Stadt Homberg (Efze)

Verkehrsentwicklungsplan Homberg (Efze)

Teil 1: Altstadt

Bericht

IKS Mobilitätsplanung

Stadt Homberg (Efze)

Verkehrsentwicklungsplan Homberg (Efze)

Teil 1: Altstadt

- Bericht -

Auftraggeber:
Stadt Homberg (Efze)
Rathausgasse 1
34567 Homberg (Efze)

Auftragnehmer:
IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung
UG (haftungsbeschränkt)

Science Park
Universitätsplatz 12
34127 Kassel

0561 – 953 79-676
info@iks-planung.de
www.iks-planung.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.
Malte Meyerdierks, B.Sc.
Laura Jurkewitz

Kassel, den 16. März 2018

© **IKS** Mobilitätsplanung, 2018

Geschäftsführende Gesellschafter:
Dipl.-Ing. Andreas Schmitz
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

K:\123 Homberg VEP + Beratung\Berichte\123_Bericht.docx

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkung/ Anlass 1

2 Vorangegangene Untersuchungen 2

3 Bestandserhebung/ Analyse 6

3.1 Untersuchungsgebiet 6

3.2 Fußverkehr 7

3.2.1 Fußwegeachsen / Nutzungen 9

3.2.2 Querungsanlagen im Bestand 11

3.2.3 Anforderungen an das Fußwegeachsennetz 12

3.2.4 Mängelanalyse des Fußwegeachsennetzes 19

3.2.5 Zusammenfassung Fußverkehr 27

3.3 Radverkehr 28

3.3.1 Anforderungen des Radwegeachsennetzes 29

3.3.1 Mängelanalyse des Radwegeachsennetzes 33

3.3.2 Zusammenfassung Radverkehr 38

3.4 Ruhender Kfz-Verkehr 39

3.4.1 Untersuchungsgebiet Parkraumkonzept 39

3.4.2 Parkplätze und Regelungen 40

3.4.3 Erhebung des ruhenden Verkehrs 45

3.4.4 Allgemeine Ergebnisse 46

3.4.5 Regelkonformität 50

3.4.6 Auslastung zur Spitzenstunde 51

3.4.7 Auslastung um 2.00 Uhr nachts 52

3.4.8 Sonstige Ergebnisse 53

3.4.9 Verifizierung der Ergebnisse 54

3.4.10 Parkscheinautomaten 55

3.4.11 Neue Parkplätze (Ulrich-Gelände) 56

3.4.12 Parkleitsystem 57

3.4.13 Zusammenfassung 58

3.5 Kfz-Verkehr/ Durchgangsverkehr 59

3.5.1 Erhebung des fließenden Verkehrs 59

3.5.2 Ergebnisse 61

3.5.3 Zusammenfassung Kfz-Verkehr/ Durchgangsverkehr 65

4 Beteiligungsverfahren 66

5 Vorschläge zur Verkehrsführung in der Altstadt 70

5.1 Vorschlag 1 70

5.2 Vorschlag 2 71

5.3 Abschließende Bewertung zu den Vorschlägen 73

6 Zielsetzung 74

7 Maßnahmenempfehlungen 75

7.1 Maßnahmenfeld Altstadt 75

7.1.1 Stufe 1: Parkplatzfreier Marktplatz 76

7.1.2 Stufe 2: Fußgängerzone am Marktplatz 77

7.1.3 Prüfung der Stufen auf Umsetzbarkeit - Parkplatzsituation im Bereich Marktplatz 78

7.1.4 Perspektivisch Stufe 3: Einbezug der Untergasse 79

7.1.5 Perspektivisch Stufe 4: Ausweitung verkehrsberuhigter Bereich auf die historische Altstadt 80

7.2 Maßnahmenfeld ruhender Verkehr (Kfz, Rad und E-Ladestationen) 81

7.2.1 Empfehlungen zur Parkraumbewirtschaftung 81

7.2.2 Empfehlungen zur Parkplatzsituation am SEK 82

7.2.3 Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen (LWV-Gelände und Obertorstraße) 83

7.2.4 Empfehlungen zum Parkleitsystem 83

7.2.5 Empfehlungen zu E-Ladestationen 84

7.2.6 Empfehlungen zu Radabstellanlagen 85

7.3 Maßnahmenfeld Wallstraße 86

7.3.1 Variante 1 - Zebrastreifen 87

7.3.2 Variante 2 - Zebrastreifen + Schutzstreifen 88

7.3.3 Sichtbarkeit vorhandener Zebrastreifen (Höhe Holzhäuser Straße) 89

7.4 Maßnahmenfeld Ziegenhainer Straße 90

7.4.1 Anlage zusätzliche Zebrastreifen 90

7.4.2 Anlage Zebrastreifen am Kreisverkehr Konrad-Muth-Straße 91

7.5 Maßnahmenfeld Tempo 30 (Ziegenhainer Straße, Kasseler Straße, Parkstraße) 91

7.6 Maßnahmenfeld Sonstiges 93

7.6.1 Anlage Schutzstreifen in Kasseler Straße ... 93
7.6.2 Freigabe der Einbahnstraße Webergasse in Gegenrichtung für den Radverkehr ... 94
7.6.3 Gesichertes Linksabbiegen für Radfahrer von der Hersfelder Straße in die Welferoder Straße ... 95
7.6.4 Mögliche Verlagerung des Radweg R14 entlang des Stadtparks ... 96
7.6.5 Optimierung der Sackgassen-Beschilderung ... 97
7.6.6 Verbesserung der Situation für Schüler am Bindeweg ... 98
7.6.7 Optimierung der Barrierefreiheit am ZOB ... 99
7.6.8 Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich Am Katterbach ... 100
7.6.9 Verbindung Fuß-/ Radweg von Hinter der Mauer zum Steinweg ... 101
7.6.10 Neubau KiTa in der Webergasse ... 101
7.6.11 Überprüfung der Führung der Parkstraße ... 102
7.6.12 Führung des ÖPNV auf den Marktplatz ... 103
7.6.13 Stadtmauerdurchbruch Wallstraße ... 103
7.7 Maßnahmenfeld Daueraufgaben ... 104
7.7.1 Herstellung Barrierefreiheit ... 104
7.7.2 Mobilitätsmanagement ... 105

8 Anhang ... 106
8.1 Abbildungsverzeichnis ... 106
8.2 Tabellenverzeichnis ... 109
8.3 Literatur / Quellen ... 109

1 Vorbemerkung/ Anlass

Für die Altstadt in Homberg (Efze) soll ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erstellt werden, der einen verkehrsträgerübergreifenden Handlungsrahmen bis 2030 darstellt. In einem integrierten Ansatz soll Verkehrsplanung nicht nur die Bereitstellung von Infrastruktur und die Organisation der Verkehrsabwicklung berücksichtigen, sondern besonders die Wechselwirkungen zu anderen gesellschaftlichen Bereichen und die Integration in die Stadtentwicklung mit einbeziehen. Bestandteil des VEP ist auch ein Beteiligungsverfahren, um die Bürger frühzeitig in den Planungsprozess mit einzubeziehen und eine hohe Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen.

Themenschwerpunkte des VEP sind:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Kfz-Verkehr/ Durchgangsverkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr

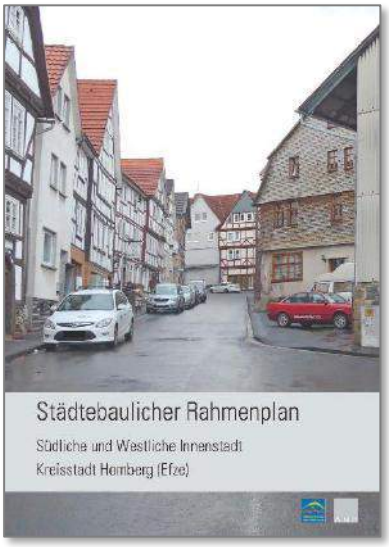
Mit dieser Aufgabenstellung ist das Ingenieurbüro IKS beauftragt worden, den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für den Bereich der Altstadt zu entwickeln.

2 Vorangegangene Untersuchungen

In den letzten Jahren wurden in Homberg (Efze) bereits verschiedene Konzepte entwickelt, die auch Aussagen und Empfehlungen zum Themenbereich Verkehr und Mobilität enthalten.

Nachfolgend werden die Konzepte nach Aktualität geordnet kurz vorgestellt und relevante Ziele und Empfehlungen stichpunktartig zusammengefasst.

Städtebaulicher Rahmenplan (2016)



Der städtebauliche Rahmenplan[1] versteht sich als „Voruntersuchung zu vorhandenen Potentialen und Defiziten sowie möglichen Verbesserungsvorschlägen in den Quartieren und dem angrenzenden Umfeld." Als Bestandteil der integrierten Untersuchung wurde auch der Themenbereich Verkehr bearbeitet.

Unter den Handlungspunkten

- hohe Verkehrsbelastung an Hauptverkehrsachsen (Kasseler Straße/ Wallstraße, Ziegenhainer Straße),
- fehlendes Rad- und Fußwegenetz,
- zahlreiche Barrieren und Emissionsbelastungen und
- ruhender Verkehr

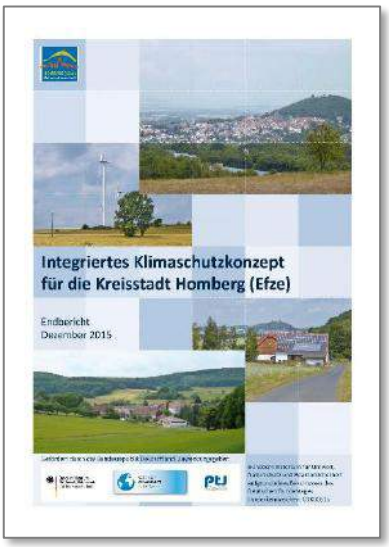
wurden Projekte zu folgenden Schwerpunkten empfohlen:[2]

- Kreisverkehr Kasseler/ Ziegenhainer/ Wallstraße/ Westheimer Straße[3]
- Straßenraum Kasseler Straße, Straßenraum Ziegenhainer Straße, Straßenraum Wallstraße
- Vernetzungsfunktion der Straßenräume
- Schulwegsicherheit
- Parkraumbewirtschaftungskonzept
- Kreuzung Kasseler/ Mühlhäuser Straße

---

1 ANP Architektur- und Planungsgesellschaft mbH; Städtebaulicher Rahmenplan - Südliche und Westliche Innenstadt/ Kreisstadt Homberg (Efze). Kassel 2016
2 Ebenda; S. 42ff
3 Bereits in der Umsetzung

Integriertes Klimaschutzkonzept für die Kreisstadt Homberg (Efze) (2015)



In dem integrierten Klimaschutzkonzept[4] wurden Zielsetzungen und Maßnahmen für verschiedene Themenbereiche, darunter auch „Verkehr und Mobilität", entwickelt.

„Die wesentlichen Einsparpotenziale ergeben sich aus einer Reduktion des Energieaufwands für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch Vermeidung und Verlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Gruppe der „umweltverträglichen" Verkehrsträger wie Fuß- und Fahrradverkehr, ÖPNV, Carsharing und Mitfahrzentralen) sowie effizientere Antriebe." [5]

Unter dem Leitzielen 10 (Vermeidung und Verlagerung von Verkehr) und 11 (Förderung des Einsatzes klimafreundlicher Antriebstechniken) werden Handlungsfelder und Maßnahmen dargestellt:[6]

- E-Bike Testwochen
- E-Ladesäule für Elektrofahrräder an der Theodor-Heuss-Schule
- Förderung des lokalen Radverkehrs
- Stadtradeln
- Mit dem Rad zur Arbeit
- Fahrradverleih
- Mit dem Rad zur Schule
- Förderung von Mitfahrgelegenheiten
- Anruf-Sammel-Taxi (AST); E-Ruf-Bus
- Effizienter kommunaler Fuhrpark
- E-Mobilität

[4] KEEA Klima und Energieeffizienz Agentur UG haftungsbeschränkt; Integriertes Klimaschutzkonzept für die Kreisstadt Homberg (Efze). Kassel 2015
[5] Ebenda; S. 36 und 42
[6] Ebenda; S. 101ff

Land mit Zukunft (Bürgerdialog) (2015)

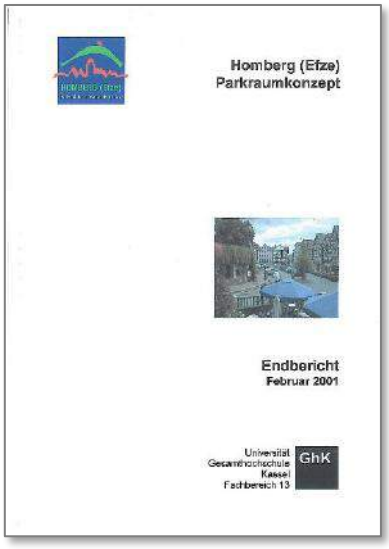
Mit dem Programm „Land mit Zukunft" [7] fördern die Landesstiftung „Miteinander in Hessen" und die Herbert-Quandt-Stiftung Projekte, zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort und zur Steigerung des sozialen Zusammenhaltes.

Während des Beteiligungsverfahrens war der Wunsch nach einer „besseren und intelligenteren Mobilität und Infrastruktur (auch Internet)" der meistgenannte Punkt.

Konkret wurden folgende Punkte und Wünsche geäußert:

- Dorfbewohner leben gerne auf dem Land, schätzen die Lebensqualität und die dörfliche Gemeinschaft, haben aber vor allem mit Infrastrukturproblemen zu kämpfen (ÖPNV, schnelles und öffentliches Internet).
- Es mangelt an Verbindungen von den Stadtteilen in die Stadt, was gerade ältere und jüngere Menschen vor erhebliche Probleme stellt (Weg zum Arzt, zum Supermarkt).
- Die innerstädtische Verkehrsführung ist verbesserungswürdig.

Parkraumkonzept (2001)



Im Rahmen einer gutachterlichen Tätigkeit wurde ein Parkraumkonzept durch die Universität Gesamthochschule Kassel entwickelt.[8]

Folgende Ziele wurden u.a. festgehalten:

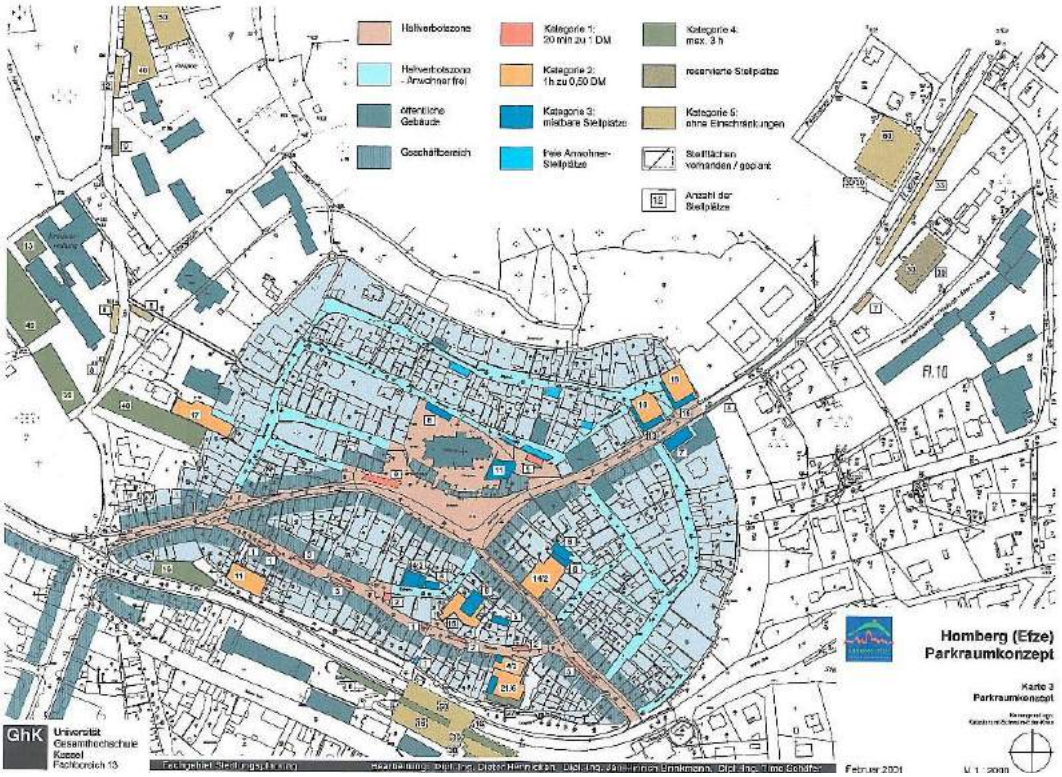
- Minimierung der Parkplätze in sensiblen Bereichen (Marktplatz)
- Reglementierung der übrigen Parkplätze in der Oberstadt, dass solche in den Randbereichen sowie außerhalb an Attraktivität gewinnen

[7] Vgl. Landesstiftung „Miteinander in Hessen"/ Herbert Quandt-Stiftung; „Land mit Zukunft" Ergebnisbericht zum Bürger-Dialog für Homberg (Efze) am 22. Juli 2015 in der Stadthalle. Berlin 2015
[8] Universität Gesamthochschule Kassel; Homberg (Efze) Parkraumkonzept. Kassel 2001

- Ausweisung von Langzeit-Parkplätzen für Schüler und Beschäftigte außerhalb der Oberstadt, aber in geringer Entfernung
- Nutzung von Parkplätzen an der Kreisverwaltung und der Berufsschule für Besucher der Oberstadt (Bedarf zu verschiedenen Zeiten)
- Orientierung an städtebaulichen Gegebenheiten und den Nutzern

Die Maßnahmenempfehlungen aus dem Jahr 2001 zur Umsetzung einer optimierten Bewirtschaftung sind in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Parkraumkonzept (2001)



3 Bestandserhebung/ Analyse

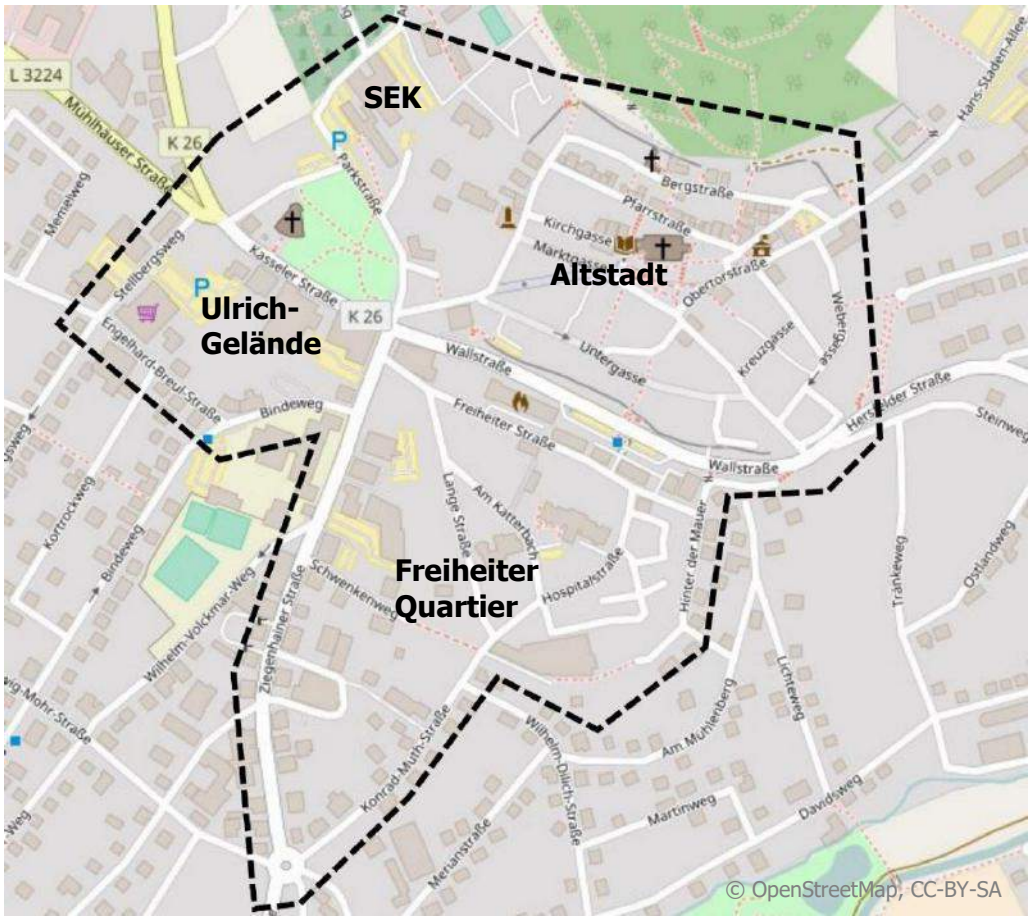
3.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Altstadt mit dem Marktplatz im Nordosten, dem Bereich um die Schwalm-Eder-Kreisverwaltung (SEK) im Nordwesten, den Bereich um das „Ulrich-Gelände“ im Westen sowie Teile des „Freiheiter Quartiers“ im Süden inklusive der Stadthalle und der Ziegenhainer Straße.

Das Gebiet wird folgendermaßen begrenzt:

- Norden: Bergstraße sowie die Einrichtungen der SEK
- Osten: Hinter der Mauer, Konrad-Muth-Straße und Webergasse
- Süden: Engelhardt-Breul-Straße und Kreisverkehr Ziegenhainer Straße/ Konrad-Muth-Straße
- Westen: Stellbergsweg und Ziegenhainer Straße

Abbildung 2: Untersuchungsgebiet



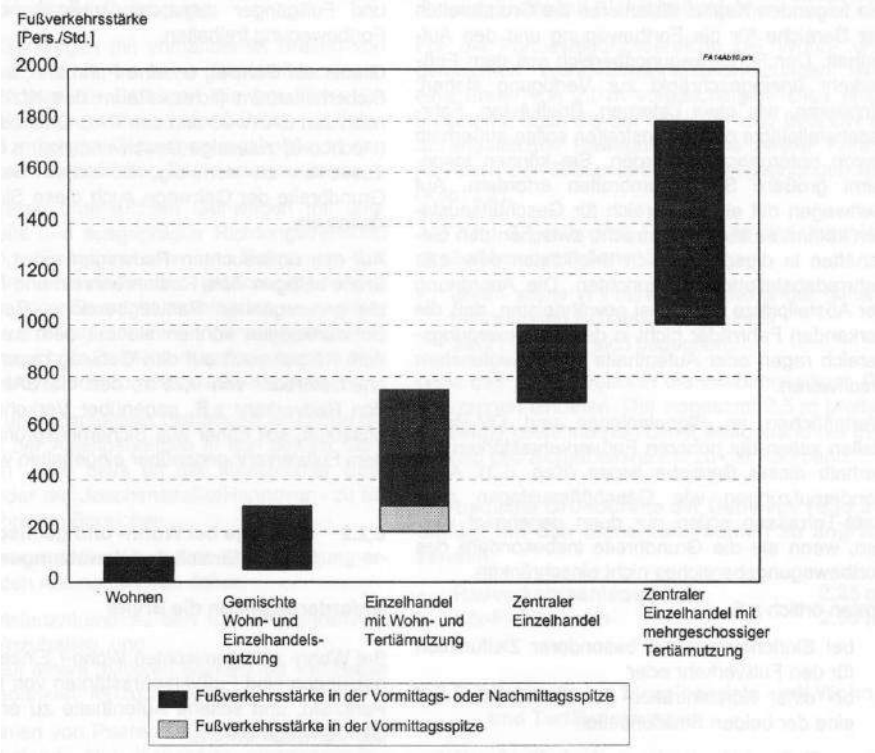
3.2 Fußverkehr

Fußverkehr nimmt eine besondere Rolle im städtischen Verkehr ein. Er steht in besonderem Maße für die Belebtheit, die soziale Sicherheit und das öffentliche Leben in der Stadt. Auch wenn noch so viel Autoverkehr vorhanden ist, - fehlt der Fußverkehr, ist es öde und leer und man kann die „Bürgersteige hochklappen". Städtisches Leben und Urbanität hängen eng mit der Qualität des Fußverkehrs zusammen. Auch der ÖPNV ist wesentlich von der Qualität der Fußwegeerschließung abhängig. Ein Großteil der Fahrgäste gelangt schließlich zu Fuß zur Haltestelle.

Grundsätzlich sollen alle Straßen für den Fußverkehr nutzbar sein. Aufgrund von Nutzungsstrukturen und städtebaulichen Strukturen bildet sich allerdings ein hierarchisches Fußwegenetz mit Hauptrouten[9] heraus.

Die Bedeutung von Netzabschnitten für den Fußverkehr und deren notwendiger Ausbaustandard wird in erster Linie durch die Randnutzung bestimmt. Der Zusammenhang der Fußverkehrsstärken und der Nutzungsstrukturen wird auch in Abbildung 3 deutlich.

Abbildung 3: Fußverkehrsstärken in Abhängigkeit der Nutzungen[10]



[9] Vgl. beispielsweise auch: Fischer, Mandy; Hierarchisierung von Fußwegenetzen. Diplomarbeit an der TU Dresden. Dresden 2004 (Betreuung u.a. Andreas Schmitz)

[10] Dankmar Alrutz, Wolfgang Bohle u.a.; Flächenansprüche von Fußgängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 71. Bergisch-Gladbach 1999

Der Zusammenhang zwischen der Menge des Fußverkehrs und der Rand- bzw. Straßennutzung ist auch Grundlage der Dimensionierung nach EFA.[11]

Auch der Einzugsbereich wichtiger Quell- und Zielorte (z.B. Schulen, Einkaufszentren, Bahnhof, ÖPNV-Haltestellen etc.) hat einen Einfluss auf die Nutzung durch Fußgänger.

Abbildung 4: ZOB nach Schulschluss

Da die Einflussnahme auf die Wegewahl des Fußverkehrs begrenzt ist, sind die Möglichkeiten der „Planung“ von neuen Netzen, die von der bisherigen Wegewahl abweichen, ebenfalls begrenzt.

Deshalb ist in erster Linie eine detaillierte Analyse der Strukturen des vorhandenen Fußwegenetzes von Bedeutung, um die Hauptachsen des Fußverkehrs in Homberg (Efze) identifizieren zu können.

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

3.2.1 Fußwegeachsen / Nutzungen

Verkehr steht immer in Wechselbeziehung zu den vorhandenen Nutzungen innerhalb einer Straße. Sämtliche Straßen im Untersuchungsgebiet wurden entsprechend ihrer vorherrschenden Nutzungen sowie ergänzender wichtiger Quell- und Zielorte erhoben und sind in Abbildung 5 auf Seite 10 dargestellt.

Es wurde eine Einteilung der Straßenabschnitte nach folgenden Kategorien vorgenommen:

- Geschäftsstraße
- Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung
- Einzugsbereich wichtiger Infrastruktureinrichtungen
- Wohnstraße
- Verbindungsstrecke

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch eine hohe Mischung der verschiedenen Nutzungsansprüche innerhalb der verschiedenen Quartiere aus.

Im Bereich der Altstadt liegt mit dem Marktplatz der „Kern“ der Altstadt. Auf diesem besteht, wie in der Untergasse und der Westheimer Straße, eine vorwiegende Geschäftsnutzung. Mit dem Rathaus und der St. Marien Kirche liegen wichtige Einrichtungen in diesem Gebiet. Die Bereiche nördlich und östlich des Marktplatzes sind hauptsächlich durch Wohnen geprägt.

Im nordwestlichen UG befindet sich die Schwalm-Eder-Kreisverwaltung sowie die Hermann-Schaft-Schule[12].

Im westlichen Bereich besteht um die Kasseler Straße und den Stellbergsweg vorwiegend Geschäftsnutzung. Entlang der Ziegenhainer Straße und dem Bindeweg liegen weitere Geschäftsnutzungen und die Bundespräsident-Theodor-Heuss-Schule (Gymnasium). Mit dem ehemaligen Ulrich-Gelände und der Planung, dort ein Einkaufzentrum zu realisieren, wird zukünftig ein weiterer wichtiger Zielort entlang der Ziegenhainer Straße und der Wallstraße entstehen.

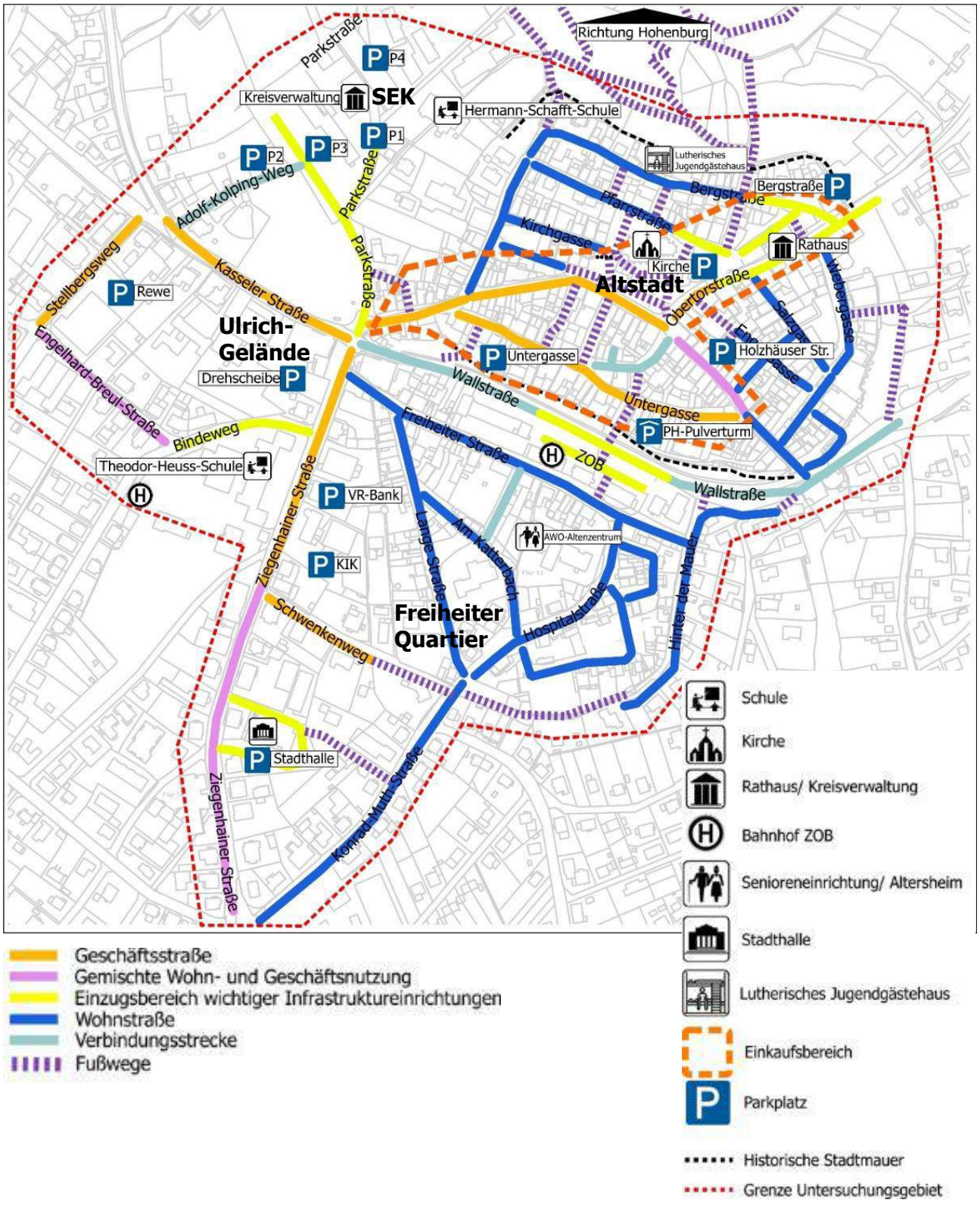
Das südliche UG beinhaltet einen Teil des „Freiheiter Quartier“. Darin liegt die Ziegenhainer Straße mit einer vorwiegenden Geschäftsnutzung und die Stadthalle. Das weitere Quartier ist durch Wohnnutzung mit vereinzelten Einrichtungen (z.B. AWO-Altenzentrum, KiTa) geprägt.

Mit dem ZOB an der Wallstraße liegt der Hauptpunkt des ÖPNV im Untersuchungsgebiet. Im Bindeweg ist ergänzend eine Schulbushaltestelle vorhanden.

[12] Förderschule für Hörgeschädigte und Sehbehinderte/ Überregionales Sonderpädagogisches Beratungs- und Förderzentrum/ Ganztagsschule in gebundener Form; vgl. www.hss-homberg.de [Zugriff: 17.07.2017]

Aufgrund der kleinteiligen Verflechtungen in der Altstadt und der umliegenden Quartiere wurde das gesamte Fußwegeachsennetz einbezogen.

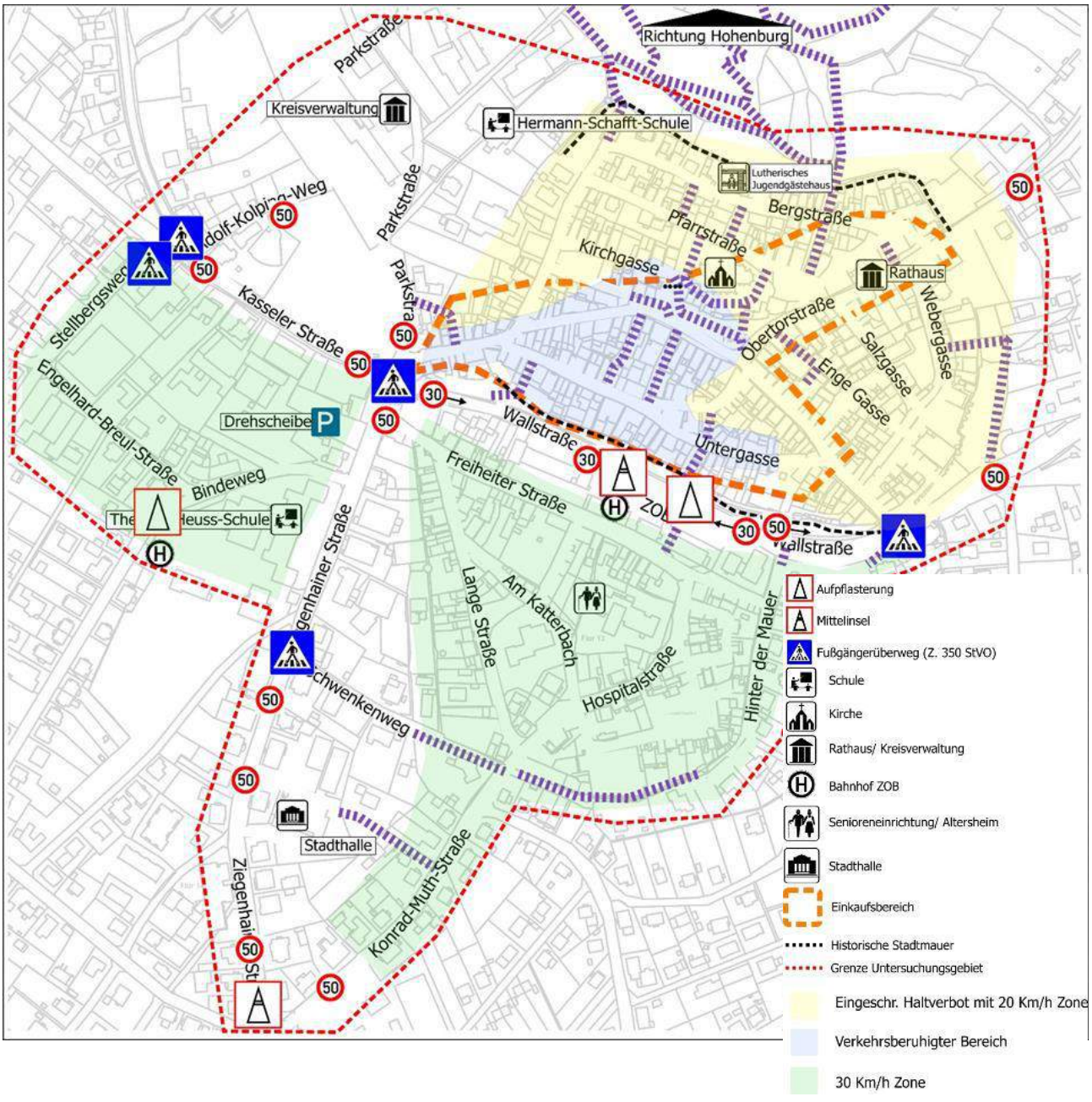
Abbildung 5: Quell- und Zielorte/ Nutzungen



3.2.2 Querungsanlagen im Bestand

Querungsanlagen sind ein wichtiger Baustein eines Fußwegeachsennetzes. Z.B. Aufpflasterungen, Gehwegnasen, Mittelinseln, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) oder Fußgänger LSA (Lichtsignalanlagen) können Fußgängern die Querung einer Fahrbahn erleichtern bzw. Vorrang einräumen. Neben dem Aspekt der Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit sind Querungsanlagen auch für die umwegefreie Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ein wichtiger Faktor. Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet sind in Abbildung 6 dargestellt.

