



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Hünfeld

Schlussbericht

Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Auftraggeber: Stadt Hünfeld
Konrad-Adenauer-Platz 1
36088 Hünfeld

Auftragnehmer: Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
Tel.: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
E-Mail: info@bbwgmbh.de

Bearbeitung: Dr.-Ing. Lothar Bondzio
Johannes Schwarte, M. Sc.
Manuel von den Eichen, M. Sc.

Projektnummer: 3.2386

Datum: September 2024

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangssituation / Aufgabenstellung	3
1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung	3
1.2 Vorgehensweise	4
2 Grundstruktur des Planungsraums	5
2.1 Geografische Lage	5
2.2 Siedlungsstruktur und Flächennutzungen.....	5
2.3 Einbindung in das regionale Verkehrsnetz	5
3 Öffentlichkeitsarbeit	7
3.1 Internetauftritt	7
3.2 Projektbeirat	7
3.3 Öffentlichkeitsarbeit nach Abschluss des Verkehrsentwicklungsplans	8
4 Bestandsaufnahme.....	9
4.1 Methodik.....	9
4.2 Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur.....	9
4.2.1 Fußverkehr.....	9
4.2.2 ÖPNV.....	11
4.2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	15
4.2.4 Ruhender Verkehr	18
4.3 Bestandsaufnahme Verkehrssicherheit	20
4.3.1 Methodik	20
4.3.2 Knotenpunkt Klingelstraße / Josefstraße.....	21
4.3.3 Knotenpunkt Fuldaer Straße / Klingelstraße.....	21
4.3.4 Streckenabschnitt Brückenmühle.....	22
4.4 Online-Befragung der Bürger zum Thema Verkehr.....	23
4.5 Makroskopisches Verkehrsmodell.....	24
4.5.1 Methodik	24
4.5.2 Analysefall.....	25
5 Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse).....	28
5.1 Methodik.....	28
5.2 Fußverkehr.....	28
5.3 ÖPNV.....	30
5.4 MIV / Ruhender Verkehr	32
6 Zukünftige Leitlinien und Ziele für die Mobilität in Hünfeld.....	33



7	Prognose des Verkehrsaufkommens	35
7.1	Prognose-Nullfall 2035.....	35
7.2	Prognose-Planfälle	39
7.2.1	Planfall 1: Erschließung neuer Wohngebiete in Verbindung mit einer Südtangente ...	39
7.2.2	Planfall 2: Einbahnstraßensystem am Schulzentrum.....	42
7.2.3	Planfall 3: Verkehrsberuhigung der Rasdorfer Straße	43
7.2.4	Planfall 4: Einbahnstraßenregelung im Innenstadtbereich	44
8	Handlungsfelder und Maßnahmen.....	46
8.1	Methodik.....	46
8.2	Maßnahmensteckbriefe	47
8.3	Maßnahmen	49
8.4	Fördermöglichkeiten	50
9	Evaluierungskonzept (Controlling).....	53
9.1	Strategische Evaluierung	53
9.2	Operative Evaluierung	54
10	Zusammenfassung.....	57
	Literaturverzeichnis.....	59
	Anlagenverzeichnis	60

Zur besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachform verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für alle Geschlechter.



1 Ausgangssituation / Aufgabenstellung

1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Für die Stadt Hünfeld wurde ein Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet, welches für Verwaltung und Politik als strategischer Leitfaden und Entscheidungshilfe für die Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrsbereich in den nächsten 10 bis 15 Jahren dienen soll.

Um in Hünfeld auch künftig ein entsprechendes Verkehrsnetz aufrecht zu erhalten, ist eine gesamtstädtische verkehrskonzeptionelle Planung erforderlich. Ziel eines Verkehrsentwicklungsplanes ist die stadt-, sozial- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs in Hünfeld. Besonderer Wert wurde dabei auf die Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes gelegt, das die Belange aller Verkehrsträger gleichermaßen (Radverkehr, Fußgängerverkehr, ÖPNV, fließender und ruhender Kfz-Verkehr) berücksichtigt. Der Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Einen wesentlichen Schwerpunkt der Planung bildete die Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung moderner Mobilitätsangebote.

Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgte über den gesamten Verfahrensablauf eine intensive Beteiligung der Bürger sowie der einzelnen Interessensverbände in Hünfeld. Der gesamte Planungsprozess wurde begleitet von einem Projektbeirat, der aus Vertretern der Verkehrskommission, der Behörden (Polizei, Nahverkehrsgesellschaft), des ADAC, des ADFC, der Fahrschulen, der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und der Verwaltung bestand.



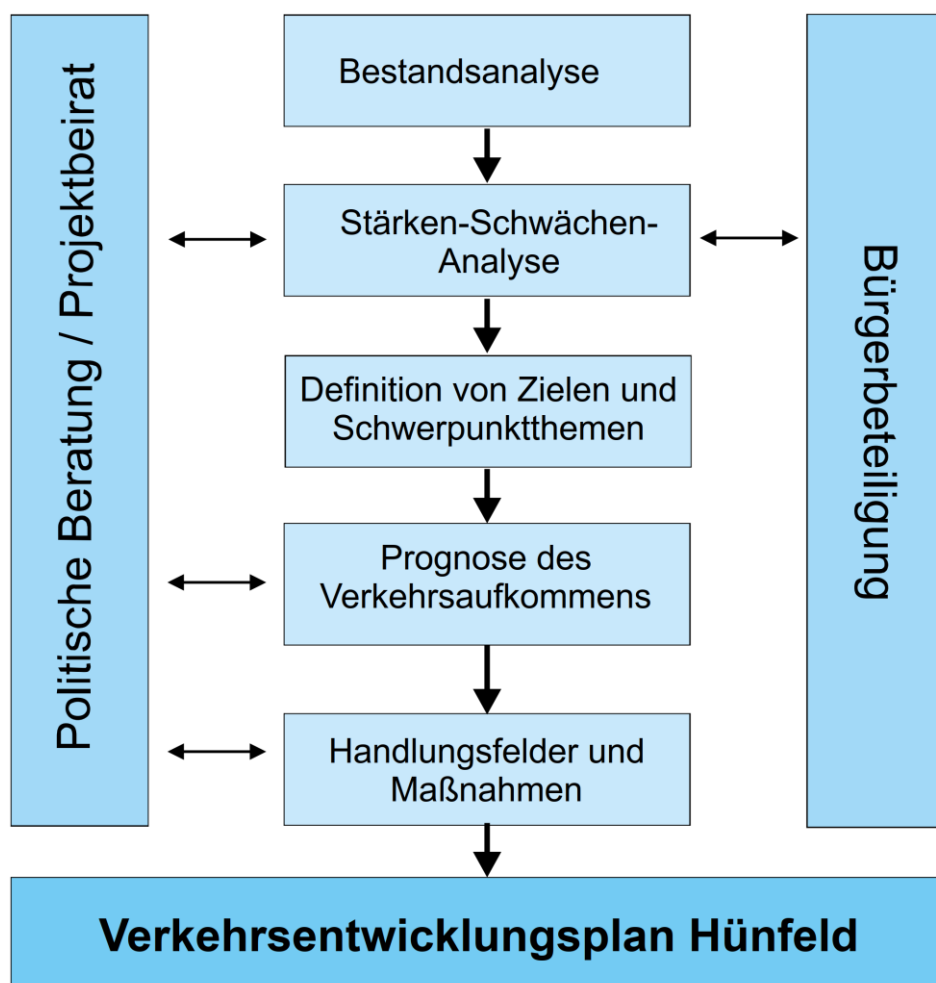
1.2 Vorgehensweise

Der Verkehrsentwicklungsplan setzt sich aus den folgenden Bausteinen zusammen:

- Bestandsaufnahme
- Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse)
- Definition von Zielen und Schwerpunktthemen
- Prognose des Verkehrsaufkommens 2035
- Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen
- Handlungskonzept und Umsetzungsstrategien
- Evaluierungskonzept

Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgte über den gesamten Verfahrensablauf eine intensive Beteiligung der einzelnen Interessensverbände sowie der Bürger in Hünfeld. Der gesamte Planungsprozess wurde begleitet von einem Projektbeirat, der aus Vertretern der Verkehrskommission, der Behörden (Polizei, Nahverkehrsgesellschaft), des ADAC, des ADFC, der Fahrschulen, der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und der Verwaltung bestand. In vier Sitzungen des Projektbeirats wurden Arbeitsergebnisse präsentiert und zur Diskussion gestellt. Dabei wurden Anregungen der Mitglieder des Projektbeirats in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt. Der Projektbeirat ist lediglich ein Instrument zur frühzeitigen Abstimmung der Planungsinhalte. Die Entscheidung über die Konzepte bleibt den zuständigen politischen Gremien vorbehalten.

Die Vorgehensweise ist in der folgenden Grafik skizziert.



2 Grundstruktur des Planungsraums

2.1 Geografische Lage

Der Untersuchungsraum des Verkehrsentwicklungsplans umfasst das gesamte Stadtgebiet Hünfeld inklusive der Stadtteile. Im Zuge der Bearbeitung stellte sich heraus, dass die verkehrlichen Problemstellen nahezu ausschließlich den Kernstadtbereich betreffen.

Die etwa 16.900 Einwohner zählende Stadt Hünfeld befindet sich in Osthessen. Sie liegt im nördlichen Bereich des Landkreises Fulda. Hünfeld nimmt die Funktion eines Mittelzentrums ein. Die Entfernung zum Oberzentrum und zur Stadt Fulda beträgt etwa 20 km. Die Stadtstruktur ist durch die Kernstadt sowie die umliegenden Stadtteile Dammersbach, Großenbach, Kirchhasel, Mackenzell, Malges, Michelsrombach, Molzbach, Nüst, Oberfeld, Oberrombach, Roßbach, Rudolphshan, Rückers und Sargenzell geprägt.

2.2 Siedlungsstruktur und Flächennutzungen

Die Siedlungsstruktur der Stadt Hünfeld ist im Wesentlichen sehr kompakt. Die umliegenden Stadtteile Dammersbach, Großenbach, Kirchhasel, Mackenzell, Malges, Michelsrombach, Molzbach, Nüst, Oberfeld, Oberrombach, Roßbach, Rudolphshan, Rückers und Sargenzell liegen außerhalb des Kernsiedlungsbereichs.

Die umliegenden Stadtteile sind durch Wohnsiedlungsbereiche teilweise mit Mischnutzung (Wohnen, Gewerbe und Landwirtschaft) geprägt. In der Kernstadt befinden sich neben Wohnsiedlungsbereiche, eine Fußgängerzone, ein Schulzentrum, ein Krankenhaus, ein Sitz der Bundespolizeiabteilung sowie eine Justizvollzugsanstalt. Industrie- und Gewerbegebiete befinden sich im Norden der Stadt sowie an der Autobahnanschlussstelle Hünfeld/Schlitz der der Autobahn A 7.

2.3 Einbindung in das regionale Verkehrsnetz

Die Stadt Hünfeld liegt etwa 8 km von der Autobahn A 7 (Anschlussstelle Hünfeld Schlitz) entfernt. Der Anschluss an das Autobahnnetz wird über die L 3176 sichergestellt. Über die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 27 ist zudem eine direkte Anbindung an die Städte Fulda und Bad Hersfeld gegeben. Über die B 84 besteht zudem eine gute Anbindung an die östlich des Stadtgebiets gelegenen Städte und Gemeinden.

Über den zentral gelegenen Konrad-Zuse-Bahnhof besteht ein Anschluss an das Regionalverkehrsnetz und über Fulda an das IC-Netz der Deutschen Bahn. Der Konrad-Zuse-Bahnhof und der unmittelbar angrenzende Omnibusbahnhof bilden die zentrale Anlaufstelle für den ÖPNV in Hünfeld.

Das Hauptstraßennetz in Hünfeld ist stark durch die in Nord-Süd-Richtung Straßenachse Fuldaer Straße – Gartenstraße – Hersfelder Straße geprägt. Im Zuge dieser Achse befinden sich auch die am stärksten belasteten Knotenpunkte im Stadtgebiet.

Insgesamt bietet die Stadt Hünfeld hinsichtlich ihrer verkehrlichen Anbindungen an das Fernstraßen-, Eisenbahn- und Luftverkehrsnetz (Flughafen Kassel, Frankfurt Flughafen) günstige Standortbedingungen.



Die Einbindung ins regionale Verkehrsnetz ist in der folgenden Abbildung grafisch dargestellt.

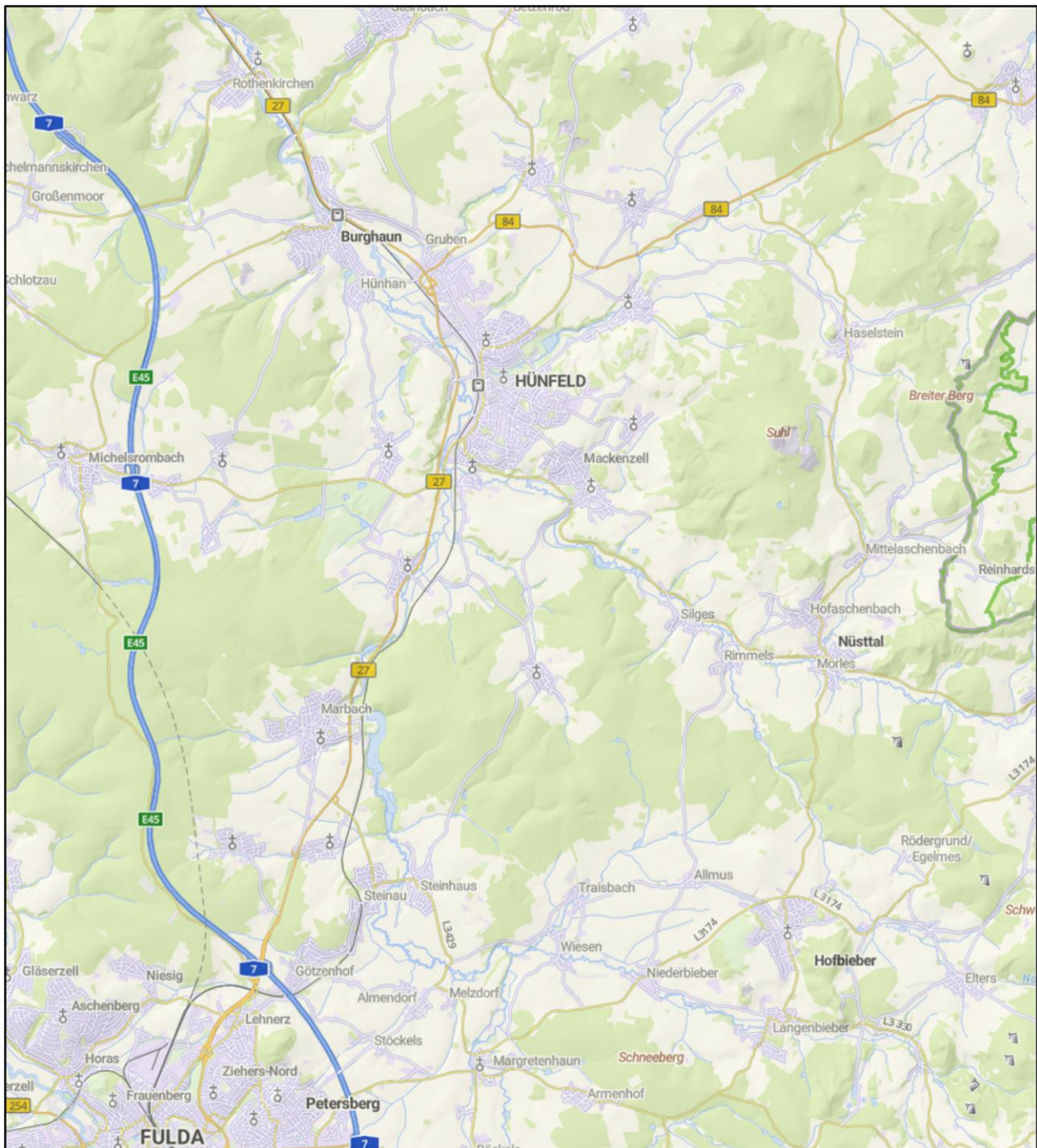


Abbildung 1: Einbindung in das regionale Verkehrsnetz (Quelle: Geoportal Hessen, 2023)



3 Öffentlichkeitsarbeit

Dem Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit wurde im Rahmen des Gesamtprojektes eine erhebliche Bedeutung beigemessen. Nur durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit in Verbindung mit einer aktiven Beteiligung der Bevölkerung der Stadt Hünfeld sowie der Vertreter unterschiedlicher Interessensgruppen kann ein konsens- und damit umsetzungsfähiger Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet werden.

3.1 Internetauftritt

Über den Verkehrsentwicklungsplan mit seinen Zielen und aktuellen Sachständen wurde die Öffentlichkeit auf einer zu diesem Zweck neu aufgebauten Homepage (www.huenfeld.bbwgmbh.de) während des gesamten Prozesses informiert. Die folgende Abbildung zeigt einen Screenshot des Internetauftritts.

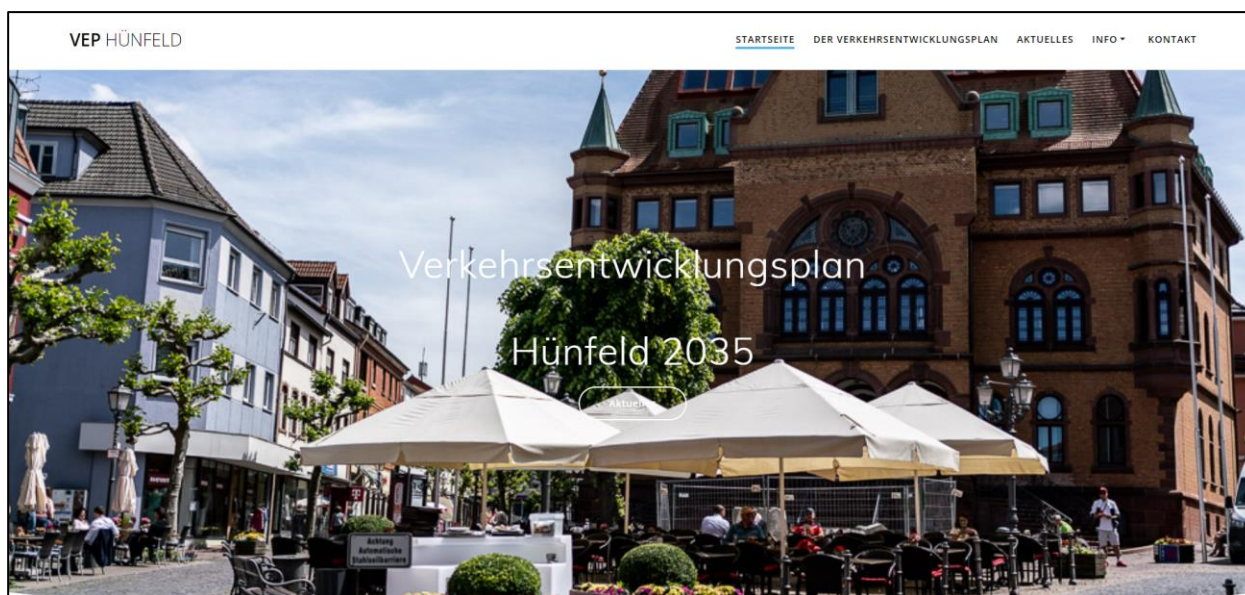


Abbildung 2: Internetauftritt des Verkehrsentwicklungsplans Hünfeld

Auch eine Ideenbox (vgl. Kapitel 4.4) war Teil der Homepage. Über dieses digitale Angebot konnten Anmerkungen, Hinweise und Ideen aus der Bevölkerung von Hünfeld eingeholt werden, die die Fachexpertise um die Ortskenntnis der Bürger ergänzt, die alltägliche am Verkehrsgeschehen in Hünfeld teilnehmen.

3.2 Projektbeirat

Von besonderer Bedeutung für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans war der Projektbeirat. Im Zuge von vier Veranstaltungen in Hünfeld mit jeweils etwa 20 Teilnehmern als Vertreter der verschiedenen Interessensgruppen (Verkehrskommission, Behörden (Polizei, Nahverkehrsgesellschaft), ADAC, ADFC, Fahrschulen, örtliche Straßenverkehrsbehörde und Verwaltung). Der Projektbeirat hat den gesamten Prozess begleitet und im Zuge der Sitzungen aktiv Einfluss auf die Ausgestaltung und Ausrichtung (vgl. Kapitel 6) des Verkehrsentwicklungsplans genommen.

Die Projektbeiratssitzungen fanden am 17. Januar 2023, 6. Juni 2023, 16. Oktober 2023 und 11. Dezember 2023 statt. Alle Veranstaltungen dauerten etwa 2 h und setzten sich aus einem Präsentationsteil (aktueller Stand der Bearbeitung und Impulsvorträge) und einem interaktiven Teil (Kleingruppenarbeiten bzw. -diskussionen über das jeweilige Thema der Veranstaltung) zusammen.



In der ersten Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse und Bürgerbeteiligung („Ideenbox“, vgl. Kapitel 4.4) präsentiert und um die Expertise der Beiratsmitglieder in Kleingruppengesprächen ergänzt. Dabei wurden im Zuge der Kleingruppenarbeit nicht nur Problemstellen oder -bereiche angeführt, sondern direkt über erste Lösungsansätze der Beiratsmitglieder diskutiert.

Die zweite Veranstaltung hatte den Schwerpunkt „Ziele der verkehrlichen Entwicklung in Hünfeld“. Aufbauend auf der Vorstellung der Stärken-Schwächen-Analyse sowie des Verkehrsmodells wurde in Kleingruppen über die Ausgestaltung der Ziele und Handlungsfelder für Hünfeld diskutiert. Die Beiratsmitglieder wiesen auf die aus ihrer jeweiligen Perspektive wichtigen Aspekte zu den einzelnen Fragestellungen hin und es wurde angeregt weitere Szenarien mit dem Verkehrsmodell zu untersuchen.

Im Zuge der dritten und vierten Veranstaltung wurden dem Projektbeirat die Maßnahmenpakete und einzelne Maßnahmen vorgestellt. Im Anschluss wurden Rückfragen beantwortet und die einzelnen Maßnahmen diskutiert.

3.3 Öffentlichkeitsarbeit nach Abschluss des Verkehrsentwicklungsplans

Um die Akzeptanz der Maßnahmen weiter zu steigern, sind verschiedene öffentlich wirksame Begleitmaßnahmen denkbar. Ein vielversprechender Handlungsansatz zur Verkehrsmittelwahlbeeinflussung hat in Deutschland in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen: das Mobilitätsmanagement.

Werden Mobilitätsbedürfnisse realisiert, entsteht Verkehr. Somit hat eine Steuerung (Management) der Mobilitätswünsche einen wirksamen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in den Städten und bietet einen Ansatz zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor. Mobilitätsmanagement versucht durch unterstützende Maßnahmen den Verkehrsteilnehmern ein bewussteres Mobilitätsverhalten nahe zu bringen. Hauptakteure des Mobilitätsmanagements sind hierbei Betriebe, Schulen, Wohnviertel und Veranstaltungsorte selbst, die den durch sie erzeugten Verkehr verantwortungsvoll beeinflussen. Dabei werden die Verkehrsteilnehmer durch eine Vielzahl von Strategien mittels Information, Beratung, Service-Angeboten und (finanziellen) Anreizen dazu motiviert ihr bisheriges Mobilitätsverhalten zu überdenken und gegebenenfalls zugunsten einer klimafreundlicheren Verkehrsteilnahme zu verändern. Mobilitätsmanagement ist beispielsweise für (neue) Wohnquartiere, (größere) Gewerbeansiedlungen oder die Schulen in Hünfeld sinnvoll.

Neben dem Mobilitätsmanagement gibt es verschiedene andere Vorgehensweisen, um das Bewusstsein der Bürger in Hünfeld hin zu einer klimafreundlichen und gesunden Mobilität weiter zu fördern. Hierbei kann die Gesundheitspolitik ein wesentlicher Antriebsfaktor sein. Der Zusammenhang zwischen Bewegungsarmut und den häufigsten Zivilisationskrankheiten wie z.B. Herz- / Kreislaufbeschwerden, Adipositas und Diabetes II ist seit langem bekannt.

Die Verkehrspolitik sollte dieses Thema in breit angelegten, ggf. überörtlichen Öffentlichkeitskampagnen als Instrument nutzen. Denkbar sind Kooperationen mit Krankenkassen, Sporthochschulen, Kassenärztlichen Vereinigungen etc. Weiterhin spielt die Vorbildfunktion eine große Rolle, um bei Menschen eine Verhaltensänderung zu bewirken, sodass die Stadtverwaltung auch hier einen positiven Einfluss auf die Bevölkerung haben kann.

Eine andere Möglichkeit, um das Verkehrsmittelwahlverhalten der Bürger zu beeinflussen, ist die aktive Einbindung der Nutzer in die Verkehrsplanung. Gerade auf kleinräumiger Ebene kann eine Befragung der Bürger oder eine Bürgeranhörung im Vorfeld der konkreten Planung einerseits für den Planer hilfreich sein und andererseits dem Bürger eine Gelegenheit zur Mitwirkung an der Verkehrsplanung innerhalb seines Quartiers geben.



4 Bestandsaufnahme

4.1 Methodik

Für die Kernstadt Hünfeld erfolgte eine verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur. Hierzu wurden die folgenden vorliegenden Daten und Konzepte mit Bezug zu Mobilität und Verkehr ausgewertet:

- Verkehrsentwicklungsplan 2003 [1]
- Radverkehrskonzept der Stadt Hünfeld aus dem Jahr 2022 [2]
- Nahverkehrsplan Kreis Fulda [3]
- Schulwegplan der Johann-Adam-Förster Schule [4]
- Verkehrsuntersuchungen im Auftrag der Stadt Hünfeld und im Rahmen von Investitionsvorhaben
- Daten der Straßenverkehrszählung 2015 im klassifizierten Straßennetz
- Verkehrserhebungen (BBW GmbH, Verkehrsbehörde)

Die vorliegenden Daten wurden durch Begehungen und Befahrungen vor Ort ergänzt. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in Form von Plandarstellungen grafisch aufgearbeitet.

4.2 Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur

4.2.1 Fußverkehr

Im Zuge der angebauten Straßen stehen größtenteils beidseitige, durch Borde von der Fahrbahn getrennte Gehwege zur Verfügung. Innerhalb der mit Zeichen 325 StVO ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereiche sind die Verkehrsflächen überwiegend als Mischverkehrsflächen gestaltet.

Die Benutzbarkeit und Sicherheit von Gehwegen wurde neben der zur Verfügung stehenden Breite insbesondere von der Überquerbarkeit der Straßen bestimmt. Hier kommen in Hünfeld die folgenden Querungshilfen zum Einsatz:

- Signalisierte Furt
- Fußgängerüberweg (Zeichen 350 StVO)
- Mittelinseln

Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und der eher kurzen Wege zwischen den Quellen und Zielen des Verkehrs liegen in der Kernstadt Hünfeld grundsätzlich sehr günstige Voraussetzungen für den Fußverkehr vor.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.1) zeigt die Lage der Wohngebiete, Gewerbe- und Industriegebiete, die Fußgängerzone und den Bereich der zentralen Nahversorgung sowie die für den Fußverkehr wichtigsten Ziele in Hünfeld. Darüber hinaus sind die Querungsmöglichkeiten des übergeordneten Straßennetzes dargestellt. Die Ortsdurchfahrt Fuldaer Straße / Gartenstraße / Niedertor / Hersfelder Straße stellt die größte Barriere für den nicht motorisierten Verkehr dar.



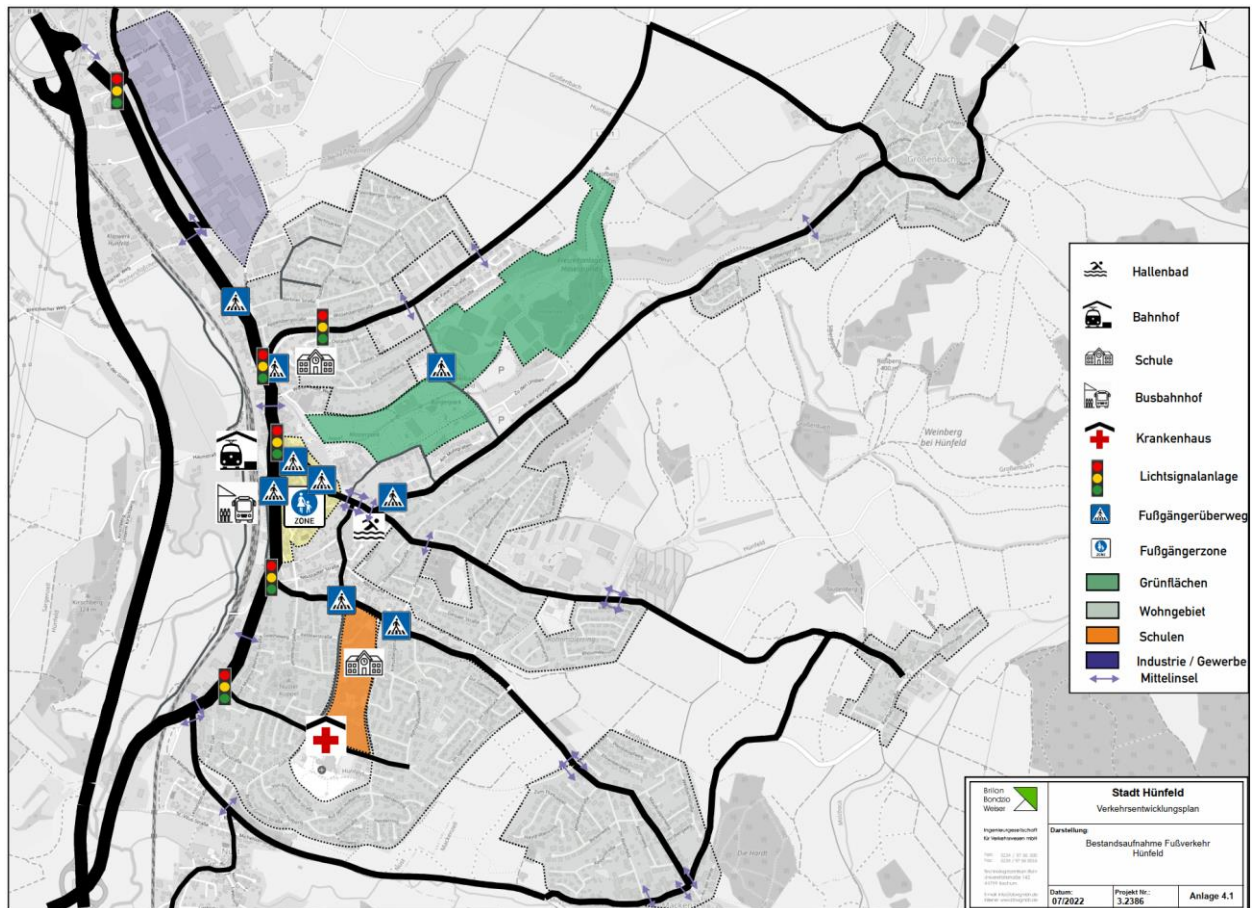


Abbildung 3: Bestandsaufnahme Hünfeld – Fußverkehr (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)



4.2.2 ÖPNV

Die Stadt Hünfeld ist an das Bahnnetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen. Hünfeld liegt an der Strecke der Regionalbahn RB5 (Kassel – Fulda). Die Bahn fährt jeweils einmal die Stunde in Richtung Kassel und einmal die Stunde in Richtung Fulda. Der Konrad-Zuse-Bahnhof liegt westlich der Gartenstraße. Am Konrad-Zuse-Bahnhof befindet sich auch der Busbahnhof. Busverbindungen bestehen zwischen Hünfeld und den Nachbargemeinden Eiterfeld, Burghaun, Nüsttal sowie der Stadt Geisa. Innerhalb der Kernstadt von Hünfeld wird ein Citybus angeboten.

Die folgende Tabelle zeigt alle bestehenden Buslinien in Hünfeld, die mindestens in einem 2-Stunden-Takt fahren.

Tabelle 1: Buslinien Hünfeld (min. 2-Stunden-Takt)

Linie	Verlauf
70	Eiterfeld – Roßbach - Hünfeld
71	Eiterfeld – Burghaun - Hünfeld
73	Michelsrombach – Hünfeld
75	Hünfeld – Nüsttal – Schwarzbach
76	Hünfeld – Großenbach -Haselstein
Citybus	

Darüber hinaus fahren in Hünfeld weitere Linien mit einem ausgedünnten Fahrtenangebot. Sie verkehren nur in bestimmten Zeitfenstern. Die folgende Tabelle zeigt den Linienvverlauf der Buslinien, die seltener als in einem 2-Stunden-Takt fahren.

Tabelle 2: Buslinien Hünfeld (ausgedünnter Fahrplan)

Linie	Verlauf
82	Langenschwarz – Burghaun – Hünfeld
84	Marbach – Rückers – Dammersbach – Hünfeld
85	Hünfeld – Mackenzell – Nüsttal
87	Roßbach – Kirchhasel- Großenbach – Hünfeld
120	Hünfeld – Rasdorf - Geisa



Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot in Hünfeld durch Rufbusse. Die Rufbusse können nach Fahrtwunschanmeldung wie ein gewöhnlicher Linienbetrieb genutzt werden. Die folgende Tabelle zeigt die Linien in Hünfeld mit einem Rufbusbetrieb.

Linie	Verlauf
72	Langenschwarz – Burghaun - Hünfeld
74	Marbach – Rückers – Dammersbach - Hünfeld
77	Hünfeld – Kirchhasel – Rasdorf – Geisa

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.2) zeigt die Lage und den Einzugsbereich der Haltestellen in Hünfeld.

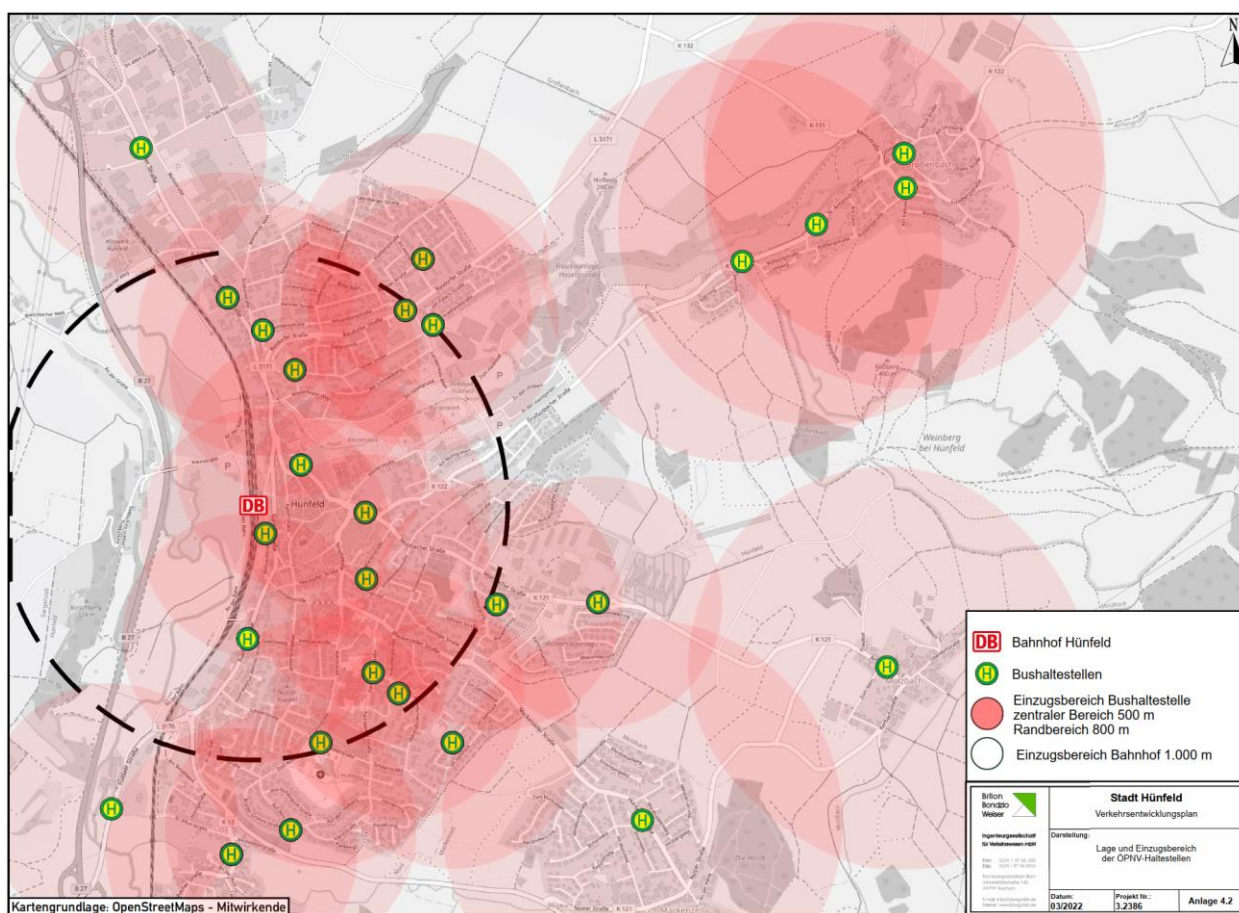


Abbildung 4: Bestandaufnahme Hünfeld - ÖPNV - Lage und Einzugsbereich Haltestellen (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Die Abbildung zeigt, dass der Einzugsbereich der vorhandenen Bushaltestellen von 500 m und in den Randgebieten von 800 m den größten Teil des Stadtgebiets von Hünfeld abdeckt. Jedoch ist auch zu



erkennen, dass es an der Großenbacher Straße in Höhe der Straße In den Kleingärten keine Bushaltestellen gibt. Hier ist jedoch zukünftig eine Bushaltestelle vorgesehen.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.3) zeigt den Linienvverlauf der Busse in Hünfeld.

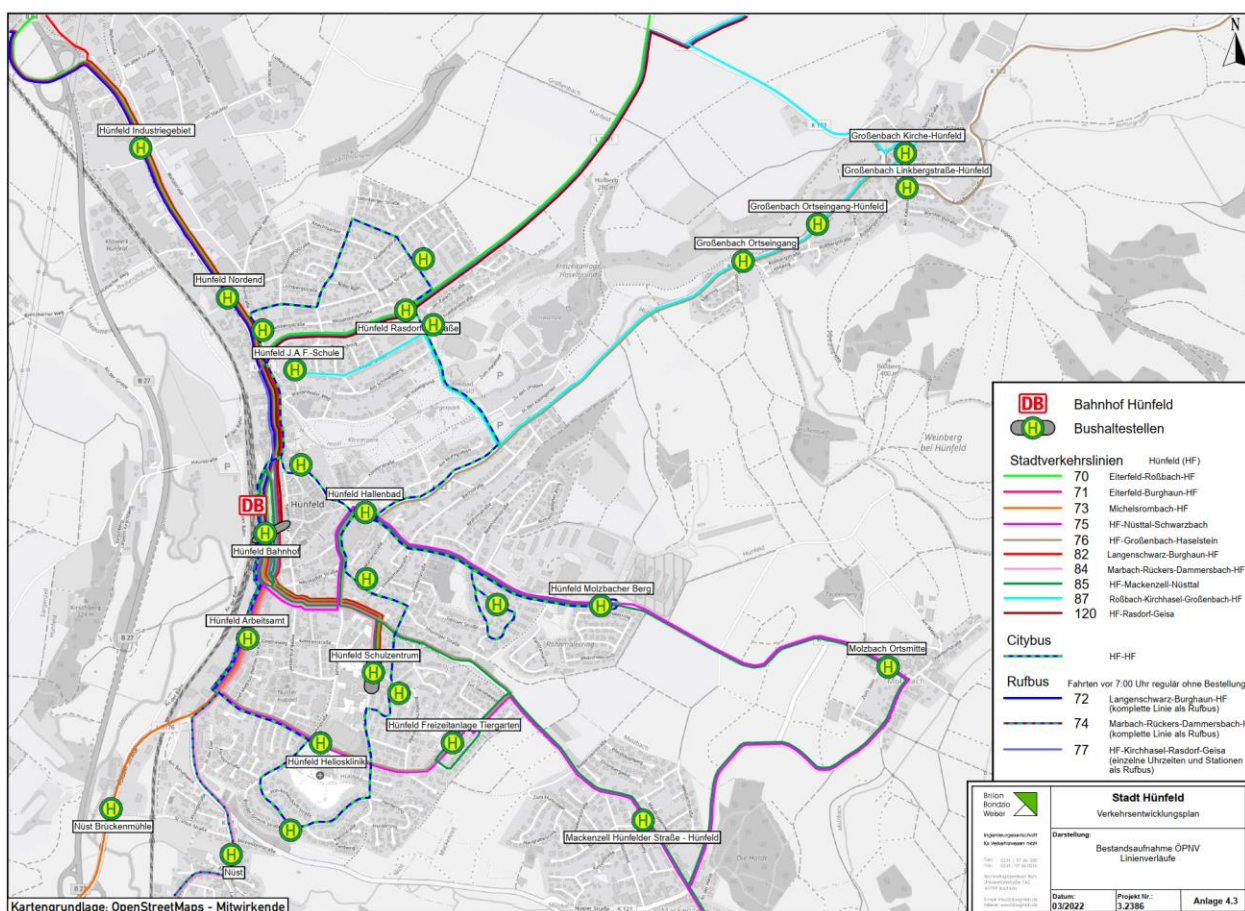


Abbildung 5: Bestandsaufnahme Hünfeld - ÖPNV – Linienvverlauf (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Die Abbildung zeigt, dass es in Hünfeld Stadtverkehrslinien, einen Citybus sowie Rufbusse gibt. Die Stadtverkehrslinien fahren innerhalb von Hünfeld und teilweise zu den Nachbarorten. Der Citybus verkehrt innerhalb der Kernstadt in Hünfeld und startet und endet am Busbahnhof.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.4) zeigt den Linienverlauf der Busse in Hünfeld, die mindestens in einem 2-Stunden-Takt fahren.

