westlich der Gleise – eine sinnvolle, alternative Führung im Schattennetz. Diese eignet sich allerdings in erster Linie zur Umfahrung

der Kernstadt. Da nur wenige Querungsmöglichkeiten über die Gleise existieren, werden wichtige Quellen und Ziele im Kernstadtbereich nur indirekt angeschlossen.

4.2.3 Ortseingang Fuldaer Straße

Im Bereich des südlichen Ortseinganges über die Fuldaer Straße ist der straßenbegleitende Zweirichtungsradweg zwischen der Tankstelle und der Abzweigung auf An der Bahn durch mehrere Einmündungen und Ausfahrten geprägt



Abbildung 5: Ungesicherte Einmündungen und Ausfahrten kreuzen den straßenbegleitenden Radweg (Quelle: Eigene Aufnahme)

Zweirichtungsführungen sind vor allem an stark frequentierten Ausfahrten wie Tankstellen gefährlich, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet.

Mittels Furtmarkierung und Roteinfärbung sowie entsprechender Beschilderung für den Kfz-Verkehr (Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts") soll die Vorfahrtssituation verdeutlicht und die Verkehrssicherheit erhöht werden (Maßnahmen P34 – P38).

Im weiteren Verlauf der Fuldaer Straße existiert zudem keine Möglichkeit einer sicheren Querung, um vom straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf An der Bahn zu gelangen. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen und der abzweigenden überregionalen Verbindung wurde zunächst die Anlage einer Querungshilfe empfohlen, um die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen (Maßnahme P30). Im Zuge der Online-Beteiligung

wurde mit Hinweis auf die Unterführung der Fuldaer Straße parallel zu den Gleisen hingewiesen. Für diese Alternative laufen zum Zeitpunkt des Projektabschlusses bereits Abstimmungsgespräche und die Bahn signalisiert grundsätzliche Zustimmung hinsichtlich der Maßnahme.

4.3 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (niedrige Priorität) durchgeführt. Eine tabellarische Auflistung der Maßnahmen sortiert nach Priorisierung befindet sich in **Anlage 8**. Den Prioritätsklassen liegt ein Wert zu Grunde. Nach diesem Wert sind die Maßnahmen in der Tabelle sortiert.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr in der Stadt Hünfeld.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus dem angestrebten Grad der Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand hervor.

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Handelt es sich um eine Schulverbindung, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.
- **Verknüpfung ÖPNV:** Sind Verbindungen wichtig für die Erschließung von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und damit für die Verknüpfung der Verkehrsarten wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.
- **Beteiligungsmeldungen:** Die Anzahl an positiven und negativen Bewertungen im Rahmen der Online-Beteiligung wirkt sich entsprechend auf die Priorisierung der Maßnahmen aus.

Anschließend an die fachliche Priorisierung nach den genannten Kriterien erfolgte abschließende Bewertung einzelner Maßnahmen durch die Steuerungsgruppe. Innerhalb der Ter-

mine wurden besonders umfangreiche und dringende Maßnahmen diskutiert und bei Bedarf in der Priorität angepasst.

Die für die Netzfunktion ermittelten Werte werden mit den Werten der Maßnahmenwirkung multipliziert und ergeben die Priorität.

Die Priorität gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend. Darüber hinaus wurde unter anderem als zusätzliche Information auf den Maßnahmendatenblättern der perspektivische Umsetzungshorizont ergänzt, dessen Einschätzung durch die Stadt Hünfeld erfolgte.

4.4 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede Maßnahme wurde ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Ein Kostenrahmen wurde für die empfohlenen Streckenmaßnahmen sowie für Punktmaßnahmen ermittelt. Für die Maßnahmen S 24 (*Neuordnung Straßenraum – Im Honigfeld*) sowie für die Maßnahme P30 (*Sonstiges – Unterführung Fuldaer Str.*) wurde kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Umgestaltung stark variiert. Darüber hinaus handelt es sich um keine Maßnahmen, die eindeutig dem Radverkehr zuzuordnen sind. Insgesamt ergibt sich ein Investitionsvolumen von etwa 1,78 Millionen Euro, das sich – wie in Tabelle 1 dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

Tabelle 1: Kostenverteilung nach Baulastträger

Land Hessen	366.000 €
Landkreis Fulda	1.500 €
Stadt Hünfeld	2.236.000 €
Gesamt	2.593.000 €

Das **Kosten-Nutzen-Verhältnis** setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Kosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

4.5 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen vorhanden. Diese wurden in der Regel durch das Land Hessen erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine Musterlösungen seitens des Landes Hessens vor, wurde auf andere Musterlösungen zurückgegriffen oder eigene Musterlösungen erstellt. Alle Musterlösungen sind als **Anlage 6** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

4.6 Weitere Empfehlung

4.6.1 Kfz-Höchstgeschwindigkeit

Dort, wo der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, wird generell eine Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Durch einen geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr wird das Radfahren auf der Fahrbahn attraktiver und sicherer. Die illegale Seitenraumnutzung, die insbesondere mit Blick auf den Fußverkehr konflikträchtig ist, nimmt ab. Der Erfolg der Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung ist jedoch unter Vorbehalt einer verkehrsrechtlichen Prüfung zu betrachten.

4.6.2 Neue Wohngebiete Durchlässigkeit für Radverkehr

Bei der Neuanlage von Wohngebieten ist darauf zu achten, dass alle Wege für den Radverkehr direkt geführt werden. Selbstständig geführte Gehwege (nicht straßenbegleitenden Gehwege) sollten so breit angelegt werden, dass sie auch von Radfahrenden genutzt werden können. Aus diesem Grund wurde der Neubau eines Radweges (Maßnahme S11) zwischen Mackenzeller Straße und Flurküppelweg empfohlen, um auf die Belange des Radverkehrs im Rahmen einer perspektivischen Baugebietserweiterung hinzuweisen.

4.6.3 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Der Radverkehrsanteil ist seit jeher witterungsabhängig. Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrssysteme Kfz-Verkehr und öffentlicher Personennahver-

kehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten.

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Ist dies innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben⁹ und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen (siehe **Abbildung 6** und **Abbildung 7**).



Abbildung 6: Ende eines geräumten Radwegeabschnitts an einer Gemarkungsgrenze im Kreis Groß-Gerau (Quelle: Xavier Marc)



Abbildung 7: Verschmutzter Wirtschaftsweg im Landkreis Regensburg (Quelle: Eigene Aufnahme)

Zu prüfen ist, inwieweit besonders wichtige Alltagsverbindungen im Rahmen der Leistungsfähigkeit ganzjährig durchgehend befahrbar gehalten werden können. Dafür sollte die Kommune in Abstimmung mit anderen Trägern Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Kostenübernahme sowie Streckenpriorisierungen und Standards erarbeiten.

4.6.4 Wegweisung

Eine durchgehende Fahrradwegweisung hilft sowohl nicht-ortskundigen als auch ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu finden. Durch die dadurch erreichte Bündelung des Radverkehrs trägt die Fahrradwegweisung generell zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Durch die verbesserte Verkehrssicherheit und die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads.

⁹ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

Im Landkreis Fulda wird die Beschilderung zum Zeitpunkt des Projektabschlusses überarbeitet. Dementsprechend wird die Wegweisung im Landkreis sowie in der Stadt Hünfeld den aktuellen Standards entsprechende.

Zur Qualitätssicherung der Fahrradwegweisung wird empfohlen, dass der Landkreis Fulda eine halbjährliche mindestens aber jährliche Kontrollbefahrung durchführt oder durchführen lässt. Fehlende oder beschädigte Wegweiser sollen dabei erfasst und erforderlicher Ersatz zentral beschafft werden.

4.7 Fahrradabstellanlagen

Fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken sind ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag. Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen¹⁰ oder dafür beispielsweise durch Anpassungen in der Stellplatzsatzungen Sorge zu tragen.

Das Thema Fahrradabstellanlagen wird im Radverkehrskonzept intensiv betrachtet. Eine Analyse und Bewertung der bestehenden Abstellanlagen sowie Empfehlungen für weitere Abstellanlagen werden in einem Teilbericht zu Fahrradabstellanlagen gegeben. Dieser ist als **Anlage 9** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

¹⁰ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

5 Kommunikation

Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden.

In der Stadt Hünfeld wird der Radverkehr bisher vor allem im touristischen Bereich beworben. Dagegen wurde das Fahrrad als Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler in der Vergangenheit weniger betrachtet. Erst im Zuge der Erstellung dieses Konzeptes hat der Radverkehr durch die Beteiligungsplattform und diverse Pressemitteilungen eine erhöhte Aufmerksamkeit im Landkreis erhalten. In Zukunft sollte das Engagement hochgehalten werden, um den Radverkehr im Landkreis auch auf alltäglichen Wegen nachhaltig zu steigern.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Konzepte aus dem Bereich der Kommunikation rund um das Radfahren vorgestellt. Entscheidend ist dabei neben der Wirkung „nach außen“ auch die Wirkung „nach innen“, also Richtung Entscheidungsträger der Kommunen und Verwaltung.

5.1 Bundesweite Projekte

STADTRADELN: STADTRADELN ist eine seit 2008 durchgeführte Kampagne des Klimabündnisses, einem europaweiten Netzwerk von Städten und Gemeinden. STADTRADELN setzt den Aspekt des Klimaschutzes in den Vordergrund, den es durch aktive Radverkehrsförderung voranbringen will. Deutschlandweit können alle Kommunen an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – teilnehmen.

Die Kampagne STADTRADELN spricht im Besonderen die Zielgruppe der Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker an, damit diese verstärkt „erfahren“, was es bedeutet, in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein, sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrende dann anstoßen und umsetzen.

Seit Einführung der Kampagne steigt die Teilnahme von Kommunen und Radfahrenden konstant (s. **Tabelle 2**). Während 2008 in 23 Kommunen 1.800 Radfahrende ca. 340.000 km



Abbildung 8: Logo STADTRADELN
(Quelle: STADTRADELN 2021).

führen, beteiligten sich im Jahr 2021 bereits über 2000 Kommunen und knapp 800.000 Radfahrende, die insgesamt 159 Mio. km gefahren sind.¹¹

Tabelle 2: Entwicklung Kampagnenteilnahme STADTRADELN (Quelle: STADTRADELN 2021).

	2008	2013	2020	2021
Kommunen	23	201	1.482	2.095
Radfahrende	1.800	68.000	545.988	799.819
Kilometer	340.000	13 Mio.	115 Mio.	159 Mio.

Für alle Kommunen in Hessen ist eine kostenfreie Teilnahme am STADTRADELN möglich.

Weitere Informationen unter → www.stadtradeln.de



Abbildung 9: Logo "Mit dem Rad zur Arbeit" (Quelle AOK)

Mit dem Rad zur Arbeit: Seit über zehn Jahren besteht die vom ADFC und der Gesundheitskasse AOK durchgeführte Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Nach dem Start in Bayern wird die Aktion inzwischen – mit stetig wachsendem Erfolg – in allen 16 Bundesländer durchgeführt.

Die teilnehmenden Firmen ermutigen im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für den Weg zur Arbeit auf das Auto zu verzichten und an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad zu benutzen. Dafür werden von Sponsoren attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden häufig firmenintern zusätzliche Preise für das erfolgreichste Team vergeben.

Die Teilnahme ist kostenlos und wird unabhängig von der entsprechenden Gebietskörperschaft durchgeführt. Der Landkreis kann durch gezieltes Ansprechen und Ermutigen der Arbeitgeber zu einer höheren Teilnehmendenzahl beitragen. Mögliches Instrument dafür ist beispielsweise eine regionale Siegerehrung und die Auszeichnung des „sportlichsten Betriebes“.

Informationen unter: → www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Weitere nennenswerte Kampagnen sind:

¹¹ STADTRADELN 2021, <https://www.stadtradeln.de/home>, Aufruf: 17.07.2021.

- Fahr Rad (www.klima-tour.de)
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber (www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de)
- Jugend-Fahrradturnier (www.adac.de)
- Fette Reifen Rennen (www.fette-reifen-rennen.de)
- Rücksicht im Straßenverkehr (www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de)
- Mehr Platz fürs Rad (www.mehrplatzfürsrad.de)

5.2 Regionale Projekte

Das Land Hessen stellt gemeinsam mit der ivm GmbH verschiedene Projekte zur Förderung des Radfahrens zur Verfügung. Dazu zählen unter anderem:

- **Meldeplattform Radverkehr**

Die Meldeplattform Radverkehr ermöglicht es Bürgerinnen und Bürgern fehlende Markierungen, Schlaglöcher oder zugewachsene Wege zu melden. Die Meldeplattform verkürzt den Weg von den Bürgerinnen und Bürgern zur zuständigen Stelle und findet den richtigen Ansprechpartner zur Beseitigung der gemeldeten Mängel. Durch eine intensive Nutzung der Meldeplattform und eine zuverlässige Beseitigung der Mängel seitens der Verwaltung bleibt die Infrastruktur in einem guten und sicheren Zustand.

www.meldeplattform-radverkehr.de

- **Radroutenplaner Hessen**

Der Radroutenplaner Hessen ist der Radroutenplaner, der die amtlichen und damit geeigneten und sicheren Wege für Radfahrende abbildet. Kommunen und Landkreise sollen Änderungen im Radverkehrsnetz, die sich beispielsweise durch die Schaffung neuer Radverkehrsinfrastruktur ergeben, beim Radroutenplaner Hessen melden. So werden Nutzende immer auf den optimalen Wegen geführt.

www.radroutenplaner.hessen.de

- **Schülerradroutenplaner**

Mit dem Schülerradroutenplaner kann am PC eine geeignete Route von zu Hause zur Schule geplant werden. Grundlage hierfür sind Schulradwegepläne, die durch die ivm GmbH im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans, gefördert durch das BMVI, in der Region Frankfurt RheinMain für alle weiterführenden Schulen erarbeitet wurden.

Probleme und Schwierigkeiten auf dem Schulweg können im Schülerradroutenplaner gemeldet werden.

www.schuelerradrouten.de

- **Wettbewerb Schulradeln**

Unter dem Motto „3 Wochen radeln, 3 Mal punkten: für eure Schule, eure Stadt, euren Kreis“ findet jedes Jahr der Schulwettbewerb „Schulradeln“ für ganz Hessen und Mainz. 2020 wurden 2,8 Millionen Fahrradkilometer gesammelt!

Ziel des Wettbewerbs ist es, Lernende fit für das Radfahren in Alltag und Freizeit zu machen und so die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern. Beim „Schulradeln“ wird die fahrradaktivsten Schulen UND/ODER Schulprojekte und Schulaktionen zum Thema Fahrrad und Schule gesucht.

<http://www.besserzurschule.de/schulradeln/>

Es ist zu prüfen, ob eine Unterstützung bzw. Teilnahme bezüglich der Projekte und Initiativen zielführend im Sinne der Förderung des Radverkehrs ist. Die Stadt Hünfeld ist bereits Mitglied der AG Nahmobilität Hessen.

5.3 Lokale Projekte

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hünfeld sollen zukünftig über die geplanten und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung informiert werden. Dies kann beispielsweise durch regelmäßige Pressemitteilung zum Fortschritt der Maßnahmenumsetzung oder Posts auf sozialen Medien erfolgen.

5.4 Dienstfahräder

Das Bereitstellen von Dienstfahrrädern wird zunehmend populär und ermöglicht es einer breiten Bevölkerungsschicht vergünstigt hochwertige Fahrräder, in der Regel E-Bikes zu nutzen. Durch eine Gesetzesänderung aus dem Jahr 2021 ist es nun auch der öffentlichen Verwaltung möglich, den Mitarbeitenden über das Fahrradleasing vergünstigt Fahrräder anzubieten.

5.5 Empfehlungen

Die Kommunikation – als Schlüsselfaktor für die Steigerung des Radverkehrsanteils – spielt in der Wissensgesellschaft eine zunehmend wichtiger werdende Rolle. Es wird daher empfohlen für die Durchführung ausgewählter Maßnahmen einen jährlichen Etat bereitzustellen. Dieser kann sich an den Empfehlungen des *Nationalen Radverkehrsplans* für nicht in-

vestive Maßnahmen in Städten und Gemeinden orientieren. Dort wird empfohlen pro Einwohnerin bzw. Einwohner 50 Cent zu investieren.

Generell ist der Anschluss an bestehende Kampagnen deutlich kostengünstiger und mit weniger Aufwand verbunden ist als die Entwicklung eigener Konzepte.

Um bei oben genannten Aktionen optimale Ergebnisse zu erzielen, ist es notwendig, dass die Stadt in enger Verbindung mit allen Beteiligten steht. Von Vorteil ist dabei, wenn es in Schulen, bei Arbeitgebern, und in weiteren Einrichtungen Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für das Thema Radverkehr gibt. Das Hinwirken auf die Schaffung solcher Positionen sollte ein erster Schritt der Stadt Hünfeld sein, um zukünftige Öffentlichkeits- und Kommunikationskampagnen erfolgreich umzusetzen.

Des Weiteren ist es wichtig, dass organisatorische Strukturen dauerhaft installiert werden und als Verbindungsstück zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern bestehen bleiben. Nur so ist gerade mit Blick auf Veranstaltungen eine sinnvolle Zusammenarbeit möglich. In der Stadt Hünfeld hat sich hierfür das Gremium der Verkehrskommission etabliert.

Auch der aktuelle Umsetzungsstand dieses Konzepts sollte weiterhin über Pressemitteilungen und auf der Webseite der Stadt kommuniziert werden.

6 Empfehlungen / Weiteres Vorgehen

6.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Radverkehr auf.

Es handelt sich dabei um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept. Trotzdem wird es explizit angestrebt, das Konzept weiterzuentwickeln und weitere Maßnahmen aufzunehmen, wenn ein zusätzlicher Bedarf erkannt wird.

Der Umsetzung der Maßnahmen muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen.

Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die im Variantenvergleich und im anstehenden weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind weitere Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Um eine möglichst zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, eine regelmäßig tagende Steuerungsgruppe Radverkehr zu implementieren. Ebenfalls ist es bei gemeindeübergreifenden Maßnahmen wichtig, bereits ab Beginn des Planungsprozesses alle Schritte mit den jeweiligen Nachbarkommunen abzustimmen.

Gelingt es der Stadt Hünfeld ein attraktives Radverkehrsnetz zu schaffen, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Stadt beziehungsweise innerhalb der Ortsteile haben. Entscheidet sich beispielsweise eine Familie mit Blick auf eine gute Radverkehrsinfrastruktur dazu das Zweitauto aufzugeben, führt dies automatisch dazu, dass Einkäufe, Besorgungen und Freizeitgestaltung auf Grund der kurzen Wege vermehrt innerhalb der Gemeinde stattfinden.