Abbildung 6: Vorhandene Querungsanlagen

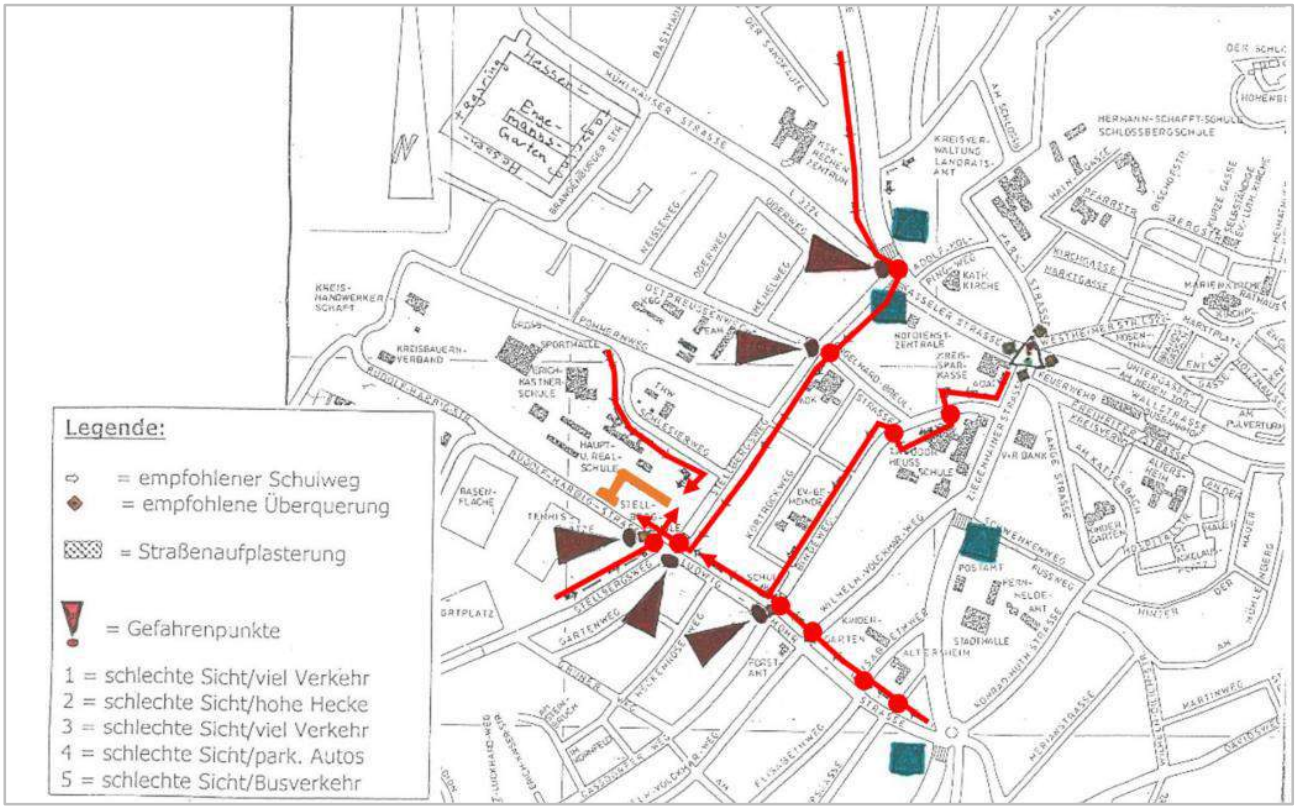


3.2.3 Anforderungen an das Fußwegeachsennetz

Fußgänger haben besondere Anforderungen an die Infrastruktur. Beispielsweise sind Fußgänger sehr umwegeempfindlich. Das zeigt sich z.B. an riskanten Querungen an Stellen, wo Querungsanlagen fehlen, und festgetrampelten Ecken an Pflanzbeeten.

Ein besonderer Faktor ist die Barrierefreiheit für Fußgänger, nicht nur mit Blick auf den demografischen Wandel oder den Bedarf durch Schüler. So kann eine Unterbrechung, wie ein zugeparkter Gehweg innerhalb einer Wegekette, dazu führen, dass z.B. eine im Rollstuhl sitzende Person den Weg nicht alleine bewerkstelligen kann oder auf die Fahrbahn ausweichen muss.

Abbildung 7: Schulwegplan der Stellbergschule



Um die Anforderungen der Fußgänger zu berücksichtigen, wurden auf Grundlage der EFA[13] und der HBVA[14] folgende Kriterien abgeleitet, die ein barrierefreies Netz erfüllen soll. Barrierefreiheit ist dabei als Prozess zu verstehen, der schrittweise vorangetrieben werden soll.

- Das Wegenetz soll vollständig, kleinteilig und umwegefrei sein
- Leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit (vgl. Abbildung 8 auf Seite 14)
- Ausreichende Gehwegbreiten unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (vgl. Abbildung 9 auf Seite 14)
- Erreichbarkeit der Grundversorgung
- Schaffung von durchgängig barrierefreien Wegen und Mobilitätsketten (vgl. Abbildung 10 auf Seite 15)
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer sollen minimiert werden
- Wege sollten Nebenflächen anbieten und Platzbildungen enthalten und insgesamt attraktiv und abwechslungsreich gestaltet sein
- Gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung
- Ruhepunkte und Toiletten
- Einheitliches Gestaltungssystem
- Minderung / Vermeidung subjektiver Ängste gegen Bedrohungen
- Es muss eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet sein
- Soweit möglich soll Schutz vor ungünstiger Witterung geboten werden

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

[14] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln 2011

Abbildung 8: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)[15]

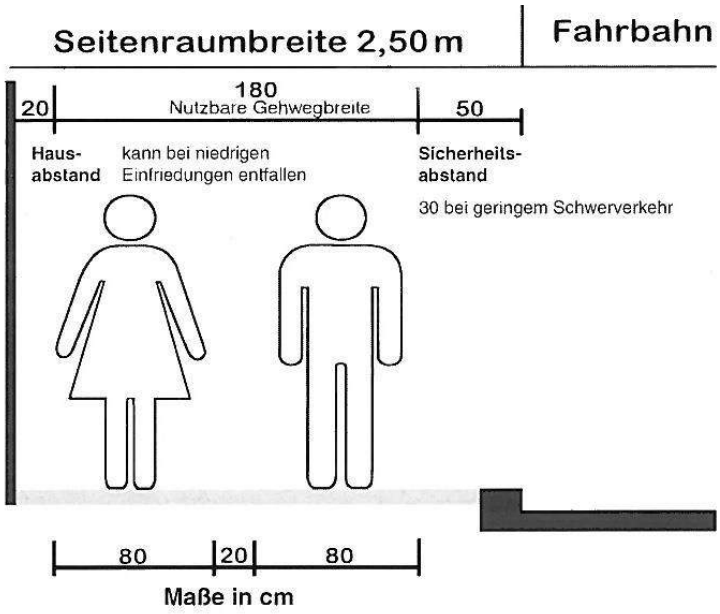


Abbildung 9: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts[16]

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV [1] [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum [1]	Maßnahmen im Querverkehr [2]
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5000	2,10 m 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5000 < 10000	4,00 m 5,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15000 ≥ 15000	3,30 m 4,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15000 ≥ 15000	5,00 m 6,00 m	Linienhafte Querung: Mittelstreifen, FGÜ LSA

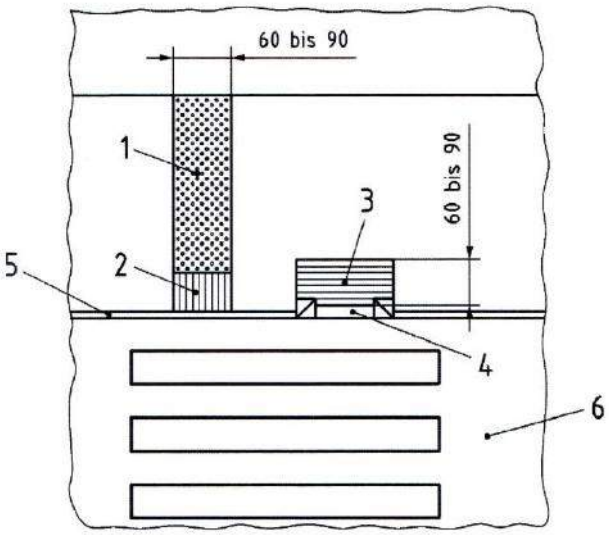
[1] Werden die vorgegebenen Verkehrsstärken um mehr als 5000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0 m zu erhöhen. Sind in einer Straße punktuell oder linienhaft örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen, so können Zuschläge im Seitenraum nach der Tabelle 3 infrage kommen.

[2] Die Hinweise für die Ausstattung mit Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr gelten jeweils für durchschnittliche Verhältnisse. Zur Auswahl der geeigneten Art von Querungshilfen vgl. Abschnitt 3.3.

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

[16] Ebenda, S. 15

Abbildung 10: Barrierefreie Gehweggestaltung an Knotenpunkten[17]



1: Auffindestreifen
2: Richtungsfeld
3: Sperrfeld
4: Nullabsenkung
5: Bord 6cm
6: Fahrbahn

Vermeidung von Konflikten mit dem Radverkehr

Zwischen Fußgängern und Radfahrern können verschiedene Konflikte auftreten, die dazu führen können, dass sich Fußgänger auf ihren Wegen unsicher fühlen.

Damit sind direkte Konflikte inbegriffen, die z.B. durch die illegale Nutzung von Gehwegen durch Radfahrer oder auch die Verengung der Gehwege durch wild abgestellte Fahrräder auftreten können.

Generell wird auch die gemeinsame (niveaugleiche) Führung von Fußgängern und Radfahrern als kritisch bewertet, da es dort besonders an den Knotenpunkten zu Überschneidungen und damit zu Konfliktsituationen kommt. Radfahrer sind z.B. durch Fußgänger nur schwer hörbar, was bei Überholvorgängen zu „Erschreckmomenten“ führen kann. Auch der Geschwindigkeitsunterschied und die Unvorhersehbarkeit von Fußgängern (plötzliches Stehenbleiben vor Schaufenstern) führen zu Konflikten zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern.

[17] Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2011

Vermeidung von Konflikten mit Kraftfahrzeugen (Kfz)

Konflikte mit dem Kfz-Verkehr bestehen dort, wo Fußgängern kein sicheres queren der Fahrbahn möglich ist oder wo die Wegbreiten durch Kfz so weit verringert werden, dass die verbleibende Restgehwegbreite nicht mehr ausreichend ist und eine Nutzung des Gehwegs durch mobilitätseingeschränkte Menschen beeinträchtigt wird.

Abbildung 11: Illegales Gehwegparken am Marktplatz

Konkrete Probleme treten oft an überdimensionierten Fahrbahnen ohne ausreichende Querungsanlagen auf, an aufgeweiteten Einmündungen oder durch (illegales) Gehwegparken. Auch illegales Parken im 5m- Einmündungsbereich führt zur Beeinträchtigung des Fußverkehrs, da durch die parkenden Fahrzeuge im Querungsbereich die Sichtbeziehungen, besonders für Kinder, deutlich erschwert werden.

Dabei ist die Zulassung von Gehwegparken eindeutig geregelt:

> *Das Gehwegparken darf nach der StVO nur zugelassen werden, […] wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt […].*[18]

Auf Grundlage der anzustrebenden Barrierefreiheit sollte Gehwegparken grundsätzlich vermieden und ggf. geahndet werden, besonders wenn es sich um illegales Gehwegparken handelt oder die geforderten Restgehwegbreiten nicht eingehalten werden.

[18] Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung – VwV-StVO; zu Zeichen 315 – Parken auf Gehwegen

Qualität des öffentlichen Raums verbessern

So wichtig die in der EFA[19] dargestellten differenzierten Anforderungen an Gehwegbreite und Überquerbarkeit von Fahrbahnen sind, genauso wichtig ist auch die Betrachtung der Qualität des öffentlichen Raums.

Fußverkehr ist in erheblichen Maße von der Qualität des öffentlichen Raumes abhängig. Jede Steigerung der Qualität ist somit auch immer ein Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs. Die interessante Abfolge von Weg und Platz und weitere Qualitätskriterien macht das Gehen für den Fußverkehr spannend und abwechslungsreich.[20]

Folgende Kriterien wurden für die Bestandserhebung berücksichtigt, um die Qualität des öffentlichen Raumes bestimmen zu können:

- Bauliche Umgebung, städtebauliche Struktur, Wege und Plätze, Ausrichtung der Gebäude (z.B. Fenster und Eingänge zum Gehweg)
- Straßenraumaufteilung (z.B. Fahrbahn, Geh- und Aufenthaltsbereiche), Maßstäblichkeit (Gliederung des Straßenquerschnittes mit einem ansprechendem Breitenverhältnis von 25% : 50% : 25% (mit raumwirksamen Mittelstreifen) bzw. von 30% : 40% : 30% (ohne raumwirksamen Mittelstreifen)[21])
- Ausführung der Gehwege mit einer ansehnlichen und gepflegten Pflasterung in ortstypischer Gestaltung
- Umgang mit dem ruhenden Verkehr auf bedeutsamen Plätzen und Sehenswürdigkeiten (z.B. Nutzung historischer Plätze als Parkplatz)
- Nutzungsstrukturen wie Erdgeschossnutzungen und Nutzungen im öffentlichen Raum (besonders bei schönen Wetter). Hierzu gehören z.B. Aufenthalt, Kinderspiel, Cafés mit Außenbestuhlung, Treffpunkte etc.
- Beeinträchtigungen der Nutzungsmöglichkeiten z.B. durch Lärm, Konflikte mit anderen Nutzungen (z.B. Gehwegparken, Radverkehr auf Gehwegen) etc.
- Nutzungsspuren (z.B. Trampelpfade), aber auch negative Nutzungsspuren wie Abfall, Verwahrlosung, Graffiti
- Beleuchtung (Angsträume)

[19] EFA 2002, a.a.O.
[20] Vgl. Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015, S. 275
[21] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete – ESG. Köln 2011, S. 35

Angebot von ausreichenden Ruhepunkten

Ruhepunkte und Sitzgelegenheiten sind für ältere Menschen und solche mit Mobilitätseinschränkungen wichtig. Besonders die Altstadt, mit dem vorhandenen Geschäftsangebot, sollte ausreichend mit Sitzgelegenheiten ausgestattet sein. Oft können Wege, z.B. zum Einkaufen, nicht mehr ohne Pause erledigt werden. Ausreichende Ruhepunkte ermöglichen es, den Weg trotzdem zu Fuß zurückzulegen. Auch die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und soziale Interaktionen werden gestärkt.

Ruhepunkte sollten dabei den Abstand von 300m nicht überschreiten.[22] In topografisch bewegten Gebieten, wie der Altstadt in Homberg (Efze) sollten die Abstände weiter verringert werden.

Abbildung 12: Angebot Ruhepunkte Am Marktplatz

Beschilderung der Sackgassen

In Sackgassen kann der Kfz-Verkehr nur von einer Seite aus Ein- bzw- ausfahren. Für den Fuß- und Radverkehr sollten nach Möglichkeit Wege geschaffen werden, die Sackgassen beidseitig zu öffnen, um ein durchgängiges Netz zu erzeugen. Sofern die Sackgasse für den Fuß- bzw. den Radverkehr durchlässig ist, kann das entsprechend durch ein Sinnbild für „Fußgänger" oder „Fahrrad" in verkleinerter Ausführung in das Verkehrszeichen integriert werden.[23]

[22] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA. Köln 2002, S. 32

[23] Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 - In der Fassung vom 22. Mai 2017, zu Zeichen 357 Sackgasse

3.2.4 Mängelanalyse des Fußwegeachsennetzes

Auf Grundlage der Anforderungen an das Fußwegechsennetz wurde das gesamte Fußwegeachsennetz begangen und mittels georeferenzierter Fotos erhoben. Das Netz wurde in Abschnitte und Knoten unterteilt und ein GIS-Modell übertragen.

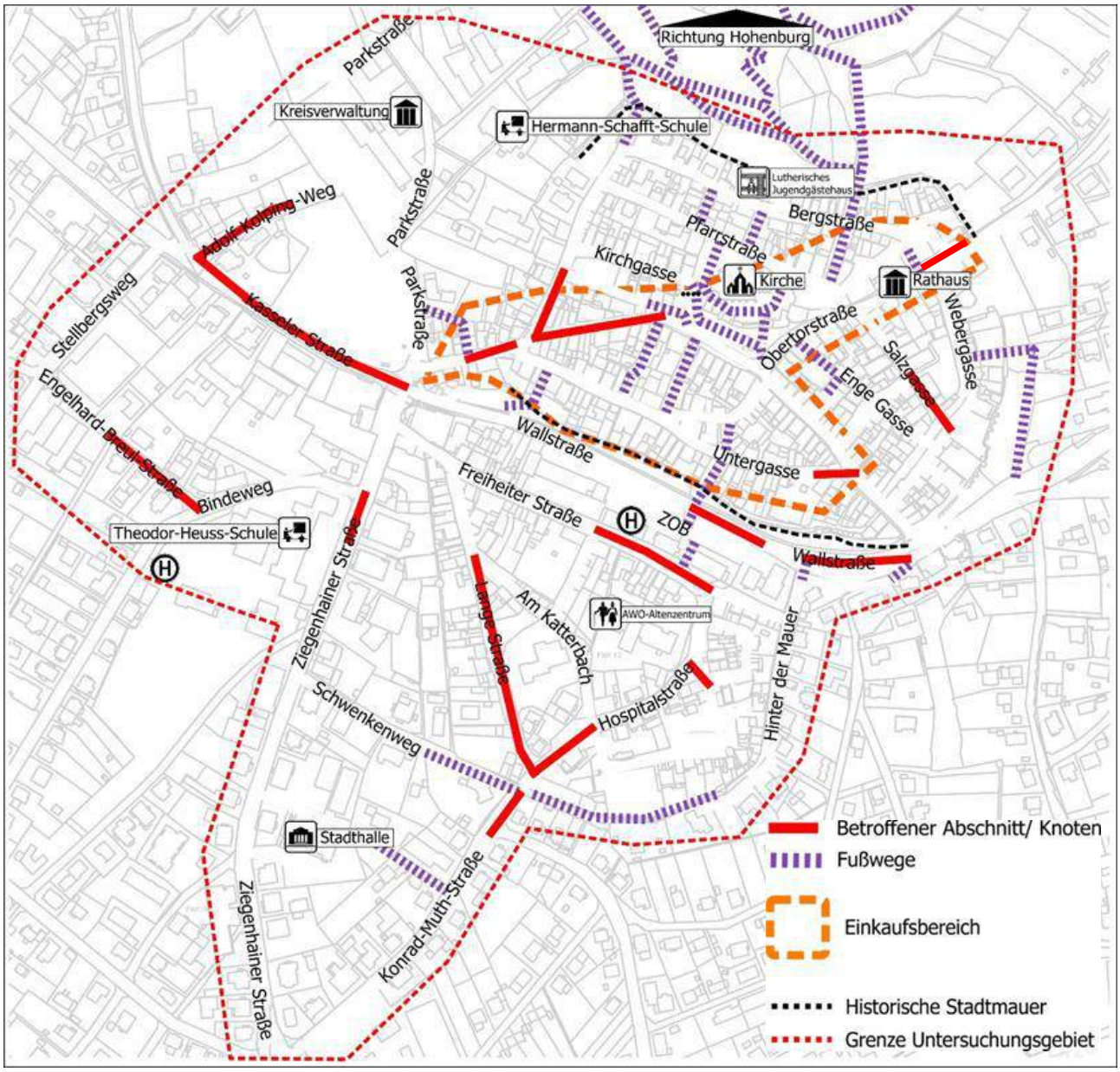
Dabei wurde nach folgenden übergeordneten Mängelkategorien unterschieden, die sich anhand des GIS Modells einzeln darstellen und auswerten lassen:

Wegbreite/ Hindernisse

In Abbildung 14 auf Seite 20 sind Abschnitte dargestellt, die unter dem Aspekt Wegbreite/ Hindernisse Mängel aufweisen. Es wurden baulich zu schmale Gehwege als mangelhaft markiert, auch wenn Einschränkungen der Gehflächen von den Rändern her erfolgen, z.B. durch ungepflegte Sträucher oder die Gehwegbreite nicht der angrenzenden Nutzung entspricht. Ebenfalls wurde auf Hindernisse auf den Gehwegen geachtet. Dazu können beispielsweise Geschäftsauslagen oder Sammelcontainer gehören, die auf dem Gehbereich platziert sind.

Abbildung 13: von Links: Bischofstraße mit Treppe auf dem Gehweg, Wallstraße mit Engstelle

Abbildung 14: Mangelkarte Wegbreite / Hindernisse

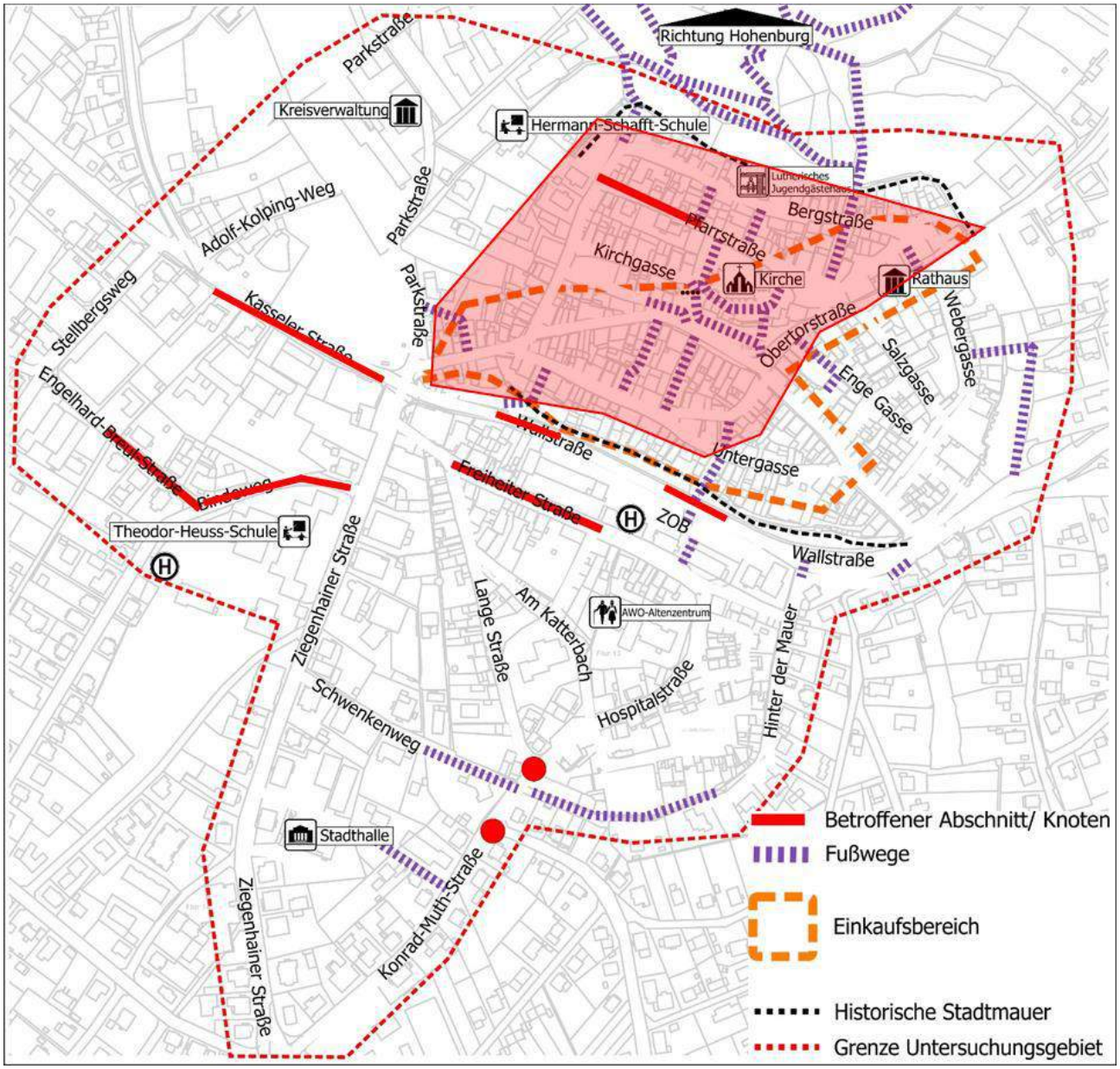


Konflikte Kraftfahrzeuge (Kfz)

In Abbildung 15 auf Seite 21 sind Konflikte mit dem Kfz-Verkehr markiert. Unter diesem Aspekt sind folgende entscheidende Konflikte erhoben:

- Illegales Gehwegparken (Marktplatz, Bindeweg)
- Anordnung von Parkplätzen in städtebaulich sensiblen Bereichen (Marktplatz, Untergasse, Westheimer Straße)
- Fehlende Querungsmöglichkeiten (Wallstraße, Ziegenhainer Straße)
- Kfz-Dominanz trotz verkehrsberuhigtem Bereich (Altstadt)

Abbildung 15: Konflikte mit Kfz



Barrierefreiheit

Bei dem Kriterium wurde besonders auf eine komfortable und sichere Begehbarkeit, sowie taktile Leitsysteme und Gehwegabsenkungen an Knoten und Einmündungen geachtet. Einschränkungen sind z.B. Unebenheiten oder Stolperfallen, welche die Nutzbarkeit eines Weges einschränken oder fehlende Absenkungen.

Abbildung 16: Mängel hinsichtlich Barrierefreiheit

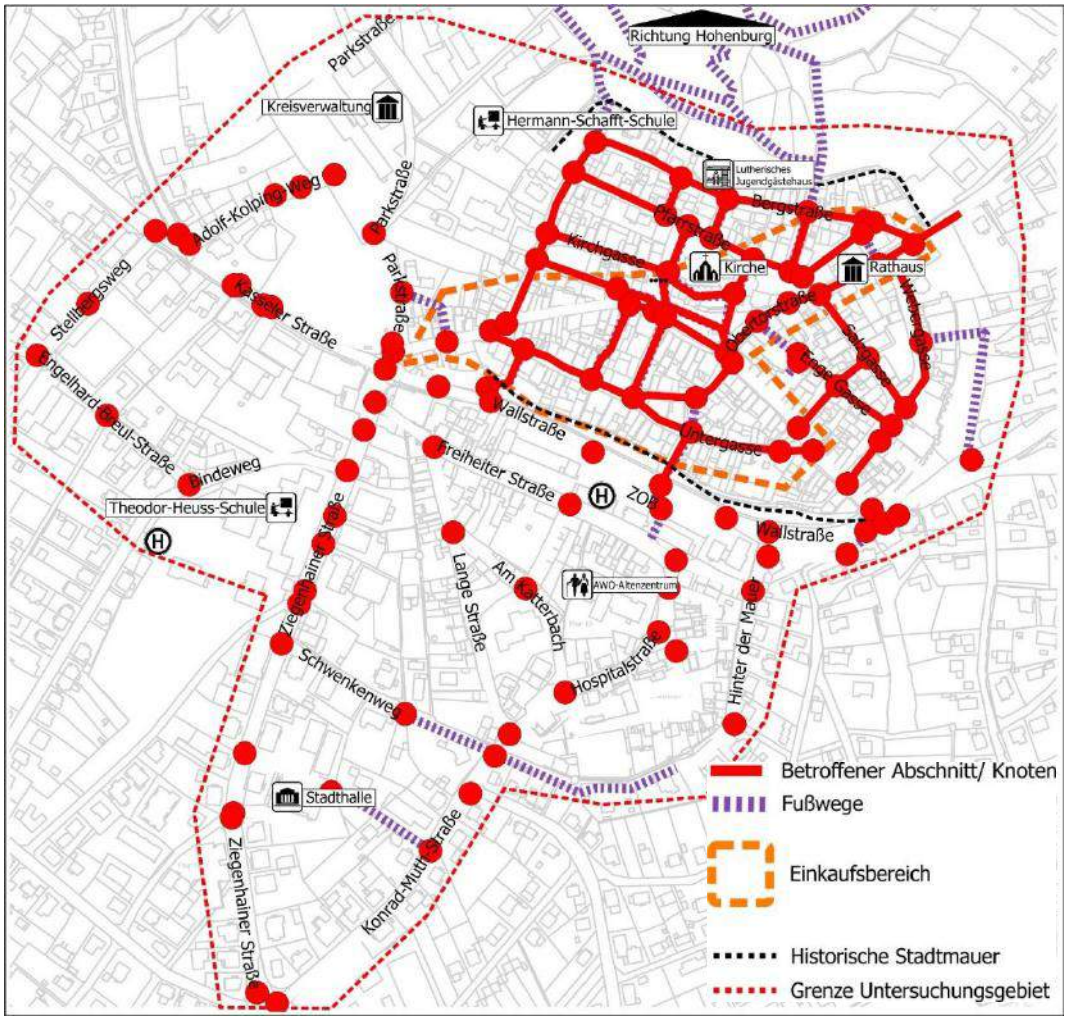


Abbildung 16 zeigt die Verortung mit Mängeln bei der Barrierefreiheit. Es wird deutlich, dass praktisch sämtliche Knotenpunkte Mängel in der Barrierefreiheit aufweisen. Das begründet sich durch:

- Fehlende Gewegabsenkungen
- Fehlendes taktiles Leitsystem (z.B. FGÜ Wallstraße)

An den Streckenabschnitten ist besonders die fehlende Barrierefreiheit in der Altstadt auf. Das durchgängig verlegte Kopfsteinpflaster ist für Rollstuhlnutzer und Personen mit Rollator nicht barrierefrei.

Abbildung 17: von links: Wallstraße, Marktgasse

Netzlücken

die Netzlücken im Gebiet. Netzlücken sind Bereiche in denen ein Gehweg (zumindest einseitig) fehlt. Auf diesen Abschnitten müssen Fußgänger auf der Fahrbahn laufen.

Abbildung 18: von links: Am Katterbach; Engelhard-Breul-Straße

Abbildung 19: Netzlücken

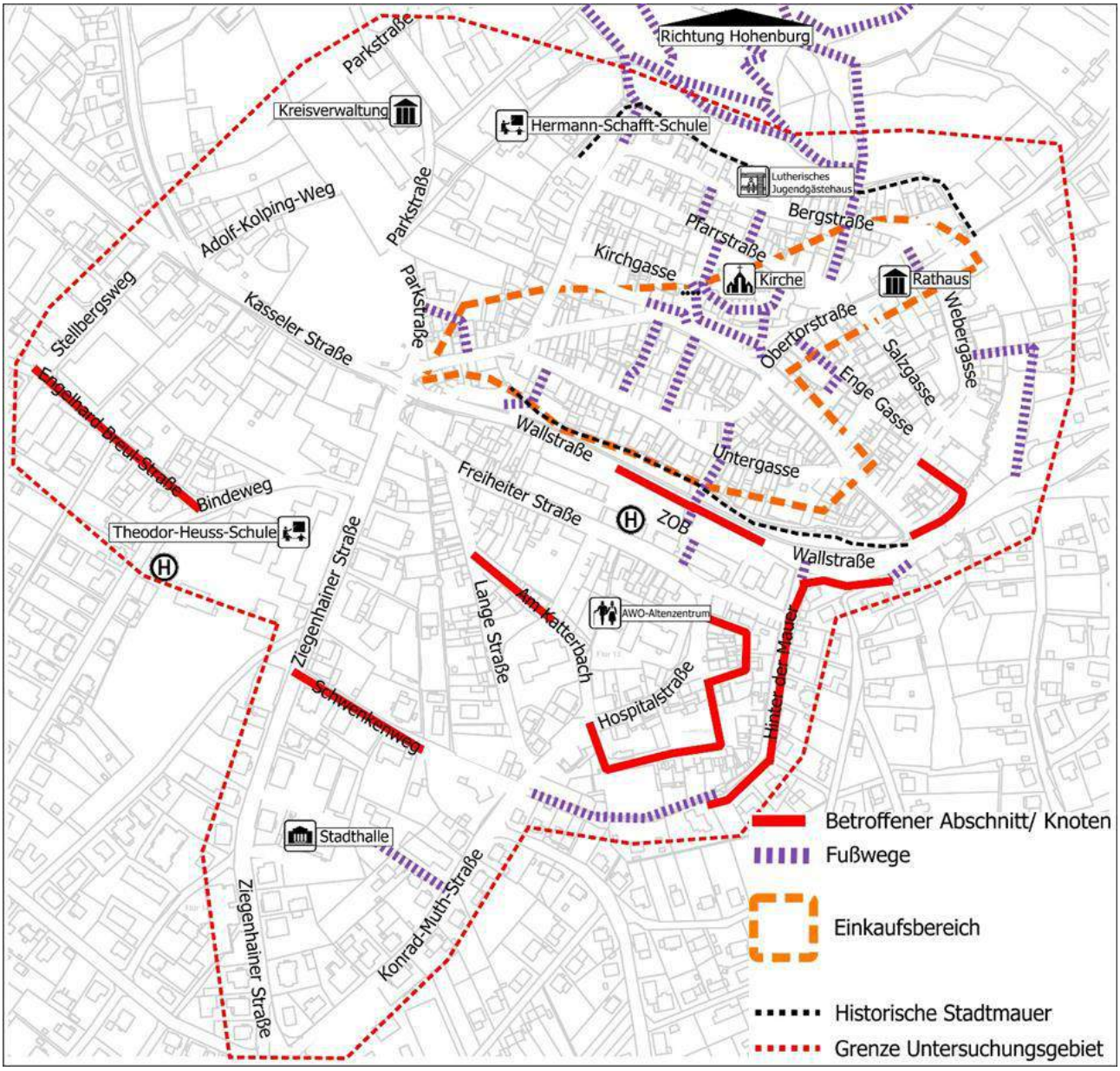
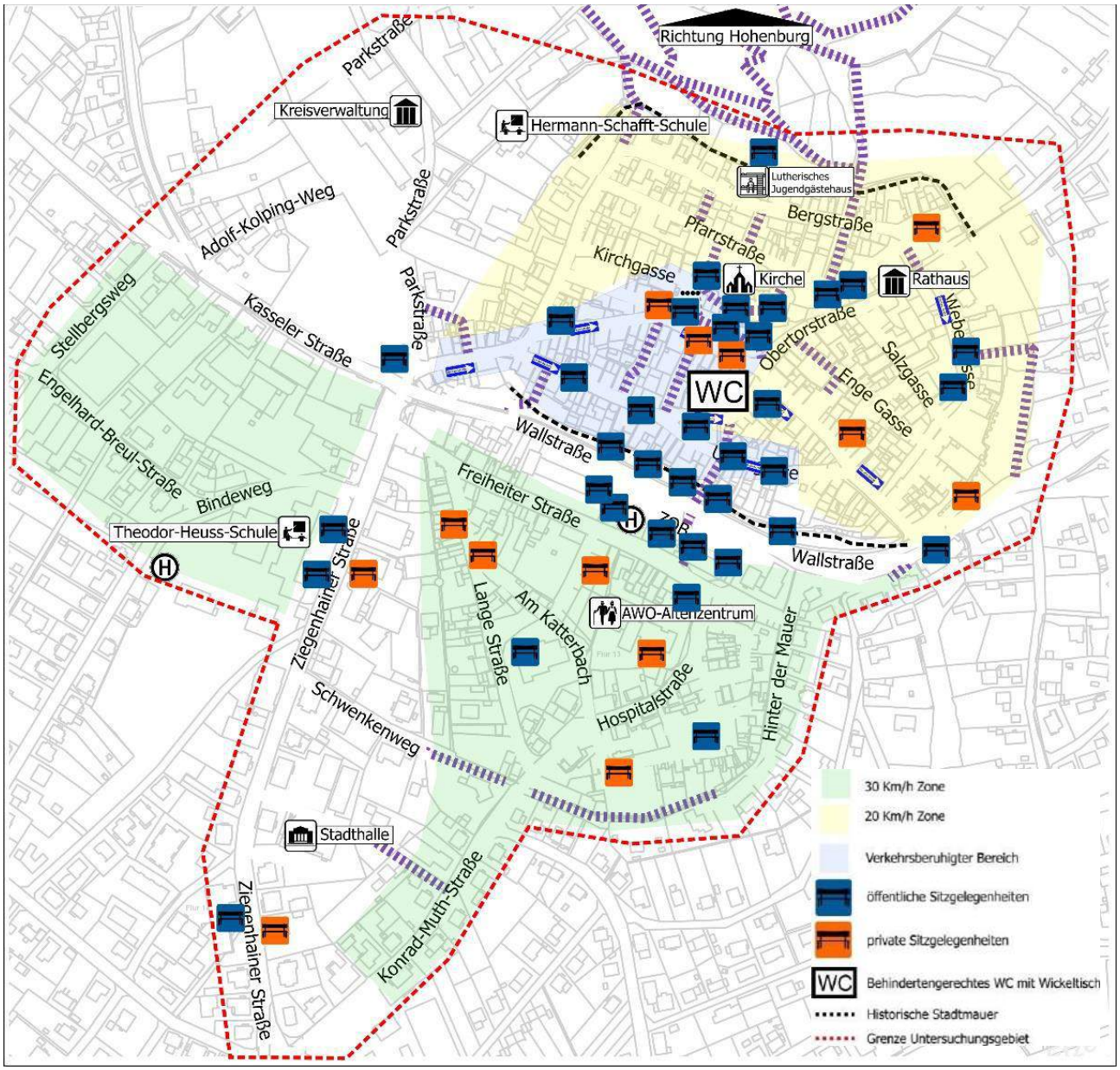


Abbildung 19 zeigt die betroffenen Abschnitte. Netzlücken sollen generell, aber besonders dort vermieden werden, wo sensible Nutzungen, wie Schulen, Altenheime oder sonstige Nutzungen mit Fußgängerverkehr angrenzen, wie z.B. in der Straße Am Katterbach.