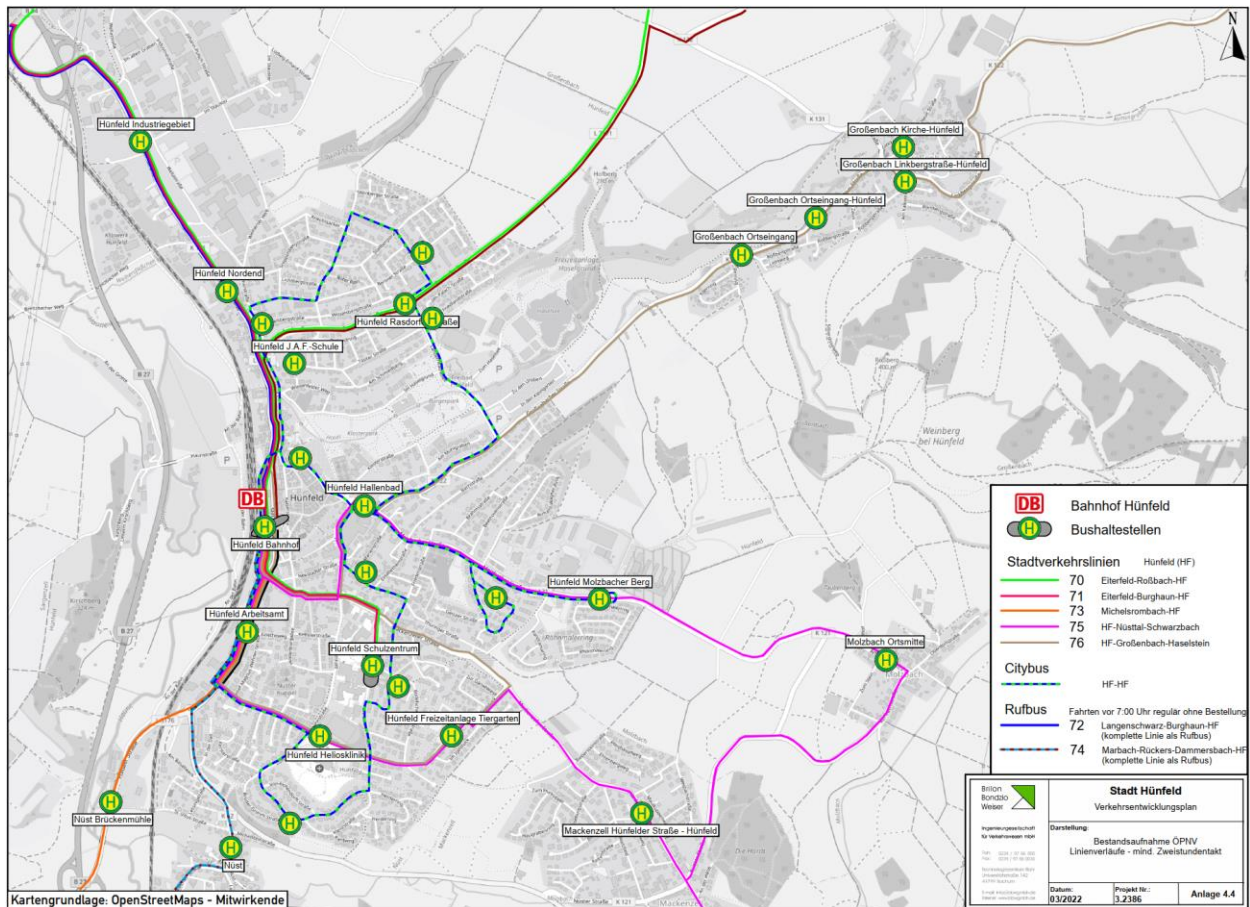


Abbildung 6: Bestandsaufnahme Hünfeld - ÖPNV - Linienverlauf (min. 2-Stunden-Takt) (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Die Abbildung zeigt, dass von den in Abbildung 4.3 dargestellten Busverbindungen rund die Hälfte mindestens in einem 2-Stunden-Takt fahren. Lediglich die Buslinien 70 und 71 nach Eiterfeld, Burghaun und Roßbach sowie der Citybus verkehren in einem 1-Stunden-Takt.



4.2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Hauptstraßennetz

Die Funktion des Hauptstraßennetzes liegt insbesondere in der Aufnahme des überörtlichen Durchgangsverkehrs sowie des auf die Stadt Hünfeld bezogenen Quell- und Zielverkehrs. Das Hauptstraßennetz wird in Hünfeld im Wesentlichen durch klassifizierte Straßen in der Baulast des Landes und des Kreises gebildet.

Die Hauptachsen des Durchgangsverkehrs bilden die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fuldaer Straße / Gartenstraße / Niedertor / Hersfelder Straße sowie die Rasdorfer Straße (L 3171). Das klassifizierte Hauptstraßennetz wird zudem durch die folgenden Straßen gebildet:

- Die Mackenzeller Straße verbindet die Kernstadt Hünfeld mit dem Stadtteil Mackenzell.
- Die K 121 verbindet die Kernstadt Hünfeld mit dem Stadtteil Molzbach
- Die K 122 verbindet die Kernstadt Hünfeld mit dem Stadtteil Großenbach.
- Die L 3176 verbindet zum einen die Fuldaer Straße mit dem Stadtteil Mackenzell und zum anderen Hünfeld mit der B 27 und der Autobahnanschlussstelle Hünfeld Schlitz der Autobahn A 7.

Einteilung des Straßennetzes in Straßenkategorien

Die Straßen in Hünfeld wurden gemäß RIN [5] und RAST 06 [6] klassifiziert, an welchen sich auch die Definition verkehrswichtiger Straßen im Mobilitätsfördergesetz orientiert. Sie sind den Straßenkategorien „HS – Hauptverkehrsstraßen“ mit regionaler Verbindungsfunktion (HS III) sowie "ES-Erschließungsstraßen" mit nähräumiger Verbindungsfunktion (ES IV) zuzuordnen. Alle betrachteten Straßenzüge der Erschließung innerhalb Hünfelds wurden als Gewerbestraßen, Dörfliche Hauptstraßen, Sammelstraßen, Geschäftsstraßen und Wohnstraße kategorisiert. Darüber hinaus befindet sich eine Fußgängerzone in der Innenstadt von Hünfeld.

- Gemäß RAST 06 [6] liegt die Verkehrsbelastung in Wohnstraßen bei unter 400 Kfz/h, die Fahrbahnbreiten in Wohnstraßen sollen Pkw/Pkw-Begegnungen ermöglichen. Radverkehrsanlagen sind in Wohnstraßen nicht erforderlich und an Gehwegbreiten bestehen keine besonderen Anforderungen. In aller Regel befinden sich Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen.
- In Sammelstraßen liegt die Verkehrsbelastung zwischen 400 Kfz/h und 800 Kfz/h. Notwendige Überquerungshilfen sollen zur Abschnittsbildung und Geschwindigkeitsdämpfung herangezogen werden. Radfahrer sind durch Radverkehrsanlagen oder durch wirksame Geschwindigkeitsdämpfung zu sichern.
- In Gewerbestraßen liegt die Verkehrsbelastung zwischen 400 Kfz/h und 1.800 Kfz/h. Autoaffine Strukturen mit geringen Querbezügen über die Straße sind in Gewerbestraßen vorherrschend, in denen sich meist groß parzellierte Grundstücke mit Einzelgebäuden und zugehörigen Parkierungsflächen befinden.
- Gemäß RAST 06 [6] liegt die Verkehrsbelastung in dörflichen Hauptstraßen bei 200 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h. In dörflichen Hauptstraßen sind für den Fußgänger- und Radverkehr gesicherte, ausreichende Flächen und / oder nutzungsverträgliche Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr erforderlich. In den Ortseinfahrtsbereichen sind die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr wirksam zu dämpfen. Die Lage und Anordnung von Überquerungshilfen sind aus der Örtlichkeit abzuleiten. Wenn an der Ortseinfahrt Zweirichtungsradwege enden, müssen sichere Überquerungshilfen wie z. B. Mittelinseln vorgesehen werden.
- In Geschäftsstraßen liegt die Verkehrsbelastung zwischen 400 Kfz/h und 2.600 Kfz/h. Geschäftsstraßen sind durch beidseitigen Geschäftsbesatz charakterisiert. Aufgrund des linearen



Überquerungsbedarfs sind niedrige/angemessene Geschwindigkeiten und der Sichtkontakt Fußgänger / Fahrzeug sicher zu stellen. Es sind ausreichende Seitenraumflächen bereitzustellen.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.5) zeigt die Klassifizierung des Straßennetzes in Hünfeld.

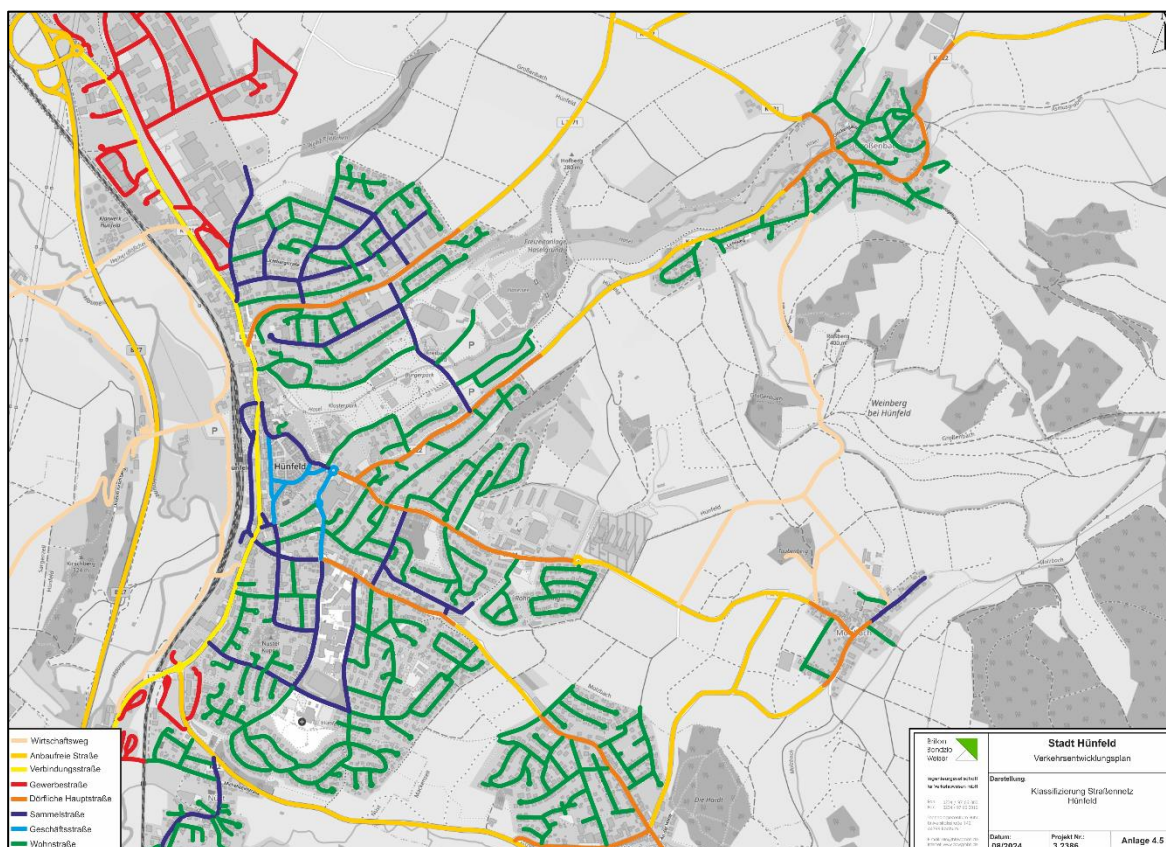


Abbildung 7: Klassifizierung Straßennetz – Hünfeld (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Zulässige Geschwindigkeiten / Verkehrsberuhigung

Das innerstädtische Hauptstraßennetz ist nahezu durchgängig mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Mit dem Ziel, eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten umzusetzen, wurden die Wohngebiete abseits des Hauptstraßennetzes als Tempo 30-Zone oder als verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325 StVO) ausgewiesen. In den primär gewerblich genutzten Gebieten ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet.

Knotenpunkte

Die Knotenpunkte verkehrswichtiger Straßen werden in Hünfeld im Allgemeinen mit Lichtsignalanlagen oder mit Kreisverkehren geregelt.

Im Stadtgebiet Hünfeld befinden sich insgesamt 14 Kreisverkehre. An den 13 Kreisverkehren

- Fuldaer Straße / L 3176
- Mackenzeller Straße / Im Igelstück
- Molzbacher Straße / Rhönmalerring
- Großenbacher Tor / Josefstraße
- Josefstraße / Paradiesgasse



- Schillerstraße / Jahnstraße
- Hersfelder Straße / B84
- Ostlandring / Breslauer Straße
- Im Igelstück
- Im Igelstück / Zur Gänsewiese / Kaninchenweg
- Stallbergstraße / Berliner Straße
- Stallbergstraße / Morsbergweg
- Panoramaring

werden die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Kfz-Verkehr vorfahrtrechtlich untergeordnet.

Lediglich am Kreisverkehr Mackenzeller Straße / Josefstraße werden die Fußgänger vorfahrtrechtlich gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.6) zeigt die zentralen Ergebnisse der Bestandsaufnahme des motorisierten Individualverkehrs in Hünfeld.

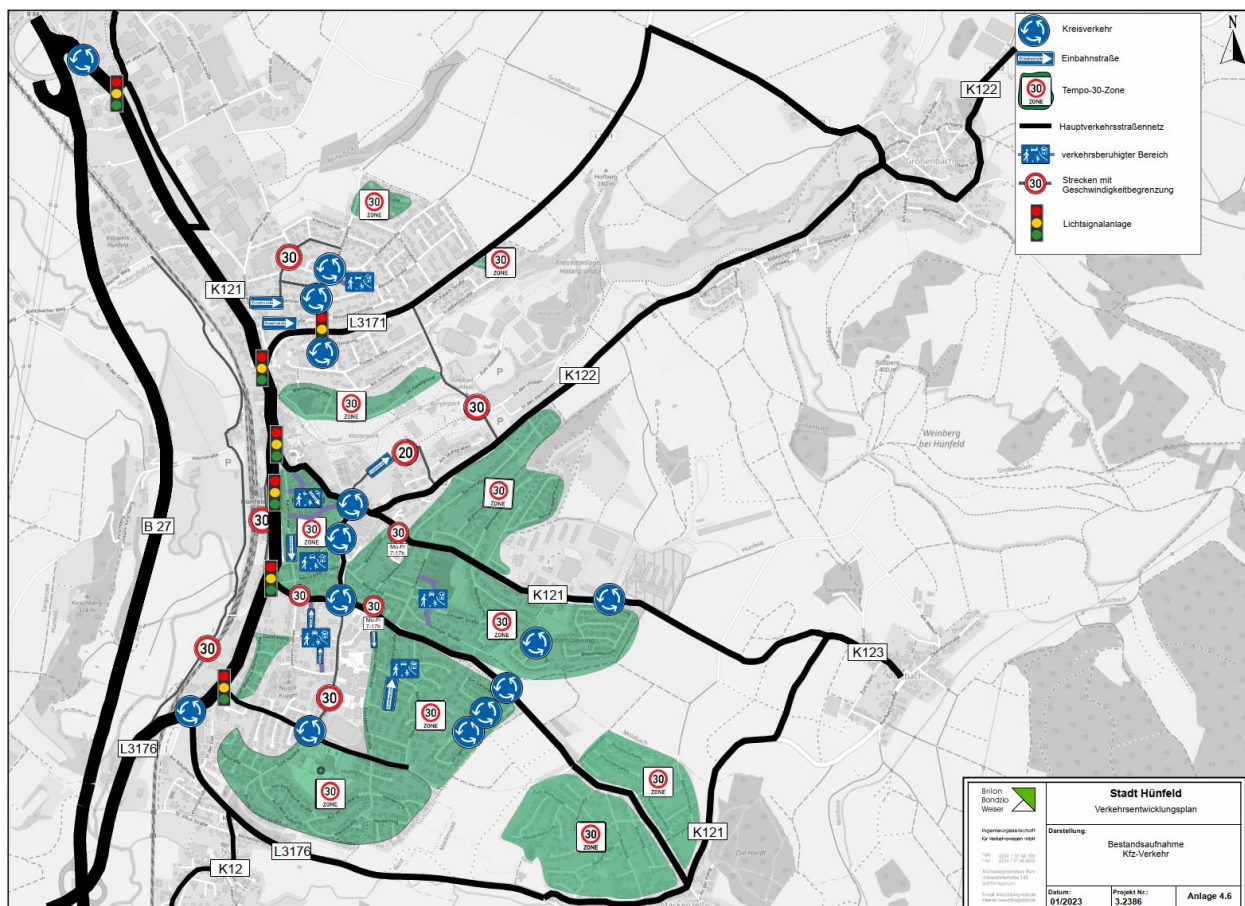


Abbildung 8: Bestandsaufnahme Hünfeld - Kfz-Verkehr (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)



Verkehrsnachfrage

Aus verschiedenen aktuellen Verkehrsuntersuchungen sowie von der Stadt Hünfeld durchgeführten Verkehrserhebungen liegt ein umfassendes Bild der Verkehrsnachfrage in Hünfeld vor. Ergänzend wurden an zehn Knotenpunkten im Hauptstraßennetz am Dienstag, den 31.05.2022, am Dienstag, den 11.10.2022 sowie am Donnerstag, den 20.07.2023 im Zeitraum von 06:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 19:00 Uhr Knotenstromzählungen durchgeführt. Die Auswertung erfolgte nach Fußgängern, Radfahrern und Fahrzeugarten des Kfz-Verkehrs getrennt in 15min-Intervallen. Die Ergebnisse sind in den Anlagen 4.7.1 bis 4.7.4 dargestellt.

4.2.4 Ruhender Verkehr

Die Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs konzentriert sich auf Stellplatzanlagen im Bereich der Kernstadt.

In der gesamten Kernstadt sind mehrere mittelgroße Stellplatzanlagen verteilt. Die größten Stellplatzanlagen sind

- Konrad-Zuse-Bahnhof (215 Stellplätze, bewirtschaftet),
- Lindenstraße (203 Stellplätze, bewirtschaftet),
- Gartenstraße (148 Stellplätze, bewirtschaftet),
- Haune Center (218 Stellplätze, bewirtschaftet),
- Klosterstraße, Am Hallenbad und An der Feuerwache (150 Stellplätze, bewirtschaftet),
- Festplatz (1.100 Stellplätze, gebührenfrei),
- in der Jahnstraße (213 Stellplätze, gebührenfrei),
- Molzbacher Straße und Neuer Friedhof (120 Stellplätze, gebührenfrei) sowie
- Beihilfestelle und Haunewiesen (270 Stellplätze, gebührenfrei)

Das Parken auf den Parkplätzen westlich des Konrad-Zuse-Bahnhofs, am Festplatz und in der Jahnstraße ist kostenfrei. Auf den Stellplatzanlagen in der Lindenstraße, Gartenstraße, Haune Center, in der Klosterstraße und am Hallenbad wird ein Parkschein benötigt.



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.8) zeigt die Lage und Bewirtschaftungsform der größten Stellplatzanlagen.

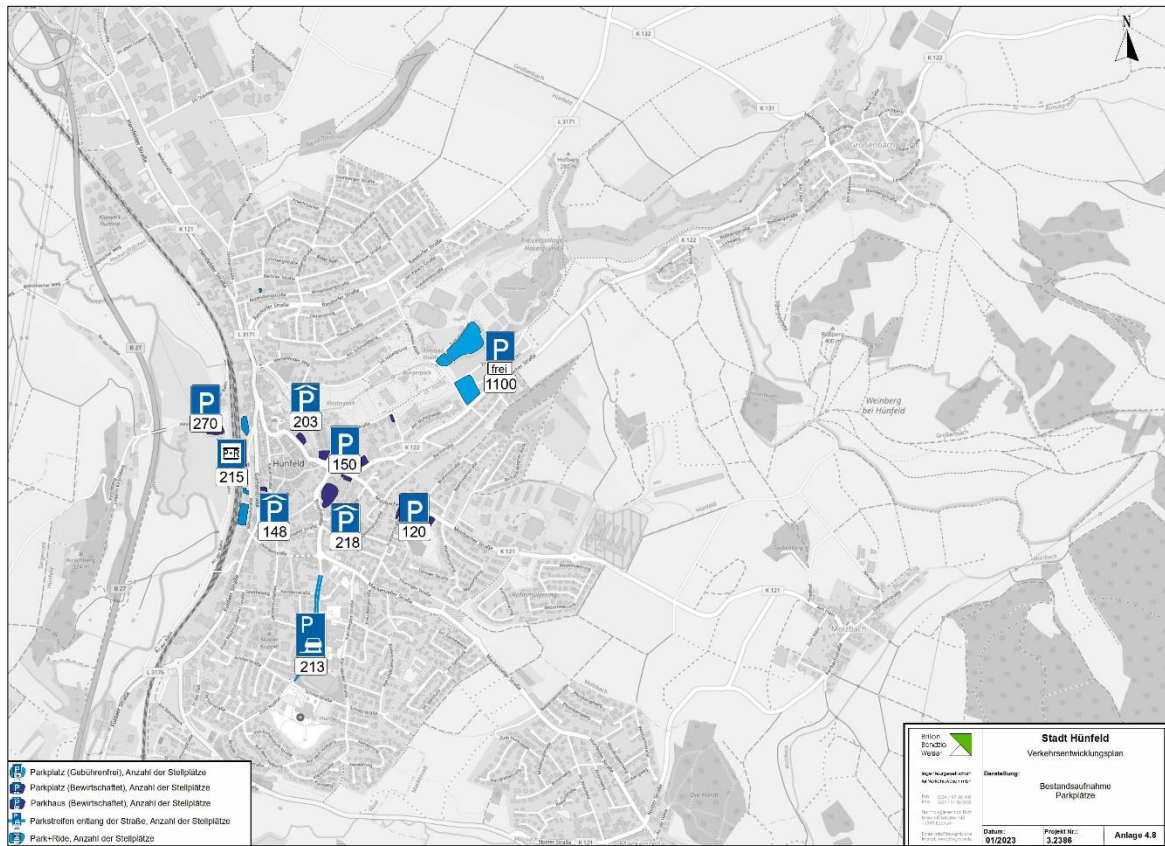


Abbildung 9: Stellplätze - Lage und Bewirtschaftungsform (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)



4.3 Bestandsaufnahme Verkehrssicherheit

4.3.1 Methodik

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit wurden die Daten des statistischen Bundesamts für 2017 bis 2022 zusammengetragen und zielgerichtet ausgewertet.

Die Knotenpunkte und Streckenabschnitte an denen häufiger Unfälle geschehen wurden näher analysiert. Es handelt sich um eine Unfallhäufungsstelle, wenn mindestens 5 Unfälle gleichen Typs in einem Jahr oder mindestens 5 Unfälle mit Personenschaden in 3 Jahren passiert sind.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.9) zeigt die Unfälle in Hünfeld in den Jahren 2017 bis 2021.

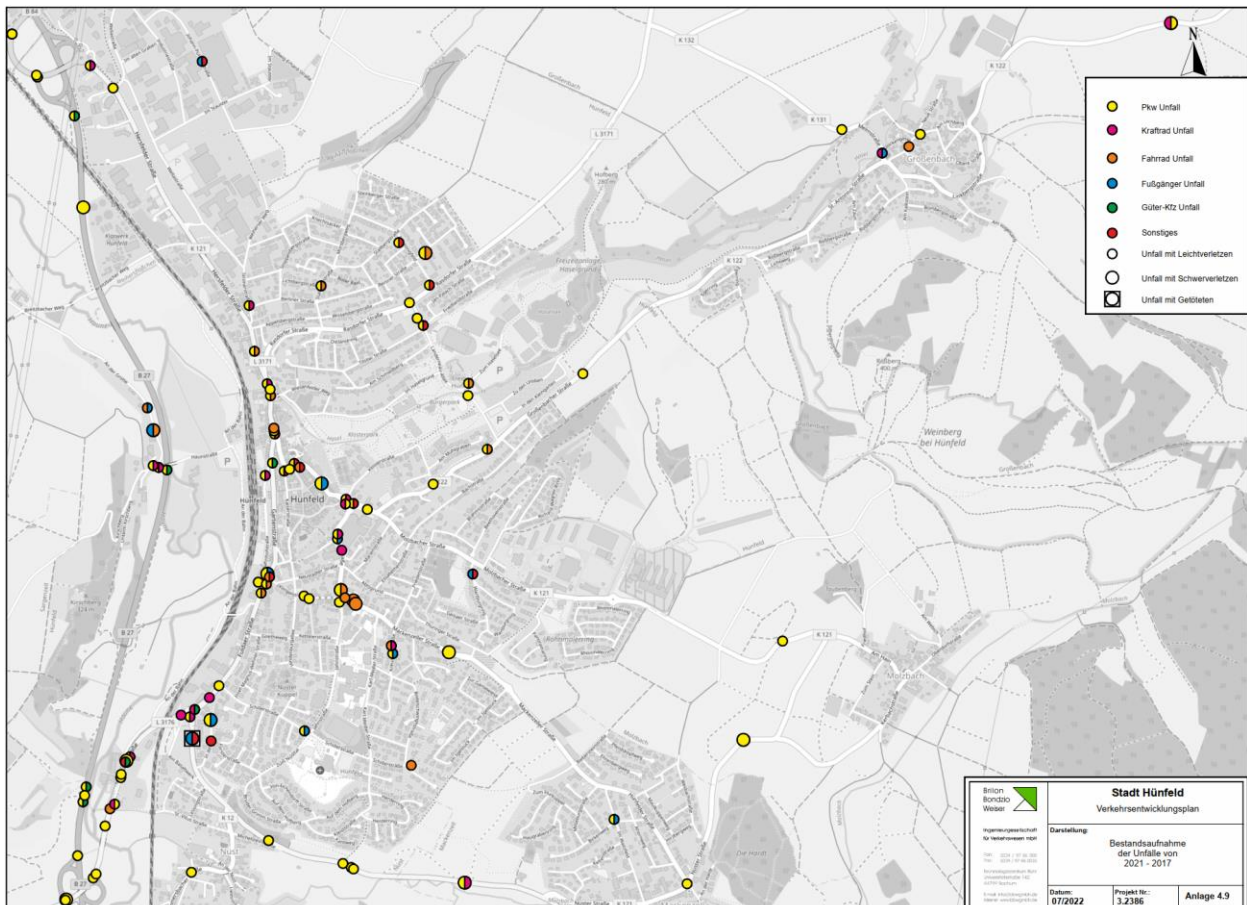


Abbildung 10: Bestandsaufnahme der Unfälle von 2017 bis 2021 (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)



4.3.2 Knotenpunkt Klingelstraße / Josefstraße

Am Knotenpunkt Klingelstraße / Josefstraße wurden im Zeitraum von 2017 bis 2022 mehr als 5 Unfälle registriert. Die Unfälle ereigneten sich vor Umbau des Knotenpunkts in einen Kreisverkehr.

Die Unfälle wurden folgendermaßen kategorisiert:

Schwerste Unfallfolge:

- 3 Unfälle mit Schwerverletztem (Kategorie 2)
- 2 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3)

Unfalltyp:

- Fahrrunfall (Unfalltyp 1)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (Unfalltyp 3)
- Abbiegeunfall (Unfalltyp 2)
- Unfall im Längsverkehr (Unfalltyp 6)
- Sonstiger Unfall (Unfalltyp 7)

Unfallbeteiligung:

- Pkw
- Fahrräder

Insgesamt konnte kein Muster hinsichtlich des Unfalltyps festgestellt werden. Die häufigste Unfallursache lautet: „Fehler beim Abbiegen“. Weitere Unfallursachen waren „falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen“, „ungenügender Sicherheitsabstand“ und „Nichtbeachten des Vorrangs entgegenkommender Fahrzeuge“.

4.3.3 Knotenpunkt Fuldaer Straße / Klingelstraße

Am Knotenpunkt Fuldaer Straße / Klingelstraße wurden im Zeitraum von 2017 bis 2022 mehr als 5 Unfälle registriert.

Die Unfälle wurden folgendermaßen kategorisiert:

Schwerste Unfallfolge:

- 1 Unfall mit Schwerverletztem (Kategorie 2)
- 4 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3)

Unfalltyp:

- Abbiegeunfall (Unfalltyp 2)
- Unfall im Längsverkehr (Unfalltyp 6)
- Sonstiger Unfall (Unfalltyp 7)

Unfallbeteiligung:

- Pkw
- Fahrräder
- Fußgänger
- Sonstiges

Der häufigste Unfalltyp lautet: „Abbiegeunfall“. Weitere Unfallursachen waren „falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen“, „ungenügender Sicherheitsabstand“ und „Nichtbeachten des Vorrangs entgegenkommender Fahrzeuge“. Insgesamt ist die Unfallsituation mit fünf Unfällen innerhalb von fünf Jahren noch unauffällig.



4.3.4 Streckenabschnitt Brückenmühle

Auf dem Streckenabschnitt Brückenmühlen (von dem Knotenpunkt Fuldaer Straße / Nüst / Zufahrt Shell-Tankstelle bis zum Knotenpunkt Fuldaer Straße / An der Bahn) wurden im Zeitraum von 2017 bis 2022 mehr als 5 Unfälle registriert.

Die Unfälle wurden folgendermaßen kategorisiert:

Schwerste Unfallfolge:

- 1 Unfall mit Schwerverletztem (Kategorie 2)
- 6 Unfälle mit Leichtverletzten (Kategorie 3)

Unfalltyp:

- Abbiegeunfall (Unfalltyp 2)
- Unfall im Längsverkehr (Unfalltyp 6)
- Sonstiger Unfall (Unfalltyp 7)

Unfallbeteiligung:

- Pkw
- Fahrräder
- Krafträder
- Güter-Kfz
- Sonstiges

Es wurde kein Muster beim Unfalltyp oder bei der Unfallursache festgestellt. Die Unfallursachen lauten: „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“, „Fehler beim Abbiegen“, „Ablenkung“, „ungenügender Sicherheitsabstand“ und „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Insgesamt ist die Unfallsituation mit sieben Unfällen innerhalb von fünf Jahren noch unauffällig.



4.4 Online-Befragung der Bürger zum Thema Verkehr

Dem Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit wurde im Rahmen des Gesamtprojektes eine erhebliche Bedeutung beigemessen. Über den Verkehrsentwicklungsplan mit seinen Zielen und aktuellen Sachständen wurde die Öffentlichkeit auf einer Internetplattform während des gesamten Prozesses informiert.

Die Bürgerbeteiligung erfolgte in Form einer Online-Bürgerbeteiligung. Im Rahmen einer Online-Befragung wurden die Bürger zu Stärken und Schwächen des Verkehrssystems in Hünfeld befragt. Hierzu wurde eine Internet-Plattform mit „Ideenbox“ geschaltet, auf der die Bürger Anregungen und Hinweise geben konnten. Diese konnten unmittelbar in einer Karte verortet werden.

Im Zeitraum von August 2022 bis September 2022 sind 35 Meldungen zum Verkehr in Hünfeld eingegangen. Die zahlreichen Rückmeldungen wurden ausgewertet, um sie im weiteren Projektverlauf miteinzubeziehen. Die meisten Anmerkungen wurden bei den Themenfeldern Radverkehr und Kfz-Verkehr übermittelt. Die gesamten Ergebnisse der Ideenbox wurden darüber hinaus anonymisiert an die Stadt Hünfeld weitergegeben.

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 4.10) zeigt eine Zusammenfassung der Beiträge der Ideenbox.

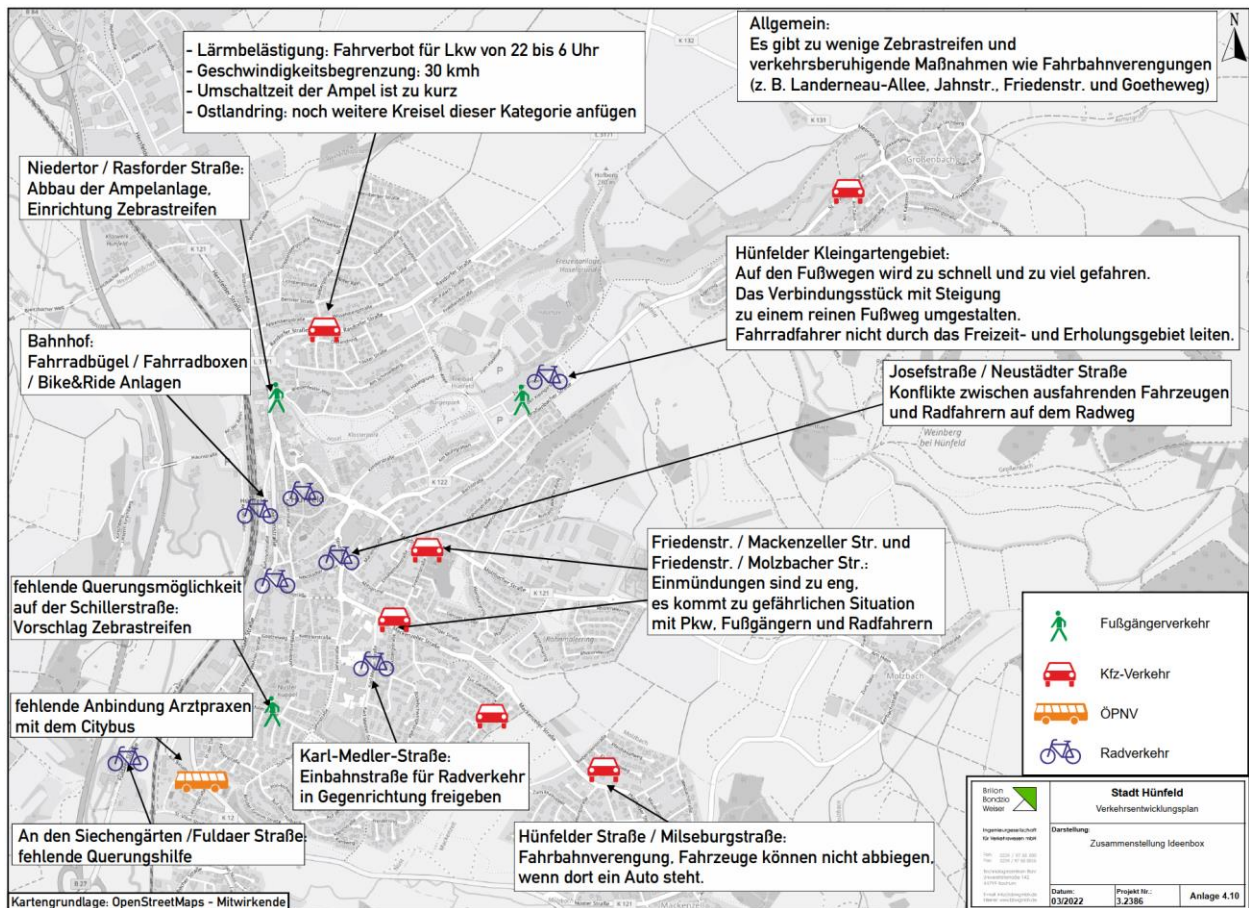


Abbildung 11: Zusammenfassung Beiträge Ideenbox (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)



4.5 Makroskopisches Verkehrsmodell

4.5.1 Methodik

Modellaufbau

Mithilfe einer makroskopischen Verkehrsflusssimulation mit dem Programm VISUM wurde eine Verkehrsprognose erstellt.

Hierzu wurde ein Verkehrsmodell mit Hilfe der makroskopischen Verkehrsanalyse- und Verkehrsprognosesoftware VISUM aufgebaut. Der Planungsraum umfasst die gesamte Stadt Hünfeld sowie das Umland.

Das Netzmodell bildet die Verbindungen zwischen den Verkehrszellen in Form einer Widerstandsmatrix ab. Dazu wurde das Straßennetz mit zum Untersuchungsgebiet hin größer werdender Feinheit mit den verkehrstechnisch relevanten Charakteristiken aufgenommen und in das Modell übertragen. Zu diesen Parametern gehören unter anderem die Streckenlänge, die zugelassene Geschwindigkeit und die Kapazität des betreffenden Netzabschnitts.

Kalibrierung und Ermittlung der Verkehrsbelastungen

Um die Verkehrsbelastungen möglichst realitätsnah einzuschätzen zu können, ist für das Umlegungsmodell eine Berechnung eines Vormittags- und eines Nachmittagsintervalls erforderlich, auf deren Basis abschließend die Verkehrsbelastungen auf Tageswerte hochgerechnet werden. Entsprechend mussten auch für beide Zeitbereiche Verflechtungsmatrizen hergeleitet werden.

Die Verflechtungsmatrix für jedes Verkehrsmodell gliedert sich in drei Teile, und zwar

- den Binnenverkehr, der sowohl Quelle wie Ziel im Modellbereich hat und theoretisch vollständig durch die Strukturdaten des Gebietes erklärt werden kann,
- den Quell- und Zielverkehr, der im Modellbereich nur entweder entsteht oder endet und teilweise über die Strukturdaten des Gebietes erklärt werden kann und
- den Durchgangsverkehr, der von den Strukturdaten des Modellbereichs unabhängig ist.

Für das hier verwendete Modell wurde diese Verflechtungsmatrix auf kleinräumige Verkehrszellen aufgeteilt. In einem weiteren Schritt wurde diese Verkehrsnachfrage auf die zur Verfügung stehenden Routen im Netzmodell umgelegt. Dieser Schritt wurde mit dem Programm VISUM durchgeführt. Dabei wurde das Gleichgewichtsverfahren verwendet, bei dem ausgehend von einer Gleichgewichtsumlegung als Startlösung der Gleichgewichtszustand in einer mehrstufigen Iteration hergestellt wird. Basierend auf den im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Zählungen sowie den vorliegenden Ergebnissen der SVZ bzw. der zahlreichen Seitenradarerhebungen durch die Stadt Hünfeld wurde das Modell kalibriert. Die so ermittelten Streckenbelastungen wurden anschließend mit den gezählten bzw. gemessenen Werten verglichen. Durch iterative Veränderungen der Modellparameter konnte eine hohe Übereinstimmung zwischen den errechneten Verkehrsbelastungen und den gezählten bzw. gemessenen Werten erreicht werden.



4.5.2 Analysefall

Die folgende Abbildung zeigt das gesamte Untersuchungsgebiet und das durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen im untersuchten Straßennetz. Die höchsten Verkehrsbelastungen befinden sich auf der Autobahn A7 mit bis zu 42.200 Kfz/24h sowie der Bundesstraße B 27 mit bis zu 20.900 Kfz/24h.