6.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenvorschläge sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils teils notwendige Maßnahmen. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur teilweise geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden der Steuerungsgruppe eingegangen sind, befinden sich bereits als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

6.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2035 erfordern eine Investition von etwa 2,59 Millionen Euro brutto inklusive Planungskosten und Umsatzsteuer. Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 259.000 € pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Land, Kreis und Kommune auf (siehe **Kapitel 4.4**). Auf die Stadt Hünfeld entfällt dabei eine Summe von insgesamt 2.236.000 € bzw. vor dem Hintergrund des Zeithorizontes eine Summe von 223.600 € pro Jahr. Abzüglich einer üblichen Förderung von ca. 70 % ergibt sich ein jährlicher Investitionsbedarf in Höhe von ca. 67.080 € pro Jahr.

Eine Auflistung potenzieller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans sowie auf der Seite der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen.

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist (Herstellungsradwege).

6.4 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden. Umgesetzte Maßnahmen werden ermittelt und können als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

6.5 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind dauerhaft unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

www.rv-k.de/Huenfeld/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

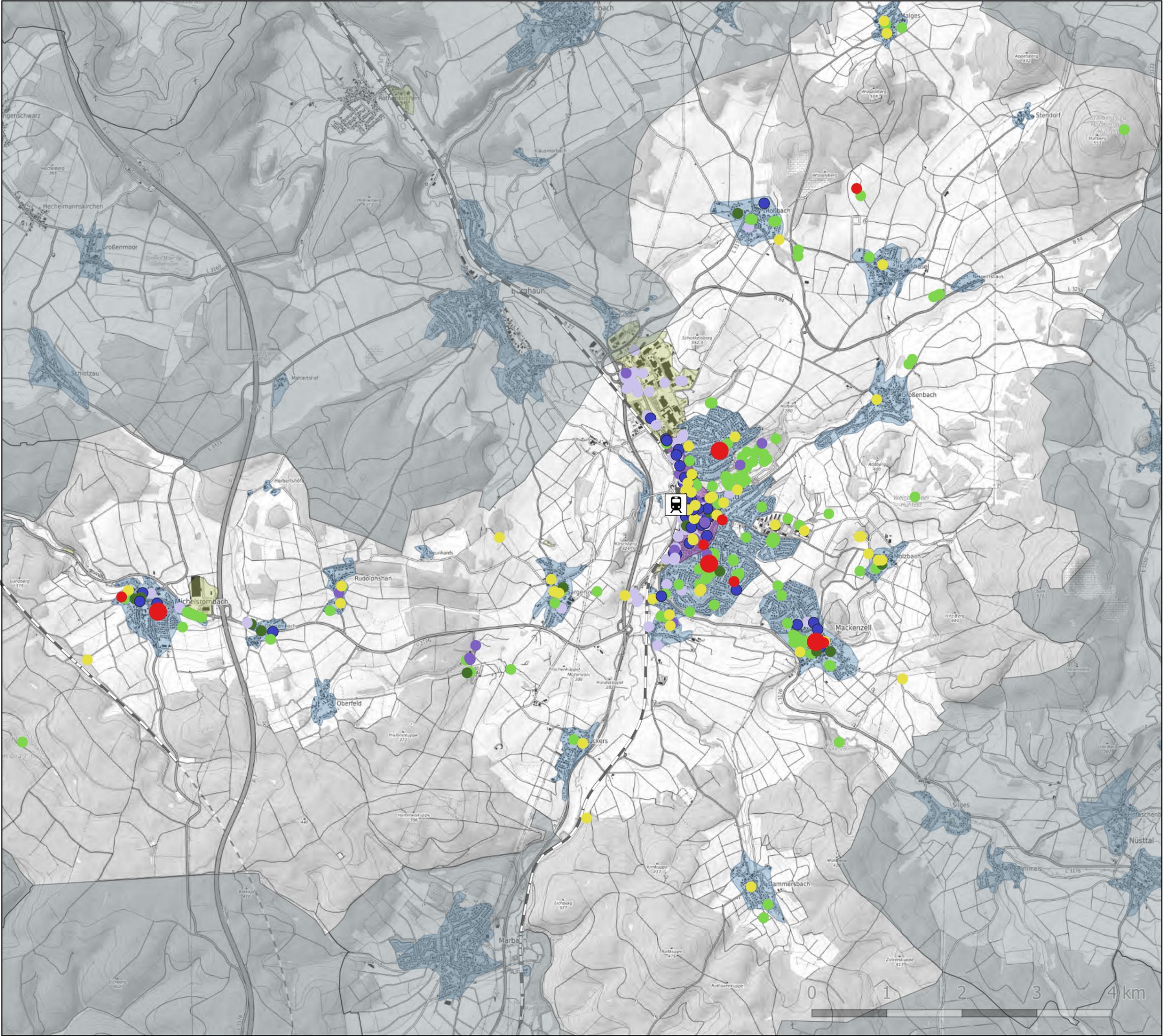
Anhang

- Anlage 1 Plan 1 – Quell-Ziel-Karte
- Anlage 2 Plan 2 – Radverkehrsunfälle 2017-2020
- Anlage 3 Plan 3 – Beteiligungsergebnisse
- Anlage 4 Plan 4 – Zielnetz Radverkehr 2035
- Anlage 5 Plan 5 – Maßnahmenkarte
- Anlage 6 Musterlösungen
- Anlage 7 Maßnahmendatenblätter
- Anlage 8 Tabelle Maßnahmenpriorisierung
- Anlage 9 Teilbericht Abstellanlagen
- Anlage 10 Plan 6 – Abstellanlagen Kernstadt

Anlage 01

Plan 01 - Quell-Ziel-Karte

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022



Quellen und Ziele

- Freizeit/ Kultur/ Sport
- Öffentliche Einrichtung
- Versorgung
- Gastronomie
- Einzelhandel/ Kundenorientiertes Dienstleistungsgewerbe
- Beherbergungsgewerbe
- ⤿ Versorgungsschwerpunkt
- ⤿ Gewerbe-/ Industriegebiet
- ⤿ Wohngebiet

Wunschlinien* und Zwangspunkte

- ▬ Hohes Potenzial
- ▬ Mittleres Potenzial
- ▬ Niedriges Potenzial
- ▬ Zwangspunkt

Sonstiges

- Gemeindegrenze

* Ermittlung des Wunschlinien-Potenzials basierend auf Schätzungen. **Anlage 1**

Plan 01: Quell-Ziel Karte

Projekt:
 Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden
 Datum:
 Kartengrundlage: OpenStreetmap, eigene Bearbeitung
 Datengrundlage: Openstreetmap Contributors

Anlage 02

Plan 02 - Radverkehrsunfälle 2017 - 2020

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022

Radverkehrskonzept Hünfeld

**Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
2017 - 2020**

Unfalltyp

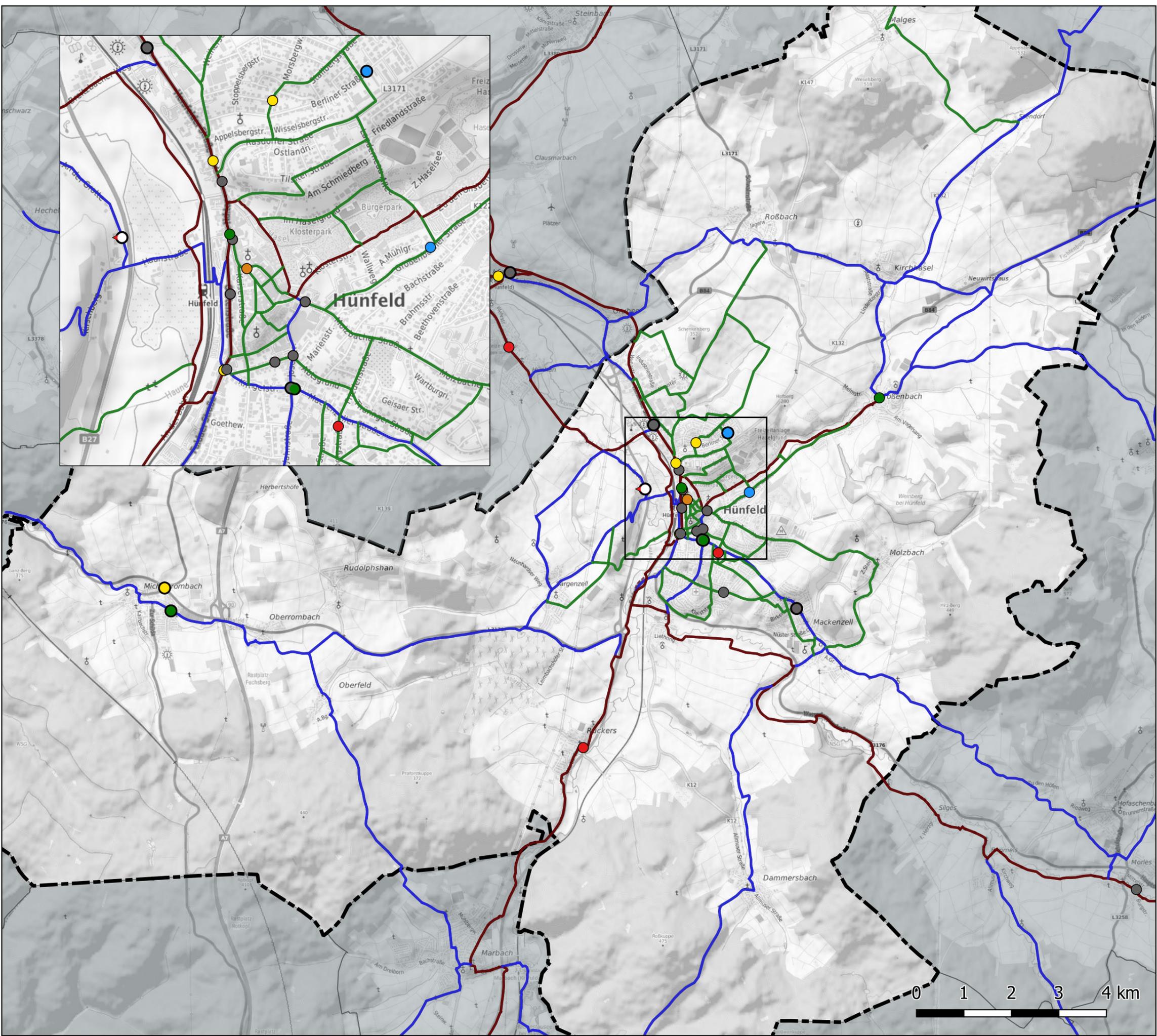
- Fahrnfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- ◀ Überschreiten
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Längsverkehr (Überholen)
- Sonstiger Unfall
- Sonstige Unfälle ohne Typ

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Sonstiges

- Gemeindegrenze



Anlage 2

**Plan 02: Unfälle mit
Radverkehrsbeteiligung**

Projekt: Radverkehrskonzept Hünfeld

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 07.01.2021

Kartengrundlage: Mapbox, eigene Bearbeitung

Datengrundlage: Openstreetmap Contributors, Unfallatlas

Anlage 03

Plan 03 - Beteiligungsergebnisse

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld

Zielnetz

- Regionale Radhauptverbindung
- Nahräumliche Radhauptverbindung
- Innergemeindliche Radverkehrsverbindung
- Regionale Radhauptverbindung (URVA)

Positive Bewertung

- Wenige Bewertungen
- Viele Bewertungen

Negative Bewertung

- Wenige Bewertungen
- Viele Bewertungen

Sonstiges

- Gemeindegrenze

Die Darstellung zeigt bauliche Punkt- und Streckenmaßnahmen. Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen können auf der Plattform der Online-Beteiligung mit allen anderen Ergebnissen eingesehen werden.
www.huenfeld.online-beteiligung-radverkehr.de

S = Streckenmaßnahme
P = Punktmaßnahme

Anlage 3

Plan 03: Ergebnisse Online-Beteiligung

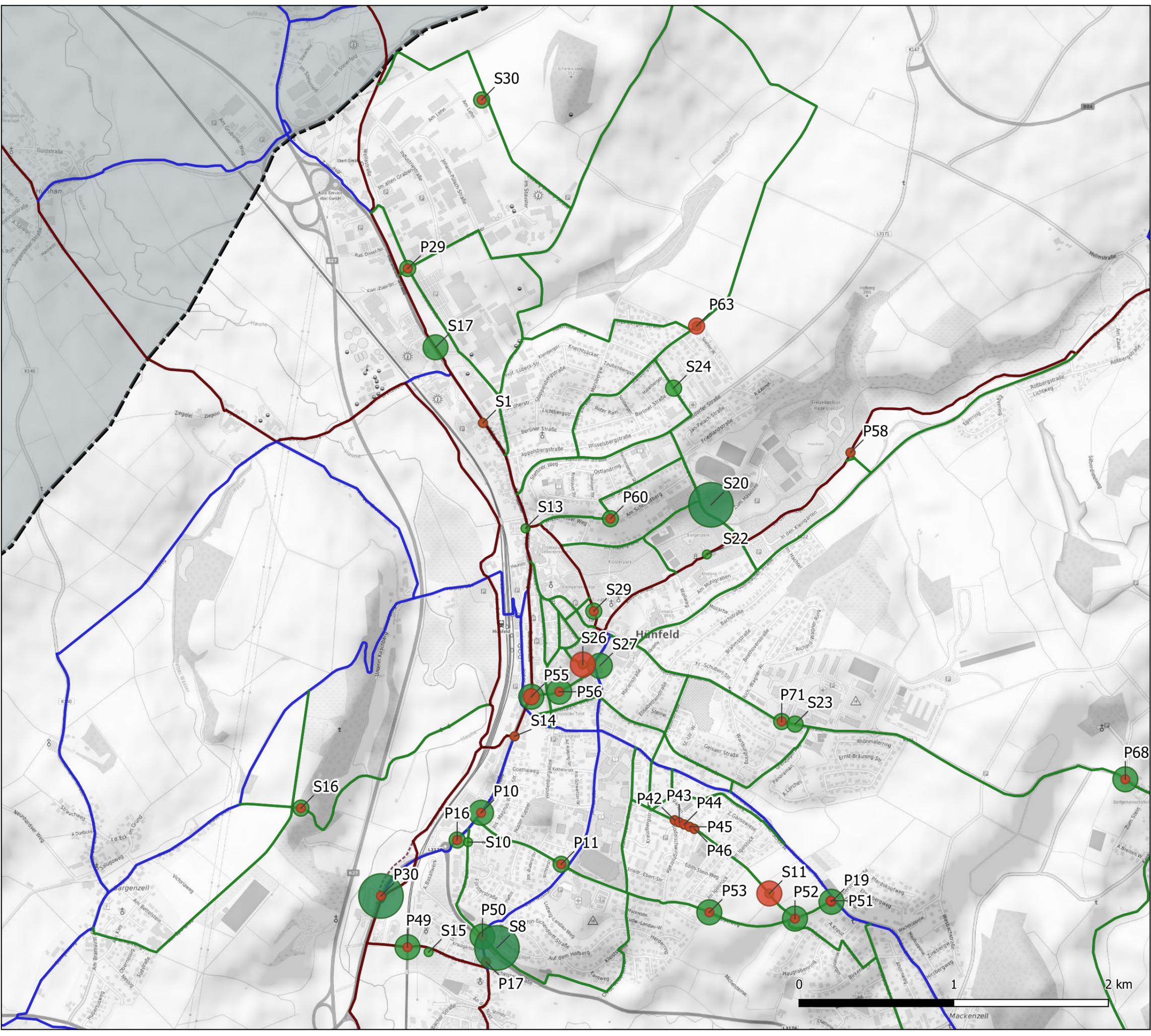
Projekt: Radverkehrskonzept
Stadt Hünfeld

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 24.01.2022

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Eigene Daten



Anlage 04

Plan 04 - Zielnetz Radverkehr 2035

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022

Radverkehrskonzept Hünfeld

Zielnetz Radverkehr 2035

- Regionale Radverkehrsverbindung
- Nähräumige Radverkehrsverbindung
- Innergemeindliche Radverkehrsverbindung
- Regionale Radverkehrsverbindung (Alternative)
- Nähräumliche Radverkehrsverbindung (Alternative)
- Innergemeindliche Radverkehrsverbindung (Alternative)

Sonstiges

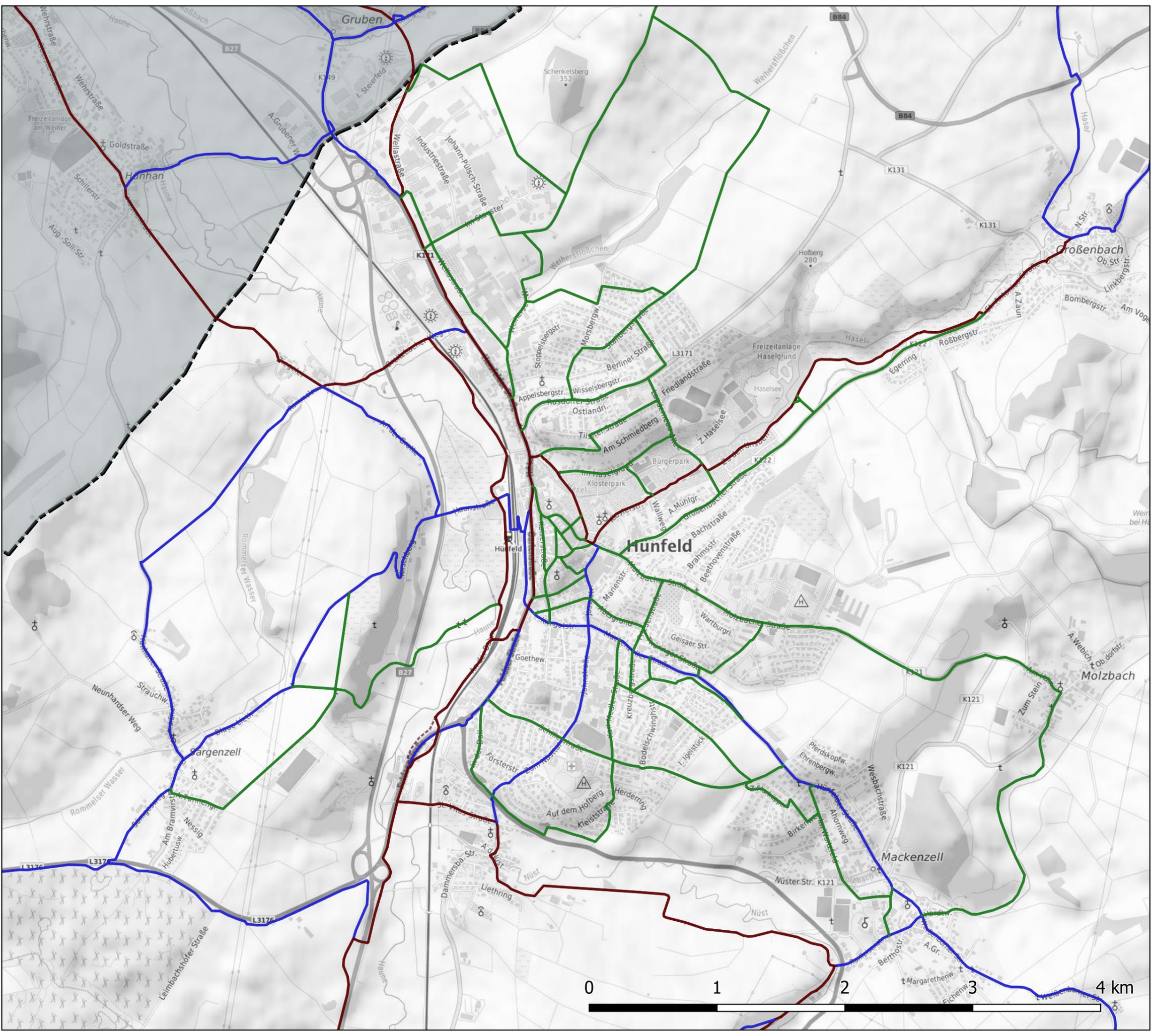
- Grenze

Das Zielnetz ist unter anderem im Web GIS einsehbar unter:
www.rv-k.de/Huenfeld/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 4

