

Stadt Bad Wildungen

Verkehrskonzept Bad Wildungen Altstadt

Endbericht



Stadt Bad Wildungen

Verkehrskonzept für die Bad Wildunger Altstadt

- Endbericht -

Auftraggeber:

Stadt Bad Wildungen

Am Markt 1

34537 Bad Wildungen



Auftragnehmer:

IKS Mobilitätsplanung

UG (haftungsbeschränkt)

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)

andreas.schmitz@iks-planung.de

0561 - 953 79 676

Kassel, den 24. Juli 2023

© IKS Mobilitätsplanung 2022

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

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

K:\172_Bad Wildungen Verkehrskonzept Altstadt\Bericht\172_Bericht Verkehrskonzept Bad Wildungen Altstadt V5.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung / Anlass	1
2	Vorhandene Konzepte und Planungen	2
2.1	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)	2
2.2	(Alt-)Stadträume für Fußgänger	3
2.3	Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen	5
2.4	Verbindung Altstadt - Schloss Friedrichstein	6
2.5	Leitbild Kreis Waldeck-Frankenberg	7
2.6	Umgestaltung Rathausplatz	7
2.7	Bebauung Brunnenstraße 59	9
3	Bestandserhebung und Analyse	10
3.1	Unfallauswertung	10
3.2	Online-Beteiligung	12
3.3	Fußverkehr	15
3.4	Radverkehr	24
3.5	Kfz-Verkehr	29
3.6	ÖPNV	38
3.7	Zusammenfassende Bewertung der Bestandserhebung	41
3.8	Erfassung des ruhenden Verkehrs	43
4	Ideenwerkstatt	58
5	Ziele, Strategien und Handlungsfelder	60
6	Maßnahmen	61
6.1	Fußverkehr	61
6.2	Radverkehr	63
6.3	Kfz-Verkehr	69
6.4	Ausbau alternativer Mobilität	79
6.5	Monitoring und Qualitätssicherung	81
7	Maßnahmensteckbriefe	82
8	Anhang Verzeichnisse	99
8.1	Literatur- und Quellenverzeichnis	99
8.2	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	101

1 Einleitung / Anlass

Die Stadt Bad Wildungen wurde Ende 2019 in das bundesweite Förderprogramm „Lebendige Zentren“ aufgenommen. Dafür wurde ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) entwickelt. Auf Basis des ISEK hat die Stadt das Planungsbüro IKS Mobilitätsplanung mit der Erstellung eines Verkehrskonzepts für die Bad Wildunger Altstadt beauftragt.

Als bundesweit zweitgrößte Kurstadt mit bis zu 1,5 Millionen Übernachtungen bietet Bad Wildungen ein umfangreiches Aufkommen an Kurgästen und Tourismus. Mit dem Umbau des „Scharniers“ und des Altstadtrings wurden bereits diverse Verkehrskonzepte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität umgesetzt.

Diese Untersuchung dient, aufbauend auf das von IKS Mobilitätsplanung entwickelte Nahmobilitätskonzept und das ISEK, der Erfassung, Analyse und Bewertung der vorhandenen Angebote der Verkehrsarten

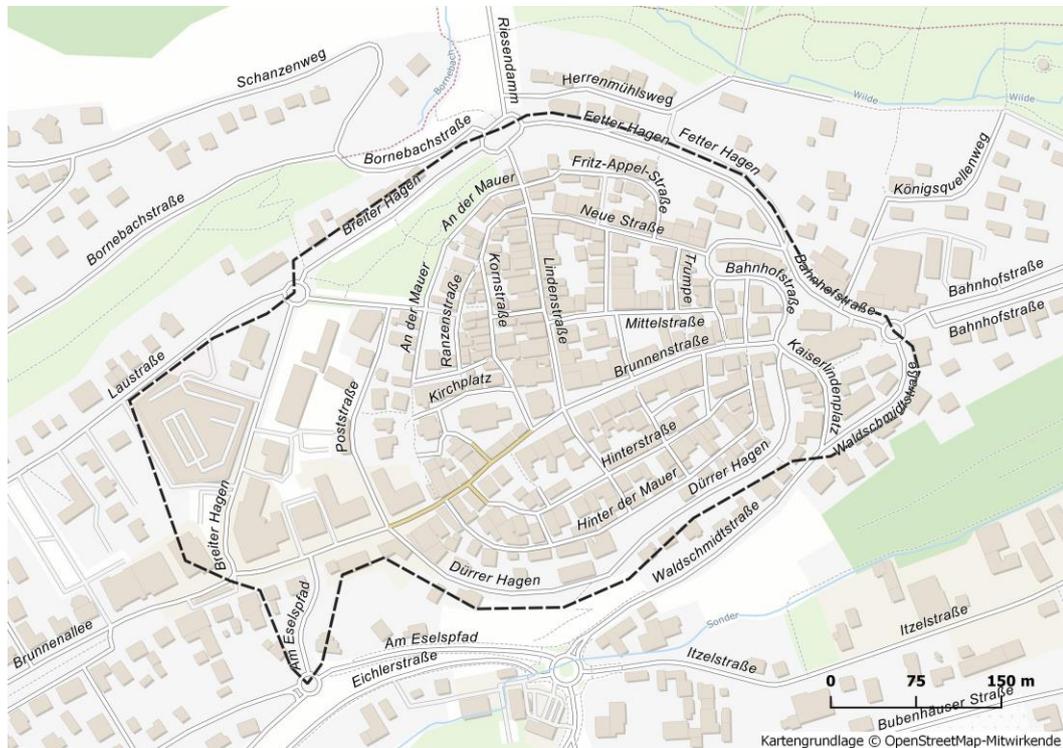
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet (siehe Abbildung 1) umfasst die Bad Wildunger Altstadt. Es ist umschlossen von und beinhaltet den Altstadtring entlang der Straßen

- Waldschmidtstraße (zwischen Kaiserlindenplatz und Bahnhofstraße)
- Bahnhofstraße (zwischen Waldschmidtstraße und Fetter Hagen)
- Fetter Hagen
- Breiter Hagen
- Am Eselpfad

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



2 Vorhandene Konzepte und Planungen

2.1 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Das ISEK¹ hat einen Planungshorizont bis 2035 und beinhaltet die Bereiche Wohnen, Gewerbe, Gastronomie und Mobilität. Ziel ist eine Aufwertung der baulichen, gestalterischen und verkehrlichen Gestaltung der Altstadt.

Als wichtige Themenbereiche bezüglich des Verkehrs werden folgende genannt:

- Bedeutungsverlust der Innenstadt
- Aufenthaltsräume
- Falschparken
- Verlust der Marktplatzfläche durch Durchgangsverkehr

¹ DSK und Stadt + Handel; Altstadt Bad Wildungen - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept. Wiesbaden und Dortmund 2020

- Nicht genug Parkmöglichkeiten (besonders für die Anwohnerschaft)
- Zielgruppenspezifische Alleinstellungsmerkmale, vorrangig Tourismus und Kurbetrieb
- Hohe Belastung durch Autoverkehr, besonders Lärm und fehlende Verkehrssicherheit

Es werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Minimierung des Kfz-Verkehrs in der Brunnenstraße
- Neuordnung von Parkräumen und Optimierung des Stellplatzangebots
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fuß- und Radverkehr
- Attraktivität für den Radverkehr erhöhen (Beschilderung, Radweganbindung, Ladestationen)
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Überprüfung des ÖPNV-Bedarfs und Verlagerung von Bushaltestellen
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Herstellung weiterer Frei-/Grünflächen

2.2 (Alt-)Stadträume für Fußgänger

2019 wurde von Lena Palazzo an der Universität Kassel eine Masterarbeit zum Thema Fußverkehr in der Bad Wildunger Altstadt erarbeitet.²

Zielsetzung der Masterarbeit ist, die Verkehrs- und Parksituation über eine Gesamtbetrachtung zu verbessern und dafür Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zu entwickeln. Positiv bewertet wird in der Bad Wildunger Altstadt:

- eine gute Wegeführung und Erreichbarkeit
- Die Sicherheit der Kreisverkehre und Mittelinseln entlang des Altstadtrings

Bemängelt werden:

- fehlende Grünflächen
- fehlende Querungsmöglichkeiten der Straßen innerhalb der Altstadt

² Lena Palazzo; (Alt-) Stadträume für Fußgänger. Eine nachhaltige Entwicklung des Fußverkehrs im Altstadtgebiet von Bad Wildungen. Kassel 2019

- ein hohes Verkehrsaufkommen in den Straßen Brunnenstraße, Lindenstraße und Neue Straße
- ein unzureichendes Parkleitsystem
- fehlender Witterungsschutz an den Bushaltestellen
- bauliche Mängel an den Treppenanlagen

Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Mobilitätsstation am Kaiserlindenplatz
- Ausweitung, sowie klare Beschilderung und Markierung der verkehrsberuhigten Bereiche, besonders Brunnenstraße und Lindenstraße
- Einbahnstraßen in „Neue Straße“ und „Hinter der Mauer“ (zwischen Münzstraße und Leiterberg)
- Parkraummanagement durch Zonierung von Kosten und Höchstparkdauer
- Barrierefreie Treppenaufgänge
- Umgestaltung der Gehwege als „Komfortstreifen“ (ebene Oberfläche, Handläufe und Sitzgelegenheiten)
- Klare Beschilderung und Markierung der verkehrsberuhigten Bereiche
- Öffentlichkeitsarbeit
 - Werben lokaler Lieferservices
 - Dokumentation von Mängeln durch „Senior-Scouts“
 - Vernetzung von Verwaltung und Interessenvertretung, bspw. eine Arbeitsgruppe „Förderung des Fußverkehrs“
- Umfeldgestaltung
 - Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz
 - Gestalterische Ausstattungselemente, zum Beispiel Spielflächen und Bücher-schränke
 - Probearbeiten /-Wohnen in leerstehenden Erdgeschossflächen
 - Verbesserung der touristischen Wegweisung

2.3 Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen

Das Nahmobilitätskonzept³ befasst sich mit Fuß- und Radverkehr in Bad Wildungen. Es soll zu einer Verbesserung von Wegeverbindungen, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit beitragen. Das Konzept wurde von IKS Mobilitätsplanung im Jahr 2021 entwickelt. Die Untersuchungsergebnisse in Bezug auf die Altstadt werden in dieses Verkehrskonzept integriert.

Bezogen auf die Altstadt werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Angrenzend an die Fußgängerzone soll die Umleitung der Radverkehrs sichtbarer gestaltet werden. Östlich der Fußgängerzone in der Brunnenstraße und der Lindenstraße, sowie in der Poststraße, wird empfohlen, die Verkehrsberuhigung auszuweiten. Am Kaiserlindenplatz soll der Fußverkehr über einer Querungsanlage an die Brunnenstraße angebunden werden.
- Parkplätze sollen in den betroffenen Straßen reduziert werden, oder auch entfallen. Der parkende Verkehr soll in die umliegenden Parkhäuser verlagert werden.
- Der Bus- und Lieferverkehr soll weiterhin über die Brunnenstraße und Lindenstraße verkehren dürfen.
- Zwischen den Straßen Dürrer Hagen und Hinter der Mauer wird die Einrichtung einer Treppenverbindung auf Höhe des Turms „Roter Hahn“ empfohlen.
- Für den Radverkehr wird empfohlen, Radabstellanlagen in der Poststraße und ein Angebot von Mietfahrrädern einzurichten, und Einbahnstraßen (möglichst) in Gegenrichtung für den Radverkehr freizugeben
- Eine Verlagerung des Rad-Hauptnetz Hessens, das aktuell durch die Fußgängerzone geführt wird, soll veranlasst werden.
- Die Einbahnstraße Bahnhofstraße („Kaffeemühle“) soll, mindestens zwischen Neue Straße und Fetter Hagen, für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

³ IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen. Kassel 2021

2.4 Verbindung Altstadt - Schloss Friedrichstein

Nach dem ISEK soll zwischen der Altstadt und dem Schlossberg die Schaffung einer Fußwegeverbindung geprüft werden.⁴

Das Schloss Friedrichstein ist durch den Taleinschnitt der Wilde von der Altstadt abgeschnitten. In einer Machbarkeitsstudie wurde ein Konzept für eine mögliche Verbindung des Schlosses mit der Altstadt entwickelt. Ab dem Parkdeck Meerschlund wird vorgeschlagen über einen Steg eine Direktverbindung zum Schloss herzustellen (siehe Abbildung 2).

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen der Stadt vor, als nächster Schritt soll die Stadtverordnetenversammlung die weitere Vorgehensweise beschließen.⁵

Abbildung 2: Entwurf einer möglichen Verbindung zwischen Altstadt und Schloss Friedrichstein⁶



⁴ DSK und Stadt + Handel; Altstadt Bad Wildungen - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept. Wiesbaden und Dortmund 2020, S. 124ff

⁵ Stadt Bad Wildungen und ProjektStadt; <https://www.altstadt-bad-wildungen.de/projekte/projekt/verbindung-altstadt-und-schloss> [Zugriff: 10.01.2022]

⁶ Greenbox Landschaftsarchitekten; <https://www.facebook.com/100063502753641/posts/schlosssteg-bad-wildungen-das-bad-wildunger-schloss-liegt-im-stadtteil-altwildun/218983140228443/> [Zugriff: 02.12.2021]

2.5 Leitbild Kreis Waldeck-Frankenberg

Der Kreis Waldeck-Frankenberg definiert mit dem 2010 entwickelten Leitbild⁷ grundlegende Problem- und Handlungsfelder und entsprechende Zielvorgaben.

Es werden, für eine Förderung des Tourismus, als Ideen und Maßnahmen genannt, dass alternative Mobilitätsangebote bereitgestellt und die touristische Infrastruktur barrierefrei gestaltet werden sollen.

2.6 Umgestaltung Rathausplatz

Zu einer Erhöhung der Aufenthalts- und Erholungsqualität des Rathausumfelds soll nach dem ISEK der Markplatz Autofrei gestaltet werden. Ab Dezember 2021 wird eine Machbarkeitsstudie für die Umgestaltung des Rathausplatzes durchgeführt.⁸

Im Dezember 2018 wurde ein Entwurf für eine veränderte Gestaltung und Verkehrsführung entwickelt. Dabei soll der Straßenverkehr nördlich an das Rathaus angrenzend geführt werden (siehe Abbildung 3). Der Fußgängerbereich soll bis zum Marktbrunnen ausgeweitet und die Brunnenstraße östlich der Fußgängerzone sowie die Waisengasse sollen als Einbahnstraße ausgewiesen werden.

Eine räumliche Abtrennung der Kfz-Verkehrswege von der Fußgängerzone soll über einen versenkbaren Poller und eine Sitztreppe erfolgen. Dadurch kann jedoch eine Barrierewirkung zwischen der Fußgängerzone und der östliche Brunnenstraße entstehen.