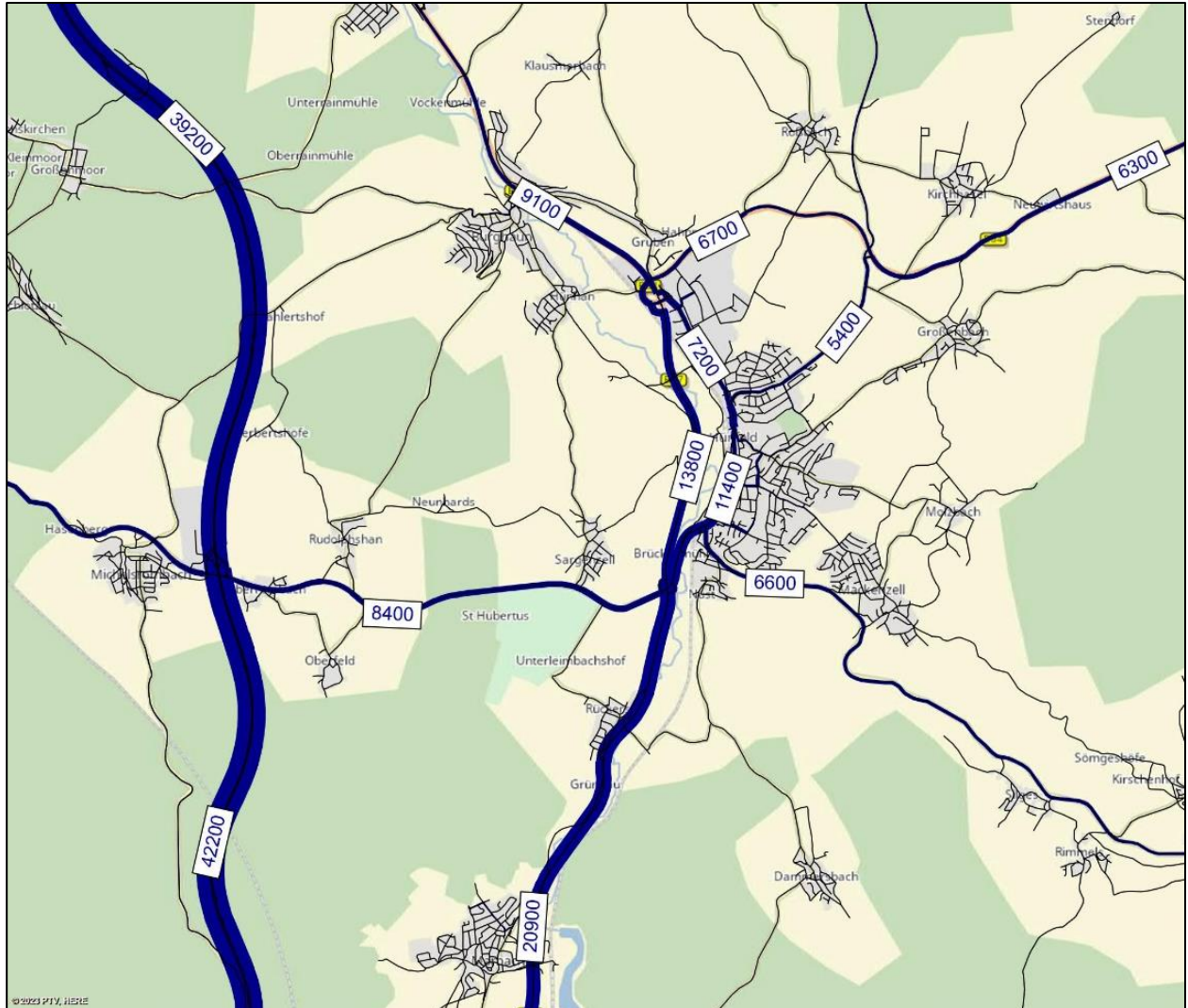


Abbildung 12: Verkehrsbelastungen im Gesamtnetz (DTVw in [Kfz/24h])



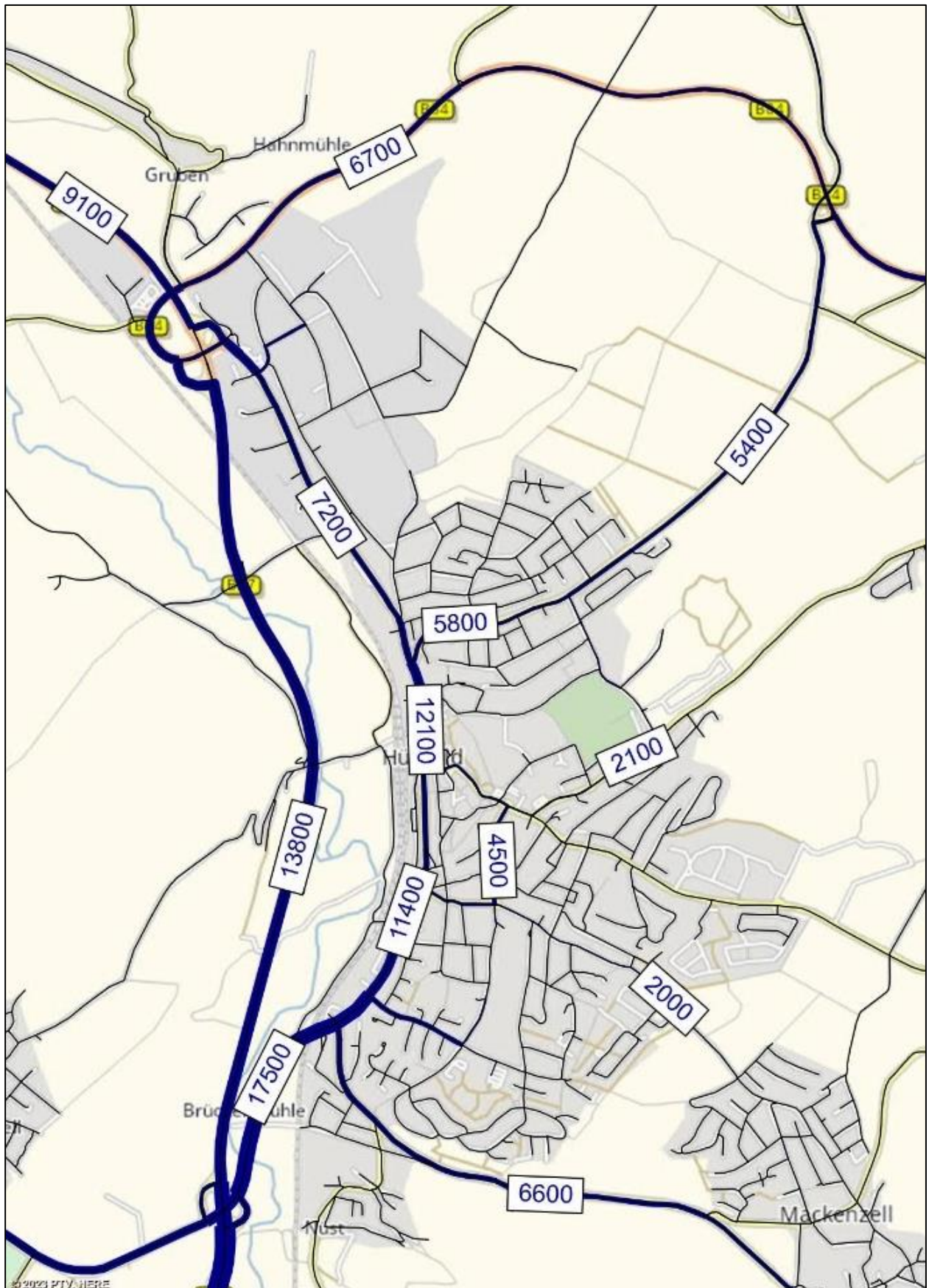


Abbildung 13: Verkehrsbelastungen im Kernstadtbereich (DTVv in [Kfz/24h])



Abbildung 13 zeigt die Verkehrsbelastungen im Kernstadtbereich. Es ist zu erkennen, dass auf der Ortsdurchfahrt in Hünfeld die höchsten Verkehrsbelastungen auftreten. Von bis zu 17.500 Kfz/24h im südlichen Ortseingangsbereich der Kernstadt (Fuldaer Straße) sinken die Verkehrsbelastungen auf 12.100 Kfz/24h in der Gartenstraße und 7.200 Kfz/24h auf der Hersfelder Straße.



5 Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse)

5.1 Methodik

Auf der Basis der Bestandsaufnahmen wurden die wesentlichen Schwachstellen und Potenziale der Mobilität in Hünfeld in einer Stärken-Schwächen-Analyse herausgearbeitet. Neben den eigenen Erhebungen und Auswertungen gingen auch die Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung sowie der Projektbeiratsitzungen in die Bestandsbewertung mit ein.

Die Bewertung der heutigen Verkehrssituation erfolgte für die einzelnen Verkehrsmittel.

5.2 Fußverkehr

Stärken

- Stadt der kurzen Wege
- Fußgängerfreundliche Innenstadt
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Schwächen

- Fehlende Fußgängerüberwege an innerstädtischen Kreisverkehren
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern z. B. in der Fuldaer Straße, in der Josefstraße, im Umfeld des Schulzentrums sowie im Bereich der Innenstadt
- Bedingt verträgliche Signalisierung an dem Knotenpunkt Fuldaer Straße / Klingelstraße, wodurch Konflikten zwischen dem abbiegenden Kfz-Verkehr sowie dem Fuß- und dem Radverkehr auftreten.

Die folgende Abbildung zeigt beispielsweise fehlende Fußgängerüberwege an dem Kreisverkehr Josefstraße / Großenbacher Tor.



Abbildung 14: Fehlende Fußgängerüberwege Kreisverkehr Josefstraße / Großenbacher Tor



Die folgende Abbildung zeigt die Situation am Knotenpunkt Fuldaer Straße / Klingelstraße.

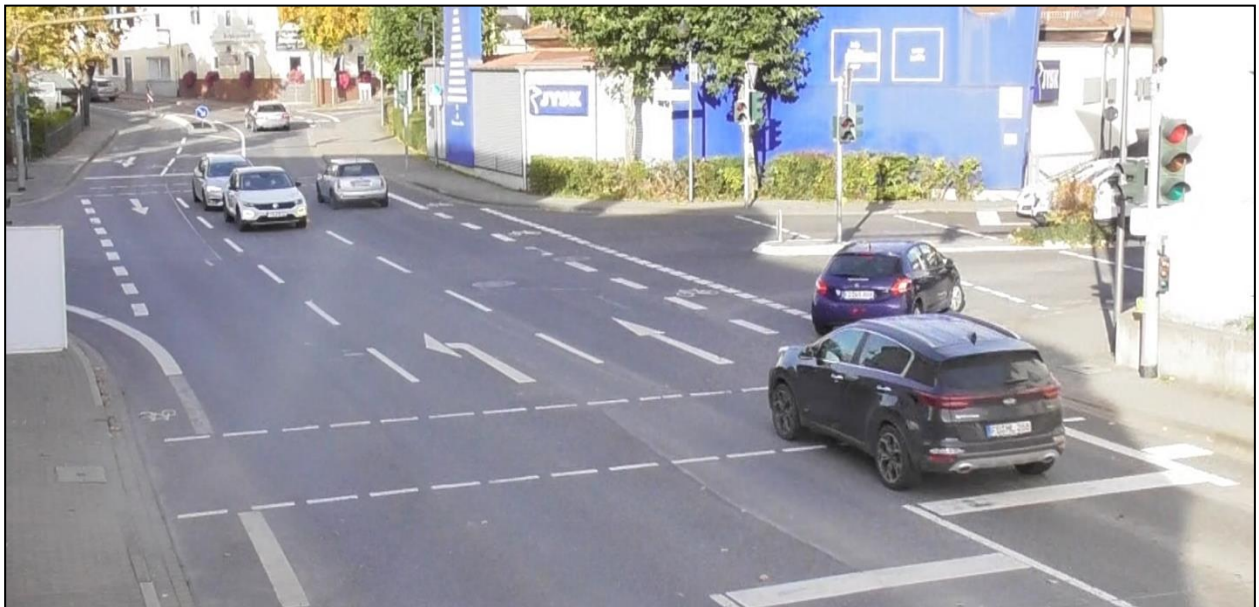


Abbildung 15: Knotenpunkt Fuldaer Straße / Klingelstraße

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.1) zeigt die Schwächen im Fußverkehr in Hünfeld.

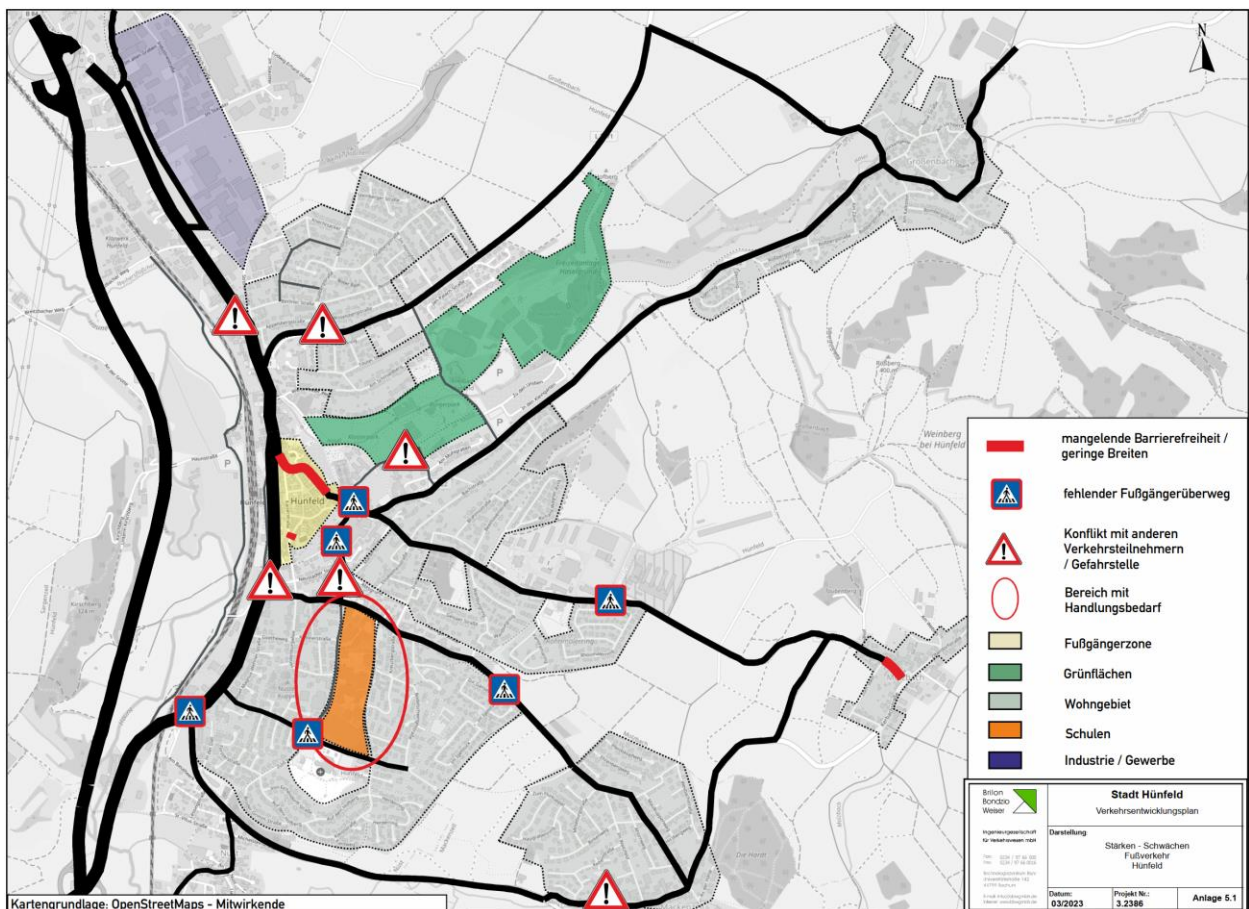


Abbildung 16: Schwächen Fußverkehr (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)



5.3 ÖPNV

Stärken

Der ÖPNV in Hünfeld hat die folgenden Stärken:

- Konrad-Zuse-Bahnhof (Verknüpfung mit Fulda, Kassel, Frankfurt),
- City-Bus,
- Verknüpfung ÖPNV / Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und
- Barrierefreier Ausbau Haltestellen

Die Stärken des ÖPNV liegen in Hünfeld darin, dass die Stadt sowohl mit den Oberzentren Kassel und Fulda als auch mit der Metropole Frankfurt verknüpft ist (direkte Bahnverbindung). Der SPNV ist gut mit dem ÖPNV-Angebot (Busverbindungen) in Hünfeld verknüpft.

Darüber hinaus liegt eine Stärke darin, dass das ÖPNV-Angebot in Hünfeld durch den City-Bus ergänzt wird. Eine weitere Stärke liegt darin, dass die Bushaltestellen in Hünfeld barrierefrei ausgebaut sind.

Schwächen

- Fehlende Bushaltestelle im Bereich der Großenbacher Straße (jedoch bereits in Planung)
- Mangelnde Haltestellenausstattung der Haltestelle Konrad-Zuse-Bahnhof (unzureichendes Angebot an Radabstellanlagen bzgl. Anzahl und Qualität) und Hallenbad (fehlende Sitzmöglichkeiten, fehlende Überdachung)
- Mangelndes Angebot in Randgebieten und Randzeiten

Die folgende Abbildung zeigt beispielsweise die Haltestelle Hallenbad.



Abbildung 17: Mangelnde Haltestellenausstattung Haltestelle Hallenbad



Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.2) zeigt die Schwächen im ÖPNV in Hünfeld.



Abbildung 18: Schwächen ÖPNV (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)



5.4 MIV / Ruhender Verkehr

Stärken

Der MIV in Hünfeld hat die folgenden Stärken:

- Allgemein guter Zustand der Verkehrsinfrastruktur,
- Die klare Straßenhierarchie sowie
- Ausreichende Anzahl an Stellplätzen in Innenstadtnähe.

Schwächen

- Hohes Verkehrsaufkommen auf der Fuldaer Straße mit Rückstau und Kapazitätsengpässen z. B. am Kreisverkehr Fuldaer Straße / L 3176 und dem Knotenpunkt Fuldaer Straße / Hauptstraße
- Durchgangsverkehr auf der Fuldaer Straße und der Rasdorfer Straße
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern an dem Knotenpunkt Fuldaer Straße / Klingelstraße, im Umfeld des Schulzentrums, in der Josefstraße sowie im Bereich der Innenstadt
- Parksuchverkehr im Bereich Hauptstraße / Rathausberg / Kaiserstraße
- Fehlende Ladeinfrastruktur im Bereich der Innenstadt sowie am Konrad-Zuse-Bahnhof (Zielgruppe: Pendler, Besucher / Touristen, Bewohner ohne Möglichkeit zu Hause zu laden)

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 5.3) zeigt die Schwächen im MIV in Hünfeld.

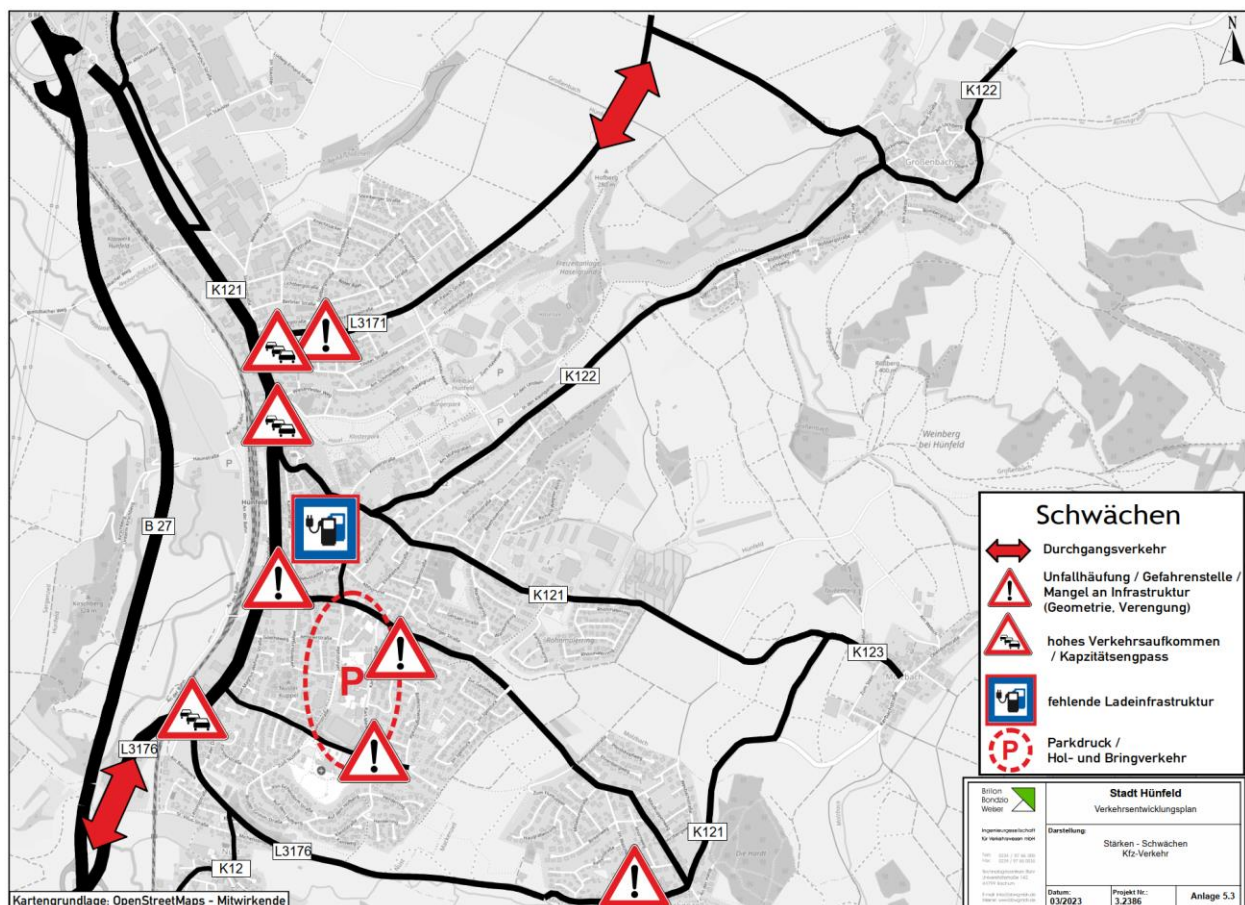


Abbildung 19: Schwächen MIV / ruhender Verkehr (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)

6 Zukünftige Leitlinien und Ziele für die Mobilität in Hünfeld

Die zukünftige Mobilität in Hünfeld bis etwa 2035 soll anhand von allgemeingültigen Leitlinien gestaltet werden. Diese Leitlinien grenzen das Spektrum von Maßnahmen sinnvoll ein und basieren auf einer ganzheitlichen Betrachtung der Mobilität in Hünfeld. Zudem dienen sie der Priorisierung und Abwägung bei der Ausarbeitung der konkreten Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete. Im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Kapitel 3) wurden gemeinsam mit dem Projektbeirat die zukünftigen Leitlinien und Ziele in Hünfeld erarbeitet, die sich mit den folgenden Leitsätzen zusammenfassen lässt:

Es soll Mobilität für alle gewährleistet werden.

„Mobilität für alle“ bedeutet, dass niemand aufgrund z.B. seines Wohnorts, Alters, seiner körperlichen Verfassung oder seines sozioökonomischen Status bei der Wahl und dem Angebot an Mobilität ausgegrenzt werden soll. Dabei wird in Hünfeld insbesondere auf den demografischen Wandel und den daraus resultierenden Ansprüchen der älteren Bevölkerung und deren Mobilitätsbedürfnisse hingewiesen.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt, der Wohngebiete, Arbeitsplätze, der Versorgungs-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen von Hünfeld soll gewährleistet werden.

Die Innenstadt, die Wohngebiete, Arbeitsplätze, die Versorgungs-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen von Hünfeld sollen auch zukünftig für alle Verkehrsteilnehmer erreichbar sein. Dabei soll die Innenstadt z.B. nicht durch hohe Kfz-Verkehrsbelastungen oder Park-Such-Verkehr an Attraktivität verlieren. Darüber hinaus soll z. B. die Anbindung der Innenstadt oder des Schulzentrums mit dem Umweltverbund gefördert werden.

Der Durchgangsverkehr in Hünfeld soll reduziert werden.

Um die Verkehrsbelastungen in Hünfeld zu reduzieren, wird eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs angestrebt. Dazu soll eine Straßenverbindung zwischen der Molzbacher Straße über die Mackenzeller Straße zur Landesstraße 3167 (Südtangente) realisiert werden. Diese soll zum einen Durchgangsverkehr aufnehmen und zum anderen neue Wohnbauprojekte erschließen.

Die Straßenräume in Hünfeld sollen aufgewertet werden.

Neben der Funktionalität der Verkehrswege in Hünfeld ist auch deren Gestaltung und Zustand von Bedeutung. Um den Wiedererkennungswert des Charakters eines typischen Straßenbilds zu steigern, sollten beispielsweise bei Sanierung sowie Um- oder Neubau einheitliche (Gestaltungs-)Standards angewandt werden. Dies führt auch zu einem dem Straßenraum angepassten Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer. Zudem führen aufgewertete Straßenräume zu einer höheren Attraktivität und (subjektiven) Verkehrssicherheit.

Hünfeld soll als Stadt der kurzen Wege weiterentwickelt werden.

Ein großer Vorteil für die Mobilität in Hünfeld bietet die Siedlungsstruktur. Durch die Voraussetzungen, die eine „Stadt der kurzen Wege“ bietet, kann Kfz-Verkehr reduziert werden, um im Sinne einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität die Nutzung des Umweltverbunds zu fördern. Dies führt zudem zu einer höheren Lebensqualität, aber auch zur Vermeidung von Stausituationen oder der Erhöhung der Verkehrssicherheit.



Das derzeitige ÖPNV-Angebot soll mindestens beibehalten werden.

Wie die Bestandsbewertung des ÖPNV zeigt, besteht generell ein gutes Angebot im ÖPNV. Durch Angebote wie den Citybus und die Rufbusse, die den gewöhnlichen Linienbetrieb räumlich bzw. zeitlich sinnvoll erweitern, bleibt der ÖPNV eine attraktive Erweiterung des Mobilitätsangebots in Hünfeld. Zusätzlich ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch Bürgerbusse des DRK Hünfeld. Das Angebot an Taxi-Angeboten ist jedoch zu gering.

In Hünfeld sollen umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert werden.

Unabhängig der Siedlungsstruktur gilt darüber hinaus, dass die umweltfreundlichen Verkehrsmittel und die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander (stärker) gefördert werden sollen. Das bedeutet, dass dem Umweltverbund an geeigneten Stellen Prioritäten eingeräumt werden, zum Beispiel durch den Entfall von Stellplätzen im Straßenraum in den angrenzenden Straßen der Fußgängerzone für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder durch die Schaffung von Fußgängerüberwegen an sämtlichen innerörtlichen Kreisverkehren.

Es soll eine Gleichberechtigung unter den Verkehrsteilnehmern in Hünfeld sichergestellt werden.

Eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer kann verschieden ausgelegt werden. Gleichberechtigung bei der Mobilität versteht sich im Zuge dieses Leitbilds so, dass Mobilität für alle gewährleistet sein soll (vgl. Satz 1) und z. B. der vorhandene Verkehrsraum je nach Ansprüchen des Umfelds oder der Verbindungsfunktion einer Straße unter genauer Abwägung der Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer aufgeteilt wird.

Die subjektive und objektive Verkehrssicherheit soll in Hünfeld erhöht werden.

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ist sicherzustellen. Dabei soll in Hünfeld nicht nur die objektive Sicherheit auf einem hohen Niveau erhalten bleiben, sondern zusätzlich auch die subjektive Verkehrssicherheit erhöht werden. Die subjektive Verkehrssicherheit ist das von einzelnen Verkehrsteilnehmern wahrgenommene Sicherheitsgefühl. Um diese subjektive Verkehrssicherheit zu steigern, helfen z.B. separate Infrastrukturangebote der verschiedenen Verkehrsteilnehmer.

Im Schulumfeld soll die Verkehrssicherheit erhöht werden und der Umweltverbund priorisiert werden.

Ziel ist es, die Verkehrssicherheit im direkten Schulumfeld zu erhöhen. Dazu sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die den Umweltverbund stärken und die Anzahl Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern reduzieren (vgl. Kapitel 8).



7 Prognose des Verkehrsaufkommens

7.1 Prognose-Nullfall 2035

Der Prognose-Nullfall enthält alle bekannten Entwicklungen im Umfeld, die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung haben. Er enthält sowohl das anhand von strukturellen Änderungen zu erwartende Verkehrsaufkommen als auch Veränderungen von Knotenpunktformen oder Strecken. Der Nullfall dient als Vergleichsszenario für verschiedene verkehrliche Fragestellungen im Untersuchungsgebiet.

Die allgemeine verkehrliche Entwicklung wurde anhand der demografischen und strukturellen Entwicklung der Stadt Hünfeld prognostiziert. Darin enthalten ist unter anderem der demografische Wandel, der eine stark wachsende Gruppe der über 60-Jährigen sowie eine starke Abnahme bei den 20- bis 60-Jährigen vorsieht. Gleichzeitig wurden Wohnbauvorhaben (u.a. die Baugebietsentwicklungen „Höhenlage Molzbach“ im Bereich Molzbacher Straße), die im Rahmen der Regionalplanfortschreibung als Vorranggebiete eingestuft werden, berücksichtigt, die dem demografischen Wandel entgegenwirken sollen.

Zudem wurden Gewerbeentwicklungen, die nach Angabe der Stadt Hünfeld mindestens teilweise ausgewiesen sind, berücksichtigt (u.a. die Entwicklung einer Bundes- und Landeseinrichtung). Aufgrund des angesetzten Planungshorizonts 2035 und der zum Zeitpunkt der Bearbeitung nicht ausreichend gesicherten Realisierung wurde das interkommunale GE-/GI-Gebiet and der B 84 nicht berücksichtigt.

Das Verkehrsmodell bietet jedoch die Möglichkeit, solche oder ähnliche Entwicklungen in Planfällen und Varianten zu berücksichtigen und deren verkehrlichen Auswirkungen zu beschreiben.

Die in der folgenden Abbildung dargestellten Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2035 zeigen, dass wie im Analysefall auf der Ortsdurchfahrt in Hünfeld die höchsten Verkehrsbelastungen auftreten. Von 15.400 Kfz/24h im südlichen Ortseingangsbereich der Kernstadt (Fuldaer Straße) sinken die Verkehrsbelastungen auf 15.000 Kfz/24h in der Gartenstraße und 9.200 Kfz/24h auf der Hersfelder Straße.



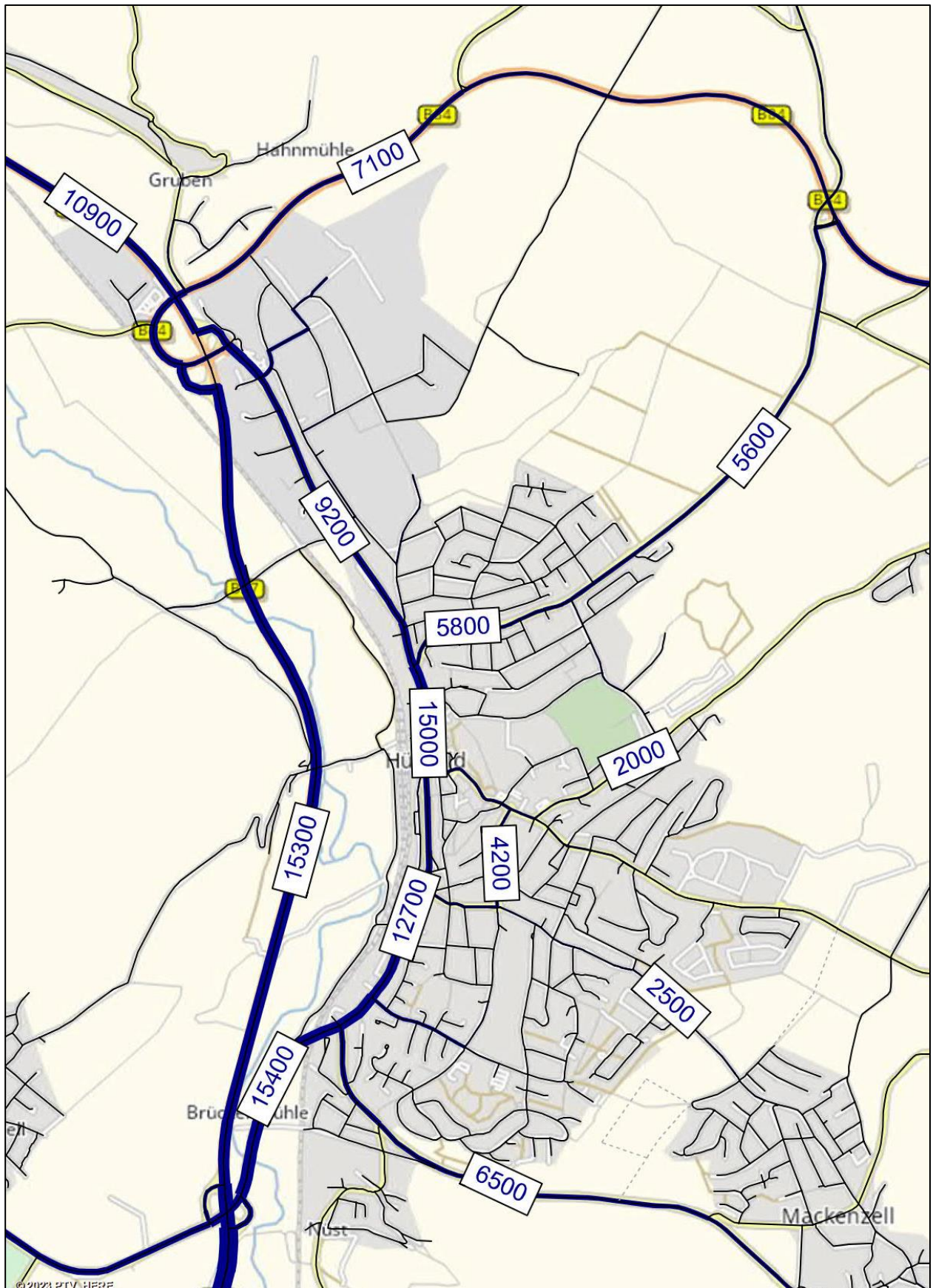


Abbildung 20: Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall [Kfz/24h]





Abbildung 21: Differenzdarstellung der Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2035 ggü. dem Analysefall [Kfz/24h]



Abbildung 21 zeigt die Veränderung der Verkehrsbelastung im Jahr 2035 gegenüber dem Analysefall. Dem generellen Trend von sinkenden Verkehrsbelastungen aufgrund des demografischen Wandels wirken Gewerbe- und Wohnbauentwicklungen entgegen.

Auf der Ortsdurchfahrt sinken die hohen Verkehrsbelastungen im südlichen Bereich um bis zu 2.100 Kfz/24h, dafür steigen die Verkehrsbelastungen im nördlichen Bereich um bis zu 2.900 Kfz/24h.



7.2 Prognose-Planfälle

Aufbauend auf den Ergebnissen des Prognose-Nullfalls 2035 wurden verschiedene Maßnahmen und Überlegungen modelliert, um deren Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr zu berechnen.

7.2.1 Planfall 1: Erschließung neuer Wohngebiete in Verbindung mit einer Südtangente

Die Stadt Hünfeld überlegt langfristig zusätzliche Wohneinheiten auf einem insgesamt etwa 10 ha großen Areal zu erschließen. Die Flächen Tiergarten (etwa 8,5 ha) und Flurküppelweg (1,5 ha) liegen zwischen der Kernstadt und Mackenzell. Im weiteren Umfeld wurden im Prognose-Nullfall u.a. bereits die Wohnbauentwicklungen an der Molzbacher Straße und die Entwicklung einer Bundes- und Landeseinrichtung berücksichtigt.

Zudem ist zur Erschließung dieser Gebiete eine Verbindungsstrecke von der L 3176 im Süden zur Mackenzeller Straße und von dort aus zur K121 (Molzbacher Straße) als „Südtangente“ für Hünfeld untersucht worden. Diese Südtangente soll dazu führen, dass das innerstädtische Straßennetz und insbesondere die angrenzenden Wohngebiete nicht zusätzlich belastet werden, sondern durch eine direkte Anbindung über die L 3176 an das übergeordnete Netz (B 27 und Autobahn A7) abgeführt werden. Die Südtangente sollte dabei möglichst anbaufrei realisiert werden, damit ihre Funktion als Umgehung der bebauten Gebiete gewahrt wird. Die folgende Abbildung zeigt den Planfall schematisch (Flächen der neuen Wohngebiete im Planfall in rot, Trassenverbindung in blau, Wohnbauentwicklung im unmittelbaren Umfeld und Bundes- und Landeseinrichtung, auch Bundespolizei in grün).



Abbildung 22: Schematische Skizze des Planfalls 1 im Verkehrsmodell (Kartengrundlage: Here Maps, exportiert aus PTV Visum)



Durch die Implementierung in das Verkehrsmodell wird zusätzlicher Verkehr erzeugt. Die Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 1 sowie eine Differenzdarstellung gegenüber dem Prognose-Nullfall sind in den folgenden Abbildungen dargestellt.

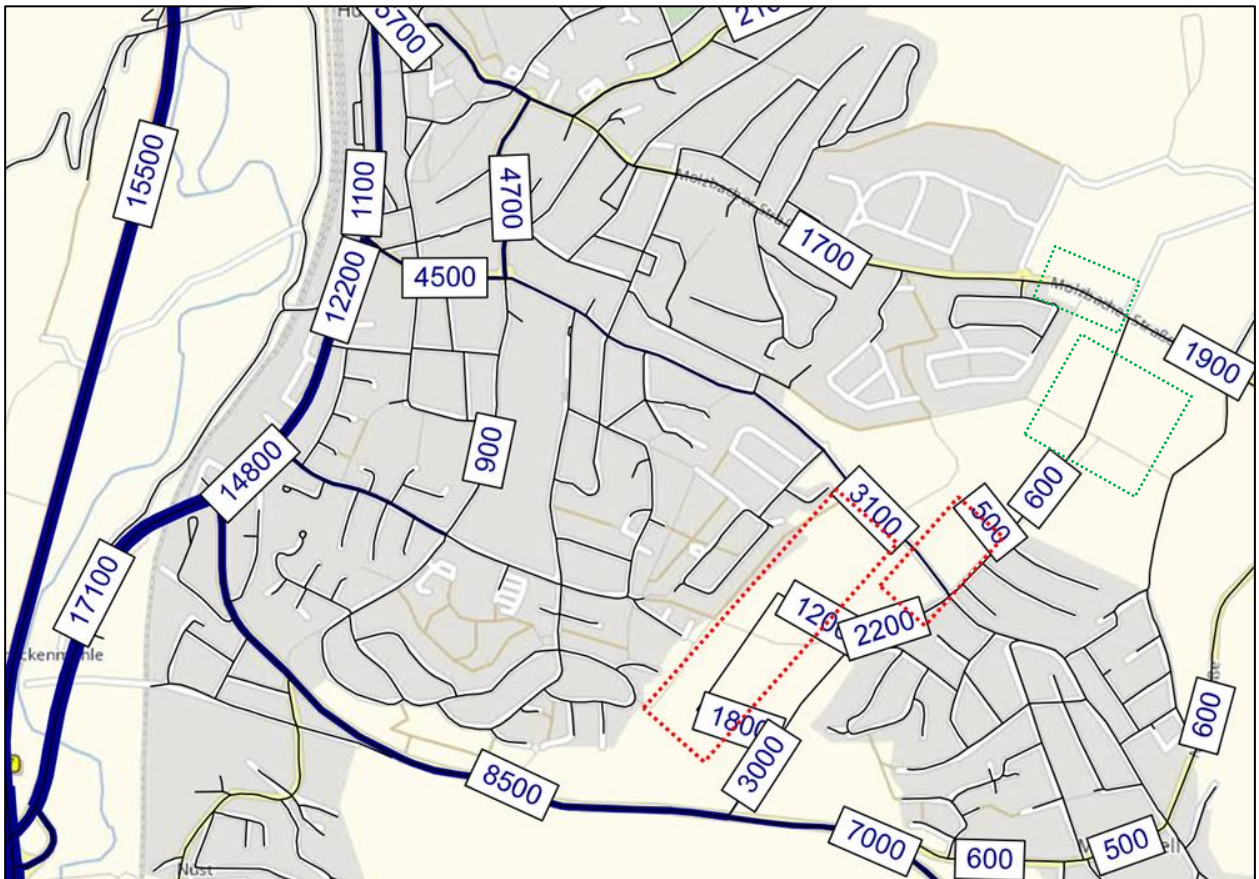


Abbildung 23: Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 1 [Kfz/24h]





Abbildung 24: Differenzdarstellung Planfall 1 gegenüber Prognose-Nullfall [Kfz/24h]

Der zusätzliche Verkehr der Wohngebiete wird hauptsächlich über die L 3176 geführt. Die Ortsdurchfahrt im Bereich der nördlichen Fuldaer Straße wird geringfügig entlastet, da die Südtangente auch für andere Fahrtbeziehungen Verkehr auf die L 3176 verlagert. Die Mackenzeller Straße wird im Bereich der neuen Wohnbebauung mit bis zu 1.100 Kfz/24h zusätzlich belastet. Dieser Wert sinkt in Richtung Innenstadt, da es sich größtenteils um Quell- und Zielverkehr handelt. Der Abschnitt der Südtangente zwischen L 3176 und Mackenzellerstraße wird mit bis zu 3.000 Kfz/24h belastet, der nördliche Abschnitt zur Molzbacher Straße mit bis zu 600 Kfz/24h.

Bei Erschließung dieser zusätzlichen Wohngebiete ist eine Südtangente empfehlenswert. Der nördliche Abschnitt ist gering belastet, entlastet jedoch die Molzbacher Straße und die Ortsdurchfahrt.

Bei der weiteren Planung sind u.a. die Auswirkungen auf die Knotenpunkte in Hünfeld zu untersuchen und abzuwägen, ob die Vorteile beim Bau des nördlichen Teiles der Südtangente, wie z.B. eine Entlastung der Ortsdurchfahrt, einem leistungsfähigen Verkehrsablauf und damit einhergehend sinkende Verkehrsemissionen gegenüber den Nachteilen, wie z.B. die geringen Verkehrsbelastungen für einen abschnittsweise Straßenneubau überwiegen.



7.2.2 Planfall 2: Einbahnstraßensystem am Schulzentrum

Zur Verbesserung der Nahmobilität im Schulumfeld, wurden zwei Einbahnstraßen im Umfeld des Schulzentrums geprüft: auf der Jahnstraße und der Kreuzbergstraße. Die dadurch im Querschnitt entstehenden Freiflächen ermöglichen ein besseres und sichereres Angebot der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur.

Die folgende Abbildung zeigt die richtungstrennte Veränderung der Verkehrsbelastung bei Realisierung einer Einbahnstraße in der Jahn- sowie der Kreuzbergstraße.



Abbildung 25: Veränderung der Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 2 [Kfz/24h]

Von Norden kommende Fahrzeuge fahren anstatt über die Hauptstraße und Josefstraße weiter über die Gartenstraße und dann weiter über die Klingelstraße oder die Schillerstraße. Ein Teil des Verkehrs fährt durch das Wohngebiet (Ketteler Straße und Hindenburgallee). Insgesamt sind die Verlagerungseffekte – bis auf die Verlagerung ins Wohngebiet – gering. Die Verlagerung ins Wohngebiet kann mit entsprechenden Maßnahmen (z. B. Abbiegeverbote oder Ähnliches) vermieden werden.

Die Einrichtung der Einbahnstraßen sind hinsichtlich der positiven Auswirkungen auf die Nahmobilität empfehlenswert.



7.2.3 Planfall 3: Verkehrsberuhigung der Rasdorfer Straße

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde mehrfach vermutet, dass die Rasdorfer Straße einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr (Verkehr, der weder Quelle noch Ziel in Hünfeld hat) aufweist.

Um Durchgangsverkehr zu reduzieren, muss die Alternativroute einen Reisezeitvorteil bieten. Dieser lässt sich durch eine Optimierung der Alternativroute oder restriktive Maßnahmen auf dem betrachteten Streckenabschnitt erreichen. Da die Stadt Hünfeld keine Möglichkeiten hat die Attraktivität der Alternativroute (B 84) zu steigern, müssen restriktive Eingriffe an der Rasdorfer Straße vorgenommen werden.

Die Rasdorfer Straße ist eine größtenteils anbaufreie Landesstraße. Um zu verdeutlichen, dass die Verkehrsteilnehmer vom außer- in den innerörtlichen Bereich wechseln (und als sichere Querungsstelle), befindet sich im nördlichen Ortseingangsbereich bereits eine Mittelinsel mit leichter Verschwenkung, die zu einem Anpassen der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs führt. Im weiteren Verlauf folgt eine weitere Mittelinsel auf Höhe der Landerneau-Allee sowie eine Fußgänger-LSA auf Höhe des Ostlandrings.