Plan 04: Zielnetz Radverkehr 2035

Projekt: Radverkehrskonzept
Stadt Hünfeld
Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden
Datum: 23.05.2022
Kartengrundlage: Mapbox, eigene Bearbeitung
Datengrundlage: Openstreetmap Contributors, Unfallatlas



Anlage 05

Plan 05 - Maßnahmenkarte

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld

Massnahmen Punkt

-  Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren
-  Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen
-  Entwässerungsrinne entschärfen
-  Ausfahrt/Einmündung sichern
-  Überquerungsstelle sichern
-  Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen
-  VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen
-  Vorgezogene Haltelinie markieren
-  Vorfahrtsregelung ändern
-  Sonstiges

Massnahmen Linie

-  Bestehenden Weg verbreitern
-  Benutzungspflicht Radweg aufheben
-  Freigabe Einbahnstraße
-  Radweg neu bauen
-  Oberfläche asphaltieren
-  Radverkehrsanlage markieren
-  Verkehrsberuhigende Umgestaltung
-  Sonstiges

Zielnetz

-  Regionale Radverkehrsverbindung
-  Nahräumliche Radverkehrsverbindung
-  Innergemeindliche Radverkehrsverbindung

Sonstiges

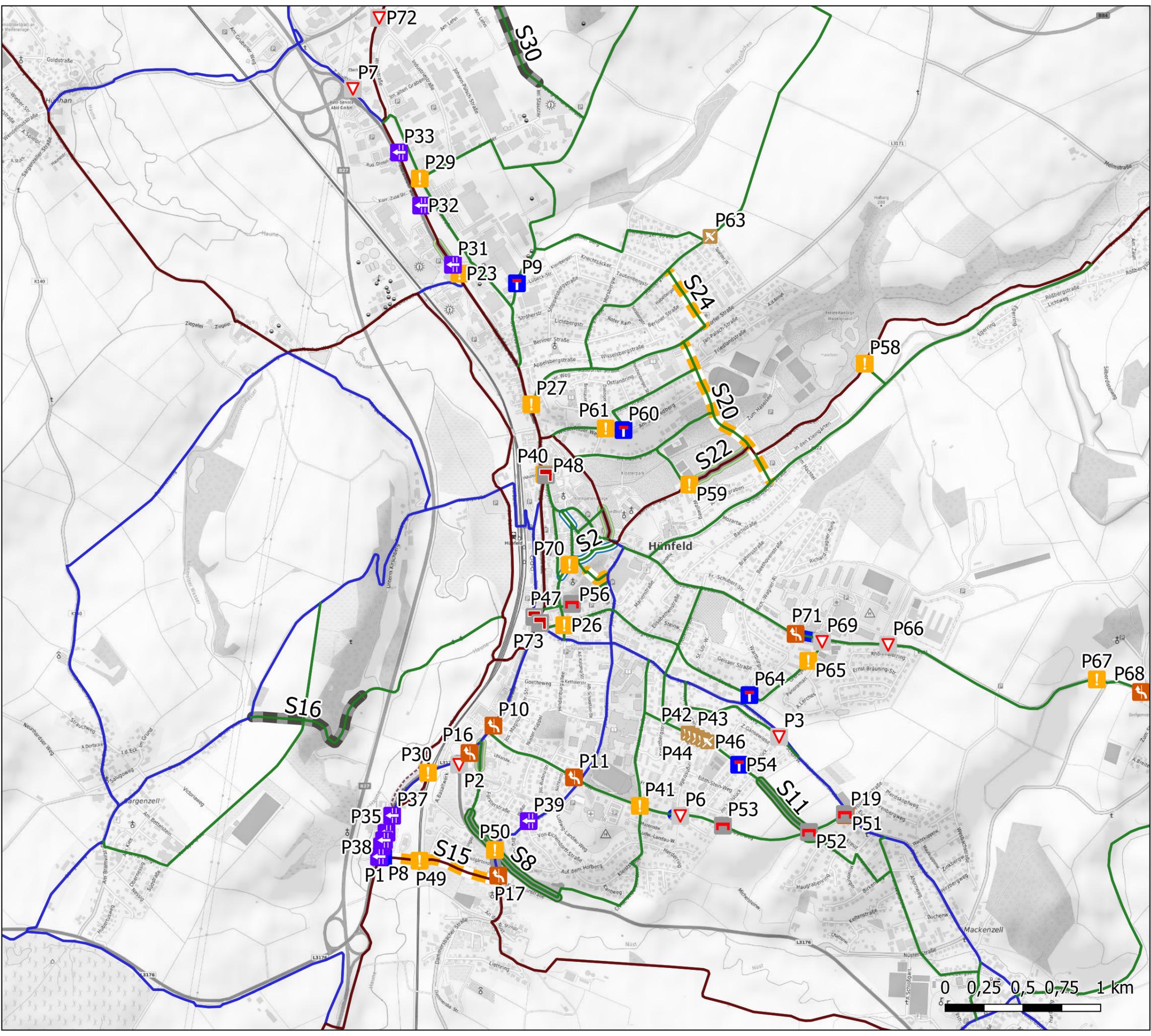
-  Grenze

Die Maßnahmen und das Zielnetz sind zusätzlich in einer zoombaren Online-Karte unter folgendem Link einsehbar

www.rv-k.de/Huenfeld/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Plan 05: Maßnahmenkarte

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld
 Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden
 Datum: 10.08.2022
 Kartengrundlage: OpenStreetmap, eigene Bearbeitung
 Datengrundlage: Openstreetmap Contributors, Eigene Daten

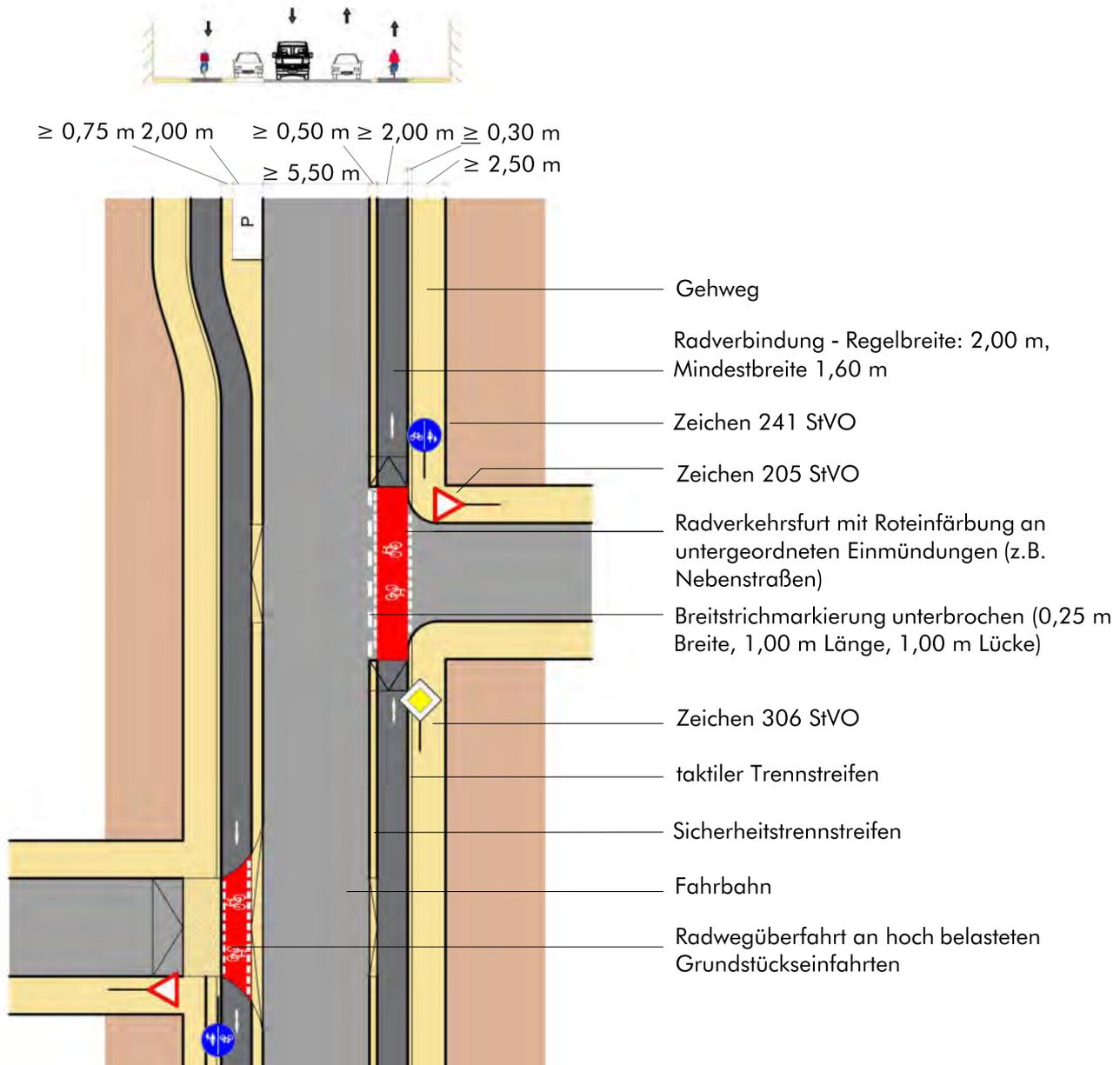


Anlage 06

Musterlösungen

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

Hinweise:

- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,10 m (Schrägparken) anzulegen
- An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt. Dies erleichtert die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen
- Bei häufigen Begegnungsfällen zwischen LKW muss die Fahrbahnbreite > 5,50 m betragen

ML: 1.5.1 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (geringe Kfz-Verkehrsbelastung)

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Aufpflasterungen oder Bodenschwellen, die vom Radverkehr um-/überfahren werden können
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.

Quelle: RAST (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA



Beispiel 1: Einengung Ortsdurchfahrt

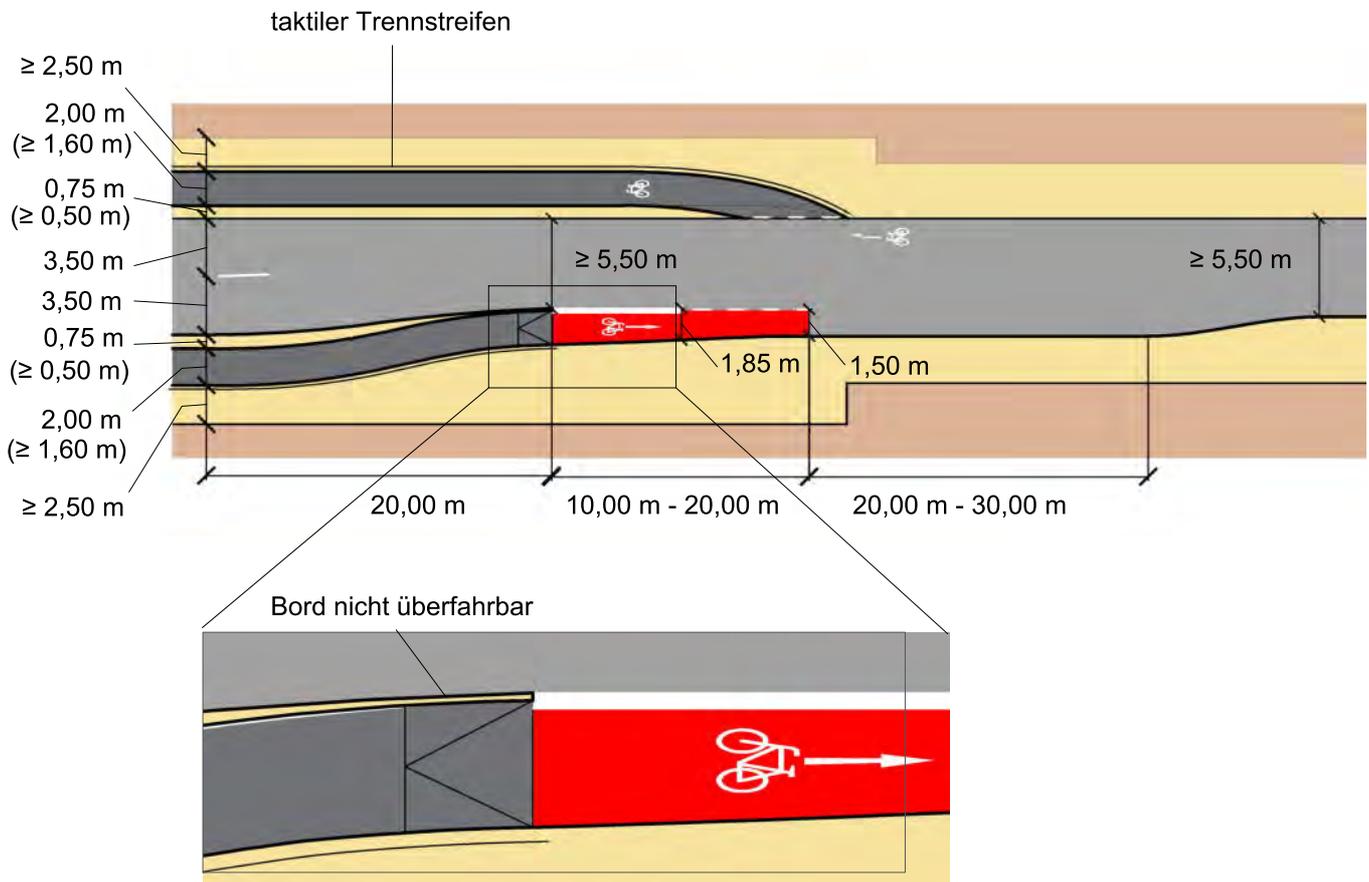


Beispiel 2: Aufpflasterung und Einengung



Beispiel 3: Einengung vor einem Kindergarten

Bauliches Ende eines Radweges mit Überleitung auf die Fahrbahn innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 3.4 und 11.1.6

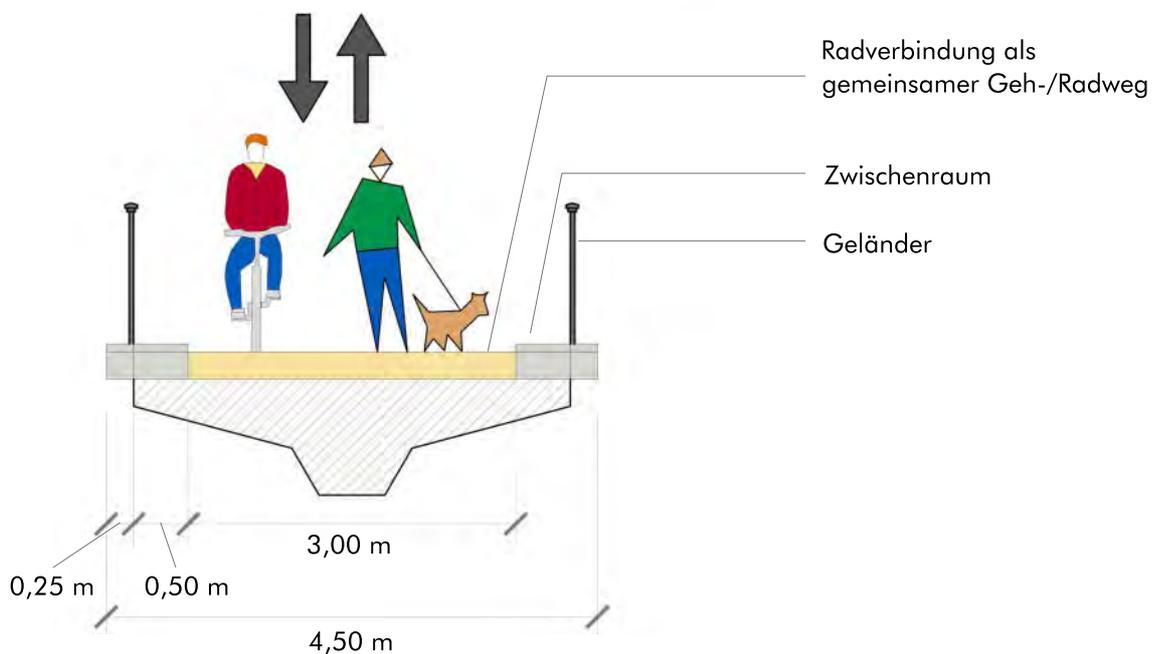
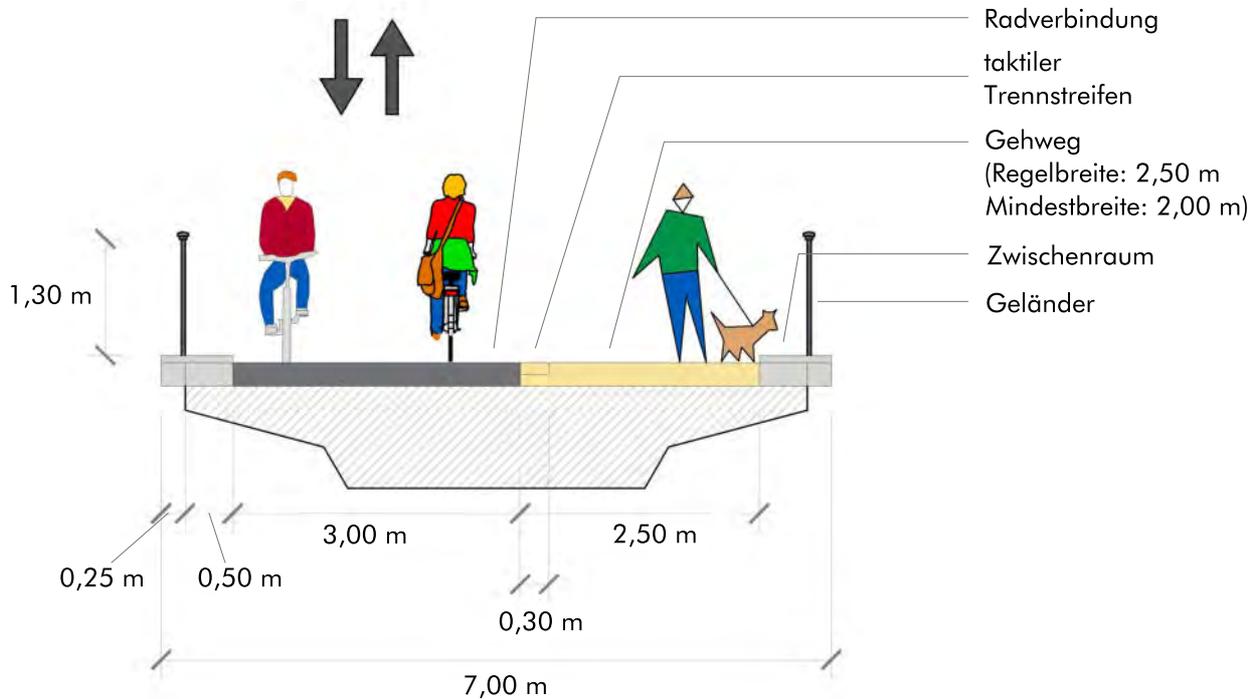
Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Einrichtungsradschwerges in einen Schutzstreifen oder in den Mischverkehr.