⁷ Landkreis Waldeck-Frankenberg; Unser Landkreis - Unsere Zukunft. Leitbild Landkreis Waldeck-Frankenberg, 1. Entwurf. Korbach 2010

⁸ Stadt Bad Wildungen und ProjektStadt; <https://www.altstadt-bad-wildungen.de/projekte/projekt/umgestaltung-des-rathausumfeldes> [Zugriff: 10.01.2022]

Abbildung 3: Entwurf „Neuer Marktplatz“ (Stand 04.12.2018)⁹

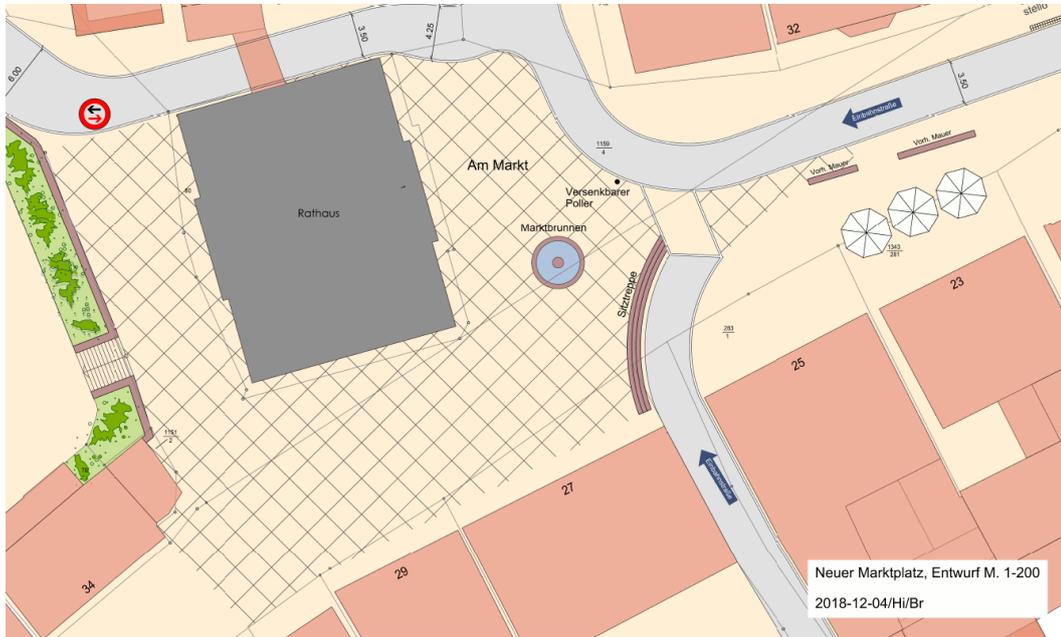


Abbildung 4: Marktplatz in Blickrichtung Nord-Ost



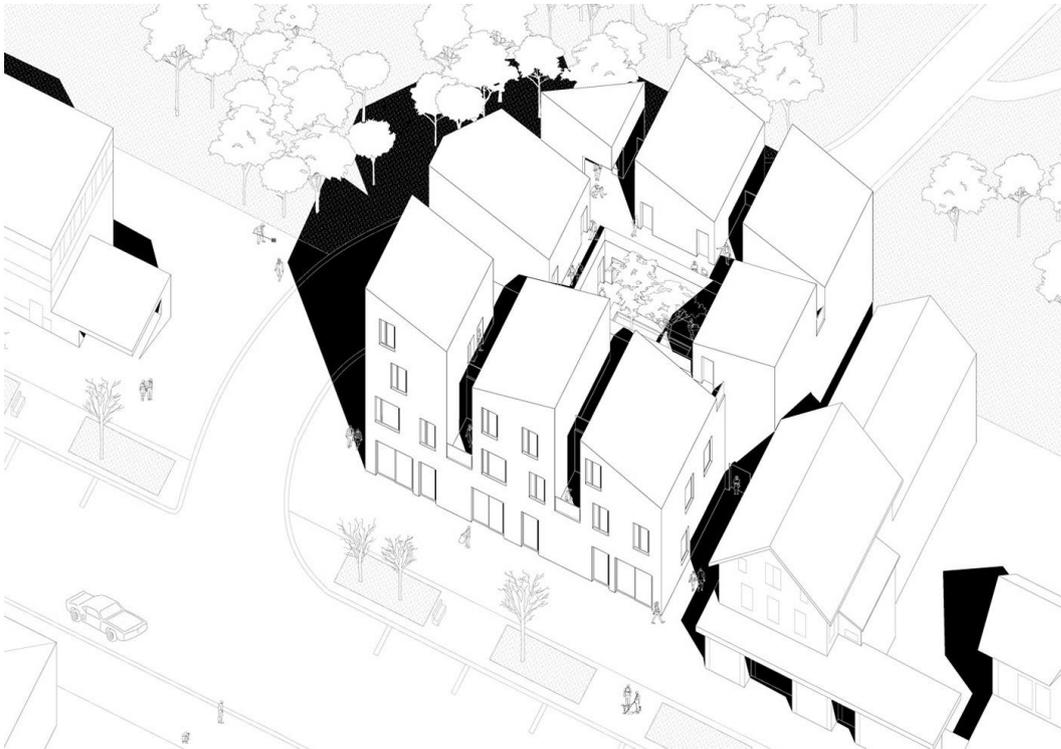
⁹ Grafik zur Verfügung gestellt von der Stadt Bad Wildungen

2.7 Bebauung Brunnenstraße 59

Aufgrund von Leerständen wurde für die Grundstücke Brunnenstraße 59-63 im Februar 2021 eine Änderung des zugehörigen Bebauungsplans beschlossen.¹⁰

Aktuell befindet sich auf der etwa 2.600 m² großen Fläche ein mehrgeschossiges Gebäude mit gewerblichen Flächen (bspw. Büro- oder Ladenflächen) und 18 Wohneinheiten im Bau (vgl. Abbildung 5). Für den Kfz-Verkehr soll das Gebäude mit einer an die Straße „Am Eselpfad“ anschließenden Tiefgarage ausgestattet werden.

Abbildung 5: Entwurf der Bebauung Brunnenstraße 59¹¹



¹⁰ Stadtbauamt Bad Wildungen; Bebauungsplan Nr. 19.3.2 „Eselpfad“. Begründung. Bad Wildungen 2020

¹¹ Christoph Hesse Architekten; <https://www.christophhesse.eu/portfolio/brunnenstrasse/> [Zugriff: 06.12.2021]

3 Bestandserhebung und Analyse

3.1 Unfallauswertung

Es wurden die polizeilich erfassten Unfälle für die Jahre 2017 bis 2019 ausgewertet.¹² Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei Unfällen mit zu Fuß Gehenden und Radfahrenden eine hohe Dunkelziffer von polizeilich nicht erfassten Unfällen vorliegt.¹³ Darüber hinaus gibt es noch den großen Bereich von Beinahe-Unfällen bzw. Konflikten mit anderen Verkehrsarten, die die Unfallschwelle nicht überschritten haben.

Es gab in den Jahren 2017 bis 2019 im Untersuchungsgebiet insgesamt 157 polizeilich erfasste Unfälle, davon 21 Unfälle mit Personenschaden, die meisten davon zwischen Kraftfahrzeugen und zu Fuß Gehenden. Die meisten Unfälle geschahen im ruhenden Verkehr oder mit dem Unfalltyp „sonstiger Unfall“.

In Abbildung 6 auf Seite 11 sind alle Unfälle und die Konfliktbereiche verortet dargestellt.

Häufungsstellen von Unfällen mit Personenschaden gibt es nach der Definition des Landes Hessen¹⁴ nicht, nach Definition der FGSV¹⁵ liegt eine Häufungsstelle am Kreisverkehr Breiter Hagen / Lindenstraße vor. Dort gab es innerhalb von drei Jahren fünf Unfälle mit mindestens leichtem Personenschaden.

In den Altstadtstraßen sind, bis auf wenige Ausnahmen, keine Unfälle im fließenden Verkehr gemeldet worden. Die erfassten Unfälle sind dort überwiegend vom Typ „Unfall durch ruhenden Verkehr“ und „sonstiger Unfall“. An den drei Kreisverkehren sind es überwiegend Unfälle im fließenden Verkehr mit den Unfalltypen „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ und „Unfall im Längsverkehr“.

Im Scharnier und daran angrenzend wurde eine hohe Anzahl an Unfällen verschiedener Unfalltypen gemeldet, die meisten vom Typ „sonstiger Unfall“.

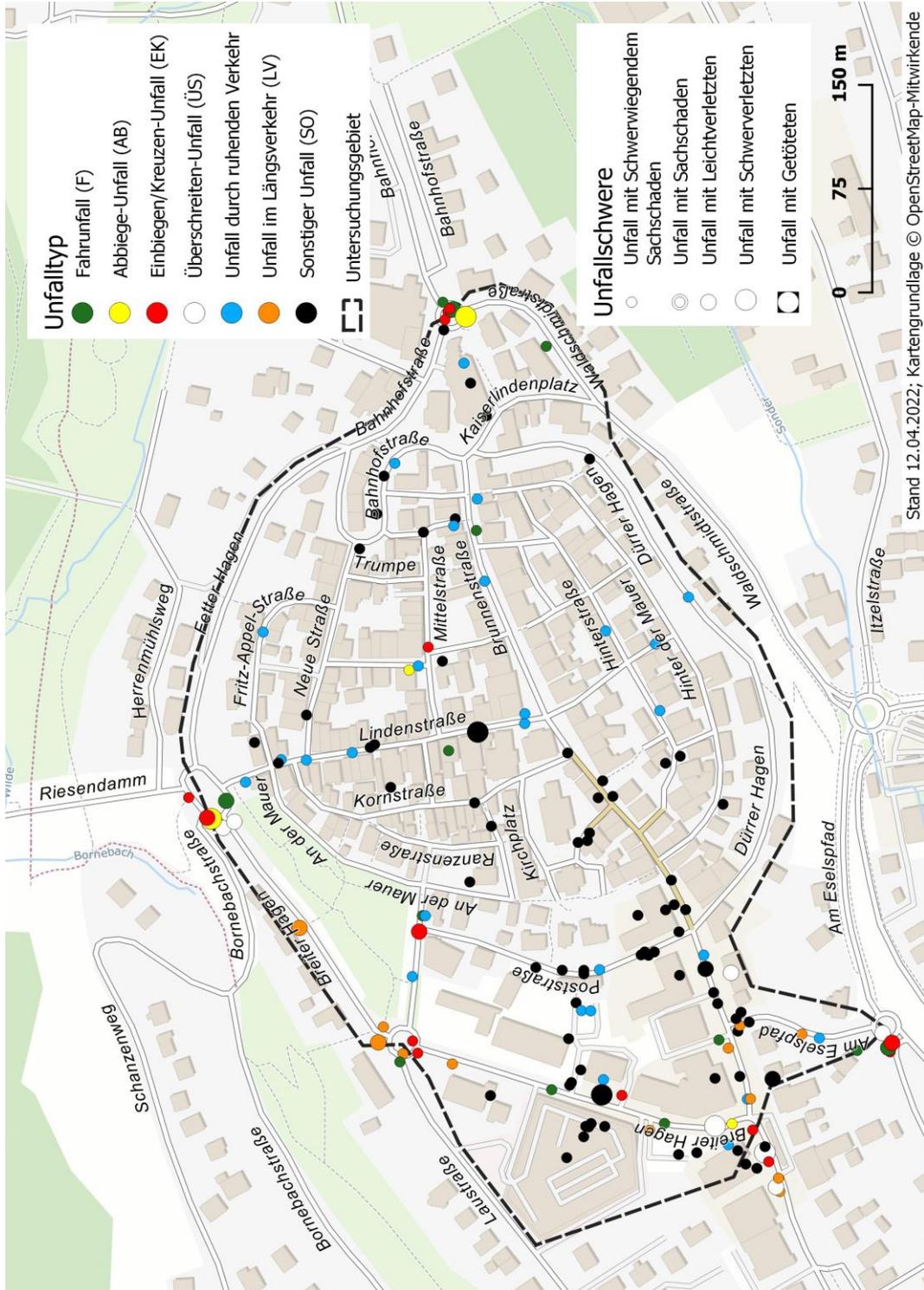
¹² Die Daten wurden durch die Polizei Bad Wildungen bereitgestellt

¹³ Vgl. Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 19.01.21. Köln 2021

¹⁴ HMDIS und HMWVL; Gemeinsamer Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen. Wiesbaden 2009

¹⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1. Köln 2003

Abbildung 6: Unfallauswertung 2017 - 2019



3.2 Online-Beteiligung

Ein Bestandteil bei der Erarbeitung des Verkehrskonzepts ist das Beteiligungsverfahren. Aufgrund von Auswirkungen der vorherrschenden Corona Pandemie waren Präsenzveranstaltungen nicht möglich. Im Rahmen einer Online-Beteiligung gab es eine Befragung zur allgemeinen Einschätzung des Verkehrs und einen interaktiven Stadtplan, wo Hinweise, Mängel und Defizite eingetragen werden konnten.

Die Online-Beteiligung war im November und Anfang Dezember 2020 freigeschaltet. 237 Personen haben teilgenommen, ungefähr 15% davon wohnten in der Altstadt, 60% wohnten im restlichen Stadtgebiet und 25% außerhalb Bad Wildungens.

Für den Fußverkehr wurde am meisten eine fehlende Aufenthaltsqualität im Straßenraum bemängelt, gefolgt von mangelnder Barrierefreiheit, einer unübersichtlichen Verkehrsführung und fehlender Beleuchtung.

Beim Radverkehr werden am stärksten fehlende Radwege an Hauptverkehrsstraßen und fehlende oder schlechte Fahrradabstellanlagen als Mängel bewertet.

Für den Kraftfahrzeugverkehr werden am häufigsten Konflikte mit parkenden Fahrzeugen, unattraktive Parkhäuser und fehlende Parkmöglichkeiten bemängelt.

Obwohl die Befragung gute Einblicke in mögliche Problempunkte gibt, ist davon auszugehen, dass sich in der Regel nur die Personen einbringen, die an dem Thema interessiert sind. Die Online-Beteiligung ist daher nicht repräsentativ, gibt allerdings deutliche Tendenzen wieder.

Auf dem interaktiven Stadtplan wurden 69 Problempunkte eingetragen. 43% betreffen den Kraftfahrzeugverkehr, 20% den Fußverkehr, 13% den Radverkehr, 4% sowohl Fuß- als auch Radverkehr und 19% sind sonstige Angaben (siehe Abbildung 7 auf Seite 14).

Die am meisten genannten Themenpunkte sind:

- Eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt
- Eine Ausweitung der Fußgängerzone
- Eine Aufwertung der Innenstadt mit attraktiven, individuellen Geschäften und einer hohen Aufenthaltsqualität
- Ein Mangel an Parkmöglichkeiten
- Eine klare Abgrenzung der Bereiche für den Radverkehr
- Fehlende Ladestationen, besonders für den Radverkehr

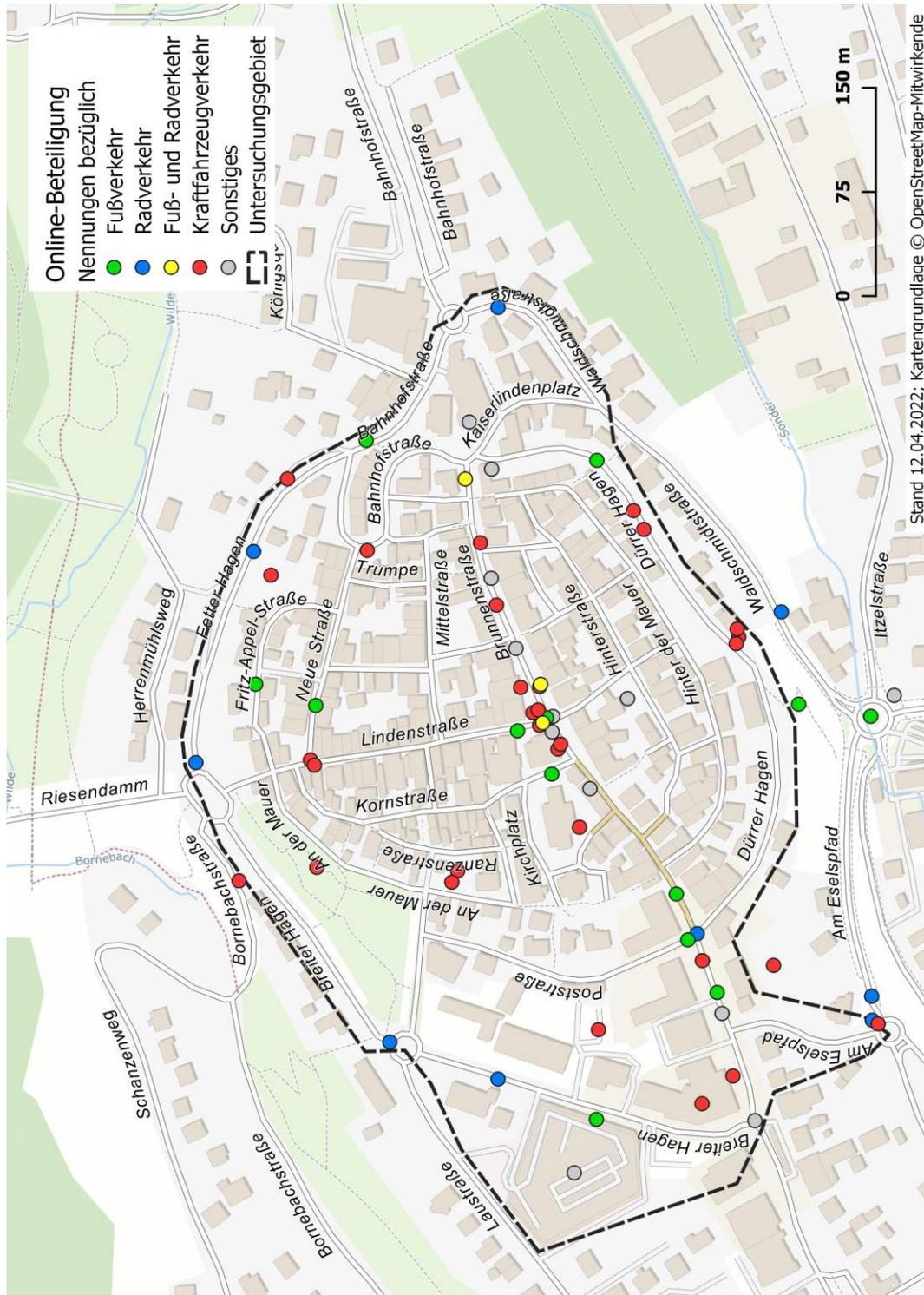
Bemängelt werden für den Geschäftsbereich entlang der Brunnenstraße ein hoher Leerstand und ein Mangel an attraktiven Angeboten wie bspw. Gastronomie, „Mikro-

Läden“ und Marktstände. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wird von den Befragten empfohlen, die Fußgängerzone nach Westen bis zur Brunnenallee und nach Osten bis zum Kaiserlindenplatz auszuweiten und Fußwegeverbindungen mit mehr Beleuchtung, Grünflächen und Barrierefreiheit auszustatten. Es wird oft angegeben, dass der Kfz-Verkehr so weit wie möglich aus der Altstadt herausgehalten werden sollte.