Ruhepunkte

In Abbildung 20 wird deutlich, dass die Altstadt an den meisten Orten ausreichend mit Ruhepunkte ausgestattet ist. Allerdings fehlt es derzeit an Ruhepunkten in der Westheimer Straße, deren Verbindungsfunktion durch die Anlage des Einkaufszentrums an der Drehscheibe weiter in den Mittelpunkt rücken sollte. Insgesamt könnte das Stadtmobiliar eine höhere Qualität aufweisen, um die Aufenthaltsqualität zu steigern.

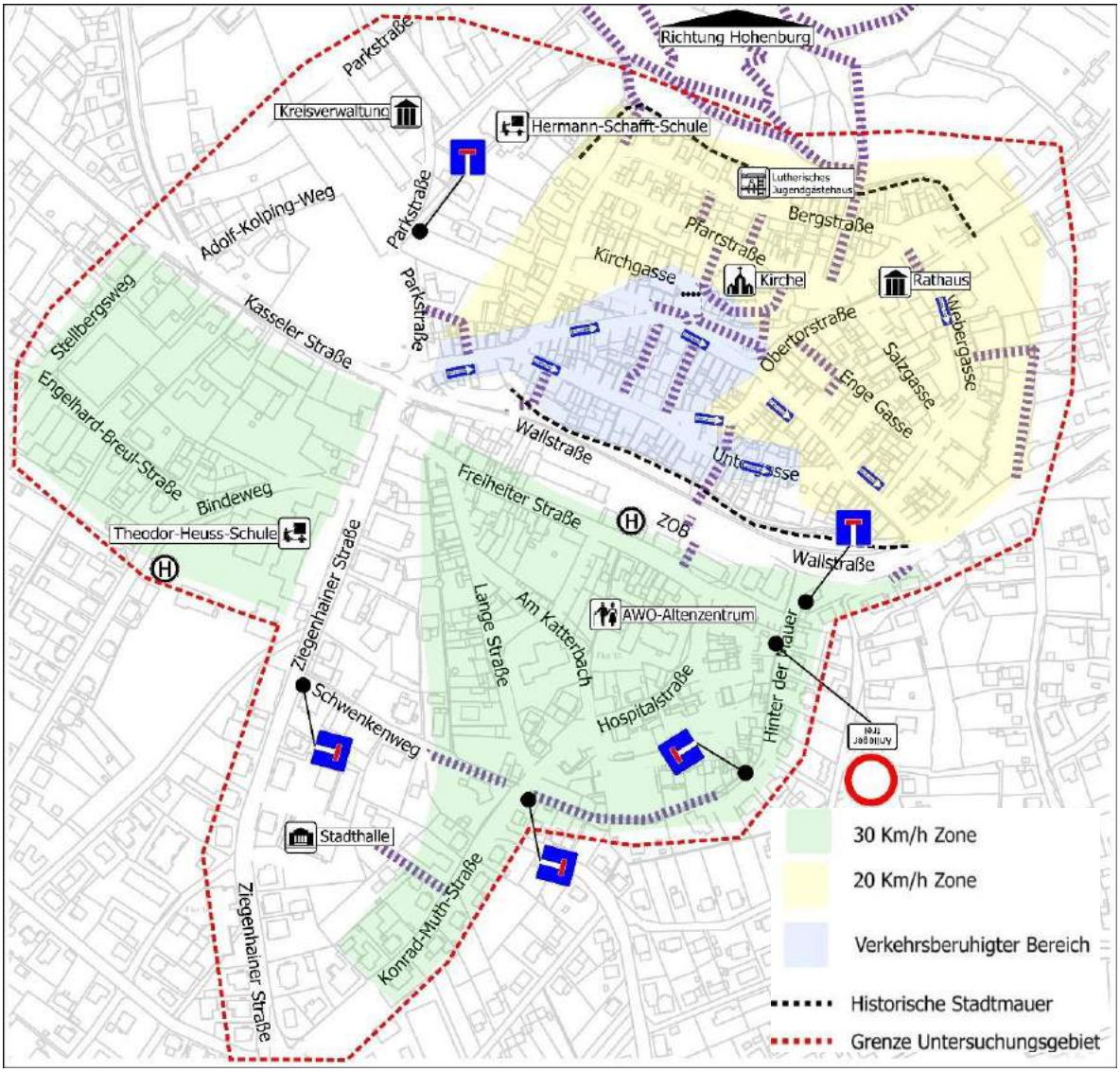
Abbildung 20: Ruhepunkte/ Sitzgelegenheiten



Beschilderung der Sackgassen

In Sackgassen kann der Kfz-Verkehr nur von einer Seite aus Ein- bzw- ausfahren. Für den Fuß- und Radverkehr sollten nach Möglichkeit Wege geschaffen werden, die Sackgassen beidseitig zu öffnen, um ein durchgängiges Netz zu erzeugen. Sofern die Sackgasse für den Fuß- bzw. den Radverkehr durchlässig ist, kann das entsprechend durch ein Sinnbild für „Fußgänger" oder „Fahrrad" in verkleinerter Ausführung in das Verkehrszeichen integriert werden.[24] Die im UG vorhandenen Sackgassen weisen alle keine Zusatzinformationen auf, ob eine Durchlässigkeit für den Fuß- oder den Radverkehr besteht, obwohl diese in sämtlichen Fällen gegeben ist.

Abbildung 21: Beschilderung der Sackgassen



[24] Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 - In der Fassung vom 22. Mai 2017, zu Zeichen 357 Sackgasse

3.2.5 Zusammenfassung Fußverkehr

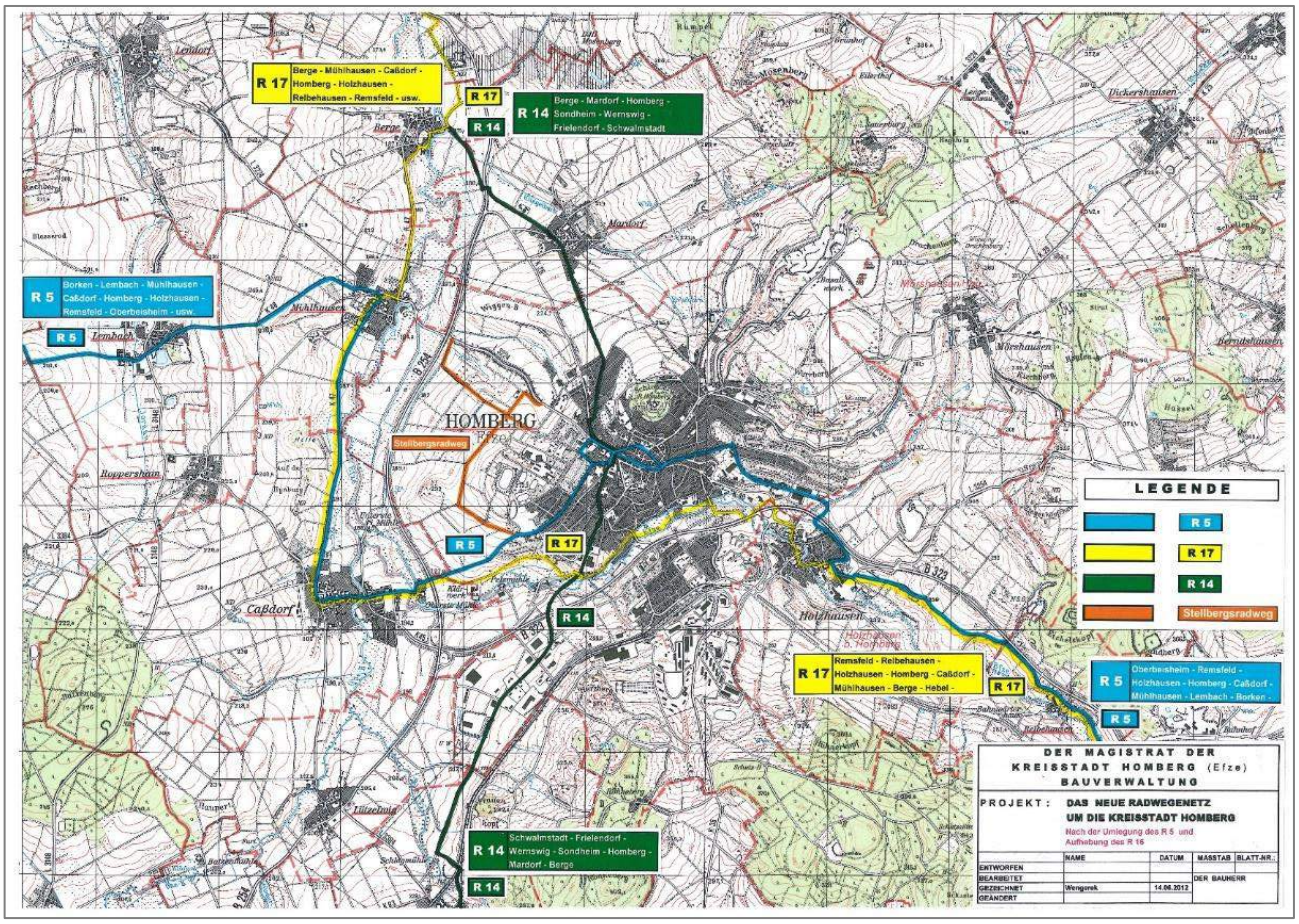
- Sensible städtebauliche Bereich (z.B. Marktplatz) werden von Kfz dominiert, das verringert die Aufenthaltsqualität und den Charakter als qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum
- An wichtigen Übergängen (z.B. Schulweg und Verbindung Innenstadt - ZOB) fehlen gesicherte Querungsanlagen
- Im Bereich Barrierefreiheit besteht großer Nachholbedarf
  - Oberflächen ungeeignet (besonders in der Altstadt)
  - Bordsteinabsenkungen fehlen
  - Taktiles Leitsystem fehlt
- An einigen Stellen sind Engstellen vorhanden, bedingt durch
  - historische Bebauung
  - Auslagen
  - Parkende Fahrzeuge
- Netzlücken vorhanden (z.B. Am Katterbach), dort liegen eine KiTa und ein Altenheim an
- Vereinzelt fehlen Ruhepunkte (Westheimer Straße)
- Das Mobiliar sollte qualitativ hochwertiger sein
- Fehlende Hinweise bei Sackgassen, dass Sie Durchlässig für Fuß- (und Rad-) verkehr sind

3.3 Radverkehr

Die Bedeutung des Radverkehrs hat in den letzten Jahren bundesweit zugenommen. Mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima und die flexiblen Einsatzmöglichkeiten im Freizeit- und Berufsverkehr bildet der Radverkehr einen wichtigen Baustein im Themenfeld der Nahmobilität. Auch die Entstehung einer neuen Radkultur treibt den Radverkehr an. Das Fahrrad ist zu einem erschwinglichen Statussymbol aufgestiegen.

Das nachfolgende Radwegeachsennetz wurde auf Grundlage des vorhandenen Radverkehrsnetzes Homberg (Efze) gebildet (Abbildung 22).

Abbildung 22: Radwegenetz um die Kreisstadt Homberg (Efze) [25]



25 Magistrat der Stadt Homberg (Efze) - Bauverwaltung; Das neue Radwegenetz um die Kreisstadt Homberg (Efze). Homberg (Efze) 2012

3.3.1 Anforderungen des Radwegeachsennetzes

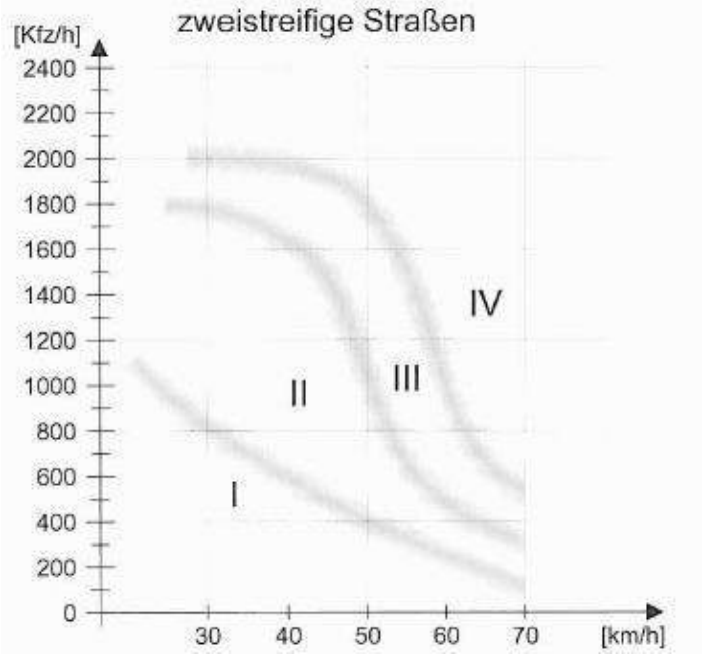
Radfahrer haben vielfältige Anforderungen an die Infrastruktur. Innerhalb des gewählten Untersuchungsgebietes können nur grobe Aussagen gemacht werden, da Radverkehr stets gebiets- und auch stadtübergreifen betrachtet werden muss.

Insgesamt soll für die Förderung des Radverkehrs ein Netz mit entsprechenden Qualitätsstandards angeboten werden, dass Alltagsradlern sowie Gelegenheitsradlern ein komfortables und sicheres Fahren in Homberg (Efze) erlaubt. Folgende Kriterien sollten für das Netz erfüllt bzw. angestrebt werden. Die Punkte wurden anhand der ERA[26] entwickelt.

- Grundsätzlich sollen alle Straßen für den Radverkehr nutzbar sein (durchgängiges Netz)
- Gute Erreichbarkeit der entscheidenden Quell- und Zielorte
- Sichere Führung mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit (vgl. Abbildung 23 und Abbildung 24 auf Seite 31)
  - Führung auf der Fahrbahn
  - Angemessene Radverkehrsanlagen besonders bei Abschnitten mit Tempo 50 für den Kfz-Verkehr
  - Kontinuierliche Führungsform (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen)
  - Vermeidung Zweirichtungsradwege
  - Vermeidung gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr
- Auswahl geeigneter Führungsformen und Ausbau mit geeigneten Breitenmaßen
- Minimierung von Umwegen (z.B. Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung)
- Glatte griffige Oberflächen
- Wegweisung
- Minimierung von Störeinflüssen anderer Verkehrsteilnehmer
- Ausreichend sichere und qualitativ hochwertige Abstellanlagen

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

Abbildung 23: Auswahl geeigneter Führungsformen für den Radverkehr[27]



Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg" mit dem Zusatz „Radfahrer frei" ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	– Schutzstreifen – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg" mit Zusatz „Radfahrer frei" – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht – Kombination Schutzstreifen und „Gehweg" mit Zusatz „Radfahrer frei" – Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	– bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	– Radfahrstreifen – Radweg – gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	– bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei" eingesetzt werden

[27] Ebenda, S. 18-19

Abbildung 24: Breitenmaße von radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen[28]

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	–	Sicherheitsraum[1]: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00 m	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)			
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m		0,75 m	
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)			
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m			
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

[1] Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

[28] Ebenda, S. 16

Abstellanlagen

Abstellanlagen stellen einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur dar. Sie sollten besonders an wichtigen Quell- und Zielorten sowie dezentral in Wohngebieten verteilt sein.

Die Ausgestaltung der Abstellanlagen sollte den Anforderungen der Nutzer entsprechen. Beispielsweise können Stellplätze für Berufspendler (längere Parkdauer) überdacht sein und ggf. über E-Ladestationen verfügen. Hingegen können Stellplätze vor Geschäften (kürzere Parkdauer) aus einfachen Bügeln bestehen, um ein relativ kurzes Anschließen der Fahrräder mit gutem Komfort und Sicherheitsgefühl zu ermöglichen. Besonders zu Zeiten von Pedelecs und immer teurer werdenden Fahrrädern spielt die Qualität der Abstellanlagen eine wichtige Rolle.

Abbildung 25: Überdachte Abstellanlage mit E-Ladestation (Ludwigsburg) und Fahrradbügel am Marktplatz in Homberg (Efze)

Der ADFC hat verschiedene Kriterien entwickelt, die qualitativ hochwertige Abstellanlagen erfüllen sollten:

- Seitenfreiheit, Zugänglichkeit
- Wartung (z.B. Witterungsschutz)
- Festigkeit (z.B. Widerstand gegen Vandalismus)
- Leichtigkeit des Ein- und Ausparkens
- Standfestigkeit der abgestellten Fahrräder
- Schutz des Fahrrads vor Beschädigung
- Diebstahlschutz

Generell werden die Anforderungen durch die klassischen Fahrradbügel gut erfüllt.

Die Installation von sogenannten „Felgenkillern“ sollte grundsätzlich vermieden werden. Auch Geschäfte und sonstige Anbieter privater Abstellanlagen sollten darauf hingewiesen werden.

Abbildung 26: Negatives Beispielbild „Felgenkiller“ (Herzogenaurach)

3.3.1 Mängelanalyse des Radwegeachsennetzes

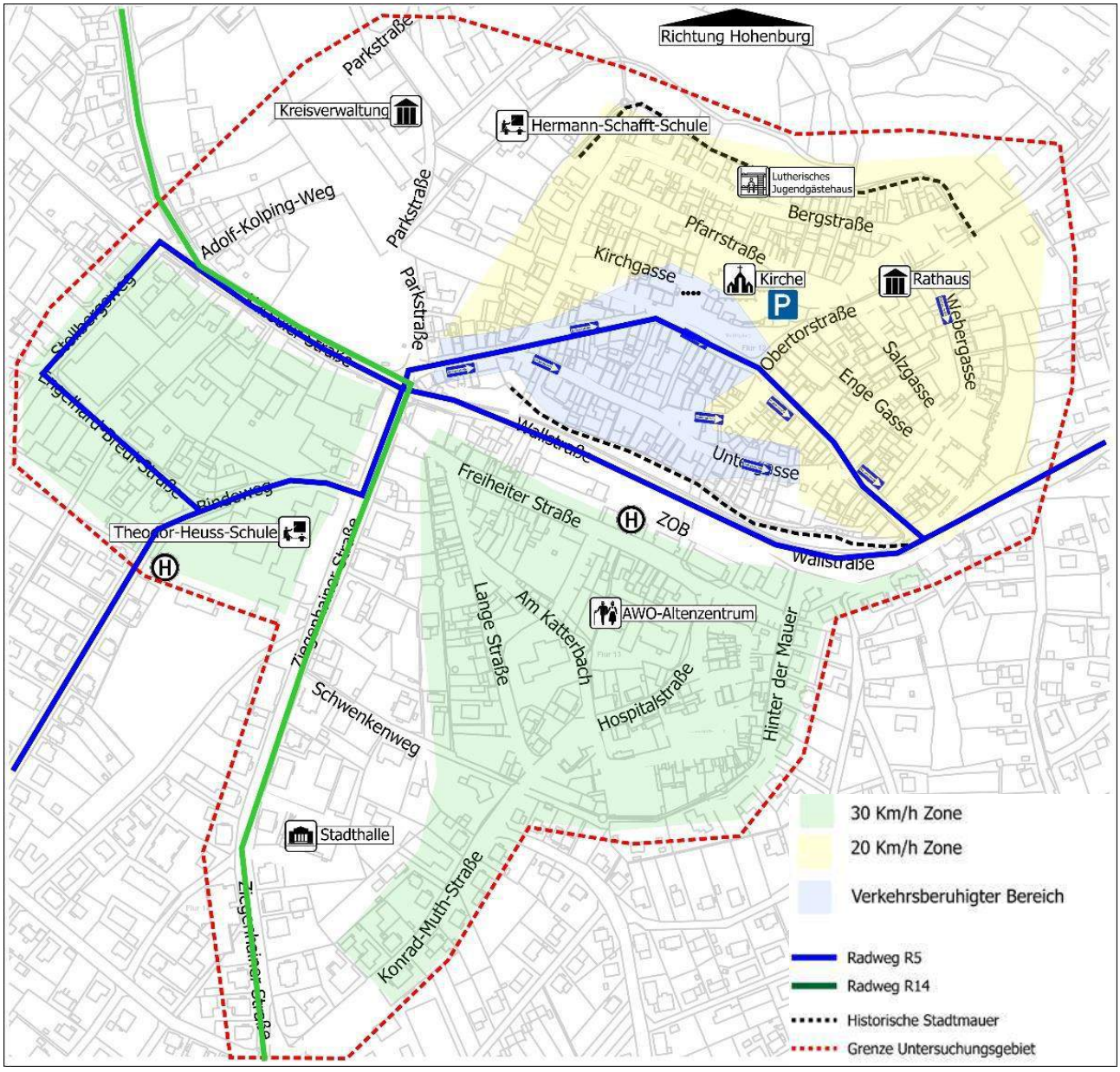
Im Radwegeachsennetz wurden die ausgewiesenen Radwege berücksichtigt, die durch das UG führen (R5 und R14). Das Netz ist in Abbildung 27 auf Seite 34 dargestellt.

Innerhalb des gesamten Netzes wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Das führt zu Konflikten zwischen dem Rad- und dem Kfz-Verkehr. Die Routen sind auch von besonderer Bedeutung für den Schülerverkehr.

Besonders auf den folgenden Straßen ist das Fehlen der Radinfrastruktur bezüglich des Sicherheitsgefühls und des Komforts deutlich spürbar:

- Kasseler Straße (Tempo 50)
- Wallstraße (Tempo 30)
- Ziegenhainer Straße (Tempo 50)

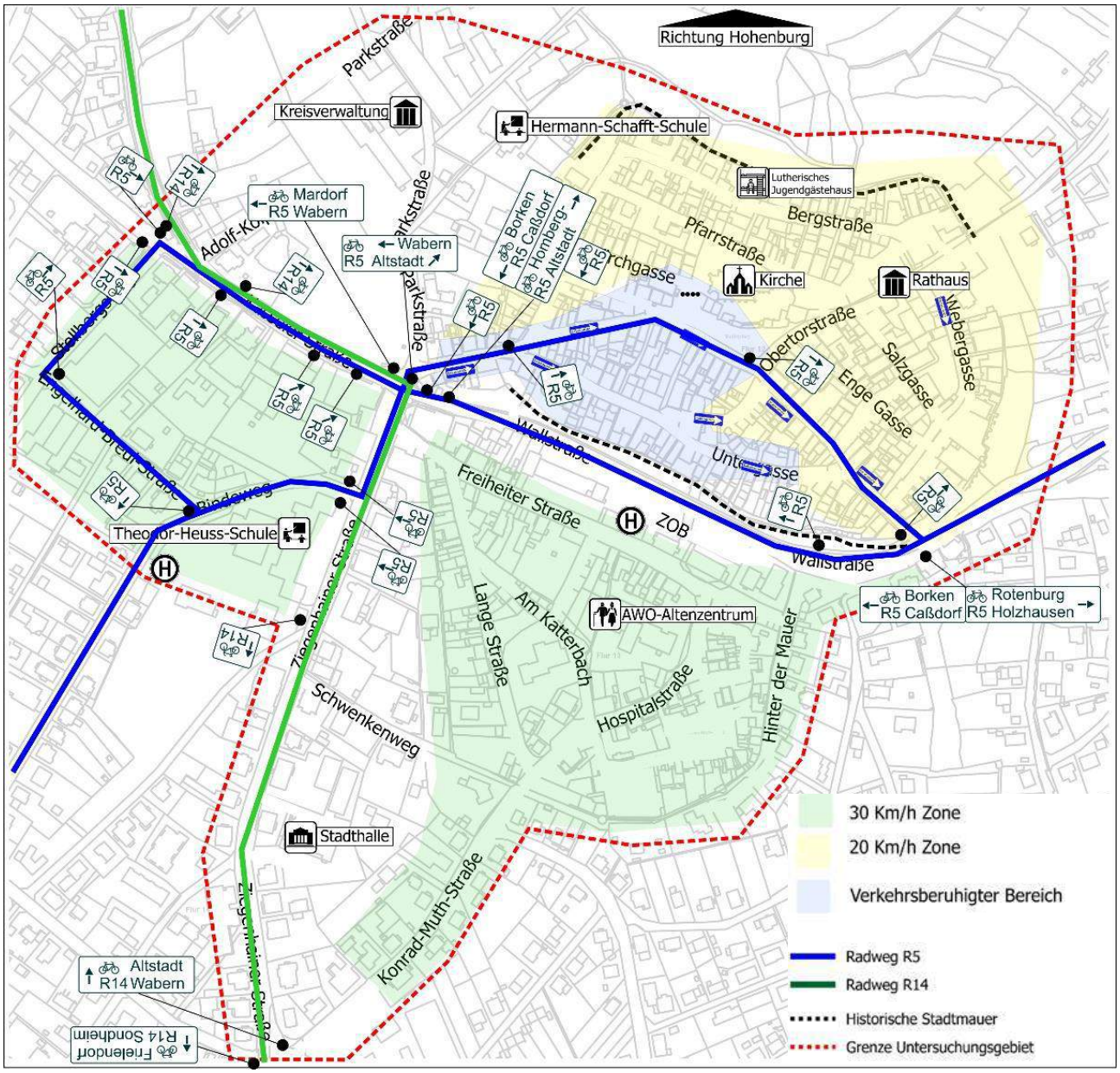
Abbildung 27: Radwegeachsennetz



Beschilderung

Eine durchgängige und eindeutige Beschilderung trägt maßgeblich zu einer komfortablen Radverkehrsführung bei. Die Beschilderung der Radfernwege sind in Abbildung 28 dargestellt.

Abbildung 28: Radwegenetz inklusive Beschilderung

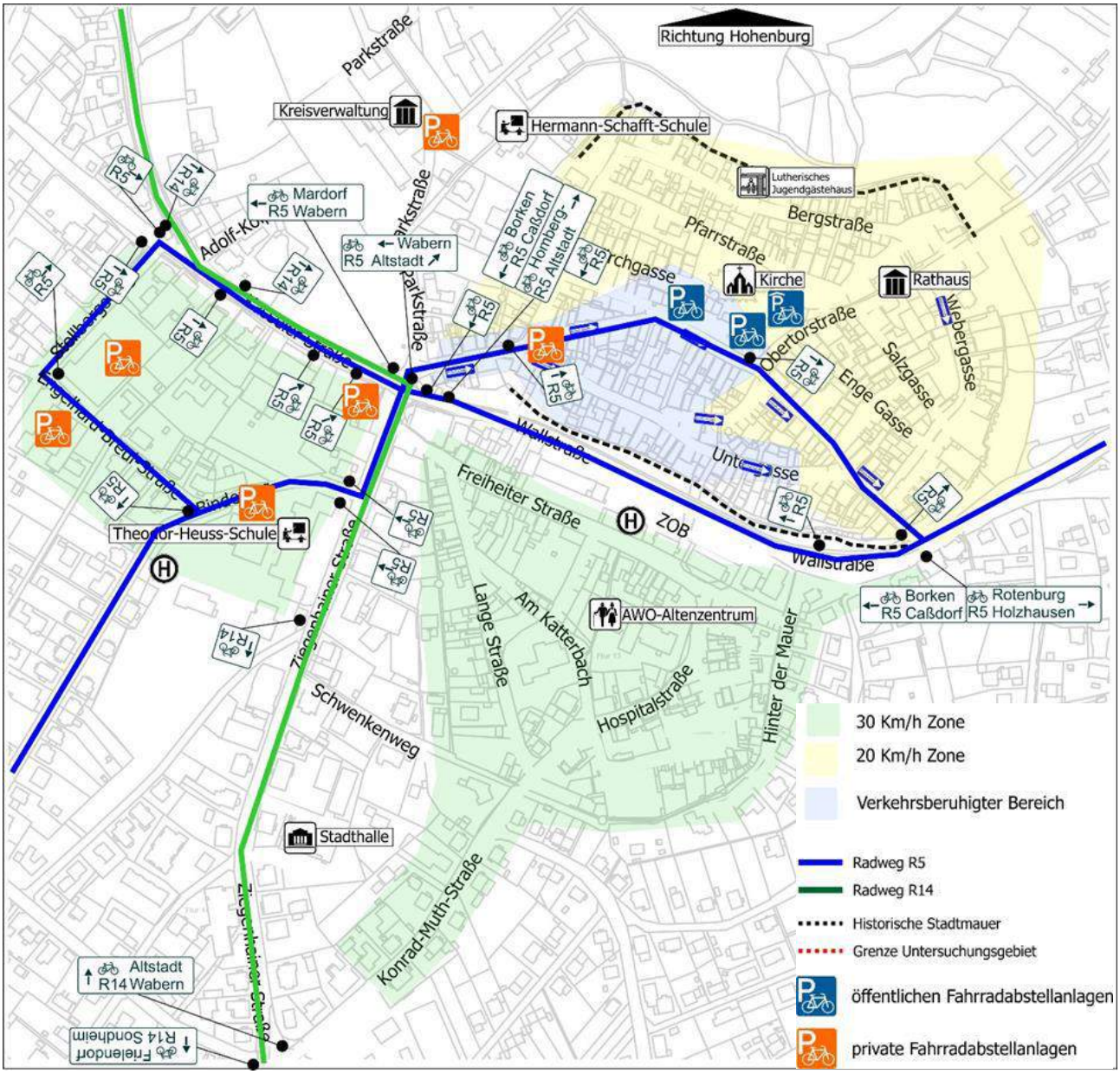


Insgesamt ist die Beschilderung gut nachvollziehbar und erkennbar. Lücken in der Zielführung sind nicht vorhanden.

Abstellanlagen

Die Abstellanlagen stellen einen wichtigen Faktor der Radinfrastruktur dar. Vorhandene private und öffentliche Einrichtungen sind in Abbildung 29 dargestellt.

Abbildung 29: Private und öffentliche Radabstellanlagen im UG



Insgesamt fehlt es sowohl quantitativ als auch qualitativ an öffentlichen Abstellanlagen im Gebiet. Die vorhandenen privaten Abstellanlagen sind zumeist als sogenannte „Felgenkiller“ ausgeführt.

In Tabelle 1 sind die Abstellanlagen im Bestand dargestellt.

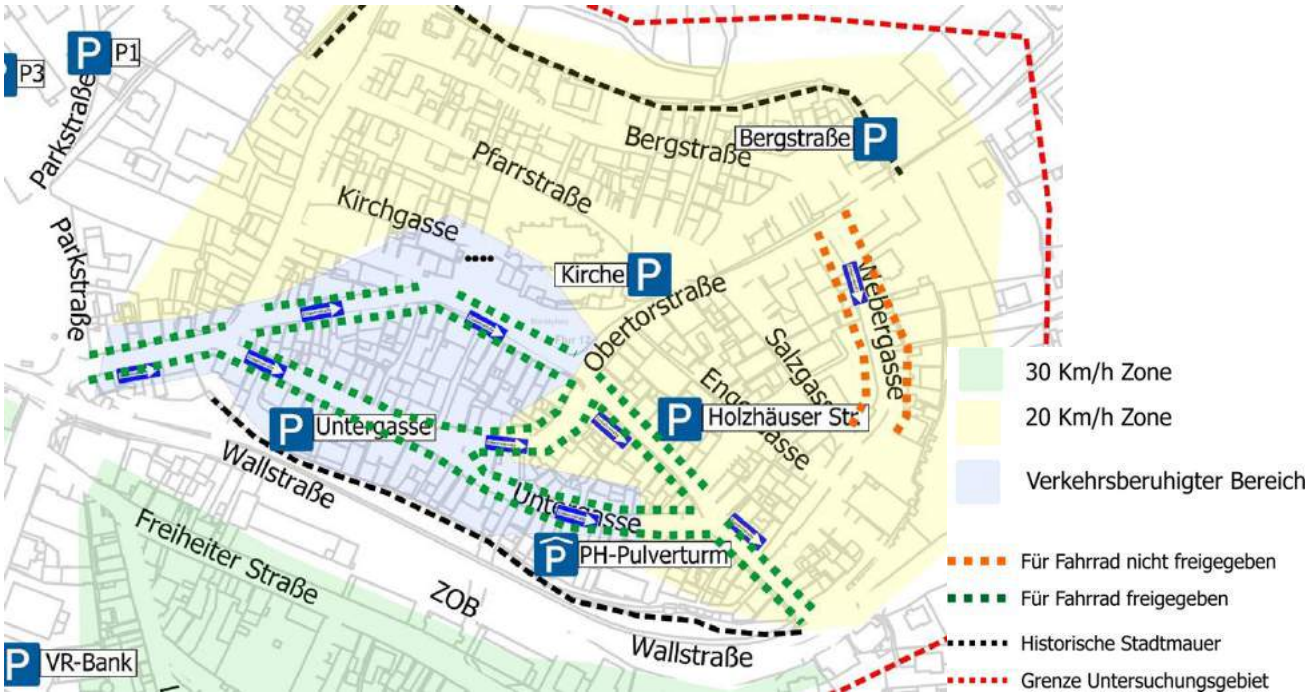
Tabelle 1: Fahrradabstellanlagen

Straße / Ort	privat / öffentlich	Anzahl Stellplätze (ca.)
Theodor-Heuss-Schule	privat	24
Engelhard-Breul-Straße (AOK)	privat	4
Stellbergsweg (Rewe)	privat	5
Kasseler Straße (Sparkasse)	privat	5
Parkstraße (Kreisverwaltung)	privat	5
Untergasse/ Westheimer Straße	privat	3
Markplatz/ Kirchgasse	öffentlich	6
Marktplatz/ Obertorgasse	öffentlich	4
Obertorgasse (Kirche St. Marien)	öffentlich (Fahrradbox)	4
Summe	**privat** **öffentlich**	**42** **14**

Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Zum Angebot eines durchgängigen Netzes für den Radverkehr ist die Öffnung von Einbahnstraßen ein wichtiger Baustein.