Hinweise:

- Ein baulich geschützter Übergang des auslaufenden Radweges ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen.
- Eine Überleitung von der bzw. auf die Fahrbahn ist erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Einrichtungsradschwerges ändert.
- Die rote Einfärbung ist optional. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Rampenneigung sollte zwischen 4 % bis 6 % betragen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

Überführung innerorts/außerorts



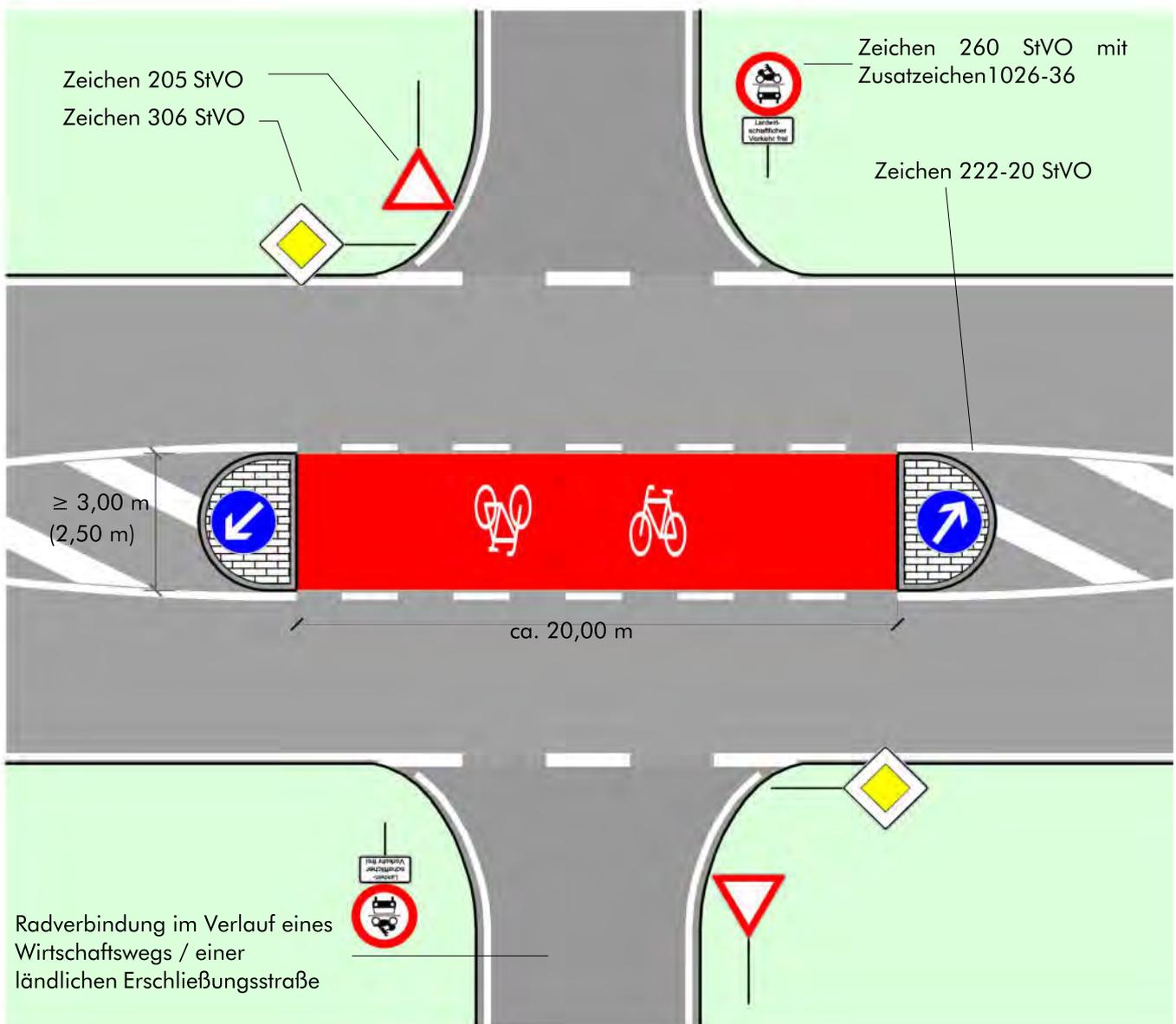
Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen, Kapitel 11.11.11
- Querung von Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen, Gewässern und Geländeeinschnitten
- Bei straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen außerorts mit hohem Fußverkehr kann das Gesamtmaß auf 4,00 m erhöht werden.
- Für die Rampen ist eine Längsneigung von 3 - 4 % anzustreben
- Die Längsneigung der Rampen darf 6 % nicht übersteigen
- Die Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke sind zu beachten

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge eines landwirtschaftlichen Weges außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

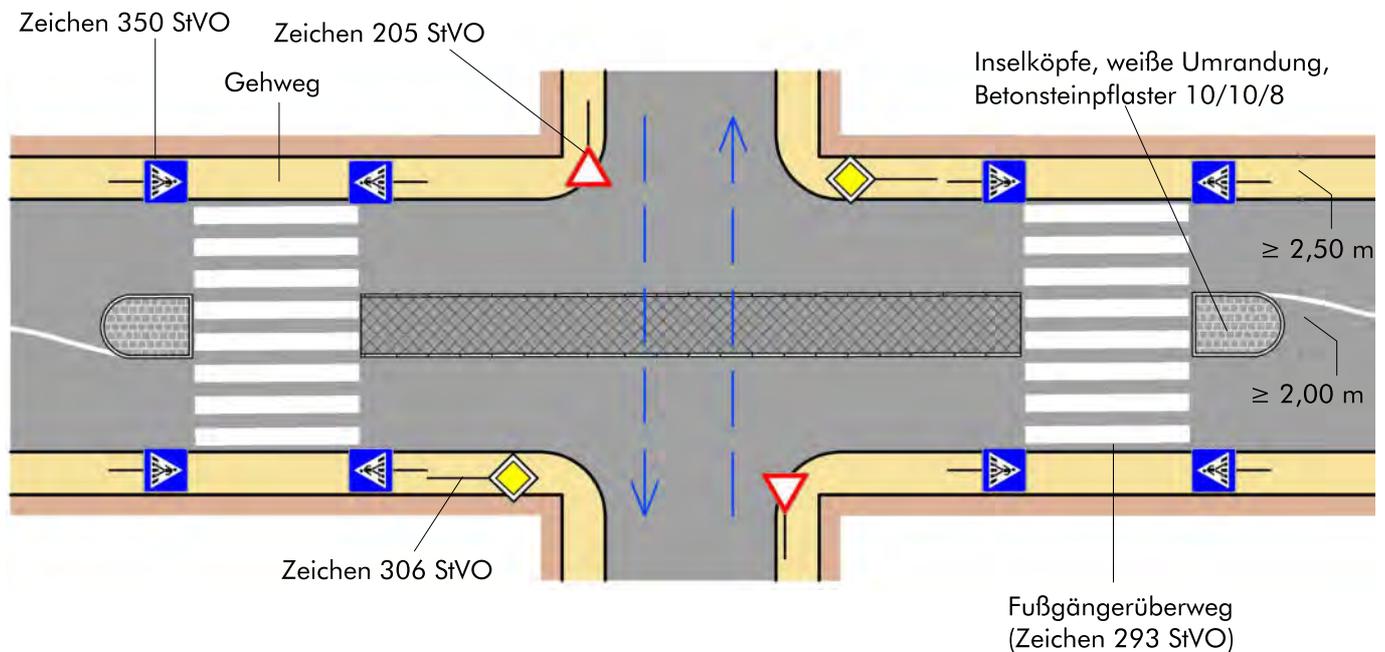
Anwendungsbereiche:

- Sonderlösung zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landwirtschaftlicher Fahrzeuge.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppekurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen.
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberwegen innerorts



Regelungen:

- StVO §26, Richtlinien für die Anlage von FGÜ, EFA

Anwendungsbereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegende und links einbiegenden Radverkehr

Hinweise:

- Bei starkem Überquerungsbedarf durch zu Fuß Gehende
- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert werden

ML: Asphaltieren von Wegen (OAA)

Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege und Wege in Grünanlagen sind häufig nicht asphaltiert. Solche in der Regel wassergebundene, teilweise auch unbefestigte Wege verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt insbesondere auf Gefällestrrecken oder in Kurven die Sturzgefahr.

Während oder nach Niederschlag führen wassergebundene Wege zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung. Zusätzlich ist das Räumen und Reinigen der Wege nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist mit klassischen wassergebundenen Wegedecken nicht erreichbar.



Abb. 1: Negativbeispiel: Verdichtete wassergebundene Decke mit Pfützenbildung und schlechter Wasserdurchlässigkeit

Maßnahme:

Der betrachtete Weg sollen asphaltiert oder mittels alternativer Ausbaumöglichkeiten (bspw. Basaltstein/ Spezialsande - siehe Hinweise und Abbildung 2) ausgebaut werden.

Hinweis:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt. Dies belegt unter anderem eine Studie des Landes Mecklenburg-Vorpommern¹.

Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden.

Beim Asphaltieren von Wirtschaftswegen ist mit zunehmender Breite und Nutzung durch schwere land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer stärkeren Versiegelung zu rechnen. Hier können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Reduzierung Verschleiß und Verschmutzung
- Ganzjährige Nutzbarkeit
- Erhalt des Wasserhaushaltes



Abb. 2-3: Alternative asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden (Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer ideen-Werkstatt) / Abb. 4: Heller Split-Mastix-Asphalt

¹ Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

Anlage 07

Maßnahmendatenblätter

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022

Verbindung: Hünfeld - Nüst

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Hünfeld

Kommune 2: -

Straße: In der Dall

Bike+Ride: Ja

Länge: Ca. 100 Meter

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

Alternative: Nein

Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben und zu schmal.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Gehweges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 40.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Hünfeld - Mackenzell

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Hünfeld

Kommune 2: -

Straße: -

Bike+Ride: Ja

Länge: Ca. 360 Meter

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

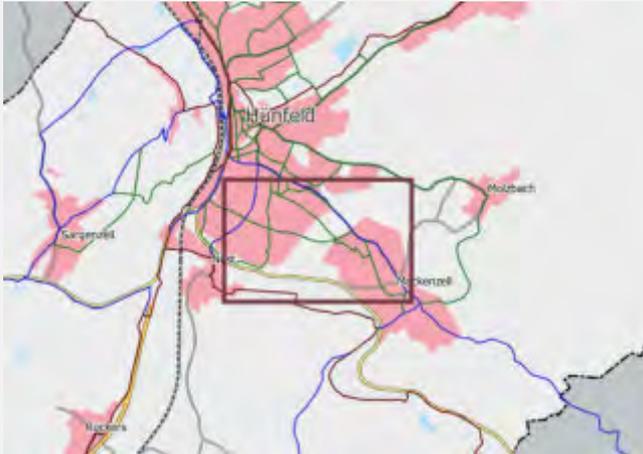
Baulast: Kommune

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

Alternative: Ja

Umsetzungshoriz.: langfristig

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine Wegeverbindung.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 250.000 €

Begründung: Der Neubau des Geh- und Radweges stellt eine attraktive Verbindung im Schattennetz zwischen Mackenzell und der Kernstadt dar. Eine Umsetzung erfolgt nur im Kontext einer perspektivischen Baugebietserweiterung.

Sonstiges:

Verbindung: Hünfeld - Sargenzell

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Hünfeld

Kommune 2: -

Straße: St. Vitus Straße

Bike+Ride: Nein

Länge: Ca. 750 Meter

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

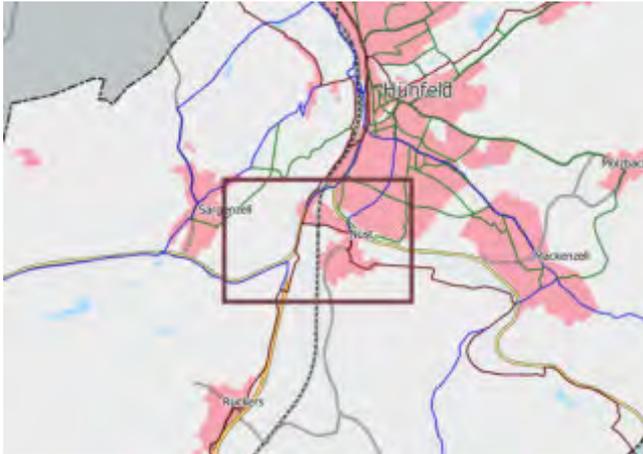
Baulast: Kommune

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Nein

Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Tempo-30-Zone. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen. Prüfung durch die Anliegenden und die Verkehrskommission steht aus.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 100.000 €

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: -

Verbindung: Hünfeld - Sargzell

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Hünfeld

Straße: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 850 Meter

Bike+Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

DTV Kfz/24h: -

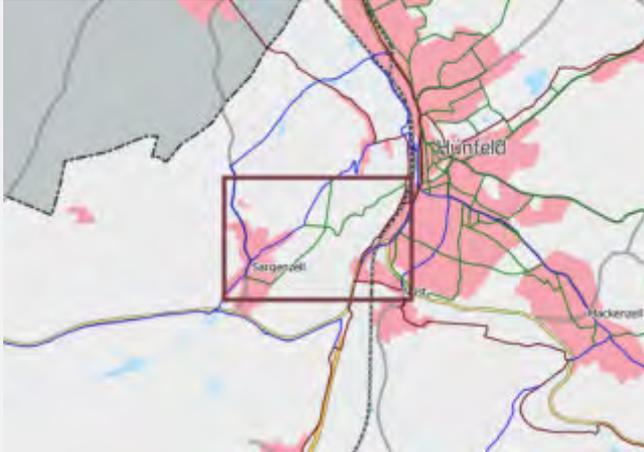
Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

Baulast: Kommune

Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Alternative: Ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 500.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung: Hünfeld - Burghaun

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Hünfeld

Kommune 2: -

Straße: Hersfelder Straße

Bike+Ride: Ja

Länge: Ca. 170 Meter

DTV Kfz/24h: 11609

Schulverbindung: Ja

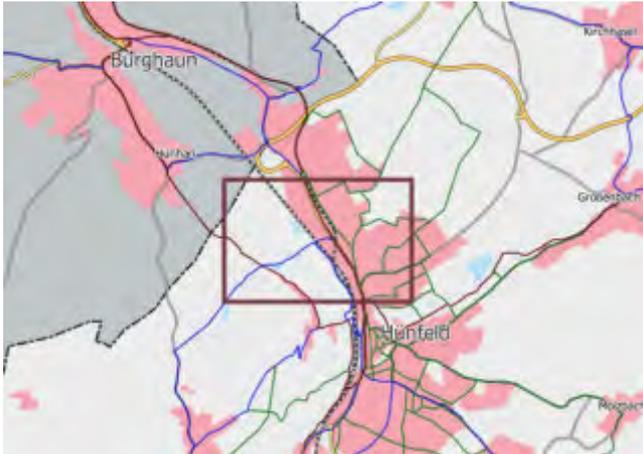
Baulast: Kommune

Netzkategorie: Regionale Verbindung

Alternative: Ja

Umsetzungshoriz.: langfristig

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene, benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 70.000 €

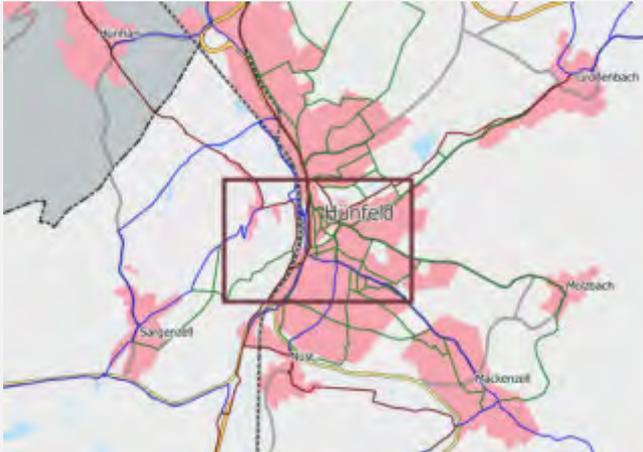
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Freigabe Einbahnstraße**
 Straße: Fuldaer Berg / Töpferstraße / Gro
 Länge: Ca. 80 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: kurzfristig

Lage:



IST-Zustand: Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist.