Dem Radverkehr mangelt es für die Befragten an Radwegen an den Hauptverkehrsstraßen und Abstell- sowie Lademöglichkeiten von Elektro-Fahrrädern im Umfeld der Fußgängerzone. Die Wege und Bereiche für den Radverkehr sollen eindeutig von denen der anderen Verkehrsteilnehmer abgegrenzt sein.

Für den Kfz-Verkehr werden fehlende Parkmöglichkeiten, ein unzureichendes Parkleitsystem und zu hohe Parkgebühren bemängelt. Als Maßnahme empfohlen werden kostenfreie Großparkplätze am Rand der Altstadt und im Altstadtbereich nur Parkflächen für die Anwohnerschaft und Kurzparkplätze für kurze Einkäufe.

Abbildung 7: verortete Nennungen im interaktiven Stadtplan



Stand 12.04.2022; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

3.3 Fußverkehr

Dank ihrer kompakten Struktur mit engen Gassen und kurzen Verbindungen sind die meisten Zielorte in der Altstadt innerhalb weniger Gehminuten zu erreichen. Die Fußgängerzone in der Brunnenstraße stellt in der Altstadt die Hauptachse des Fußverkehrs dar. In ihr befinden sich Möglichkeiten zum Einkaufen, Essen und Verweilen. An diversen Stellen wird mittels Übersichtstafeln auf die vorhandenen Gewerbe aufmerksam gemacht (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: links: Übersichtstafel der Brunnenstraße; rechts: Fußgängerzone



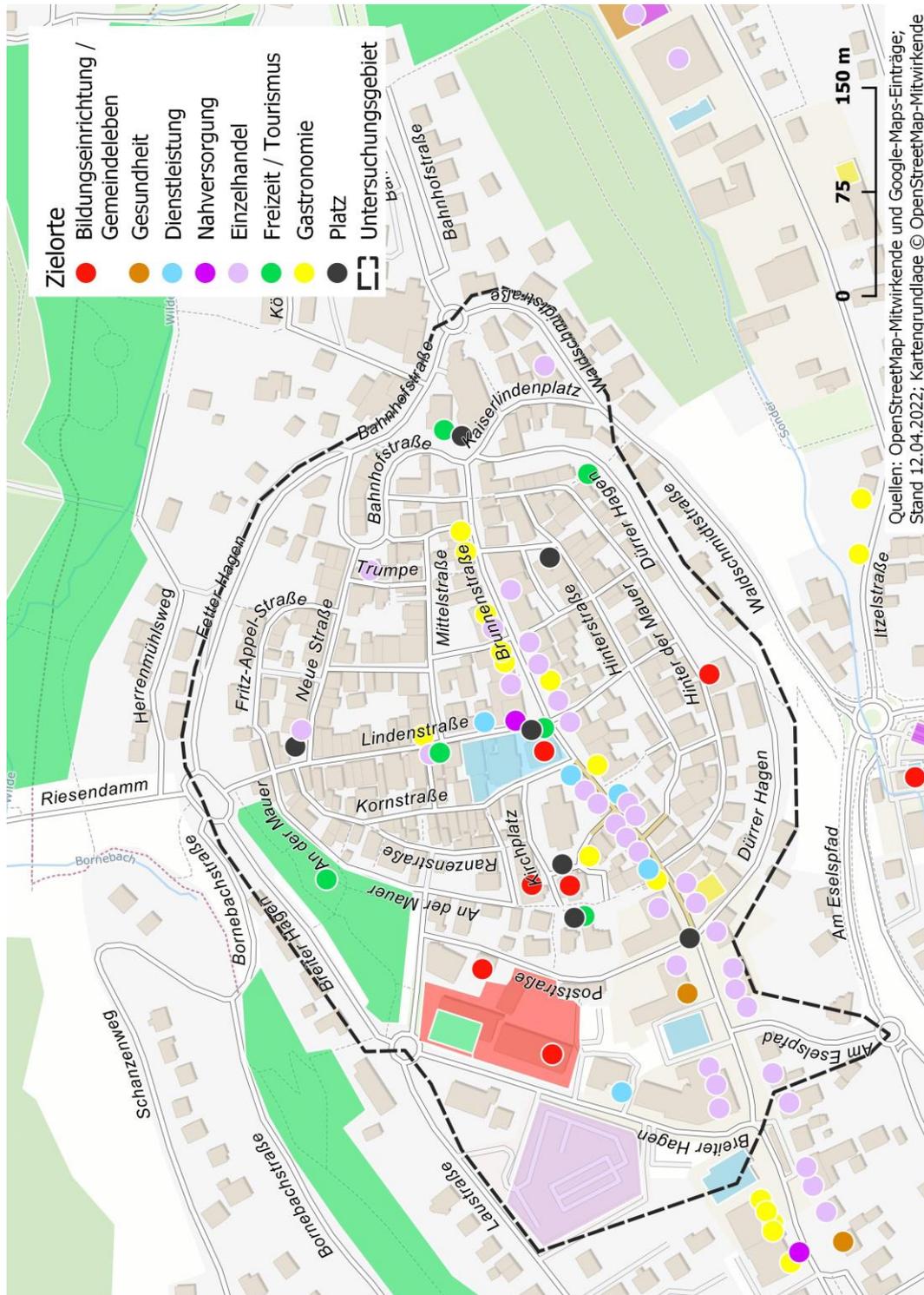
Zielorte (Points-of-interest)

Die Bad Wildunger Altstadt und das Scharnier sind stark geprägt durch die Brunnenstraße, besonders die darin befindliche Fußgängerzone. Dort befinden sich viele Geschäfte für Dienstleistungen (Friseure, Banken, etc.) und Einkaufsmöglichkeiten (Kleidung, regionales, etc.) sowie Gastronomie-Betriebe (Café, Restaurant, etc.).¹⁶ An der Straße Breiter Hagen befindet sich das Einkaufszentrum Fürstengalerie. An der alten Friedhofsstraße befindet sich ein Park mit einem Spielplatz, und auch an die Altstadt angrenzend gibt es entlang der Bäche Bornebach und Wilde große Parkanlagen.

Wichtige Zielorte sind in Abbildung 9 auf Seite 16 verortet.

¹⁶ Quellen: OpenStreetMap-Mitwirkende und Google-Maps-Einträge

Abbildung 9: Zielorte



Querungsanlagen / Querungsstellen

Querungsanlagen sind verkehrliche Einrichtungen, die dazu dienen, das Queren einer Fahrbahn sicher zu ermöglichen, sowohl im Verlauf einer Straße auf die andere Straßenseite als auch über Einmündung anderer Straßen. Querungsanlagen sind besonders unter dem Aspekt der Barrierefreiheit und der allgemeinen Sicherheit ein wichtiger Baustein des Fußverkehrs.

Im Untersuchungsgebiet gibt es eine Lichtsignalanlage (LSA), vier Fußgängerüberwege (FGÜ; „Zebrastreifen“) und drei Mittelinseln, davon eine mit FGÜ und zwei ohne (vgl. Abbildung 10).

Alle erfassten Querungsanlagen sind barrierefrei mit einem Leitsystem und einem niveaugleich abgesenkten Bordstein ausgestattet. In der Poststraße befindet sich eine barrierefreie Querungsmöglichkeit ohne Querungsanlage.

Abbildung 10: Ausgewählte Querungsanlagen



Mängelanalyse Gehwege und Barrierefreiheit

Der Komfort vom Zu-Fuß-Gehen hängt in entscheidendem Maße von barrierefreien Gehwegen mit angemessenen Breiten und Treppenanlagen mit Rampen für Rollstühle zusammen. Wie in Abbildung 12 auf Seite 19 zu sehen, bestehen auf den Gehwegen unter dem Aspekt der Barrierefreiheit diverse Mängel bezüglich

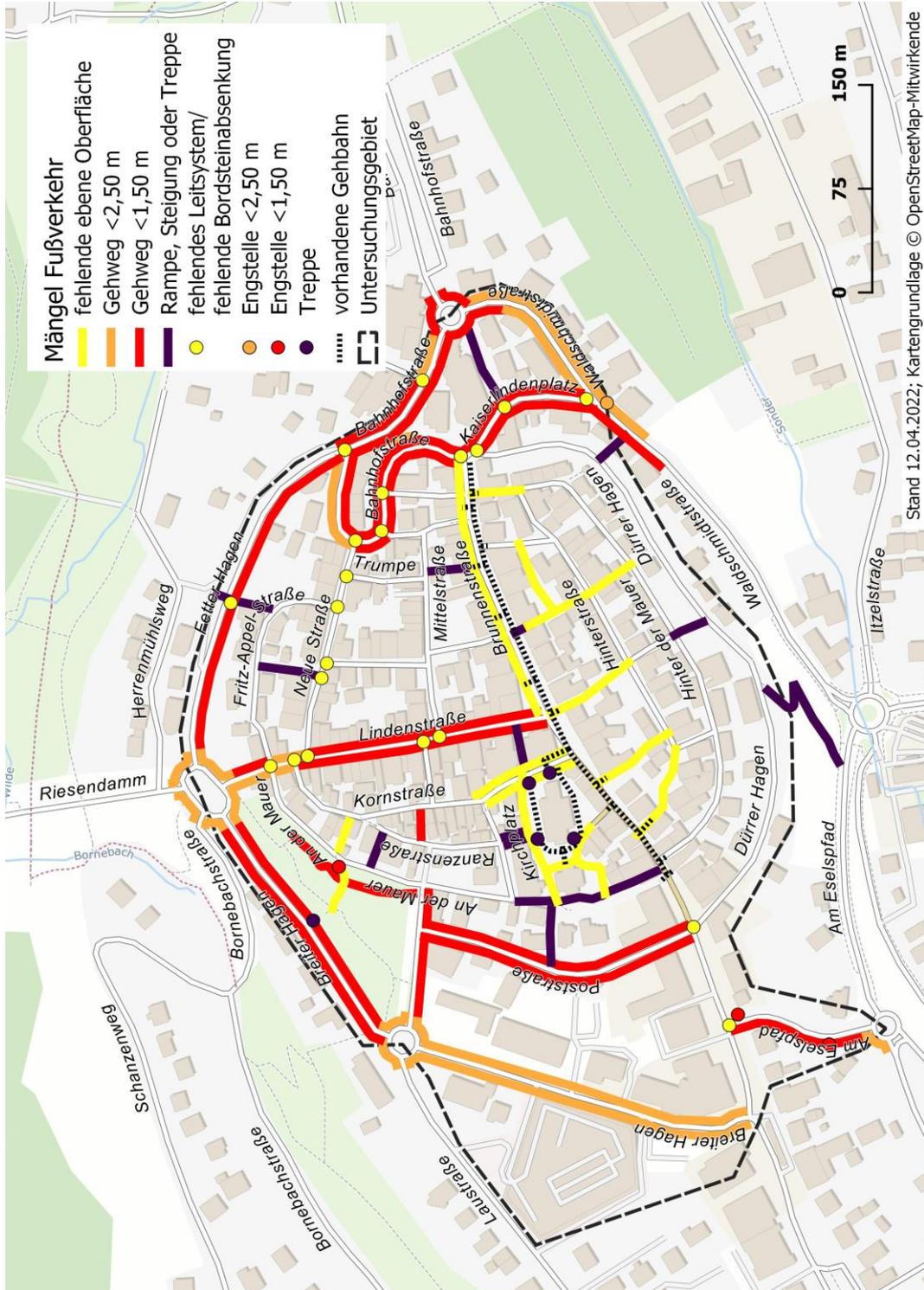
- baulich zu schmal angelegten Gehwegen
- Treppenanlagen und hohe Steigungen
- unebener Oberflächen (zum Beispiel Kopfsteinpflaster)
- fehlender taktiler Leitsysteme und Bordsteinabsenkungen an Querungen

In der Brunnenstraße und um die Kirche befindet sich eine Gehbahn, um anstatt des unebenen Pflasters eine ebene Oberfläche für Rollstühle und Rollatoren und ein Leitsystem für sehingeschränkte Personen zu bieten (vgl. Abbildung 11). In der südlichen Altstadt und am Kirchplatz schließt die Gehbahn an einen unebenen Pflasterbelag an.

Abbildung 11: Beispielhafte Mängel der Barrierefreiheit für der Fußverkehr und die Gehbahn in der Brunnenstraße



Abbildung 12: Mängel Fußverkehr bezüglich Gehwegbreite, Steigung und Leitsystem



Konflikte mit Rad- und Kfz-Verkehr

Konflikte mit dem Kfz-Verkehr bestehen unter anderem dort, wo zu Fuß Gehenden kein sicheres Queren der Fahrbahn möglich ist oder bei hohen erlaubten Geschwindigkeiten die Fahrbahn von allen Verkehrsarten gemeinsam genutzt wird. Zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden treten bei gemeinsamer Führung verschiedene Konflikte auf, die dazu führen, dass sich die zu Fuß Gehenden auf ihren Wegen unsicher fühlen.

Die auftretenden Mängel in der Altstadt sind:

- Fahrbahnen mit Barrierewirkung/ Verringerung der Aufenthaltsqualität durch Kfz, z. B. Lindenstraße, Poststraße
- Illegale Nutzung der Fußgängerzone durch den Radverkehr
- Fehlende Beschilderung zur Verdeutlichung bestehender Regelungen für den Fußverkehr, z. B. an verkehrsberuhigten Bereichen in der südlichen Altstadt und Teichstraße/ Neue Straße in der nördlichen Altstadt
- Keine Gehwege in Straßen mit 30 oder 50 km/h Höchstgeschwindigkeit

Abbildung 13: Barrierewirkung in der Lindenstraße



Erreichbarkeit der Bushaltestellen und Sitzbänke

Für die gesamte Altstadt sind Bushaltestellen mit einer Erreichbarkeit von unter 300 m gewährleistet.

Ruhepunkte und Sitzgelegenheiten sind besonders für ältere Personen und solche mit Mobilitätseinschränkungen wichtig. Oft können Wege, z.B. zum Einkaufen, nicht mehr ohne Pause erledigt werden. Der erhöhte Anspruch an Sitzgelegenheiten durch mobilitätseingeschränkte Personen und Kurgäste ist abgedeckt und wird zusätzlich durch Mauern und Möblierung ergänzt, die ebenfalls zum Sitzen genutzt werden können.

Die vorhandenen Bushaltestellen und Sitzbänke sind in Abbildung 16 auf Seite 23 dargestellt.

Abbildung 14: Sitzgelegenheiten in der Brunnenstraße



Kurze Wege / Gassen

Die Altstadt ist Geschäftszentrum, Wohnort und Anziehungspunkt für den Tourismus. Umso wichtiger ist eine kleinteilige Erschließung mit kurzen Wegen für den Fußverkehr. Hier bietet die Altstadt in Bad Wildungen mit dem dichten Wegenetz und ergänzenden kleinen Gassen und Treppen besondere Qualitäten.