Zur weiteren Einschränkung der Geschwindigkeit können begrünte Mittelinseln (z.B. auch mit kleinen Bäumen) eingesetzt werden. Wenn die Sicht der Fahrzeugführer bei langen, eher geraden Strecken eingeschränkt wird, erhöht sich für gewöhnlich die Aufmerksamkeit und die Geschwindigkeit wird reduziert. Zudem besteht die Möglichkeit in einem Teilbereich der Rasdorfer Straße auf Höhe der Vinzenz-von-Paul-Schule die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu senken.

Die folgende Abbildung zeigt die Verlagerungswirkung (Differenz von Prognose-Planfall 3 und Nullfall): Durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf der Rasdorfer Straße werden kleinräumige Verkehrsverlagerungen von der Rasdorfer Straße auf die parallel verlaufende Großenbacher Straße erwartet. Großräumige Verlagerung sind aufgrund der geringfügigen Eingriffe nicht zu erwarten. Die Modellergebnisse zeigen zudem, dass der Durchgangsverkehr auf der Rasdorfer Straße gering ist. Es handelt sich um Quell- und Zielverkehr von bzw. nach Hünfeld.





Abbildung 26: Veränderung der Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 3 [Kfz/24h]

7.2.4 Planfall 4: Einbahnstraßenregelung im Innenstadtbereich

Die Idee einer Einbahnstraßenregelung im Innenstadtbereich wurde im Zuge einer Projektbeiratssitzung entwickelt und anschließend detailliert geprüft. Anfangs noch als ganzer Einbahnstraßenring angedacht, zeigte sich aus verschiedenen Gründen (u.a. zu erwartende Mehrbelastungen auf sensiblen Streckenabschnitten, Verdrängungen ins nachgeordnete Netz, geometrische Probleme bei Abbiegevorgängen), dass das Prüfen einer Einbahnstraßenregelung im Bereich Hauptstraße und Lindenstraße (ab dem Knotenpunkt mit den Straßen Großenbacher Tor bzw. Klosterstraße) mit dem Verkehrsmodell sinnvoll ist. Eine solche Regelung hätte den Vorteil, dass ein Radverkehrsangebot auf der Hauptstraße in Hünfeld in Fahrtrichtung Osten (bergauf) ermöglicht werden kann und würde gleichzeitig dazu führen, dass das Rechtseinbiegen von der Gartenstraße in die Hauptstraße unterbunden würde. Diese Abbiegevorgänge führen insbesondere bei Schwerverkehrsfahrzeugen zu fahrgometrischen Problemen und behindern den Verkehrsfluss.

Die folgende Abbildung zeigt die Veränderung der Verkehrsbelastungen bei Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung richtungstrennt.





Abbildung 27: Veränderung der Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 4 [Kfz/24h]

Durch die Einbahnstraßenregelung findet eine Verkehrsverlagerung größtenteils über die Gartenstraße und die Klingelstraße statt. Zudem gibt es eine geringe Verlagerung über den Streckenzug Landerneau Allee und Großenbacher Straße.

Dadurch, dass eine Einfahrt in die Hauptstraße am Knotenpunkt mit der Gartenstraße nicht mehr möglich ist, erhöht sich die Anzahl der Linksabbieger von der Gartenstraße in die Klingelstraße sehr. Zudem ist auch eine starke Verkehrszunahme in der Klingelstraße zu verzeichnen. Ein kleiner Teil des Verkehrs wird in den Spitzenstunden in das untergeordnete Straßennetz (Goetheweg / Ketteler Straße) verdrängt.

Die Modellergebnisse zeigen, dass die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Hauptstraße aufgrund der stark erhöhten Verkehrsnachfrage an dem Knotenpunkt Gartenstraße / Klingelstraße nicht möglich ist. Die hohe Anzahl der Linksabbieger von der Gartenstraße in die Klingelstraße kann nicht leistungsfähig abgewickelt werden und ein Ausbau des Knotenpunkts ist mangels zusätzlicher Aufstellflächen nicht möglich.



8 Handlungsfelder und Maßnahmen

8.1 Methodik

Unter Einbeziehung der Bestandsaufnahme, Bestandsbewertung, der Bürgerbeteiligung sowie aus den Diskussionen im Projektbeirat wurden Handlungsfelder und Maßnahmenschwerpunkte entwickelt.

Die Handlungsfelder

- Fußverkehr
- ÖPNV (u.a. Aufwertung von Haltestellen)
- Multimodalität (Park&Ride, Bike&Ride)
- Kfz-Verkehr (u.a. Reduktion Durchgangsverkehr, Behebung von Leistungsfähigkeitsdefiziten)
- Ruhender Kfz-Verkehr im Kernbereich
- Verkehrssicherheit
- Umfeld Schulzentrum
- Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen
- Stärkung Nahmobilität

wurden in den folgenden Maßnahmen sowie den Planfällen für das Verkehrsmodell berücksichtigt:


- 1.1 Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen
- 2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße
- 3. Josefstraße - verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- 4. Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
- 5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren
- 6.1 Mobilitätsstation – Konrad-Zuse-Bahnhof
- 6.2 Erweiterung Haltestelle Hallenbad
- 7. Rasdorfer Straße
- 8.1 Maßnahmen Schulzentrum - Umgestaltung Jahnstraße
- 8.2 Maßnahmen Schulzentrum - Einbahnstraße Kreuzbergstraße
- 9. Wohnbauentwicklung mit Südtangente



8.2 Maßnahmensteckbriefe

Die Maßnahmenpakete bestehen aus mehreren einzelnen Maßnahmen, für die Maßnahmensteckbriefe angefertigt wurden.

Die folgende Abbildung zeigt den Aufbau eines Maßnahmensteckbriefs.







		
Zeitraumen: 	Zuständigkeiten: <div style="background-color: #92d050; height: 20px;"></div>	
Priorisierung: 	Fördermöglichkeiten: <div style="background-color: #92d050; height: 20px;"></div>	
Kosten: 	Weiteres Vorgehen: <div style="background-color: #92d050; height: 20px;"></div>	
Beschreibung: <div style="background-color: #92d050; height: 100px;"></div>		
Wirkung: <div style="background-color: #92d050; height: 50px;"></div>	Schnittstellen und Bezugspunkte: <div style="background-color: #92d050; height: 50px;"></div>	

Abbildung 28: Aufbau Maßnahmensteckbrief



Die Maßnahmensteckbriefe beinhalten die folgenden Kategorien:

Maßnahmenbezeichnung: Im Steckbrief oben befindet sich die Maßnahmenbezeichnung.

Zeitraumen: Die Kategorie Zeitraumen gibt an, ob die Maßnahme kurzfristig (ein Punkt), mittelfristig (zwei Punkte) oder langfristig (drei Punkte) umgesetzt werden kann. Maßnahmen, die einen langen Planungsprozess erfordern, wie beispielsweise der Umbau eines Knotenpunkts haben drei Punkte erhalten. Maßnahmen, die ohne größeren Planungsaufwand umgesetzt werden können, haben dagegen nur einen Punkt erhalten.

Priorisierung: Die Kategorie Priorisierung gibt an, wie dringend Handlungsbedarf besteht. Maßnahmen, die in dieser Kategorie drei Punkte erhalten haben, sollen bevorzugt umgesetzt werden.

Kosten: Die Kategorie Kosten gibt an, wie teuer die Umsetzung einer Maßnahme ist. Maßnahmen, die voraussichtlich weniger als 100.000 Euro netto kosten, haben einen Punkt erhalten. Maßnahmen, die voraussichtlich zwischen 100.000 Euro und 1.000.000 Euro netto kosten haben zwei Punkte erhalten und Maßnahmen, die voraussichtlich mehr als 1.000.000 Euro netto kosten, haben drei Punkte erhalten. Es ist zu beachten, dass zum derzeitigen Planungsstand im Rahmen eines Mobilitätskonzepts nur sehr grobe Kostenschätzungen abgegeben werden können. Die Kostenschätzungen sind daher eher als Größenordnungen zu verstehen.

Zuständigkeiten: Die Kategorie Zuständigkeiten gibt an, wer für die Umsetzung der Maßnahme zuständig ist. Für die Umsetzung der in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen kann die Zuständigkeit bei der Stadt Hünfeld, dem Landesbetrieb Hessen Mobil oder den Nahverkehrsbetrieben liegen.

Fördermöglichkeiten: Die Kategorie Fördermöglichkeiten gibt an, welche Fördermöglichkeiten für die Maßnahmen bestehen. Die einzelnen Förderprogramme werden unter Ziffer 8.4 genauer beschrieben.

Weiteres Vorgehen: Die Kategorie weiteres Vorgehen gibt an, welche Planungsschritte als nächstes unternommen werden sollten, um die vorgeschlagene Maßnahme umzusetzen. Als weitere Bearbeitungsschritte werden eine Objektplanung, ein Markierungs- und Beschilderungsplan oder eine Machbarkeitsstudie empfohlen.

Beschreibung: In der Kategorie Beschreibung wird die Maßnahme detailliert beschrieben und ggf. um Konzeptskizzen oder verkehrstechnische Skizzen ergänzt.

Wirkung: Die Kategorie Wirkung gibt an, welche Auswirkungen nach Umsetzung der Maßnahme zu erwarten sind.

Schnittstellen und Bezugspunkte: Die Kategorie Schnittstellen und Bezugspunkte gibt an, welche anderen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans in Bezug zu der im Steckbrief beschriebenen Maßnahme stehen.



8.3 Maßnahmen

Für den Verkehrsentwicklungsplan Hünfeld wurden die folgenden Maßnahmen entwickelt:

- 1.1 Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen
- 2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße
- 3. Josefstraße - verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- 4. Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
- 5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren
- 6.1 Mobilitätsstation – Konrad-Zuse-Bahnhof
- 6.2 Erweiterung Haltestelle Hallenbad
- 7. Rasdorfer Straße
- 8.1 Maßnahmen Schulzentrum - Umgestaltung Jahnstraße
- 8.2 Maßnahmen Schulzentrum - Einbahnstraße Kreuzbergstraße
- 9. Wohnbauentwicklung mit Südtangente

In der folgenden Abbildung (vgl. Anlage 8.1) sind alle Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans verortet.

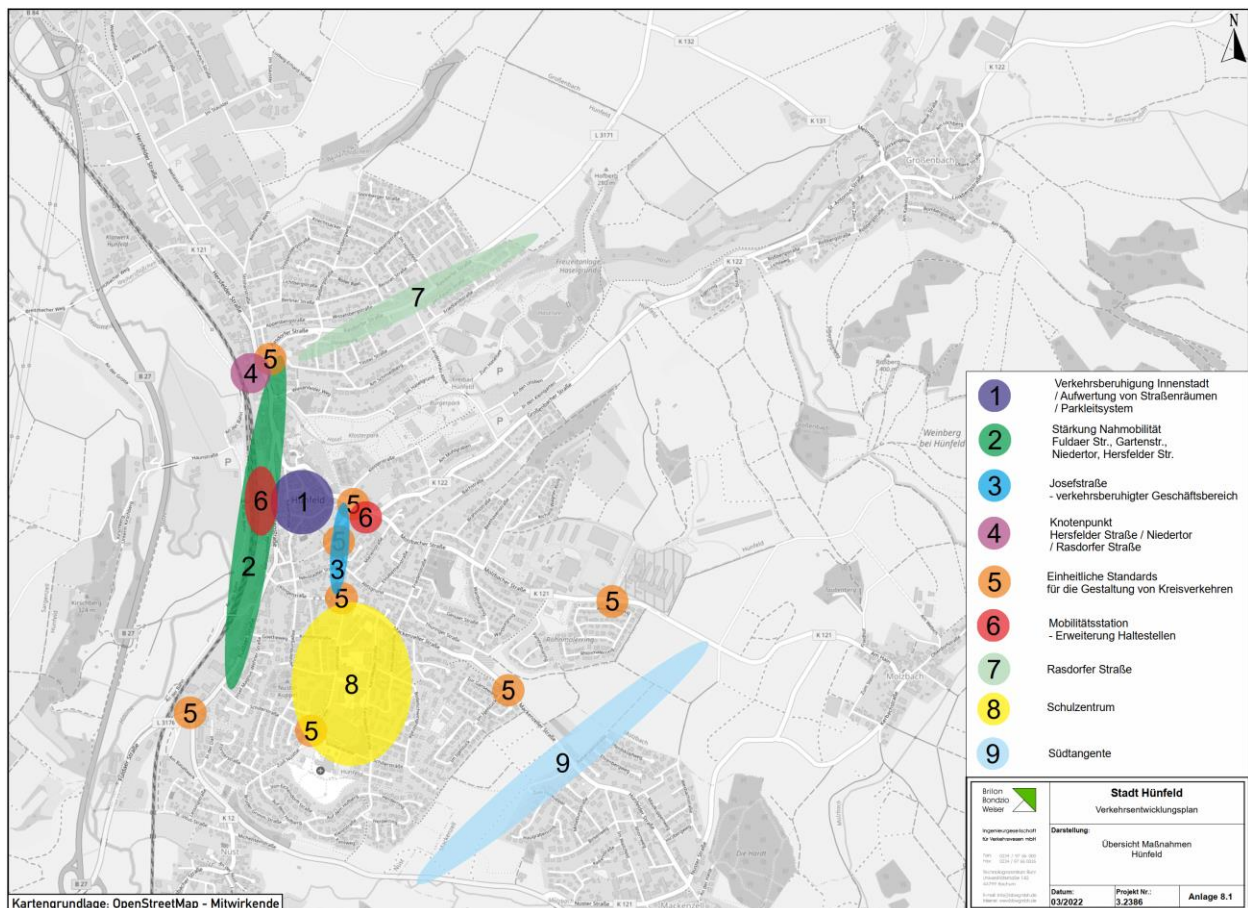


Abbildung 29: Übersicht Maßnahmen Verkehrsentwicklungsplan Hünfeld
 (Quelle Kartengrundlage: openstreetmap.org)



Darüber hinaus wurde eine Tabelle (vgl. Anlage 8.2) mit allen für den Verkehrsentwicklungsplan entwickelten Maßnahmen erstellt. Die Tabelle enthält Angaben zu den Maßnahmenbezeichnungen, der Priorisierung, den Kosten, den Fördermöglichkeiten, den Zuständigkeiten sowie zum weiteren Vorgehen. Entsprechend dem Leitbild zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel (vgl. Kapitel 6) und dem von der Bundesregierung geforderten Ausbau der Elektromobilität zur Senkung von Treibhausgasen, ist eine Förderung von Elektromobilität generell sinnvoll. Es ist davon auszugehen, dass in Hünfeld ein Großteil der Nutzer von E-Fahrzeugen ihr Fahrzeug zuhause laden kann. Um die Elektromobilität weiter zu fördern, kommen beispielsweise Möglichkeiten wie das Einrichten von einzelnen E-Parkplätzen auf Stellplätzen im öffentlichen Bereich mit einer besonders günstigen Lage in Betracht (Verkehrszeichen VZ 1010-66 „Auto mit Stromstecker“ oder VZ 1050-33 mit Beschriftung „Elektrofahrzeuge“). In diesem Kontext sind aber auch private Anbieter gefragt, wie beispielsweise Einzelhandelseinrichtungen, die einzelne günstig gelegene Stellplätze für Elektrofahrzeuge freihalten, zum Beispiel in Verbindung mit einer Ladesäule und einer entsprechenden Beschilderung „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“ (VZ 1050-32).

8.4 Fördermöglichkeiten

Die in den Maßnahmensteckbriefen beschriebenen Maßnahmen können mit den folgenden Programmen gefördert werden.

Mobilitätsförderungsgesetz des Landes Hessen zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV

- Förderung besteht bis:
- Rechtsgrundlage: Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im Kommunalen Straßenbau (KSB))
- Fördersatz: bis 85 %
- Bagatellgrenzen: zwischen 20.000 EUR und 100.000 EUR, Zusammenfassen mehrerer Einzelmaßnahmen mit Sachzusammenhang ist möglich
- Finanziert werden:
 - Verkehrswegen z. B. der Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen etc.,
 - die Reaktivierung von Schienenstrecken,
 - Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe
 - Beschleunigungs- und Informationssysteme
 - Beschaffung von elektrisch angetriebenen Personenkraftwagen und Kraftomnibussen (Fahrzeuge)
 - Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs
 - Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - 6.1 Mobilitätsstation – Konrad-Zuse-Bahnhof
 - 6.2 Erweiterung Haltestelle Hallenbad



Mobilitätsförderungsgesetz des Landes Hessen zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen im kommunalen Straßenbau (KSB)

- Förderung besteht bis:
- Rechtsgrundlage: Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im Kommunalen Straßenbau (KSB))
- Fördersatz: bis 80 %
- Bagatellgrenzen: 100.000€ (Einzelmaßnahmen sind zuwendungsfähig, wenn die Ausgaben mehr als 50.000€ betragen, Carsharing-Stationen sind zuwendungsfähig, wenn die Ausgaben mehr als 20.000€ betragen, Gemeinschaftsmaßnahmen mit geteilter Baulast im Zuge von Ortsdurchfahrten sind zuwendungsfähig, wenn die Ausgaben mehr als 50.000€ betragen)
- Finanziert werden:
 - Verkehrswichtige innerörtliche Straßen
 - Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen
 - Kreisstraßen
 - Tempo-30-Zonen
 - Verkehrsbeeinflussungs-, Parkleitsysteme und digitale Parkraumbewirtschaftung
 - Lichtsignalanlagen
 - Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz
 - Rad- und Fußverkehrsanlagen
 - Carsharingstationen
 - Fahrradverleihstationen
 - Umsteigeparkplätze
 - Quartiersgaragen
 - Fahrstreifen für Busse und eigenständige Busstraßen
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - 1.1 Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen
 - 2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße
 - 3. Josefstraße - verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
 - 4. Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
 - 5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren
 - 6.1 Mobilitätsstation – Konrad-Zuse-Bahnhof
 - 6.2 Erweiterung Haltestelle Hallenbad
 - 7. Rasdorfer Straße
 - 8. Maßnahmen Schulzentrum



Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität

- Förderung besteht bis:
- Rechtsgrundlage: Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität
- Fördersatz: i.d.R. 70%, Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit i.d.R. mit 60%
- Bagatellgrenzen: 20.000€ bei Investitionen und 2.000€ für Planung und Konzepte sowie Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit
- Finanziert werden: Infrastrukturelle Gestaltung der Verkehrswege zur Stärkung der Nahmobilität; innovative Modellprojekte; die Erstellung von Konzepten und die Planung von Verkehrswegen; Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, sofern diese die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs stärken
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - 1.1 Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen
 - 2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße
 - 3. Josefstraße - verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
 - 5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren
 - 7. Rasdorfer Straße
 - 8. Maßnahmen Schulzentrum

Förderung von Klimaschutzprojekten

- Förderung besteht bis: 31.12.2027
- Rechtsgrundlage: Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“
- Fördersatz: bis 70 %, höhere Förderung u.a. für finanzschwache Kommunen
- Bagatellgrenzen: mind. 5.000 EUR Zuwendung
- Finanziert werden: Verbesserung des ruhenden und fließenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur, Mobilitätsstationen
- Im Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen:
 - 2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße
 - 4. Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
 - 6.1 Mobilitätsstation – Konrad-Zuse-Bahnhof
 - 6.2 Erweiterung Haltestelle Hallenbad
 - 8. Maßnahmen Schulzentrum



9 Evaluierungskonzept (Controlling)

Die im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans erarbeiteten Maßnahmen sollten in einem ständigen Prozess gefördert, in die Planungsprozesse eingebracht, diskutiert, ggf. angepasst oder detaillierter untersucht und evaluiert werden.

Dabei wird im Folgenden zwischen strategischer und operativer Evaluierung unterschieden.

9.1 Strategische Evaluierung

Die strategische Evaluierung soll sich mit dem gesamten Prozess zur Umsetzung des gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans im Zusammenwirken mit anderen Zielfeldern der Stadt Hünfeld befassen. Von besonderer Bedeutung sind hier die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans einerseits und den Fragen der Stadt-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung andererseits.

Die Verantwortlichkeit für die strategische Evaluierung ist in der Führungsebene der Fachbereiche anzusiedeln. Es wird vorgeschlagen, den Umsetzungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans und seine Wechselwirkungen mit den anderen Politikfeldern mindestens einmal pro Quartal sowie zusätzlich bei Bedarf (z.B. im Vorfeld weitreichender Entscheidungen zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, zur Stadtentwicklung oder zur ökonomischen Situation der Stadt etc.) auf der Leitungsebene der Stadt Hünfeld auf die Tagesordnung zu setzen.

Die strategische Evaluierung bezieht - anders als die nachfolgend erläuterte operative Evaluierung - gezielt auch qualitative Aspekte in die Bewertung des Umsetzungsprozesses ein. Dies können auch politische Rahmenbedingungen sowie Fragen der Akzeptanz umzusetzender Maßnahmen in der Bevölkerung sein.

Die strategische Evaluierung sollte auch den für einen Erfolg des Verkehrsentwicklungsplans bei der Bewertung der Verkehrsmittel durch die Verkehrsteilnehmer aufmerksam beobachten und in geeigneter Form dokumentieren sowie analysieren. Eine entsprechende quantitative Bewertung dieses Sachverhalts ist nur durch eine aufwändige Haushaltsbefragung zur Ermittlung des Modal Split möglich, die zu den empfohlenen Maßnahmen der operativen Evaluierung gehört.

Zielsetzung der strategischen Evaluierung sollte es aus der Sicht des Verkehrsentwicklungsplans sein, die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen durch ein positives Einwirken auf alle Beteiligten bestmöglich zu fördern. Im Einzelfall können dazu aber selbstverständlich auch Anpassungen der ursprünglich formulierten Ziele sowie Anpassungen einzelner Maßnahmen oder des Zeitplans ihrer Umsetzung gehören.

Ferner ist es als eine wichtige Aufgabe anzusehen, die organisatorischen Abläufe zur Umsetzung der Maßnahmen des gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans zu hinterfragen und nötigenfalls den sich ggf. verändernden Erfordernissen anzupassen. Dazu gehört letzten Endes auch die Evaluierung selbst, jedenfalls die nachfolgend dargestellte operative Evaluierung, z.B. die hier vorgeschlagenen Aufgaben, Prozesse und Kriterien sowie die jeweiligen Zuständigkeiten.



9.2 Operative Evaluierung

Die operative Evaluierung soll sich sowohl mit der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen als auch mit der Kontrolle ihrer Wirksamkeit befassen, sofern möglich.

Die ersten fünf der nachfolgend genannten, klassischen Elemente einer Evaluierung, im Einzelnen

- die Wirkung,
- die Priorisierung,
- die Zuständigkeiten,
- der Zeitrahmen,
- die Kosten,
- der Evaluierungs-Prozess und
- die Nachsteuerung bei Abweichungen zum geplanten Ziel

sind in den Maßnahmensteckbriefen (vgl. Kapitel 3) bereits aufgeführt.

Wie bereits im vorherigen Kapitel ausgeführt wurde, spricht im Grundsatz nichts dagegen, die definierten Ziele, den Evaluierungs-Prozess selbst oder die Kriterien im Verlauf der Umsetzungsphase zu verändern. Dies ist jedoch Aufgabe des strategischen Controllings (vgl. Kapitel 9.1). Dabei sollten jedoch die definierten Leitlinien der Mobilität unbedingt berücksichtigt werden.

Für die operative Evaluierung bei der Umsetzung der Maßnahmen sollte im Wesentlichen eine Person innerhalb der Verwaltung zuständig sein, die im Idealfall auch für das Mobilitätsmanagement insgesamt verantwortlich ist. Diese betreibt die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen, tauscht sich – z.B. einmal monatlich - mit einer Projektgruppe „Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans“ aus und berichtet mindestens einmal jährlich in den zuständigen politischen Gremien.

Neben den bereits vorgegebenen inhaltlichen Kriterien sind die bereits umgesetzten und die noch geplanten Maßnahmen bzw. der nächste Schritt zur Realisierung einer Maßnahme auch hinsichtlich ihrer finanziellen Auswirkungen zu beschreiben. Dies dient der Budgetplanung für die jeweils nächste Haushaltsperiode.

Der sich aus dem angestrebten Prognosehorizont 2035 ergebende Zielpfad für die Umsetzung von Maßnahmen kann mit ausreichender Genauigkeit durch eine lineare Funktion zwischen dem Ausgangs- und dem angestrebten Endzustand beschrieben werden (vgl. Abbildung 30, blaue Linie). Die Entwicklung der Umsetzung von Maßnahmen, die zum Teil einen hohen organisatorischen Vorlauf erfordern und / oder langfristige Verhaltensveränderungen voraussetzen, entsprechen erfahrungsgemäß eher einem polynomischen Verlauf (orangene Kurve).



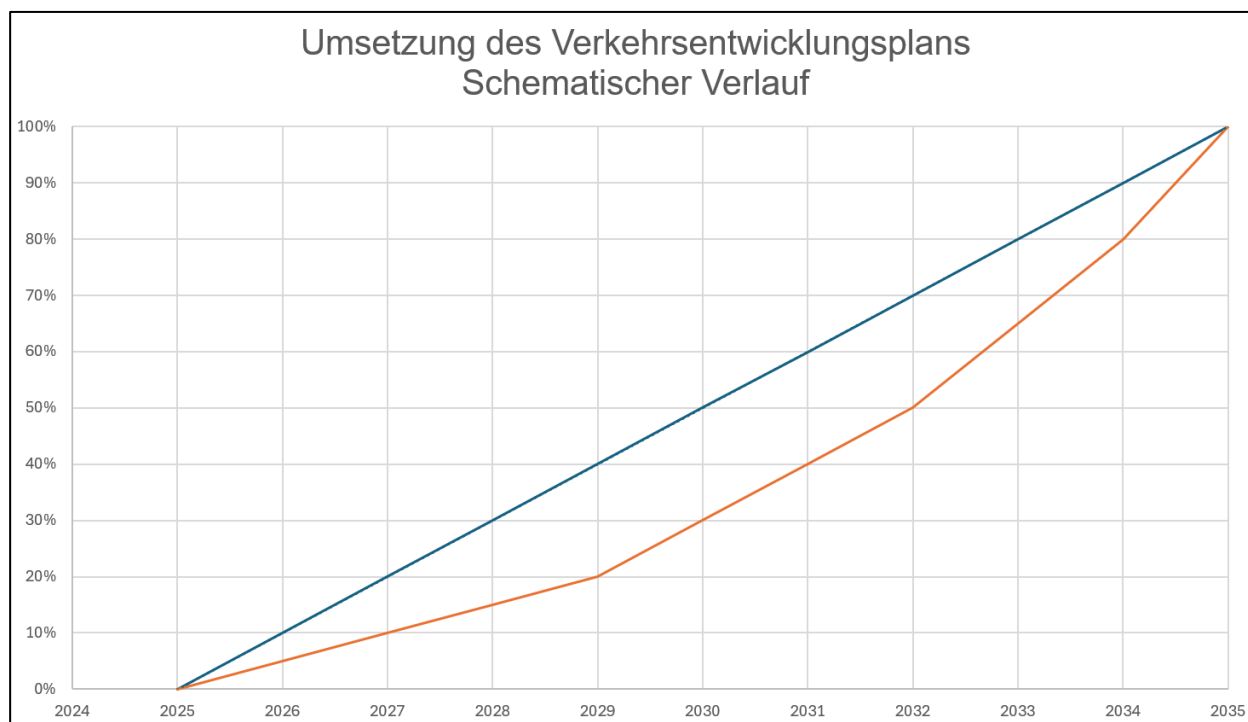


Abbildung 30: Schematischer Verlauf der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans

Im Falle nennenswerter Abweichungen vom Zielpfad, dessen wesentliche Stützstellen in den Jahren

- 2025: angenommener Beginn der Umsetzung von Maßnahmen,
- 2027: angestrebter Anteil bereits umgesetzter Maßnahmen = 25 %,
- 2031: angestrebter Anteil bereits umgesetzter Maßnahmen = 75 % und
- 2035: angestrebter Anteil bereits umgesetzter Maßnahmen = 100 %

liegen, sind Vorschläge zur Intensivierung der Bemühungen oder - z.B. bei schwerwiegenden Realisierungshemmnissen – Alternativen auszuarbeiten oder der Zeithorizont realistisch anzupassen.

Neben der Evaluierung der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen ist auf der Grundlage des erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplans auch eine Evaluierung der Wirkung möglich, sofern die Maßnahme eine Quantifizierung der Wirkung erlaubt. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans ist eine solche Validierung (soweit möglich) erforderlich.

Die Zielwerte für diesen wichtigen Bestandteil des Evaluierungskonzepts ergeben sich zum Beispiel aus dem Modal Split (bzw. dessen Veränderungen), der amtlichen Unfallstatistik und den Verkehrsbelastungen in Hünfeld.

Der Modal Split bzw. dessen Veränderung (Modal Shift) hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sollte dabei als Kriterium gelten. Dieser Evaluierungsschritt ist wesentlich aufwändiger als das Evaluieren der Umsetzung der Maßnahmen. Aus diesem Grund, aber auch wegen der erforderlichen Zeitspanne zur Umsetzung und Eingewöhnung ausreichend vieler Maßnahmen sowie zur angestrebten Veränderung des Mobilitätsverhaltens, ist ein deutlich größeres Evaluierungsintervall sinnvoll, z.B. sieben bis zehn Jahre. Für die Verkehrserhebungen im fließenden und ruhenden Verkehr bieten sich Evaluierungsintervalle von z.B. vier bis fünf Jahren an.

Sinnvolle Schritte zur Kontrolle der Wirksamkeit der Maßnahmen sind:

- Durchführung von Verkehrszählungen (an fünf bis zehn relevanten Knotenpunkten)



- Durchführung einer Haushaltsbefragung mit der erforderlichen Stichprobengröße (5% der Hünfelder Bevölkerung)
- Vergleich des Modal Splits
- Analyse von Abweichungen von dem Zielpfad



10 Zusammenfassung

Um auch künftig ein den Anforderungen entsprechendes Verkehrsnetz für alle Mobilitätsbedürfnisse aufrecht zu erhalten, ist eine gesamtstädtische verkehrskonzeptionelle Planung in Hünfeld erforderlich. Ziel eines Verkehrsentwicklungsplans ist die stadt-, sozial- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs in Hünfeld. Besonderer Wert wurde dabei auf die Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes gelegt, das die Belange der unterschiedlichen Verkehrsarten (Fußgängerverkehr, ÖPNV, fließender und ruhender Kfz-Verkehr) berücksichtigt.

Der Verkehrsentwicklungsplan setzt sich aus den folgenden Bausteinen zusammen:

- Bestandsaufnahme
- Bestandsbewertung (Stärken-Schwächen-Analyse)
- Definition von künftigen Leitlinien der Mobilität
- Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen
- Handlungskonzept und Umsetzungsstrategien
- Evaluierungskonzept

Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgte eine Beteiligung der Bürger in Hünfeld. Der gesamte Planungsprozess wurde begleitet von einem Projektbeirat, der aus Vertretern der örtlichen Politik, der Verwaltung, der Verkehrskommission, der Behörden (Polizei, Nahverkehrsgesellschaft), des ADAC, des ADFC, der Fahrschulen und der örtlichen Straßenverkehrsbehörde bestand.

Für die Bestandsaufnahme (vgl. Kapitel 4) wurden verschiedene Erhebungen in Hünfeld durchgeführt: Knotenstromzählungen, Messungen von Querschnitten und den Breiten von Fußgänger- und Radverkehrsanlagen sowie eine Online-Befragung der Hünfelder Bürger zum Thema Verkehr.

Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Analyse wurden die Stärken und Schwächen der Mobilität in Hünfeld erarbeitet (vgl. Kapitel 5). Zu den Stärken der Mobilität in Hünfeld zählen unter anderem die kompakte Siedlungsstruktur, die flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, das Angebot des City-Bus und die Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr nach Kassel, Fulda und Frankfurt. Demgegenüber stehen Schwächen wie unter anderem fehlende Querungsmöglichkeiten an den innerörtlichen Kreisverkehren, potenzielle Gefahrenstellen an einzelnen Knotenpunkten sowie in einzelnen Straßenzügen.

Zudem wurde ein städtisches Verkehrsmodell für Hünfeld aufgebaut (vgl. Kapitel 4.5). Mit Hilfe des Verkehrsmodells wurde eine Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2035 erarbeitet (vgl. Kapitel 7). Hier überlagern sich in Hünfeld verschiedene Effekte: Während der demografische Wandel unter anderem für einen tendenziellen Rückgang der Verkehrsbelastungen sorgt, führen Wohn- und Gewerbeentwicklungen zu Neuverkehr, sodass sich Verkehre in Hünfeld verlagern.

Auf Basis des Prognose-Nullfalls wurden vier verschiedene Planfälle untersucht:

- Erschließung neuer Wohngebiete in Verbindung mit einer Südtangente
- Einbahnstraßensystem am Schulzentrum
- Verkehrsberuhigung auf der Rasdorfer Straße
- Einbahnstraßenregelung im Innenstadtbereich

In einem weiteren Schritt des Verkehrsentwicklungsplans wurden unter Mitwirkung des Projektbeirats Ziele sowie Leitlinien bzw. -sätze für die Mobilität in Hünfeld definiert. Die Leitsätze lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mobilität für alle gewährleisten
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt, der Wohngebiete, Arbeitsplätze, der Versorgungs-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen von Hünfeld gewährleisten
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs



- Aufwertung der Straßenräume
- Weiterentwicklung der Stadt der kurzen Wege
- Mindestens Beibehaltung des derzeitigen ÖPNV-Angebots
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Sicherstellung der Gleichberechtigung unter den Verkehrsteilnehmern in Hünfeld
- Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Priorisierung des Umweltverbunds im Schulumfeld

Auf Basis dieser Leitlinien wurden die folgenden Maßnahmen entwickelt:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen
- Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße
- Josefstraße - verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
- Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren
- Mobilitätsstation – Konrad-Zuse-Bahnhof
- Erweiterung Haltestelle Hallenbad
- Rasdorfer Straße
- Maßnahmen Schulzentrum - Umgestaltung Jahnstraße
- Maßnahmen Schulzentrum - Einbahnstraße Kreuzbergstraße
- Wohnbauentwicklung mit Südtangente

In den einzelnen Maßnahmenstreckbriefen sind die Maßnahmen hinsichtlich ihres Zeitrahmens, ihrer Priorität und der zu erwartenden Kosten bewertet worden, zudem werden Aussagen über Fördermöglichkeiten, Zuständigkeiten und das weitere Vorgehen getroffen. Jeder Steckbrief weist zudem die Wirkung der Maßnahme aus und benennt mögliche Schnittstellen und Bezugspunkte zu anderen Maßnahmen.

Zur Evaluierung bzw. zum Controlling der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans in Gänze sowie der Einzelmaßnahmen wurde ein separates Konzept entwickelt (vgl. Kapitel 9).

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Bochum, August 2024



Literaturverzeichnis

- [1] **Verkehrsentwicklungsplan Hünfeld 2003**
- [2] **Planungsbüro RV-K (Hrsg.):**
Radverkehrskonzept Stadt Hünfeld. Frankfurt am Main, 2022.
- [3] **IGDB GmbH Verkehrsplanung und Beratung (Hrsg.):**
Lokaler Nahverkehrsplan 2017 für den Landkreis Fulda. Dreieich, 2017.
- [4] **Deutsche Verkehrswacht Fulda (Hrsg.):**
Schulwegplan der Johann-Adam-Förster Schule. Hünfeld, 2023.
- [5] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN. Köln, 2008.
- [6] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt. Köln, 2006.
- [7] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**
Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens“. Köln, 2014.
- [8] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):**
Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA. Köln, 2011.
- [9] **agc aqua geo consult gmbh (Hrsg.):**
Machbarkeitsstudie Rasdorfer Straße. Kassel, 2020.



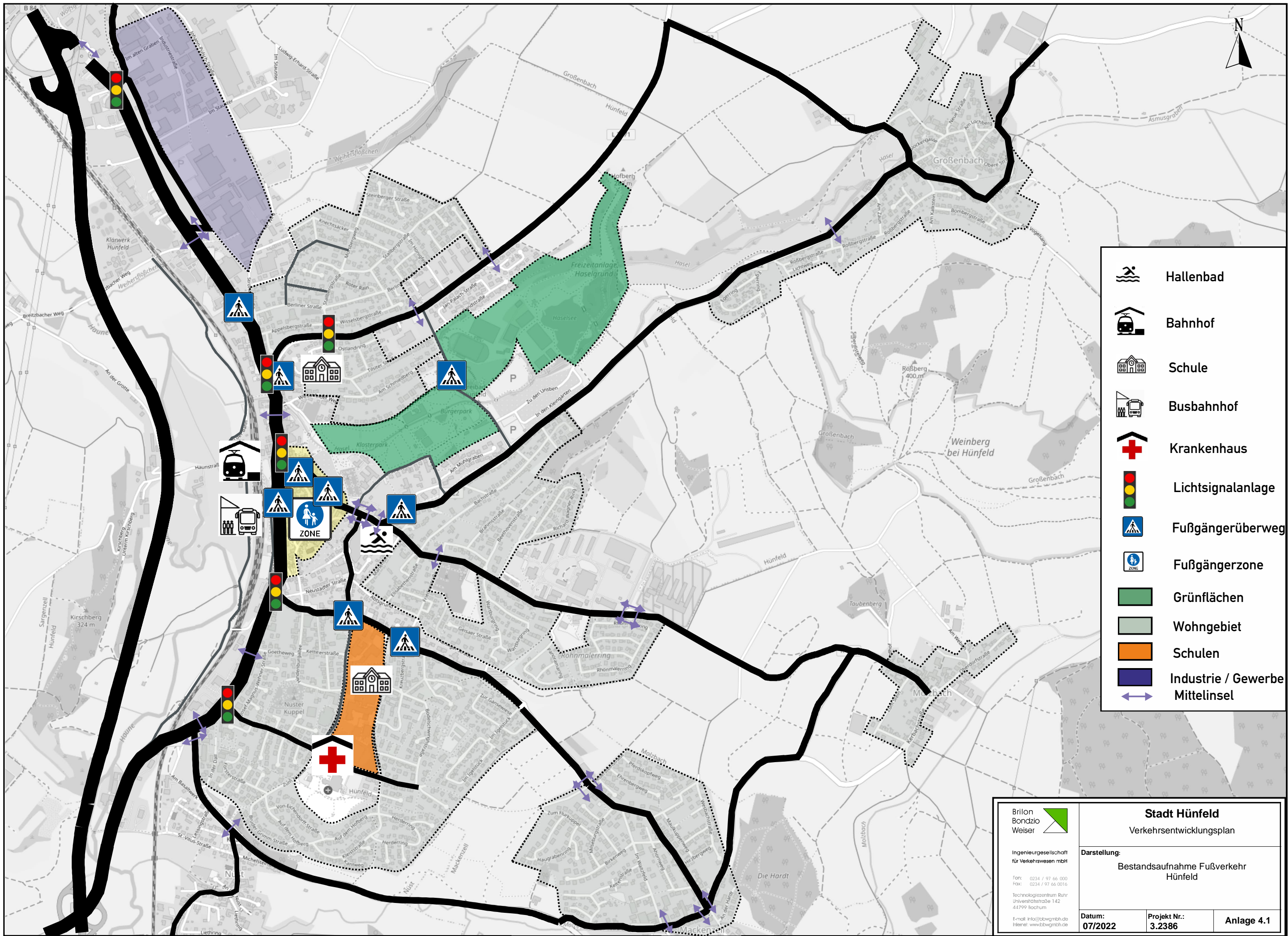
Anlagenverzeichnis


- Anlage 4.1: Bestandsaufnahme – Fußverkehr
- Anlage 4.2: Bestandsaufnahme - ÖPNV - Lage und Einzugsbereich Haltestellen
- Anlage 4.3: Bestandsaufnahme ÖPNV - Linienverlauf
- Anlage 4.4: Bestandsaufnahme ÖPNV – Linienverlauf – mindestens Zweistudentakt
- Anlage 4.5: Klassifizierung Straßennetz – Hünfeld
- Anlage 4.6: Bestandsaufnahme Hünfeld - Kfz-Verkehr
- Anlage 4.7.1: Verkehrsbelastungen im Straßennetz – Morgenstunden
- Anlage 4.7.2: Verkehrsbelastungen im Straßennetz – Morgenspitze
- Anlage 4.7.3: Verkehrsbelastungen im Straßennetz – Nachmittagsstunden
- Anlage 4.7.4: Verkehrsbelastungen im Straßennetz – Nachmittagspitze
- Anlage 4.8: Bestandsaufnahme – Lage und Bewirtschaftungsform Stellplatzanlagen
- Anlage 4.9: Bestandsaufnahme – Unfälle 2017 bis 2021
- Anlage 4.10: Zusammenfassung Beiträge Ideenbox
- Anlage 5.1: Schwächen Fußverkehr
- Anlage 5.2: Schwächen ÖPNV
- Anlage 5.3: Schwächen MIV
- Anlage 8.1: Übersicht Maßnahmen
- Anlage 8.2: Tabelle Übersicht Maßnahmen
- Anlage 8.3: Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße – Verkehrsbelastungen – Prognose – Nachmittagsspitzenstunde
- Anlage 8.4: Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße – Nachweis der Verkehrsqualität – Prognose – Nachmittagsspitzenstunde
- Anlage 8.5: Knotenpunkt Niedertor / Wiesenfelder Weg– Verkehrsbelastungen – Prognose – Nachmittagsspitzenstunde
- Anlage 8.6: Knotenpunkt Niedertor / Wiesenfelder Weg– Nachweis der Verkehrsqualität – Prognose – Nachmittagsspitzenstunde
- Anlage 8.7: Verkehrstechnische Skizze – Umgestaltung Jahnstraße Variante 2
- Anlage 8.8: Verkehrstechnische Skizze – Umgestaltung Jahnstraße Variante 3
- Anlage 8.9: Verkehrstechnische Skizze – Umgestaltung Jahnstraße Variante 4