Abbildung 30: Einbahnstraßen (Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung)



In Abbildung 30 sind die Einbahnstraße im UG dargestellt. Bis auf die Webergasse sind alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

3.3.2 Zusammenfassung Radverkehr

- Es besteht großer Bedarf am Ausbau der Radinfrastruktur
  - Anlage von Radfahrstreifen/ Schutzstreifen
  - Abstellanlagen (Anlage zusätzlicher Bügel und überdachter Anlagen)
  - Beseitigung konkreter Konfliktpunkte (z.B. Ecke Hersfelder Str./ Welferoder Straße)
- Besonders die Hauptachsen (Kasseler Straße, Wallstraße, Ziegenhainer Straße) sollten mit regelgerechten Radverkehrsanlagen ausgestattet werden
- Die Wahrnehmung des Radverkehrs sollte positiv besetzt werden - das Fahrrad soll als komfortable Alternative besetzt werden

3.4 Ruhender Kfz-Verkehr

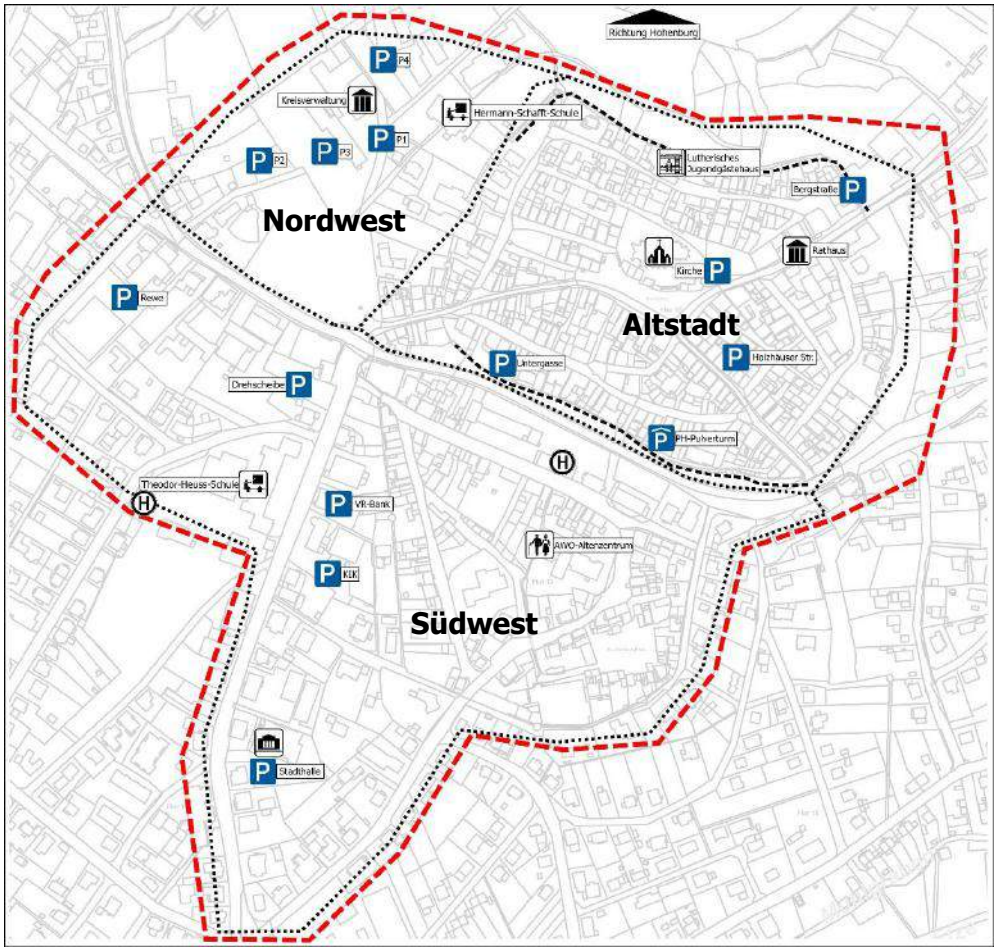
Grundlage des Parkraumkonzeptes bildet die Bestandserhebung und Analyse. Eine objektive und transparente Untersuchung der aktuellen Situation ist von besonderer Bedeutung, um im Zusammenspiel mit einem Beteiligungsverfahren Maßnahmen zu entwickeln, die später auch umsetzbar sind.

3.4.1 Untersuchungsgebiet Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept umfasst grundsätzlich das gesamte UG. Um differenzierte Aussagen zu Auslastung und Nutzergruppen innerhalb verschiedener städtischer Strukturen treffen zu können, wurde das UG in drei Teilbereiche unterteilt:

- Altstadt
- Nordwest (inkl. SEK)
- Südwest (inkl. Freiheiter-Quartier und Ulrich-Gelände)

Abbildung 31: Untersuchungsgebiet und Teilgebiete Parken



3.4.2 Parkplätze und Regelungen

Im Untersuchungsgebiet wurden alle vorhandenen öffentlichen Parkplätze und die öffentlich zugänglichen und nutzbaren Stellplätze erhoben. Die Parkplätze sind in Karte 1 entsprechend ihrer Bewirtschaftung dargestellt.

Erfasst wurden hierbei Ort, Parkregelungen und Anzahl der Parkplätze. Zusätzlich erhoben wurden die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen, die das Parken einschränken, wie z. B.:

- Absolutes Haltverbot (Z 283 StVO)
- eingeschränktes Haltverbot (Z 286 StVO)
- vor oder auf Fußgängerüberwegen (Z 293 StVO)
- 15 Meter vor oder hinter Haltestellenschildern (Z 224 StVO)
- Parken im 5 Meter Einmündungsbereich von Kreuzungen und Einmündungen (§ 12 Abs. 3, Nr. 1 StVO)
- im Bereich von Bordsteinabsenkungen (§ 12, Abs. 3, Nr. 5 StVO)
- Grenzmarkierungen für Haltverbote (Z 299 StVO)
- Haltverbote durch Richtungspfeile (Z 297 StVO)
- Haltverbote durch Fahrbahnbegrenzungen (Z295 Nr. 1d StVO bzw. Z296 Nr. 2)

Öffentliche Parkplätze

Zum Zeitpunkt der Kennzeichenerhebung (Januar 2017) waren insgesamt 757 öffentlich zugängliche Park- und Stellplätze im Untersuchungsgebiet vorhanden. Abbildung 32 auf Seite 40 zeigt die Anzahl und die Bewirtschaftung der Parkplätze im Gesamtgebiet.

Abbildung 32: Öffentliche Parkplätze – Anzahl und Bewirtschaftung Gesamtgebiet (Bestand: 757 Parkplätze)

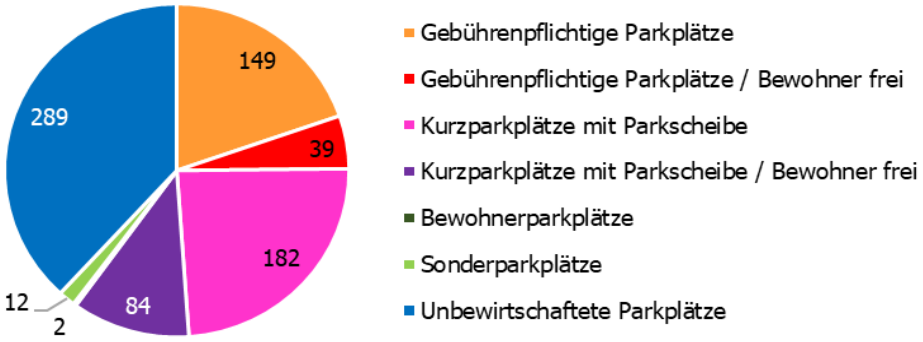
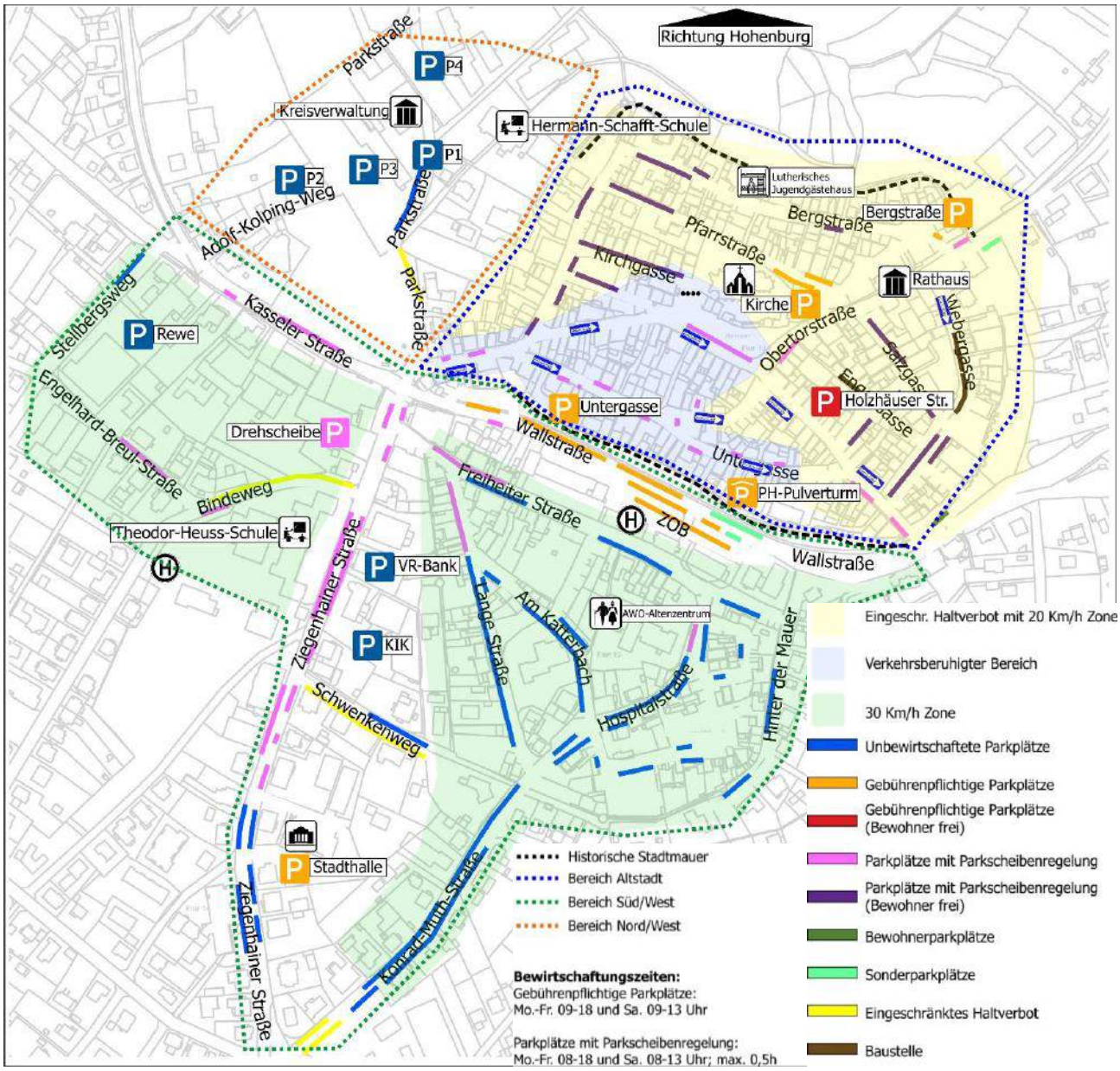


Abbildung 33: Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung

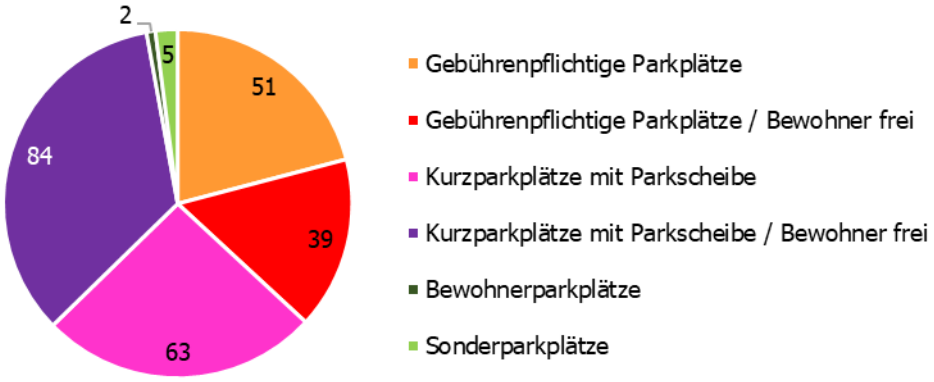


Von den 757 Parkplätzen entfallen 244 auf die Altstadt und 505 auf den Bereich Südwest.

Im Bereich Nordwest gibt es nur auf der Parkstraße acht öffentliche unbewirtschaftete Parkplätze sowie die privaten Parkplätze rund um die Schwalm-Eder-Kreisverwaltung (SEK), weshalb keine eigene Darstellung abgebildet wird.

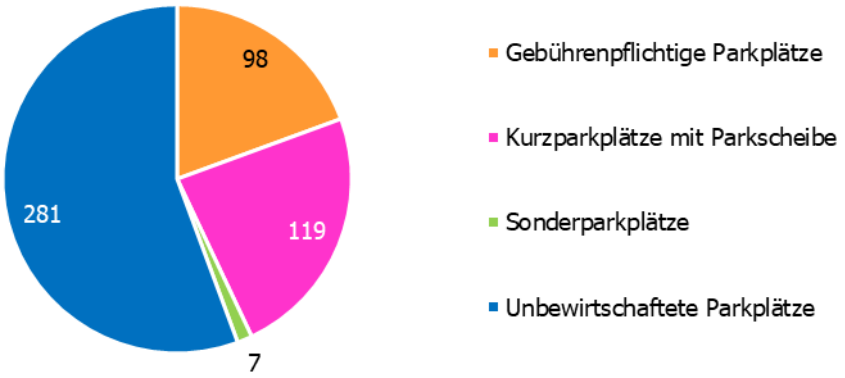
Abbildung 34 und Abbildung 35 zeigen die Anzahl und die Bewirtschaftung der Parkplätze der Teilgebiete Altstadt und Südwest.

Abbildung 34. Öffentliche Parkplätze – Anzahl und Bewirtschaftung Altstadt (Bestand: 244 Parkplätze)



Mit 147 Parkplätzen ist der Großteil der Parkplätze in der Altstadt mittels Parkscheibe bewirtschaftet. Auf 84 Parkplätzen besteht die Möglichkeit für Bewohner, mit einem Bewohnerparkausweis ohne Höchstparkdauer zu parken. Die übrigen 63 Parkscheibenparkplätze sind reine Kurzparkplätze. Diese befinden sich vor allem in der Untergasse und dem Marktplatz. 51 Parkplätze sind monetär bewirtschaftet. Diese befinden sich auf den Parkplätzen an der Untergasse, an der Kirche, der Bergstraße und im Parkhaus Pulverturm sowie dem Parkplatz an der Holzhäuser Straße. Auf dem Parkplatz an der Holzhäuser Straße sowie dem Untergeschoß des Parkhauses Pulverturm gibt es zudem die Möglichkeit für Bewohner, mittels Bewohnerparkausweis ihr Fahrzeug ohne Gebührenentrichtung zu parken.

Abbildung 35: Öffentliche Parkplätze – Anzahl und Bewirtschaftung Süd-West (Bestand) 505 Parkplätze



Im Bereich Südwest sind mit 281 Parkplätzen ein Großteil der Parkplätze unbewirtschaftet. 119 Parkplätze, welche sich vor allem entlang der Ziegenhainer Straße sowie angrenzenden Straßen befinden, sind mittels Parkscheibe bewirtschaftet.

Am ZOB sowie am Parkplatz der Stadthalle finden sich insgesamt 98 monetär bewirtschaftetet Parkplätze.

Abbildung 36: von links: Pfarrstraße (gebührenpflichtig), Marktplatz (Parkscheibe),

Folgende Reglementierungen gelten auf den monetär bewirtschafteten Parkplätzen im UG:

- Bewirtschaftete Zeiten
  - Mo.-Fr. 9:00 Uhr – 18:00 Uhr
  - Sa. 9:00 Uhr – 13:00 Uhr
- Gebühren:
  - In der ersten Stunde 0,20€ = 15 Minuten
  - In der zweiten bis fünften Stunde 1,00€ = 60 Minuten
  - Tagesticket 6,00€ = 9 Stunden
- Mindestgebühr: 0,20€
- Parkhöchstdauer: keine
- Bezahlung: Bargeld (Automat wechselt nicht)
- Für Bewohner besteht auf ausgewiesenen Parkplätzen die Möglichkeit, einen Bewohnerparkausweis zu beantragen

Folgende Reglementierungen gelten auf den mittels Parkscheibe bewirtschafteten Parkplätzen:

- Bewirtschaftete Zeiten
  - Mo.-Fr. 8:00 Uhr – 18:00 Uhr
  - Sa. 8:00 Uhr – 13:00 Uhr
- Parkhöchstdauer: 0,5 Stunden
- Für Bewohner besteht auf ausgewählten Parkplätzen die Möglichkeit, einen Bewohnerparkausweis zu beantragen

Private, öffentlich zugängliche Stellplätze

Neben den öffentlichen Parkplätzen existieren im Untersuchungsgebiet auch 430 Stellplätze, welche privat, jedoch öffentlich zugänglich sind. Diese sind in Tabelle 2 aufgelistet. Ergänzend kommen ca. 290 Stellplätze mit der Errichtung des Einkaufszentrum an der Drehscheibe hinzu, die ebenfalls öffentlich zugänglich sein werden.

Tabelle 2: Öffentlich zugängliche Stellplätze im UG

Name	Stellplätze
SEK	207
Stadthalle	30
Sparkasse (Außenbereich)	36
VR Bank	32
KIK	45
Rewe	80
Gesamt	**430**

3.4.3 Erhebung des ruhenden Verkehrs

Zur qualitativen und quantitativen Ermittlung der einzelnen Nutzergruppen und der entsprechenden Nutzungskonkurrenzen, wurde eine Kennzeichenerfassungen des ruhenden Verkehrs am Dienstag, den 21.02.2017, durchgeführt.

Methodik

Während der Erhebung wurden die Kennzeichen der auf öffentlichen Parkplätzen im Straßenraum abgestellten Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet erfasst. Auf privaten, öffentlich zugänglichen Parkplätzen (siehe Tabelle 2 auf Seite 44) wurden die Fahrzeuge mittels Strichlisten erhoben.

Um den Anforderungen des Datenschutzes zu entsprechen, wurden die Kennzeichen ohne das Ortskennzeichen aufgenommen (z.B. ohne „HR“ für Homberg).[29]

Die Rundgänge wurden zu folgenden Zeiten durchgeführt:

9:00 Uhr | 11:00 Uhr | 13:00 Uhr | 15:00 Uhr | 17:00 Uhr | 21:00 Uhr | 2:00 Uhr

Mit der Erhebung um 21.00 Uhr sollten eventuelle Nutzungskonflikte mit Restaurant- bzw. Kneipenbesuchern ermittelt werden.

Um detailgenaue Aussagen zum Parkverhalten der Bewohner machen zu können, wurde eine Kennzeichenerhebung auch während der Nachtstunden (zwischen 2.00 Uhr und 5.00 Uhr) durchgeführt. Die Auslastung durch Bewohner tagsüber ergibt sich somit aus den Kennzeichen der nachts abgestellten Fahrzeuge.

Für die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum wurden entsprechende Rundgänge erstellt. In insgesamt 4 Zählbezirken wurden während der Erhebung insgesamt 2.130 Kennzeichen erhoben und ausgewertet.

Abbildung 37: Kennzeichenerhebung in Homberg (Efze)

[29] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012, S. 103

Die unterschiedlichen Nutzergruppen können durch die gewählten Erhebungszeiten des repräsentativen Werktags ausreichend genau identifiziert und quantifiziert werden. Durch diese Erfassungsmethode können auch Aussagen zur Parkdauer gemacht werden:

- Kurzparken: 1 Zählung
- Mittelzeitparken: 2 Zählungen
- Langzeitparken: 3-4 Zählungen
- Dauerparken: 5-6 Zählungen
- Bewohner: Fahrzeuge, welche auch nachts gezählt wurden

Auswertung

Der Grad der ermittelten Auslastung ist folgendermaßen zu bewerten: [30]

- über 120%: sehr hoher Parkdruck mit vielen illegalen Parkvorgängen
- bis 120%: sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen
- bis 100%: sehr hoher Parkdruck
- bis 90%: hoher Parkdruck
- bis 80%: mittlerer Parkdruck
- bis 70%: geringer Parkdruck
- bis 60%: kein Parkdruck

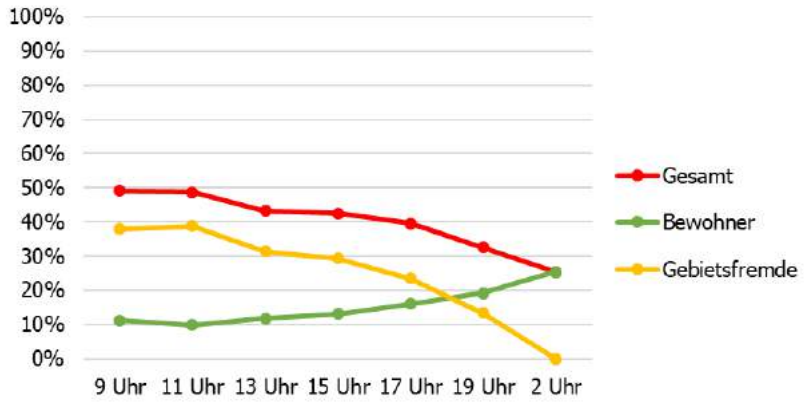
3.4.4 Allgemeine Ergebnisse

Öffentliche Parkplätze

In Abbildung 38 ist die Tagesganglinie und die Parkdauer der erhobenen Fahrzeuge auf öffentlichen Stellplätzen dargestellt.

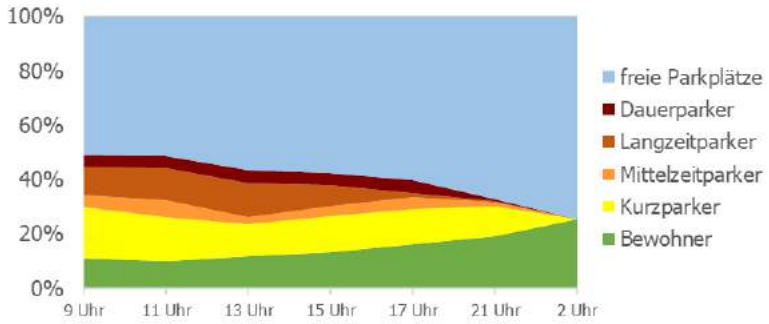
[30] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012, S. 42

Abbildung 38: Tagesganglinie Gesamtgebiet (757 Parkplätze)



- Spitzenstunde 9.00 Uhr
  - 49% Auslastung, per Definition kein Parkdruck (vgl. Seite 46) - 372 Fahrzeuge auf 757 Parkplätzen
  - 85 erhobene Fahrzeuge (11%) sind Bewohnern zuzuordnen, zusätzlich stehen 287 Fahrzeuge von Gebietsfremden im Gebiet (38%)

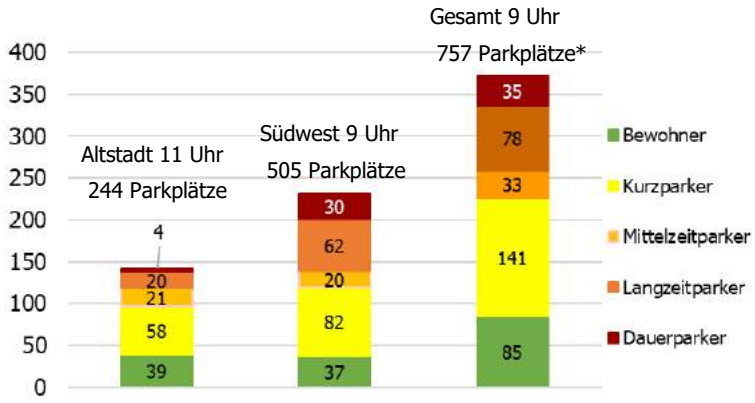
Abbildung 39: Nutzergruppen Tagesverlauf im Gesamtgebiet (757 Parkplätze)



Ein wesentlicher Parameter zur Beschreibung des Parkverhaltens ist die Auswertung der Nutzergruppen. Mit den verschiedenen Nutzergruppen wird dargestellt, ob die Fahrzeuge von Bewohnern stammen, nur eine kurze oder längere Zeit dort parken und zum Beispiel von Berufspendlern abgestellt werden. Die Darstellung der Nutzergruppen im Tagesverlauf zeigt Abbildung 39.

Betrachtet man das Gesamtgebiet wird deutlich, dass zu jeder Zeit über 50% der Parkplätze ungenutzt bleiben. Zwischen 9.00 Uhr und 13.00 Uhr waren etwa 15% der Fahrzeuge Langzeit- und Dauerparker. Diese Fahrzeuge können Berufspendlern zugeordnet werden. Durch Bewohner wurden zu dieser Zeit nur 10 - 12% der Parkplätze belegt.

Abbildung 40: Nutzergruppen zur jeweiligen Spitzenstunde in den Teilgebieten zur Spitzenstunde

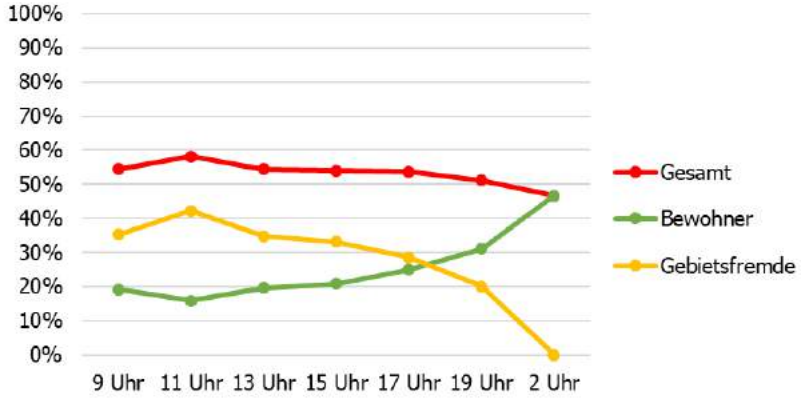


*Inkl. 8 Parkplätze aus Nord-West (Parkstraße)

In Abbildung 40 werden die erhobenen Nutzergruppen entsprechend der separaten Teilgebiete dargestellt. Die Aufteilung der Nutzergruppen zu den jeweiligen Spitzenstunden zeigt, dass in der Altstadt ein Großteil der Fahrzeuge Kurzparkern und Bewohnern zuzuordnen sind. Allerdings wird dort auch durch insgesamt 45 Fahrzeuge (Mittelzeitparker, Langzeitparker, Dauerparker) die Höchstparkdauer der Parkscheibenregelung missachtet.

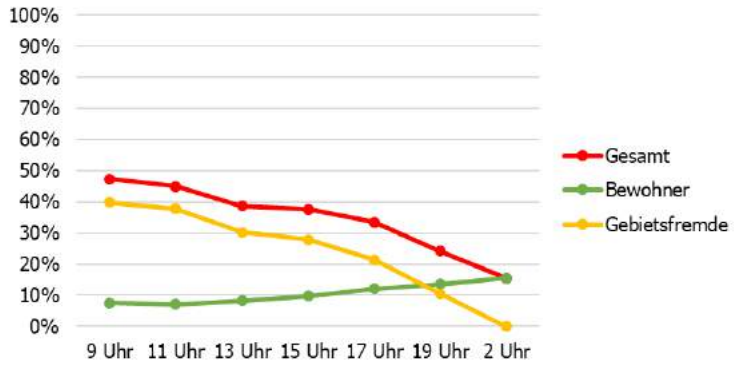
In allen Gebieten werden nur geringe Teile der Parkplätze durch die Bewohner belegt.

Abbildung 41: Tagesganglinie Altstadt (244 Parkplätze)



- Spitzenstunde 11:00 Uhr
  - 58% Auslastung (kein Parkdruck) – 142 Fahrzeuge auf 244 Parkplätzen
  - 39 erhobene Fahrzeuge (16%) sind Bewohnern zuzuordnen, zusätzlich stehen 103 Fahrzeuge von Gebietsfremden im Gebiet (42%)
  - 24 Fahrzeuge sind Langzeit- und Dauerparker, diese Fahrzeuge können Berufspendlern zugeordnet werden
- Nachterhebung
  - Es besteht mit 47% Auslastung kein Parkdruck im Gebiet – 114 Fahrzeuge auf 244 Parkplätzen

Abbildung 42: Tagesganglinie Südwest (505 Parkplätze)



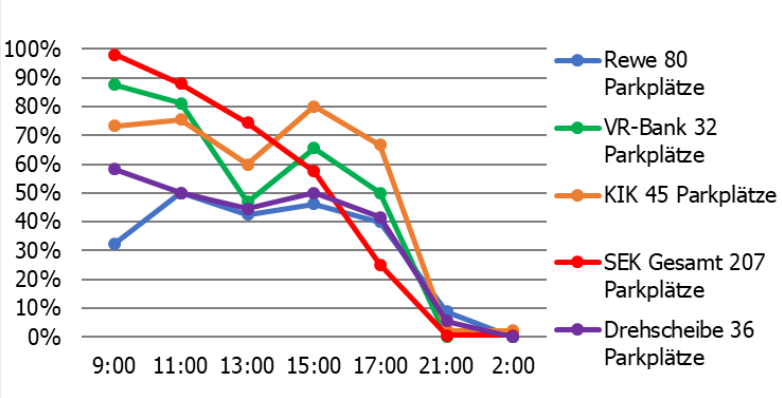
- Spitzenstunde 09:00 Uhr
  - Es besteht mit 47% Auslastung kein Parkdruck im Gebiet – 239 Fahrzeuge auf 505 Parkplätzen
  - 38 erhobene Fahrzeuge (8%) sind Bewohnern zuzuordnen, zusätzlich stehen 201 Fahrzeuge (40%) von Gebietsfremden im Gebiet
  - 92 Fahrzeuge sind Langzeit- und Dauerparker, diese Fahrzeuge können Berufspendlern zugeordnet werden
- Nachterhebung
  - Es besteht mit 15% Auslastung kein Parkdruck im Gebiet – 78 Fahrzeuge auf 505 Parkplätzen

Der Bereich Nordwest wurde aufgrund der geringen Anzahl öffentlicher Parkplätze (8) und der damit verbundenen geringen Aussagekraft nicht gesondert dargestellt.

Private, öffentlich zugängliche Stellplätze

Abbildung 43 zeigt die Auslastung der privaten, öffentlich zugänglichen Parkplätze.

Abbildung 43: Auslastung private, öffentlich zugängliche Parkplätze und private Parkplätze



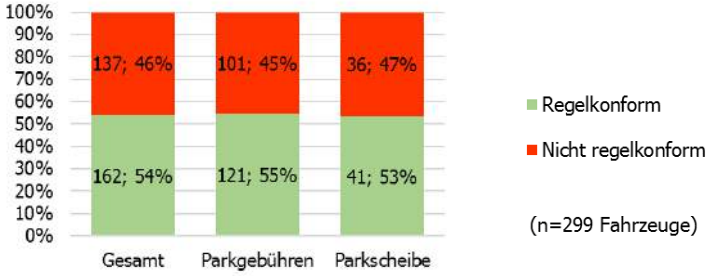
Besonders die Parkplätze an der SEK sind um 9.00 Uhr voll ausgelastet. Im Laufe des Tages entspannt sich die Situation jedoch kontinuierlich. Auf den übrigen Parkplätzen waren am Erhebungstag zu jeder Zeit ausreichend Reserven vorhanden.

3.4.5 Regelkonformität

An einem Werktag wurden zusätzlich Untersuchungen zur Parkberechtigung und unzulässigen Parkvorgängen angestellt. Auf den Parkplätzen mit Parkgebühren wurde durch zusätzliche Rundgänge geprüft, ob der Parkschein regelkonform ausgelegt wurde. Auf Parkplätzen, die mittels Parkscheibe bewirtschaftet werden, wurde entsprechend eine regelkonforme Auslage der Parkscheibe geprüft.