Die meisten dieser Gassen und Treppen sind allerdings aufgrund fehlender Breite, vorhandener Stufen oder mangelhafter Tritthöhen und Geländern nicht barrierefrei. In der Verlängerung der Teufelstreppe in Richtung „Der rote Hahn“ besteht zudem eine Netzlücke, durch die das kleinteilige Wegenetz gestört wird (vgl. Abbildung 15 auf Seite 22). Die vorhandenen Gassen sind in Abbildung 16 auf Seite 23 dargestellt.

Abbildung 15: links: Nehms Gässchen, rechts: fehlende Verlängerung Teufelstreppe



Öffentliche Toiletten

In der Altstadt befinden sich öffentliche Toiletten an den Standorten (vgl. Abbildung 16 auf Seite 23):

- Parkdeck Kaiserlindenplatz
- Parkdeck Intersport Kettschau
- Breiter Hagen (neben Zufahrt Fürstengalerie)

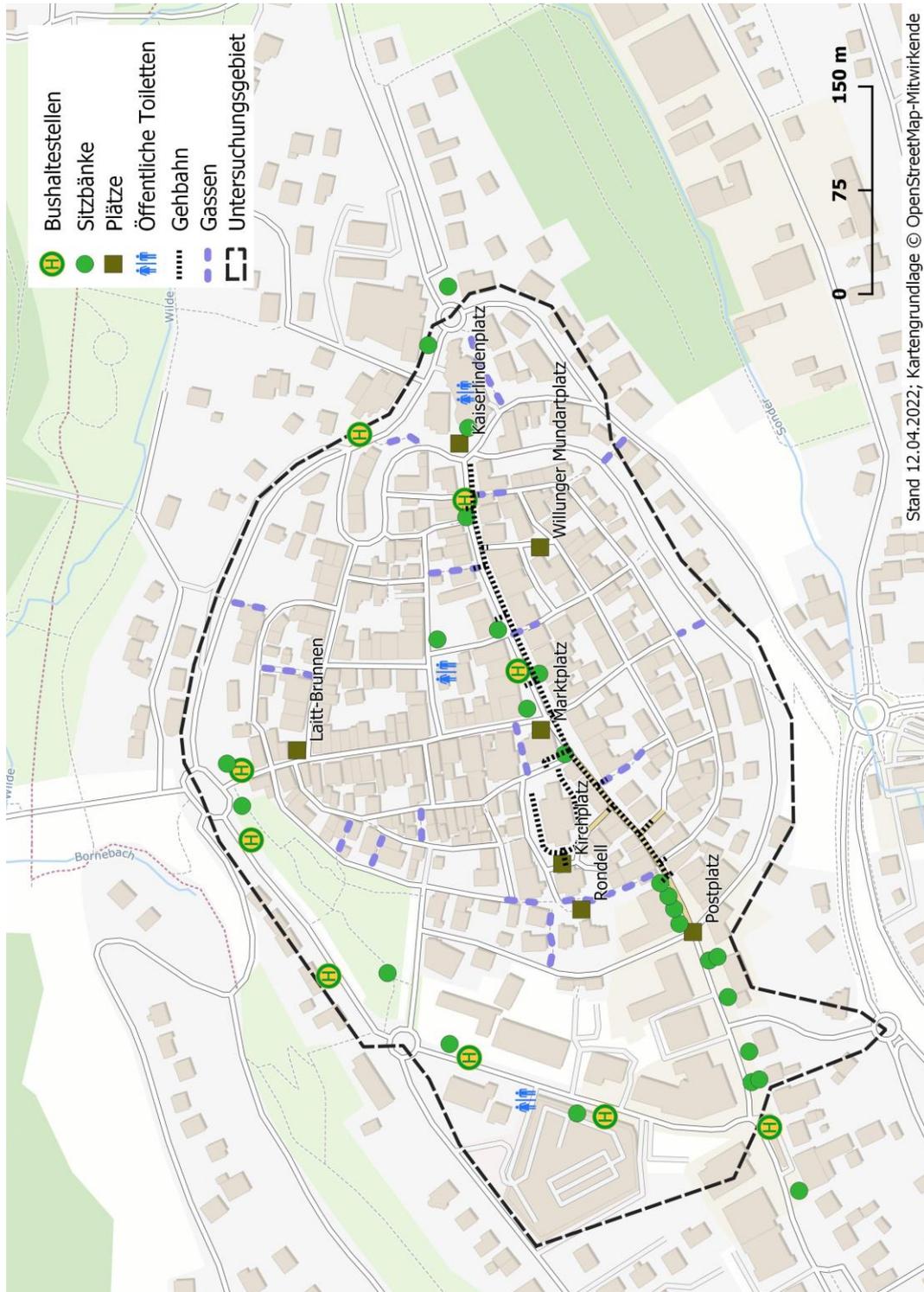
Zu Öffnungszeiten und Barrierefreiheit können keine Angaben gemacht werden. Auf der Website der Stadt sind keine Informationen zu den öffentlichen Toiletten vorhanden.

Fehlende / Fehlerhafte Beschilderung für Fußgänger

Im Bereich der südlichen Altstadt und der Teichstraße/ Neue Straße im nördlichen Altstadtbereich sind verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen, in denen der Fußverkehr Vorrang hat.

In angrenzenden Straßen bestehen Regelungen, wo sich die Vorrangsituation ändert, zum Beispiel in Tempo-30-Zonen. Diese Änderungen der Verkehrsregelungen sind allerdings aus Gassen heraus nicht ausgeschildert (bspw. von Hinter der Mauer in die Brunnenstraße, vgl. Abbildung 19 auf Seite 25). Entsprechend kann, besonders ortsfremden, zu Fuß Gehenden aus verkehrsberuhigten Bereichen nicht bewusst sein, dass sich die geltenden Verkehrsregeln geändert haben. Dies kann zu Gefahrensituationen führen, da Kfz-Fahrer darauf nicht eingestellt sind.

Abbildung 16: Vorhandene Bushaltestellen, Gassen, Gehbahn, Plätze, Sitzbänke und öffentliche Toiletten



3.4 Radverkehr

Führungsformen des Radverkehrs im Bestand

Die Führungsformen des Radverkehrs sind in Abbildung 20 auf Seite 26 dargestellt. Er wird fast vollständig im Mischverkehr geführt. Entlang des Altstadttrings sind Schutzstreifen in Bergaufrichtung vorhanden. Einbahnstraßen sind drei von acht in Gegenrichtung freigegeben (weiteres dazu auf Seite 28).

Konflikte mit dem Fußverkehr

Die Brunnenstraße stellt für den Radverkehr eine Direktverbindung der Altstadt mit der Brunnenallee dar. Die Fußgängerzone ist Teil des hessischen Rad-Hauptnetzes aber nicht für den Radverkehr freigegeben (vgl. Abbildung 20 auf Seite 26). Während der Erhebungen wurde sie dennoch von Radfahrenden genutzt, insbesondere in den Bereichen, wo aus Gründen der Barrierefreiheit eine ebene Oberfläche in das Kopfsteinpflaster integriert wurde.

Aus angrenzenden Straßen kommend ist der Beginn der Fußgängerzone teilweise nicht ausgeschildert (bspw. Münzstraße und Hinter der Mauer, vgl. Abbildung 18 auf Seite 25).

Eine Umfahrung der Fußgängerzone über die Straße „Dürrer Hagen“ ist zwar ausgeschildert (vgl. Abbildung 17), allerdings für ortsunkundige Radfahrende ggf. nicht direkt verständlich und in ihrer Ausführung ist die Beschilderung leicht zu übersehen.

Abbildung 17: Wegweisung zur Umfahrung der Fußgängerzone
(links: vom Kaiserlindenplatz kommend, rechts: von Brunnenallee kommend)



Abbildung 18: Beschilderung für den Radverkehr im Bereich der Fußgängerzone

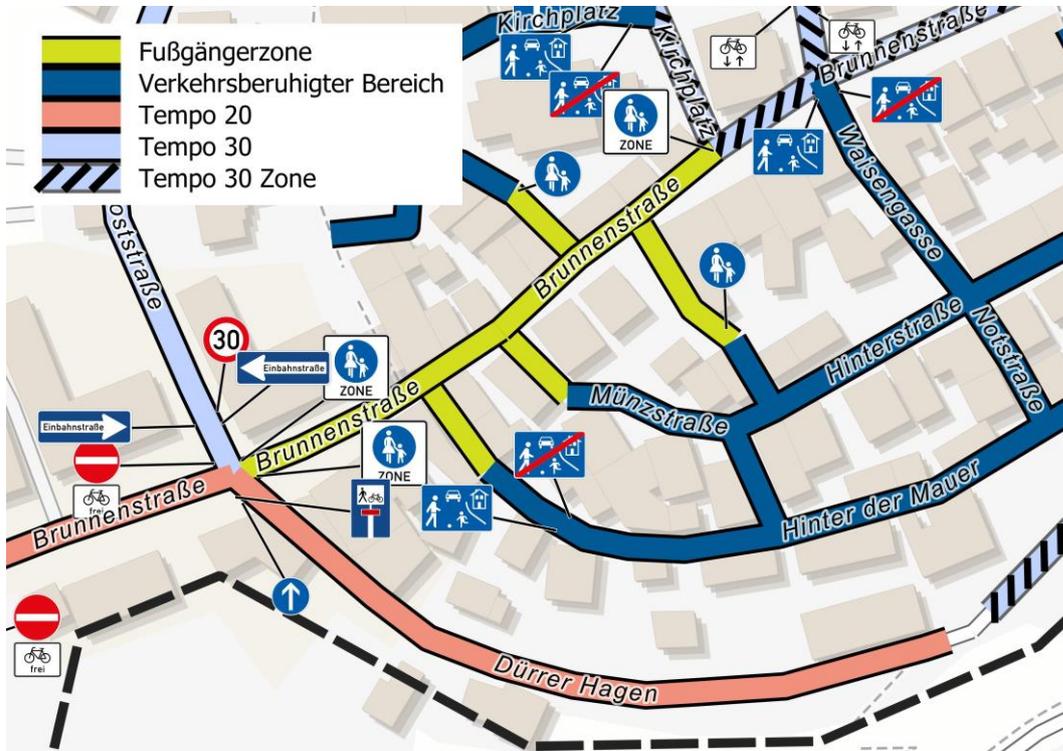


Abbildung 19: Beschilderung für den Fußverkehr in der südlichen Altstadt

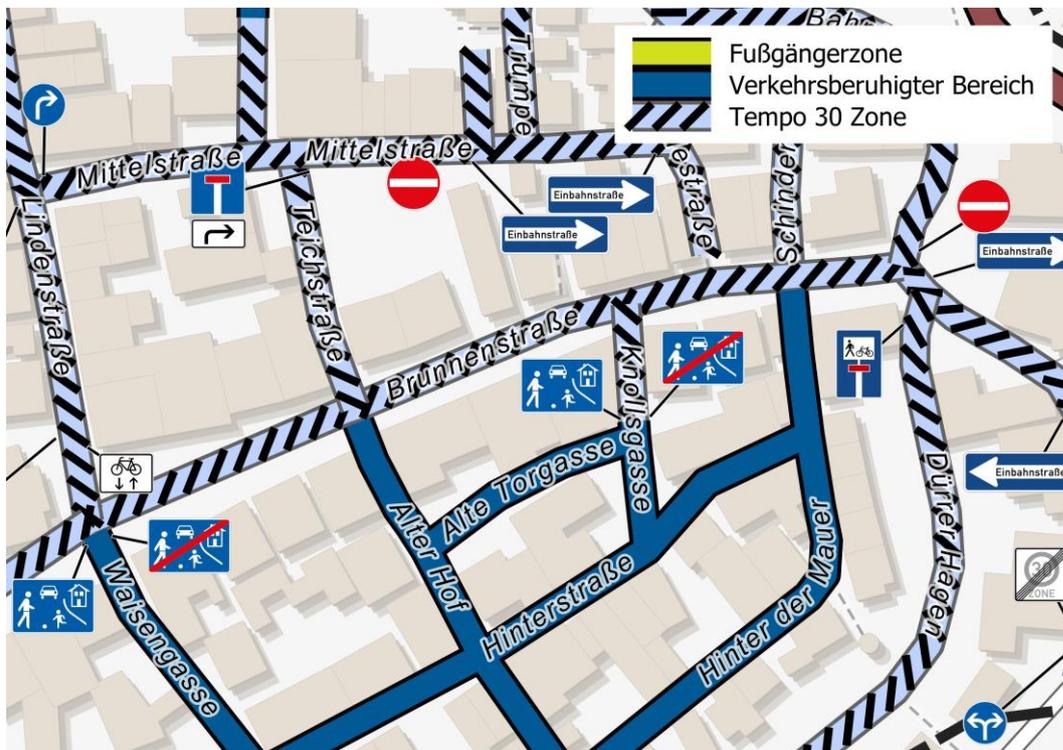
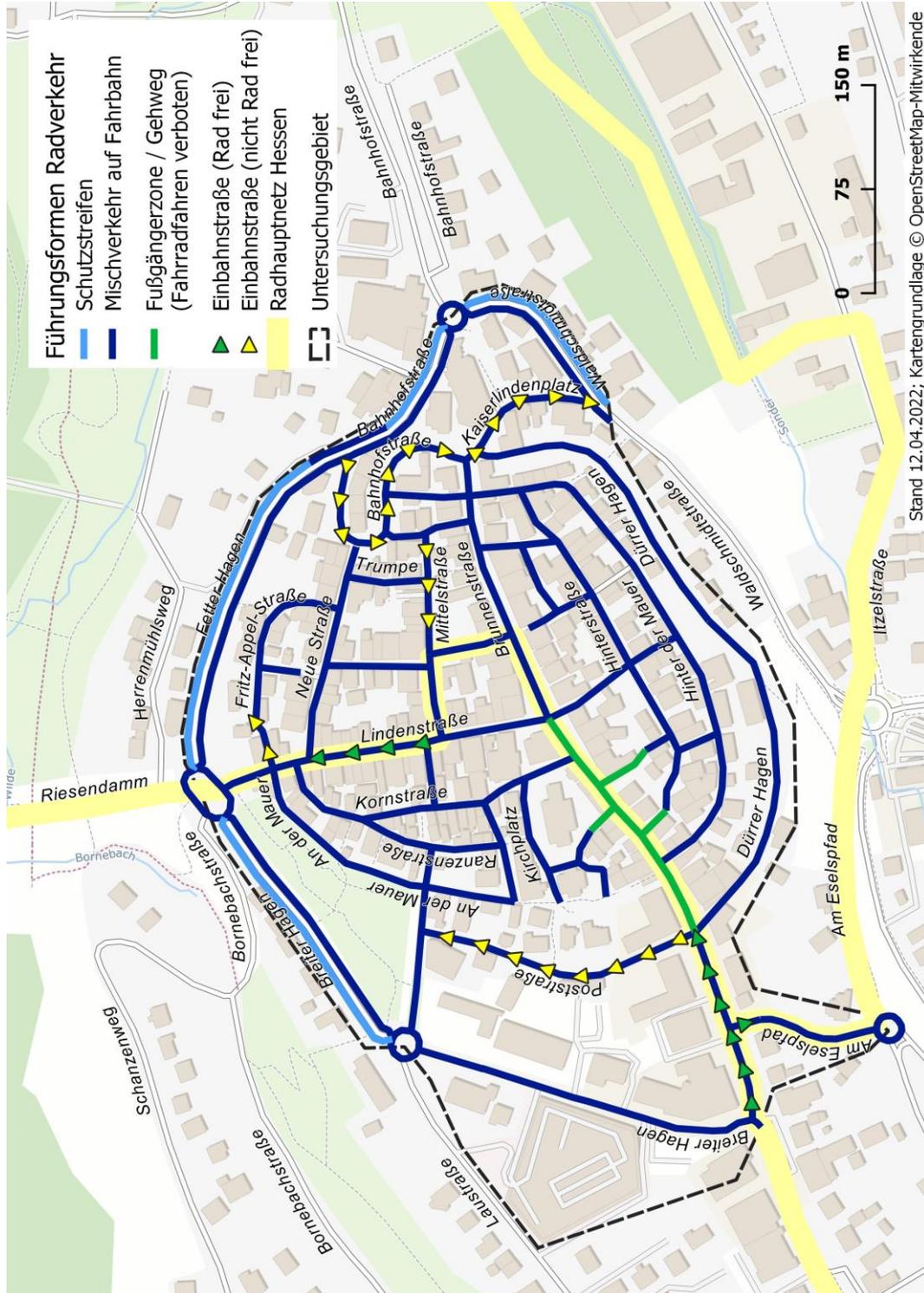


Abbildung 20: Führungsformen des Radverkehrs



Mängelanalyse Breiten und Oberflächen

Der Fahrkomfort für den Radverkehr wird neben der Führungsform im Wesentlichen durch die nutzbare Breite und die Beschaffenheit der Oberfläche bestimmt. Grundsätzlich verfügen Abschnitte, die im Mischverkehr verlaufen, über eine ausreichende Breite und Oberfläche.