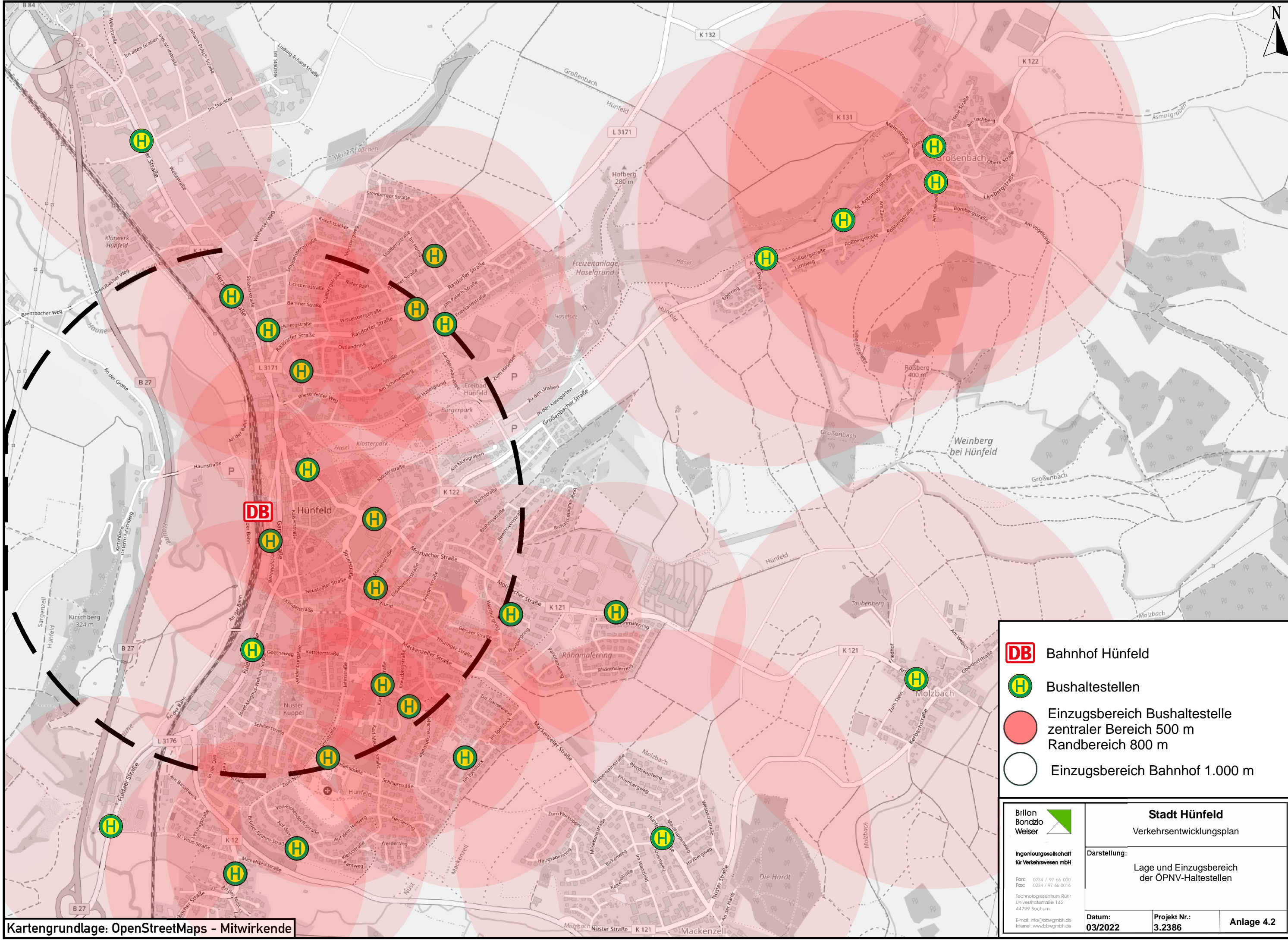
Anlagen









-  Hallenbad
-  Bahnhof
-  Schule
-  Busbahnhof
-  Krankenhaus
-  Lichtsignalanlage
-  Fußgängerüberweg
-  Fußgängerzone
-  Grünflächen
-  Wohngebiet
-  Schulen
-  Industrie / Gewerbe
-  Mittelinsel

<p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweesen mbH</p> <p> <small> Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmhb.de Internet: www.bbwmhb.de </small> </p>	<p>Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan</p>		
	<p>Darstellung: Bestandsaufnahme Fußverkehr Hünfeld</p>		
<p>Datum: 07/2022</p>	<p>Projekt Nr.: 3.2386</p>	<p>Anlage 4.1</p>	



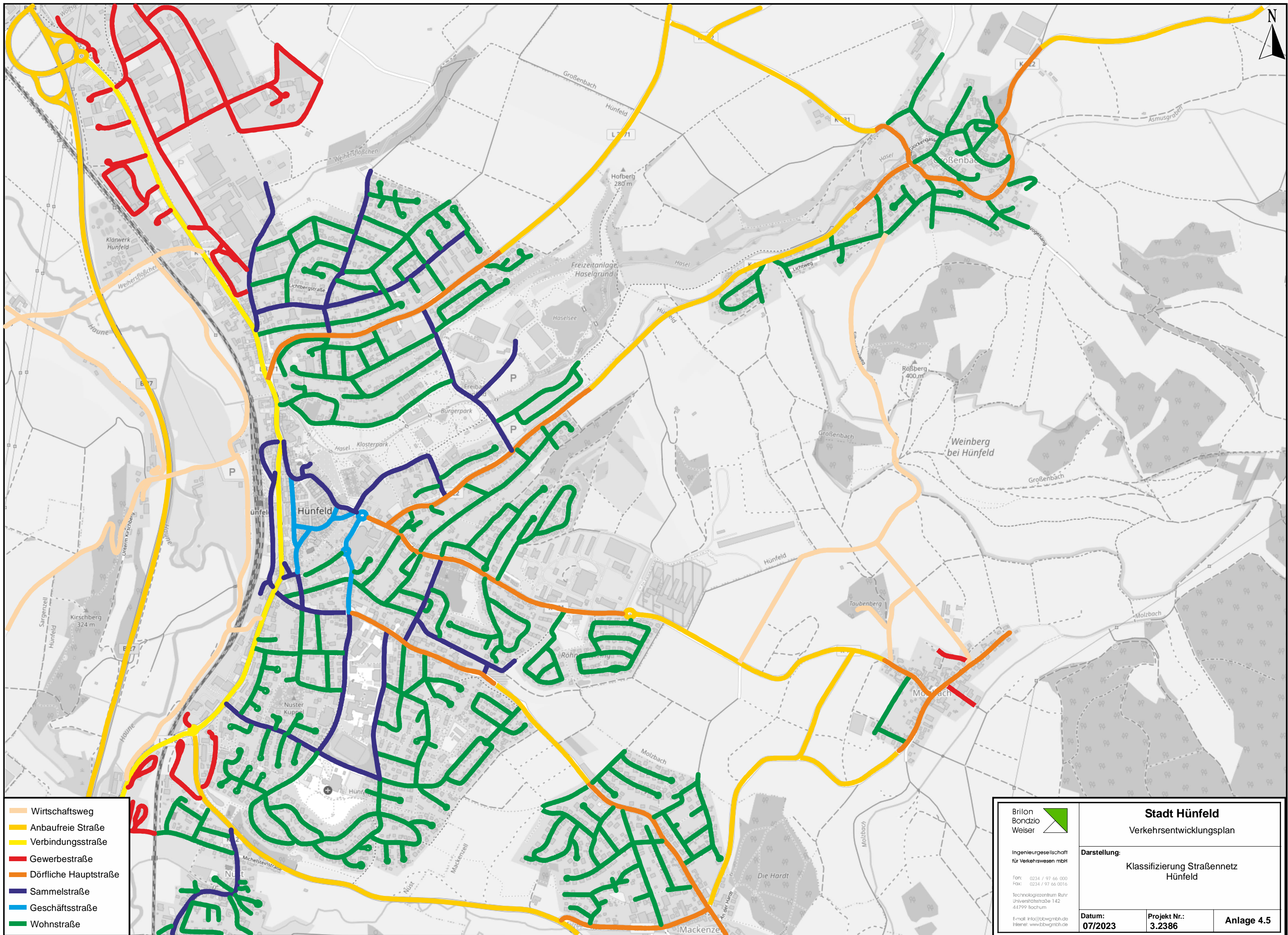
-  Bahnhof Hünfeld
-  Bushaltestellen
-  Einzugsbereich Bushaltestelle
zentraler Bereich 500 m
Randbereich 800 m
-  Einzugsbereich Bahnhof 1.000 m

**Brilon
Bondzio
Weiser**

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung mbH

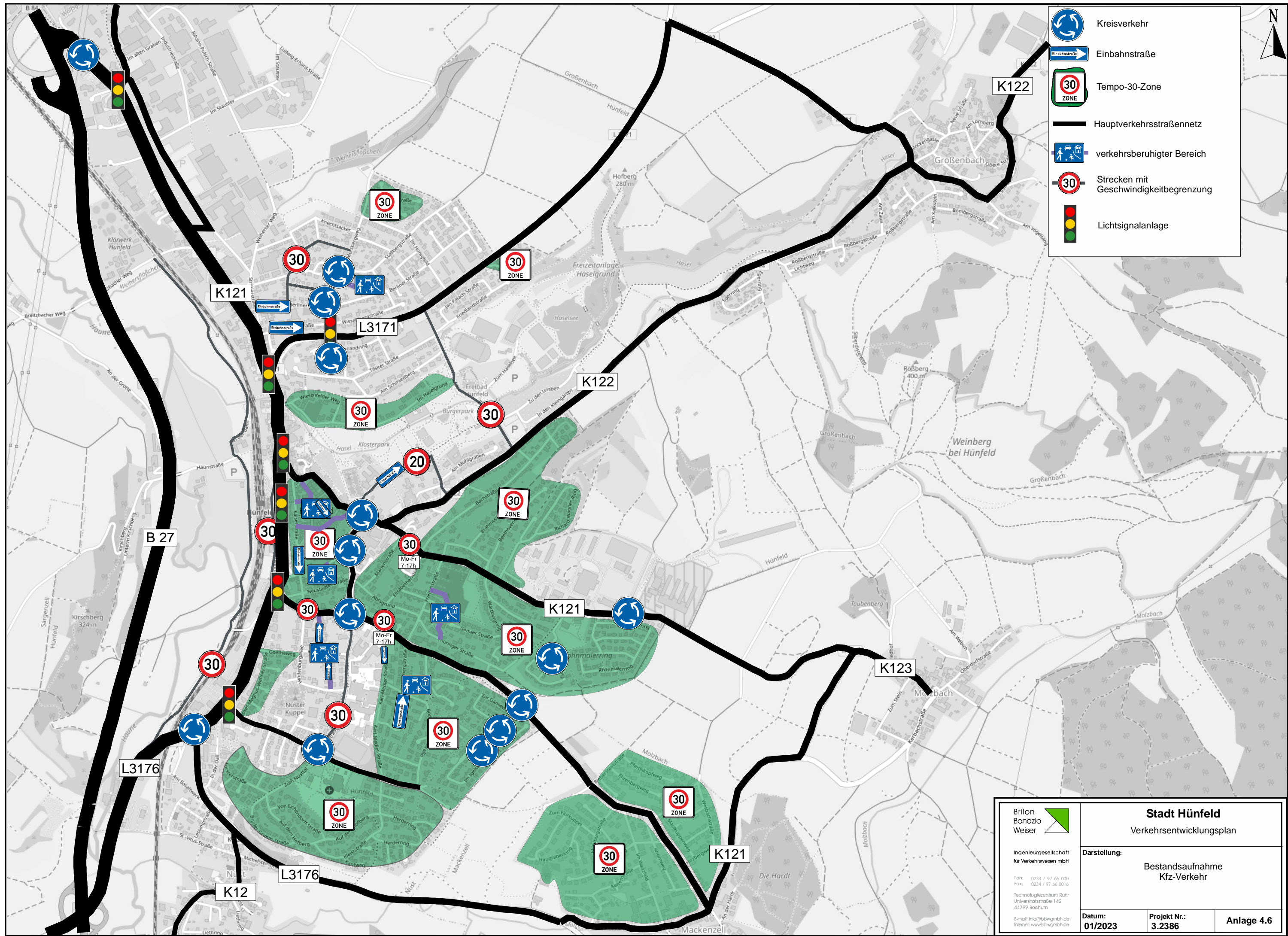
Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiestadium Ruhr
Universitätstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@obwgmh.de
Internet: www.obwgmh.de

Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan		
Darstellung: Lage und Einzugsbereich der ÖPNV-Haltestellen		
Datum: 03/2022	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 4.2



- Wirtschaftsweg
- Anbaufreie Straße
- Verbindungsstraße
- Gewerbestraße
- Dörfliche Hauptstraße
- Sammelstraße
- Geschäftsstraße
- Wohnstraße

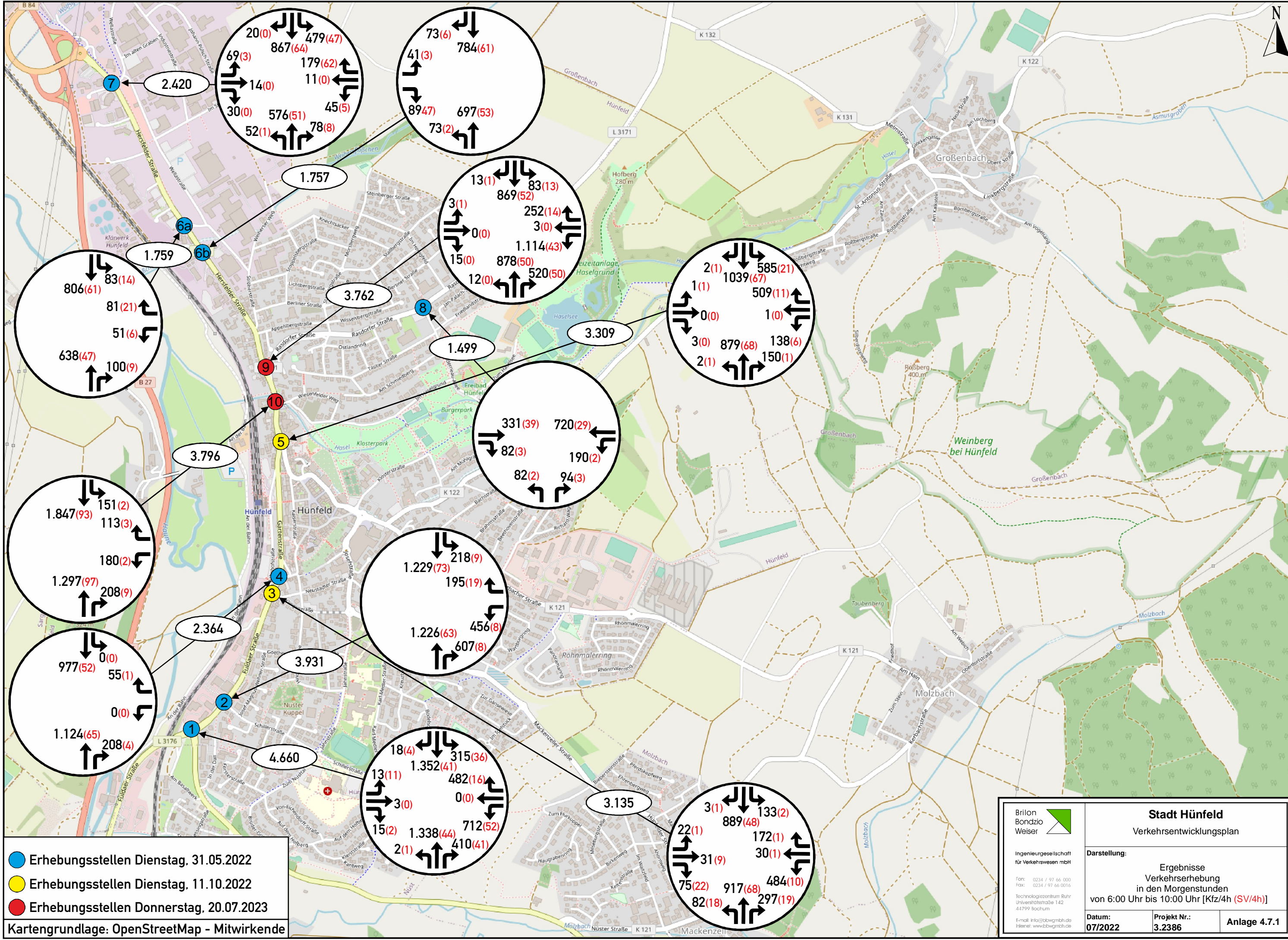
<p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016</p> <p>Technologiesternum Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum</p> <p>E-mail: info@bbwgmhb.de Internet: www.bbwgmhb.de</p>	<p>Stadt Hünfeld</p> <p>Verkehrsentwicklungsplan</p>	
	<p>Darstellung:</p> <p>Klassifizierung Straßennetz Hünfeld</p>	
<p>Datum: 07/2023</p>	<p>Projekt Nr.: 3.2386</p>	<p>Anlage 4.5</p>



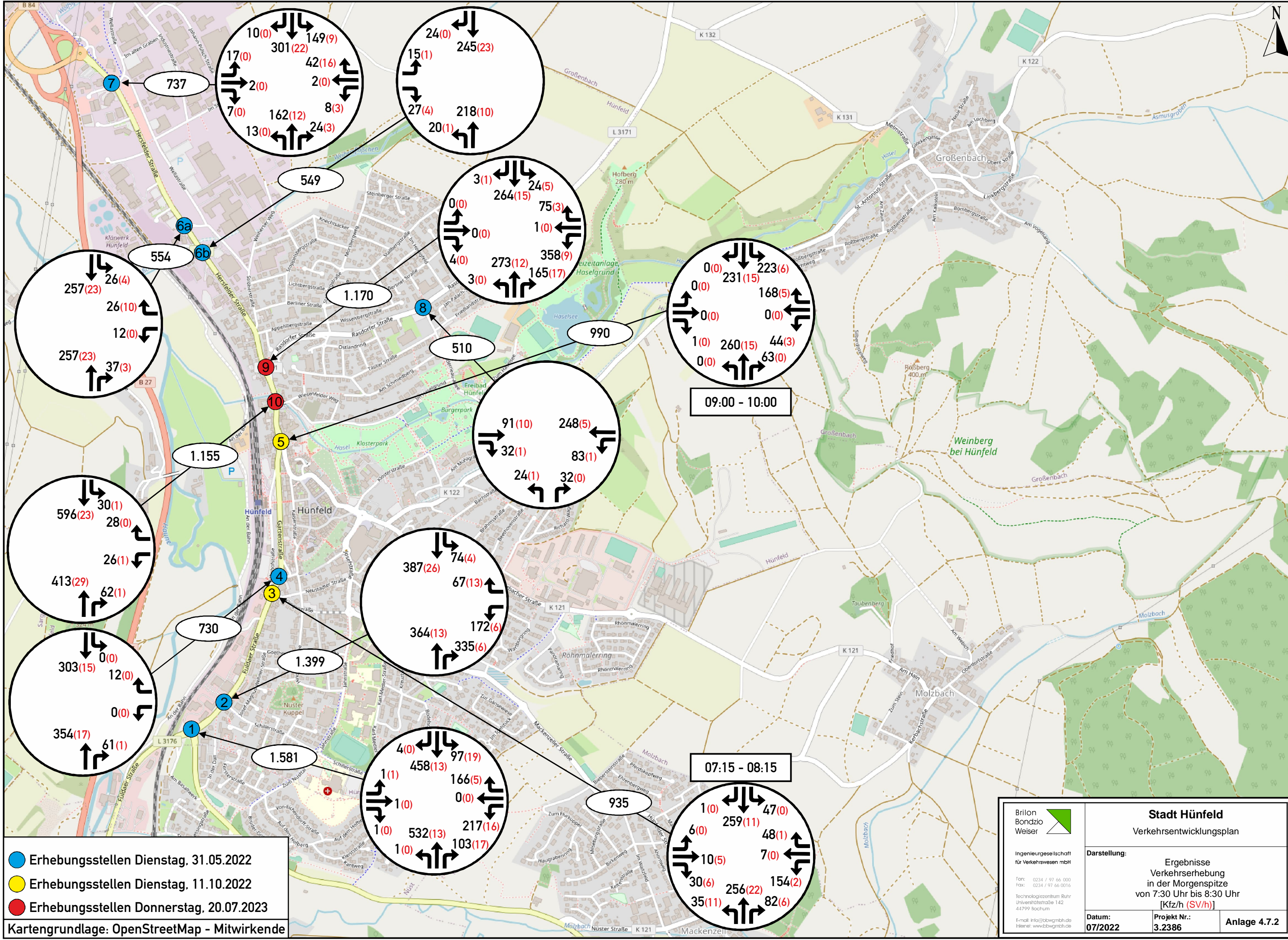
	Kreisverkehr
	Einbahnstraße
	Tempo-30-Zone
	Hauptverkehrsstraßennetz
	verkehrsberuhigter Bereich
	Strecken mit Geschwindigkeitbegrenzung
	Lichtsignalanlage



Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmhb.de Internet: www.bbwgmhb.de	Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan	
	Darstellung: Bestandsaufnahme Kfz-Verkehr	
Datum: 01/2023	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 4.6

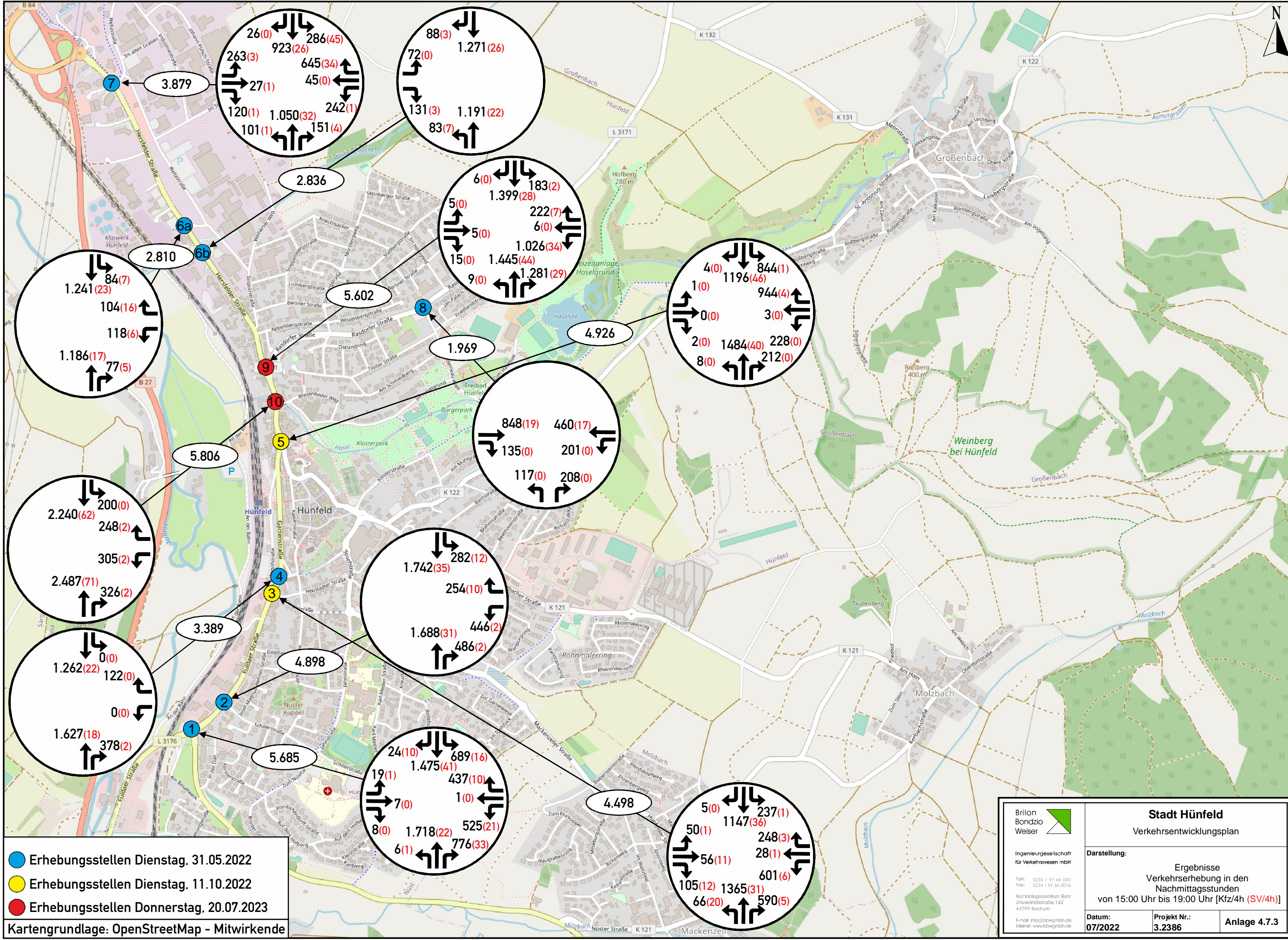


Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technisches Zentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmh.de Internet: www.bbwgmh.de	Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan	
	Darstellung: Ergebnisse Verkehrserhebung in den Morgenstunden von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr [Kfz/4h (SV/4h)]	
Datum: 07/2022	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 4.7.1



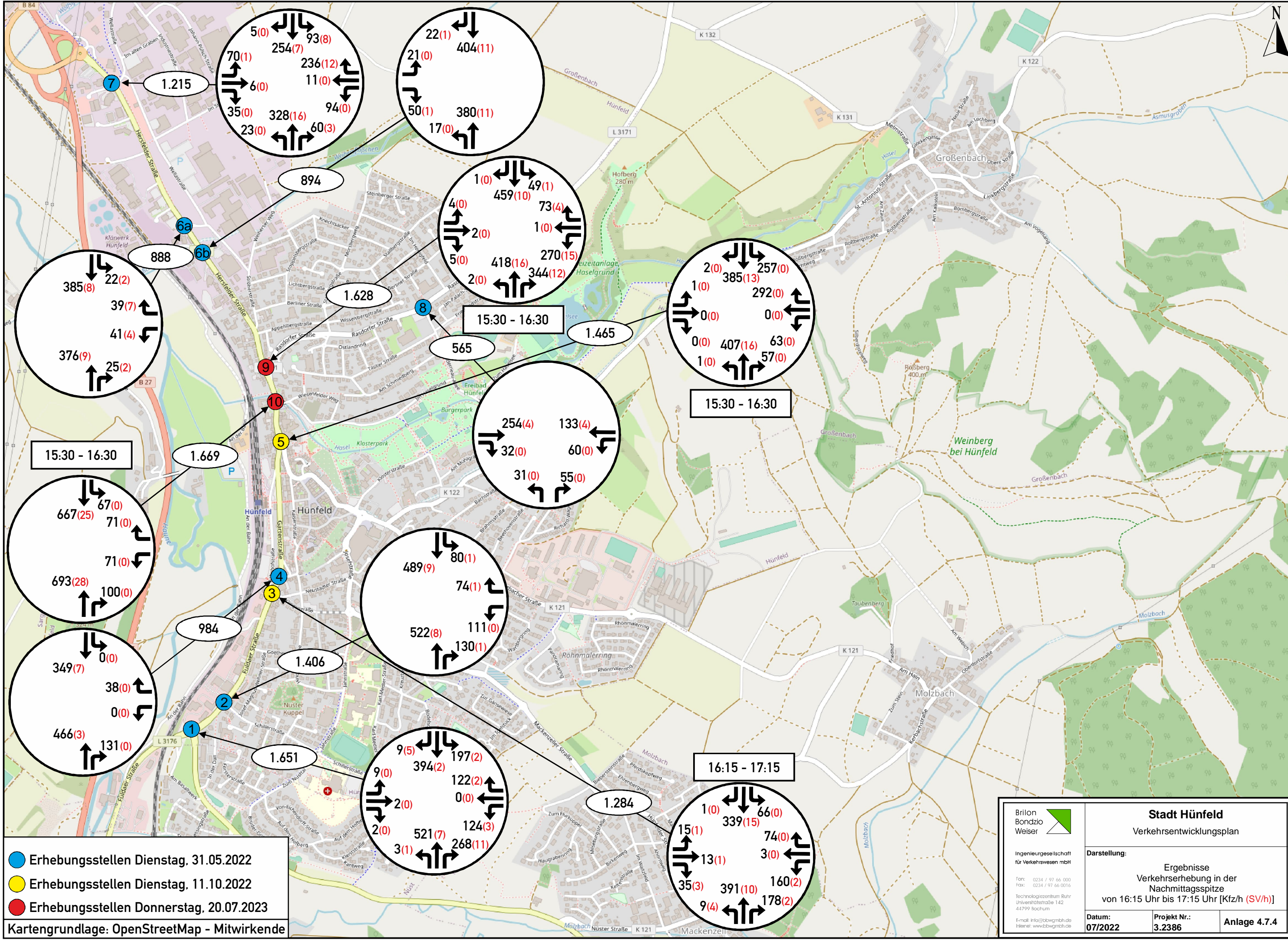
- Erhebungsstellen Dienstag, 31.05.2022
 - Erhebungsstellen Dienstag, 11.10.2022
 - Erhebungsstellen Donnerstag, 20.07.2023
- Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmh.de Internet: www.bbwgmh.de	Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan	
	Darstellung: Ergebnisse Verkehrserhebung in der Morgenspitze von 7:30 Uhr bis 8:30 Uhr [Kfz/h (SV/h)]	
Datum: 07/2022	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 4.7.2



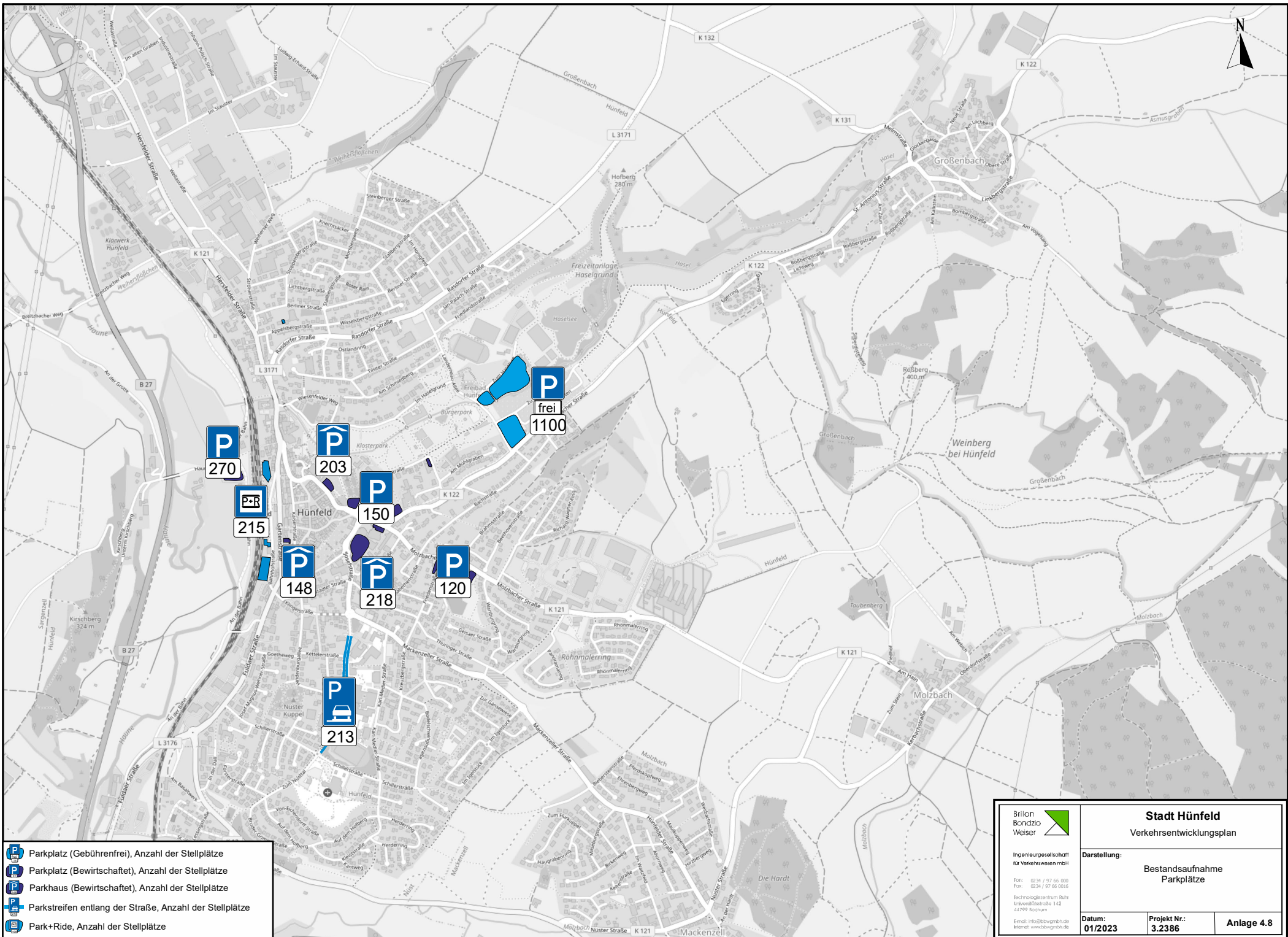
- Erhebungsstellen Dienstag, 31.05.2022
 - Erhebungsstellen Dienstag, 11.10.2022
 - Erhebungsstellen Donnerstag, 20.07.2023
- Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende






Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologisierungsbüro Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmh.de Internet: www.bbwgmh.de	Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan	
	Darstellung: Ergebnisse Verkehrserhebung in den Nachmittagsstunden von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr [Kfz/4h (SV/4h)]	
Datum: 07/2022	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 4.7.3



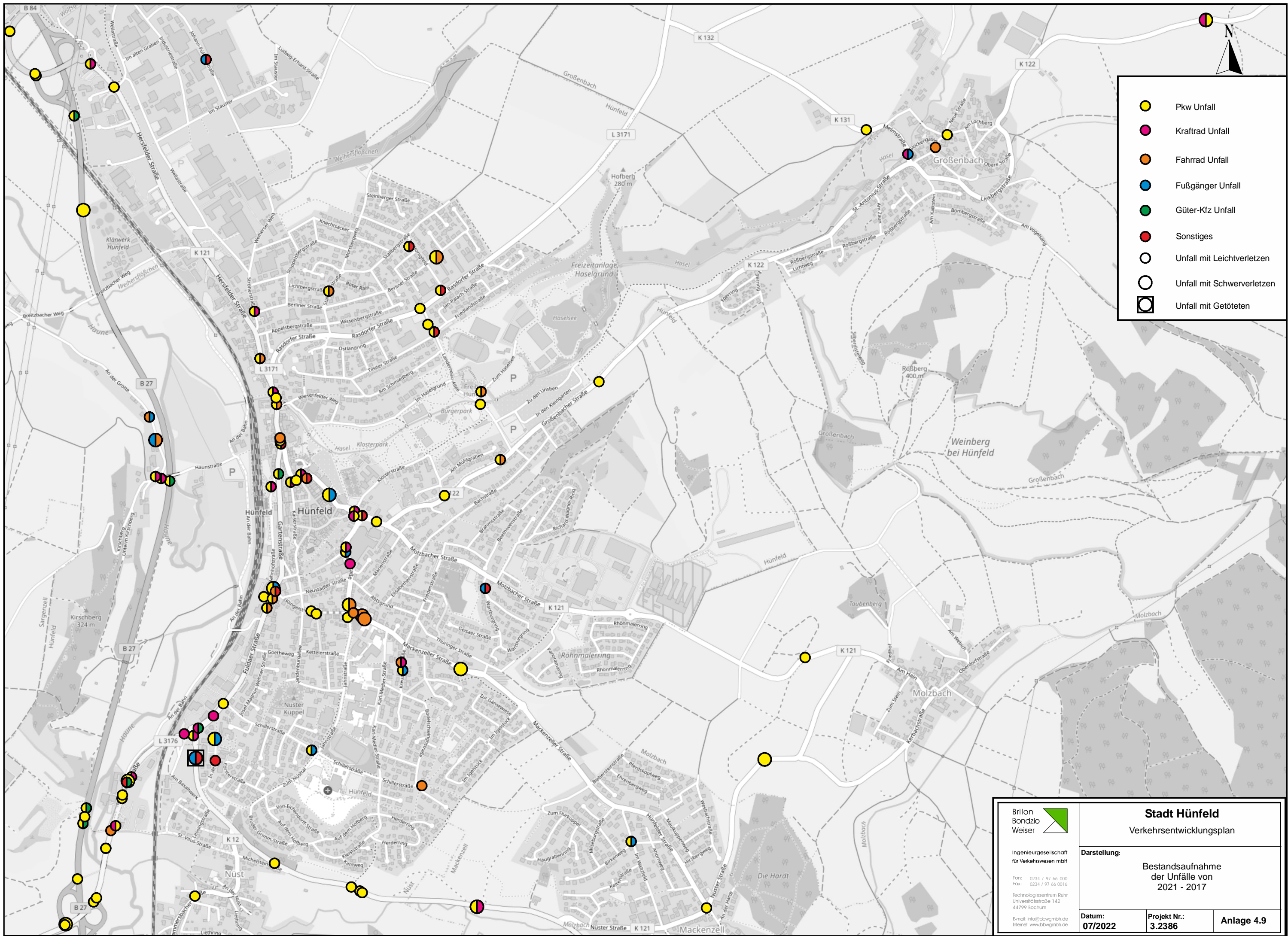
● Erhebungsstellen Dienstag, 31.05.2022
● Erhebungsstellen Dienstag, 11.10.2022
● Erhebungsstellen Donnerstag, 20.07.2023
 Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmhb.de Internet: www.bbwgmhb.de	Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan	
	Darstellung: Ergebnisse Verkehrserhebung in der Nachmittagsspitze von 16:15 Uhr bis 17:15 Uhr [Kfz/h (SV/h)]	
Datum: 07/2022	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 4.7.4



-  Parkplatz (Gebührenfrei), Anzahl der Stellplätze
-  Parkhaus (Bewirtschaftet), Anzahl der Stellplätze
-  Parkhaus (Bewirtschaftet), Anzahl der Stellplätze
-  Parkstreifen entlang der Straße, Anzahl der Stellplätze
-  Park+Ride, Anzahl der Stellplätze

 <p style="font-size: small;">Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweesen mbH</p> <p style="font-size: x-small;">Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 004 Technologiestraße 142 44799 Bochum E-Mail: info@brbwgnhb.de Internet: www.brbwgnhb.de</p>	Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan	
	Darstellung: Bestandsaufnahme Parkplätze	
Datum: 01/2023	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 4.8



- Pkw Unfall
- Kraftrad Unfall
- Fahrrad Unfall
- Fußgänger Unfall
- Güter-Kfz Unfall
- Sonstiges
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Getöteten

<p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p> <small> Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologisierungsbüro Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmh.de Internet: www.bbwgmh.de </small> </p>	<p>Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan</p>	
	<p>Darstellung:</p> <p style="text-align: center;">Bestandsaufnahme der Unfälle von 2021 - 2017</p>	
<p>Datum: 07/2022</p>	<p>Projekt Nr.: 3.2386</p>	<p>Anlage 4.9</p>



- Lärmbelästigung: Fahrverbot für Lkw von 22 bis 6 Uhr
 - Geschwindigkeitsbegrenzung: 30 kmh
 - Umschaltzeit der Ampel ist zu kurz
 - Ostlandring: noch weitere Kreisel dieser Kategorie anfügen

Allgemein:
 Es gibt zu wenige Zebrastreifen und verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen (z. B. Landerneau-Allee, Jahnstr., Friedenstr. und Gotheweg)

Niedertor / Rasforder Straße:
 Abbau der Ampelanlage,
 Einrichtung Zebrastreifen

Bahnhof:
 Fahrradbügel / Fahrradboxen
 / Bike&Ride Anlagen

Hünfelder Kleingartengebiet:
 Auf den Fußwegen wird zu schnell und zu viel gefahren.
 Das Verbindungsstück mit Steigung
 zu einem reinen Fußweg umgestalten.
 Fahrradfahrer nicht durch das Freizeit- und Erholungsgebiet leiten.