Maßnahme: Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 5.000 €

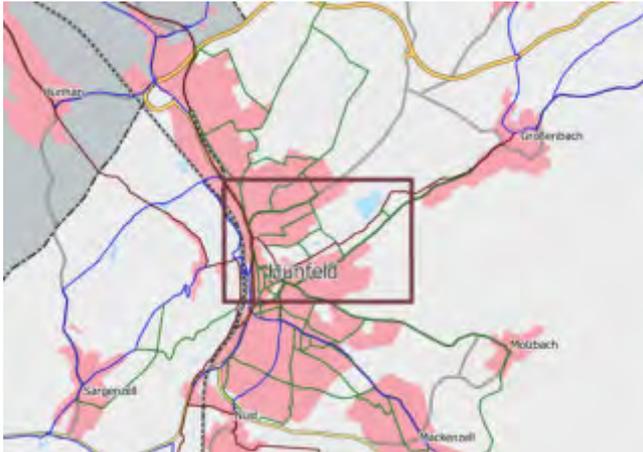
Begründung: Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und senkt das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs. Dadurch werden Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht. Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden durch illegales Gehwegfahren wird verhindert.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Sonstiges**
 Straße: Landerneau-Allee
 Länge: Ca. 800 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Radfahrstreifen entspricht nicht den aktuellen Anforderungen.

Maßnahme: Schaffung von Radwegen im Zuge der Neugestaltung der "Landerneuallee"

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Kostenrahmen: **500.000 €**

Begründung: Aufgrund der starken Steigung und der daraus resultierenden niedrigen Geschwindigkeit benötigen Radfahrende mehr Raum. Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende aus. Zudem führt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und kann zu Unfällen führen.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**
 Straße: -
 Länge: Ca. 410 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zweirichtungsrادweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Radweg.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: *200.000 €*

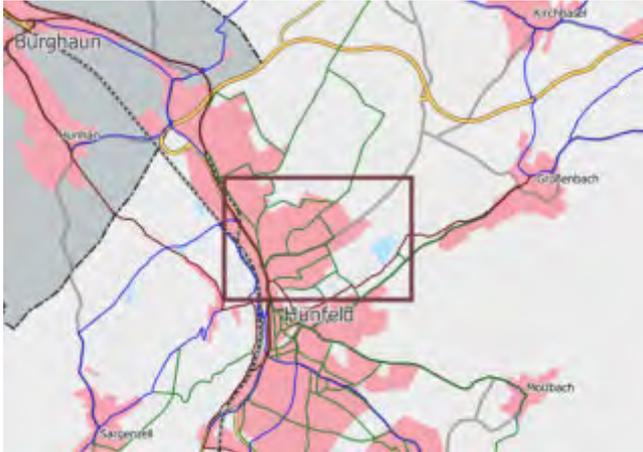
Begründung: Zu schmale Radwege können zu Konflikten im Begegnungsverkehr führen. Probleme entstehen insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende aus.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Sonstiges**
 Straße: Im Honigfeld
 Länge: Ca. 300 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: langfristig

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Zweirichtungsradweg ist nicht sicher. An den Einmündungen ist nicht ersichtlich, dass Radverkehr aus beiden Richtungen kommen kann. Überführung auf die Fahrbahn nicht geregelt. An Einmündungen besteht erhöhte Unfallgefahr.

Maßnahme: Neuordnung bzw. Reduzierung der Kfz-Stellplätze, sodass Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Markierung von Piktogrammketten. Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch beispielsweise Aufpflasterung der Einmündungsbereiche.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Kostenrahmen: **Offen**

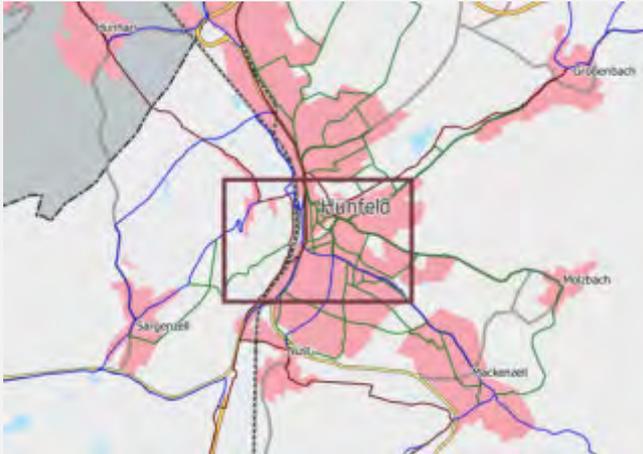
Begründung: Radverkehr soll nicht auf Fahrbahnniveau zwischen Bordstein und parkenden Kfz geführt werden (Dooring- / Sturzgefahr und begrenzte Ausweichmöglichkeit). Zweirichtungsradwege innerorts stellen ein erhöhtes Risiko zwischen Kfz- und Radverkehr dar. Daher sollten diese nur im Ausnahmefall mit besonderer Sachlage angewendet werden.

Sonstiges: Umsetzung im Zuge anstehender Straßenbaumaßnahmen.

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Sonstiges**
 Straße: Hessentagsweg
 Länge: Ca. 120 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: An der Stelle befindet sich eine Treppe.

Maßnahme: Die Treppe soll zur Rampe ausgebaut und gestalterisch aufgewertet werden.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Kostenrahmen: **200.000 €**

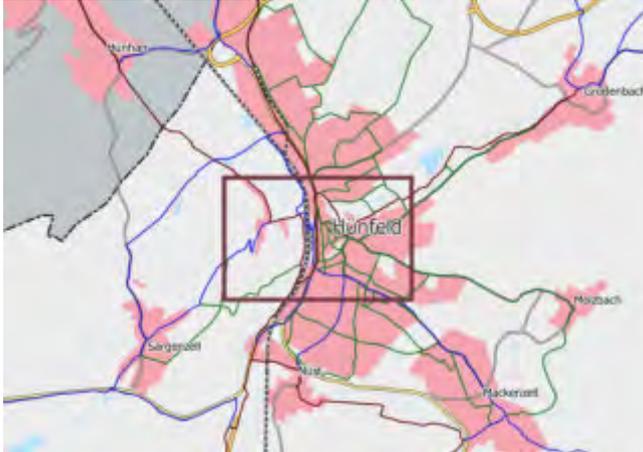
Begründung: Der Weg kann derzeit für den Radverkehr nicht genutzt werden, stellt aber eine interessante Verbindung zwischen Innenstadt und "Josefstraße" dar.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Freigabe Einbahnstraße**
 Straße: Hauptstraße
 Länge: Ca. 380 Meter
 Schulverbindung: Nein
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: kurzfristig

Lage:



IST-Zustand: Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist.

Maßnahme: Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 5.000 €

Begründung: Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und senkt das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs. Dadurch werden Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht. Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden durch illegales Gehwegfahren werden verhindert.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Ja

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**
 Straße: Kastanienallee
 Länge: Ca. 300 Meter
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben.

Maßnahme: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges und Freigabe für den Radverkehr.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **200.000 €**

Begründung: -

Sonstiges:

Verbindung: Hünfeld - Burghaun

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Hünfeld

Kommune 2: -

Straße: Ludwig-Erhard-Straße

Bike+Ride: Nein

Länge: Ca. 900 Meter

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

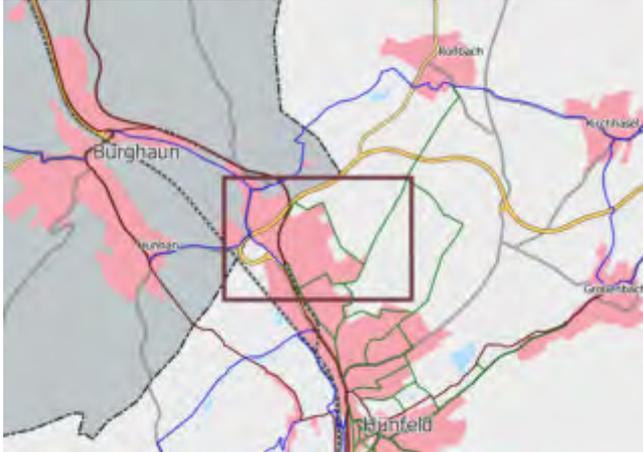
Baulast: Kommune

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

Alternative: Nein

Umsetzungshoriz.: langfristig

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist unbefestigt.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitt im Zuge der Erweiterung des Industriegebietes Nord/ Ost ("Ludwig-Erhard-Straße").

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 100.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Hünfeld - Nüst

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Hünfeld

Kommune 2: -

Straße: L 3176

Bike+Ride: Nein

Länge: Ca. 500 Meter

DTV Kfz/24h: 3499

Schulverbindung: Nein

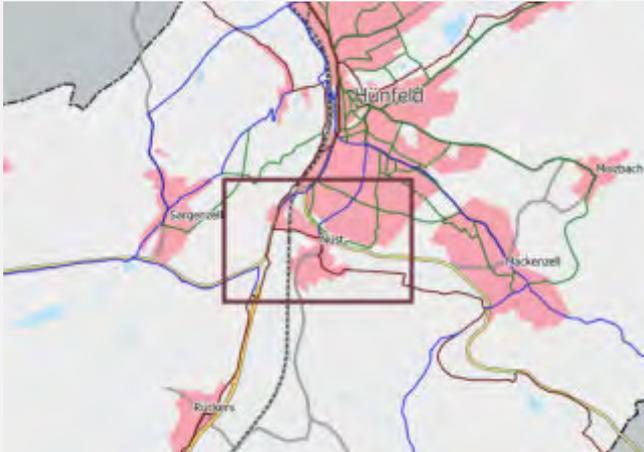
Baulast: Land

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

Alternative: Nein

Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h. Derzeit können Radfahrende den unbefestigten Weg parallel zur L 3176 nutzen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn (In der Dall) des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kostenrahmen: 350.000 €

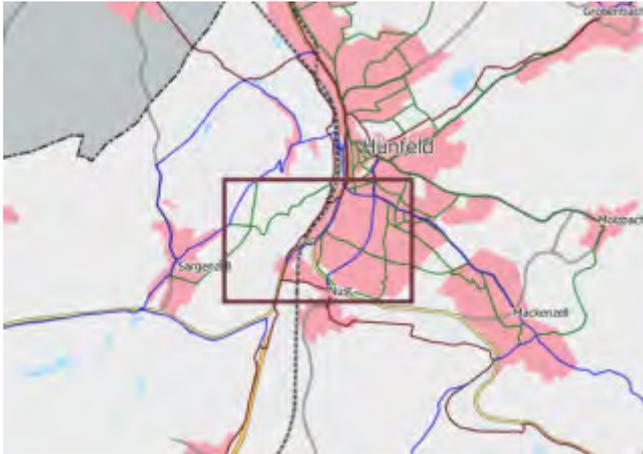
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für Radfahrende geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 11609
 Baulast: Kommune / Land
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**
 Straße: Fuldaer Straße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine Möglichkeit für den Radverkehr von Norden kommend (Fuldaer Str.) in die Schillerstr. einzubiegen.

Maßnahme: Es soll ein sicherer Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Bordsteinabsenkungen in Frage.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **10.000 €**

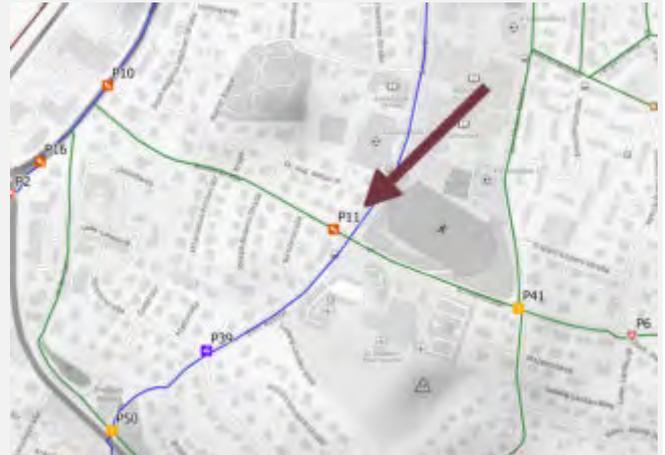
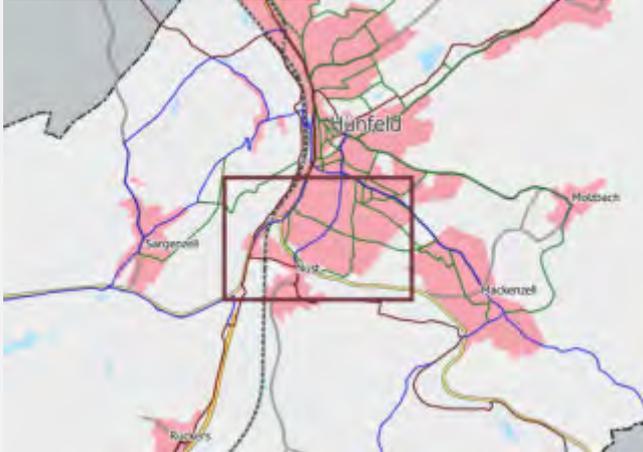
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**
 Straße: Schillerstr.
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Der straßenbegleitende Radweg endet ohne geregelten Übergang auf die Fahrbahn.

Maßnahme: Es soll ein sicherer Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Bordsteinabsenkungen in Frage.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 10.000 €

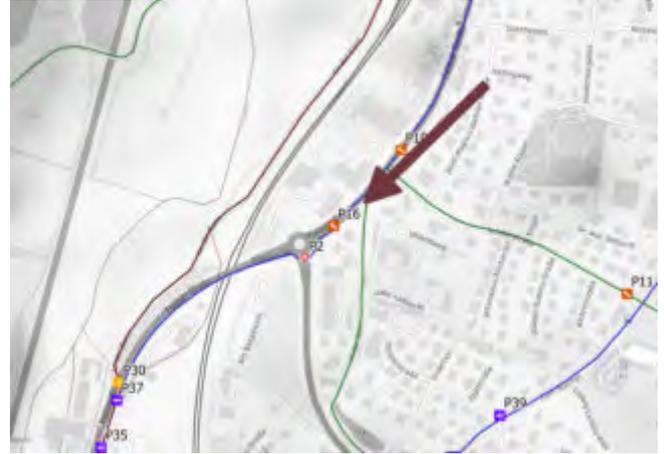
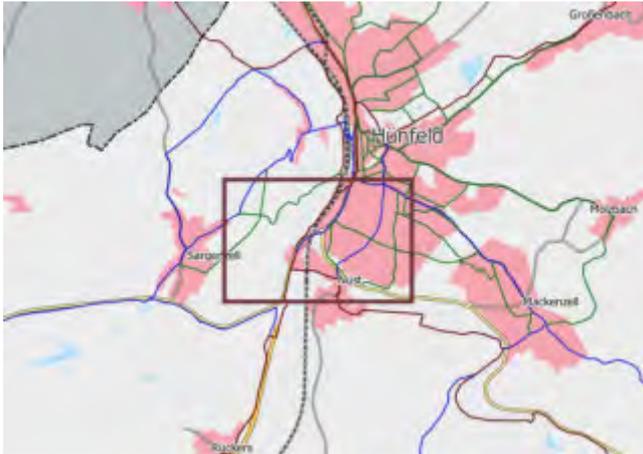
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 11609
 Baulast: Kommune / Land
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**
 Straße: Fuldaer Straße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Der für den Radverkehr freigegebene Gehweg stellt aufgrund der geringen Wegebreite ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden dar.

Maßnahme: Es soll ein sicherer Übergang von der Fahrbahn auf den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg bzw. vom Gehweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Querungshilfen in Frage.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Kostenrahmen: **10.000 €**

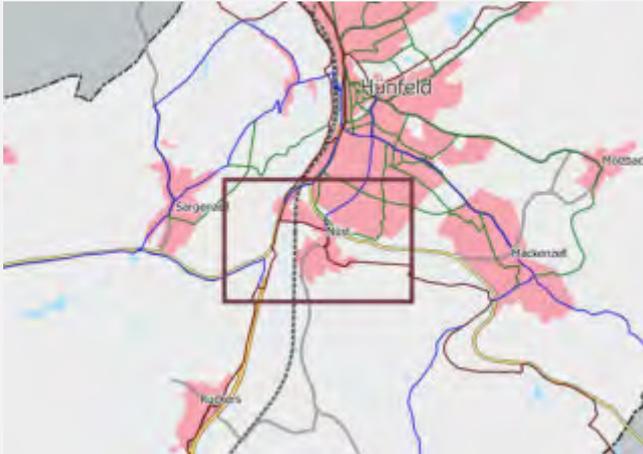
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**
 Straße: Dammersbacher Str.
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: langfristig

Lage:



IST-Zustand: Der straßenbegleitende Radweg endet ohne geregelten Übergang auf die Fahrbahn.

Maßnahme: Es soll ein sicherer Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Bordsteinabsenkungen in Frage.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 10.000 €

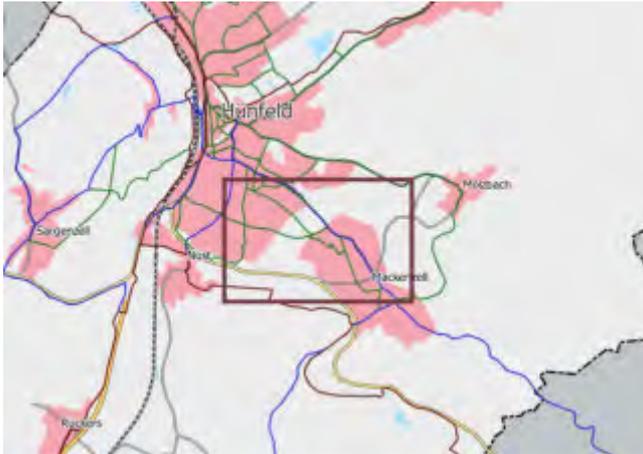
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**
 Straße: Zum Flurküppel
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: langfristig

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein geregelter Übergang vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn bzw. von der Fahrbahn auf den gemeinsamen Geh- und Radweg.