Um die Kennzeichenerhebungen nicht zu behindern, wurde die Prüfung der Regelkonformität außerhalb der Zeiten der Kennzeichenerhebung durchgeführt

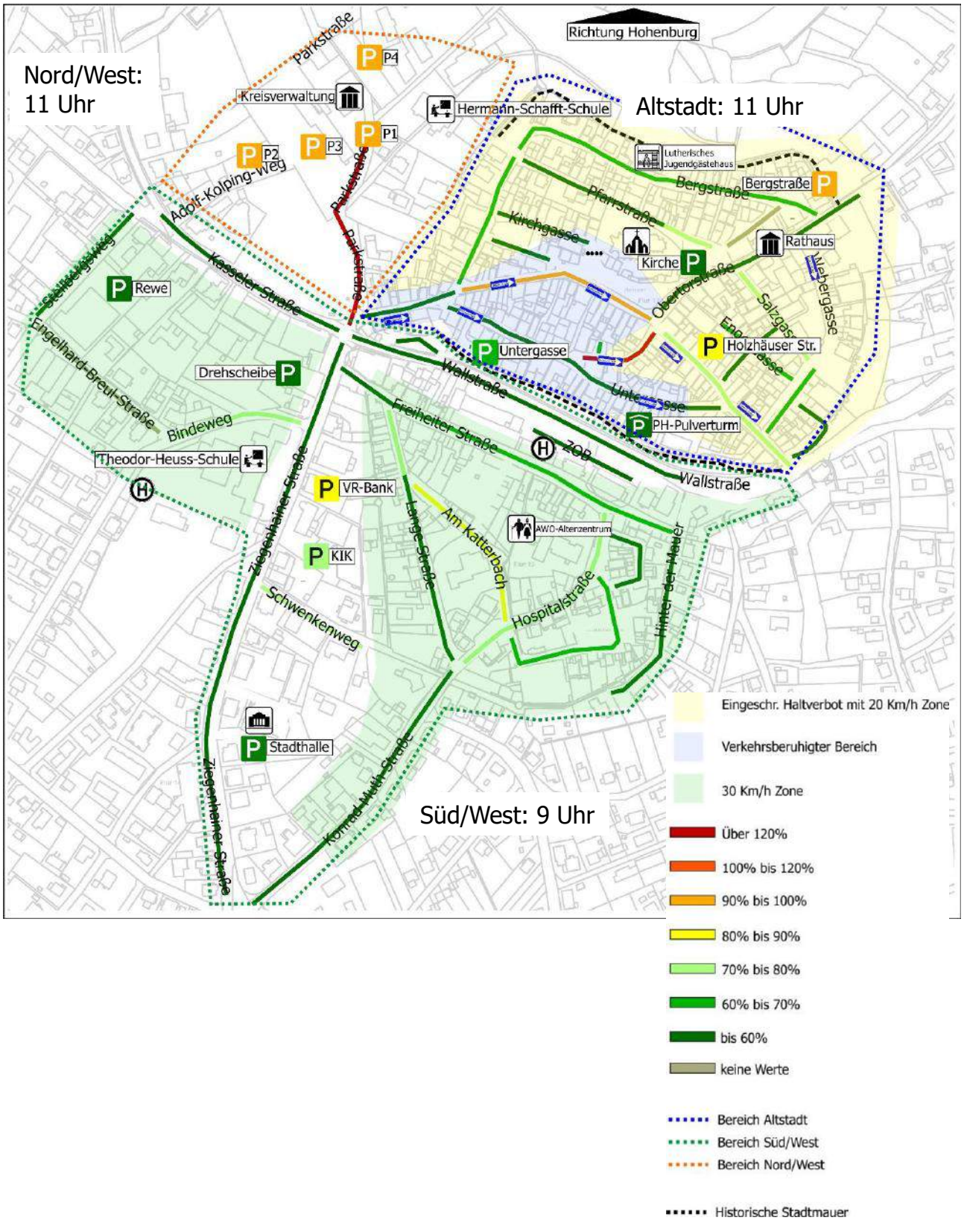
Abbildung 44: Regelkonformität



Insgesamt fällt auf, dass bei der Parkscheibenregelung, wie auch bei der monetären Bewirtschaftung eine geringe Regelkonformität von knapp über 50% besteht.

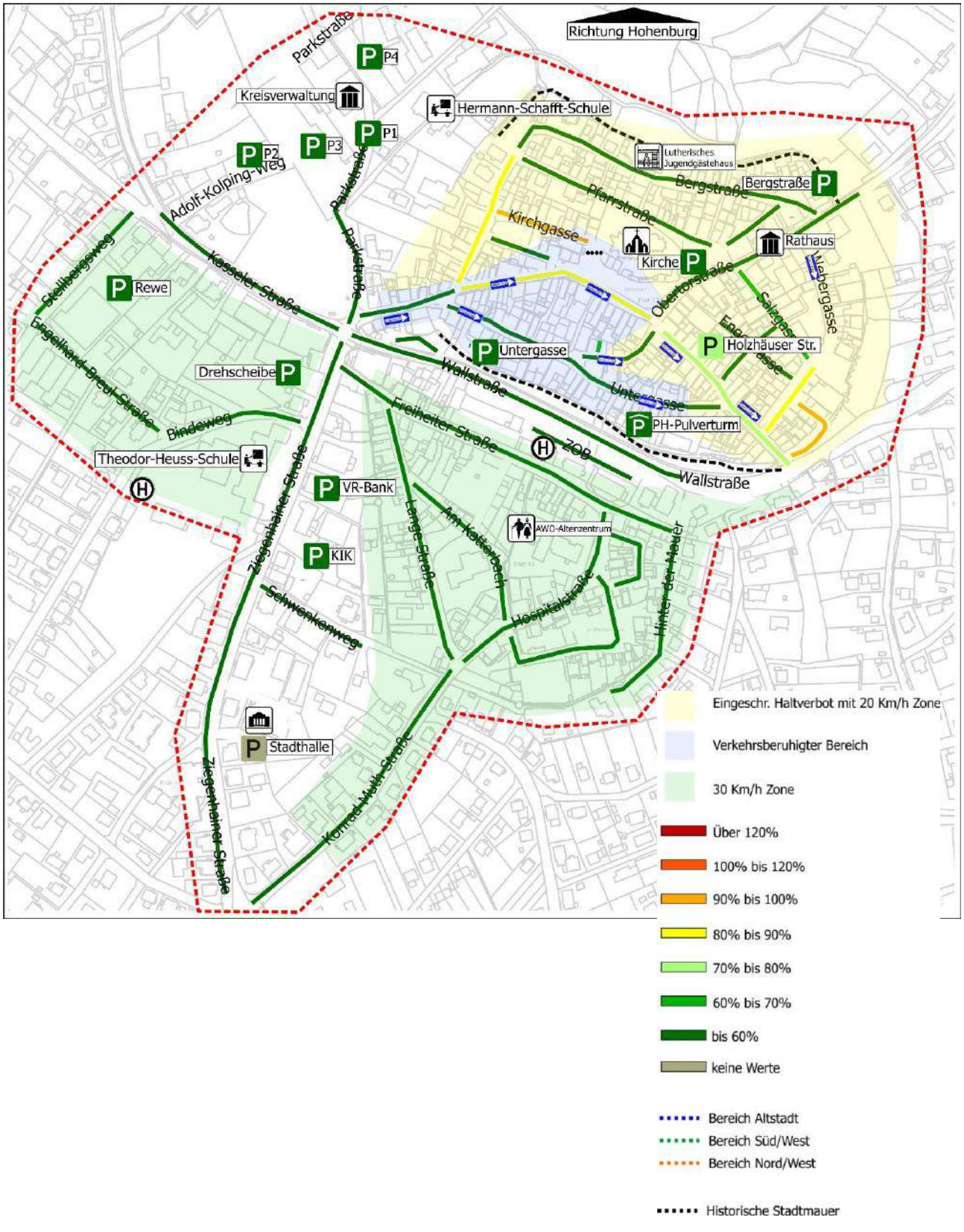
3.4.6 Auslastung zur Spitzenstunde

Abbildung 45: Auslastung zur Spitzenstunde



3.4.7 Auslastung um 2.00 Uhr nachts

Abbildung 46: Auslastung um 2.00 Uhr nachts



3.4.8 Sonstige Ergebnisse

Marktplatz

Abbildung 47: Marktplatz

Der Marktplatz ist ein verkehrsberuhigter Bereich. Hier ist parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt.[31] Viele Parkende halten sich nicht an die Regelung und stellen sich illegal an den südlichen Fahrbahnrand. Das schränkt den Seitenraum deutlich ein und vermindert die Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

Untergasse

Abbildung 48: Untergasse

Die Untergasse ist ein verkehrsberuhigter Bereich. Die Parkplätze sind hier so abmarkiert, dass zwischen Häuserkanten und parkenden Fahrzeugen teilweise weniger als 1 Meter Raum verbleibt. Das verringert die Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

Bindeweg

Abbildung 49: Bindeweg

Im Bindeweg wird vor allem während Schulbeginn und -ende der Gehweg zu Parken genutzt („Elterntaxis“). Dies ist an dieser Stelle nicht zulässig und schränkt die Sicherheit der Schüler ein, die teils auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

[31] Vgl. Straßenverkehrsordnung (StVO) Anlage 3, Abschnitt 4 - Verkehrsberuhigter Bereich

3.4.9 Verifizierung der Ergebnisse

In dem prozessbegleitenden Arbeitskreis (vgl. Kapitel 4 Beteiligungsverfahren ab Seite 66) wurden die Ergebnisse der Parkraumuntersuchung kritisch diskutiert. Insbesondere wurde angemerkt, dass die Umsatzzahlen im Einzelhandel im Februar die niedrigsten seien und damit die Auslastung zu niedrig sei.

Deswegen wurden am 30.08.2017 nochmals eine Erhebung zur Belegung der Parkplätze im Altstadtbereich durchgeführt. Die Spitzenauslastung um 11.00 Uhr am 30. August, also außerhalb der hessischen Schulferien, war lediglich um 20 Fahrzeuge höher als im Februar.

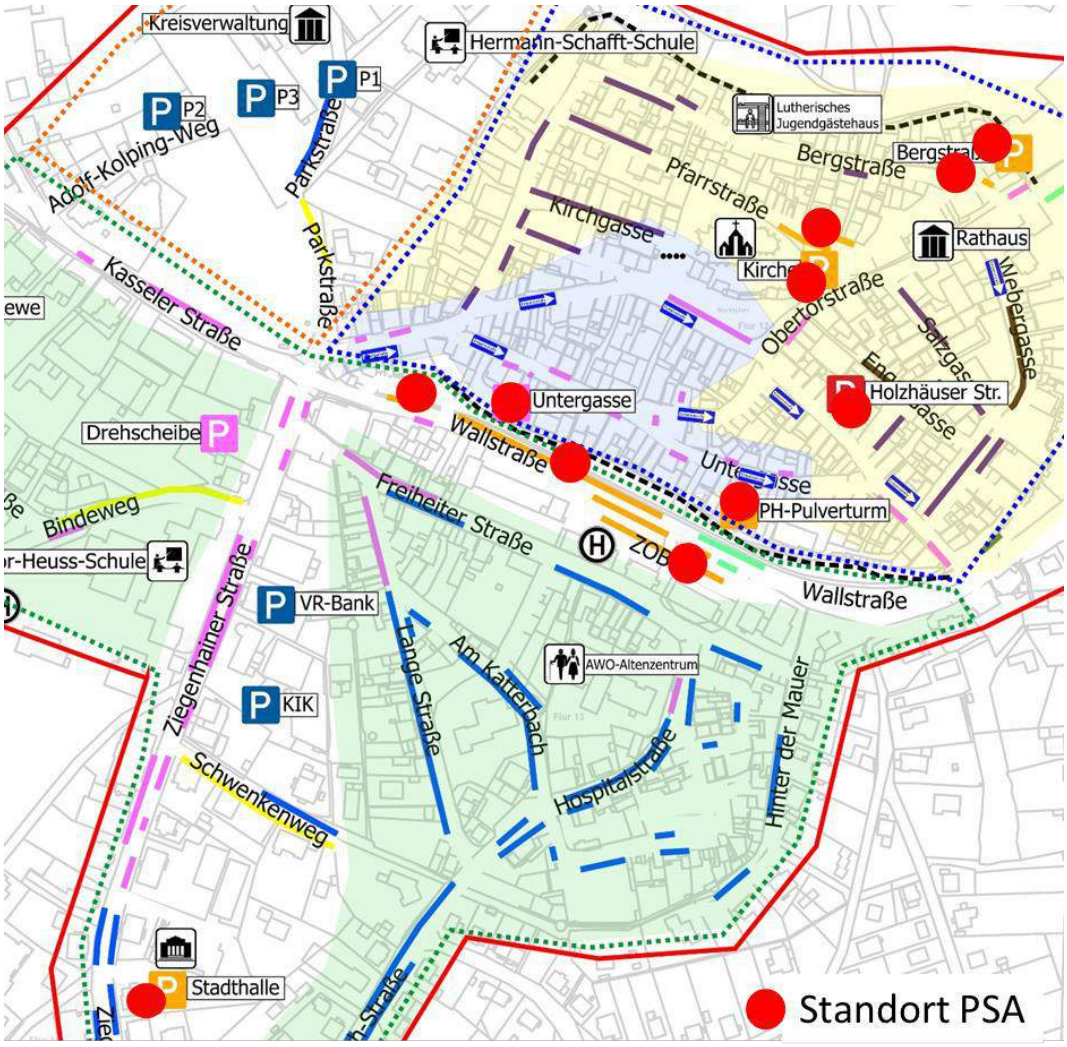
Auslastung zur Spitzenstunde um 11.00 Uhr

- Dienstag, 21.02.2017
  - 169 parkende Fahrzeuge
  - Auslastung: 48,0 %
- Mittwoch, 30.08.2017
  - 189 parkende Fahrzeuge
  - Auslastung: 53,7 %

3.4.10 Parkscheinautomaten

Insgesamt stehen an 188 kostenpflichtigen Parkplätzen elf Parkscheinautomaten (PSA) zur Verfügung. Abbildung 50 zeigt die Standorte der Parkscheinautomaten. Die Entfernungen der Parkplätze zum nächsten PSA überschreiten in keinem Fall 50m.

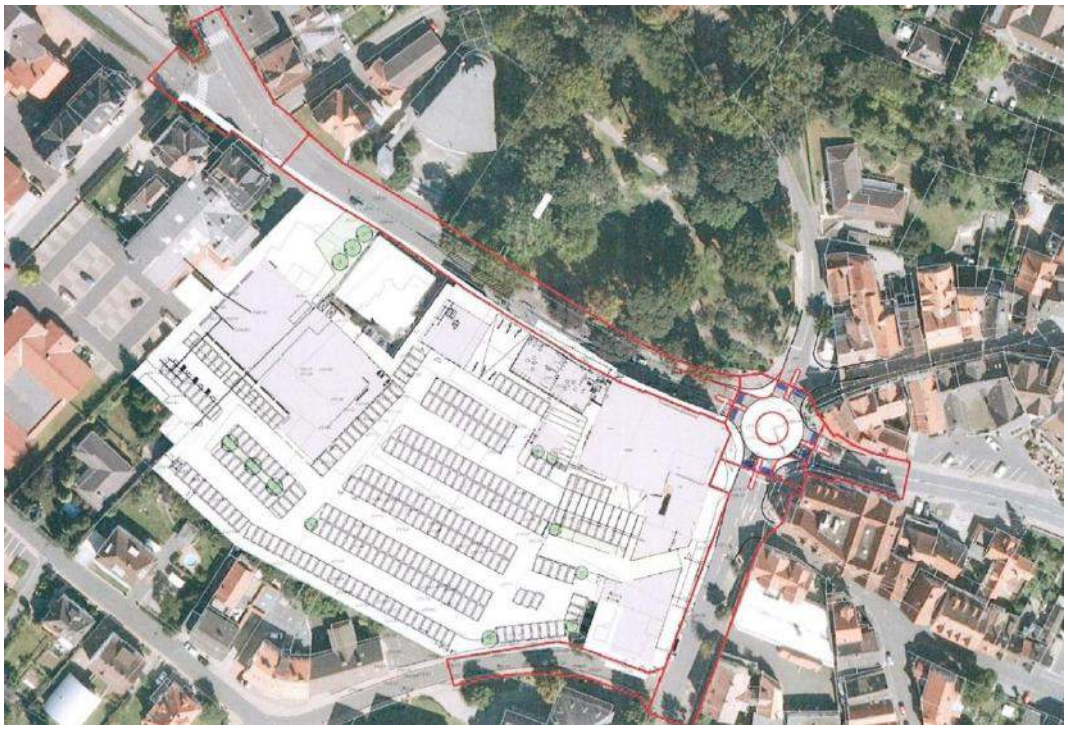
Abbildung 50: Parkscheinautomaten im Gebiet



3.4.11 Neue Parkplätze (Ulrich-Gelände)

Auf dem Gelände des ehemaligen Autohauses Ulrich zwischen Kasseler Straße, Bindeweg und Ziegenhainer Straße soll ein neues Einkaufszentrum angesiedelt werden. Die Planungen hierfür laufen bereits. Durch den Bau würden entlang der Kasseler Straße 36 Parkplätze entfallen, zugleich ca. 290 Parkplätze für das Einkaufszentrum hinzukommen.[32] Abbildung 51 zeigt die Planungen für das neue Einkaufszentrum mit Parkplätzen.

Abbildung 51: Neue Parkplätze auf dem ehemaligen Ulrich-Gelände



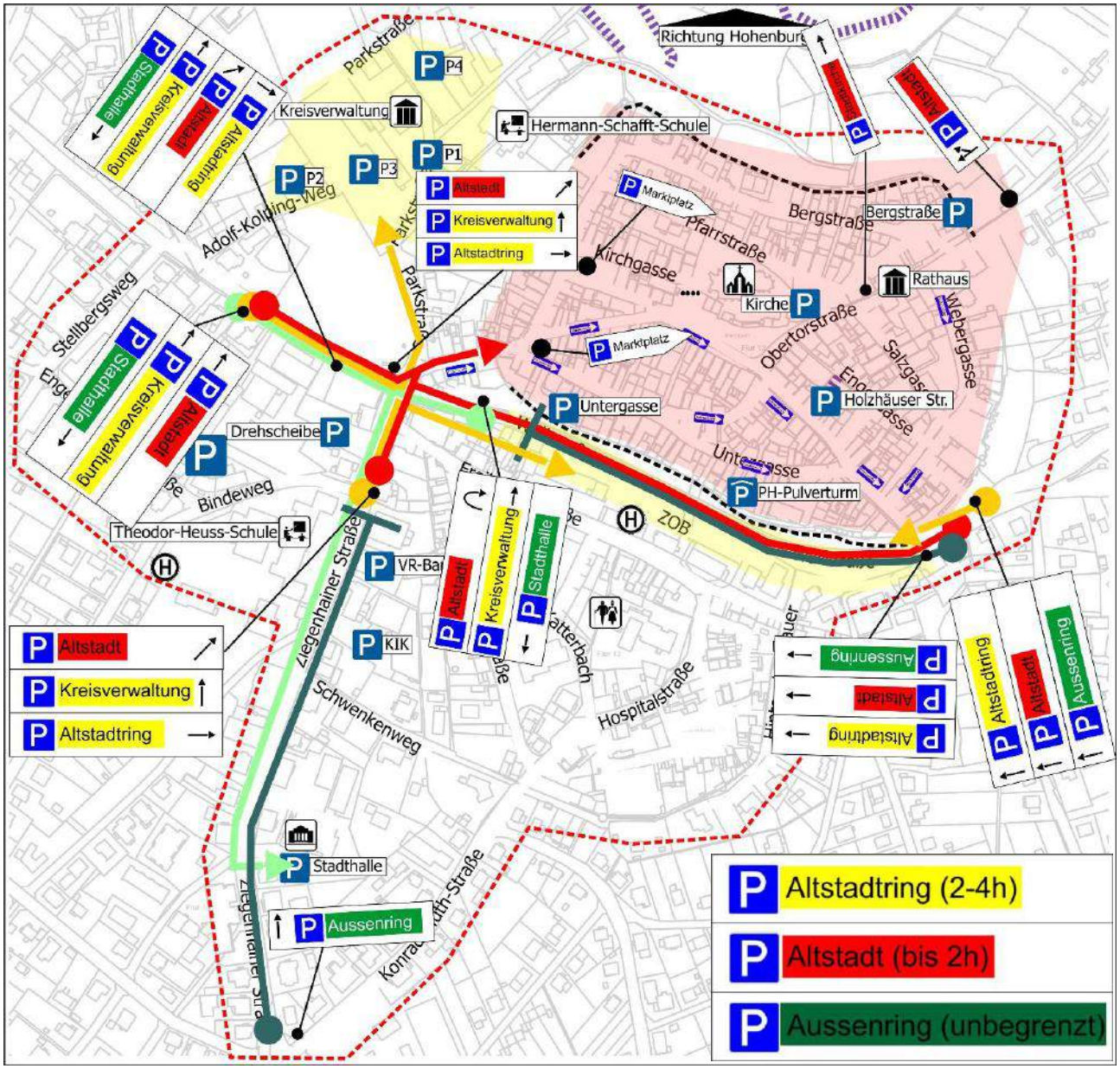
[32] https://www.hna.de/lokales/fritzlar-homberg/homberg-efze-ort305309/plaene-ohne-blankoscheck-4937697.html [Zugriff: 29.06.2017]

3.4.12 Parkleitsystem

Im Untersuchungsgebiet ist ein statisches Parkleitsystem (PLS) vorhanden. Dieses ist an folgenden Punkten zu bemängeln:

- Parkhöchstdauern auf PLS stimmen nicht mit Bestand überein
- PLS teilweise nicht nachvollziehbar (Außenring ohne abschließende Zielführung)
- Parkhaus Pulverturm wird nicht als Zielort benannt

Abbildung 52: Parkleitsystem



3.4.13 Zusammenfassung

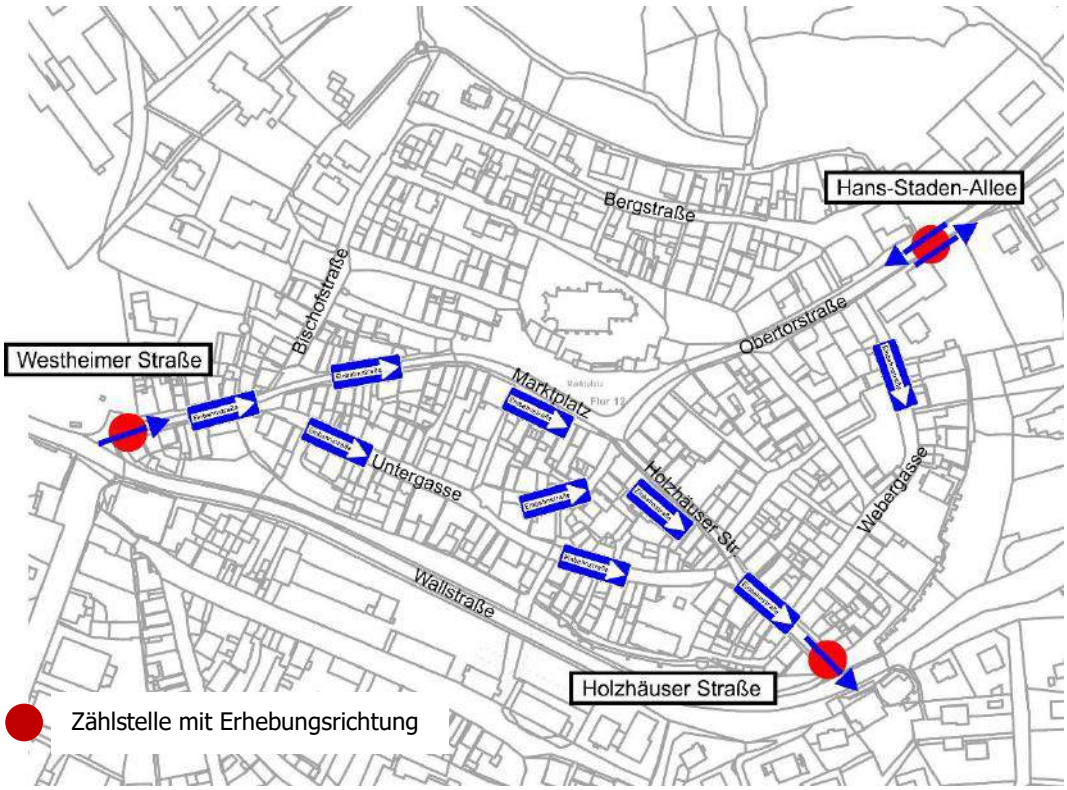
- Insgesamt liegt eine geringe Auslastung im Gebiet vor (Generell sind Ausreichend Parkplätze zu jeder Zeit vorhanden)
- Teils hohe Auslastung am Marktplatz, Fahrzeuge parken außerhalb der gekennzeichneten Flächen im Seitenbereich (Südseite)
- Besonders in der Altstadt (Marktplatz, Untergasse, Westheimer Straße) schränken parkende Fahrzeuge die Aufenthaltsqualität deutlich ein
- Zu den Spitzenstunden stehen deutlich mehr Gebietsfremde- als Bewohnerfahrzeuge im Gebiet
- Unterschiedliche Bewirtschaftungszeiten Parkschein - Parkscheibe ist für die Nutzer unkomfortabel
  - Parkschein: Mo.-Fr. 9-18 Uhr, Sa. 9-13 Uhr
  - Parkscheibe: Mo.-Fr. 8-18 Uhr, Sa. 8-13 Uhr
- Höchstparkdauern/ Parkregelungen werden nicht eingehalten (bei Parkscheibenregelung sowie kostenpflichtigem Parken)
- Auf dem Parkplatz an der Bergstraße und auf den Parkplätzen der SEK bestehen besonders morgens hohe Auslastungen
- Nachts fast keine Fahrzeuge auf privaten, öffentlich zugänglichen Parkplätzen
- Die Entwicklung des Ulrich-Gelände wird die Zahl der Parkplätze an zentraler Position nochmals deutlich steigern

3.5 Kfz-Verkehr/ Durchgangsverkehr

Der Schwerpunkt Kfz- Verkehr/ Durchgangsverkehr bezieht sich hauptsächlich auf den Bereich der Altstadt. Grundlage der Untersuchung ist eine Kennzeichenerhebung, um die vorhandenen Quell-/ Ziel-/ und Durchgangsverkehre darstellen zu können.

3.5.1 Erhebung des fließenden Verkehrs

Abbildung 53: Einbahnstraßenregelungen mit Zählstellen in der Altstadt



Die Kennzeichenerfassung wurde an drei Stellen durchgeführt. Diese Zählstellen bilden die einzigen Möglichkeiten in die Altstadt hinein- bzw. herauszufahren. Durch die Einbahnstraßenregelung ergeben sich folgende Möglichkeiten an den Zählstellen:

- Westheimer Straße (Einfahrt)
- Holzhäuser Straße (Ausfahrt)
- Hans-Staden-Allee (Ein- und Ausfahrt)

Erhoben wurde an einem repräsentativen Werktag[33] (Di, den 21.02.2017) zur Erhebung der Spitzenstunde vormittags und nachmittags zu folgenden Zeiten:

- 6.00 Uhr - 10.00 Uhr
- 15.00 Uhr - 19.00 Uhr

Um den Datenschutz zu gewährleisten, wurden die Kennzeichen ohne Ortskennzeichen (z.B. HR für Homberg) erhoben.[34]

Als Durchgangsverkehr wurden alle Fahrten gewertet, welche weniger als 10 Minuten zwischen zwei Zählstellen an Aufenthaltszeit hatten. Bei einer Fahrzeit von maximal 5 Minuten[35] würde dies für durchfahrende Fahrzeuge nur reichen, einen sehr kurzen Stopp einzulegen. Zum Einkaufen oder flanieren reicht diese Zeit nicht.

Zielverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass er an einer Stelle in das Gebiet gefahren, dort mindestens 10 Minuten (und somit einen Zweck im Gebiet hatte) Aufenthaltszeit hatte oder nur hineingefahren ist.

Quellverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass ein Fahrzeug ausschließlich aus dem Gebiet gefahren ist, oder nach einem Aufenthalt von mehr als 10 Minuten das Gebiet wieder verlassen hat.

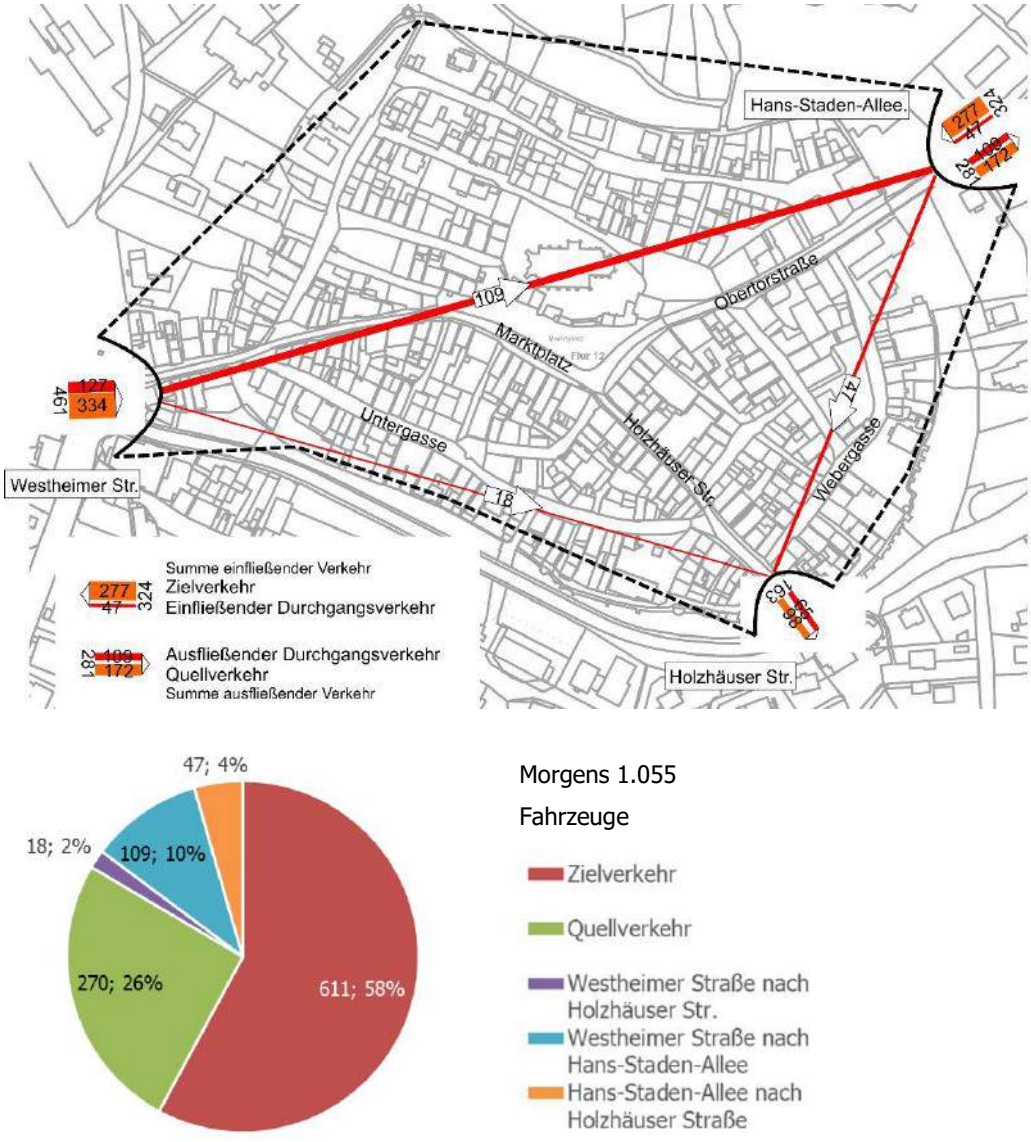
Ein Fahrzeug welches vormals als Zielverkehr aufgenommen wurde, kann somit danach auch Quellverkehr bilden. Ebenfalls können Fahrzeuge, welche das Gebiet erst verlassen und anschließend wieder in jenes hineinfahren ist, erst Quell- und anschließend Zielverkehr bilden. Eine differenzierte Darstellung der gewählten Wege der Verkehre innerhalb des Gebietes kann nicht dargestellt werden.

[33] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS. Köln 2015, S. S2-8
[34] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen - Ausgabe 2012. Köln 2012, S. 103
[35] Vgl. google Maps

3.5.2 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Verkehrszählung sind entsprechend der unterschiedlichen Erhebungszeiten in Abbildung 54 bis Abbildung 57 dargestellt.

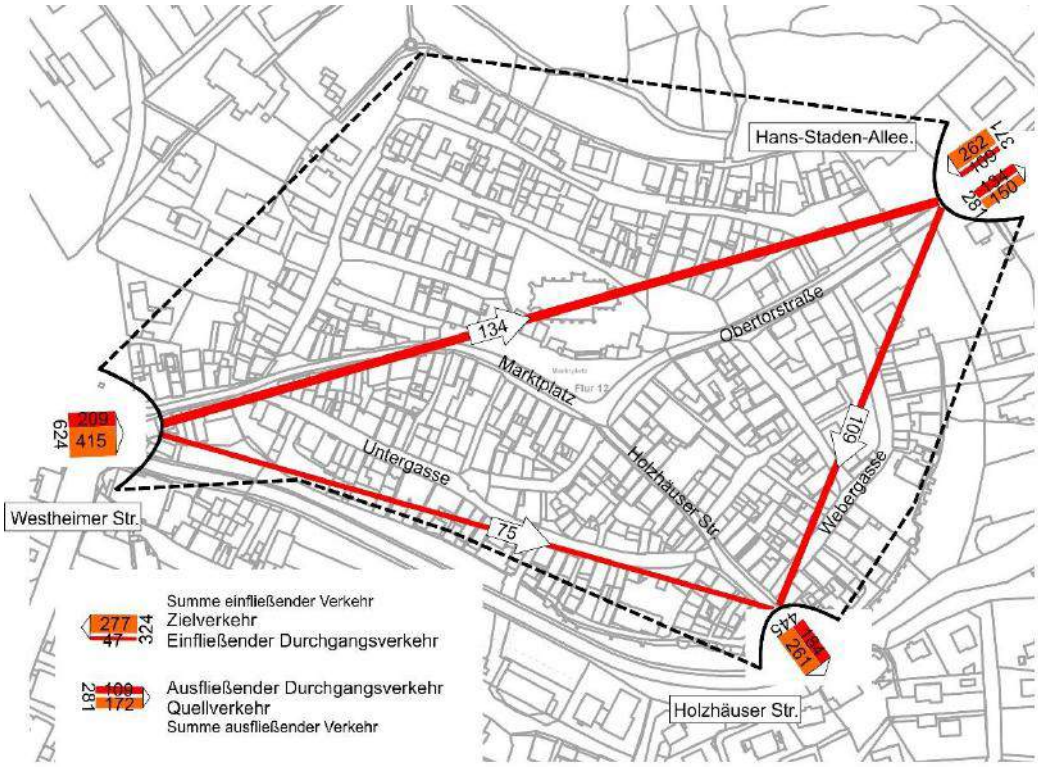
Abbildung 54: Quell-/ Ziel-/ Durchgangsverkehr 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr

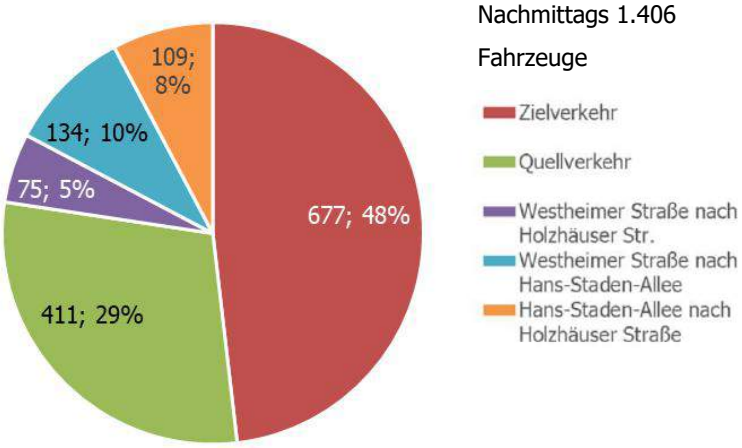


Insgesamt wurden vormittags 1.055 Fahrzeuge erhoben. Zwischen 6.00 Uhr und 10.00 Uhr lag der Durchgangsverkehr bei 174 Fahrzeugen, was 16% des Gesamtverkehrs in der Altstadt ausmacht. Die meisten Durchfahrten (109) wurden zwischen der Zählstelle Westheimer Straße und Hans-Staden-Allee gemessen.

Der Quellverkehr machte mit 270 Fahrzeugen 26% des Verkehrsaufkommens aus. Der größte Anteil lag mit 611 Fahrzeugen bzw. 58% beim Zielverkehr in die Altstadt.