Josefstraße / Neustädter Straße
 Konflikte zwischen ausfahrenden Fahrzeugen
 und Radfahrern auf dem Radweg

Friedenstr. / Mackenzeller Str. und
 Friedenstr. / Molzbacher Str.:
 Einmündungen sind zu eng,
 es kommt zu gefährlichen Situation
 mit Pkw, Fußgängern und Radfahrern

fehlende Querungsmöglichkeit
 auf der Schillerstraße:
 Vorschlag Zebrastreifen

fehlende Anbindung Arztpraxen
 mit dem Citybus

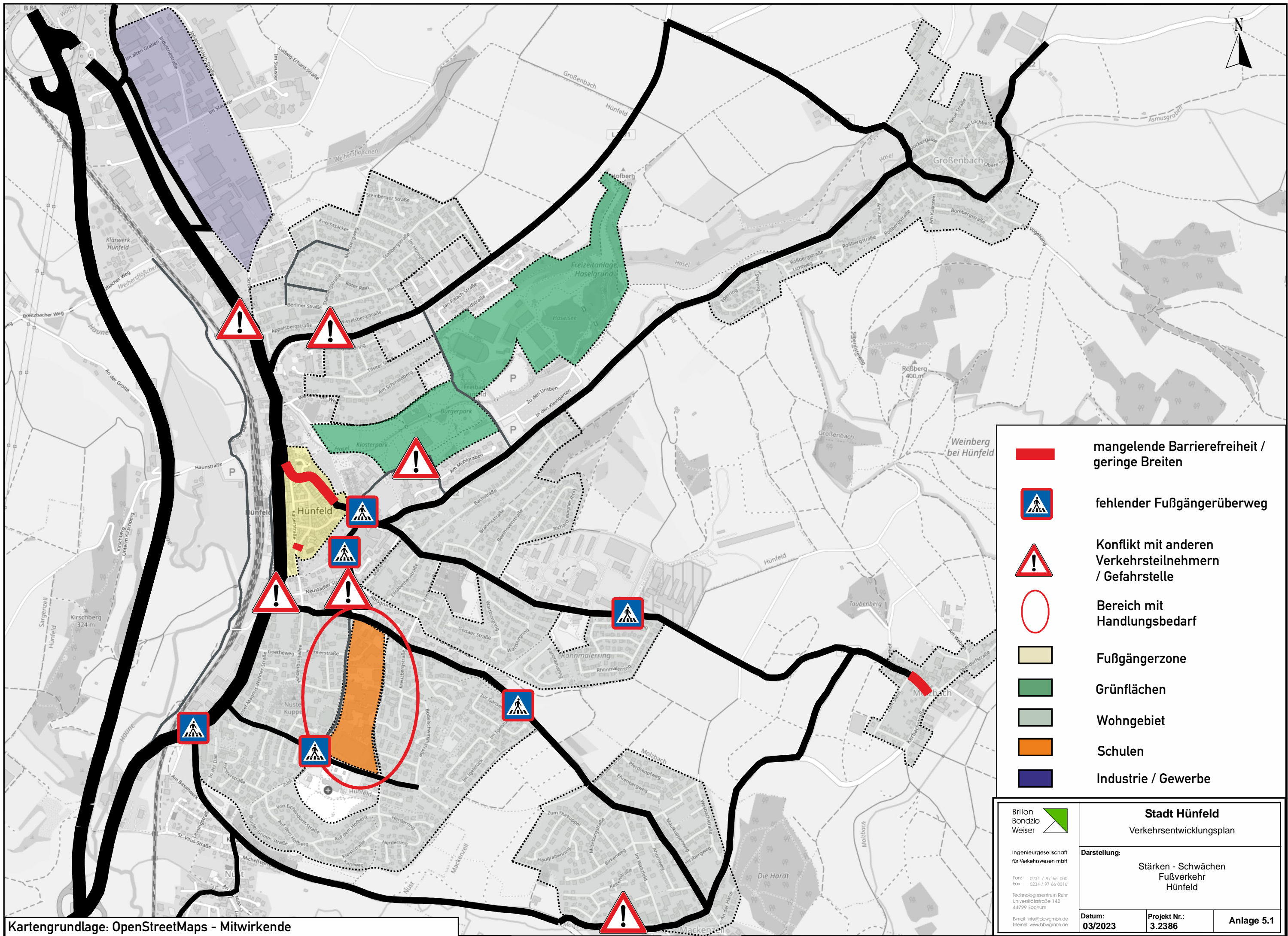
Karl-Medler-Straße:
 Einbahnstraße für Radverkehr
 in Gegenrichtung freigeben

An den Siechengärten / Fuldaer Straße:
 fehlende Querungshilfe

Hünfelder Straße / Milseburgstraße:
 Fahrbahnverengung, Fahrzeuge können nicht abbiegen,
 wenn dort ein Auto steht.

	Fußgängerverkehr
	Kfz-Verkehr
	ÖPNV
	Radverkehr

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweesen mbH Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmh.de Internet: www.bbwgmh.de	Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan	
	Darstellung: Zusammenstellung Ideenbox	
Datum: 03/2022	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 4.10



-  mangelnde Barrierefreiheit / geringe Breiten
-  fehlender Fußgängerüberweg
-  Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern / Gefahrstelle
-  Bereich mit Handlungsbedarf
-  Fußgängerzone
-  Grünflächen
-  Wohngebiet
-  Schulen
-  Industrie / Gewerbe

 <p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p> <small> Fon: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiezentrum Ruhr Universitätsstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@bbwgmhb.de Internet: www.bbwmhb.de </small> </p>	<p>Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan</p>		
	<p>Darstellung: Stärken - Schwächen Fußverkehr Hünfeld</p>		
Datum: 03/2023	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 5.1	



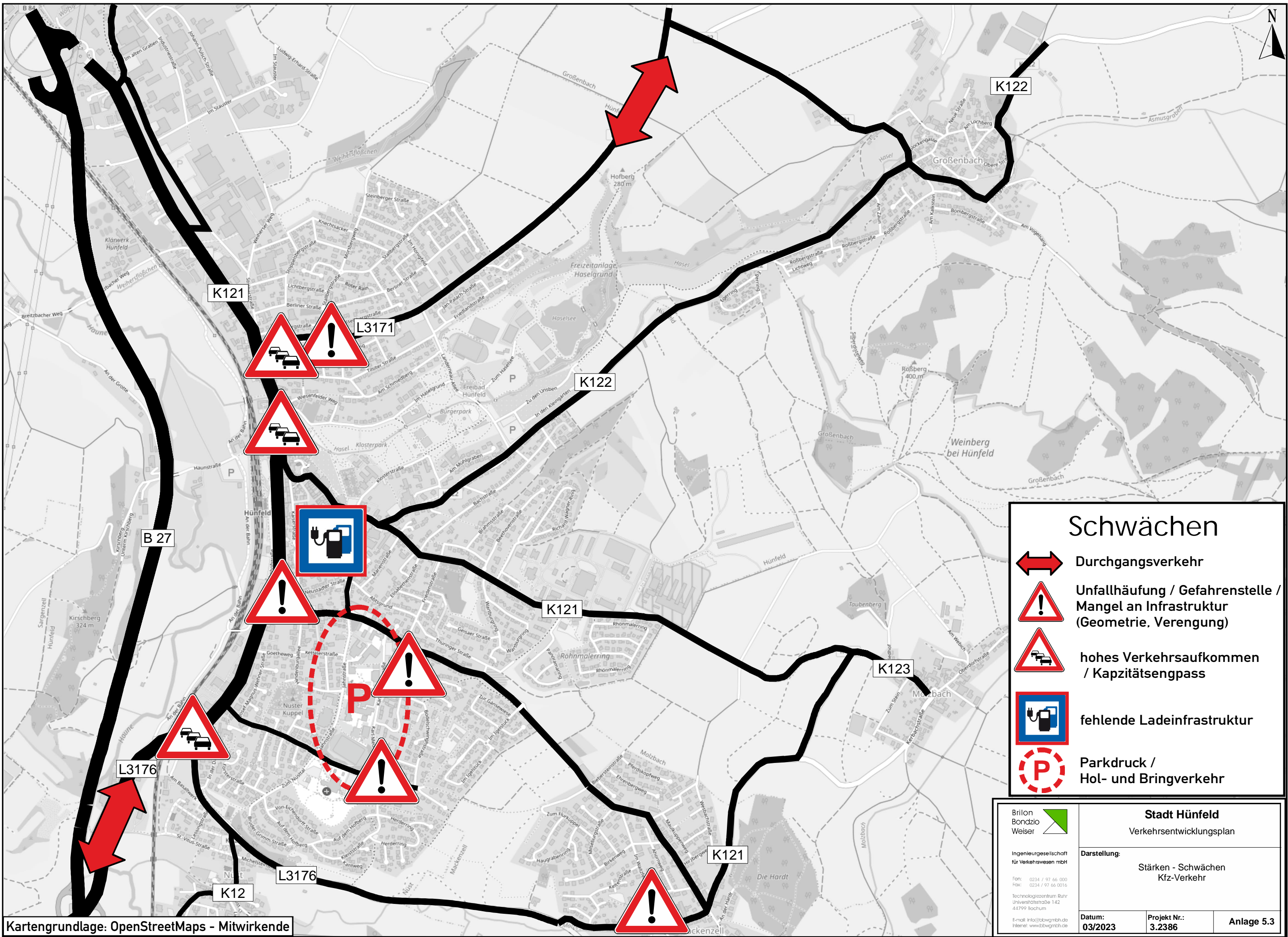
- mangelnde Ausstattung Haltestelle
- fehlende Bushaltestelle

**Brilon
Bondzio
Weiser**

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsweisen mbH

Form: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
Technologiestadium Ruhr
Universitätstraße 142
44799 Bochum
E-mail: info@abwgmhb.de
Internet: www.abwgmhb.de

Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan		
Darstellung:		
Schwächen ÖPNV		
Datum:	Projekt Nr.:	Anlage 5.2
03/2022	3.2386	

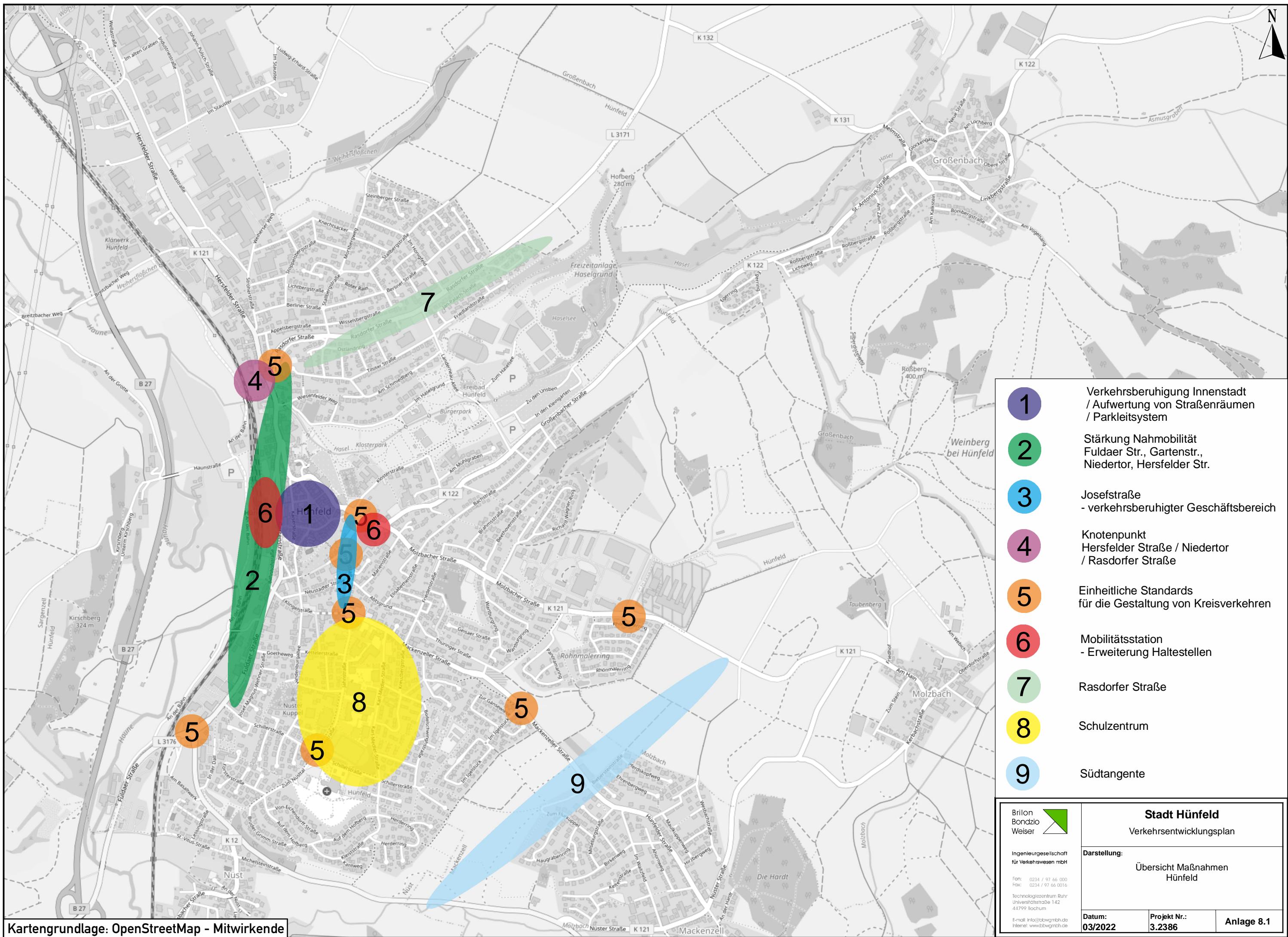


Schwächen

-  Durchgangsverkehr
-  Unfallhäufung / Gefahrenstelle / Mangel an Infrastruktur (Geometrie, Verengung)
-  hohes Verkehrsaufkommen / Kapazitätsengpass
-  fehlende Ladeinfrastruktur
-  Parkdruck / Hol- und Bringverkehr

Brilon
 Bondzio
 Weiser
 Ingenieurgesellschaft
 für Verkehrswesen mbH
 Fon: 0234 / 97 66 000
 Fax: 0234 / 97 66 0016
 Technologiezentrum Ruhr
 Universitätsstraße 142
 44799 Bochum
 E-mail: info@bbwgmh.de
 Internet: www.bbwmh.de

Stadt Hünfeld Verkehrsentwicklungsplan		
Darstellung: Stärken - Schwächen Kfz-Verkehr		
Datum: 03/2023	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 5.3



- 1** Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen / Parkleitsystem
- 2** Stärkung Nahmobilität Fuldaer Str., Gartenstr., Niedertor, Hersfelder Str.
- 3** Josefstraße - verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- 4** Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
- 5** Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren
- 6** Mobilitätsstation - Erweiterung Haltestellen
- 7** Rasdorfer Straße
- 8** Schulzentrum
- 9** Südtangente

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

<p>Brilon Bondzio Weiser</p> <p>Ingenieurgesellschaft für Verkehrsweisen mbH</p> <p>Form: 0234 / 97 66 000 Fax: 0234 / 97 66 0016 Technologiestadium Ruhr Universitätstraße 142 44799 Bochum E-mail: info@ibwgmh.de Internet: www.ibwgmh.de</p>	Stadt Hünfeld		
	Verkehrsentwicklungsplan		
Darstellung:			
Übersicht Maßnahmen Hünfeld			
Datum: 03/2022	Projekt Nr.: 3.2386	Anlage 8.1	

Maßnahmensteckbriefe Hünfeld													
Nummerierung	Maßnahme	Zeitraumen			Priorisierung			Kosten			Zuständigkeit	Fördermöglichkeiten	weiteres Vorgehen
1.1	Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen	x			x	x	x	x			Stadt Hünfeld	Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität	Beschilderungs- und Markierungsplan / Objektplanung
2	Stärkung Nahmobilität Fuldaer Str., Gartenstr., Niedertor, Hersfelder Str.	x	x	x	x			x	x	x	Stadt Hünfeld	Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität / Förderung von Klimaschutzprojekten	Objektplanung
3	Josefstraße - verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	x	x	x	x	x		x	x	x	Stadt Hünfeld	Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität	Objektplanung
4	Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße	x	x	x	x	x		x	x	x	Stadt Hünfeld / Hessen Mobil	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität / Förderung von Klimaschutzprojekten	Objektplanung
5	Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren	x	x		x	x	x	x	x		Stadt Hünfeld / Hessen Mobil	Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität	Markierungsplan / Objektplanung
6.1	Mobilitätsstation - Konrad-Zuse-Bahnhof	x	x		x	x		x	x	x	Stadt Hünfeld / Nahverkehrsbetrieb	Mobilitätsförderungsgesetz / Förderung von Klimaschutzprojekten	Prüfen Flächenverfügbarkeit, Kostenschätzung, Akquisition Partner, Ausführungsplanung
6.2	Erweiterung Haltestelle Hallenbad	x	x		x	x		x	x	x	Stadt Hünfeld / Nahverkehrsbetrieb	Mobilitätsförderungsgesetz / Förderung von Klimaschutzprojekten	Prüfen Flächenverfügbarkeit, Kostenschätzung, Akquisition Partner, Ausführungsplanung
7	Rasdorfer Straße	x	x		x			x	x		Stadt Hünfeld / Hessen Mobil	Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität	Beschilderungs- und Markierungsplan / Objektplanung
8.1	Maßnahmen Schulzentrum - Umgestaltung Jahnstraße	x	x	x	x	x	x	x	x	x	Stadt Hünfeld	Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität / Förderung von Klimaschutzprojekten	Variantenuntersuchung im Zuge der Objektplanung
8.2	Maßnahmen Schulzentrum - Einbahnstraße Kreuzbergstraße	x			x	x		x			Stadt Hünfeld	Mobilitätsförderungsgesetz	Beschilderungs- und Markierungsplan
9	Südtangente	x	x	x	x	x	x	x	x	x	Stadt Hünfeld / Hessen Mobil	Mobilitätsförderungsgesetz	Verkehrstechnische Variantenuntersuchung / weitere Fachplanungen

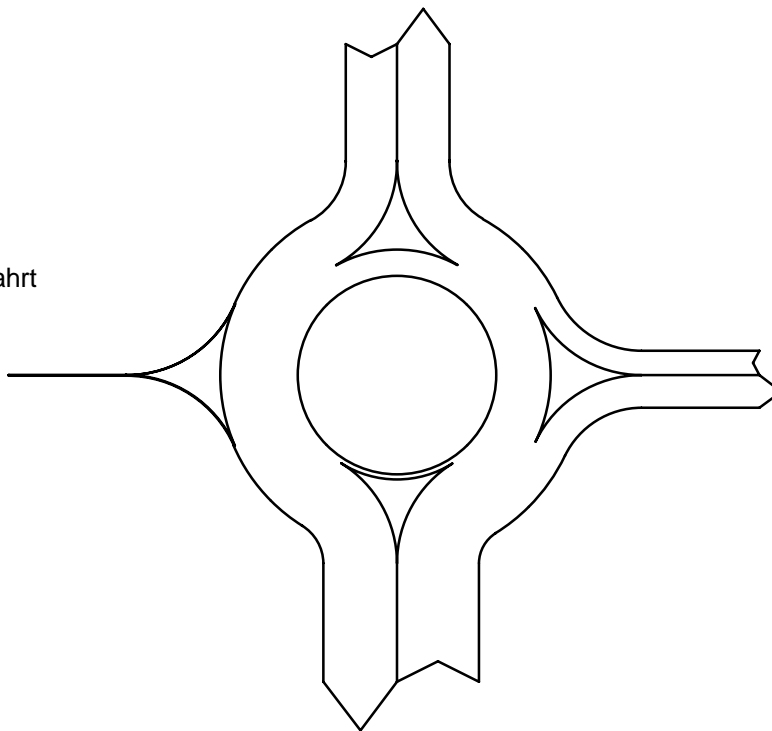
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: 3.2386_Rasdorfer Str. Niedertor_NMS_Analyse.krs
Projekt: VEP Hünfeld
Projekt-Nummer: 3.2386
Knoten: Rasdorfer Str. / Niedertor
Stunde: Nachmittagsspitze

0 1000 Fz / h

4 : Hersfelder Straße
Qa = 665
Qe = 655
Qc = 340

1 : Grundstückzufahrt
Qa = 4
Qe = 11
Qc = 991



3 : Rasdorfer Straße
Qa = 415
Qe = 313
Qc = 692

2 : Niedertor
Qa = 934
Qe = 1039
Qc = 68

Sum = 2018

alle Kraftfahrzeuge

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : 3.2386_Rasdorfer Str Niedertor_NMS_Analyse.krs
 Projekt : VEP Hünfeld
 Projekt-Nummer : 3.2386
 Knoten : Rasdorfer Str. / Niedertor
 Stunde : Nachmittagsspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Grundstückzufahrt	1	1	1021	50	20	11	11	397	397
2	Niedertor	1	1	69	50	20	1039	1069	1161	1128
3	Rasdorfer Straße	1	1	709	50	20	313	333	625	587
4	Hersfelder Straße	1	1	356	50	20	655	669	910	891

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Grundstückzufahrt	0,03	386	9,3	0,0	1	1	A
2	Niedertor	0,92	89	33,7	7,0	23	32	D
3	Rasdorfer Straße	0,53	274	13,1	0,8	4	6	B
4	Hersfelder Straße	0,74	236	15,0	1,9	8	12	B

Gesamt-Qualitätsstufe : D

Gesamter Verkehr
im Kreis

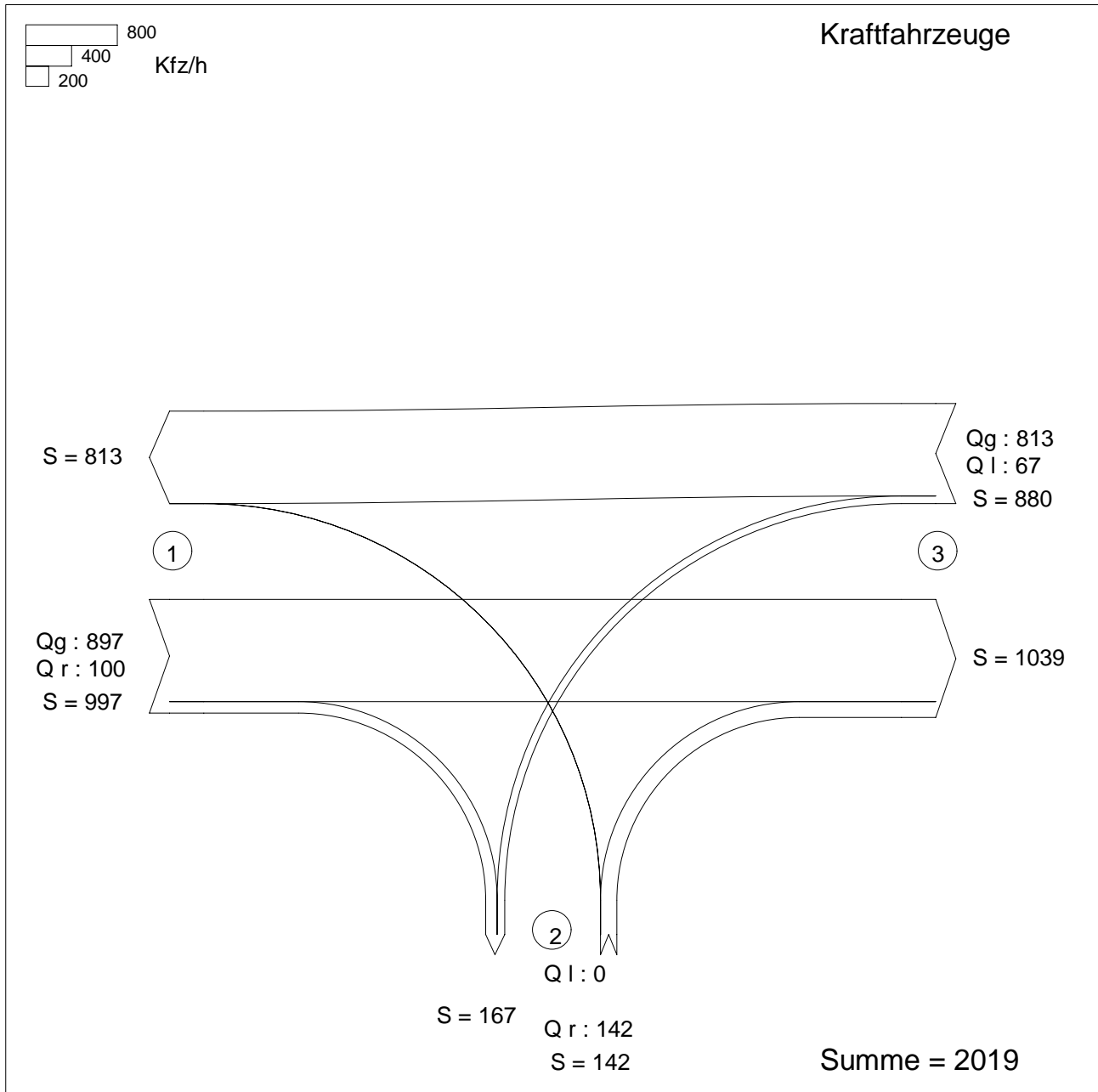
Zufluss über alle Zufahrten : 2082 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 2018 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 13,63 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 24,31 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VEP Hünfeld
 Knotenpunkt : Niedertor / Wiesenfelder Weg
 Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
 Datei : 3,2386 HÜNFELD_NIEDEROT WIESENFELDER STR_Prognose_NMS.kob



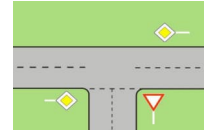
Zufahrt 1: Niedertor
 Zufahrt 2: Wiesenfelder Weg
 Zufahrt 3: Niedertor

KNOBEL Version 7.1.19

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : VEP Hünfeld
 Knotenpunkt : Niedertor / Wiesenfelder Weg
 Stunde : Nachmittagsspitzenstunde
 Datei : 3,2386 HÜNFELD_NIEDEROT WIESENFELDER STR_Prognose_NMS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		925				1800					A
3		100				1508					A
4		0	6,5	3,2	1867	59					
6		142	5,9	3,0	967	357		16,7	2	3	B
Misch-N		142				357	4 + 6	16,7	2	3	B
8		838				1800					A
7		67	5,5	2,8	1017	387		11,2	1	1	B
Misch-H		905				1800	7 + 8	4,1	4	5	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Niedertor

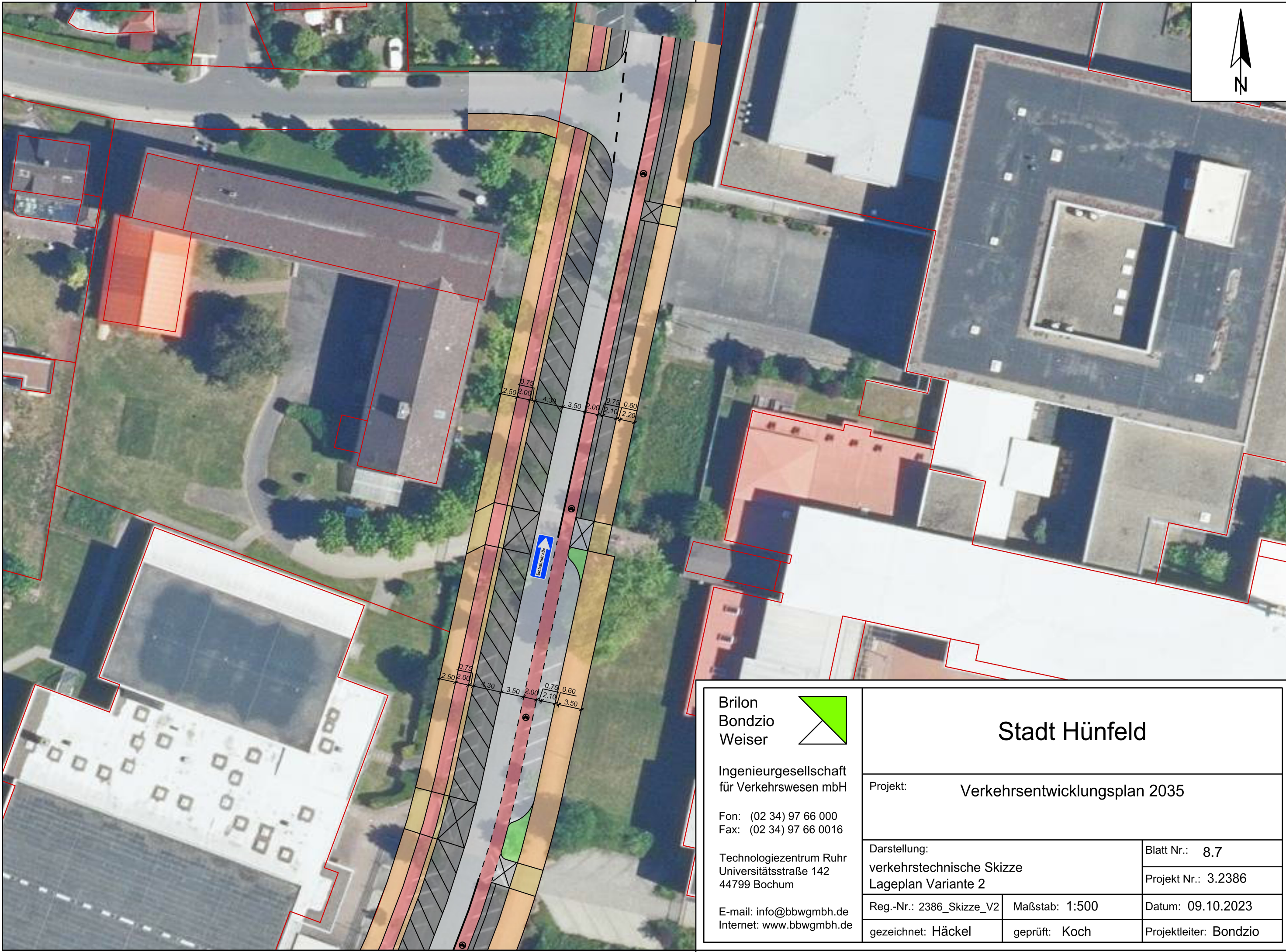
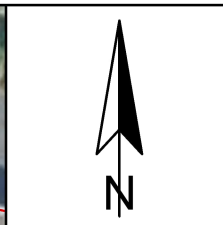
Niedertor

Nebenstrasse : Wiesenfelder Weg

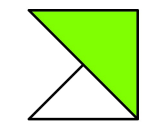
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH



Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Hünfeld

Projekt: **Verkehrsentwicklungsplan 2035**

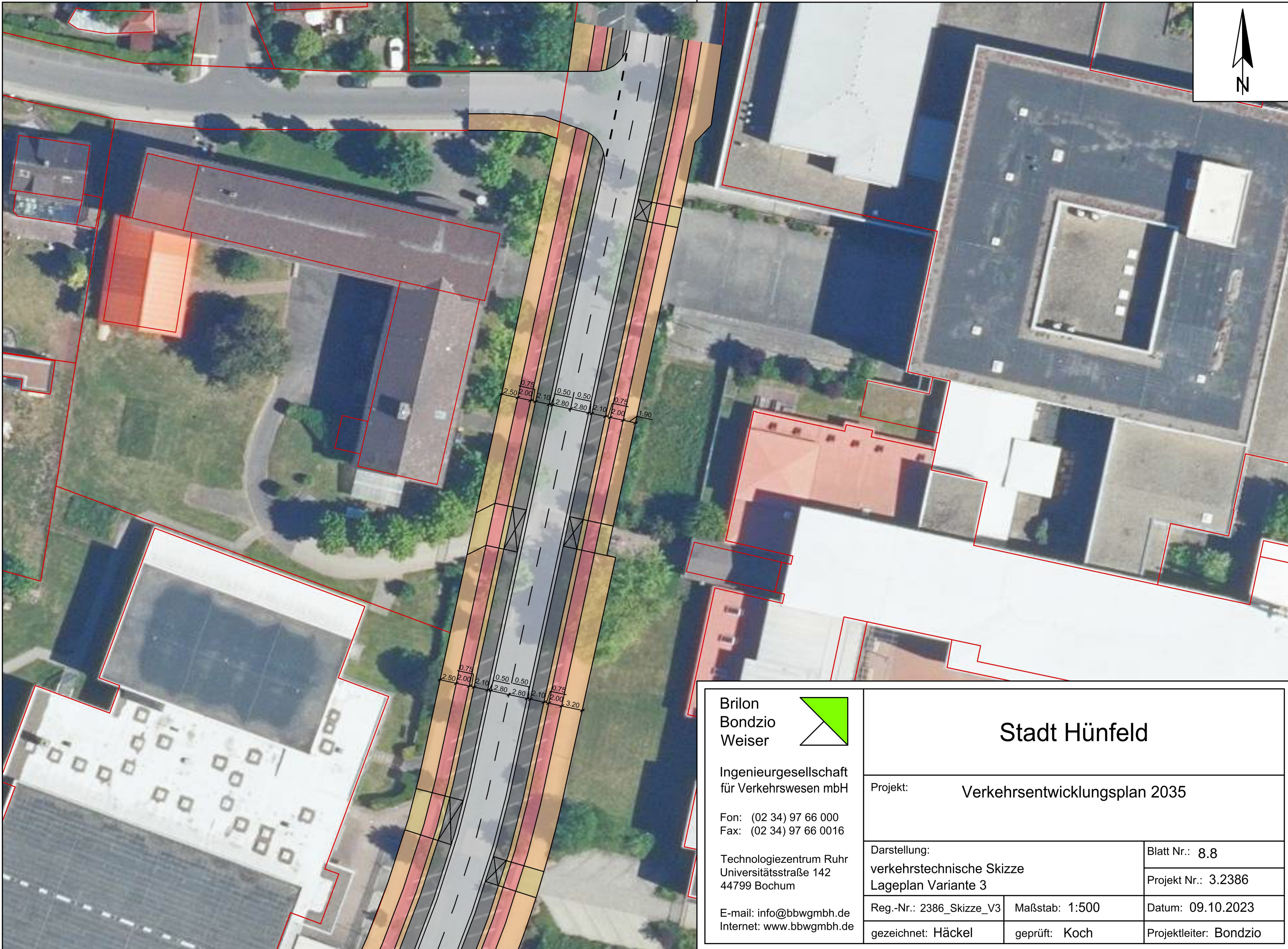
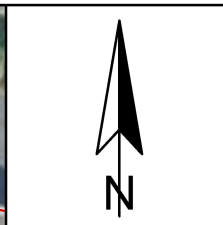
Darstellung:
verkehrstechnische Skizze
Lageplan Variante 2

Blatt Nr.: 8.7
Projekt Nr.: 3.2386

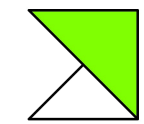
Reg.-Nr.: 2386_Skizze_V2
gezeichnet: Häckel

Maßstab: 1:500
geprüft: Koch

Datum: 09.10.2023
Projektleiter: Bondzio



Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

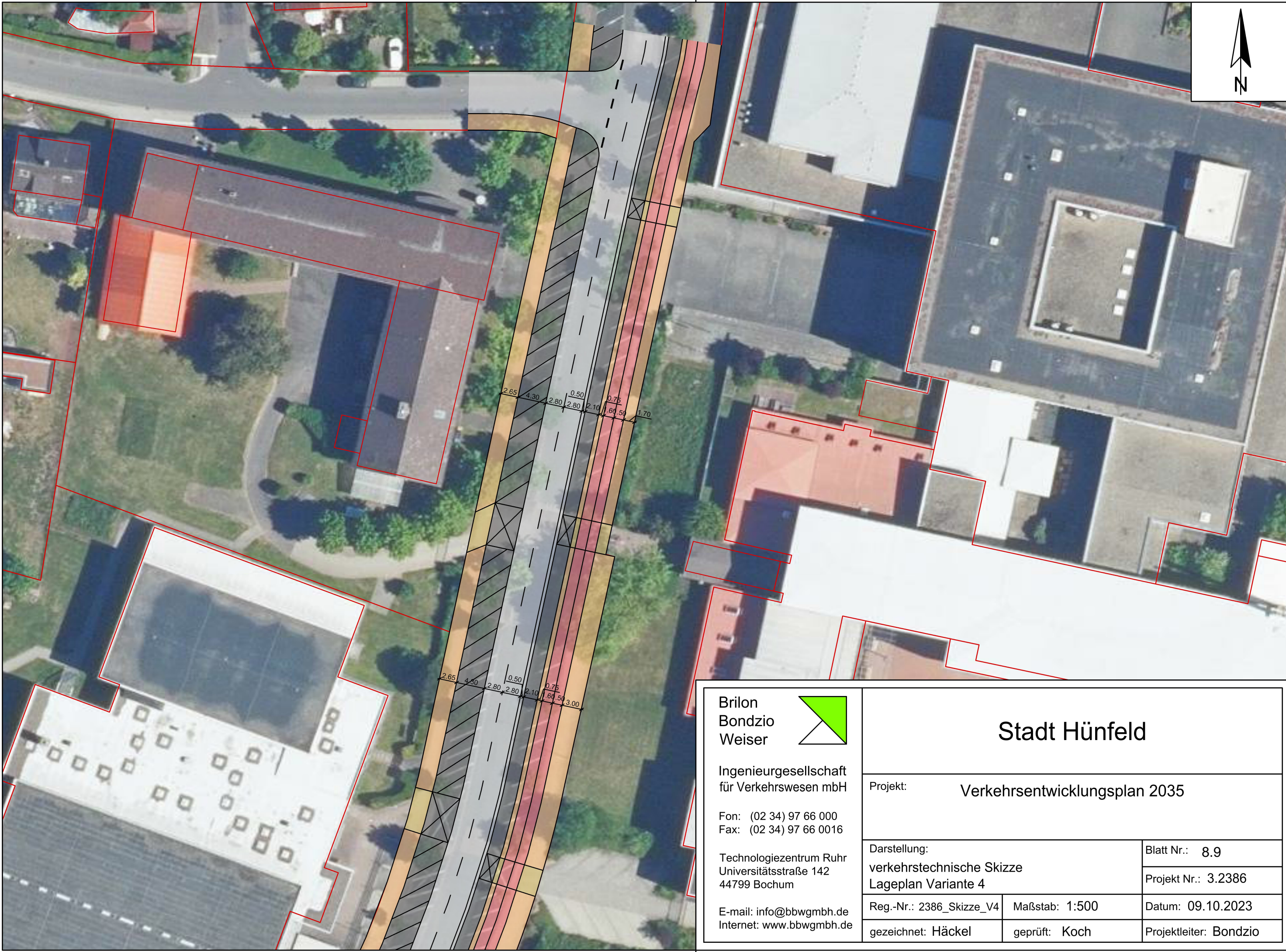
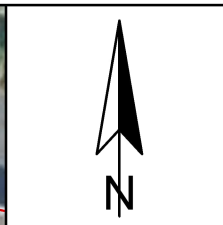
Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

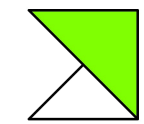
Stadt Hünfeld

Projekt: **Verkehrsentwicklungsplan 2035**

Darstellung: verkehrstechnische Skizze Lageplan Variante 3		Blatt Nr.: 8.8
Reg.-Nr.: 2386_Skizze_V3	Maßstab: 1:500	Projekt Nr.: 3.2386
gezeichnet: Häckel	geprüft: Koch	Datum: 09.10.2023
		Projektleiter: Bondzio



Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Hünfeld

Projekt: Verkehrsentwicklungsplan 2035

Darstellung: verkehrstechnische Skizze Lageplan Variante 4		Blatt Nr.: 8.9
Reg.-Nr.: 2386_Skizze_V4	Maßstab: 1:500	Projekt Nr.: 3.2386
gezeichnet: Häckel	geprüft: Koch	Datum: 09.10.2023
		Projektleiter: Bondzio



1.1 Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie zur Förderung der
Nahmobilität

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Beschilderungs- und
Markierungsplan
/ Objektplanung



Beschreibung:

Grundsätzlich steht in der Innenstadt eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung. Um die Straßenräume in der Innenstadt aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, wird empfohlen, straßenbegleitende Stellplätze zu reduzieren. Es kann in Erwägung gezogen werden, Stellplätze sowohl südlich der Fußgängerzone in der Straße Großenbacher Tor und der Töpferstraße als auch nördlich der Fußgängerzone in der Straße Rathausberg und der Hauptstraße zu reduzieren.

Durch den Entfall der Stellplätze können die frei gewordenen Flächen dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. So können beispielsweise die Flächen der Außengastronomie vergrößert werden, Fahrradstellplätze errichtet oder zusätzliche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Durch eine hohe Attraktivität für Fußgänger in der Innenstadt wird der Einzelhandel gegenüber der Konkurrenz in peripheren Einkaufszentren gestärkt.

Für die Straßenzüge Rathausberg und Hauptstraße ist zudem eine Erweiterung der Fußgängerzone möglich und empfehlenswert.

Die genaue Lage der Stellplätze, die zur Aufwertung der Straßenräume in der Innenstadt entfallen können ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

Wirkung:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt
- Reduzierung Parksuchverkehr
- Stärkung des Umweltverbunds

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Josefstraße



1.1 Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen

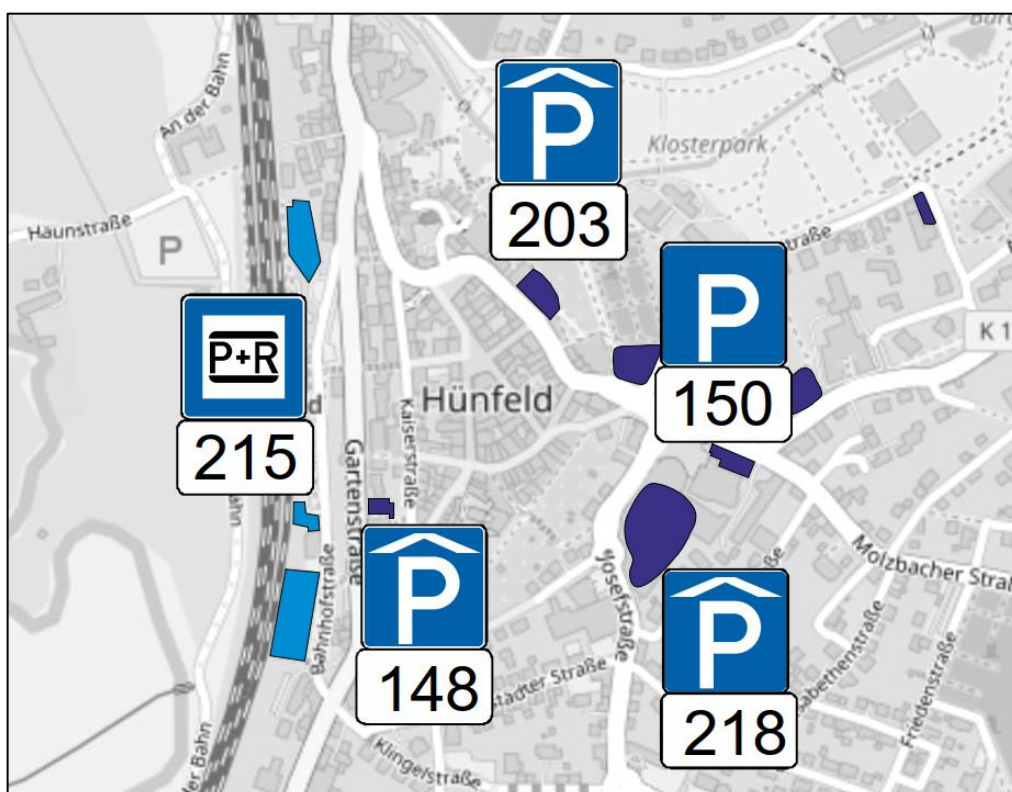


1.1 Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen

Zeitraumen: 	Zuständigkeiten: Stadt Hünfeld	
Priorisierung: 	Fördermöglichkeiten: Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität	
Kosten: 	Weiteres Vorgehen: Beschilderungs- und Markierungsplan / Objektplanung	

Beschreibung:

In den unmittelbar an die Innenstadt angrenzenden Parkhäusern und Stellplatzanlagen stehen ausreichend Stellplätze zur Verfügung, um die wegfallenden Stellplätze (bis zu 35 Stellplätze) zu kompensieren. Die folgende Abbildung zeigt die Standorte der Parkhäuser und Stellplatzanlagen



Wirkung:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt
- Reduzierung Parksuchverkehr
- Stärkung des Umweltverbunds

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Josefstraße

2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Str., Gartenstr., Niedertor, Hersfelder Str.