Maßnahme: Es soll ein sicherer Übergang vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn bzw. von der Fahrbahn auf den gemeinsamen Geh- und Radweg geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Bordsteinabsenkungen in Frage.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 10.000 €

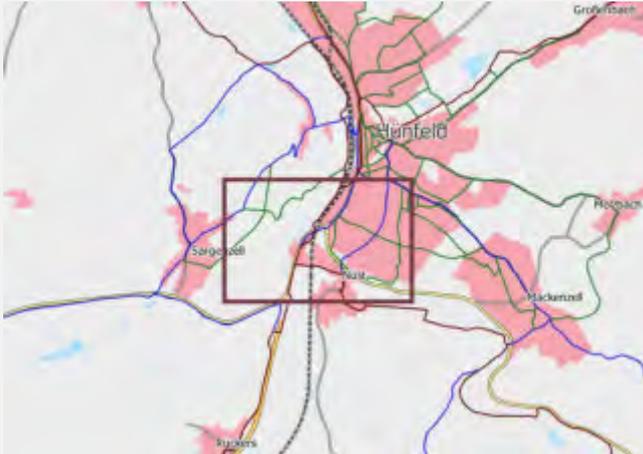
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 11609
 Baulast: Land
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Vorfahrtsregelung ändern**
 Straße: L 3176 / Fuldaer Straße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Vorfahrtssituation ist unklar, da straßenbegleitenden Radwege, die nicht weiter als fünf Meter von der Fahrbahn abgesetzt sind, Vorfahrt haben.

Maßnahme: Vorfahrt Radverkehr durch farbige Furtmarkierung und StVO-Beschilderung verdeutlichen.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **1.500 €**

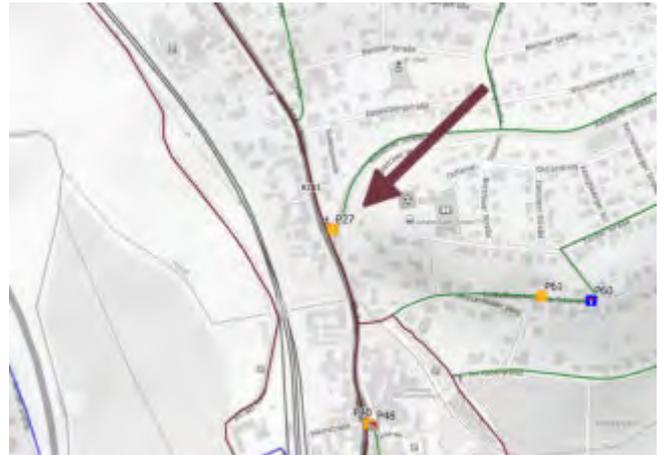
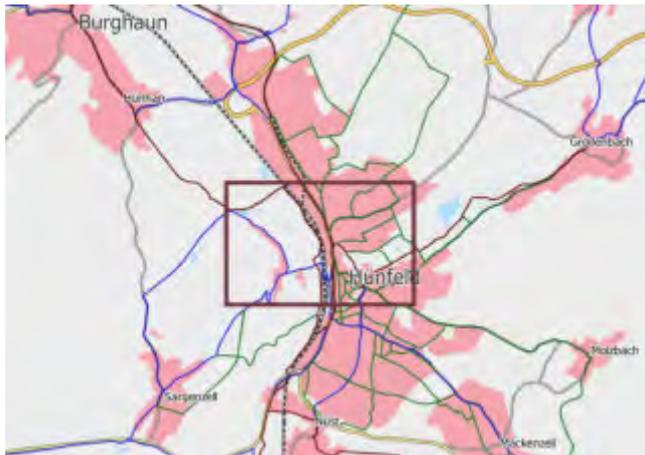
Begründung: Straßenbegleitende Radwege (an höher klassifizierten Straßen) sind gegenüber gering belasteten Zufahrten zu bevorzugen, sofern sie nicht mehr als fünf Meter abgesetzt geführt werden. Die Bevorzugung reduziert Zeitverluste und macht Radfahren attraktiver.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 4168
 Baulast: Land
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Sonstiges**
 Straße: L 3171 / Dasdorfer Straße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: langfristig

Lage:



IST-Zustand: Die Führung für linksabbiegende Radfahrende von der Rasdorfer Str. auf Niedertor ist unklar.

Maßnahme: Markierung eine Fahrradweiche.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **1.000 €**

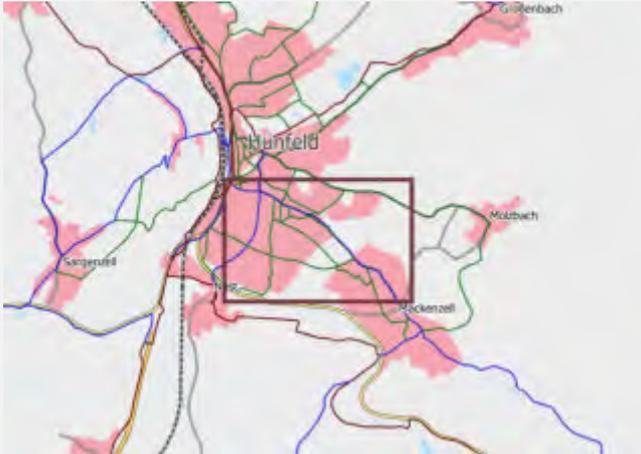
Begründung: Die Markierung der Fahrradweiche verdeutlicht die Führung am Knotenpunkt und rückt den Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Dadurch steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Vorfahrtsregelung ändern**
 Straße: Mackenzeller Staße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Vorfahrtssituation ist unklar.

Maßnahme: Vorfahrt Radverkehr durch Entfernen des VZ 240 "Gemeinsamer Geh- und Radweg" mit Zusatzzeichen 1012-31 "Ende" verdeutlichen. Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den Kfz-Verkehr. Die genehmigungsrechtliche Prüfung durch die Fachkommissionen steht aus.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Kostenrahmen: **1.500 €**

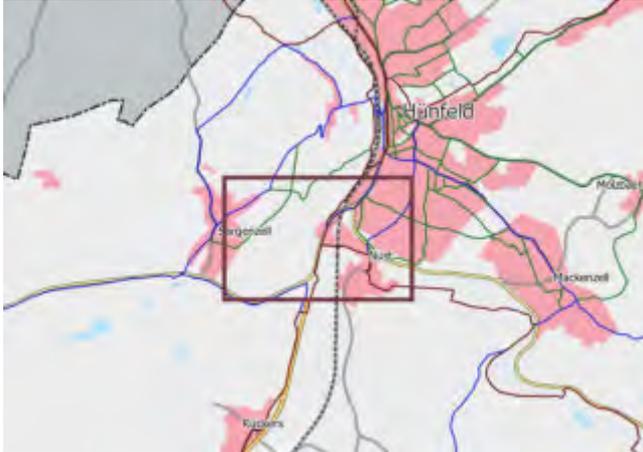
Begründung: Straßenbegleitende Radwege (an höher klassifizierten Straßen) sind gegenüber gering belasteten Zufahrten zu bevorzugen, sofern sie nicht mehr als fünf Meter abgesetzt geführt werden. Die Bevorrechtigung reduziert Zeitverluste und macht Radfahren attraktiver.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 11609
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Sonstiges**
 Straße: Fuldaer Straße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Keine sichere Querung der Fuldaer Straße möglich.

Maßnahme: Neubau einer Unterführung der Fuldaer Str. parallel zu den Gleisen.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Kostenrahmen:

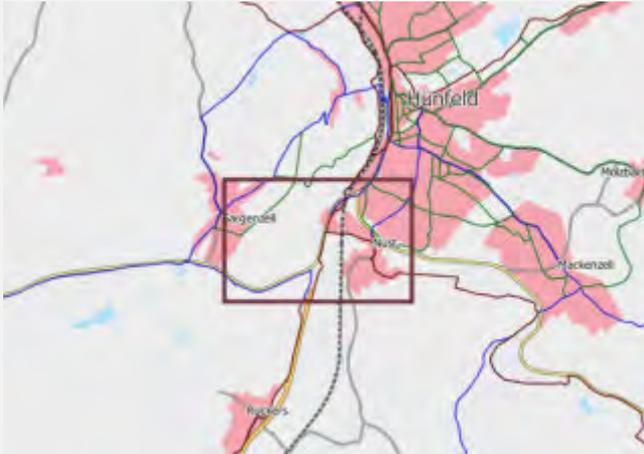
Begründung: Es wird eine sichere Quermöglichkeit der Fuldaer Str. ohne Zeitverluste für den Radverkehr geschaffen.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: 11609
 Baulast: Land
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**
 Straße: L 3176 / Fuldaer Straße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Regionale Verbindung
 Umsetzungshoriz.: kurzfristig

Lage:



IST-Zustand: Einseitiger Zweirichtungsradweg quert Einmündungsbereich.

Maßnahme: Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **2.500 €**

Begründung: Die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. (Dies gilt insbesondere bei Zweirichtungsradwegen).

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Land
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**
 Straße: K 121 / Hauptstraße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Auf der Gartenstraße existieren keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens auf der Gartenstraße. Umsetzung der Maßnahme im Zuge von Umplanung / Umbau des Knotenpunktes.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **1.000 €**

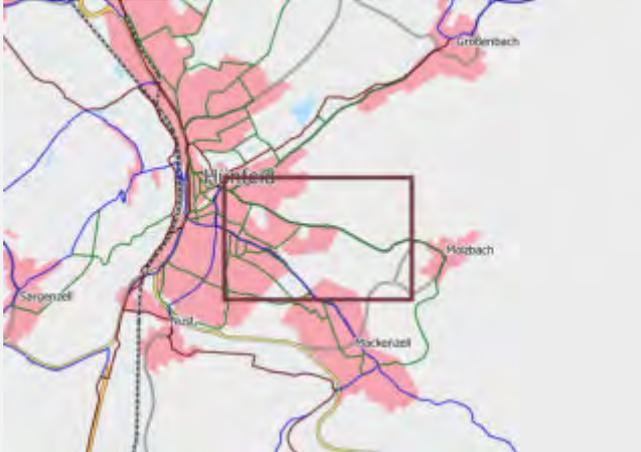
Begründung: Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens auf der Gartenstraße rückt Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Dadurch steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Landkreis
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Vorfahrtsregelung ändern**
 Straße: K 121 / Molzbacher Straße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: kurzfristig

Lage:



IST-Zustand: Vorfahrtssituationen sind an allen Ein- / Ausmündungen unklar, da straßenbegleitenden Radwege, die nicht weiter als fünf Meter von der Fahrbahn abgesetzt sind, Vorfahrt haben.

Maßnahme: Vorfahrt Radverkehr durch farbige Furtmarkierung und StVO-Beschilderung verdeutlichen.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **1.500 €**

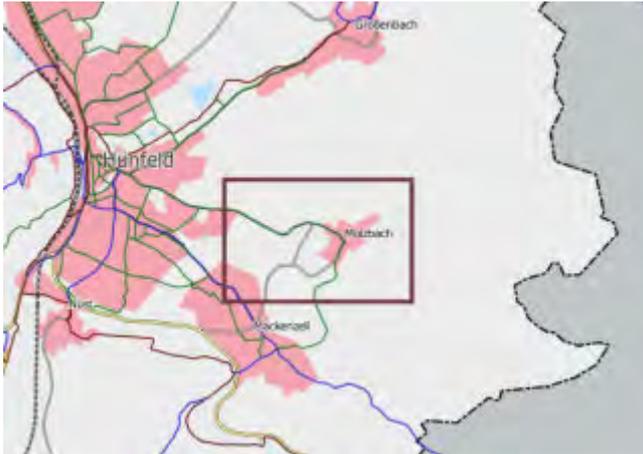
Begründung: Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorzugt werden.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Nein
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**
 Straße: Am Hain
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: langfristig

Lage:



IST-Zustand: Der straßenbegleitende Radweg endet ohne geregelten Übergang auf die Fahrbahn.

Maßnahme: Es soll ein sicherer Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen in Frage.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 5.000 €

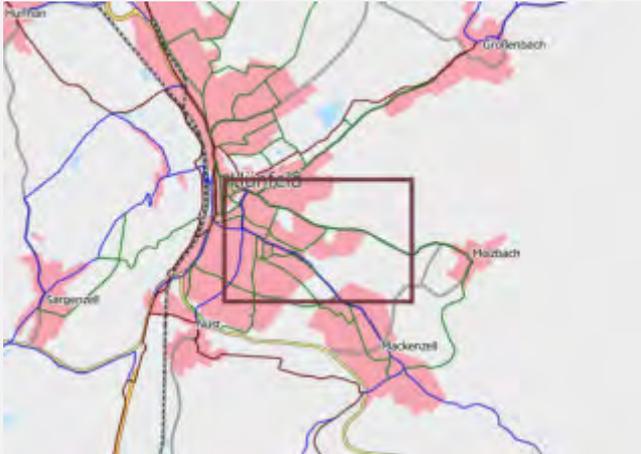
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Ja

Maßnahmentyp: **Vorfahrtsregelung ändern**
 Straße: Prof. Eugen-Gomringer-Weg
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: kurzfristig

Lage:



IST-Zustand: Vorfahrtssituation ist unklar.

Maßnahme: Vorfahrt Radverkehr durch farbige Furtmarkierung und StVO-Beschilderung verdeutlichen.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **1.500 €**

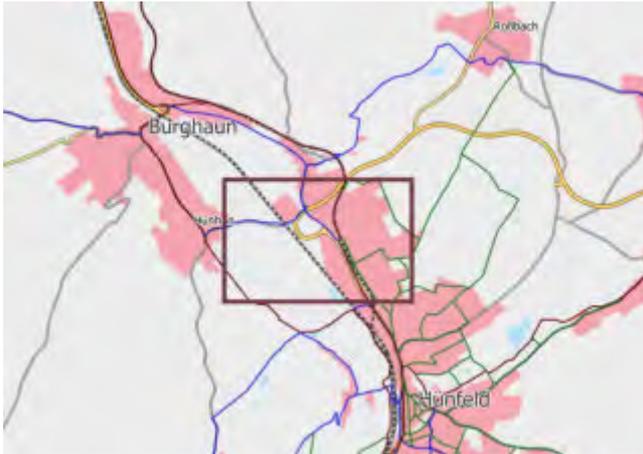
Begründung: Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorzugt werden.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Vorfahrtsregelung ändern**
 Straße: Zum Wolfsgraben
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Vorfahrtssituation ist unklar, da straßenbegleitenden Radwege, die nicht weiter als fünf Meter von der Fahrbahn abgesetzt sind, Vorfahrt haben.

Maßnahme: Vorfahrt Radverkehr durch farbige Furtmarkierung und StVO-Beschilderung verdeutlichen.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **1.500 €**

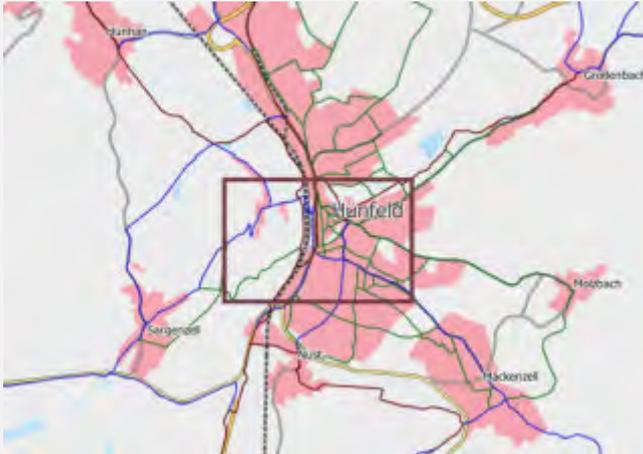
Begründung: Straßenbegleitende Radwege (an höher klassifizierten Straßen) sind gegenüber gering belasteten Zufahrten zu bevorzugen, sofern sie nicht mehr als fünf Meter abgesetzt geführt werden. Die Bevorzugung reduziert Zeitverluste und macht Radfahren attraktiver.

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Sonstiges**
 Straße: Fuldaer Berg
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: kurzfristig

Lage:



IST-Zustand: Das VZ 209-10 "Vorgeschriebene Fahrtrichtung links" ist nicht für den Radverkehr freigegeben.

Maßnahme: Anbringen des Zusatzzeichens 1022-10 "Radfahrer frei"

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: < 500 €

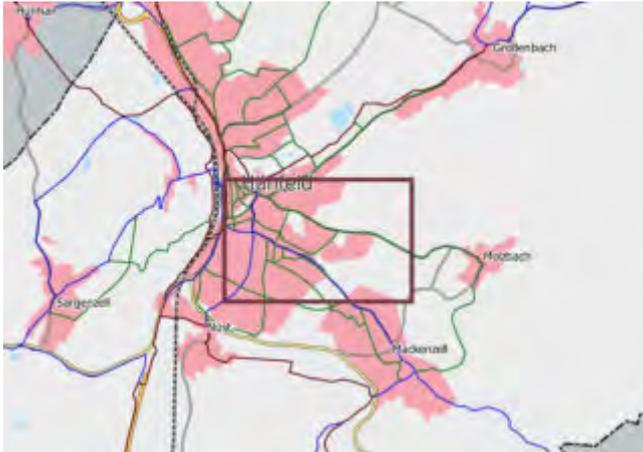
Begründung: -

Sonstiges: -

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**
 Straße: Molzbacher Straße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: mittelfristig

Lage:



IST-Zustand: Der straßenbegleitende Radweg endet ohne geregelten Übergang auf die Fahrbahn.

Maßnahme: Es soll ein sicherer Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen in Frage.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 5.000 €

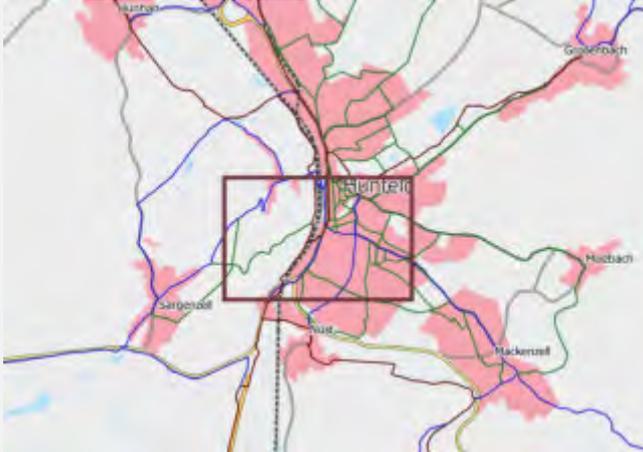
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges:

Verbindung: -
 Kommune 1: Hünfeld
 Kommune 2: -
 Bike+Ride: Ja
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Kommune
 Alternative: Nein

Maßnahmentyp: **Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**
 Straße: Klingelstraße
 Länge: -
 Schulverbindung: Ja
 Netzkategorie: Nahräumliche Verbindung
 Umsetzungshoriz.: langfristig

Lage:



IST-Zustand: Auf der Klingelstr. existieren keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens im unmittelbaren Kreuzungsbereich der Klingelstr..