Abbildung 55: Quell-/ Ziel-/ Durchgangsverkehr 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr

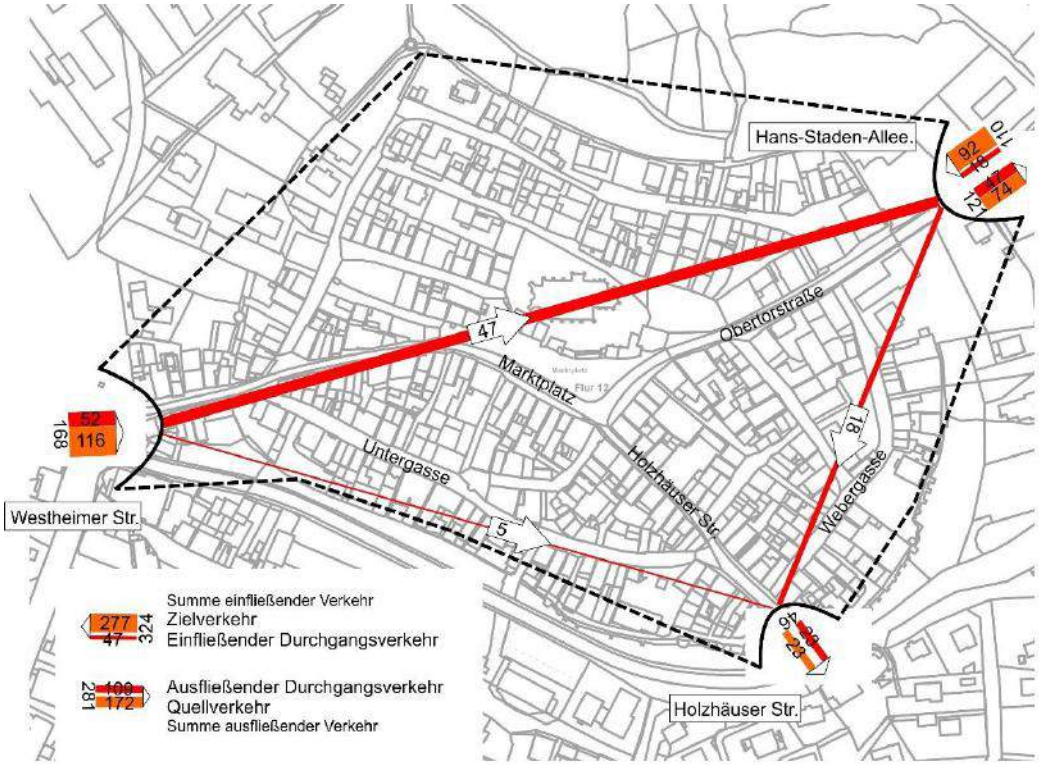


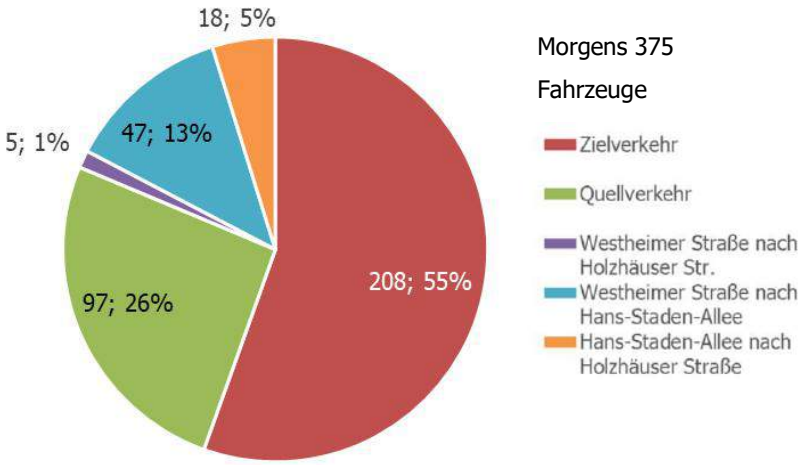


Bei der Nachmittagserhebung zwischen 15.00 Uhr und 19.00 Uhr wurden 1.406 Fahrzeuge erfasst. Davon konnten insgesamt 318 Fahrzeuge dem Durchgangsverkehr zugeordnet werden. Das entspricht 23% des Gesamtverkehrs in der Altstadt. Dabei entfielen 134 Fahrzeuge aus die Zählstelle Westheimer Straße bis Hans-Staden-Alle und 109 auf die Zählstelle Hans-Staden-Alle bis Holzhäuser Straße.

411 Fahrzeuge (29%) wurden dem Quellverkehr zugeordnet, 677 Fahrzeuge (48%) dem Zielverkehr.

Abbildung 56: Quell-/ Ziel-/ Durchgangsverkehr zur Spitzenstunde vormittags (07.30-08.30 Uhr)

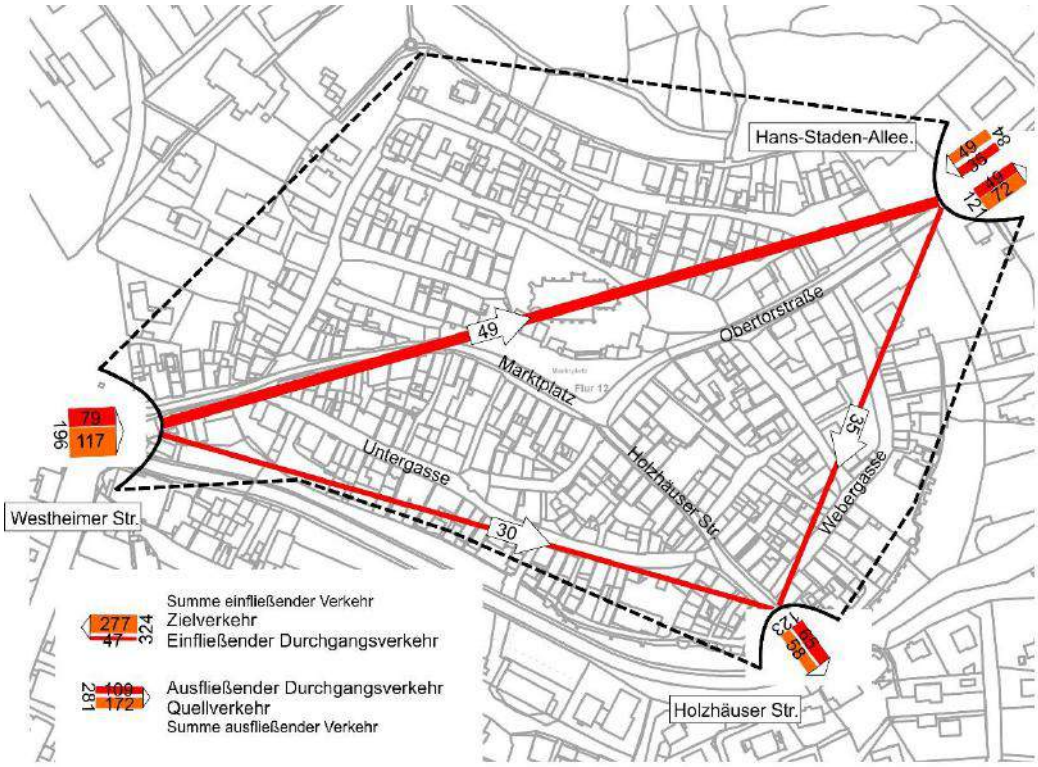


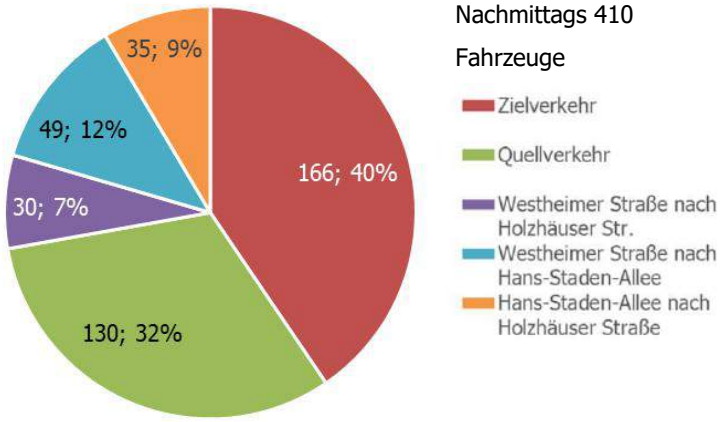


Zur vormittäglichen Spitzenstunde von 7.30 Uhr bis 8.30 Uhr wurden 375 Fahrzeuge erhoben. Es wurden insgesamt 70 Fahrzeuge dem Durchgangsverkehr zugeordnet. Der größte Teil wurde mit 47 Fahrzeuge zwischen den Zählstellen Westheimer Straße und Hans-Staden-Allee gemessen.

97 Fahrzeuge (26%) bilden den Quellverkehr. Mit 208 Fahrzeugen und 55% besitzt der Zielverkehr den höchsten Anteil am Gesamtverkehr in der Spitzenstunde in der Altstadt.

Abbildung 57: Quell-/ Ziel-/ Durchgangsverkehr zur Spitzenstunde nachmittags (16.30-17.30 Uhr)





Zwischen 16.30 Uhr und 17.30 Uhr wurde in der nachmittäglichen Spitzenstunde insgesamt 410 Fahrzeuge erfasst, wovon 114 dem Durchgangsverkehr zuzuordnen sind. Der größte Anteil war zwischen den Zählstellen Westheimer Straße und Hans-Staden-Allee zu beobachten.

130 Fahrzeugen (32%) wurden als Quellverkehr erhoben. Mit 166 Fahrzeugen und 40% Anteil am Gesamtverkehr besitzt der Zielverkehr zur nachmittäglichen Spitzenstunde den höchsten Wert.

3.5.3 Zusammenfassung Kfz-Verkehr/ Durchgangsverkehr

- Insgesamt noch moderater Durchgangsverkehr zur Spitzenstunde
- Aufenthaltsqualität des Marktplatzes wird durch Kfz-Verkehr gemindert
- Die Spitzenstunde morgens wurde mit 375 Fahrzeugen zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr erhoben
- Nachmittags lag die Spitzenstunde mit 410 Fahrzeugen zwischen 16.30 Uhr und 17.30 Uhr
- Mit 19% (70 von 375 Fahrzeugen) Verkehrsanteil in der Spitzenstunde am Morgen und 28% (114 von 410 Fahrzeugen) Verkehrsanteil in der Spitzenstunde am Nachmittag ist der Durchgangsverkehr der kleinste Anteil und damit nicht gravierend
- Den größten Teil machen zur Spitzenstunde am Morgen sowie am Nachmittag der Zielverkehr aus
  - 55% (208 Fahrzeuge) morgens
  - 40% (166 Fahrzeuge) nachmittags
- Der Quellverkehr zur Spitzenstunde macht morgens 26% (97 Fahrzeuge) und nachmittags 32% (130 Fahrzeuge) am Gesamtverkehr in der Altstadt aus

4 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen des VEP wurde ein vielfältiges Beteiligungsverfahren durchgeführt. Dazu gehörte auch die Durchführung von Arbeitskreissitzungen und Workshops, wo z.B. Zielsetzungen, Ideen und konkrete Probleme entwickelt und angesprochen werden konnten.

Unter den Beteiligten waren Mitarbeiter der Verwaltung, Geschäftsinhaber aus dem Untersuchungsgebiet, Politiker und Lehrer sowie Schüler.

Abbildung 58: HNA vom 22.02.17 - Einladung zur Mitarbeit im Arbeitskreis

Arbeitskreis lädt zum Treffen ein

Homberger wollen Verkehrssituation verbessern

HOMBERG. Der Homberger Arbeitskreis „Verkehrsentwicklungsplan" trifft sich zum ersten Mal am Dienstag, 14. März, um 19 Uhr und sucht noch Menschen, die sich beteiligen wollen.

Für die Altstadt Homberg soll ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan erstellt werden, um Ziele und Strategien für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Altstadt festzulegen. In einem Arbeitskreis sollen nun gemeinsam Strategien entwickelt werden, um die Verkehrssituation in der Altstadt zu verbessern.

Die verbindliche **Anmeldung** zum Treffen des Arbeitskreises kann per E-Mail an helene.pankratz@homberg-efze.de oder telefonisch unter Tel. 0 56 81/99 42 46 erfolgen. Der genaue Treffpunkt wird noch bekannt gegeben. (mle)

Der prozessbegleitende Arbeitskreis hat insgesamt dreimal getagt:

1. Arbeitskreissitzung: 14.03.17

Problemdefinition, Beschreibung von Nutzungs- und Interessenkonflikten und möglichen ersten Lösungsansätzen, Lösungsvorschläge der Teilnehmer, Zieldefinition oder Leitbild

2. Arbeitskreissitzung: 22.04.17

Ergebnis der Analyse und mögliche Handlungsstrategien. Konkretisierung der Lösungsansätze, Herausarbeiten der Zielkonflikte

3. Arbeitskreissitzung: 31.08.17

Vorstellung Empfehlungen und Maßnahmen des Gutachters; Stellungnahme der Arbeitsgruppe und Abschlussdiskussion

Die vielfältigen Ergebnisse und Anregungen der Beteiligungsarbeit wurden direkt in die Entwicklung des Konzeptes eingepflegt und Anschließend auf einer öffentlichen Präsentation in der Stadthalle der Öffentlichkeit am 14.11.17 präsentiert.

Parallel zur Bearbeitung des VEP wurde am 12.06.17 eine Informationsveranstaltung in der Stadthalle zum Thema „Zukunftsfähige Mobilität im Gespräch“ durchgeführt. Hierbei sollte neben einen aktuellen Stand der VEP-Bearbeitung auch zukunftsweisende Mobilitätsprojekte aus dem Schwalm-Eder-Kreis vorgestellt werden. Hierbei sollte insbesondere demonstriert werden, das moderne Mobilitätskonzepte nicht nur in Großstädten diskutiert und realisiert werden, sondern dass im Umfeld von Homberg (Efze) durchaus spannende Projekte zu finden sind.

Nachfolgende der Ablauf der Veranstaltung:

Uhrzeit	**Programmpunkt**
18.30 Uhr	Möglichkeit zur Besichtigung der Infostände
19.00 Uhr	Begrüßung und Einführung
19.10 Uhr	Allgemeine Informationen zum Klimawandel, Maßnahmenvorschläge Efze Wiesen (Schüler/innen der THS)
19.20 Uhr	Fragen und Diskussion
19.30 Uhr	Hinweise zum Verkehrsentwicklungsplan (Andreas Schmitz)
19.40 Uhr	Vorstellung des Pilotprojekts: „Betriebliches Mobilitätsmanagements“ (Michael Schramek)
19.50 Uhr	Ideen und Vorschläge zur Mobilität (Schüler/innen der THS)
	Maßnahmenvorschläge für Elektromobilität
	Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr
20.00 Uhr	Fragen und Diskussion
20.15 Uhr	Best-Practice-Beispiele aus anderen Kommunen
	Carsharing in Treysa (Dierk Glitzenhirn)
	Radverkehr in Bad Wildungen (Robert Hilligus)
20.45 Uhr	Diskussion und Abschluss

Abbildung 59: Impressionen des Beteiligungsverfahrens

Abbildung 60: HNA vom 16.11.17 - Bürgerversammlung zum VEP

Ziele sind benannt

Arbeitskreis stellte Konzept für Verkehrsplanung in Homberg vor

Von Michael Meinicke

HOMBERG. Das Thema Verkehr ist so alt wie eine Stadt selbst. Das gilt auch für Homberg. Der Arbeitskreis Verkehr stellte nun seine Arbeit bei einer Bürgerversammlung in der Stadthalle zur Diskussion.

Diplom-Ingenieur Andreas Schmitz sprach über den Verkehrsentwicklungsplan für die Zeit bis 2030. Der Arbeitskreis beschäftigt sich mit Zielsetzung, Bestandserfassung, Analyse, Handlungsschwerpunkten und Projekten. Verschiedene Konzepte gibt es als Grundlage.

Dabei geht es zum Beispiel in der Altstadt mit dem Marktplatz und den umliegenden Gassen um Fußgänger, Radverkehr, das Parken und den Durchgangsverkehr.

Dazu kam aus dem Publikum der Hinweis, barrierefreie Planung gelte für alle Menschen und nicht nur für Behinderte und Senioren.

Es gibt gutachterliche Empfehlungen, den Marktplatz zur Fußgängerzone umzuwidmen und Parkgebühren in der Altstadt zu erheben. Im Zusammenhang damit sollen auf dem früheren Ulrich-Gelände 250 Parkplätze zur Entlastung entstehen. Ergänzt wurde das mit der Einführung einer Tempo-30-Zone in der Ziegenhainer Straße und Fußgängerüberwegen auf Höhe der THS und der Stadthalle.

Haben sich mit Verkehrsplanung beschäftigt: der Arbeitskreis Verkehr bei der Infoveranstaltung in der Homberger Stadthalle mit vorne von links Bürgermeister Dr. Nico Ritz, Wolfgang Vogel, Klimaschutzmanagerin Helene Pankratz sowie hinten Claudia Ulrich, Cornelia Berresheim (Ordnungsamt), Diplom-Ingenieur Andreas Schmitz und Hans-Joachim Schwietering. Foto: Meinicke

Wichtig sei auch die Planung des Radverkehrs. Dazu zählen E-Bike-Ladestationen, die Berechtigung für Radfahrer, Einbahnstraßen in beide Richtungen zu befahren sowie Plattenwege im Kopfsteinpflaster für ein besseres Fahrgefühl. Außerdem gebe es kaum Abstellgelegenheiten. Nahziel sollte es deshalb sein, 50 Fahrradbügel aufzustellen.

In zwei Stunden wurden viele Konzepte, Ideen und Möglichkeiten gezeigt. Vieles könnte durchaus gleich umgesetzt werden, meinte der Bürgermeister Dr. Nico Ritz.

Einigkeit nötig

Doch Entscheidungen hätten teilweise auch weitreichende Folgen. Stadtverwaltung und Bewohner müssten sich einig sein und deshalb werde es auch weitere Bürgerversammlungen zur Information und Diskussion geben.

Der Arbeitskreis Verkehr mit seinen unterschiedlich orientierten Mitgliedern sei eine bedeutende Hilfe zur Umsetzung dieser Ideen.

5 Vorschläge zur Verkehrsführung in der Altstadt

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden zwei Vorschläge zur Verkehrsführung in der Altstadt eingereicht. Die Vorschläge werden nachfolgend zusammengefasst dargestellt und bewertet.

5.1 Vorschlag 1

Die Freie Wählergemeinschaft (AG Stadtentwicklung) hat eine geänderte Einbahnstraßenführung in der Altstadt zur Diskussion gestellt. [36]

Zielsetzung ist die Vermeidung von Durchgangsverkehren bei einer gleichzeitigen Beibehaltung der Erreichbarkeit der Geschäfte mittels Kfz.

Folgende Änderungen sind Bestandteil des Vorschlags:

- Der Kfz-Verkehr vom Marktplatz aus soll nicht mehr über die Holzhäuser Straße Richtung Wallstraße fahren dürfen.
- Vom Marktplatz Richtung Holzhäuser Straße müsste die Einfahrt verboten werden.
- In der Entengasse und der Untergasse wäre die Befahrung mittels Einbahnstraßenregelung nur noch in Richtung Westen erlaubt.

Abbildung 61: Vorschlag „Freie Wählergemeinschaft": Geänderte Einbahnstraßenregelung

[36] Vgl. Verein Bürger für Homberg e.V. und Pro Homberg Bürgerstiftung; Anschreiben - Vorschlag für neue Verkehrsführung. Homberg (Efze) 06.12.2017

Bewertung

Die Zielsetzung des Vorschlags ist nachvollziehbar und der Vorschlag ist grundsätzlich umsetzbar. Folgende Probleme werden allerdings bei einer solchen Regelung gesehen:

- Entlastung der Holzhäuser Straße, dafür zusätzlicher Durchgangsverkehr in der Untergasse und der Entengasse (Senkung der Aufenthaltsqualität).
- In der Webergasse wäre Durchgangsverkehr unverträglich (fehlende baulich angelegte Gehwege, Wohnnutzung, KiTa).
- Lkw müssten durch die teils engen Gassen mit hauptsächlicher Wohnnutzung geführt werden.
- Die Einmündung Entengasse/ Untergasse ist eine Engstelle (bei Abbiegen Richtung Osten). Hier müssten mindestens die Parkplätze entfallen, um ausreichend Platz für das Abbiegen (auch von Lkw) zu bieten.

Insgesamt wird der Durchgangsverkehr bei dieser Regelung nur innerhalb der Altstadt verlagert. Zwar würde die Holzhäuser Straße entlastet, in der Entengasse und der Untergasse muss im Gegenzug mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen gerechnet werden, was eine Senkung der Aufenthaltsqualität zur Folge hat. Der Marktplatz wird durch die Maßnahme nicht entlastet.

5.2 Vorschlag 2

Der Verein „Bürger für Homberg e.V." und „Pro Homberg Bürgerstiftung" haben im Dezember 2017 einen Vorschlag für eine neue Verkehrsführung im Altstadtbereich eingereicht.[37]

Zielsetzung ist eine Verkehrsberuhigung im Zentrum unter Gewährleistung der Erreichbarkeit der wichtigsten Parkplätze.

Folgende Punkte sind Bestandteil des Vorschlags:

- Es soll keinen Durchgangsverkehr mehr über den Marktplatz geben. Lediglich wenig Zielverkehr soll eingeleitet werden.
- Sämtliche Durchgangsverkehre sollen über die Wallstraße bzw. durch die Altstadt über die Kreuzgasse, die Salzgasse und die Obertorstraße geführt werden.

[37] Vgl. Freie Wählergemeinschaft Homberg (Efze); https://fwghr.wordpress.com/2017/03/11/fwg-schlaegt-ringverkehr-in-der-altstadt-vor/ [Zugriff: 13.02.2018]

- Die Holzhäuser Straße müsste zwischen Wallstraße und Kreuzgasse für den Kfz-Verkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Dadurch würden an dieser Stelle acht Parkplätze entfallen.

Abbildung 62: Vorschlag „Bürger für Homberg e.V." und „Pro Homberg Bürgerstiftung": Neue Verkehrsführung

Bewertung

Die Zielsetzung des Vorschlags ist nachvollziehbar. Allerdings bestehen an verschiedenen Punkten Probleme, die an dieser Stelle genannt werden sollen:

- Die Führung von Durchgangsverkehr über die Kreuzgasse und die Salzgasse wird kritisch betrachtet, insbesondere dann noch im Zwei-Richtungsverkehr. Die engen Wohngassen sind nicht darauf ausgelegt, z.B. sind keine baulich angelegten Gehwege vorhanden. Auch Lkw müssten die Gassen nutzen.
- Es stellt sich die Frage, wie der Durchgangsverkehr über den Marktplatz reguliert werden soll. Es besteht an dieser Stelle bereits ein verkehrsberuhigter Bereich. Die Verbindung über den Marktplatz erscheint dennoch attraktiver als der Umweg über die Wallstraße und die genannten Gassen.

  Möglich wäre eine Beschilderung „Durchfahrt verboten, Anlieger frei" mit Z250 und ZZ1020-30 StVO (vgl. Abbildung 63). Allerdings würde die Beschilderung voraussichtlich nur eine geringe Wirkung entfalten, da besonders bei

einer Durchfahrt durch die Innenstadt fast jeder ein „Anliegen“ vorbringen könnte. Die Einhaltung wäre praktisch nicht überprüfbar.

Abbildung 63: Z250 und ZZ2010-30 StVO (Durchfahrt verboten, Anlieger frei)

Insgesamt erscheint die Vermeidung von Durchgangsverkehr über den Marktplatz nicht über eine Beschilderung realisierbar. Umsetzbar wäre eine Sperrung an der Westheimer Straße oder der Untergasse und dem Marktplatz.

5.3 Abschließende Bewertung zu den Vorschlägen

Die Zielsetzungen der beiden Vorschläge sind richtig, die gewählten Maßnahmen sind allerdings nicht zielführend.

In Vorschlag 1 wird der Durchgangsverkehr von der Holzhäuser Straße auf die Untergasse/ Entengasse bzw. die Webergasse verlagert. Der sensible Bereich des Marktplatzes wird durch den Vorschlag nicht entlastet.

In Vorschlag 2 soll der Durchgangsverkehr ebenfalls über nicht dafür geeignete Wohngassen Kreuzgasse und Salzgasse geleitet werden. Mittels einer Beschilderung soll der Durchgangsverkehr vom Marktplatz ferngehalten werden, Zielverkehr aber weiterhin zugelassen werden. Das erscheint an dieser Stelle nicht realisierbar. Eine Beschilderung „Durchfahrt verboten, Anlieger frei“ (Z250 und ZZ1020-30 StVO) wäre praktisch nicht überprüfbar und damit unwirksam.

6 Zielsetzung

Im Rahmen des VEP wurden folgende allgemeine formuliert, die den nachfolgenden Maßnahmenempfehlungen als Grundlage dienen:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität zwischen Drehscheibe und Marktplatz für Fußgänger
- Fuß- und Radverkehr fördern
- Barrierefreiheit auf den wichtigen Achsen
- Ausbau Infrastruktur für Radverkehr (E-Bikes)
- Parkplatz suchende auf gut verträgliche Parkplätze lenken
- Eindeutige und verständliche Regelungen anwenden
- Durchgangsverkehr aus der Innenstadt fernhalten
- Gewährleistung der Erreichbarkeit für Kunden

7 Maßnahmenempfehlungen

Die Maßnahmenempfehlungen wurden aufbauend auf die Bestandserhebung und Analyse sowie das Beteiligungsverfahren entwickelt.

Durch die integrierte Herangehensweise lassen sind die Maßnahmen nicht immer nach den vier Themenfelder Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr/ Durchgangsverkehr und ruhender Kfz-Verkehr gliedern. Deshalb werden die Maßnahmenempfehlungen ggf. im räumlichen Kontext vorgestellt.

7.1 Maßnahmenfeld Altstadt

Der Marktplatz bildet mit den vorhandenen Nutzungen den Kern von Homberg (Efze) und generiert damit auch einen hohen Zielverkehr aller Verkehrsarten. Insgesamt ist der Durchgangsverkehr durch Kfz auch zur Spitzenstunde als moderat zu betrachten. Der Marktplatz ist aktuell als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und wird von einigen Problemen begleitet:

- Aufenthaltsqualität wird durch Kfz-Verkehr gemindert
- Illegales Parken in nicht markierten Bereichen am Marktplatz

Für den Marktplatz und die gesamte Altstadt wird folgende Zielsetzung abgeleitet:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Belebung des Zentrums
- Barrierefreiheit
- Förderung Fußverkehr

Für die Zielerreichung werden vier Stufen vorgeschlagen (siehe Tabelle 3), die kombiniert auch zeitlich versetzt umgesetzt werden können. Die Umsetzung der einzelnen Stufen müssen auch politisch diskutiert werden.

Tabelle 3: 4 Stufen zur Zielerreichung im Maßnahmenfeld Altstadt

Stufe	Beschreibung
1	Parkplatzfreier Marktplatz
2	Fußgängerzone am Marktplatz (+ Westheimer Straße zw. Marktplatz und Bischofstr.)
3	Perspektivisch: Einbezug der Untergasse (Entfernung Parkplätze, Sitzmöglichkeiten, Platz für Geschäfte und Gastronomie)
4	Perspektivisch: Verkehrsberuhigter Bereich in gesamter historischer Altstadt

7.1.1 Stufe 1: Parkplatzfreier Marktplatz

In Stufe 1 bleiben die bisherigen Regelungen bestehen. Auf dem Marktplatz sollen die 11 Parkplätze im Bestand nicht mehr zum Parken zur Verfügung stehen.

Zielsetzung ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz.

Abbildung 64: Marktplatz Stufe 1: Entfernung der Parkplätze am Marktplatz

Umsetzung

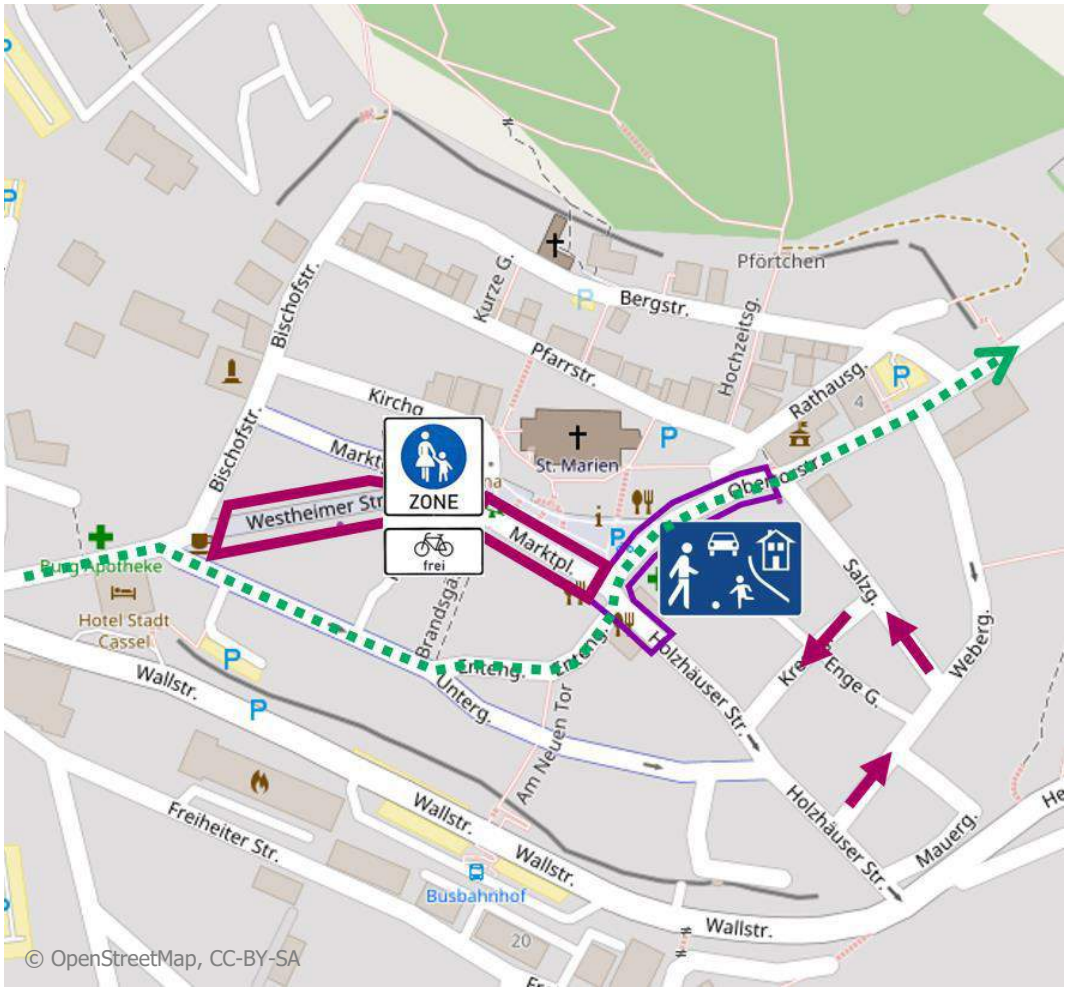
Zur Umsetzung der Variante müssten die Markierungen der Parkplätze entfernt werden, die das Parken innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs erlauben.

7.1.2 Stufe 2: Fußgängerzone am Marktplatz

Stufe 2 sieht die Einrichtung einer Fußgängerzone am Marktplatz vor. Die Variante hat mehrere perspektivische Erweiterungsschritte und kann auch abschnittsweise umgesetzt werden.

Zielsetzung ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität und ein Qualitätsgewinn für die anliegenden Geschäfte und Gastronomie.

Abbildung 65: Marktplatz Variante 2: Fußgängerzone am Marktplatz



Umsetzung

In einem ersten Schritt wird empfohlen, den Bereich am Marktplatz zwischen Kirchgasse und Obertorstraße als Fußgängerzone (Fahrrad frei) auszuweisen.

Perspektivisch kann die Fußgängerzone auf die Westheimer Straße (zwischen Bischofstraße und Marktplatz) erweitert werden.

In der Obertorstraße (zwischen Marktplatz und Salzgasse) sowie der Holzhäuser Straße (nördlicher Bereich) sollte ergänzend ein verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert werden.

Die Maßnahmen sorgen für eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität und einen Qualitätsgewinn für Gastronomie und Geschäfte in diesem Bereich. Besonders für Fußgänger würde sich die Situation deutlich verbessern.

Der Durchgangsverkehr Richtung Obertorstraße würde durch die Sperrung des Marktplatzes für den Kfz-Verkehr über die Untergasse und die Entengasse verlagert werden.

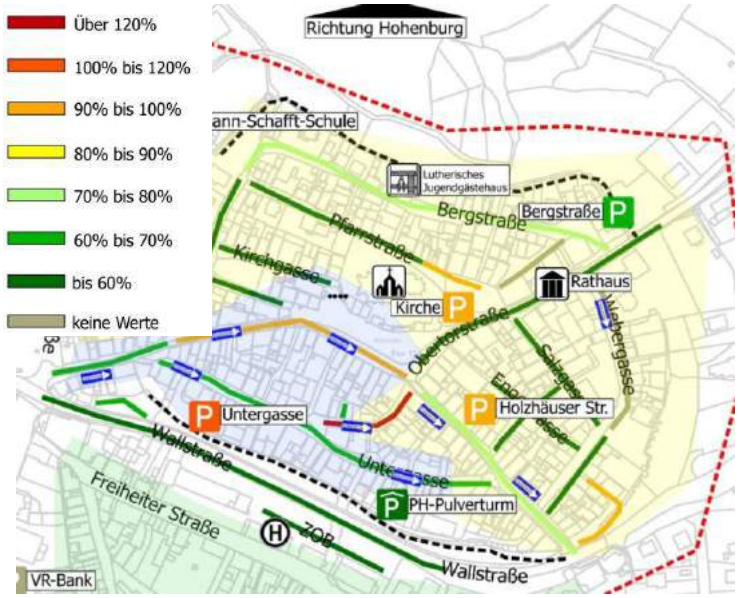
Bei Bedarf kann in den Straßen Webergasse, Salzgasse und Kreuzgasse eine Einbahnstraßenregelung eingeführt werden, um Durchgangsverkehre an dieser Stelle zu vermeiden.

7.1.3 Prüfung der Stufen auf Umsetzbarkeit - Parkplatzsituation im Bereich Marktplatz

Im Bereich Altstadt, Wallstraße und ZOB stehen aktuell 352 Parkplätze zur Verfügung. Durch die Anlage einer Fußgängerzone am Marktplatz (inklusive der Erweiterung auf die Westheimer Straße) würden 14 Parkplätze entfallen.

Entsprechend der getätigten Erhebungen in diesem Bereich am 21.02.2017 und am 30.08.2017 lassen sich folgende Aussagen zur Auslastung in der Spitzenstunde um 11.00 Uhr treffen:

Abbildung 66: Auslastung zur Spitzenstunde um 11.00 Uhr



Dienstag, 21.02.2017

- 169 parkende Fahrzeuge
- Auslastung: 48,0 %

Mittwoch, 30.08.2017

- 189 parkende Fahrzeuge (vgl. Abb. 64)
- Auslastung: 53,7 %

Ergebnis

- An beiden Erhebungstagen waren ca. die Hälfte der Kapazitäten frei (150PP)
- Durch das Einkaufszentrum an der Drehscheibe werden zusätzlich 250 zentrumsnahe Parkplätze zur Verfügung stehen
- Die entfallenden 14 Parkplätze im Zentrumsbereich sind daher für die Parkraumsituation kaum relevant
- Wichtig erscheint, die Maßnahme im Zentrum zusammen mit den Geschäftsleuten positiv zu besetzen, um auch eine entsprechende Akzeptanz zu schaffen

7.1.4 Perspektivisch Stufe 3: Einbezug der Untergasse

In der Untergasse besteht zwar Tempo 20 bzw. Verkehrsberuhigter Bereich, diese Regelungen werden aber in der Praxis von dem Kfz-Verkehr nur bedingt wahrgenommen.

Durch die Aufteilung des Straßenraumes werden entsprechend die Fußgänger oft an die Wand gedrängt, was die Aufenthaltsqualität deutlich vermindert. Barrierefreiheit ist in dieser Straße nicht gewährleistet.