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

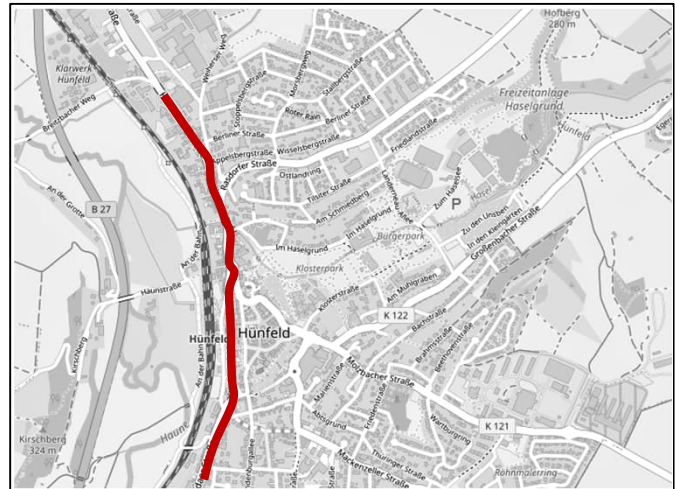
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung Nahmobilität /
Förderung Klimaschutzprojekte

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

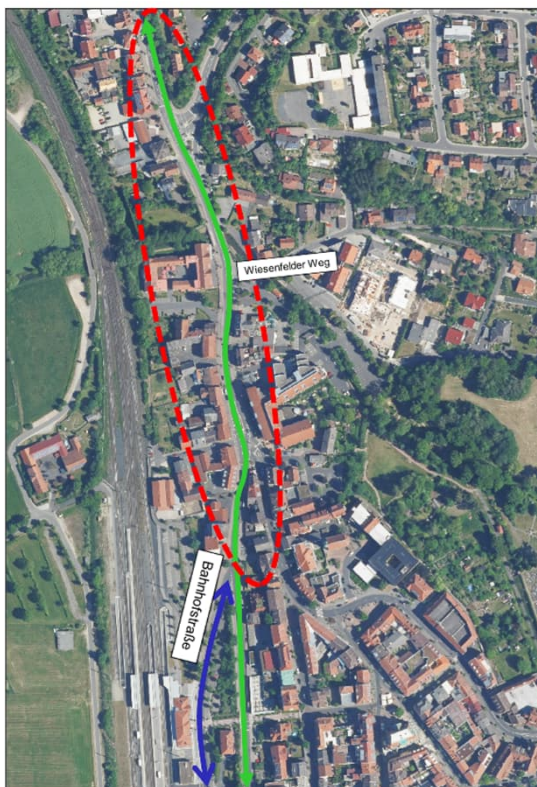
Objektplanung



Beschreibung:

Der Straßenraum lässt keine Einrichtung von durchgängigen Radverkehrsanlagen zu. Der Radverkehr wird daher auf der Fahrbahn geführt und der Gehweg ist für den Radverkehr freigegeben. Dies kann zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen.

Die folgenden Abbildungen zeigen die derzeitige Radverkehrsführung an der Fuldaer Straße, Gartenstraße, der Straße Niedertor und der Hersfelder Straße.



Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Fuß- und Radverkehr entlang der Fuldaer Straße, Gartenstraße Niedertor, Hersfelder Straße

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt Niedertor / Hersfelder Straße / Rasdorfer Straße
- Mobilitätsstation

2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Str., Gartenstr., Niedertor, Hersfelder Str.

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

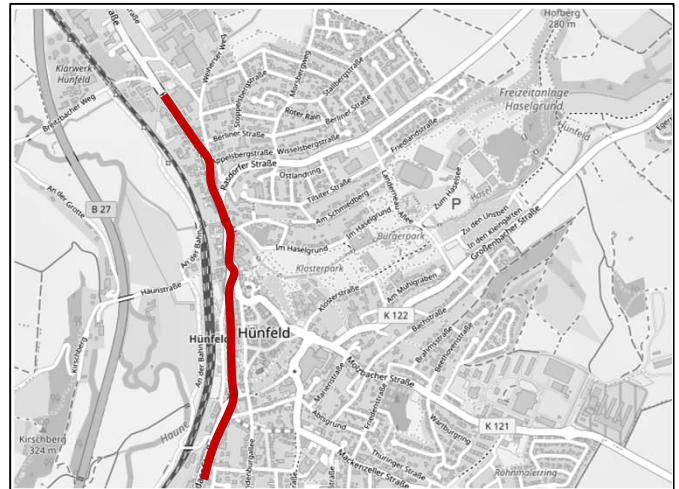
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung Nahmobilität /
Förderung Klimaschutzprojekte

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Um punktuell mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen, wird empfohlen, stellenweise straßenbegleitende Stellplätze zu reduzieren und in breitere Gehwege bzw. Radverkehrsanlagen umzugestalten.

Die folgenden Abbildungen zeigen die straßenbegleitenden Stellplätze, die zur Stärkung der Nahmobilität entlang der Fuldaer Straße umgestaltet werden können.



Quellenangabe: Digitales Orthophoto, Geoportal Hessen





2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Str., Gartenstr., Niedertor, Hersfelder Str.

Zeitraumen:

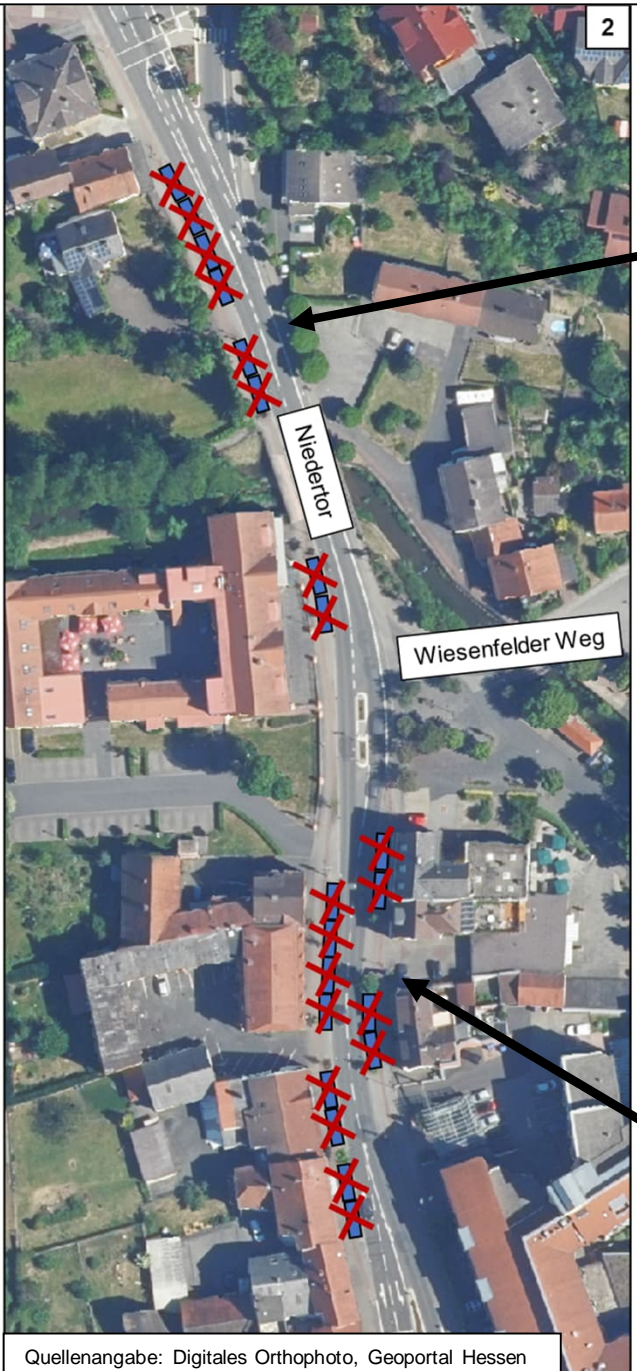
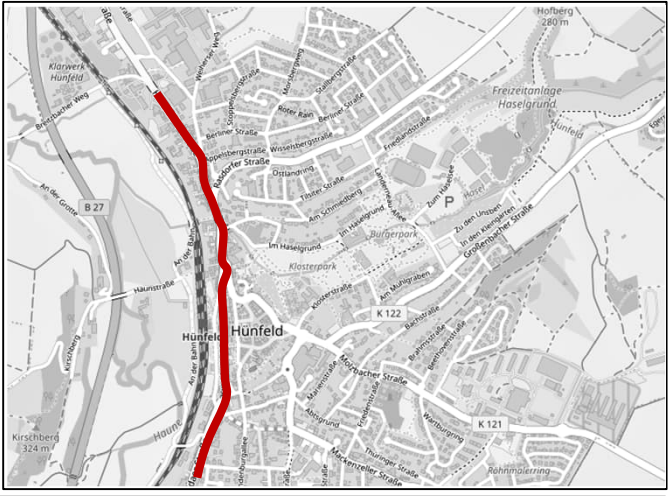
Zuständigkeiten:
Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:

Fördermöglichkeiten:
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung Nahmobilität /
Förderung Klimaschutzprojekte

Kosten:

Weiteres Vorgehen:
Objektplanung



Quellenangabe: Digitales Orthophoto, Geoportal Hessen





2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Str., Gartenstr., Niedertor, Hersfelder Str.

Zeitraumen:

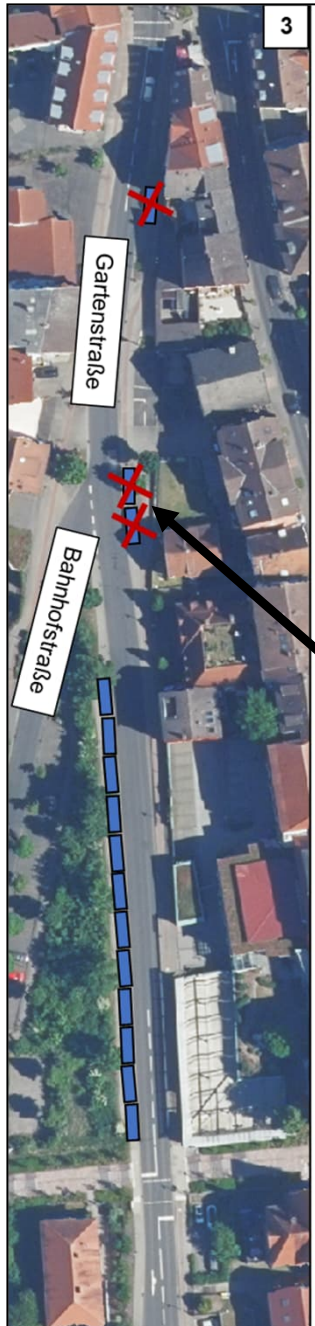
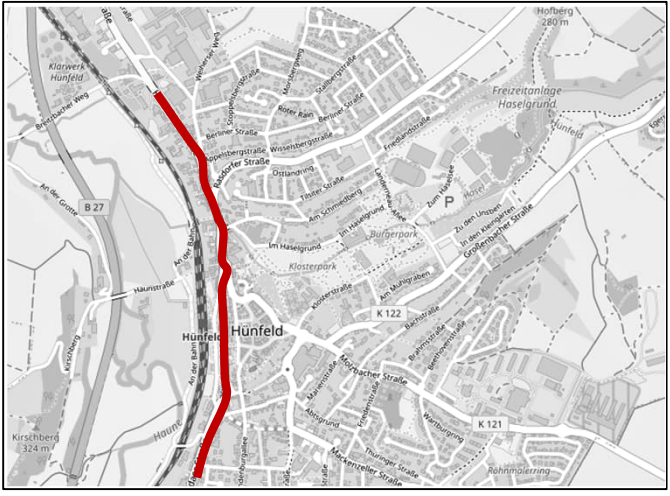
Zuständigkeiten:
Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:

Fördermöglichkeiten:
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung Nahmobilität /
Förderung Klimaschutzprojekte

Kosten:

Weiteres Vorgehen:
Objektplanung



Quellenangabe: Digitales Orthophoto, Geoportal Hessen



2. Stärkung Nahmobilität Fuldaer Str., Gartenstr., Niedertor, Hersfelder Str.

Zeitraumen:

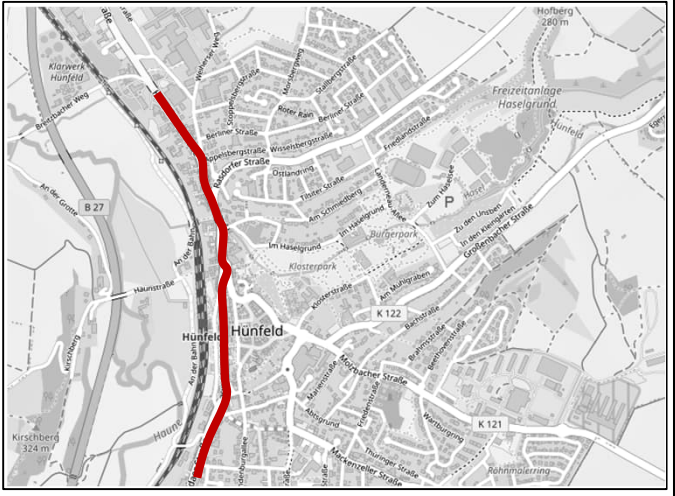
Zuständigkeiten:
Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:

Fördermöglichkeiten:
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung Nahmobilität /
Förderung Klimaschutzprojekte

Kosten:

Weiteres Vorgehen:
Objektplanung



Quellenangabe: Digitales Orthophoto, Geoportal Hessen



3. Josefstraße – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Bei der Josefstraße handelt es sich um eine Geschäftsstraße. Auf beiden Straßenseiten befindet sich Einzelhandel wie z. B. das Haune Center auf der östlichen Straßenseite oder die Norma Filiale, ein Bäcker und eine Apotheke auf der westlichen Straßenseite. Insbesondere nördlich der Neustädter Straße und südlich der Kegelspiel Apotheke finden viele Fußgängerquerungen statt. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Gehwege sind zusätzlich für den Radverkehr freigegeben. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit in der Josefstraße beträgt 50 km/h. Es kommt zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern.

Die vorhandene Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen in der Josefstraße zu. Aufgrund der hohen Anzahl der Fußgängerquerungen und den bestehenden Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern werden Maßnahmen für eine Verkehrsberuhigung empfohlen.

Es wird empfohlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Josefstraße auf 30 km/h zu reduzieren. Für den Bereich nördlich der Neustädter Straße und südlich der Kegelspiel Apotheke wird die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h empfohlen. Dieser Bereich kann gemäß der FGSV-Veröffentlichung „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens“ umgestaltet werden [7]. Mit einer Umgestaltung kann der Verkehr beruhigt und die Querungsmöglichkeit optimiert werden.

Die folgenden Werte wurden zur Orientierung für Einsatzgrenzen des Shared Space -Gedankens bei Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf vom FGSV veröffentlicht.

- Verkehrsbelastung: < 1.800 Kfz/h und < 80 SV/h
- Querungsdichte: > 200 FG&Rad/(100m x h)
- Belastungsverhältnis Verkehrsbelastung (FG + Rad)/h zu Kfz/h: > 0,5
- Planerisch angestrebte Geschwindigkeit: 20-30 km/h
- Länge: < 500 m

Die Verkehrsbelastung in der Josefstraße liegt bei unter 1.800 Kfz/h und unter 80 SV/h. Es wird eine Geschwindigkeit von unter 30 km/h angestrebt und die Länge des Abschnitts, der umgestaltet werden soll beträgt rund 160 m. Zu der Anzahl der Fuß- und Radverkehrsquerungen in der Josefstraße liegen derzeit keine Daten vor, jedoch kann vor Ort ein hoher Querungsbedarf zwischen dem Einzelhandel auf beiden Straßenseiten beobachtet werden. Darüber hinaus ist die Josefstraße zu queren, um von dem Haune Center in Richtung Fußgängerzone zu gelangen.

Der Knotenpunkt Josefstraße / Paradiesstraße kann auch bei einer Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo-20-Zone) oder einer Tempo-30-Zone weiterhin als Kreisverkehr gestaltet werden. Beispiele für die Anordnung von Kreisverkehren in Tempo-30-Zonen bestehen z. B. in Köln an den Knotenpunkten Rochhausstraße /Frohnhofstraße und Zum Dammfelde / Unter Gottes Gnaden.

Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Priorisierung Umweltverbund
- Erhöhung Aufenthaltsqualität

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt /
Aufwertung von Straßenräumen
- Haltestelle Hallenbad

3. Josefstraße – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

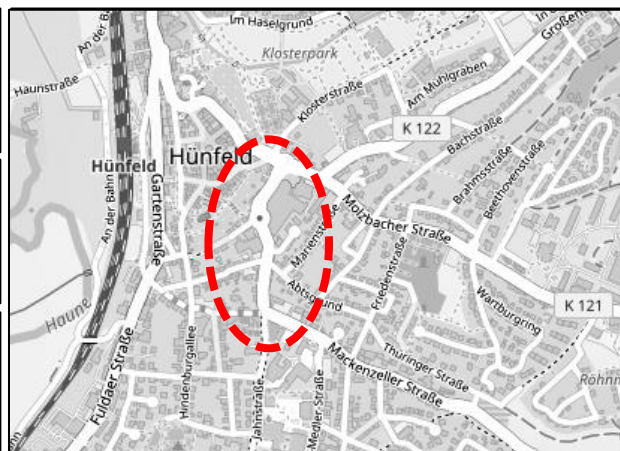
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



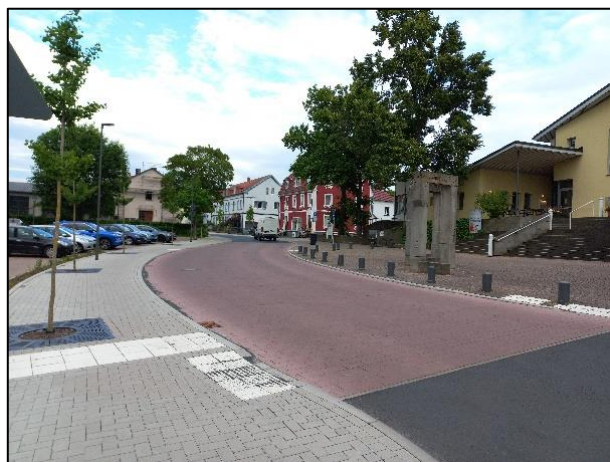
Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Gemäß der FGSV-Veröffentlichung „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens“ kann die Josefstraße in dem Bereich nördlich der Neustädter Straße und südlich der Kegelspiel Apotheke folgendermaßen umgestaltet werden:

- Beibehaltung des Separationsprinzips:
 - Kfz-Verkehr nimmt mehr Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer bei Querungen des Fußverkehrs
 - Geringere Geschwindigkeit und teilweise Verzicht auf Vorrang gegenüber des querenden Fußverkehrs
- Verzicht auf Hochborde:
 - Abgrenzung Fahrbereich / Seitenraum durch andere funktionale gliedernde Elemente (Rinnen, Bäume etc.)
- Freihalten von Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Fußgänger durch Neuordnung ruhender Verkehr
 - Wenn Übersichtlichkeit im Straßenraum gewährleistet ist, können einzelnen Parkstände z. B. für schwerbehinderte Menschen verbleiben
 - gestalterische Elemente, die verdeutlichen, wo nicht geparkt werden darf (Poller, Bäume, Leuchten)
- Aufeinander abgestimmte Oberflächengestaltung von Seitenraum und Fahrbahn
- Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Aufgrund der geringeren Geschwindigkeit des Kfz-verkehrs erhöht sich die Verkehrssicherheit für den Radverkehr.
- Berücksichtigung des ÖPNV, Lieferverkehr und Feuerwehr



3. Josefstraße – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

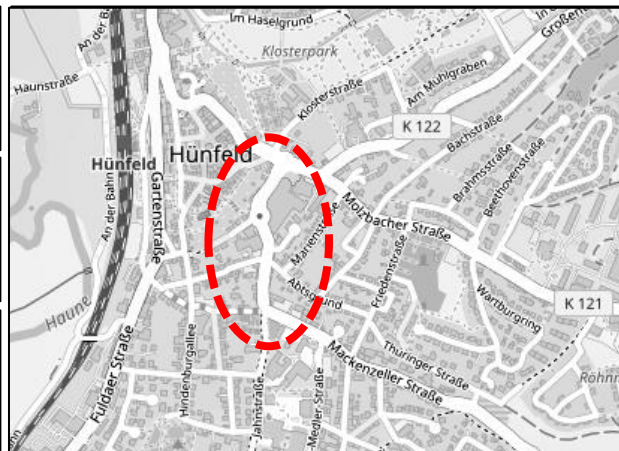
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



- Anordnung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone): Zeichen 274.1 und ggf. kombiniert mit 290.1 (Beginn eingeschränktes Halteverbot)
- Beginn des Bereichs durch klar erkennbaren Materialwechsel, Lösungen mit Torwirkung und /oder entsprechender Beschilderung verdeutlichen, dass ein Übergang in einen besonderen Bereich erfolgt (geeignet sind z.B. vorgelagerte Kreisverkehre oder FGÜ).
- Barrierefreiheit (nach H BVA [8]):
 - Für Blinde und Sehbehinderte sind taktile und visuelle kontrastierende Leit- und Orientierungselemente zu beachten.
 - Gesicherte Querungsstellen können Fortbewegung schwächerer Verkehrsteilnehmer unterstützen.



Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Priorisierung Umweltverbund
- Erhöhung Aufenthaltsqualität

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen
- Haltestelle Hallenbad

4. Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Richtlinie Förderung
Nahmobilität /
Förderung
Klimaschutzprojekte

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Objektplanung



Beschreibung:

Um die Verkehrssituation an den Knotenpunkten Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße und Niedertor / Wiesenfelder Weg zu optimieren, wird in Erwägung gezogen, den Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße in einen Kreisverkehr umzugestalten. Das derzeitige Verkehrsaufkommen kann an dem Knotenpunkt Niedertor / Wiesenfelder Weg während der Nachmittagsspitzenstunde lediglich mit einer mangelhaften Verkehrsqualität der Stufe QSV E abgewickelt werden. Die höchste mittlere Wartezeit tritt in der Straße Wiesenfelder Weg auf und beträgt rund 90 Sekunden.

Mit einer Umgestaltung des Knotenpunkts Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße in einen Kreisverkehr wird die Situation für die Linkseinbieger aus der Straße Wiesenfelder Weg verbessert, da diese die Möglichkeit haben rechts in die Straße Niedertor einzubiegen, um im Kreisverkehr zu wenden.

Nach Umgestaltung des Knotenpunkts Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße in einen Kreisverkehr kann das prognostizierte Verkehrsaufkommen während der Spitzenstunden leistungsfähig und mit einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität der Stufe QSV D abgewickelt werden kann. Die höchste mittlere Wartezeit tritt in der südlichen Knotenpunktzufahrt auf und beträgt rund 34 Sekunden (vgl. Anlagen 8.3 bis 8.6). An dem Knotenpunkt Niedertor / Wiesenfelder Weg kann das prognostizierte Verkehrsaufkommen mit einer guten Verkehrsqualität der Stufe QSV B abgewickelt werden (vgl. Anlagen 8.7 bis 8.10).

Eine Machbarkeitsstudie zeigt, dass der Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße in einen Kreisverkehr umgestaltet werden kann. Dazu wurde eine verkehrstechnische Skizze angefertigt und die Befahrbarkeit mit Hilfe von Schleppkurven überprüft. Der Radverkehr wird auf der Kreisfahrbahn geführt [2].

Wirkung:

- Optimierung Verkehrsablauf an den Knotenpunkten Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße und Niedertor / Wiesenfelder Weg

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße
- Verkehrsberuhigung Rasdorfer Straße
- Kreisverkehre

5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Markierungsplan
Objektplanung



Beschreibung:

In Stadtgebiet Hünfeld gibt es derzeit 14 Kreisverkehre. Die Führung der Fußgänger und Radfahrer ist an diesen Kreisverkehren unterschiedlich. Es handelt sich dabei um die Kreisverkehre an den folgenden Knotenpunkten:

- Fuldaer Straße / L 3176 (Übergangsbereich, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Mackenzeller Straße / Im Igelstück (Übergangsbereich, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Molzbacher Straße / Rhömalerring (Übergangsbereich, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Großenbacher Tor / Josefstraße (innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Josefstraße / Paradiesgasse (innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Schillerstraße / Jahnstraße (innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Hersfelder Straße / B84 (Übergangsbereich, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Ostlandring / Breslauer Straße (innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Im Igelstück (innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Im Igelstück / Zur Gänsewiese / Kaninchenweg (innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Stallbergstraße / Berliner Straße (innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Stallbergstraße / Morsbergweg (innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Panoramaring (innerorts, Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer)
- Mackenzeller Straße / Josefstraße (innerorts, Überordnung der Fußgänger)

Darüber hinaus wird derzeit ein weiterer Kreisverkehr an dem Knotenpunkt Molzbacher Straße / Großenbacher Straße (innerorts, Überordnung der Fußgänger) geplant und für den Knotenpunkt Niedertor / Rasdorfer Straße (innerorts, Überordnung der Fußgänger) wurde bereits eine Machbarkeitsstudie für einen Kreisverkehr erarbeitet [9] (vgl. Maßnahmensteckbrief Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße).

Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
- Umgestaltung Josefstraße
- Schulumfeld

5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Markierungsplan
Objektplanung



Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete:

Für die bestehenden und künftigen Kreisverkehre im Stadtgebiet wird eine einheitliche Regelung zur Führung der Fußgänger und Radfahrer empfohlen, die sich an der Lage im Siedlungsbereich und am baulichen Umfeld orientiert. Dabei ergeben sich für

- Kreisverkehre innerhalb bebauter Gebiete und für
- Kreisverkehre im Übergangsbereich von der freien Strecke in den bebauten Bereich unterschiedliche Führungsformen.

Die Kreisverkehre

- Mackenzeller Straße / Im Igelstück
- Molzbacher Straße / Rhönmalerring

befinden sich derzeit im Übergangsbereich. Aufgrund der vorgesehenen Wohngebiete An der Mackenzeller Straße und der Molzbacher Straße liegen die beiden Kreisverkehre zukünftig innerhalb bebauter Gebiete, sodass auch für diese beiden Kreisverkehre die folgenden Gestaltungsempfehlungen gelten.

Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
- Umgestaltung Josefstraße

5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Markierungsplan
Objektplanung



Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete:

Hinsichtlich der Führung der Fußgänger gelten die folgenden Gestaltungsempfehlungen

- Die Überquerungsstellen müssen nah an der Kreisfahrbahn und in der Regel 4,00 bis 5,00 m, gemessen in der Achse des Fahrbahnteilers, abgesetzt sein. Bei benachbarten Radverkehrsfurten werden sie entsprechend weiter abgesetzt.
- Wo innerhalb bebauter Gebiete Fußgänger regelmäßig auftreten, sind Fußgängerüberwege grundsätzlich sinnvoll.
- An den Querungen für den Fußverkehr sind Bodenindikatoren zur Sicherstellung der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Führung der Radverkehrs gelten die folgenden Gestaltungsempfehlungen:

- Die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr orientiert sich an der Führung auf den zulaufenden Kreisverkehrsarmen. Der Radverkehr kann entweder auf der Kreisfahrbahn oder auf umlaufenden Radwegen geführt werden.
- Die Radwege sollen im Abstand von 4,00 bis 5,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn neben der Fußgängerüberquerungsstelle über den Fahrbahnteiler geführt werden. Der Radverkehr wird generell auf der der Kreisfahrbahn zugewandten Seite geführt.
- Aus Sicherheitsgründen sollen die Radwege außerhalb der Querungsstellen mit einem Abstand von höchstens 2 m um die Kreisfahrbahn herum angelegt werden. So ist gewährleistet, dass bereits im Vorfeld der Querungsstellen die gegenseitige Erkennbarkeit gegeben ist. Die Fläche zwischen Kreisfahrbahn und Radweg ist von einem die Sicht behinderndem Bewuchs über 0,50 m dauerhaft freizuhalten.

Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
- Umgestaltung Josefstraße



5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



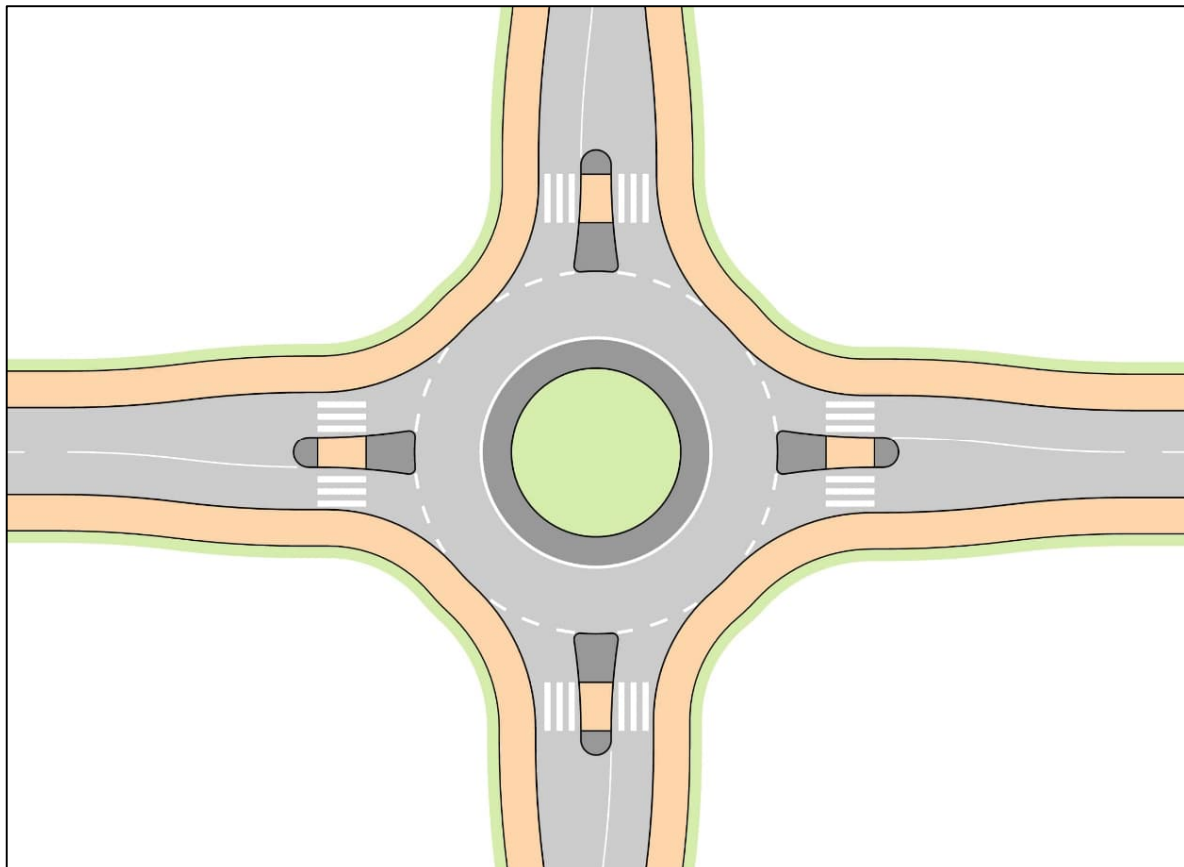
Weiteres Vorgehen:

Markierungsplan
Objektplanung



Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete:

Die folgende Abbildung zeigt die Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren innerhalb bebauter Gebiete, sofern umlaufende Radwege angelegt werden.



Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
- Umgestaltung Josefstraße

5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



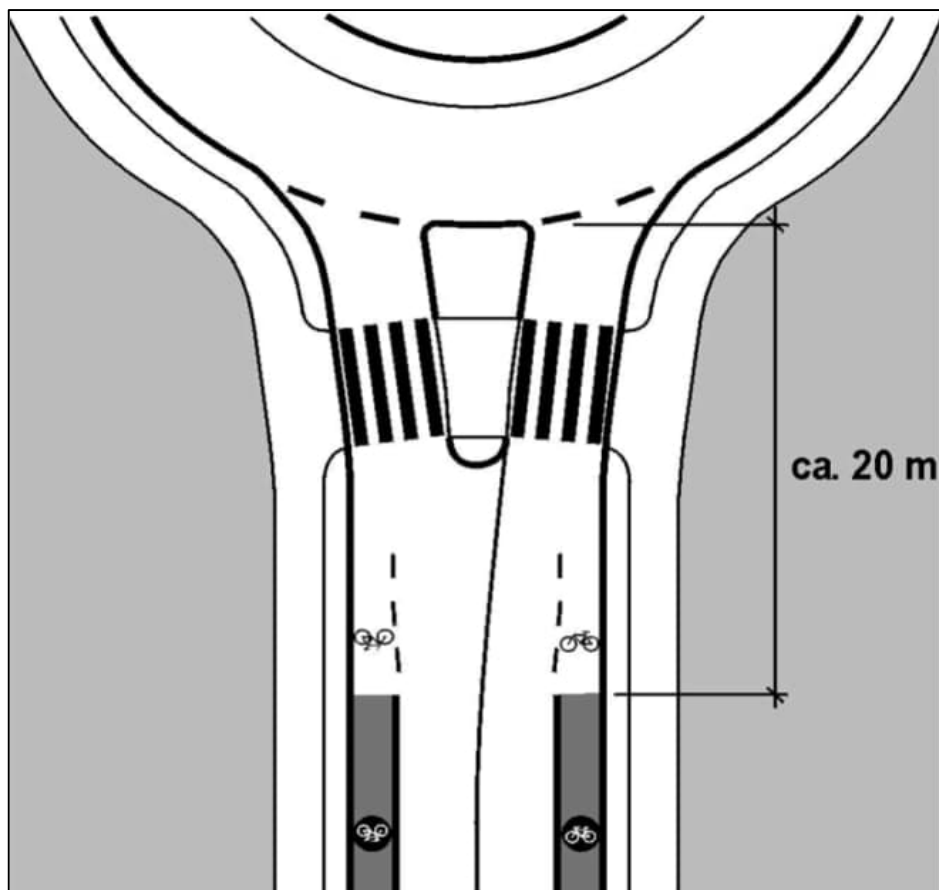
Weiteres Vorgehen:

Markierungsplan
Objektplanung



Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete:

Die folgende Abbildung zeigt die Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren innerhalb bebauter Gebiete, sofern der Radverkehr im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.



Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Rasdorfer Straße
- Umgestaltung Josefstraße

5. Einheitliche Standards für die Gestaltung von Kreisverkehren

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Markierungsplan
Objektplanung



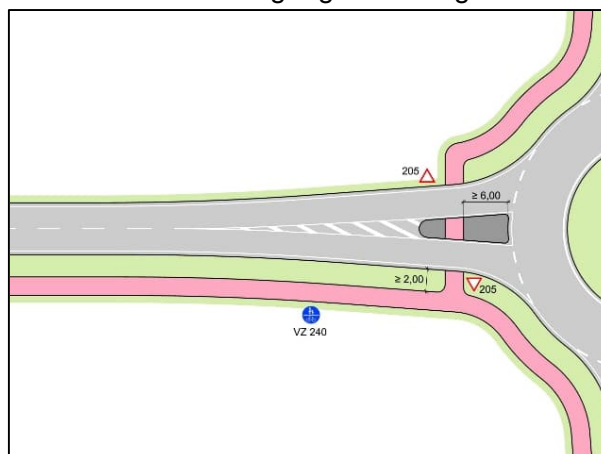
Kreisverkehr im Übergangsbereich:

Hierzu zählt der folgende Kreisverkehr:

- Fuldaer Straße / L 3176

Hinsichtlich der Führung der Fußgänger gelten die folgenden Gestaltungsempfehlungen

- An diesen Kreisverkehren werden Fußgänger und Radfahrer in der Regel auf gemeinsamen Geh- und Radwegen um den Kreisverkehr geführt.
- Bei der Querung der Kreiszufahrten soll der Rad- und Fußgängerverkehr abgesetzt von der Kreisfahrbahn (in der Regel mindestens 6,00 m) wartepflichtig über den Fahrbahnteiler geführt werden. Die Wartepflicht für den nicht motorisierten Verkehr ist durch Verkehrszeichen zu verdeutlichen.
- An den Überquerungsstellen sind keine Fußgängerüberwege anzuordnen.



Wirkung:

- Sichere und komfortable Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung der Kreisverkehre

Schnittstellen und Bezugspunkte:



6. Mobilitätsstation – Erweiterung Haltestellen

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Förderung
Klimaschutzprojekte

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Prüfen Flächenverfügbarkeit,
Kostenschätzung, Akquisition
Partner, Ausführungsplanung



Beschreibung:

Zur Förderung des ÖPNV sowie der vernetzten Mobilität sollen in Hünfeld die Angebote an den bestehenden Haltestellen am Konrad-Zuse-Bahnhof sowie am Hallenbad erweitert werden. Bei der Haltestelle am Konrad-Zuse-Bahnhof handelt es sich um eine Mobilitätsstation. Mobilitätsstationen verknüpfen mindestens zwei Verkehrsmittel und erleichtern das Umsteigen. Intermodale Wegeketten werden somit gefördert.

Nicht jede Mobilitätsstation bzw. Haltestelle benötigt die gleichen Ausstattungsstandards. An den Hauptverknüpfungspunkten am Konrad-Zuse-Bahnhof bzw. Busbahnhof ist beispielsweise ein anderes Angebot erforderlich als an der Haltestelle am Hallenbad, da an den beiden Haltestellen für die Nutzer unterschiedliche Bedürfnisse bestehen. Der Konrad-Zuse-Bahnhof dient als Umsteigepunkt zwischen Bahn und Bus, Bahn und Pkw sowie Bahn und Fahrrad. Dagegen wird die Haltestelle am Hallenbad nicht als Verknüpfung zwischen mehreren Verkehrsmitteln genutzt sondern dient hauptsächlich als wichtigste Haltestelle für die Besucher der Innenstadt sowie des Hallenbads.

Wirkung:

- Förderung intermodale Wegeketten
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße
- Umgestaltung Josefstraße

6.1 Mobilitätsstation Konrad-Zuse-Bahnhof

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Förderung
Klimaschutzprojekte

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Prüfen Flächenverfügbarkeit,
Kostenschätzung, Akquisition
Partner, Ausführungsplanung



Beschreibung:

Am Konrad-Zuse-Bahnhof soll der Bahnanschluss mit allen anderen in Hünfeld genutzten Verkehrsmitteln (MIV, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) verknüpft werden. Dazu zählt eine Verknüpfung mit dem lokalen und regionalen ÖPNV-Angebot, dem Radverkehr sowie dem Park + Ride-Parkplatz. Zur Förderung des Radverkehrs sollen beispielsweise die Radabstellanlagen modernisiert werden. (Kostenpflichtige) Fahrradboxen bieten einen Schutz vor Diebstahl und Witterung und sind für Besitzer hochwertiger Fahrräder im Allgemeinen von Interesse. Die bisherigen Erfahrungen in Hünfeld mit Fahrradboxen am Bahnhof sind auf Grund von starkem Vandalismus und geringer Nachfrage negativ, sodass diese aktuell nicht bedenkenlos empfohlen werden können. Nach Möglichkeit sind Flächen für Fahrradboxen freizuhalten, sofern langfristig eine Veränderung der Nachfrage eintritt. Es kann ggf. z. B. in Kooperation mit dem örtlichen Fahrradladen ein Fahrradverleih eingerichtet werden, der für Besucher / Touristen oder Bewohner nachgefragt wird.

Die Zusammengehörigkeit der Angebote der Mobilitätsstation sollen auch für Ortsfremde schnell erkennbar und entsprechend ausgeschildert und designt sein.

An der Mobilitätsstation am Konrad-Zuse-Bahnhof kann das bestehende Angebot um die folgenden Ausstattungsmöglichkeiten einer Mobilitätstation erweitert werden:

- Dynamische Fahrgastinformation
- Gastronomie mit Sitzmöglichkeiten und öfftl. WC
- Fahrradverleih
- Smart Locker / click & collect
- Informationen zu Angeboten der Mobilstation (Fahrplan, Ticketautomat etc.)
- Servicepoint
- Überdachte B+R-Anlage, ggf. verschließbar (kostenpflichtig)

Wirkung:

- Förderung intermodale Wegekettten
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße



6.2 Erweiterung Haltestelle Hallenbad

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Nahverkehrsbetrieb

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

Mobilitätsförderungsgesetz /
Förderung
Klimaschutzprojekte

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Prüfen Flächenverfügbarkeit,
Kostenschätzung, Akquisition
Partner, Ausführungsplanung



Beschreibung:

Für die Haltestelle Hallenbad wird ein Ausbau und eine Aufwertung der Haltestelle mit der Funktion der zentralen Haltestelle in der Innenstadt empfohlen. Ziel ist es, die Attraktivität des ÖPNV für die Besucher der Innenstadt und des Hallenbads zu erhöhen. Zur Förderung des Radverkehrs werden überdachte Fahrradabstellanlagen empfohlen. Fahrradboxen bieten einen Schutz vor Diebstahl und Witterung und sind für Besitzer hochwertiger Fahrräder interessant.