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **1.000 €**

Begründung: Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens auf der Bahnhofstr. und Klingelstr. rückt den Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Dadurch steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr.

Sonstiges:

Anlage 08

Tabelle Maßnahmenpriorisierung

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022

Nr	Beschreibung	Straße / Verbindung	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S15	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen. Prüfung durch die Anliegenden und die Verkehrskommission steht aus.	St. Vitus Straße	Kommune	A	100000 €
S29	Verbreiterung des vorhandenen Gehweges und Freigabe für den Radverkehr.	Kastanienallee	Kommune	A	200000 €
P10	Es soll ein sicherer Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Bordsteinabsenkungen in Frage.	Fuldaer Straße	Kommune / Land	A	10000 €
P16	Es soll ein sicherer Übergang von der Fahrbahn auf den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg bzw. vom Gehweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Querungshilfen in Frage.	Fuldaer Straße	Kommune / Land	A	10000 €
P17	Es soll ein sicherer Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Bordsteinabsenkungen in Frage.	Dammersbacher Str.	Kommune	A	10000 €
P30	Neubau einer Unterführung der Fuldaer Str. parallel zu den Gleisen.	Fuldaer Straße	Kommune	A	Offen
P71	Es soll ein sicherer Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen in Frage.	Molzbacher Straße	Kommune	A	5000 €
P2	Vorfahrt Radverkehr durch farbige Furtmarkierung und StVO-Beschilderung verdeutlichen.	L 3176 / Fuldaer Straße	Land	A	1500 €
P7	Vorfahrt Radverkehr durch farbige Furtmarkierung und StVO-Beschilderung verdeutlichen.	Zum Wolfsgraben	Kommune	A	1500 €
P34	Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den	L 3176 / Fuldaer Straße	Land	A	2500 €
P70	Anbringen des Zusatzzeichens 1022-10 "Radfahrer frei"	Fuldaer Berg	Kommune	A	< 500
P73	Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens im unmittelbaren Kreuzungsbereich der Klingelstr..	Klingelstraße	Kommune	A	1000 €
S17	Ausbau des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.	Hersfelder Straße	Kommune	B	70000 €
S8	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn (In der Dall) des Radwegs.	L 3176	Land	B	350000 €
S24	Neuordnung bzw. Reduzierung der Kfz-Stellplätze, sodass Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Markierung von Piktogrammketten. Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch beispielsweise Aufpflasterung der Einmündungsbereiche.	Im Honigfeld	Kommune	B	Offen

P11	Es soll ein sicherer Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Bordsteinabsenkungen in Frage.	Schillerstr.	Kommune	B	10000 €
P19	Es soll ein sicherer Übergang vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn bzw. von der Fahrbahn auf den gemeinsamen Geh- und Radweg geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen und Bordsteinabsenkungen in Frage.	Zum Flurküppel	Kommune	B	10000 €
S2	Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.	Fuldaer Berg / Töpferstraße / Großenbacher Tor	Kommune	B	5000 €
P3	Vorfahrt Radverkehr durch Entfernen des VZ 240 "Gemeinsamer Geh- und Radweg" mit Zusatzzeichen 1012-31 "Ende" verdeutlichen. Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den Kfz-Verkehr. Die genehmigungsrechtliche Prüfung durch die Fachkommissionen steht aus.	Mackenzeller Straße	Kommune	B	1500 €
P27	Markierung eine Fahrradweiche.	L 3171 / Dasdorfer Straße	Land	B	1000 €
P48	Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens auf der Gartenstraße. Umsetzung der Maßnahme im Zuge von Umplanung / Umbau des Knotenpunktes.	K 121 / Hauptstraße	Land	B	1000 €
P66	Vorfahrt Radverkehr durch farbige Furtmarkierung und StVO-Beschilderung verdeutlichen.	K 121 / Molzbacher Straße	Landkreis	B	1500 €
P69	Vorfahrt Radverkehr durch farbige Furtmarkierung und StVO-Beschilderung verdeutlichen.	Prof. Eugen-Gomringer-Weg	Kommune	B	1500 €
S10	Ausbau des betrachteten Gehweges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.	In der Dall	Kommune	B	40000 €
S26	Die Treppe soll zur Rampe ausgebaut und gestalterisch aufgewertet werden.	Hessentagsweg	Kommune	B	200000 €
S16	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Hünfeld - Mackenzell	Kommune	C	500000 €
S30	Asphaltieren des betrachteten Abschnitt im Zuge der Erweiterung des Industriegebietes Nord/ Ost ("Ludwig-Erhard-Straße").	Ludwig-Erhard-Straße	Kommune	C	100000 €
P68	Es soll ein sicherer Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen Markierungen in Frage.	Am Hain	Kommune	C	5000 €
S28	Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.	Hauptstraße	Kommune	C	5000 €
S22	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Radweg.	Wallweg / Landerneau-Allee	Kommune	D	200000 €
S11	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Karl-Medler-Straße	Kommune	D	250000 €
S20	Schaffung von Radwegen im Zuge der Neugestaltung der "Landerneuallee"	Landerneau-Allee	Kommune	D	500000 €

Anlage 09

Teilbericht Abstellanlagen

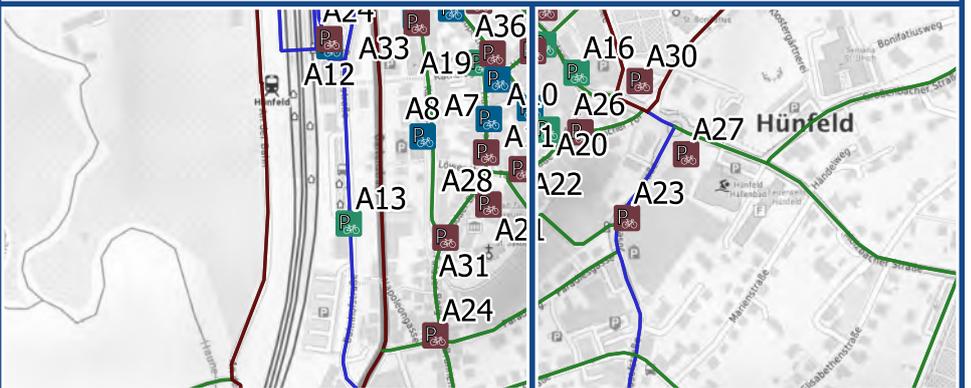
Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022

Fahrradabstellanlagen



Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld

Anlage 09
Teilbericht Abstellanlagen



Auftrag:

Stadt Hünfeld

Magistrat der Stadt Hünfeld
Konrad-Adenauer-Platz 1
30688 Hünfeld



Bearbeitung:

M.Sc. Marco von der Heyden

M.Eng. Paul Fremer

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 – 94 94 21 61 - 00

E-Mail: kontakt@rv-k.de

Homepage: www.rv-k.de



Frankfurt am Main, Mai 2022

Inhalt

1	Grundlagen und Methodik.....	2
2	Analyse und Empfehlung	5
2.1	Hünfeld Bahnhof	5
2.2	Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen	6
2.3	Öffentliche Einrichtungen	8
2.4	Schulen.....	10
2.5	Sport- und Freizeiteinrichtungen	11
2.6	Zusammenfassung	12
3	Sonstiges	22
3.1	E-Bike-Ladestation	22
3.2	Privatflächen im Einzelhandel.....	22
4	Allgemeine Empfehlungen	22

1 Grundlagen und Methodik

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen „Hinweise zum Fahrradparken“¹.

Als entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (**Tabelle 1**) definiert. Danach richten sich die angestrebten Ausprägungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Als Faustregel gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

¹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurz (< 2 h)	Mittel (2-9 h)	Lang (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	+
Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Boxen)	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	+
Schulen / Ausbildungsstätten	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

Grundvoraussetzungen für jede Fahrradabstellanlage sind die schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²) und eine Anschließmöglichkeit, die keine Schäden an Fahrrädern verursacht.

Grundsätzlich sind Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln (s. **Abbildung 1**) auszustatten. Diese bieten sowohl eine gute Standfestigkeit als auch ein komfortables und sicheres Anschließen des Fahrrads. Sie entsprechen dem moderneren Standard. Ungeeignet, aber weit verbreitet, ist der Ab-



Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet)



Abbildung 2: Typ Felgenklemmer (ungeeignet)

stelltyp Felgenklemmer (s. **Abbildung 2**). Dieser ermöglicht kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bietet keine Standfestigkeit und führt beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Lauf-
rädern.

Im Rahmen der Befahrung wurden alle Fahrradabstellanlagen an Zielen des Alltagsradverkehrs im Kernstadtbereich erfasst und bewertet. Das Untersuchungsgebiet ist in **Abbildung 3** dargestellt.



Abbildung 3: Untersuchungsgebiet Abstellanlagen Kernstadtbereich der Stadt Hünfeld (Hintergrundkarte: OpenStreetMap & Mitwirkende)

Besonderes Augenmerk lag auf Abstellmöglichkeiten am Bahnhof, in der Innenstadt, an öffentlichen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen sowie größeren Einkaufsmärkten. Darauf aufbauend und unter Berücksichtigung der Konzeptstudie zur Innenstadtumgestaltung² wurden Standortvorschläge erarbeitet, um das Angebot an Abstellanlagen systematisch zu erweitern.

² Konzept zur Neugestaltung der Verkehrs-, Pflaster- und Platzflächen in der Innenstadt von Hünfeld

Alle dokumentierten Anlagen und Standortempfehlungen, die im Zuge des Konzeptes erarbeitet wurden, sind mit einer Anlagennummer (z.B. „A12“) gekennzeichnet. Eine tabellarische Auflistung folgt in **Kapitel 2.6**. Zudem sind die Ergebnisse in einer Online-Karte im Web GIS unter folgendem Link erreichbar:

www.rv-k.de/Huenfeld/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

2 Analyse und Empfehlung

Eine wichtige Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen, also in der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Dabei ist die Mitnahme von Fahrrädern insbesondere durch eingeschränkte Kapazitäten im Berufsverkehr nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar. Umso wichtiger sind die gute Erreichbarkeit der Haltestellen als auch zielnahe, sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten. Aufgrund des Untersuchungsgebietes der Stadt Hünfeld fällt ausschließlich der Bahnhof in diese Betrachtung.

2.1 Hünfeld Bahnhof

Der Bahnhof Hünfeld verfügt über eine überdachte Abstellanlage (A12) im unmittelbaren Erschließungsbereich des Bahnhofes. Darüber hinaus sind die Gleise mittels Rampe für den Radverkehr erreichbar. Die Distanzen zu alltäglichen Zielen befinden sich in bis zu 3 km Entfernung und sind damit gut für die Fahrradnutzung geeignet. Eine Einschränkung stellen teilweise stärkere Höhenunterschiede im und um den Kernstadtbereich dar.



Abbildung 4: Überdachte Abstellanlage am Bahnhof Hünfeld



Abbildung 5: Wild-parkende Fahrräder unmittelbar neben der Abstellanlage am Bahnhof Hünfeld

In unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig befindet sich eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 16 Stellplätzen in Form von Felgenklemmern (s. **Abbildung 4** und **Abbildung 5**). Sie wird sich mit mo-

torisierten Krafträdern geteilt und weist eine hohe Anzahl an wild-parkenden Fahrrädern unmittelbar neben der Anlage auf, was ein Hinweis auf die geringe Attraktivität von Felgenklemmern hinsichtlich Standsicherheit, Diebstahlschutz und Bedienbarkeit sein kann.

Es ist davon auszugehen, dass zum Zeitpunkt der Befahrung am 16.04.2021 aufgrund der Witterungsverhältnisse (9 °C), der verringerten Mobilität aufgrund der Covid-19-Pandemie und der Schulferien eine vergleichsweise geringe Auslastung der Abstellanlagen herrschte. Es waren vier von 16 Stellplätzen belegt. Weitere sechs Fahrräder wurden am Gelände neben der Anlage angeschossen. Zusätzliche öffentliche Abstellanlagen wurden im Bereich des Bahnhofs nicht identifiziert.

Empfehlung

Die Bestandsanlage soll durch eine zweite überdachte Anlage ergänzt werden (A24), welche die Kapazität verdoppeln und die Attraktivität durch geeignete Anlagentypen (Anlehnbügel) steigern soll.

In den Sommermonaten außerhalb der Schulferien sollte die Abstellanlage am Bahnhof bezüglich ihrer Auslastung und ggf. wild abgestellten Fahrrädern beobachtet werden. Auch das Abstellen von motorisierten Krafträdern kann zu einer schnellen Auslastung der Anlage führen und ist folglich ebenfalls zu berücksichtigen.

2.2 Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen

Besuchende des örtlichen Einzelhandels stellen Fahrräder in der Regel kurzzeitig und möglichst zielnah ab. Existieren keine zielnahen oder unattraktive Abstellanlagen, werden Fahrräder „wild“ abgestellt. Dies kann zu Behinderungen von zu Fuß Gehenden insbesondere von mobilitäts-eingeschränkten Personen führen. Beim Anlehnen der Fahrräder können „wild“ abgestellte Fahrräder zu Schäden an Fassaden, Schaufenstern oder Stadtmobiliar führen.

Der Kernstadtbereich der Stadt Hünfeld verfügt über ein attraktives Angebot an Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung. Insbesondere im Bereich um den Konrad-Adenauer-Platz konzentrieren sich diese Ziele. Teilweise existieren dort private Abstellanlagen (ca. 3 Anlagen – Felgenklemmer). Des Weiteren bestehen vereinzelt Anlagen (Typ: Beta HT), die den Anforderungen entsprechen. Diese befinden sich beispielsweise auf dem Konrad-Adenauer-Platz oder auf der Mittel- (s. **Abbildung 7** und **Abbildung 8**) als auch Kaiserstr. (s. **Abbildung 9**). Dahingegen zeigt **Abbildung 10** eine private Abstellanlage vor dem Rewe in der Lindenstr. Im Bereich des Haune Centers konnten keine Abstellanlagen identifiziert werden.



Abbildung 7: Abstellanlage (Beta HT) auf der Hauptstr.



Abbildung 8: Abstellanlage (Beta HT) auf der Mittelstr.



Abbildung 9: Abstellanlage (Beta HT) auf der Kaiserstr. vor Sparkasse



Abbildung 10: Private Abstellanlage (Felgenklemmer) an der Lindenstr. (Rewe)

Empfehlung

An den untersuchten Standorten des Einzelhandels, der Gastronomiebetrieben und Lebensmittelmärkte existieren in der Regel geeignete Fahrradabstellanlagen des Anlagentyps Beta HT. Zusätzlich zu den privat aufgestellten Anlagen bilden diese eine gute Grundlage. Dort wo möglich, wird empfohlen, zielnahe Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für Fahrradbügel zu nutzen (z.B. in einem ersten Schritt sollte dies jeweils auf einem Pkw-Stellplatz erfolgen. Bei einer hohen Auslastung können weitere Pkw-Stellplätze umgewandelt werden. Besonders geeignet sind beispielsweise Pkw-Stellplätze auf dem Parkplatz Klosterstr. (A30) oder in Großenbacher Tor (A16).

Es wird empfohlen die Anzahl an zielnahen Abstellmöglichkeiten durch weitere Anlagen desselben Typs zu ergänzen. Südlich der Innenstadt auf der Straße Großenbacher Tor wurden zusätzliche Standortvorschläge erarbeitet (A22 und A26 s. Abbildung 11 und Abbildung 12), da dort keine Anlagen existieren, jedoch weiterer Einzelhandel vorhanden ist und gleichzeitig Anwohnende durch das Angebot profitieren.

Die Stadt Hünfeld hat auf den privaten Flächen bei bestehenden Lebensmittelmärkten keine direkte Möglichkeit zur Einflussnahme (z.B. A16). Es wird vorbehaltlich der Vorgaben der Stellplatzsatzung empfohlen, auf die Betreibenden zuzugehen und über die fehlenden bzw. ungeeigneten Abstellanlagen zu informieren.



Abbildung 11: Standortvorschlag A22 (Anlehnbügel)



Abbildung 12: Standortvorschlag A26 (Entfall Pkw-Stellplatz)

2.3 Öffentliche Einrichtungen

An öffentlichen Einrichtungen sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl erforderlich. Hierbei muss bei den Nutzungsansprüchen zwischen Besuchenden und Mitarbeitenden unterschieden werden. Während Besuchende zentrale und leicht auffindbare Abstellplätze am Eingangsbereich benötigen, können die Abstellanlagen von Mitarbeitenden abseits der Haupteingänge untergebracht werden. Eine Überdachung der Abstellplätze für Mitarbeitende ist wünschenswert, für die der Besuchenden ist sie verzichtbar.

An der Bibliothek in der Kaiserstr. befindet sich eine Abstellanlage (Typ: Beta HT) mit 6 Stellplätzen (A8 s. **Abbildung 13**). Am Kegelspielhaus sind unmittelbar vor dem Eingang zwei weitere Anlage vorhanden (A14 und A15 s. **Abbildung 14**).



Abbildung 13: Anlage an der Bibliothek (A8)



Abbildung 14: Anlehnbügel am Kegelspielhaus (A15)

Empfehlung

An den öffentlichen Einrichtungen sind nahezu an allen Standorten geeignete Fahrradabstellanlagen im Umfeld der Eingänge vorhanden. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen für Besuchende ist in der Regel gedeckt.

Überdachte Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende konnten vor Ort nicht festgestellt werden. Existieren solche Anlagen nicht, sollte die Nachrüstung an geeigneten Stellen in Betracht gezogen werden. In unmittelbarer Nähe zum Kegelspielhaus bietet sich hierzu insbesondere das Parkhaus am Rathaus an. Ein Fahrradkäfig – exemplarisch in **Abbildung 15** dargestellt – dient als sichere Abstellmöglichkeit für Mitarbeitende und verfügt je nach Ausgestaltung über eine elektronisch Zugangsregelung, die mittels Zahlencode oder Chipkarte funktioniert. Die Anlage kann je nach Flächenverfügbarkeit kleiner dimensioniert werden, sollte jedoch über ausreichend Stellplätze verfügen und Bewegungsfreiheit gewährleisten. Üblicherweise befinden sich Servicestationen als flankierende Maßnahme (s. **Abbildung 16**) im Bereich der Anlage, sodass kleine Reparaturen direkt vor Ort vorgenommen werden können.