Abbildung 67: Engstellen für Fußgänger in der Untergasse

Umsetzung

Um die Aufenthaltsqualität in der Untergasse zu steigern und Barrierefreiheit zu schaffen, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Entfernung der vorhandenen Parkplätze (16)
- Anlage von zusätzlichen Sitzmöglichkeiten
- Bereitstellung von Flächen für Geschäfte und ggf. Außengastronomie

7.1.5 Perspektivisch Stufe 4: Ausweitung verkehrsberuhigter Bereich auf die historische Altstadt

Um die historische Altstadt weiter qualitativ aufzuwerten ist perspektivisch auch die Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs denkbar (siehe Abbildung 68). Das würde den Fußverkehr weiter fördern und die Aufenthaltsqualität steigern.

Um das Parken in einem verkehrsberuhigten Bereich weiterhin zu ermöglichen, müssten verträgliche Parkplätze abmarkiert werden.

Abbildung 68: Perspektivische Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs auf die historische Altstadt

7.2 Maßnahmenfeld ruhender Verkehr (Kfz, Rad und E-Ladestationen)

Der ruhende Verkehr betrifft das gesamt Untersuchungsgebiet. Schwerpunktmäßig betreffen die Empfehlungen zum Kfz-Verkehr den Bereich der historischen Altstadt. Unter diesem Maßnahmenfeld werden auch Empfehlungen zu Fahrradabstellanlagen und zu möglichen Standorten von E-Ladestationen gegeben.

7.2.1 Empfehlungen zur Parkraumbewirtschaftung

- Um die Zielsetzung im Bereich ruhender Verkehr zu erreichen (einheitliche und leicht verständliche Regelungen, Parkplatz suchende auf gut verträgliche Parkplätze lenken) wird folgendes Maßnahmenbündel vorgeschlagen:

Angleichen der Bewirtschaftungszeiten

Es sollte eine Angleichung der Bewirtschaftungszeiten der Parkscheibenregelung und der monetären Bewirtschaftung erfolgen. Folgende Zeiten sollten bewirtschaftet werden:

- Mo.-Fr.: 9-18 Uhr; Sa.: 9-13 Uhr
- Höchstparkdauer Parkscheibe ½ h

Bewirtschaftung

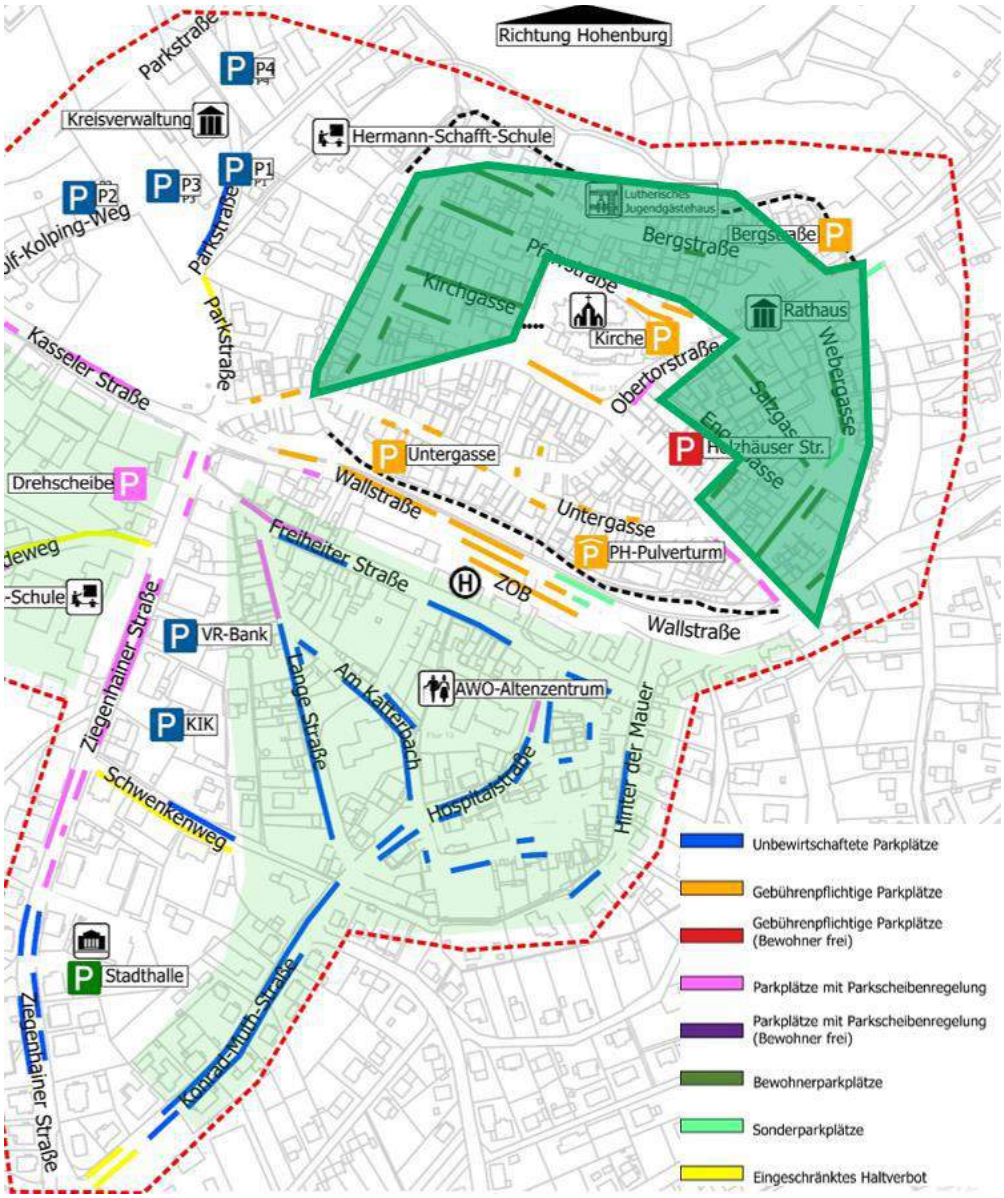
Auf den Parkplätzen in der Altstadt wird ergänzend die Einführung von folgenden Regelungen empfohlen (vgl. Abbildung 69 auf Seite 82):

- Einführung einer flächendeckenden Gebührenpflicht
- In der Obertorstraße und der Holzhäuser Straße soll weiterhin Kurzparken mit Parkscheibe gelten (die geringe Anzahl Parkplätze macht monetäre Bewirtschaftung unrentabel)
- Anlage einer Bewohnerparkzone in den Wohnstraßen im nördlichen Umfeld des Marktplatzes
  - Insgesamt verbleiben bei Umsetzung der Variante 3 (siehe Kapitel 7.1.2 ab Seite 77) 211 Parkplätze in der Altstadt, davon wären 84 für Bewohner reserviert

Sonstiges

- Mehr Kontrollen, zur Erhöhung der Regelkonformität

Abbildung 69: Empfohlene Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs



7.2.2 Empfehlungen zur Parkplatzsituation am SEK

Auf dem Parkplatz der SEK herrscht morgens praktisch eine Vollauslastung (203 Fahrzeuge auf 207 Parkplätzen).

Zielsetzung ist die Verringerung des Parkdrucks durch die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie alternativer Verkehrsmittel.

Es wird die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements empfohlen. Baustein kann die Teilnahme an einem Carsharing Modellprojekt sein, um vorhandene Kapazitäten des Fuhrparks optimal zu nutzen.

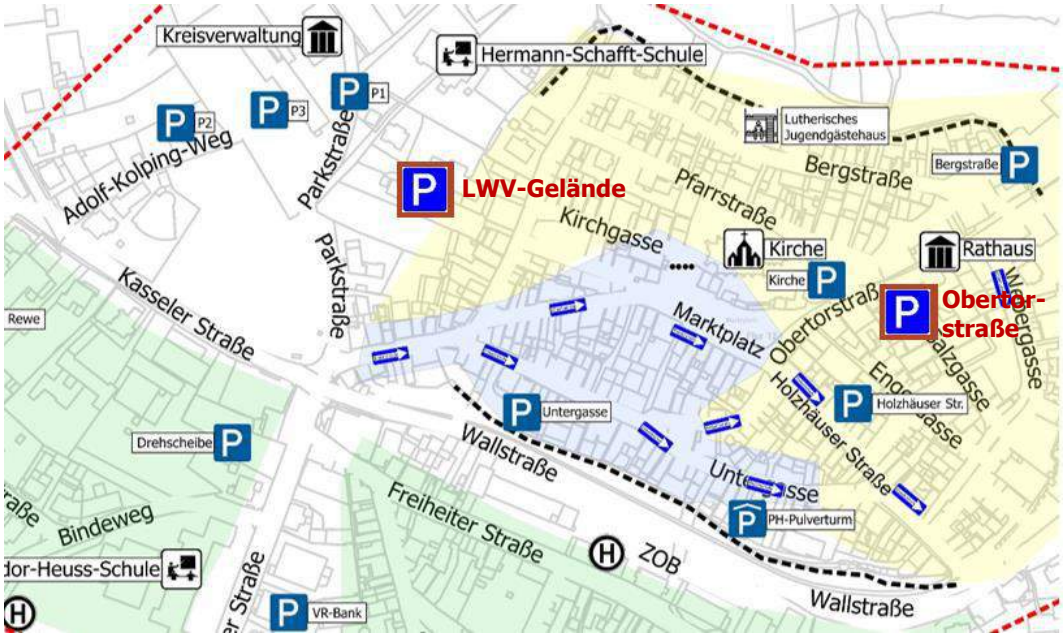
7.2.3 Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen (LWV-Gelände und Obertorstraße)

Auf dem LWV-Gelände und in der Obertorstraße befinden sich Möglichkeiten, mittel- bis langfristig zusätzlichen Parkraum in Form von Quartiersparkplätzen zu entwickeln.

Zielsetzung ist Parkplatz suchende auf gut verträgliche Parkplätze lenken.

Die Möglichkeiten sollten besonders dann berücksichtigt werden, wenn der Parkplatzbedarf zukünftig deutlich steigen sollte. Auf Grundlage des aktuellen Bedarfs und der absehbaren Entwicklung erscheint eine Nutzung der Flächen als Parkplätze nicht als notwendig (siehe Kapitel 3.4.4 ab Seite 46).

Abbildung 70: Mögliche Flächen zur Anlage von Parkplätzen



7.2.4 Empfehlungen zum Parkleitsystem

Das aktuelle statische Parkleitsystem hat einige Mängel (unklare Zielführung „Aussenring“, falsche Angaben Parkhöchstdauer) und sollte daher abgebaut werden.

Zielsetzung ist das Angebot von eindeutigen und verständlichen Regelungen.

Nach Umsetzung der Parkplätze am Einkaufszentrum am alten Ulrich Gelände sollte über eine Neuanlage diskutiert werden. Mögliche Zielparkplätze sind das Einkaufszentrum, der ZOB und das Parkhaus Pulverturm.

7.2.5 Empfehlungen zu E-Ladestationen

Für das Untersuchungsgebiet wurden auch mögliche Standorte von E-Ladestationen untersucht. Eine Ausweitung der bestehenden Ladestationen der Standorte KBG Kraftstrom, Kreisausschuss SEK und am Marktplatz (nur für Fahrrad) ist für die in Abbildung 71 dargestellten Orte denkbar.

Dabei stellt sich die Frage, ob der Aufbau und die Bereitstellung der Infrastruktur an E-Ladesäulen überhaupt eine kommunale Aufgabe ist bzw. sein soll.

Klare Empfehlungen können auch zu den Standorten von E-Ladestationen nicht gegeben werden. Aufgrund der rasanten Entwicklungen im Bereich der E-Mobilität sind die Anforderungen an die E-Ladestationen in folgenden Punkten nur schwer einschätzbar:

- Dezentrale Verteilung in der Gesamtstadt oder Nutzen der vorhandenen Tankstelleninfrastruktur (hier kommt es auf die Entwicklung Akku-Ladezeiten an - längere Ladezeiten sprechen für dezentrale Verteilung, kurze Ladezeiten lassen ein Ladesystem an Tankstellen sinnvoll erscheinen)
- Bedarf an möglicher Ladekapazität (der Bedarf der Stromkapazitäten ist kaum abschätzbar - die Anlage einer heute modernen E-Ladesäule mit ausreichender Kabelinfrastruktur kann in einem Jahr schon wieder veraltet sein)
- Bedarf von E-Ladestationen unter Berücksichtigung langsam steigender Zahlen von E-Pkw und neuer Antriebstechnologien (die Entwicklung zu E-Pkw als End- oder Zwischenlösung ist aktuell schwer abschätzbar - möglicherweise etablieren sich neue Antriebstechnologien, die eine E-Ladeinfrastruktur nicht benötigen)

Abbildung 71: Mögliche Standorte von E-Ladestationen

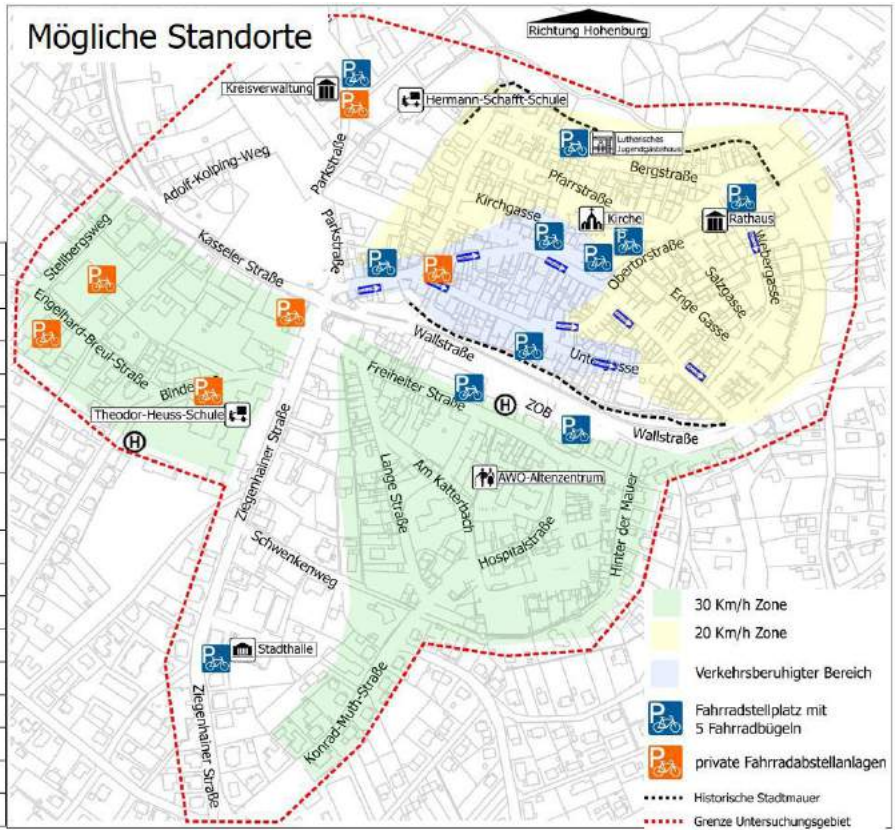
* Entfällt bei Umsetzung der Variante 3 (Fußgängerzone Marktplatz)

7.2.6 Empfehlungen zu Radabstellanlagen

Um die Infrastruktur für den Radverkehr auszubauen ist die Anlage von qualitativen Radabstellanlagen ein wichtiger Baustein. Um die Infrastruktur direkt positiv zu besetzen, wird eine Aktion unter dem Motto: *50 Fahrradbügel für Homberg (Efze)* vorgeschlagen. Geschäftsinhaber oder Anwohner könnten bei der Verteilung der Bügel durch direkte Wünsche mitwirken und Teil der Aktion werden. In Abbildung 72 sind Vorschläge zu den Standorten der Bügel dargestellt.

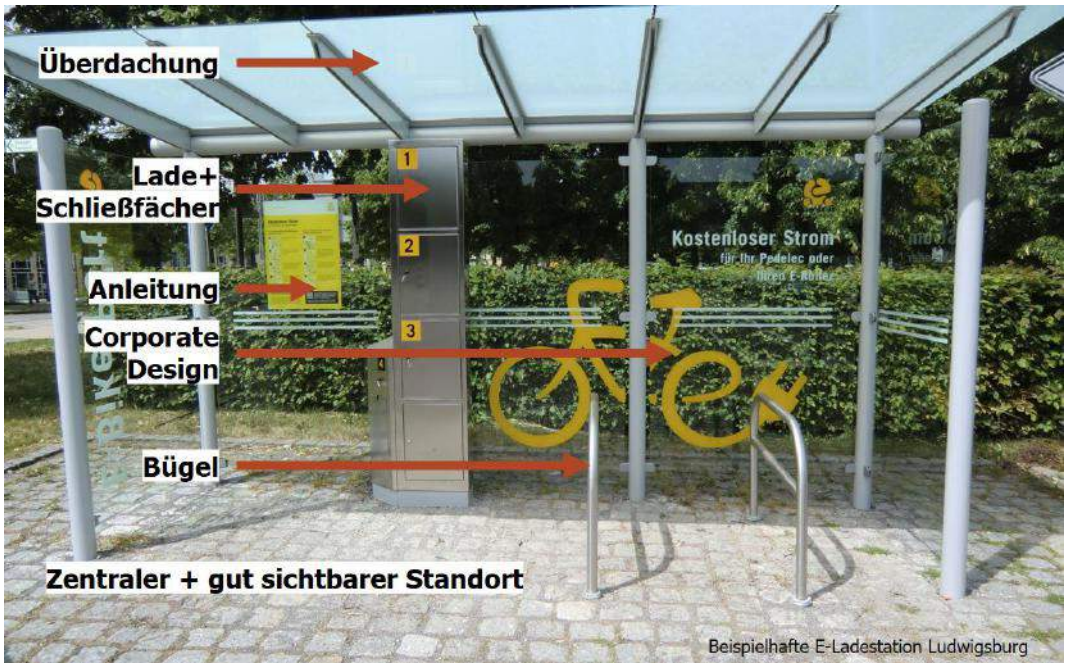
Abbildung 72: Empfohlene Standorte für Radabstellanlagen

Standortvorschläge
AOK/ Engelhard-Breul-Straße
Lutherisches Jugendgästehaus
Marktplatz Ost (bisher 3 Bügel)
Marktplatz West (bisher 2 Bügel)
Rathaus (überdacht)
Rewe/ Stellbergsweg
Schwalm-Eder-Kreisverwaltung (überdacht)
Schwalm-Eder-Kreisverwaltung
Sparkasse/ Drehscheibe
Stadthalle
Theodor-Heuss-Schule
Untergasse
Westheimer Straße
Westheimer Straße
ZOB Ost (überdacht)
ZOB West (überdacht)



Zur Förderung der E-Mobilität im Bereich Fahrrad wird auch die Ausweitung von Radabstellanlagen mit Ladefunktion an repräsentativen Standorten empfohlen. In Abbildung 73 sind mögliche Kriterien zur Ausgestaltung solcher Abstellanlagen dargestellt. Mögliche Standorte wäre z.B. am SEK, dem Rathaus oder dem ZOB.

Abbildung 73: Mögliche Ausstattung von E-Ladestationen für Fahrräder



7.3 Maßnahmenfeld Wallstraße

Die Wallstraße ist eine wichtige Achse für Fußgänger und Radfahrer und bildet eine Barriere zwischen ZOB und der Altstadt. Dort ist die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h angeordnet und an dem bedeutenden Übergang von ZOB zur Altstadt eine Aufpflasterung als ungesicherte Querungsanlage vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

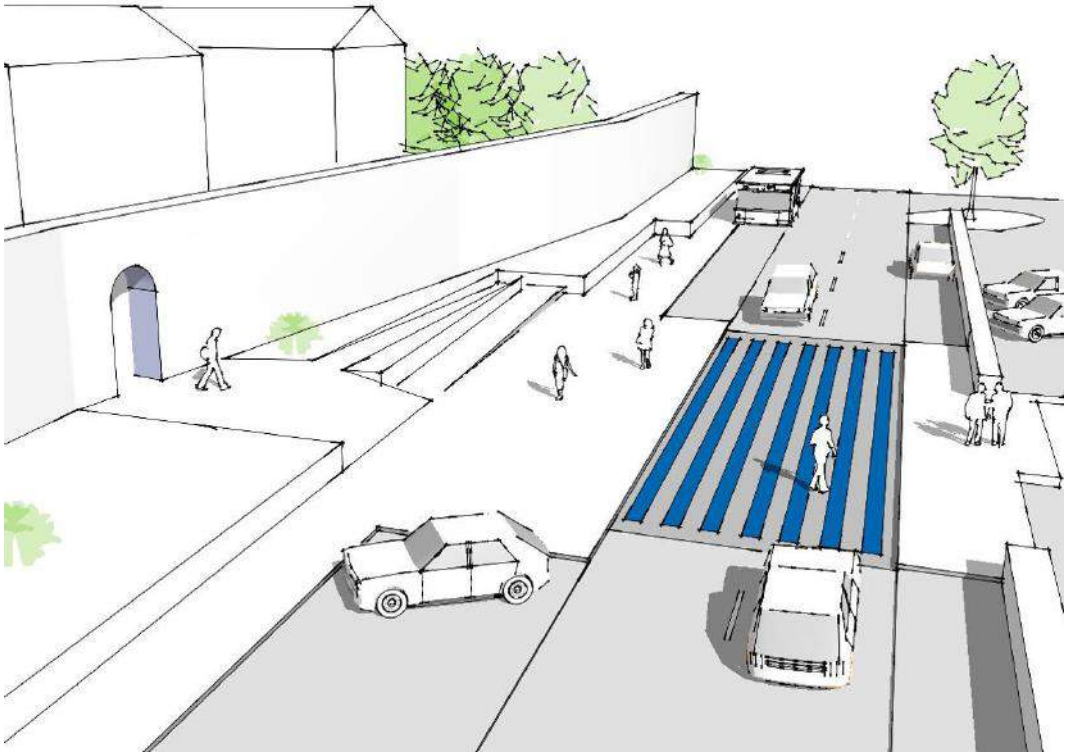
Es bestehen Konflikte von Radfahrern, Fußgängern und Kfz-Verkehr. Besonders der Schülerverkehr ist davon betroffen.

Zielsetzung ist die Förderung des Fußverkehrs und des Radverkehrs, sowie Barrierefreiheit und die Steigerung der Aufenthaltsqualität.

7.3.1 Variante 1 - Zebrastreifen

In Variante 1 wird die vorhandene Aufpflasterung in einen Zebrastreifen umgewandelt. Der Fußverkehr bekommt dadurch Vorrang eingeräumt, was die Verbindung von der Altstadt zum ZOB stärkt. Der Zebrastreifen wirkt dadurch auch als Verringerung der Barrierewirkung der Wallstraße. Die Variante bringt vor allem einen hohen Qualitätsgewinn für Fußgänger.

Abbildung 74: Wallstraße Variante 1 - Zebrastreifen

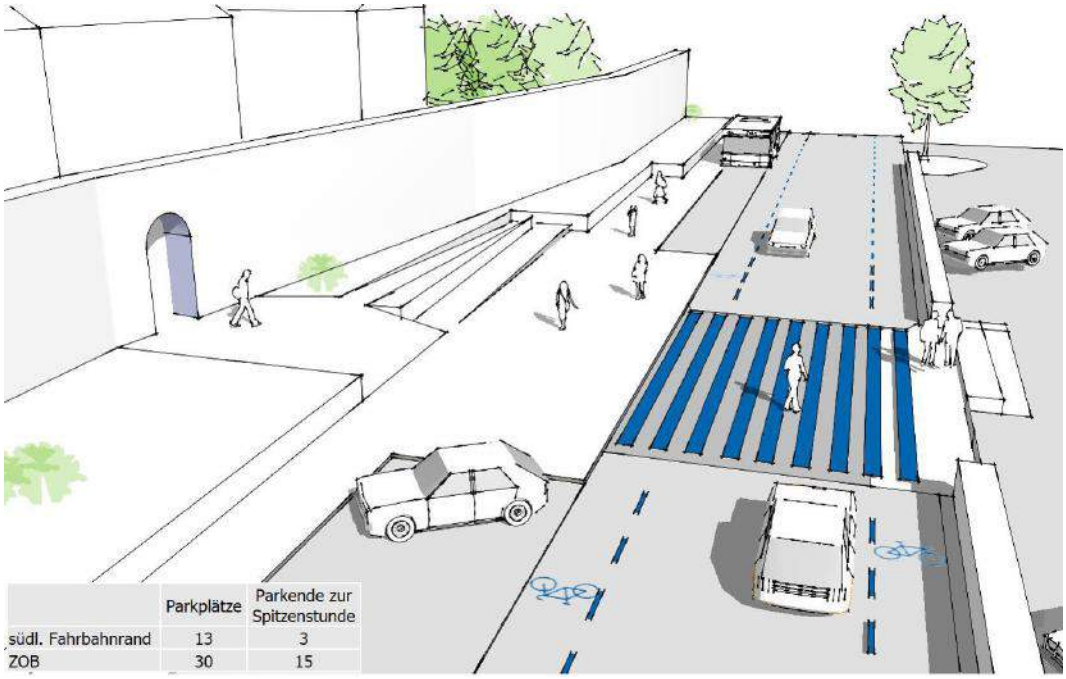


7.3.2 Variante 2 - Zebrastreifen + Schutzstreifen

In Variante 2 wird wie in Variante 1 (siehe Abbildung 74 auf Seite 87) ebenfalls die vorhandene Aufpflasterung in einen Zebrastreifen umgewandelt.

Ergänzend wird ein Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt. Dafür müssten 13 Parkplätze am südlichen Fahrbahnrand entfernt werden (ausreichend Kapazitäten zur Kompensation bestehen auf dem Parkplatz am ZOB). Die Variante bringt einen hohen Qualitätsgewinn für Fußgänger und Radfahrer. Besonders auch Schüler würden von dieser Variante profitieren.

Abbildung 75: Wallstraße Variante 2 - Zebrastreifen + Schutzstreifen



7.3.3 Sichtbarkeit vorhandener Zebrastreifen (Höhe Holzhäuser Straße)

Der vorhandene Zebrastreifen auf der Wallstraße (Höhe Holzhäuser Straße) liegt direkt auf der Kuppe und ist für Pkw-Fahrer nur schlecht wahrnehmbar (siehe Abbildung 76).

Abbildung 76: Geringe Wahrnehmbarkeit Zebrastreifen Wallstraße/ Holzhäuser Straße)

Um die Wahrnehmbarkeit zu verbessern, wird empfohlen an geeigneter Stelle eine Markierung auf die Fahrbahn aufzubringen.

Abbildung 77: Empfehlung zur besseren Wahrnehmbarkeit des Zebrastreifens an der Wallstraße/ Holzhäuser Straße

7.4 Maßnahmenfeld Ziegenhainer Straße

An der Ziegenhainer Straße besteht aufgrund der anliegenden Geschäfte und der Theodor-Heuss-Schule (THS) ein erhöhter Querungsbedarf. In der Straße ist die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 km/h angeordnet. In der Spitzenstunde am Nachmittag wurden ca. 685 Fahrzeuge erhoben. Davon waren 35 Fahrzeuge dem SV zuzuordnen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

Es bestehen Konflikte von Fußgängern und Radfahrern mit dem Kfz-Verkehr. Dies betrifft auch besonders den Schülerverkehr.

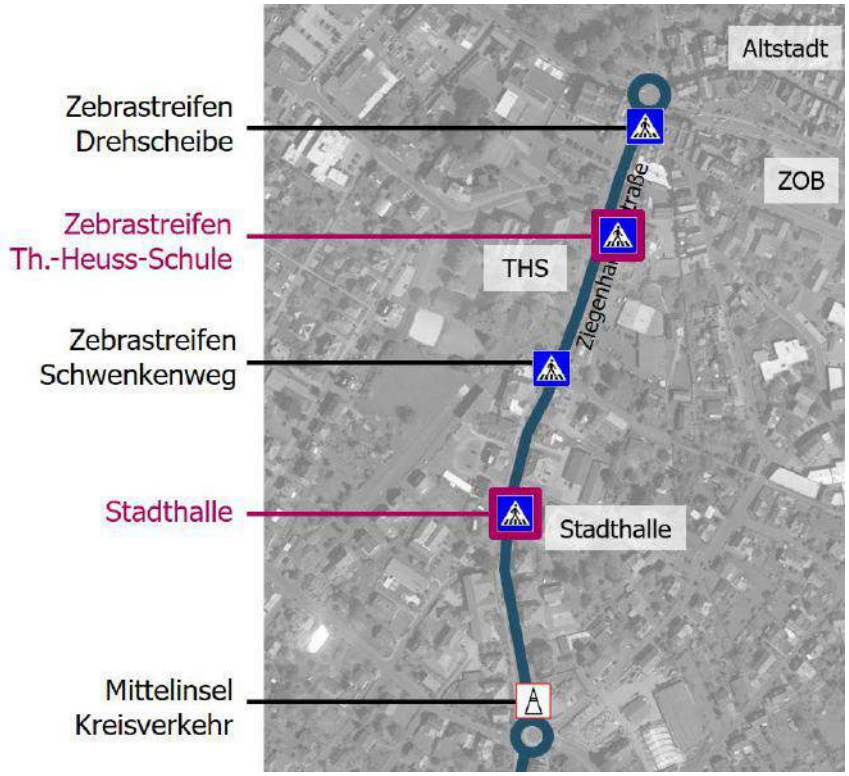
Zielsetzung ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität, die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie die Herstellung von Barrierefreiheit.

7.4.1 Anlage zusätzliche Zebrastreifen

Es wird empfohlen, an den wichtigen Querungsstellen für Fußgänger zusätzlich Zebrastreifen anzulegen. Der höchste Bedarf wurde dabei auf Höhe der Theodor-Heuss-Schule und der Stadthalle identifiziert.

Die Zebrastreifen sollten ergänzend zu den bestehenden an der Drehscheibe und auf Höhe Schwenkenweg installiert werden (siehe Abbildung 78).

Abbildung 78: Anlage zusätzliche Zebrastreifen in der Ziegenhainer Straße



7.4.2 Anlage Zebrastreifen am Kreisverkehr Konrad-Muth-Straße

Es wird empfohlen, an dem Kreisverkehr Konrad-Muth-Straße an sämtlichen Knotenarmen Zebrastreifen zu installieren. Aktuell ist nur an der südlichen Ausfahrt ein Zebrastreifen vorhanden. Ergänzend sind bereits an der nördlichen und der östlichen Ausfahrt eine Mittelinsel vorhanden.

Zielsetzung ist die Förderung des Fußverkehrs.

> *„Innerhalb bebauter Gebiete sollen die Überquerungsstellen (an Kreisverkehren) als Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) ausgebildet werden“* [38]

7.5 Maßnahmenfeld Tempo 30 (Ziegenhainer Straße, Kasseler Straße, Parkstraße)

In der Ziegenhainer Straße, der Kasseler Straße und der Parkstraße besteht die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 km/h für den Kfz-Verkehr. Aufgrund der vielen Anliegenden Nutzungen, wie Schulen, Pflegeeinrichtungen und Kindergärten ist diese Höchstgeschwindigkeit nicht angemessen.

In der VwV-StVO heißt es dazu Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit sinngemäß:[39] Tempo 30 km/h ist anzuordnen an Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.

Die Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen.

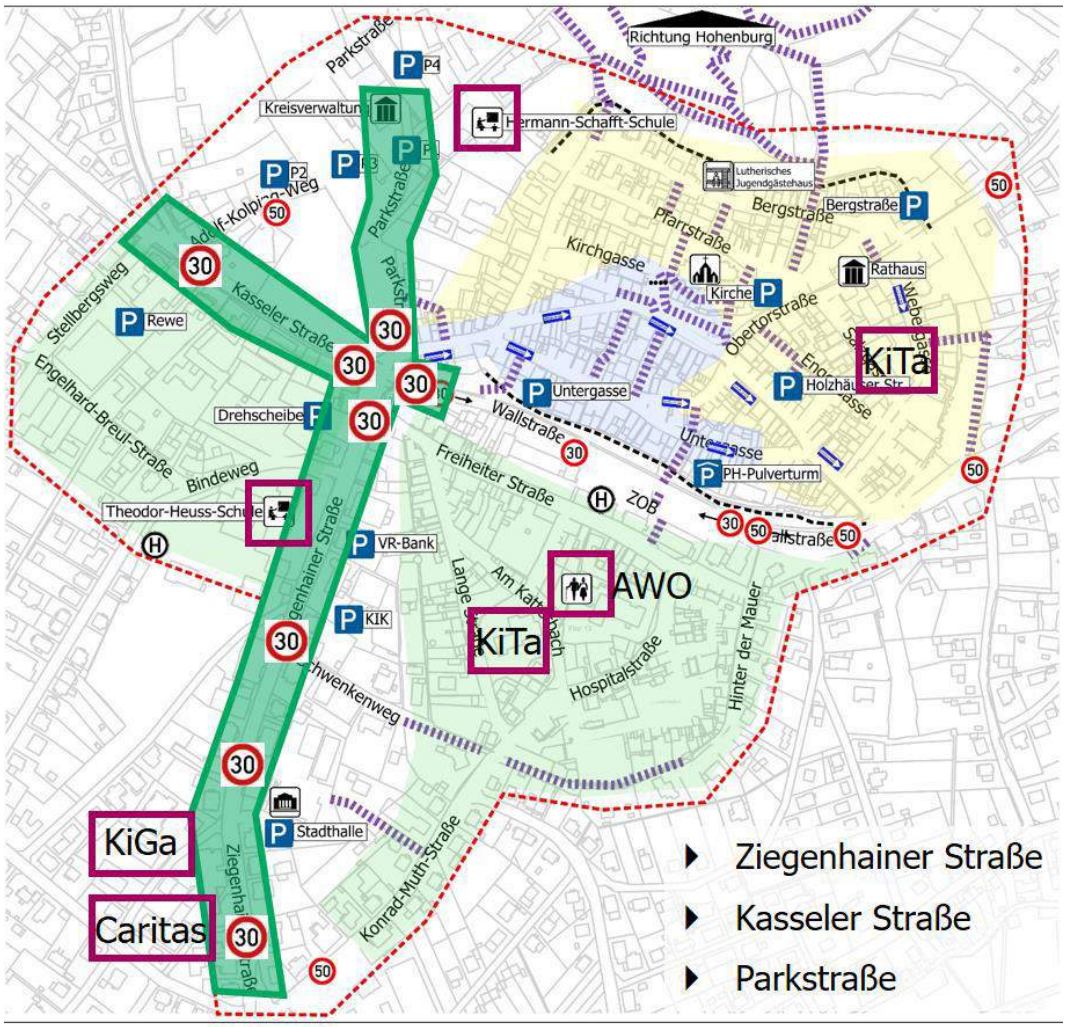
Zielsetzung ist die Förderung des Fußverkehrs und des Radverkehrs und die Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Die Einführung von Tempo 30 lässt sich aufgrund der angrenzenden Nutzungen in der Ziegenhainer Straße, der Kasseler Straße und der Parkstraße (siehe Abbildung 79) begründen und wird empfohlen.

[38] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV; Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Köln 2006

[39] Vgl. VwV-StVO; Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 13 XI

Abbildung 79: Empfehlung zur Anordnung von Tempo 30 in der Ziegenhainer Straße, der Kasseler Straße und der Parkstraße



7.6 Maßnahmenfeld Sonstiges

In diesem Maßnahmenfeld sind Handlungsempfehlungen verortet, die sich zu keinen der genannten Maßnahmenfeldern unterordnen lassen.