Auf zwei Abschnitten mit Schutzstreifen

- Bahnhofstraße (Kreisverkehr - Bushaltestelle Königsquellenweg)
- Breiter Hagen (Lindenstraße - Alte Friedhofstraße)

werden die benötigten Breiten von 1,50 m nicht eingehalten (siehe Abbildung 21).

Abbildung 21: Mangelhafte Breiten von Schutzstreifen



Einbahnstraßen

In der Bad Wildunger Altstadt sind acht Straßen(-abschnitte) als Einbahnstraße ausgewiesen. Davon sind drei für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Einbahnstraßen im Untersuchungsgebiet und gegebenenfalls Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung

	Radverkehr in Gegenrichtung frei	Fahrbahnbreite
Brunnenstraße (zwischen Breiter Hagen und Poststraße)	●	4,50 m
Am Eselspfad (kleines Stück ab Brunnenstraße)	●	5,00 m
Poststraße		5,00 m (teilweise 3,00 m)
Lindenstraße (zwischen Neue Straße und Brunnenstraße)	●	4,00 m
Fritz-Appel-Straße		3,00 m (35 m Länge)
Mittelstraße		4,00 m
Bahnhofstraße (zwischen Fetter Hagen und Brunnenstraße)		4,50 m
Kaiserlindenplatz		5,50 m

Fahrradabstellanlagen

Für Fahrräder gibt es in der Bad Wildunger Altstadt 23 Fahrradbügel, an denen bis zu 46 Fahrräder angeschlossen werden können (vgl. Abbildung 22).

Abbildung 22: Fahrradabstellanlagen (links: Kirchplatz, rechts: Brunnenstraße)



3.5 Kfz-Verkehr

Bad Wildungen ist über die angrenzenden Bundesstraßen B485, in Richtung Edertalsperre im Norden und Schwalmstadt im Süden, und die B253, in Richtung A49/Fritzlar im Osten und Frankenberg (Eder) im Westen, an die Region angebunden.

Um die Altstadt verläuft ein Ring mit Kreisverkehren an den meisten Knotenpunkten. Über diverse Zugänge entlang dieser Ringstraße ist die Befahrung der Altstadt möglich.

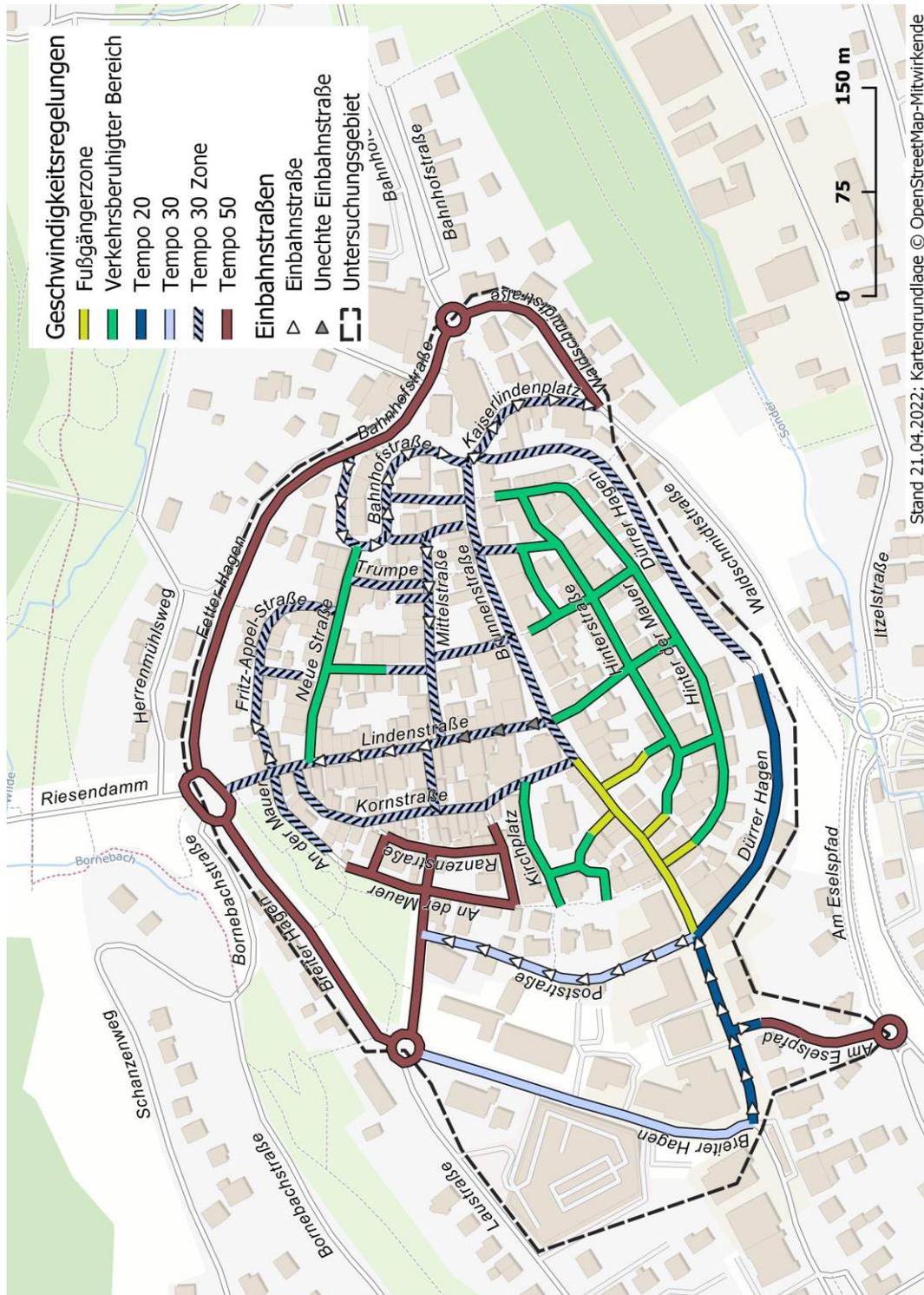
Geschwindigkeitsregelungen

Innerhalb der Altstadt befinden sich größtenteils verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen. Die Brunnenstraße ist westlich der Fußgängerzone mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h angeordnet. Auf dem Altstadtring ist, bis auf einen Teil der Straße „Breiter Hagen“ vor der Fürstengalerie, eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen. Diverse Straßen sind als Einbahnstraßen ausgewiesen (vgl. Seite 28).

Im Bereich der Straßen „Alte Friedhofstraße“, „An der Mauer“ und „Ranzenstraße“ ist keine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ausgeschildert. Somit ist trotz der Gestaltung als Altstadtstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen. Von dort aus ist an den Zufahrten zur restlichen Altstadt der Kraftfahrzeugverkehr mit Pollern ausgeschlossen, Zweiräder können jedoch in die Altstadt einfahren. Die Änderung der gültigen Höchstgeschwindigkeit (von Tempo 50 in Tempo-30-Zone) ist nicht ausgeschildert.

Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit in der Straße Dürrer Hagen ist von den zwei Zufahrten aus unterschiedlich geregelt. Von Westen aus wird die Beschränkung auf Tempo 20 von der Brunnenstraße aus fortgeführt, von Osten aus befindet sich die Straße in einer Tempo-30-Zone. Die vollständige Durchfahrt durch die Straße wird zwar mit einer Schranke gesperrt, diese ist jedoch oft nicht geschlossen. Dies kann zu Unsicherheiten bezüglich der erlaubten Höchstgeschwindigkeit führen.

Abbildung 23: Geschwindigkeitsregelungen



Parkplätze

In Abbildung 26 auf Seite 32 sind die erhobenen Park- und Stellplätze im Untersuchungsgebiet dargestellt.

Innerhalb der Altstadt und westlich an sie angrenzend sind die Parkplätze überwiegend gebührenpflichtig oder für Bewohner reserviert. Am Altstadtring sind sie unbewirtschaftet. Die Abbildungen 24 und 25 zeigen die Aufteilung der Parkplätze nach Bewirtschaftung, straßenbegleitend und auf den Parkplatzanlagen.

Zusätzlich zu den öffentlichen Parkplätzen gibt es 8 private, öffentlich zugängliche Stellplatzanlagen mit insgesamt 385 Stellplätzen (zum Beispiel Fürstengalerie, Sparkasse).

Abbildung 24: Bestand straßenbegleitender Parkplätze

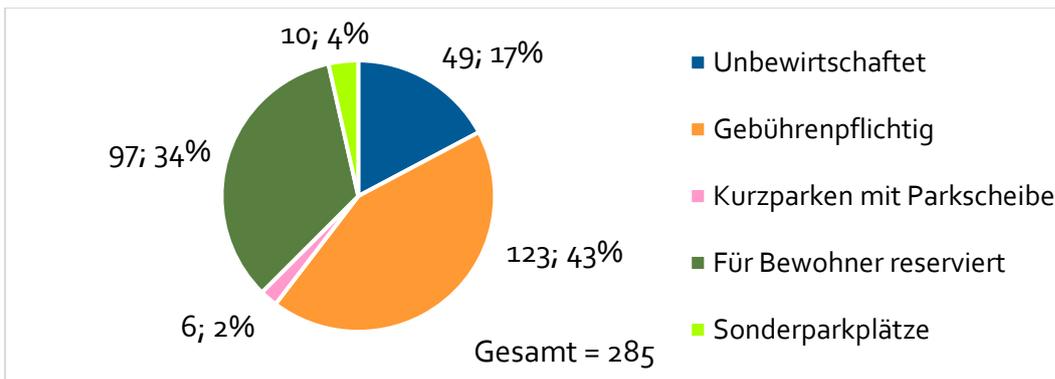


Abbildung 25: Bestand auf Parkplatz- und Stellplatzanlagen

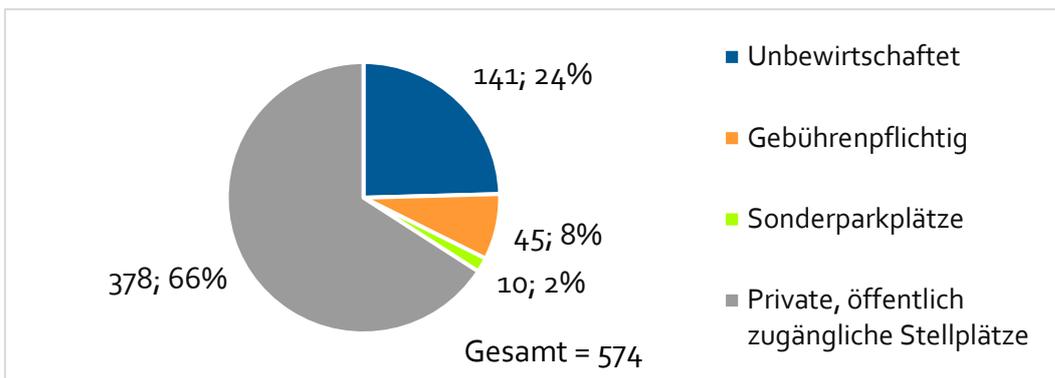
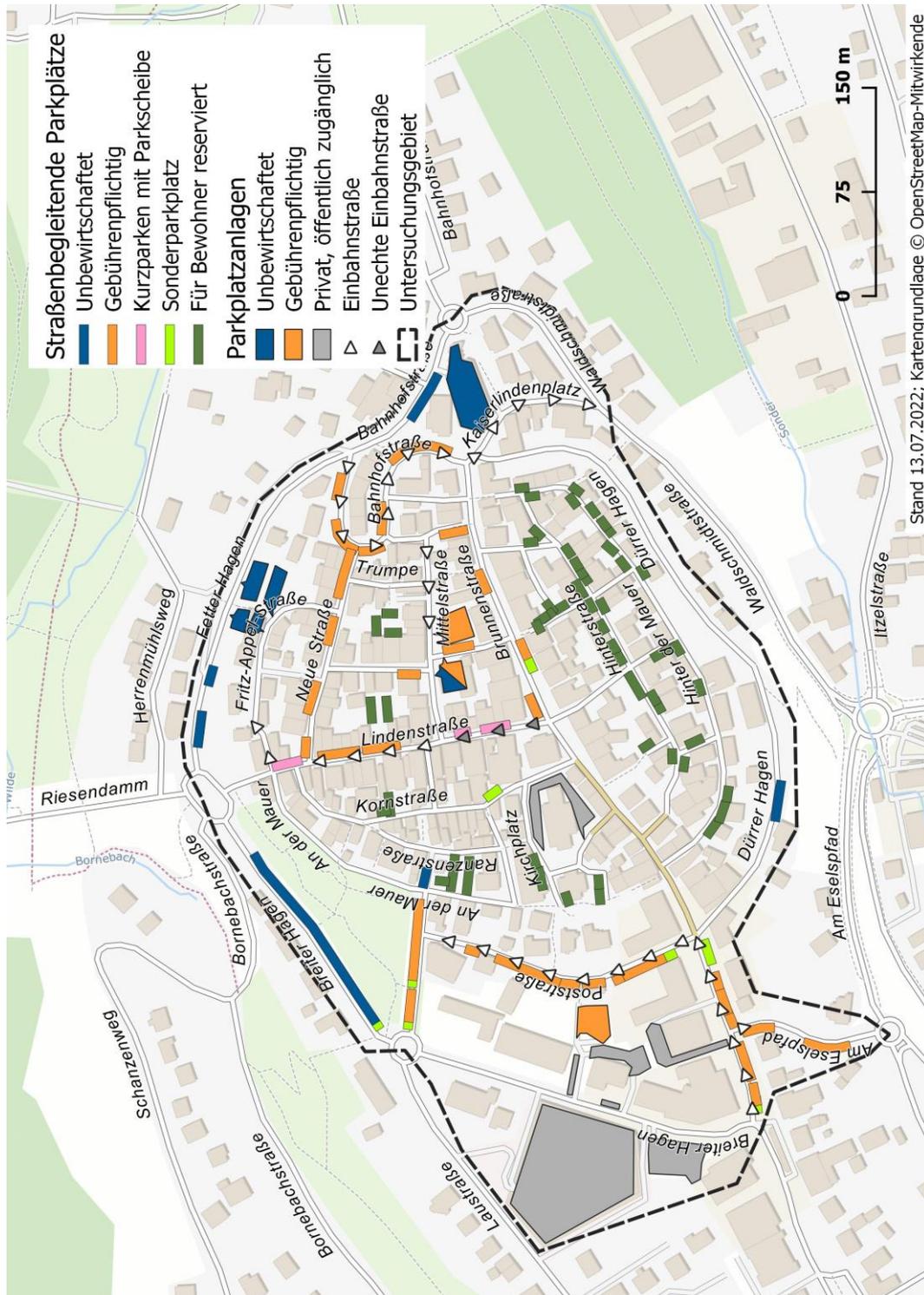


Abbildung 26: Parkplätze Bestand



Gebührenpflichtiges Parken

Auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen werden Montag bis Freitag von 09:00 bis 18:00 Uhr und Samstag von 09:00 bis 13:00 Uhr Parkgebühren erhoben. In der Brunnenstraße, zwischen Breiter Hagen und Poststraße, fallen Gebühren in Höhe von 1,20 €/h an, auf den sonstigen gebührenpflichtigen Parkplätzen in Höhe von 0,60 €/h. Für kurze Erledigungen, bspw. einen Einkauf in der Bäckerei, wird gebührenfreies Kurzparken für eine Parkdauer bis zu 10 Minuten angeboten. Teilweise wird Langzeitparken für 7,00 €/Woche bzw. 20 €/Monat angeboten. Die Bezahlung erfolgt über Bargeld oder eine Handy-App, im Scharnier auch mit EC-Karte.¹⁷

In den Straßen Alte Friedhofstraße, Poststraße, Mittelstraße, Teichstraße, Neue Straße und Lindenstraße werden Bewohner mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis von den Parkgebühren befreit.