Abbildung 15: Vorschlag Fahrradkäfig für sichere Abstellanlage im Parkhaus am Rathaus



Abbildung 16: Exemplarische Darstellung einer Service-Station als begleitenden Maßnahme

2.4 Schulen

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab. Lediglich in Begleitung der Eltern sollten Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter mit dem Fahrrad zur Schule oder in den Kindergarten fahren. Es sind daher nur wenige Abstellplätze für Fahrräder der Kinder erforderlich. Für Lehrende und Erziehende werden idealerweise überdachte Abstellanlagen benötigt.

Im Rahmen der Dokumentation wurden ausschließlich Abstellanlagen an weiterführenden und berufsbildenden Schulen untersucht. An weiterführenden Schulen ist der potenzielle Anteil an Radfahrenden Schülerinnen und Schülern sehr hoch.

In der Jahnstraße befinden sich die Wigbertschule, Konrad-Zuse-Schule und Jahn Schule als Teil des Schulzentrums. Es existieren neben einer zentralen Abstellanlage, die Platz für 72 Fahrräder bietet (s. **Abbildung 17**), weitere Abstellanlagen (A4 und A5), die jedoch durch nicht im Boden verankerte Felgenklemmer gekennzeichnet sind und deren Fläche sich mit motorisierten Krafträdern geteilt wird. (s. **Abbildung 18**). An der Sporthalle befindet sich eine weitere Anlage (A3), die insgesamt 8 Stellplätze (Felgenklemmer) umfasst.



Abbildung 17: Fahrradkäfig am Schulzentrum (A17)



Abbildung 18: Anlage für Fahrräder (Felgenklemmer) und motorisierte Krafträder (A4)

Empfehlung

Alle Abstellanlagen des Typs Felgenklemmer (A3 - A5) im Bereich des Schulzentrums sollten durch Anlehnbügel ersetzt werden, um eine höhere Standsicherheit und besseren Diebstahlschutz zu bieten. Je nach Auslastung der Anlagen (Fahrräder / motorisierte Krafträder) sollte eine Erweiterung der Anlage in Betracht gezogen werden.

2.5 Freizeiteinrichtungen

32% aller zurückgelegten Wege entfallen auf den Freizeitbereich³. Dort ist die Affinität zur Nutzung des Fahrrads besonders hoch. Zeitgemäße Abstellanlagen an Sport- und Freizeiteinrichtungen sind daher besonders wichtig und können die Attraktivität der Fahrradnutzung in der Freizeit weiter steigern. Dies gilt insbesondere für Freilufteinrichtungen, die in der Regel nur bei gutem Wetter genutzt werden.

Am Freibad befindet sich unmittelbar am oberen Eingang des Freibades eine Anlage mit 86 Stellplätzen des Typs Beta HT. Auf einer zusätzlichen Fläche im Bereich der Pkw-Stellplätze vor dem Freibad existieren weitere Abstellmöglichkeiten, jedoch ohne Anlagen. Diese Fläche teilen wird sich mit motorisierten Krafträdern geteilt. Diese Anlage dient als Erweiterungsfläche im Fall von Belastungsspitzen, wobei Fahrräder ausschließlich freistehend geparkt werden können. Sie bietet schätzungsweise 20-30 Stellplätze für Fahrräder, ohne dabei motorisierte Krafträder einzubeziehen.



Abbildung 19: Erweiterungsfläche Freibad (A1)



Abbildung 20: Anlage am Freibad (A2)

Da Freibäder während der Saison durch eine sehr hohe Anzahl an Besuchenden geprägt sind, sollten Beobachtungen durchgeführt werden, um die Auslastung der Anlage zu ermitteln. Aufgrund des in stetig zunehmenden Radverkehrsanteils kann eine Erweiterung der Anlage bei erhöhter Auslastung in Frage kommen. Aufgrund der Wetterverhältnisse in der Freibadsaison ist eine Überdachung zum Schutz vor Witterungseinflüssen nicht notwendig.

³ MiD 2008, infas, DLR, 2010, Berlin

Empfehlung:

Generell wird an allen Freizeiteinrichtungen das Anbringen von Fahrradbügeln empfohlen. Die Bepflanzung im Bereich der Anlage A1 am Freibad kann für das Abstellen der Fahrräder missbraucht werden, sodass es zu Schäden an den Bäumen kommen kann. Um dies zu verhindern, wird empfohlen Anlehnbügel in entsprechender Anzahl zu installieren. Hierfür ist eine genauere Ermittlung der benötigten Stellplätze während der Freibadsaison notwendig.

Da sich die Anlage A1 direkt am Eingang des Freibads befindet, stellt diese eine besonders attraktive Anlage aufgrund ihrer Zielnähe dar. Es ist daher mit einer besonders hohen Auslastung zu rechnen. Eine Erweiterung der Anlage sollte gleichermaßen in Betracht gezogen werden, sofern die Beobachtung zur Auslastung ein entsprechendes Ergebnis vorlegen.

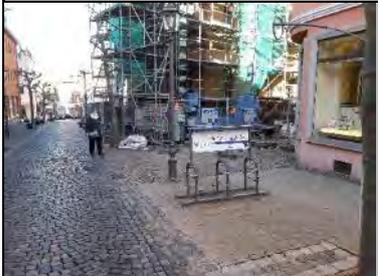
2.6 Zusammenfassung

Auf den folgenden Seiten werden alle dokumentierten (**Tabelle 2**) und empfohlenen Abstellanlagen (**Tabelle 3**) tabellarisch aufgelistet.

Tabelle 2: Dokumentation Abstellanlagen Kernstadtbereich Stadt Hünfeld

Station	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Hünfeld Bahnhof								
	A12	16	Felgenklemmer	+	ja	25		Zahlreiche wild abgestellte Fahrräder
<p><i>Hünfeld:</i> Nur eine Hälfte der Anlage steht für Fahrräder, die andere für motorisierte Krafträder zur Verfügung. Auf der West-Seite des Bahnhofs existieren keine Abstellanlagen.</p>								
Standort	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Im Haselgrund								
	A1	Ca. 20-30	Freistehend	o	Nein	-		Fahrräder und motorisierten Krafträder teilen sich Anlage

Standort	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Landerneau-Allee Freibad								
	A2	86	Beta HT	+	Nein	0	-	-
Jahnstr.								
	A3	8	Felgenklemmer	+	Nein	0	-	-
Jahnstr.								
	A4	6	Freistehend / Felgenklemmer	--	Nein	0	-	-
Jahnstr.								
	A5	18	Freistehend / Felgenklemmer	o	Nein	0	-	-

Standort	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Hauptstr.								
	A6	6	Beta HT	o	Nein	0	1	Abstellanlage steht auf Fläche der Bepflanzung.
Hauptstr.								
	A7	6	Beta HT	++	Nein	0	-	Straßenbeleuchtung kann Hindernis darstellen.
Kaiserstr.								
	A8	6	Beta HT	++	Nein	0	-	-
Kaiserstr.								
	A9	2	Beta HT	++	Nein	0	-	Ausreichend Stellplätze für Kund*innen, jedoch nicht für Beschäftigte

Standort	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Konrad-Adenauer-Platz								
	A10	4	Beta HT	-	Nein	0	-	Zwei von Vier Stellplätzen durch Pflanzkübel nicht nutzbar.
Mittelstr.								
	A11	6	Beta HT	++	Nein	0	-	-
Bahnhofstr.								
	A13	6	Felgenklemmer	-	Nein	0	-	Drei Stellplätze nicht nutzbar, da zur Wand hinzeigend. Privat
Kegelspielhaus								
	A14	6	Felgenklemmer	o	Nein			Kein Bild vorhanden

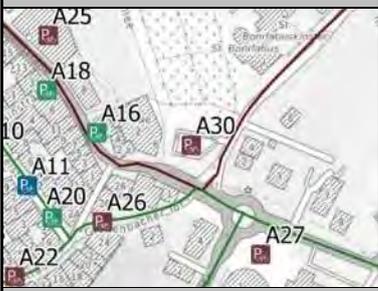
Standort	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Kegelspielhaus								
	A15	6	Felgenklemmer	+	Nein	15	-	-
Lindenstr. Rewe								
	A16	6	Felgenklemmer	+	Nein	0	-	Privat
Jahnstr.								
	A17	72	Anlehnbügel	++	Nein	0	-	Schuleigene Abstellanlage. Zugang wird über das Sekretariat koordiniert. Privat
Hainstr.								
	A18	6	Felgenklemmer	o	Nein	0	-	Mind. Ein Stellplatz entfällt aufgrund schlechter Zugänglichkeit (Bepflanzung). Privat

Standort	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Konrad-Adenauer-Platz								
	A19	4	Felgenklemmer	+	Nein	0	-	Privat
Mittelstr.								
	A20	4	Felgenklemmer	-	Nein	0	-	Ein Stellplatz entfällt aufgrund schlechter Zugänglichkeit (Bepflanzung). (Privat)

Tabelle 3: Standortvorschläge zur Erweiterung des Stellplatzangebotes

Standort	Nr. Abstellanlage	Typ Anlage	Überdachung	Bemerkung
Kirchplatz				
	A21	Anlehnbügel	Nein	<i>Kein Bild vorhanden</i>
Töpferstr.				
	A22	Anlehnbügel	Nein	Entfall eines Pkw-Stellplatzes
Josefstr.				
	A23	Anlehnbügel	Optional	<i>Kein Bild vorhanden</i>
Fuldaer Berg / Brunnenstr.				
	A24	Anlehnbügel	Nein	<i>Kein Bild vorhanden</i>

Standort	Nr. Abstellanlage	Typ Anlage	Überdachung	Bemerkung
Parkhaus am Rathaus				
	A25	Fahrradkäfig mit Anlehnbügel und elektr. Zugangskontrolle	Ja	s. Kapitel 2.3
Großenbacher Tor				
	A26	Anlehnbügel	Nein	Entfall eines Pkw-Stellplatzes
Konrad-Zuse-Platz				
	A27	Anlehnbügel	Optional	Kein Bild vorhanden
Hauptstr.				
	A28	Anlehnbügel	Nein	Entfall eines Pkw-Stellplatzes

Standort	Nr. Abstellanlage	Typ Anlage	Überdachung	Bemerkung
Vinzenz von Paul Schule				
	A29	Anlehnbügel	Optional	<i>Kein Bild vorhanden</i>
Parkplatz Klosterstr.				
	A30	Anlehnbügel	Nein	<i>Kein Bild vorhanden. Entfall des Pkw-Stellplatzes</i>
Fuldaer Berg				
	A31	Anlehnbügel	Nein	
Goldrain / Hauptstr.				
	A32	Anlehnbügel	Nein	<i>Kein Bild vorhanden</i>

In **Anlage 10** befindet sich ein ergänzender Plan zur Übersicht der dokumentierten Anlagen und der Standortvorschläge entsprechend der oben dargestellten **Tabelle 2** und **Tabelle 3**. Zusätzlich sind die Ergebnisse online dauerhaft im Web GIS einsehbar.

3 Sonstiges

3.1 E-Bike-Ladestation

Die Reichweite von Elektrofahrrädern ist für den Alltagsverkehr in der Regel ausreichend. Bei maximaler Motorunterstützung ist eine Reichweite von mindestens 25 Kilometer üblich. Durch das einfache Entnehmen des Akkus kann dieser an der Arbeitsstelle oder zuhause unkompliziert geladen werden.

Ein Bedarf an E-Bike-Ladestationen im Alltagsverkehr besteht folglich nicht.

Im Freizeitverkehr kann aufgrund längerer Strecken ein Bedarf am „Nachladen“ der Elektrofahrräder bestehen. Aufgrund des lang andauernden Ladevorgangs kann dies aber nur in Kombination mit längeren Aufenthalten, also im Bereich von Gastronomie oder Freizeiteinrichtungen sinnvoll sein.

3.2 Privatflächen im Einzelhandel

Die Stadtverwaltung kann aktiv auf Gewerbetreibende zugehen und diese über die Sinnhaftigkeit von Fahrradabstellplätzen informieren. Den Gewerbetreibenden kann darüber hinaus angeboten werden, dass die Gemeinde Fahrradbügel zur Verfügung stellt und montiert, sofern die Gewerbetreibenden dafür geeignete Flächen auf Ihrem Grundstück zur Verfügung stellen. In der Regel ist die Notwendigkeit der zur Verfügung zu stellenden Fahrradstellplätze der Stellplatzsatzung zu entnehmen.

4 Allgemeine Empfehlungen

Ziel sollte es sein, im gesamten Kernstadtbereich einheitliche Abstellanlagen zu schaffen. Es wird empfohlen, dass der kommunale Bauhof eine gewisse Anzahl an bspw. Anlehnbügeln anschafft und diese im Bereich der öffentlichen Flächen kontinuierlich montiert. Aktuell befinden sich ausschließlich in der Innenstadt einheitliche Anlagen des Typs Beta HT (s. z.B. **Abbildung 13**). Dieses Modell zeichnet sich durch eine gute Standsicherheit und Bedienbarkeit aus, nimmt jedoch im Gegensatz zu einem Anlehnbügel (s. z.B. **Abbildung 17**) mehr Fläche ein. Daher sollte die Montage von Anlehnbügeln vor dem Hintergrund einer maximalen Anzahl an Stellplätzen auf einer begrenzten Fläche bevorzugt werden, sofern nicht aus anderen Gründen der Anlagentyp Beta HT umgesetzt werden soll.

Insbesondere bei größeren Abstellanlagen ist bei der weiteren Planung der Leitfaden Fahrradabstellanlagen des Hessischen Verkehrsministeriums heranzuziehen⁴.

⁴ Leitfaden Fahrradabstellanlagen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2020

Im Leitfaden Fahrradabstellanlagen sind unter anderem verschiedene geeignete Typen von Abstellanlagen aufgeführt.

Bei der Angebotsplanung ist die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenräder und Fahrräder mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben einen höheren Flächenbedarf. Dies sollte bei der Bemaßung der Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen kann bei Flächenknappheit auch auf Kosten von Pkw-Stellplätzen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich effektiver in der Flächennutzung. Laut Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden.“⁵

Eine Förderung ist beispielsweise durch das Programm "Nahmobilität" möglich. Es ist angedacht im Haushalt 2023 Mittel für die Umrüstung der Abstellanlagen auf Anlehnbügel an geeigneten Standorten vorzusehen. Derzeit beraten hierzu die relevanten Kommissionen.

⁵ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Anlage 10

Plan 6 - Abstellanlagen Kernstadt

Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld 2022

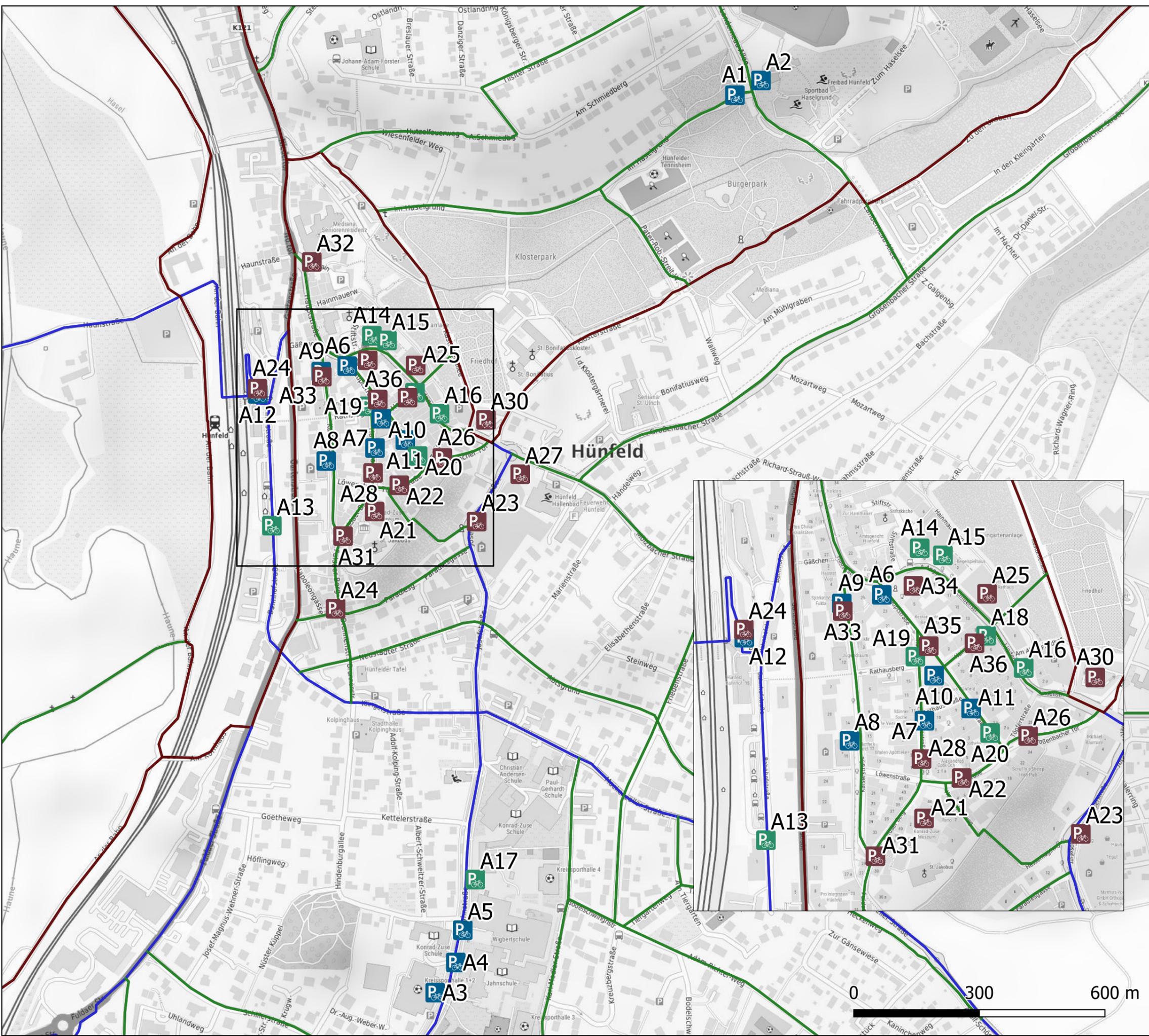
Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld

Abstellanlagen

-  Öffentlich
-  Privat
-  Standortvorschlag

Zielnetz Radverkehr 2035

-  Regionale Radverkehrsverbindung
-  Nahräumliche Radverkehrsverbindung
-  Innergemeindliche Radverkehrsverbindung



Anlage 10

Plan 06: Abstellanlagen Kernstadt

Projekt: Radverkehrskonzept
Stadt Hünfeld

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 30.05.2022

Kartengrundlage: Mapbox, eigene Bearbeitung

Datengrundlage: Openstreetmap Contributors