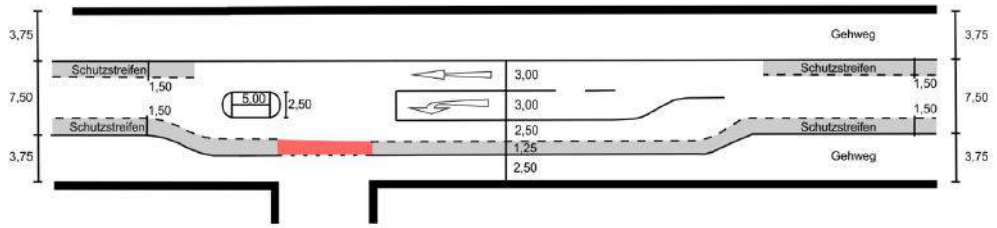
7.6.1 Anlage Schutzstreifen in Kasseler Straße

In der Kasseler Straße besteht die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Das führt zu Konflikten von Rad- und Kfz-Verkehr.

Zielsetzung ist die Förderung des Fußverkehrs und des Radverkehrs.

Es wird empfohlen, Schutzstreifen anzulegen. Berücksichtigt werden sollte die zusätzliche Abbiegespur, die im Rahmen des Umbaus zum Einkaufzentrum auf dem alten Ulrich Gelände benötigt wird. Ergänzend sollte eine Mittelinsel installiert werden, um Fußgängern die Querung über die Kasseler Straße zu erleichtern.

Abbildung 80: Anlage eines Schutzstreifens mit Mittelinsel in der Kasseler Straße



Entwurf – Kasseler Straße
Schutzstreifen, Mittelinsel (IKS)

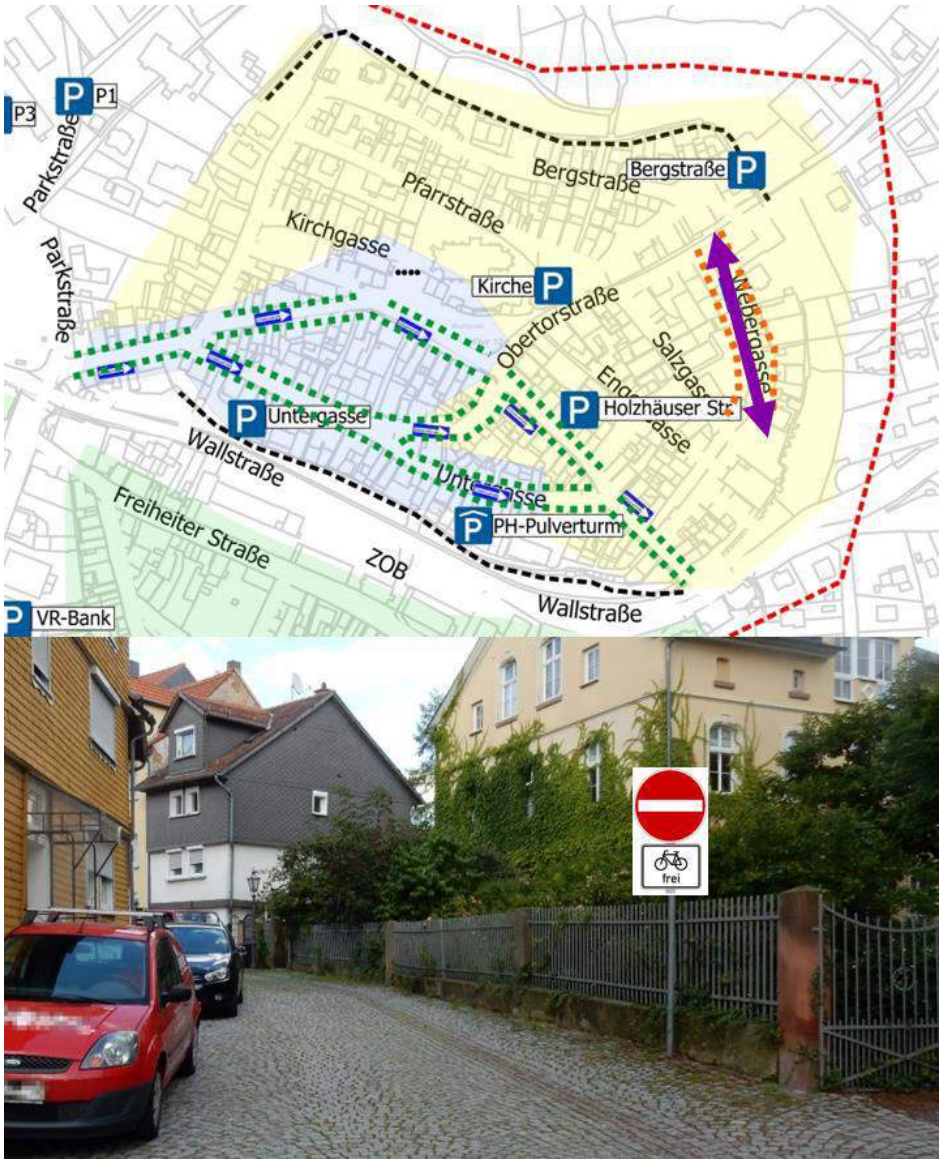
7.6.2 Freigabe der Einbahnstraße Webergasse in Gegenrichtung für den Radverkehr

Die Webergasse ist eine Einbahnstraße mit der Höchstgeschwindigkeit Tempo 20 km/h. Die Einbahnstraße ist nicht für den Radverkehr freigegeben.

Zielsetzung ist die Förderung des Radverkehrs.

Zur Entwicklung eines durchgängigen Netzes für den Radverkehr sollte die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Zur Umsetzung müsste das Schild „Fahrrad frei“ (ZZ 1022-10 StVO) ergänzt werden (siehe Abbildung 81).

Abbildung 81: Freigabe der Einbahnstraße Webergasse in Gegenrichtung für den Radverkehr



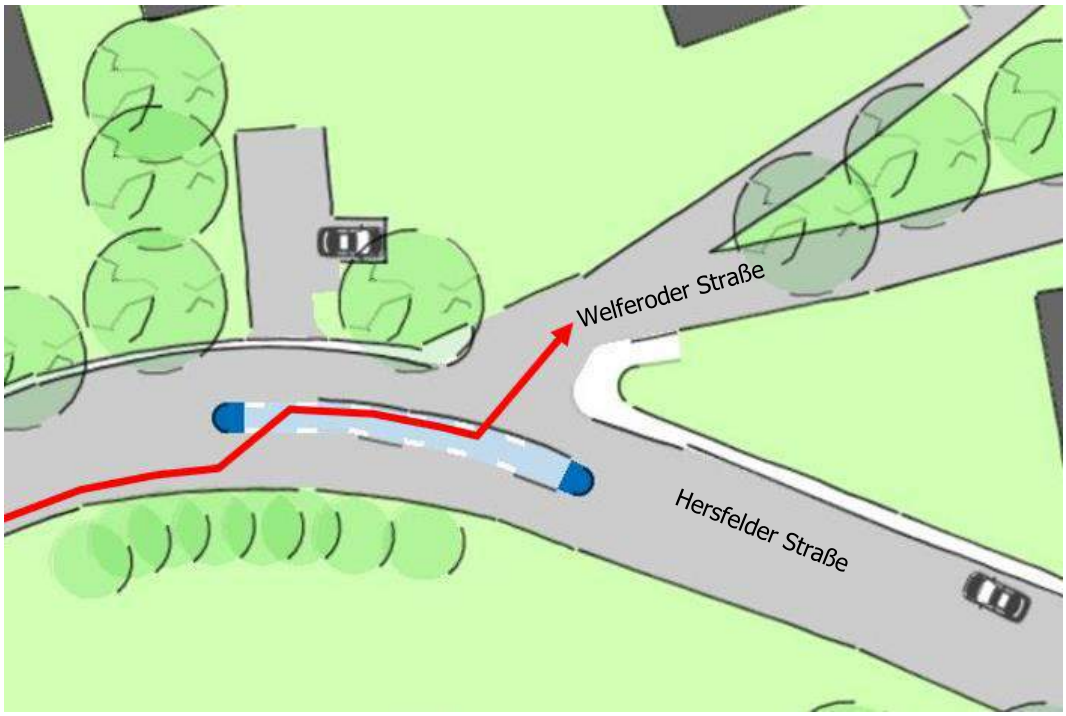
7.6.3 Gesichertes Linksabbiegen für Radfahrer von der Hersfelder Straße in die Welferoder Straße

Auf der Hersfelder Straße besteht die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Das Linksabbiegen in die Welferoder Straße befindet sich mitten in einer Kurve. Durch die eingeschränkte Sicht beim Linksabbiegen entstehen gefährliche Situationen für Radfahrer.

Zielsetzung ist die Förderung des Radverkehrs.

Empfohlen wird die Anlage eines Abbiegestreifens für den Radverkehr, wodurch das gesicherte Linksabbiegen gewährleistet wird.

Abbildung 82: Anlage eines Abbiegestreifens für den Radverkehr



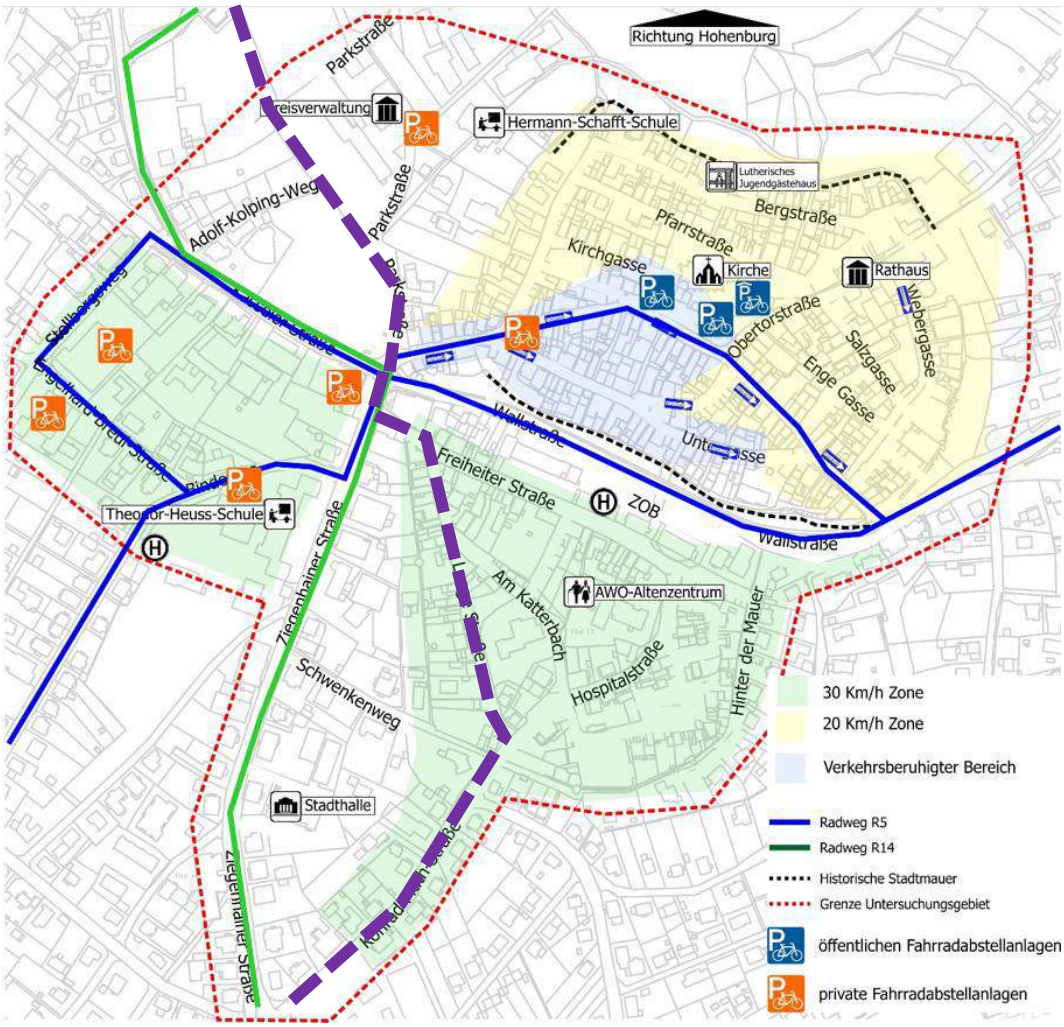
7.6.4 Mögliche Verlagerung des Radweg R14 entlang des Stadtparks

Der Radweg R14 verläuft aktuell über die Kasseler Straße. Aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen besteht keine komfortable Verbindung für Radfahrer.

Zielsetzung ist die Förderung des Radverkehrs.

Es besteht die Möglichkeit, den Radverkehr über die Parkstraße entlang des Stadtparks laufen zu lassen. Diese Möglichkeit sollte in einem übergeordneten Konzept geprüft werden. In diesem Rahmen sollte auch die Verlegung von der Ziegenhainer Straße durch das Freiheiter Quartier, über die Lange Straße, geprüft werden.

Abbildung 83: Mögliche Verlagerung des Radweg R14 entlang des Stadtparks



7.6.5 Optimierung der Sackgassen-Beschilderung

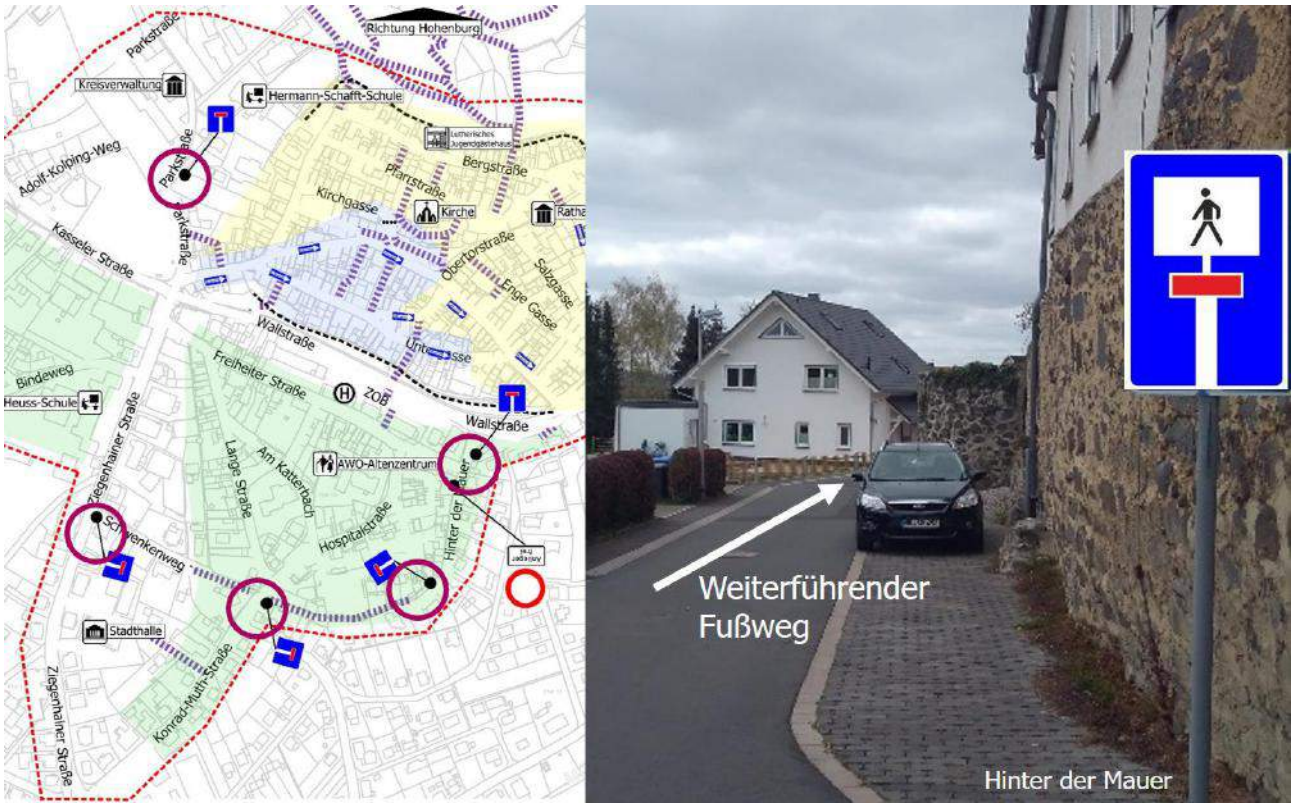
In fünf Straßen im Untersuchungsgebiet (siehe Abbildung 85) sind Sackgassen beschildert. In keiner dieser Beschilderungen ist die Durchlässigkeit für Fußgänger dargestellt, obwohl vorhanden.

Zielsetzung ist die Förderung des Fußverkehrs.

Abbildung 84: Verwendete Beschilderung ohne angezeigte Durchlässigkeit für Fußgänger

Es wird empfohlen, an sämtlichen Sackgassen im Untersuchungsgebiet eine Beschilderung mit dem Zeichen 357-50 StVO (siehe Abbildung 85) einzuführen, um die Durchlässigkeit für Fußgänger anzuzeigen.

Abbildung 85: Empfohlene Optimierung der Sackgassen-Beschilderung



7.6.6 Verbesserung der Situation für Schüler am Bindeweg

Am Bindeweg werden, besonders zu den Abholzeiten, die schmalen Gehwege durch Elterntaxis zugeparkt. Das führt zu gefährlichen Situationen für Schüler und Fußgänger.

Zielsetzung ist die Förderung des Fußverkehrs.

Um die Situation zu entschärfen wird folgendes Maßnahmenpaket empfohlen:

- Vermehrte Kontrollen
- Aufklärungskampagne
- Temporäre Sperrung (kurzfristig)
- Dauerhafte Sperrung (langfristig)

Abbildung 86: Auf dem Gehweg parkende „Elterntaxis" im Bindeweg

7.6.7 Optimierung der Barrierefreiheit am ZOB

Der ZOB ist aktuell an den Bussteigen auf der gesamten Länge mit dem „Kasseler Sonderbord“ ausgestattet, um einen barrierefreien Einstieg zu gewährleisten. Allerdings ist dadurch der Bussteig von der Altstadt kommend nur mit Umwegen zu erreichen.

Zielsetzung ist ein barrierefreier komfortabler Zugang zum ÖPNV.

Es wird empfohlen, das Kasseler Sonderbord durch ergänzende Gehwegabsenkungen zu durchbrechen und dadurch komfortable Zugänge für mobilitätseingeschränkte Menschen zu schaffen. In diesem Zusammenhang sollte die Organisation und Gestaltung des ZOB im Rahmen eines gesamtstädtischen Konzepts zum ÖPNV überprüft werden.

Abbildung 87: Ergänzende Gehwegabsenkungen am ZOB

7.6.8 Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich Am Katterbach

Die Straße Am Katterbach hat im nördlichen Bereich keinen Gehweg (Netzlücke). Durch die angrenzenden KiTa und eine Senioreneinrichtung ist eine sichere und eindeutige Lösung für Fußgänger jedoch notwendig. Aktuell besteht hier Tempo 30 km/h.

Zielsetzung ist die Förderung des Fußverkehrs.

Es wird empfohlen, einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten und Fußgängern Vorrang einzuräumen. Um vorhandene Parkplätze zu erhalten, wäre eine Abmarkierung dieser nötig.

Abbildung 88: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs Am Katterbach

7.6.9 Verbindung Fuß-/ Radweg von Hinter der Mauer zum Steinweg

Aktuell besteht eine Verbindung von Hinter der Mauer zum Steinweg nur über die Wallstraße (über eine Treppe).

Zielsetzung die die Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Die Anlage einer direkten und komfortablen Verbindung für Fußgänger und Radfahrer sollte als mittel- langfristige Maßnahme im Rahmen eines Gesamtkonzeptes geprüft werden.

7.6.10 Neubau KiTa in der Webergasse

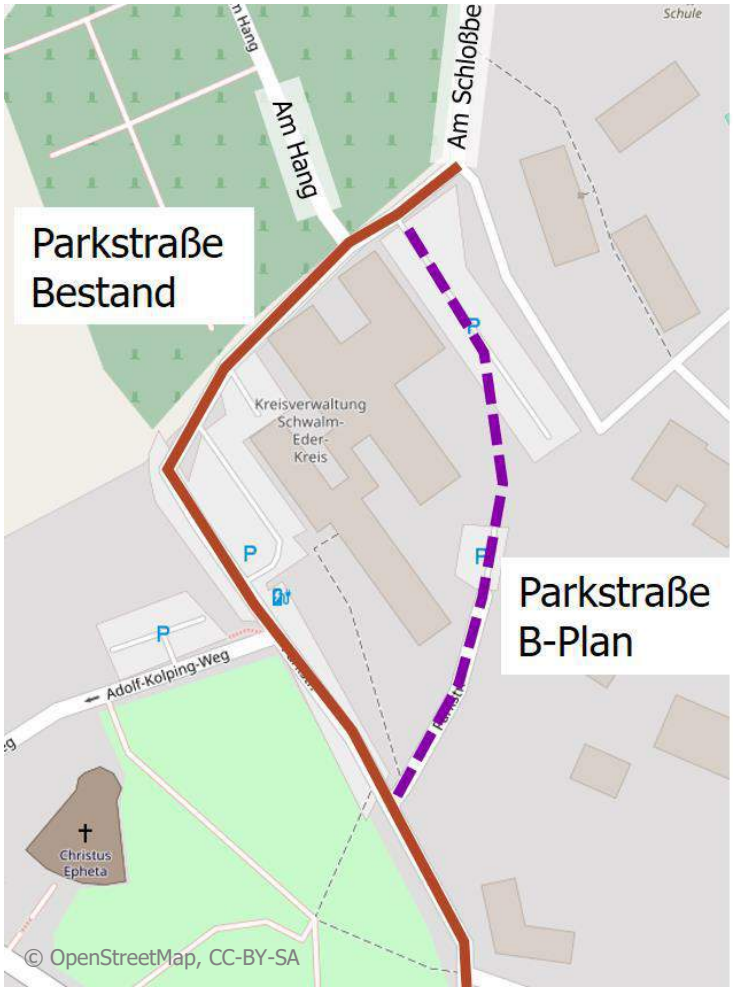
An der Ecke Salzgasse/ Webergasse ist eine KiTa in Bau. Direkt angrenzend bestehen drei Parkplätze, die dem Ärztehaus zugeordnet sind. Um Eltern eine Möglichkeit zu geben, Ihre Kinder an der KiTa abzuliefern, wird empfohlen diese Parkplätze als „Elternhaltestelle“ auszuweisen.

Abbildung 89: Anlage einer „Elternhaltestelle“ für den Neubau der KiTa in der Webergasse

7.6.11 Überprüfung der Führung der Parkstraße

Aktuell führt die Parkstraße westlich der SEK vorbei. Entsprechend dem Bebauungsplan sollte diese östlich entlanggeführt werden. Hier sollte geprüft werden, ob der Bebauungsplan an die aktuelle Situation angepasst werden kann.

Abbildung 90: Führung der Parkstraße im Bestand und nach dem Bebauungsplan



7.6.12 Führung des ÖPNV auf den Marktplatz

Der Busverkehr im Untersuchungsgebiet wird aktuell über die Haltestelle ZOB organisiert. Ausnahme bildet die Schulbushaltestelle am Bindeweg. Der ZOB stellt somit auch den zentralen Umsteigepunkt in Homberg (Efze) dar.

Hier wurde im Rahmen der Diskussion angeregt, den Bus über den Markplatz zu führen. Dies sollte in Rahmen eines gesamtstädtischen Konzeptes überprüft werden.

7.6.13 Stadtmauerdurchbruch Wallstraße

Weiter kam im Rahmen der Diskussion die Anregung, von der Wallstraße einen Mauerdurchbruch zu schaffen, um die Problematik des Durchgangsverkehrs über den Markt zu verringern.

Dies dürfte allerdings aus Denkmalschutzgründen ausgeschlossen sein.

7.7 Maßnahmenfeld Daueraufgaben

Unter das Maßnahmenfeld Daueraufgaben fallen Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen, die kontinuierlich und fortlaufen umgesetzt werden sollten. Die Maßnahmen sind deshalb in ihrer Zielsetzung auch langfristig angesetzt.

7.7.1 Herstellung Barrierefreiheit

Im gesamten Untersuchungsgebiet fehlen taktile Leitsysteme sowie Bordsteinabsenkungen. Auch unebene Oberflächen (u.a. Kopfsteinpflaster) sind problematisch für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollator, Seheingeschränkte).

Zielsetzung ist die langfristige Herstellung von Barrierefreiheit, mindestens auf den wichtigen Achsen.

Abbildung 91: Beispiel einer glatten Gehbahn in historischem Kopfsteinpflaster

Bei Planung und Umsetzung anstehender (Bau-) Arbeiten sollten dafür folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Barrierefreiheit herstellen
- Nachrüstung Gehbahn mit glatter Oberfläche (in Bereichen mit Kopfsteinpflaster)
- Taktile Leitsysteme und Bordsteinabsenkungen
- Einheitliches und hochwertiges Mobiliar einführen

Die Maßnahmen sollen so umgesetzt werden, dass das Stadtbild (besonders der Altstadt) erhalten bleibt.

7.7.2 Mobilitätsmanagement

Die bereits angefangene Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Mobilität (Mobilitätstag, Einbezug Schule) sollte fortgeführt und verstetigt werden.

Zielsetzung ist die Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Mögliche Maßnahmen könnten folgende Punkte sein:

- Faltblätter für Kfz- und Radverkehr zum Thema Einbahnstraßen
- Faltblätter für Kfz-Verkehr und Handel zum Thema Parken
- Informationsveranstaltungen
- Mobilitätstage

Abbildung 92: Zeitungsartikel Bürgerinformationsveranstaltung

Wir in Homberg (Efze)

Bürgerinformationsveranstaltung:

?ukunftsfähige Mobilität im Gespräch - sehr informativ und Schüler sehr engagiert

Beschäftigten sich im Wahlunterricht intensiv mit dem Thema E-Mobilität: die Schülerinnen und Schüler der THS. Sie trugen ihre Ergebnisse am 12. Juni 2017 während der Bürgerinformationsveranstaltung in der Stadthalle überzeugend vor. Das fanden auch (v.li.n.re.): Lehrer Hans-Joachim Schwietering (hinten), Klimaschutzmanagerin Helene Pankratz (am E-Bike links), Andreas Schmitz (Mitte, IKS Kassel) und Pfarrer Dirk Glitzenhirn (hinten). Fotos: Uwe Dittmer

8 Anhang

8.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Parkraumkonzept (2001) 5
Abbildung 2: Untersuchungsgebiet 6
Abbildung 3: Fußverkehrsstärken in Abhängigkeit der Nutzungen 7
Abbildung 4: ZOB nach Schulschluss 8
Abbildung 5: Quell- und Zielorte/ Nutzungen 10
Abbildung 6: Vorhandene Querungsanlagen 11
Abbildung 7: Schulwegplan der Stellbergschule 12
Abbildung 8: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall) 14
Abbildung 9: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts 14
Abbildung 10: Barrierefreie Gehweggestaltung an Knotenpunkten 15
Abbildung 11: Illegales Gehwegparken am Marktplatz 16
Abbildung 12: Angebot Ruhepunkte Am Marktplatz 18
Abbildung 13: von Links: Bischofstraße mit Treppe auf dem Gehweg, Wallstraße mit Engstelle 19
Abbildung 14: Mangelkarte Wegbreite / Hindernisse 20
Abbildung 15: Konflikte mit Kfz 21
Abbildung 16: Mängel hinsichtlich Barrierefreiheit 22
Abbildung 17: von links: Wallstraße, Marktgasse 23
Abbildung 18: von links: Am Katterbach; Engelhard-Breul-Straße 23
Abbildung 19: Netzlücken 24
Abbildung 20: Ruhepunkte/ Sitzgelegenheiten 25
Abbildung 21: Beschilderung der Sackgassen 26
Abbildung 22: Radwegenetz um die Kreisstadt Homberg (Efze) 28
Abbildung 23: Auswahl geeigneter Führungsformen für den Radverkehr 30
Abbildung 24: Breitenmaße von radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen 31
Abbildung 25: Überdachte Abstellanlage mit E-Ladestation (Ludwigsburg) und Fahrradbügel am Marktplatz in Homberg (Efze) 32
Abbildung 26: Negatives Beispielbild „Felgenkiller" (Herzogenaurach) 33
Abbildung 27: Radwegeachsennetz 34
Abbildung 28: Radwegenetz inklusive Beschilderung 35
Abbildung 29: Private und öffentliche Radabstellanlagen im UG 36
Abbildung 30: Einbahnstraßen (Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung) 37

Abbildung 31: Untersuchungsgebiet und Teilgebiete Parken 39
Abbildung 32: Öffentliche Parkplätze – Anzahl und Bewirtschaftung Gesamtgebiet (Bestand: 757 Parkplätze) 40
Abbildung 33: Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung 41
Abbildung 34. Öffentliche Parkplätze – Anzahl und Bewirtschaftung Altstadt (Bestand: 244 Parkplätze) 42
Abbildung 35: Öffentliche Parkplätze – Anzahl und Bewirtschaftung Süd-West (Bestand) 505 Parkplätze 42
Abbildung 36: von links: Pfarrstraße (gebührenpflichtig), Marktplatz (Parkscheibe), ... 43
Abbildung 37: Kennzeichenerhebung in Homberg (Efze) 45
Abbildung 38: Tagesganglinie Gesamtgebiet (757 Parkplätze) 47
Abbildung 39: Nutzergruppen Tagesverlauf im Gesamtgebiet (757 Parkplätze) 47
Abbildung 40: Nutzergruppen zur jeweiligen Spitzenstunde in den Teilgebieten zur Spitzenstunde 48
Abbildung 41: Tagesganglinie Altstadt (244 Parkplätze) 48
Abbildung 42: Tagesganglinie Südwest (505 Parkplätze) 49
Abbildung 43: Auslastung private, öffentlich zugängliche Parkplätze und private Parkplätze 50
Abbildung 44: Regelkonformität 50
Abbildung 45: Auslastung zur Spitzenstunde 51
Abbildung 46: Auslastung um 2.00 Uhr nachts 52
Abbildung 47: Marktplatz 53
Abbildung 48: Untergasse 53
Abbildung 49: Bindeweg 53
Abbildung 50: Parkscheinautomaten im Gebiet 55
Abbildung 51: Neue Parkplätze auf dem ehemaligen Ulrich-Gelände 56
Abbildung 52: Parkleitsystem 57
Abbildung 53: Einbahnstraßenregelungen mit Zählstellen in der Altstadt 59
Abbildung 54: Quell-/ Ziel-/ Durchgangsverkehr 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr 61
Abbildung 55: Quell-/ Ziel-/ Durchgangsverkehr 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr 62
Abbildung 56: Quell-/ Ziel-/ Durchgangsverkehr zur Spitzenstunde vormittags (07.30-08.30 Uhr) 63
Abbildung 57: Quell-/ Ziel-/ Durchgangsverkehr zur Spitzenstunde nachmittags (16.30-17.30 Uhr) 64
Abbildung 58: HNA vom 22.02.17 - Einladung zur Mitarbeit im Arbeitskreis 66
Abbildung 59: Impressionen des Beteiligungsverfahrens 68
Abbildung 60: HNA vom 16.11.17 - Bürgerversammlung zum VEP 69

Abbildung 61: Vorschlag „Freie Wählergemeinschaft“: Geänderte Einbahnstraßenregelung 70
Abbildung 62: Vorschlag „Bürger für Homberg e.V.“ und „Pro Homberg Bürgerstiftung“: Neue Verkehrsführung 72
Abbildung 63: Z250 und ZZ2010-30 StVO (Durchfahrt verboten, Anlieger frei) 73
Abbildung 64: Marktplatz Stufe 1: Entfernung der Parkplätze am Marktplatz 76
Abbildung 65: Marktplatz Variante 2: Fußgängerzone am Marktplatz 77
Abbildung 66: Auslastung zur Spitzenstunde um 11.00 Uhr 78
Abbildung 67: Engstellen für Fußgänger in der Untergasse 79
Abbildung 68: Perspektivische Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs auf die historische Altstadt 80
Abbildung 69: Empfohlene Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs 82
Abbildung 70: Mögliche Flächen zur Anlage von Parkplätzen 83
Abbildung 71: Mögliche Standorte von E-Ladestationen 84
Abbildung 72: Empfohlene Standorte für Radabstellanlagen 85
Abbildung 73: Mögliche Ausstattung von E-Ladestationen für Fahrräder 86
Abbildung 74: Wallstraße Variante 1 - Zebrastreifen 87
Abbildung 75: Wallstraße Variante 2 - Zebrastreifen + Schutzstreifen 88
Abbildung 76: Geringe Wahrnehmbarkeit Zebrastreifen Wallstraße/ Holzhäuser Straße) 89
Abbildung 77: Empfehlung zur besseren Wahrnehmbarkeit des Zebrastreifens an der Wallstraße/ Holzhäuser Straße 89
Abbildung 78: Anlage zusätzliche Zebrastreifen in der Ziegenhainer Straße 90
Abbildung 79: Empfehlung zur Anordnung von Tempo 30 in der Ziegenhainer Straße, der Kasseler Straße und der Parkstraße 92
Abbildung 80: Anlage eines Schutzstreifens mit Mittelinsel in der Kasseler Straße 93
Abbildung 81: Freigabe der Einbahnstraße Webergasse in Gegenrichtung für den Radverkehr 94
Abbildung 82: Anlage eines Abbiegestreifens für den Radverkehr 95
Abbildung 83: Mögliche Verlagerung des Radweg R14 entlang des Stadtparks 96
Abbildung 84: Verwendete Beschilderung ohne angezeigte Durchlässigkeit für Fußgänger 97
Abbildung 85: Empfohlene Optimierung der Sackgassen-Beschilderung 97
Abbildung 86: Auf dem Gehweg parkende „Elterntaxis“ im Bindeweg 98
Abbildung 87: Ergänzende Gehwegabsenkungen am ZOB 99
Abbildung 88: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs Am Katterbach 100
Abbildung 89: Anlage einer „Elternhaltestelle“ für den Neubau der KiTa in der Webergasse 101
Abbildung 90: Führung der Parkstraße im Bestand und nach dem Bebauungsplan 102
Abbildung 91: Beispiel einer glatten Gehbahn in historischem Kopfsteinpflaster 104
Abbildung 92: Zeitungsartikel Bürgerinformationsveranstaltung 105

8.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fahrradabstellanlagen 37

Tabelle 2: Öffentlich zugängliche Stellplätze im UG 44

Tabelle 3: 4 Stufen zur Zielerreichung im Maßnahmenfeld Altstadt 75

8.3 Literatur / Quellen

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

ANP Architektur- und Planungsgesellschaft mbH; Städtebaulicher Rahmenplan - Südliche und Westliche Innenstadt/ Kreisstadt Homberg (Efze). Kassel 2016

Dankmar Alrutz, Wolfgang Bohle u.a.; Flächenansprüche von Fußgängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 71. Bergisch-Gladbach 1999

Fischer, Mandy; Hierarchisierung von Fußwegenetzen. Diplomarbeit an der TU Dresden. Dresden 2004 (Betreuung u.a. Andreas Schmitz)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS. Köln 2015

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete – ESG. Köln 2011, S. 35

Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015

KEEA Klima und Energieeffizienz Agentur UG haftungsbeschränkt; Integriertes Klimaschutzkonzept für die Kreisstadt Homberg (Efze). Kassel 2015

Landesstiftung „Miteinander in Hessen"/ Herbert Quandt-Stiftung; „Land mit Zukunft" Ergebnisbericht zum Bürger-Dialog für Homberg (Efze) am 22. Juli 2015 in der Stadthalle. Berlin 2015

Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2011

Straßenverkehrsordnung (StVO) und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung – VwV-StVO

Universität Gesamthochschule Kassel; Homberg (Efze) Parkraumkonzept. Kassel 2001

IKS Mobilitätsplanung

Science Park - Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de