In Abbildung 28 auf Seite 34 sind die Standorte der gebührenpflichtigen Parkplätze und der Parkscheinautomaten dargestellt.

Abbildung 27: Beispiel eines Parkscheinautomaten (Alte Friedhofsstraße)



¹⁷ Stadt Bad Wildungen; Parkgebührenordnung der Stadt Bad Wildungen (vom 29.09.2020). Bad Wildungen, 2020

Bewohnerparkplätze

Für Bewohner sind 97 Bewohnerparkplätze reserviert (vgl. Abbildung 26 auf Seite 32). Das Gebiet zwischen Brunnenstraße und Dürrer Hagen ist vollständig als verkehrsberuhigter Bereich, mit Parkplätzen ausschließlich für Bewohner reserviert, ausgewiesen. Diese Parkplätze sind einzeln nummeriert und es wird jedem Bewohnerparkausweis ein Parkplatz zugewiesen. Aktuell sind in diesem Bereich für 49 Parkplätze 102 Ausweise ausgegeben.

Nördlich der Brunnenstraße befinden sich weitere 48, für Bewohner reservierte Parkplätze. Für diese Parkplätze sind aktuell 43 Bewohnerparkausweise ausgegeben.

Ein gebührenpflichtiger Parkausweis kostet in Bad Wildungen 25,00 €/Jahr.¹⁸

Ladestationen und Carsharing

In der Altstadt befindet sich eine Ladestation für Elektro-Kfz in der alten Friedhofsstraße und umfasst zwei, für Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs reservierte, Parkplätze. Für Carsharing reservierte Parkplätze befinden sich in der Altstadt nicht.

Abbildung 29: Kfz-Ladestation in der alten Friedhofsstraße)



In der Parkgebührenordnung der Stadt Bad Wildungen ist sowohl für Elektro- als auch Carsharing-Fahrzeuge die Möglichkeit gegeben, durch entsprechende Beschilderung (vgl. Abbildung 30) von der Parkgebührenpflicht befreit zu werden:

„(2) Elektrisch betriebene Fahrzeuge [...], können durch Anordnung entsprechender Verkehrszeichen an einzelnen Parkständen oder Parkplätzen von der Parkgebührenpflicht befreit werden.“

¹⁸ Daten zur Verfügung gestellt vom Ordnungsamt Bad Wildungen

(3) Carsharingfahrzeuge [...], können durch Anordnung entsprechender Verkehrszeichen an einzelnen Parkständen oder Parkplätzen von der Parkgebührenpflicht befreit werden.¹⁹

Abbildung 30: Beispiel einer Beschilderung zur Befreiung von Parkgebühren für Elektro- und Carsharing-Fahrzeuge



Abbildung 31: Parkleitsystem am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Berliner Straße



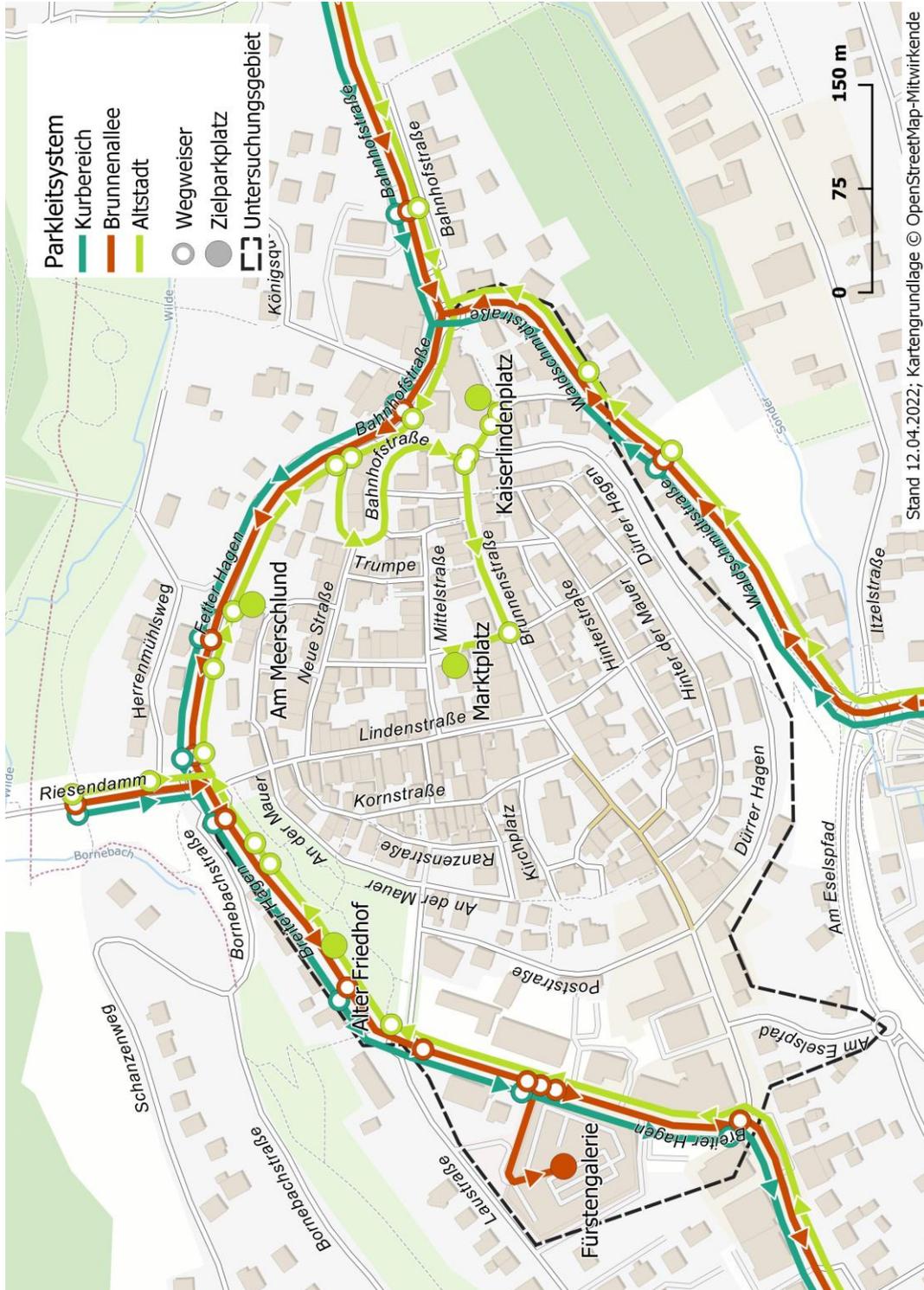
Parkleitsystem

Mit einem Parkleitsystem kann touristischer und ortsfremder Parksuchverkehr direkt zu verfügbaren Parkplätzen geleitet werden.

Das Parkleitsystem Bad Wildungen ist farblich gekennzeichnet unterteilt in die drei Bereiche „Altstadt“ (gelb), „Brunnenallee“ (rot) und „Kurbereich“ (grün) (vgl. Abbildung 31). Allgemein wird an wichtigen Abzweigungen und Knotenpunkten zu den Bereichen geleitet, in der Nähe von und direkt an den Zielparkplätzen wird in der Farbe des jeweiligen Bereichs der Name der Anlage beschildert. Die Verortung der Beschilderung und die entsprechenden Zielspinnen sind in Abbildung 32 auf Seite 37 dargestellt.

¹⁹ Stadt Bad Wildungen; Parkgebührenordnung der Stadt Bad Wildungen (vom 29.09.2020). Bad Wildungen 2020, § 3 Handyparken / Elektromobilität / Carsharing

Abbildung 32: Bestand des Parkleitsystems im Untersuchungsgebiet



Stand 12.04.2022; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

3.6 ÖPNV

Bus und Bahn

Im Bad Wildunger Stadtgebiet verkehren mehrere Stadtbus-Linien von Montag bis Freitag im 30-Minuten Takt und an Wochenenden im Stundentakt. In Abbildung 33 auf Seite 39 sind die Verläufe der Buslinien dargestellt.

Die Stadtbus-Linien verlaufen über den Altstadtring, die Linien 1 und 3 zusätzlich durch die Altstadt. Die Linie 4 verkehrt zwischen der Haltestelle „Treffpunkt“ und dem Ortsteil Reitzenhagen.

Die Haltestelle „Treffpunkt“ befindet sich am Brunnenplatz und dient dem Umstieg zwischen den verschiedenen Stadtbus-Linien.

Von 7:00 bis 21:00 Uhr, Freitag und Samstag bis 0:00 Uhr, wird auf Verbindungen mit wenig Nachfrage (bspw. Bad Wildungen - Hüddingen) ein Anrufsammeltaxi (AST) für bis zu acht Personen angeboten.

Regional ist die Stadt Bad Wildungen über folgende Buslinien verbunden:

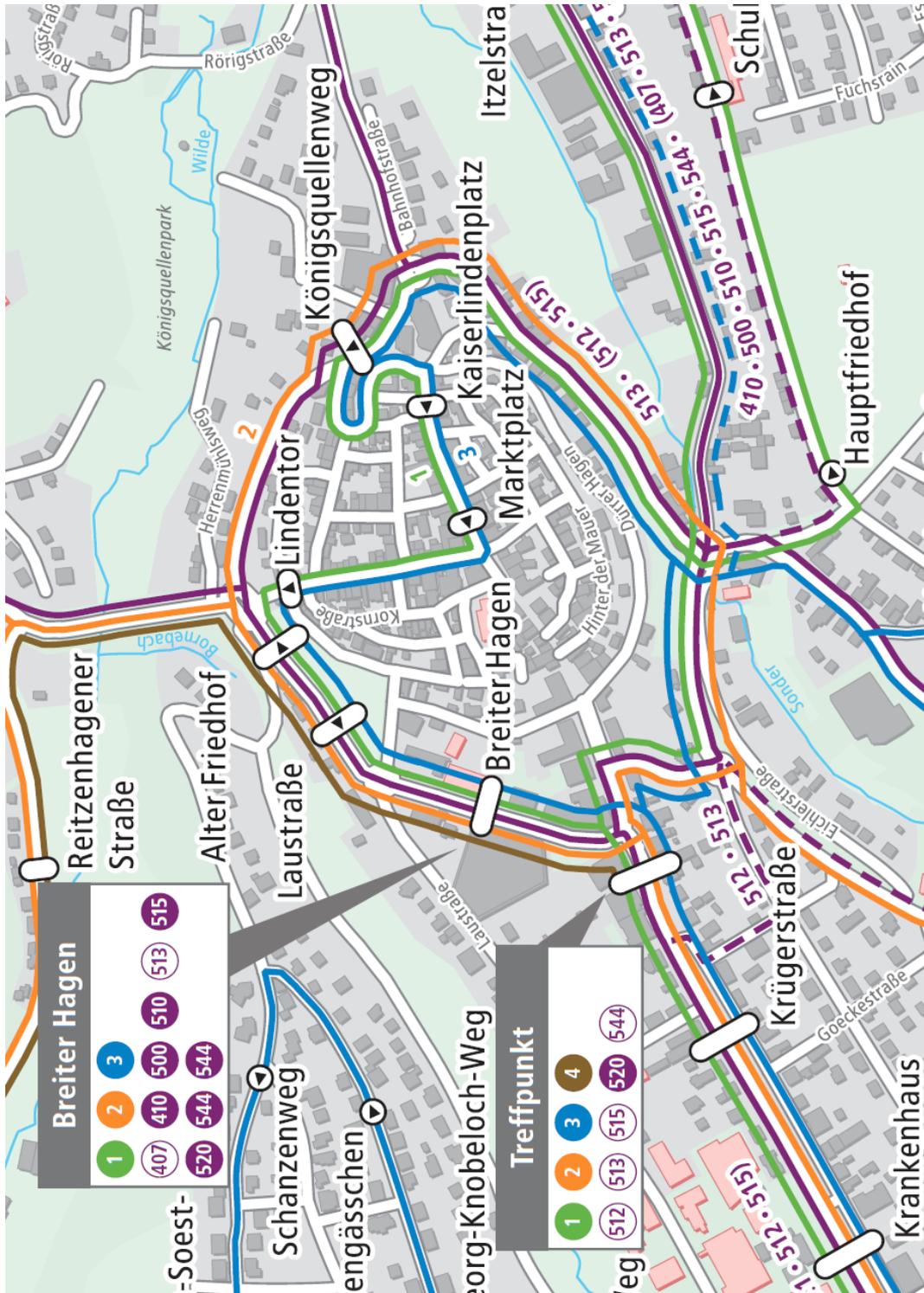
- 510, 513 und 515 in Richtung Norden
- 407, 500 und 510 in Richtung Osten
- 512 und 520 in Richtung Westen
- 410 und 544 in Richtung Süden

Eine (über-)regionale Verknüpfung Bad Wildungens besteht am Bahnhof. Die Bahnlinien RE39 und RB39 verkehren tagsüber im 2-Stunden Takt von und nach Kassel.

Gästekarte

Bei Besuch einer Gesundheitseinrichtung oder Übernachtung wird eine Gästekarte zur Verfügung gestellt, mit der eine kostenlose Nutzung der Stadtbusse geboten wird. Sie bietet zusätzlich weitere kostenlose oder ermäßigte Angebote in den Bereichen Kultur und Freizeit.

Abbildung 33: Busliniennetz Bad Wildungen Altstadt²⁰



²⁰ Nordhessischer Verkehrsverbund; Liniennetz Bad Wildungen (Stand 13.12.2020). Kassel 2021

Barrierefreiheit der Haltestellen

Ausstattungsöglichkeiten für die Barrierefreiheit sind nach den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV folgende:²¹

- Hochbord
- Taktiles Leitsystem
- Witterungsschutz
- Sitzmöglichkeiten
- Fahrplanaushang
- Netzplanaushang
- Akustische Fahrplanauskunft

Im Untersuchungsgebiet sind viele der Bushaltestellen mit Hochborden, Leitsystemen und Sitzmöglichkeiten ausgestattet, jedoch fehlt bei mehreren Haltestellen ein Witterungsschutz. Eine akustische Fahrplanauskunft ist nur an der Haltestelle „Treffpunkt“ vorhanden, diese ist vollständig barrierefrei ausgestattet.

Tabelle 2: Barrierefreiheit der Haltestellen

Name (Fahrtrichtung)	Hochbord	Leitsystem	Witterungsschutz	Sitzmöglichkeiten	Akustische Fahrplanauskunft	Fahrplan	Netzplan
Treffpunkt (Ost/West)	●	●	●	●	●	●	●
Breiter Hagen (Süd)	●	●	●	●		●	●
Breiter Hagen (Nord)	●	●	●	●		●	
Laustraße (Süd)						●	●
Alter Friedhof (Nord)	●	●		●		●	
Lindentor (Nord/Süd)	●	●		●		●	●
Marktplatz (West)	●	●		●		●	●
Kaiserlindenplatz (West)				●		●	
Königsquellenweg (Nord)	●	●				●	

²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011, S. 66ff

Abbildung 34: Bushaltestelle "Breiter Hagen"



3.7 Zusammenfassende Bewertung der Bestandserhebung

Fußverkehr

Entlang der Brunnenstraße befinden sich viele Dienstleistungs-, Nahversorgungs- und Gastronomiebetriebe. Ein Teil der Straße ist als Fußgängerzone ausgewiesen, auf dem westlichen Abschnitt ist Kraftfahrzeugverkehr zugelassen und auch Busverkehr wird dort entlanggeführt.

Querungsanlagen sind durchgehend barrierefrei, in den Straßen Lindenstraße, Neue Straße und Bahnhofstraße fehlen barrierefreie Quermöglichkeiten.

Auf den Altstadtstraßen mit Bepflasterung befinden sich meist keine Gehwege, zu Fuß Gehende werden zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Dabei sind die Bereiche Kirchplatz, Neue Straße und um die Straße „Hinter der Mauer“ als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen, die restlichen Straßen sind als Tempo-30-Zone oder auch Tempo-50 ausgewiesen.