An der Haltestelle Hallenbad kann das bestehende Angebot um die folgenden Ausstattungsmöglichkeiten erweitert werden:

- Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten
- Dynamische Fahrgastinformation
- Smart Locker / click & collect
- Überdachte B+R-Anlage, verschließbar (Fahrradboxen)
- Informationen zu den ÖPNV-Angeboten (Fahrplan, Ticketautomat etc.)
- Gastronomie mit Sitzmöglichkeiten und öffentl. WC (Angebote Hallenbad)

Wirkung:

- Förderung intermodale Wegekett
- Stärkung ÖPNV
- Förderung alternativer Verkehrsmittel

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Stärkung Nahmobilität Fuldaer Straße, Gartenstraße, Niedertor, Hersfelder Straße
- Verkehrsberuhigung Innenstadt / Aufwertung von Straßenräumen
- Umgestaltung Josefstraße

7. Rasdorfer Straße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

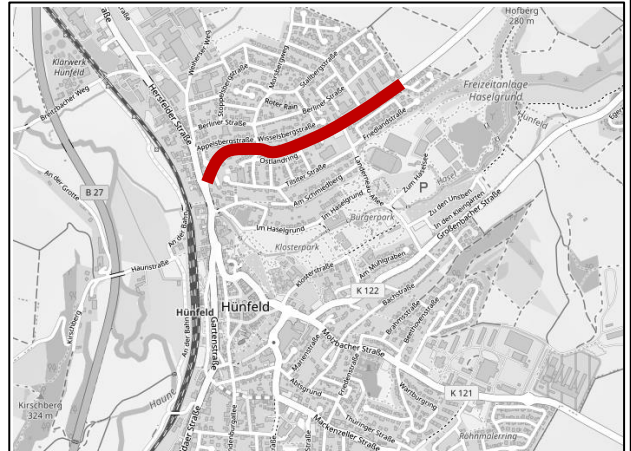
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Beschierungs- und
Markierungsplan /
Objektplanung



Beschreibung:

Bei der Rasdorfer Straße handelt es sich um eine Landesstraße. Sie verbindet die Straße Niedertor mit der B84. Die Gestaltung der Rasdorfer Straße hat derzeit aufgrund der Straßenraumgestaltung und der Linienführung auch im Innerortsbereich einen Außerortscharakter. Es gibt für den Kfz-Verkehr kaum Widerstände, sodass eine hohe Reisegeschwindigkeit erreicht werden kann. Aufgrund der attraktiven Gestaltung für den Kfz-Verkehr wird die Rasdorfer Straße vom Durchgangsverkehr genutzt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist jedoch gering. Am Knotenpunkt Rasdorfer Straße / Ostlandring besteht nach Aussagen des Projektbeirats Optimierungsbedarf hinsichtlich der Verkehrssicherheit an der Fußgänger-Lichtsignalanlage.

Durch Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf der Rasdorfer Straße werden kleinräumige Verkehrsverlagerungen von der Rasdorfer Straße auf die parallel verlaufende Großenbacher Straße erwartet.

Als verkehrsberuhigende Maßnahme und als weitere Querungsmöglichkeit kann eine weitere Mittelinsel in der Rasdorfer Straße östlich der Straße Ostlandring in Erwägung gezogen werden. Die Mittelinsel dient als Querungshilfe für den Fußverkehr zwischen den Wohngebieten nördlich und südlich der Rasdorfer Straße sowie zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Darüber hinaus wird empfohlen, Tempo-30 vor schützenswerten Einrichtungen wie der Vinzenz-von-Paul-Schule einzurichten, um die Geschwindigkeit auf der Rasdorfer Straße zu reduzieren.

Wirkung:

- Verkehrsberuhigung / Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Reduzierung Durchgangsverkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Mühlenstraße



7. Rasdorfer Straße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

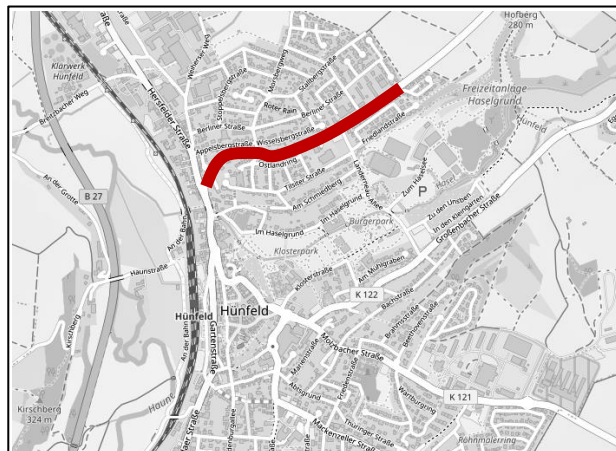
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Beschierungs- und
Markierungsplan /
Objektplanung



Beschreibung:

Die folgende Abbildung zeigt die Lage der empfohlenen Mittelinsel sowie der Tempo-30-Anordnung.



Wirkung:

- Verkehrsberuhigung / Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr
- Reduzierung Durchgangsverkehr

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Umgestaltung Knotenpunkt Hersfelder Straße / Niedertor / Mühlenstraße

8. Maßnahmen Schulzentrum

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

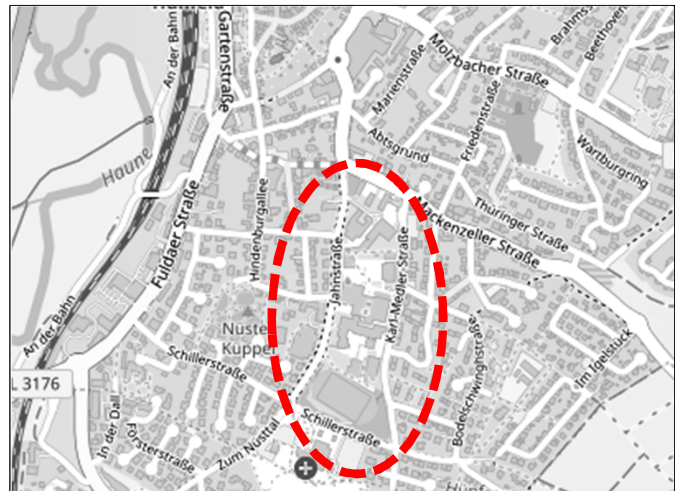
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität /
Förderung Klimaschutzprojekte

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Variantenuntersuchung
im Zuge der
Objektplanung



Beschreibung:

Zur Förderung des Umweltverbunds und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld des Schulzentrums werden mehrere Maßnahmen empfohlen.

An dem Knotenpunkt Schillerstraße / Jahnstraße befindet sich ein Mini-Kreisverkehr. Es wird empfohlen in den Knotenpunktarmen Fußgängerüberwege einzurichten.

Der Begegnungsverkehr von zwei Pkw ist in der Kreuzbergstraße aufgrund des geringen Straßenquerschnitts lediglich mit einer Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs möglich. Es wird empfohlen die Kreuzbergstraße in eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden umzugestalten. Die Einbahnstraße soll für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben werden.

Die Jahnstraße ist insbesondere zu den Hol- und Bringzeiten der Schülerinnen und Schüler stark vom Kfz-Verkehr frequentiert. Es finden auf den beidseitigen Schrägparkplätzen sehr viele Parkvorgänge in kurzer Zeit statt. Zudem gibt es eine hohe Anzahl an Querungen im Fußverkehr. Radverkehrsanlagen sind in der Jahnstraße nicht vorhanden. Um die Verkehrssituation in der Jahnstraße zu optimieren, sind mehrere Varianten der Umgestaltung des Straßenquerschnitts denkbar. Um die Verkehrssicherheit in der Jahnstraße zu erhöhen, werden Parkplätze in Längsrichtung anstelle von Schrägparkplätzen empfohlen. Dies reduziert die Anzahl der rückwärtsausparkenden Fahrzeuge unmittelbar vor den Schulen und die verfügbare Fläche im Seitenraum für den Fuß- und Radverkehr wird erhöht. Darüber hinaus wird empfohlen, die Radverkehrsführung in der Jahnstraße zu optimieren. Die verschiedenen Varianten der Umgestaltung des Straßenraums sehen entweder beidseitige Radverkehrsanlagen oder einen Zweirichtungsradweg vor. Die in der Jahnstraße entfallenden Stellplätze können ggf. auf einer Fläche süd-östlich des Sportplatzes und / oder nördlich der Konrad-Zuse-Schule kompensiert werden. Alternativ können Ausweichstellplätze für das Schulzentrum in einer bis zu 10 Minuten Fußläufigen Entfernung geschaffen werden.

Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Priorisierung Umweltverbund

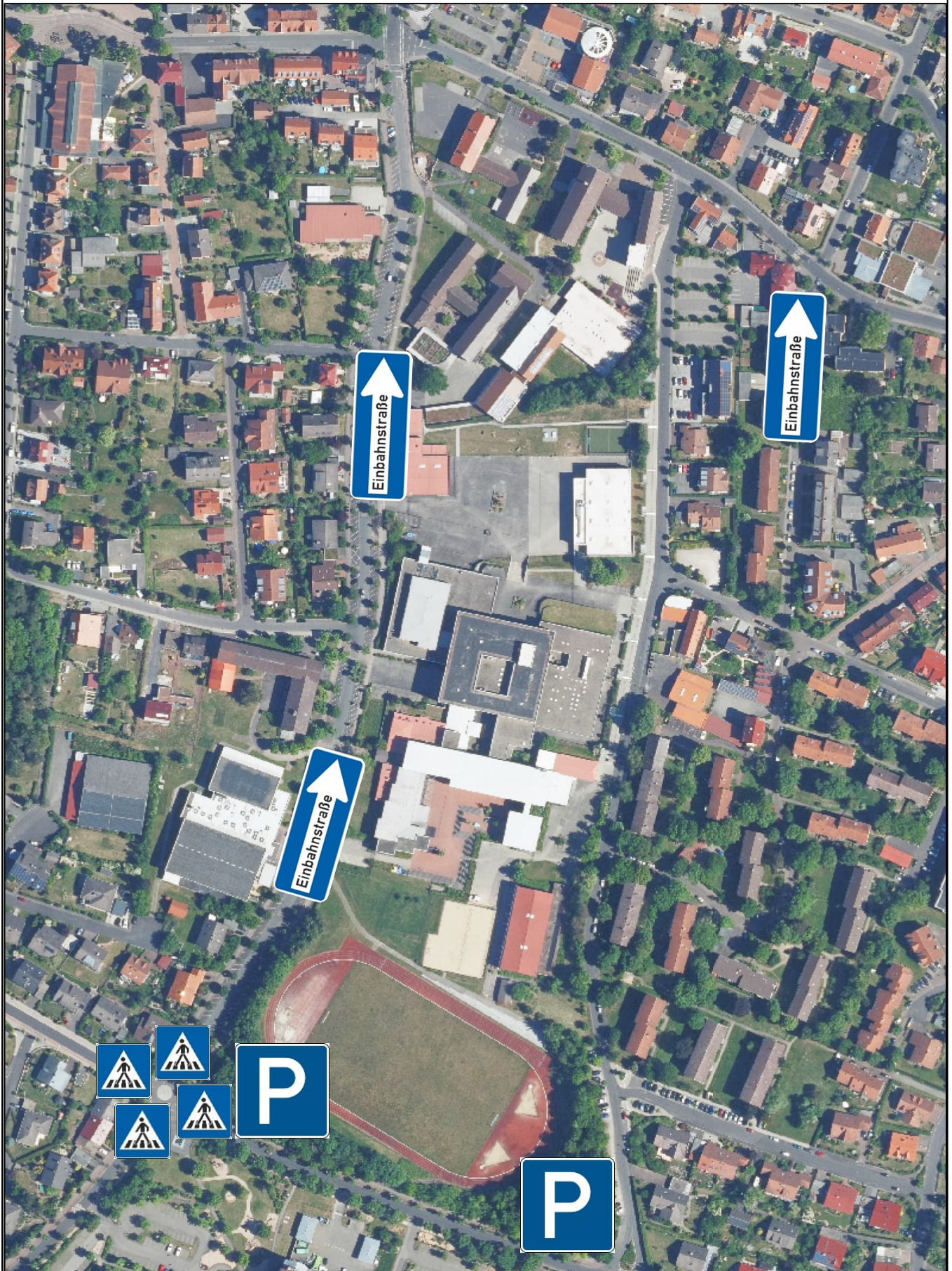
Schnittstellen und Bezugspunkte:

- Kreisverkehre



8. Maßnahmen Schulzentrum

Die folgende Abbildung zeigt die beschriebenen Maßnahmen rund um das Schulzentrum.

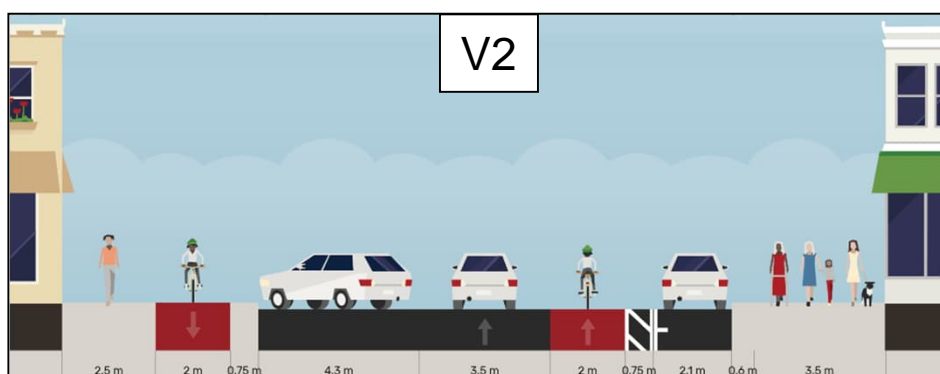
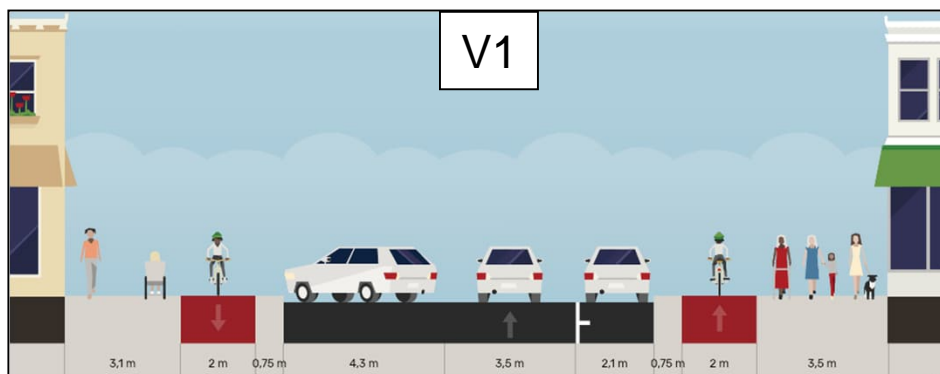
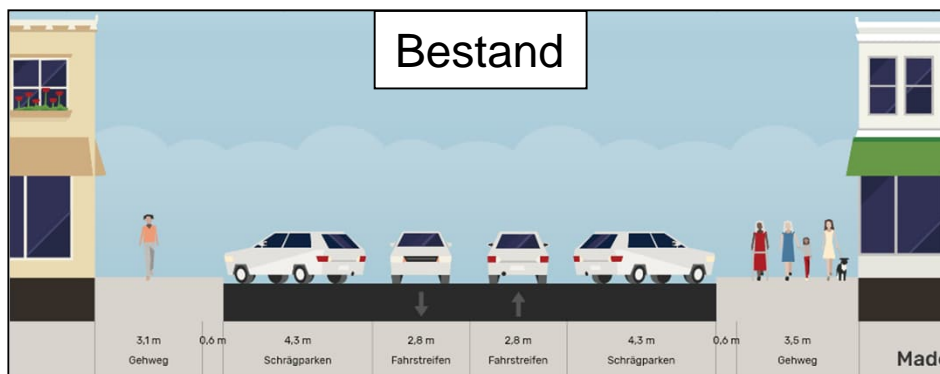


8.1 Maßnahmen Schulzentrum – Umgestaltung Jahnstraße

Zeitraumen: 	Zuständigkeiten: Stadt Hünfeld	
Priorisierung: 	Fördermöglichkeiten: Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie Förderung Nahmobilität / Förderung Klimaschutzprojekte	
Kosten: 	Weiteres Vorgehen: Variantenuntersuchung im Zuge der Objektplanung	

Beschreibung:

Die folgenden Abbildungen zeigen Beispiele möglicher Umgestaltungen des Straßenquerschnitts in der Jahnstraße mit einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden und beidseitigen Radverkehrsanlagen. Für die beispielhaften Straßenquerschnitte wurde der Querschnitt der Jahnstraße in Höhe der Jahnschule und der Kreissporthalle verwendet.





8.1 Maßnahmen Schulzentrum – Umgestaltung Jahnstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

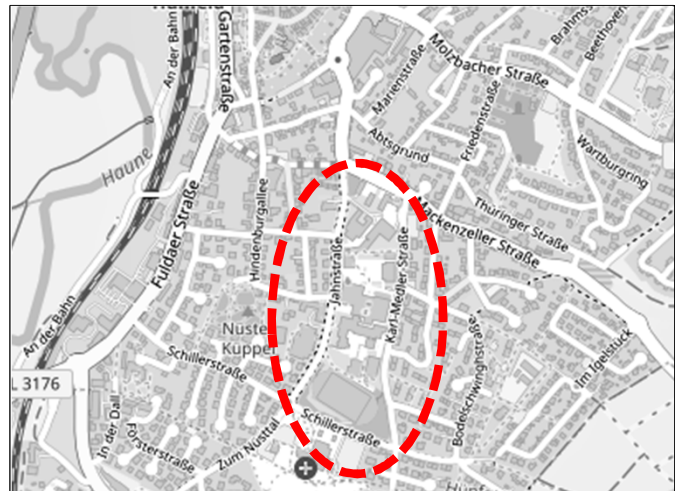
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität /
Förderung Klimaschutzprojekte

Kosten:



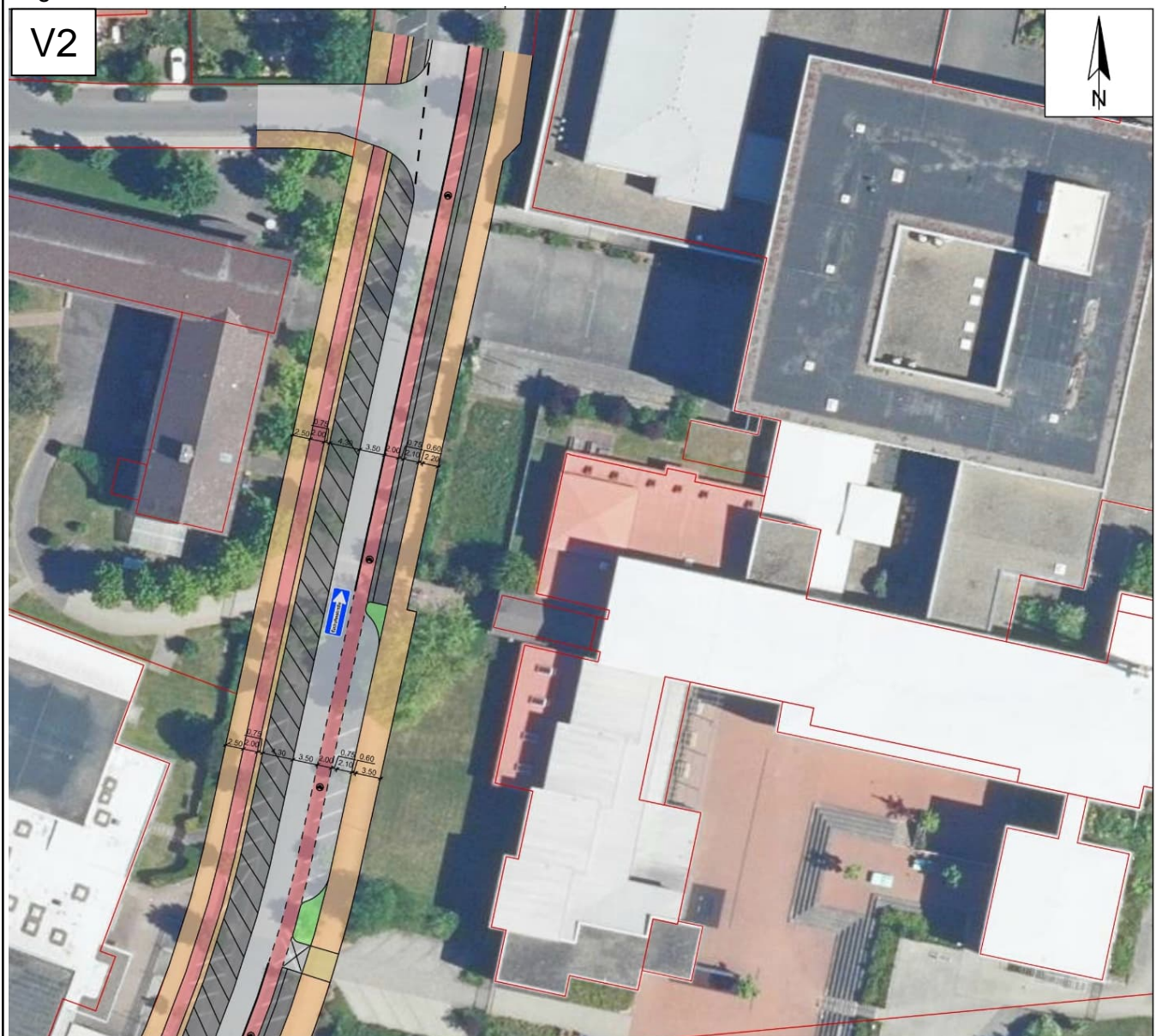
Weiteres Vorgehen:

Variantenuntersuchung
im Zuge der
Objektplanung



Beschreibung:

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 8.11) zeigt beispielhaft den Lageplan für die Umgestaltung der Jahnstraße als Einbahnstraße in Fahrrichtung Norden und einer beidseitigen Radverkehrsführung gemäß der Variante 2.

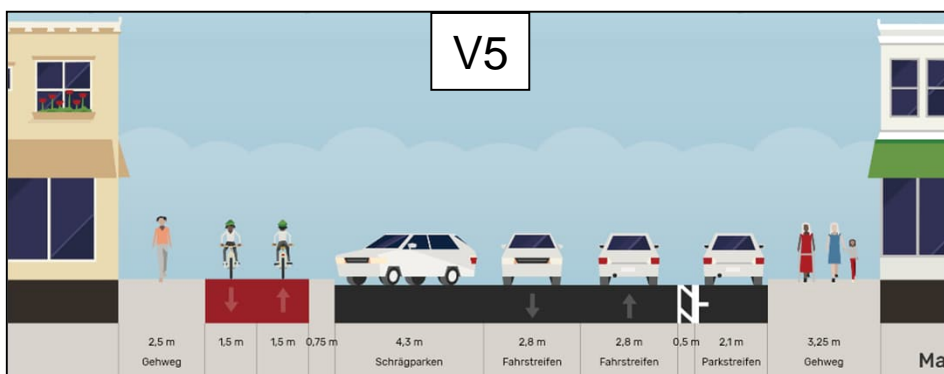
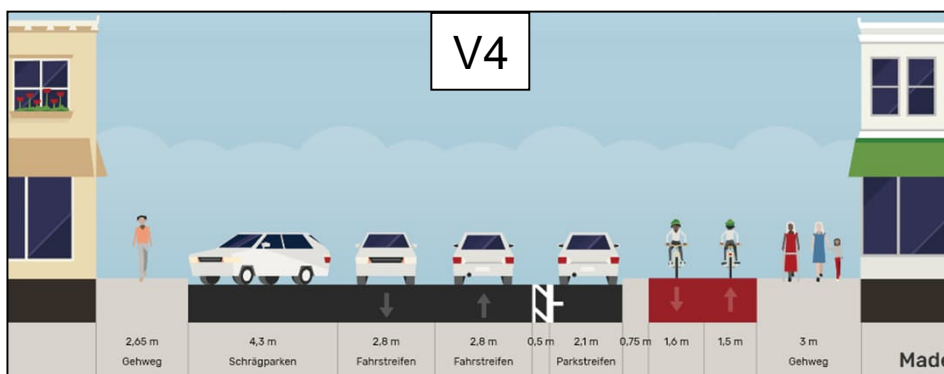
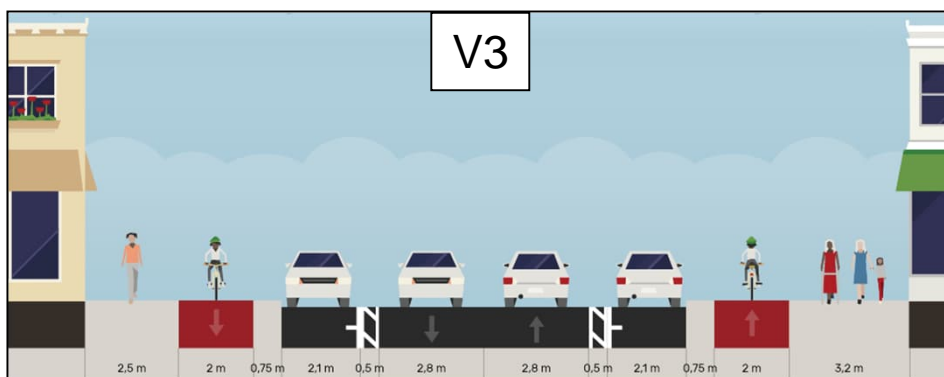


8.1 Maßnahmen Schulzentrum – Umgestaltung Jahnstraße

Zeitraumen: 	Zuständigkeiten: Stadt Hünfeld	
Priorisierung: 	Fördermöglichkeiten: Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie Förderung Nahmobilität / Förderung Klimaschutzprojekte	
Kosten: 	Weiteres Vorgehen: Variantenuntersuchung im Zuge der Objektplanung	

Beschreibung:

Die folgenden Abbildungen zeigen Beispiele möglicher Umgestaltungen des Straßenquerschnitts in der Jahnstraße mit Beibehaltung des Zweirichtungsverkehr. In Variante 3 wird der Radverkehr auf beidseitigen Radverkehrsanlagen geführt. In den Varianten 4 und 5 wird der Radverkehr auf einem Zweirichtungsradweg geführt.



8.1 Maßnahmen Schulzentrum – Umgestaltung Jahnstraße

Zeitraumen:

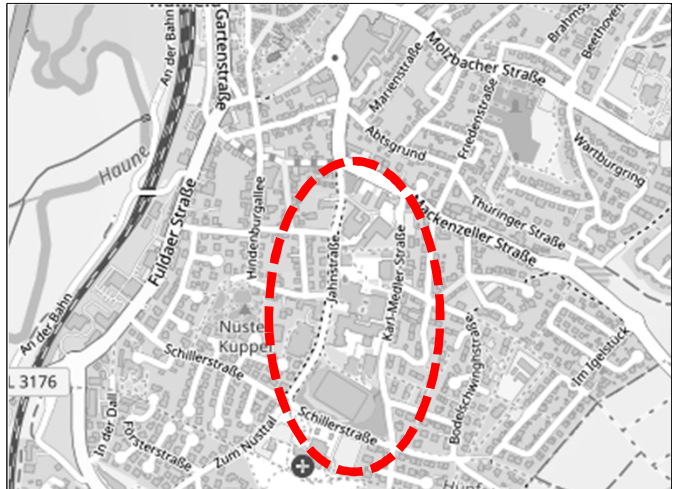
Zuständigkeiten:
Stadt Hünfeld

Priorisierung:

Fördermöglichkeiten:
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität /
Förderung Klimaschutzprojekte

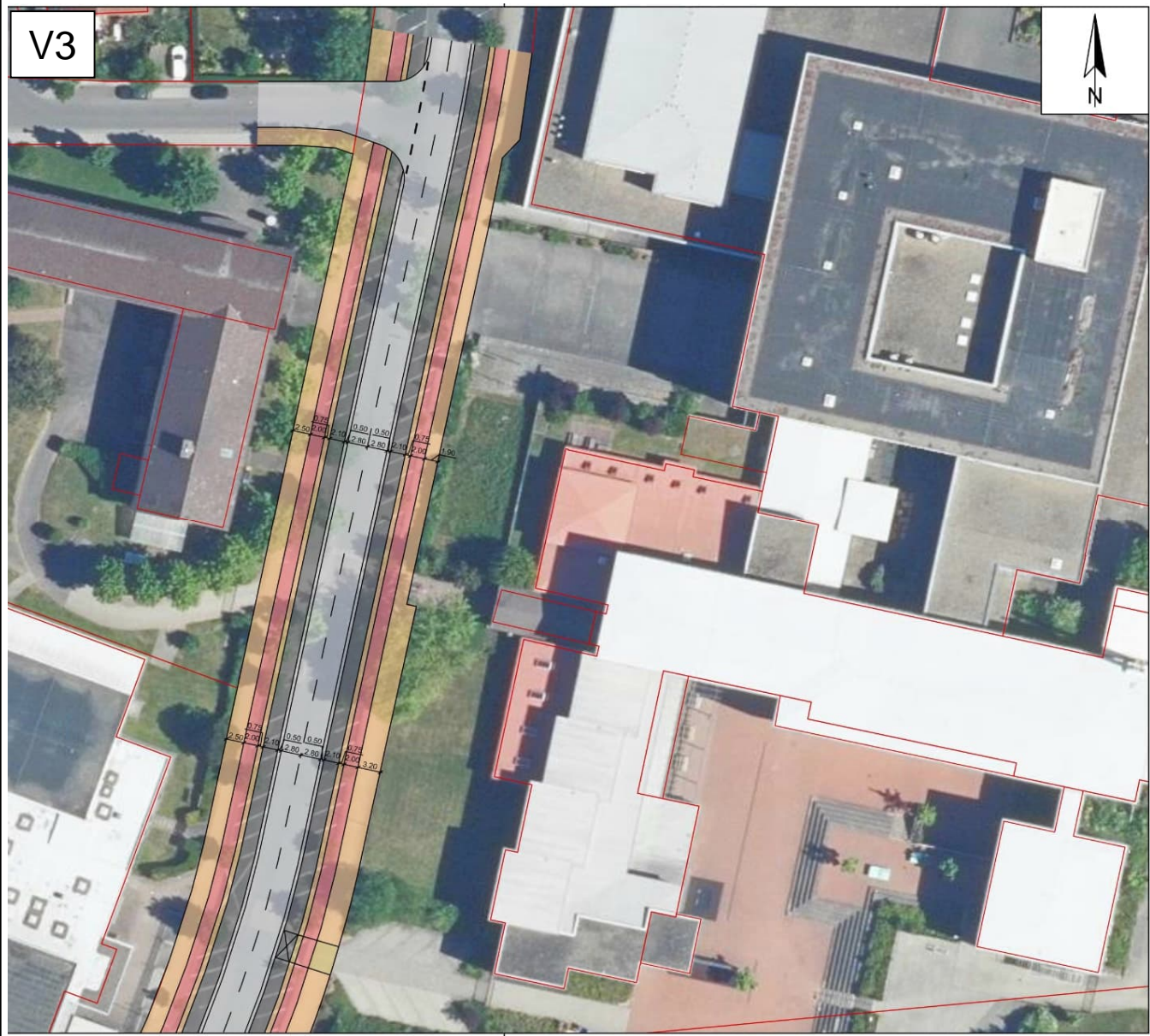
Kosten:

Weiteres Vorgehen:
Variantenuntersuchung
im Zuge der
Objektplanung



Beschreibung:

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 8.12) zeigt beispielhaft den Lageplan für die Umgestaltung der Jahnstraße mit einem Zweirichtungsverkehr und beidseitigen Radverkehrsanlagen gemäß der Variante 3.





8.1 Maßnahmen Schulzentrum – Umgestaltung Jahnstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

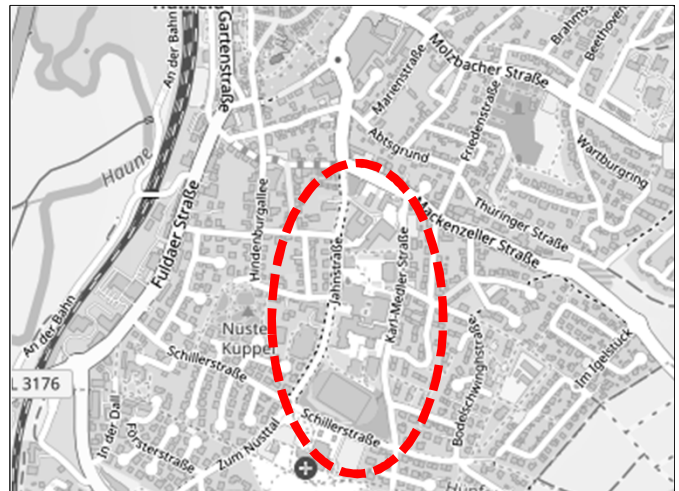
Mobilitätsförderungsgesetz /
Richtlinie Förderung
Nahmobilität /
Förderung Klimaschutzprojekte

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Variantenuntersuchung
im Zuge der
Objektplanung



Beschreibung:

Die folgende Abbildung (vgl. Anlage 8.13) zeigt beispielhaft den Lageplan für die Umgestaltung der Jahnstraße mit einem Zweirichtungsverkehr und einem Zweirichtungsradweg gemäß der Variante 4.

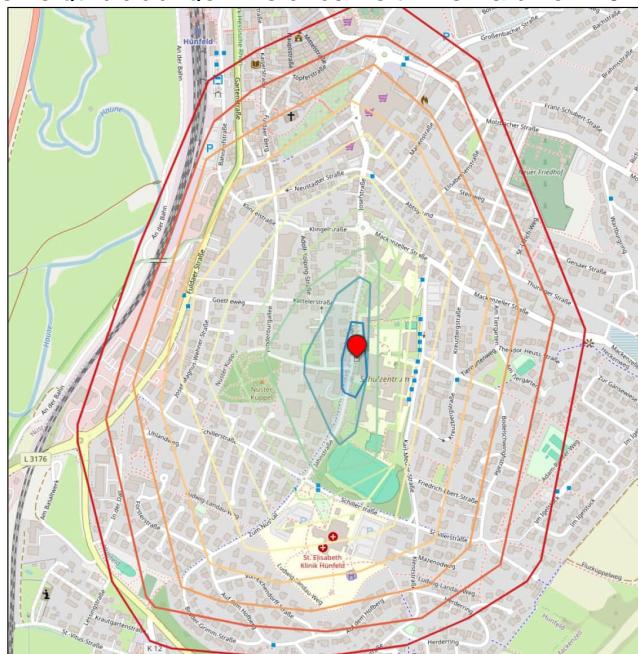


8.1 Maßnahmen Schulzentrum – Umgestaltung Jahnstraße

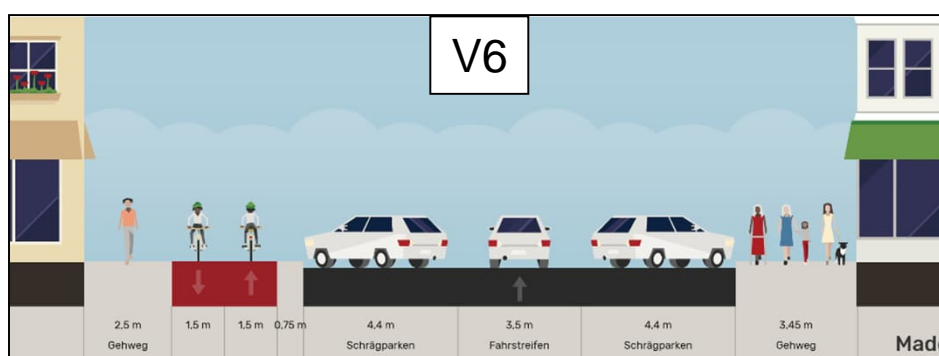
Zeitraumen: 	Zuständigkeiten: Stadt Hünfeld	
Priorisierung: 	Fördermöglichkeiten: Mobilitätsförderungsgesetz / Richtlinie Förderung Nahmobilität / Förderung Klimaschutzprojekte	
Kosten: 	Weiteres Vorgehen: Variantenuntersuchung im Zuge der Objektplanung	

Beschreibung:

Die folgende Abbildung zeigt in einer Isochronen-Darstellung die fußläufige Erreichbarkeit des Schulzentrums. Die blaue Linie zeigt die fußläufige Erreichbarkeit innerhalb einer Minute (Minimum). Die rote Linie zeigt fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von 10 Minuten (Maximum).



Falls die Anzahl der vorhandenen Stellplätze in der Jahnstraße nicht reduziert werden soll, ist die folgende Variante der Umgestaltung des Straßenquerschnitts in der Jahnstraße in Erwägung zu ziehen. Bei der Variante 6 kann die Verkehrssituation für den Radverkehr mit einem Zweirichtungsradschwergeweg optimiert werden. Die Jahnstraße wird in eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden umgestaltet. Jedoch bleiben Konflikte durch rückwärtsausparkende Fahrzeuge weiterhin bestehen. Die folgende Abbildung zeigt die Variante 6.



8.2 Maßnahmen Schulzentrum – Einbahnstraße Kreuzbergstraße

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

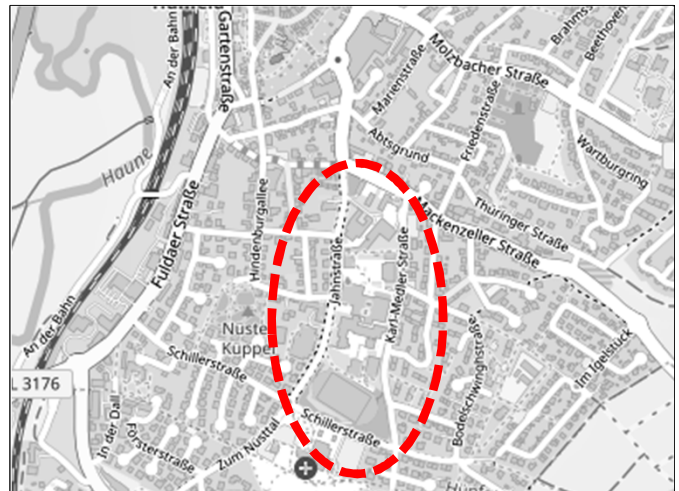
Mobilitätsförderungsgesetz

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

Beschilderungs- und Markierungsplan



Beschreibung:

Für einen verbesserten Verkehrsablauf in der Kreuzbergstraße insbesondere zu Zeiten des Holens und Bringens der Schüler des Schulzentrums kann in Erwägung gezogen werden, die Kreuzbergstraße als Einbahnstraße in Fahrrichtung Norden umzugestalten. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts ist eine Begegnung von zwei Pkw in der Kreuzbergstraße derzeit nicht möglich.

Mit einer Einbahnstraße in der Kreuzbergstraße kommt es lediglich zu geringen Verkehrsverlagerungen in die parallel verlaufende Karl-Medler-Straße. Das Verkehrsaufkommen kann sowohl in der Kreuzbergstraße als auch in der Karl-Medler-Straße verträglich abgewickelt werden.

Die folgende Abbildung zeigt den Straßenquerschnitt der Kreuzbergstraße.



9. Wohnbauentwicklung in Verbindung mit einer Südtangente

Zeitraumen:



Zuständigkeiten:

Stadt Hünfeld
Hessen Mobil

Priorisierung:



Fördermöglichkeiten:

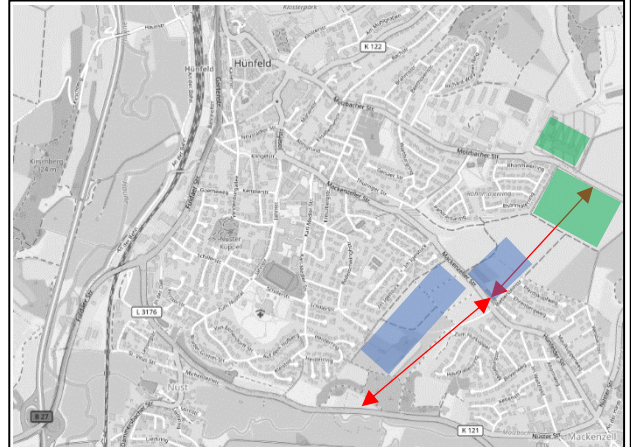
Mobilitätsförderungsgesetz

Kosten:



Weiteres Vorgehen:

verkehrstechnische
Variantenuntersuchung,
weitere Fachplanungen



Beschreibung:

Die Stadt Hünfeld überlegt langfristig zusätzliche Wohneinheiten auf einem insgesamt etwa 10 ha großen Areal zu erschließen. Die Flächen Tiergarten (etwa 8,5 ha) und Flurküppelweg (1,5 ha) liegen zwischen der Kernstadt und Mackenzell (blau in der Abbildung). Mittelfristig ist im unmittelbaren Umfeld u.a. die Wohnbauentwicklung „Höhenlage Molzbach“ und die Gewerbeentwicklung einer Bundes- und Landeseinrichtung geplant (grün in Abbildung).

Zudem ist zur Erschließung dieser Gebiete eine Verbindungsstrecke von der L 3176 im Süden zur Mackenzeller Straße und von dort aus zur K121 (Molzbacher Straße) als „Südtangente“ (rot in der Abbildung) für Hünfeld untersucht worden. Diese Südtangente soll dazu führen, dass das innerstädtische Straßennetz und insbesondere die angrenzenden Wohngebiete nicht zusätzlich belastet werden, sondern durch eine direkte Anbindung über die L 3176 an das übergeordnete Netz (B 27 und Autobahn A7) abgeführt werden. Die Südtangente sollte dabei möglichst anbaufrei realisiert werden, damit ihre Funktion als Umgehung der bebauten Gebiete gewahrt wird.

Die Auswirkungen einer Südtangente wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells untersucht (vgl. Kapitel 7.2.1). Der südliche Abschnitt wird mit bis zu 3.000 Kfz/24h belastet, der nördliche mit bis zu 600 Kfz/24h.

Bei der weiteren Planung sind u.a. die Auswirkungen auf die Knotenpunkte in Hünfeld zu untersuchen und abzuwägen, ob die Vorteile beim Bau des nördlichen Teiles der Südtangente, wie z.B. eine Entlastung der Ortsdurchfahrt und damit einhergehend sinkende Verkehrsemissionen gegenüber den Nachteilen, wie z.B. die geringen Verkehrsbelastungen für einen abschnittsweise Straßenneubau überwiegen. Der südliche Teil ist aus verkehrlicher Sicht bei einer Wohnbauerschließung zur Entlastung der innerstädtischen Hauptstraßen erforderlich und empfehlenswert.

Wirkung:

- Entlastung des innerstädtischen Netzes bei Neuverkehr durch Wohnbauerschließung
- Leistungsfähige, attraktive Erschließung des Neubaugebiets

Schnittstellen und Bezugspunkte:

-