Viele Gehwege, besonders entlang der Lindenstraße, Bahnhofstraße und Breiter Hagen sind schmaler als das vorgegebene Mindestmaß von 2,50 m. Oft sind die Gehwege schmaler als 1,50 m.

An einigen Zugängen in und aus verkehrsberuhigten Bereichen und der Fußgängerzone fehlen die entsprechenden Beschilderungen, um auf die geltende Regelung hinzuweisen.

In der Brunnenstraße ist eine „Gehbahn“ vorhanden, um auf den unebenen Pflasterstraßen eine barrierefreie Verbindung vom Scharnier bis zur Bahnhofstraße zu bieten. An vielen Zugängen in die südliche Altstadt und um den Kirchplatz geht sie jedoch in ein unebenes, nicht barrierefreies Pflaster über.

Radverkehr

Der Radverkehr wird auf dem Stadtring bergaufwärts auf Schutzstreifen, sonst durchgehend im Mischverkehr geführt. Viele der Einbahnstraße sind für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung freigegeben.

An der Fußgängerzone wird der Radverkehr über die Straße „Dürrer Hagen“ umgeleitet und auch dazu motiviert das Fahrrad durch die Fußgängerzone zu schieben. Das Rad-Hauptnetz Hessen wird allerdings durch die Fußgängerzone geleitet.

Kfz-Verkehr

Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt meist 30 km/h, teilweise sind verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Der Altstadtring, die Straße „Alte Friedhofstraße“ mit dem anschließenden Altstadtbereich sind mit 50 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgewiesen.

Parkplätze sind straßenbegleitend größtenteils gebührenpflichtig und auf Parkplatzanlagen unbewirtschaftet. Etwa ein Drittel der Straßenparkplätze sind für Bewohner reserviert.

ÖPNV

Mit 4 Stadtbus-Linien, davon 2 über die Brunnen-/Lindenstraße, und diversen regionalen Busverbindungen sowie dem Bahnhof, ist die Altstadt Bad Wildungens an den ÖPNV angebunden.

Die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sind meist nur teilweise mit Elementen für Barrierefreiheit ausgestattet. Viele haben ein taktiles Leitsystem und ein Hochboard, oft fehlt ein Witterungsschutz. Die Haltestelle „Treffpunkt“ am Brunnenplatz ist vollständig barrierefrei.

3.8 Erfassung des ruhenden Verkehrs

Um die Auslastung der öffentlichen Parkplätze durch den Kfz-Verkehr sowie deren Nutzergruppen zu identifizieren, wurde am Dienstag, den 31.08.2021, eine Kennzeichenerhebung des ruhenden Verkehrs durchgeführt.

Zwischen 09:00 und 21:00 Uhr alle zwei Stunden sowie um 02:00 nachts am Folgetag wurden alle auf öffentlichen Parkplätzen und illegal im Straßenraum des Untersuchungsgebiets abgestellten Kraftfahrzeuge (exklusive Zweiräder) erfasst. Auf privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätzen (Bspw. Fürstengalerie, Kundenparkplätze von Geschäften) wurde nur die Anzahl an parkenden Kfz erhoben.

Datenschutz

Zur Einhaltung des Datenschutzes wurden Ortskennzeichen nicht erfasst, um Rückschlüsse auf Fahrzeughalter auszuschließen²². Die Erfassung des Kennzeichens dient nur dazu die Parkdauer der Fahrzeuge zu erfassen.

Nutzergruppen und Auslastung

Anhand der Anzahl, wie häufig ein Fahrzeug am Erhebungstag an aufeinander folgenden Zeiten am gleichen Parkplatz erfasst wurde, kann die Nutzergruppe identifiziert werden. Die Nutzergruppen werden wie folgt definiert:

Tabelle 3: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr²³

Erfassung	Bewertung
1 Zählung	Kurzparkende
2 Zählungen	Mittelzeitparkende
3-4 Zählungen	Langzeitparkende
5-7 Zählungen	Dauerparkende
Fahrzeuge, welche (auch) nachts erhoben werden	Bewohner

Anhand der Anzahl an parkenden Fahrzeugen, wurde die Auslastung der jeweiligen Straße/Parkplatzanlage ermittelt. Die Bewertung der Auslastung ist wie folgt definiert:

²² Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 103

²³ ebenda, S. 42

Tabelle 4: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr²⁴

Auslastung	Bewertung
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

Plausibilisierung und Datenaufbereitung

Nach Abschluss der Erhebung wurden die erfassten Kennzeichen einer manuellen Sichtkontrolle und einer automatisierten Plausibilitätskontrolle unterzogen, und anschließend aufbereitet. Die Kontrolle ergab für die Kennzeichenerhebung einen Fehleranteil von 1,0%²⁵.

Auswertung

Insgesamt wurden etwa 2.400 Kennzeichen aufgenommen. Abbildung 35 zeigt die Auslastung durch die Nutzergruppen über den gesamten Tagesverlauf. Sie beträgt insgesamt 71,7% zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr (345 Fahrzeuge) und mindestens 55,3% um 21:00 Uhr (266 Fahrzeuge). Diese Auslastung beinhaltet nicht die privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätze, wie zum Beispiel die Fürstengalerie mit 285 Stellplätzen oder die Stellplatzanlage der Sparkasse mit 27 Stellplätzen (mehr dazu auf Seite 51).

²⁴ ebenda, S. 42

²⁵ Eigene Berechnung

Abbildung 35: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Gesamt)

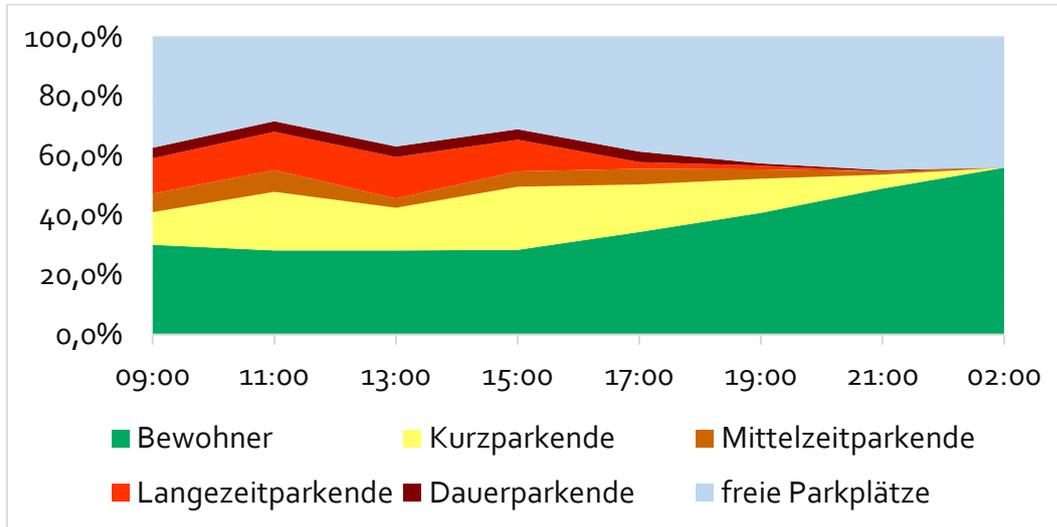


Abbildung 37 und Abbildung 38 auf den Seiten 46 und 47 stellen straßengenau die erhobenen Auslastungen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr und um 02:00 Uhr nachts dar.

Mit einer Auslastung von 71,7% zur Spitzenstunde herrscht ein geringer Parkdruck, Abbildung 36 zeigt dazu die Aufteilung der Fahrzeuge nach den Nutzergruppen. Es ist zu beachten, dass sich dies auf das gesamte Untersuchungsgebiet bezieht. Hohe Auslastungen und bestimmte Nutzergruppen können sich auf kleine Gebiete, oder auch einzelne Straßen, konzentrieren (bspw. Kurzparkende in Geschäftsstraßen).

Tagsüber sind die gebührenpflichtigen Parkplätze innerhalb der Altstadt stark ausgelastet, die Bewohnerparkplätze nur gering. Nachts sind die Bewohnerparkplätze stärker ausgelastet, jedoch die unbewirtschafteten Parkplätze entlang des Altstadttrings nur gering.

Abbildung 36: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr (Gesamt)

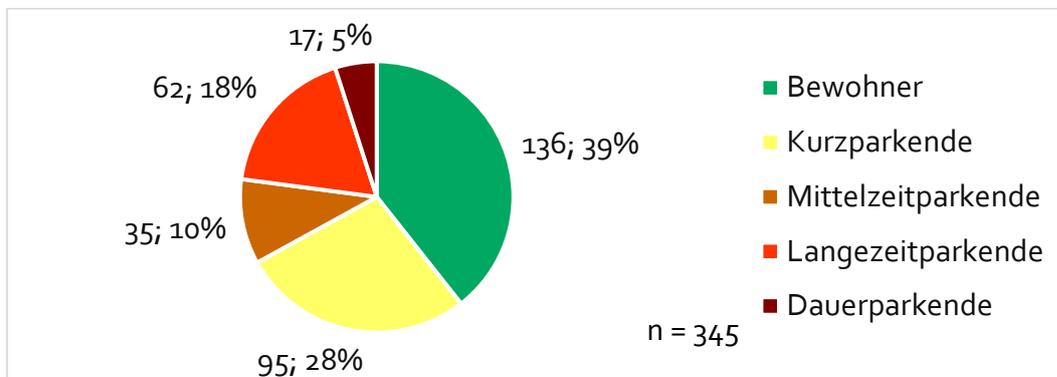
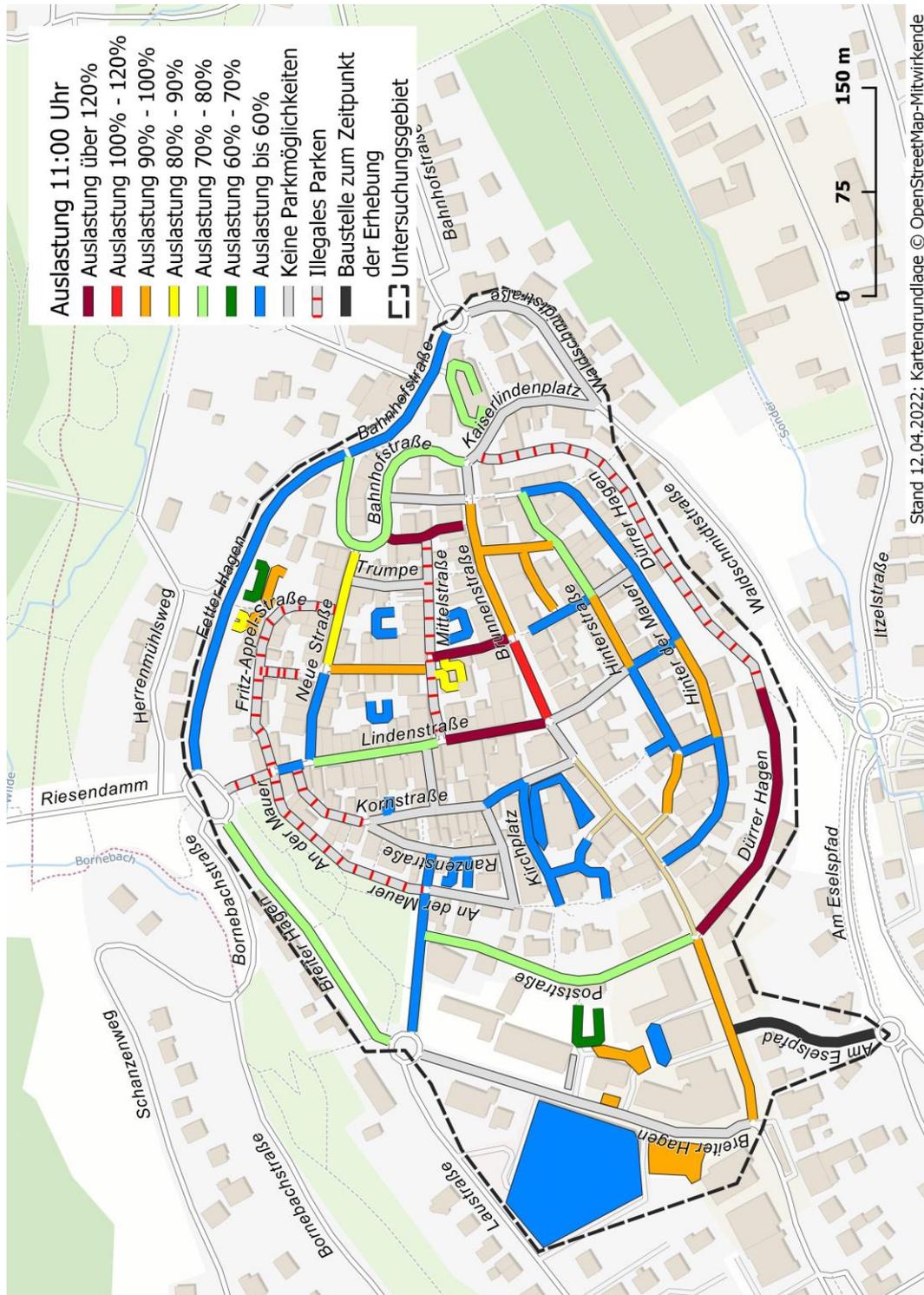


Abbildung 37: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr



Bewohner

Als Bewohnerfahrzeuge werden diejenigen identifiziert, die (auch) in der Nachtzählung erfasst wurden. Es kann mit einer sehr hohen Plausibilität gesagt werden, dass es sich dabei um von Bewohnern abgestellte Fahrzeuge handelt.

Durch Bewohnerfahrzeuge werden zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr hauptsächlich die Bewohnerparkplätze und die unbewirtschafteten Parkplatzanlagen Am Meerschlund, Parkhaus Marktplatz (Untergeschoss) und Kaiserlindenplatz ausgelastet (siehe Abbildung 39 auf Seite 49).

Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende

Als Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende zählen diejenigen Fahrzeuge, welche mindestens 2-mal erfasst wurden und somit mindestens 2 Stunden in einem Abschnitt geparkt und dort nicht als Bewohner erfasst wurden.

In Abbildung 40 auf Seite 50 ist die Karte der Auslastungen durch Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr dargestellt. Davon befinden sich viele in den Bereichen

- Breiter Hagen (zwischen Alte Friedhofstraße und Lindenstraße)
- Parkhaus Marktplatz (Obergeschoss)
- Bahnhofstraße (zwischen Fetter Hagen und Brunnenstraße)
- Parkhaus Kaiserlindenplatz
- Lindenstraße (zwischen Mittelstraße und Brunnenstraße)
- Parkdeck Meerschlund (Untergeschoss)

In anderen Abschnitten (bspw. Knollsgasse und Dürrer Hagen) gibt durch sie eine hohe Auslastung, jedoch befinden sich dort nur weniger Parkplätze. Es können schon bei geringen Fahrzeuganzahlen hohen Auslastungen durch gewisse Nutzergruppen entstehen.

Abbildung 39: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr durch Bewohner

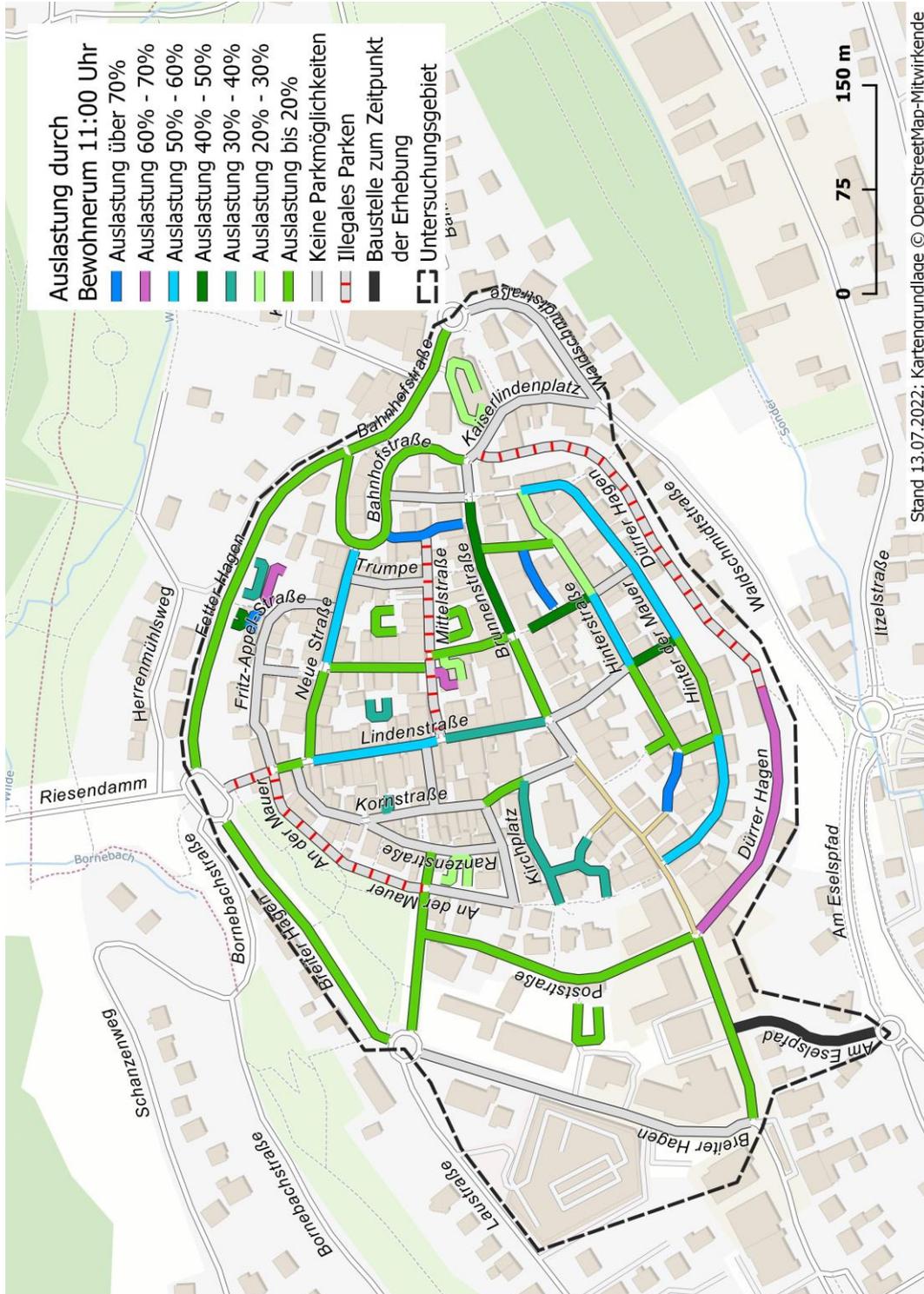
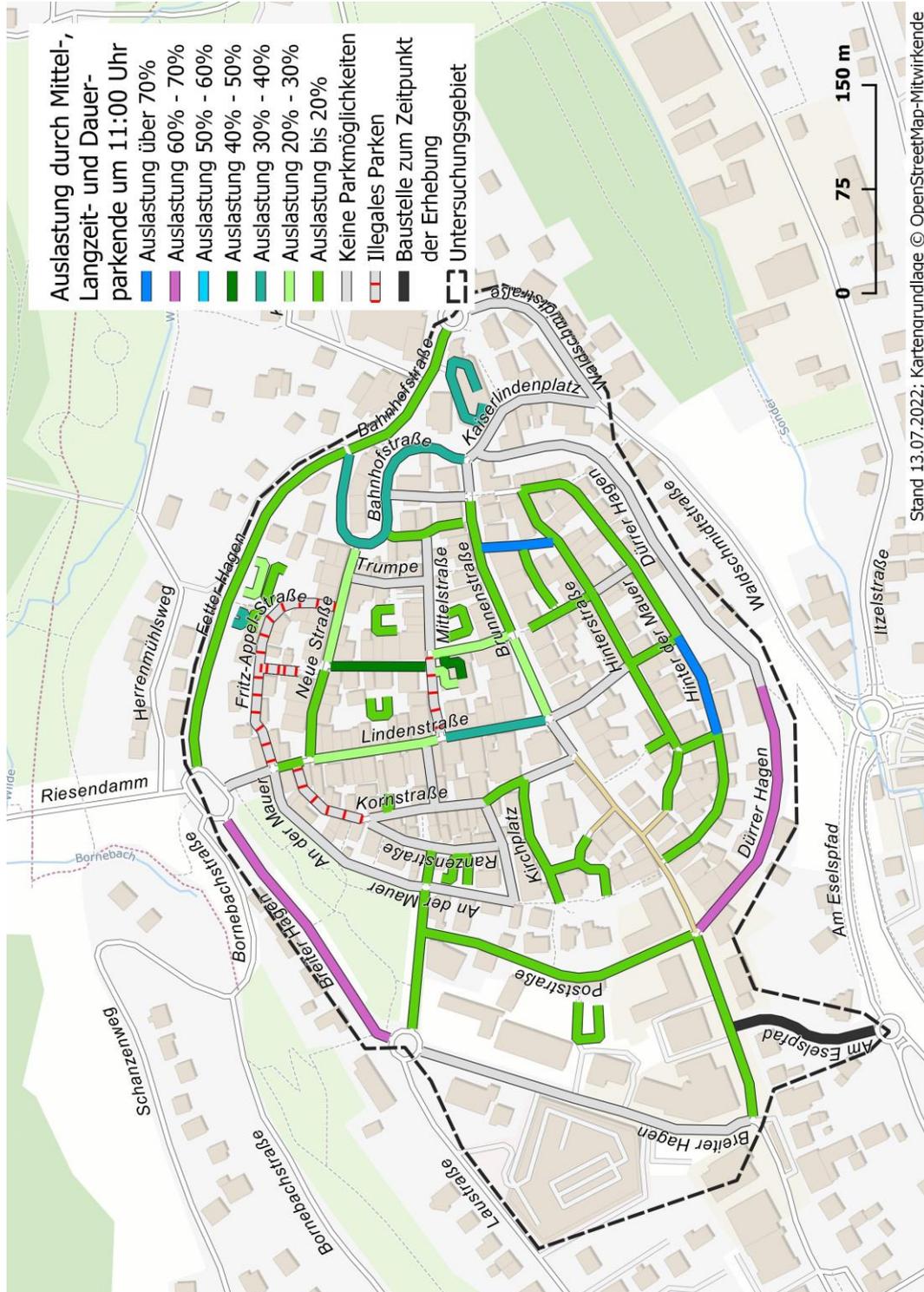


Abbildung 40: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr durch Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende

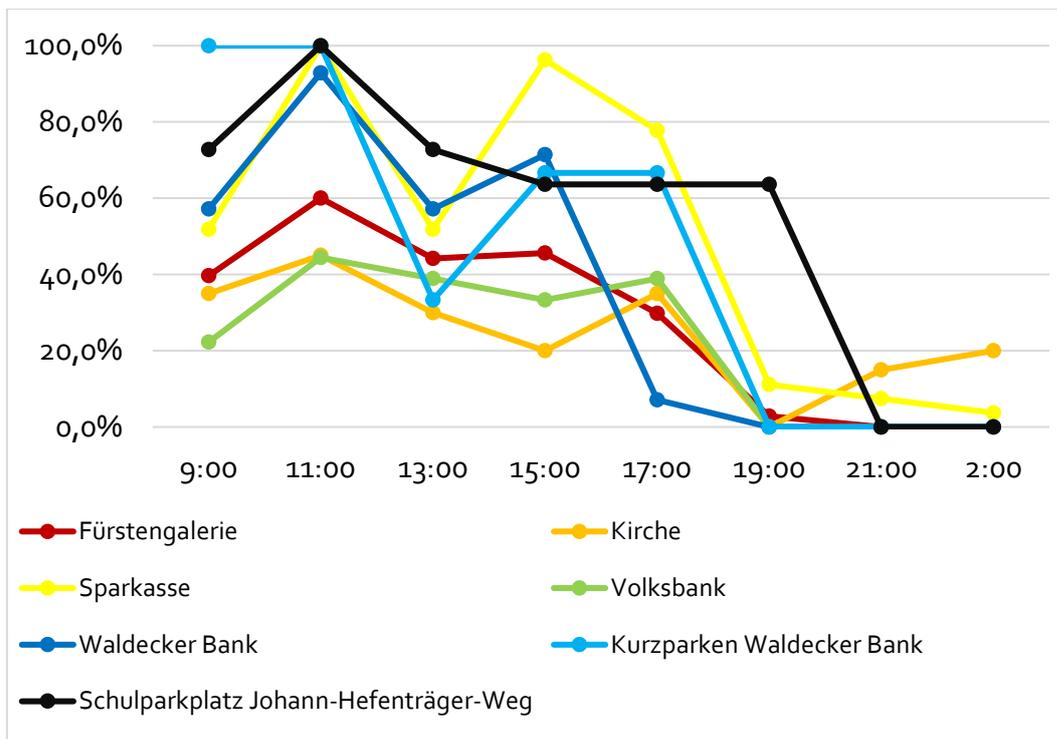


Private, öffentlich zugängliche Stellplätze

Die Auslastungen auf den privaten, öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen sind in Abbildung 41 dargestellt. Dabei sind tagsüber die insgesamt 41 Stellplätze der Sparkasse und der Waldecker Bank tagsüber stark ausgelastet, die 285 Stellplätze der Fürstengalerie etwa zur Hälfte. Die Stellplätze der Fürstengalerie sind von 6:00 bis 20:00 Uhr nutzbar.

Der Schulparkplatz am Johann-Hefenträger-Weg ist tagsüber, von 7:00 bis 16:00 Uhr, nur für Bedienstete nutzbar und zu dieser Zeit auch stark ausgelastet. Ab 16:00 Uhr ist er öffentlich zugänglich, jedoch in den Abend- und Nachtstunden nur sehr gering belegt.

Abbildung 41: Auslastung privater, öffentlich zugänglicher Stellplätze



Gebührenpflichtige Parkplätze

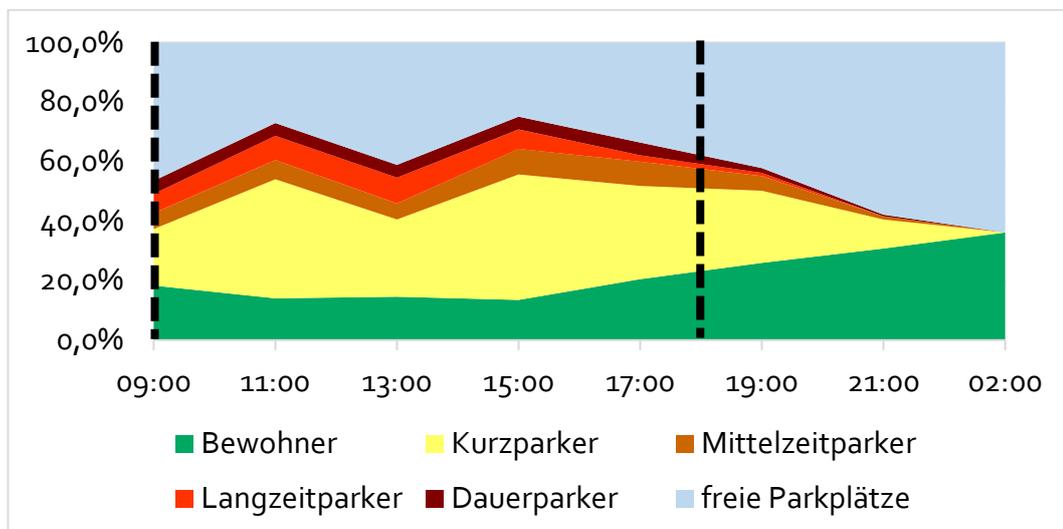
Werden nur die gebührenpflichtigen Parkplätze (siehe Abbildung 28 auf Seite 34) betrachtet, ist zu erkennen, dass sich dort hauptsächlich Kurzparker aufhalten.

Abbildung 42 zeigt die Auslastung der Gebührenpflichtigen Parkplätze im Tagesverlauf. Die Gebührenpflicht beginnt Montag bis Freitag um 09:00 Uhr und endet um 18:00 Uhr, eine Höchstparkdauer gibt es nicht.

Die Spitzenauslastung beträgt etwa 75% um 15:00 Uhr, die Hälfte der dort abgestellten Fahrzeuge waren von Kurzparkenden.

In einigen Straßen werden Fahrzeuge mit einem entsprechenden Parkausweis (bspw. Bewohner) von der Zahlung der Parkgebühren befreit. Nach Angaben des Ordnungsamts waren einen Monat vor der Kennzeichenerhebung 18 solcher Ausweise ausgestellt. Um 15:00 Uhr wurden 25 Bewohnerfahrzeuge auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen erfasst.

Abbildung 42: Nutzergruppen im Tagesverlauf (gebührenpflichtige Parkplätze)

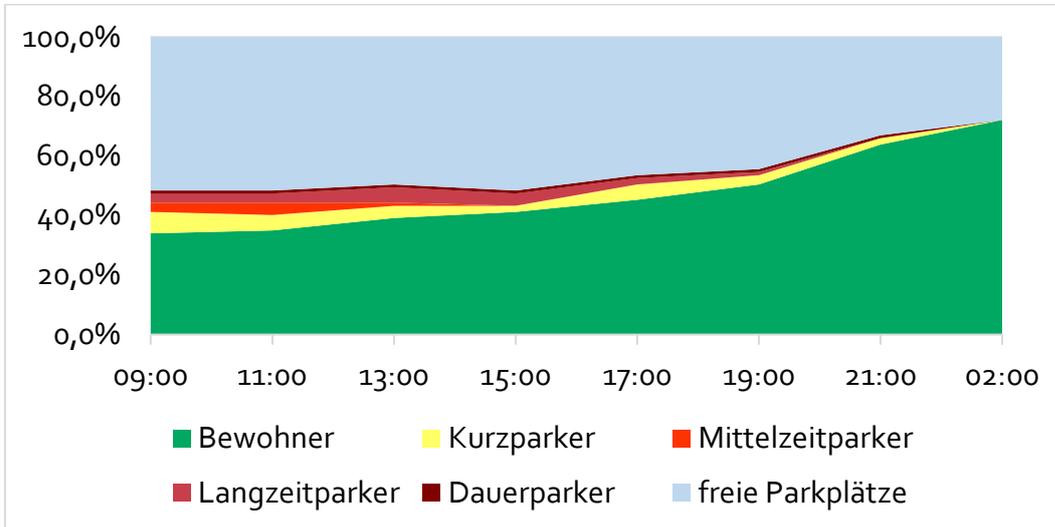


Bewohnerparkplätze

Die Bewohnerparkplätze sind jeweils nur für wenige, oft auch einzelne, Fahrzeuge reserviert. Tagsüber, wenn viele Bewohner mit ihrem Fahrzeug unterwegs sind, ist die Auslastung der Parkplätze gering.

Tagsüber sind die Bewohnerparkplätze etwa zur Hälfte belegt (vgl. Abbildung 43). Bis zu 15% (um 09:00 Uhr) der parkenden Fahrzeuge wurden nicht als Bewohnerfahrzeuge erfasst. Nachts sind die Bewohnerparkplätze zu etwa 70% ausgelastet.

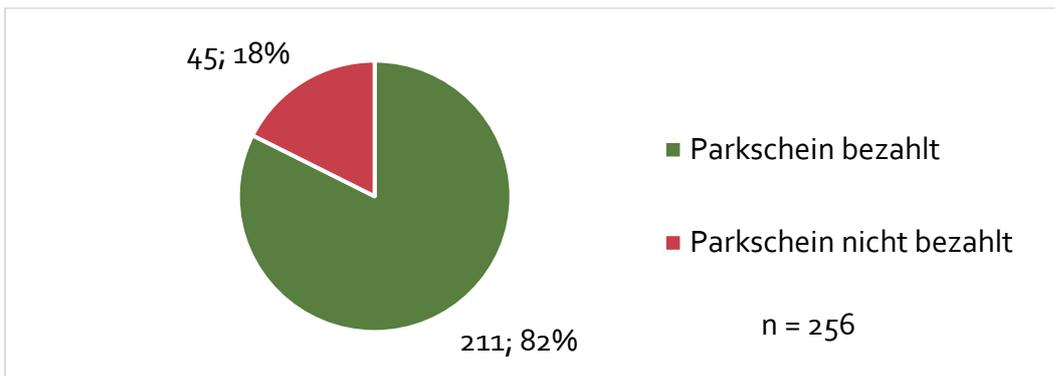
Abbildung 43: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Bewohnerparkplätze)



Regelkonformität

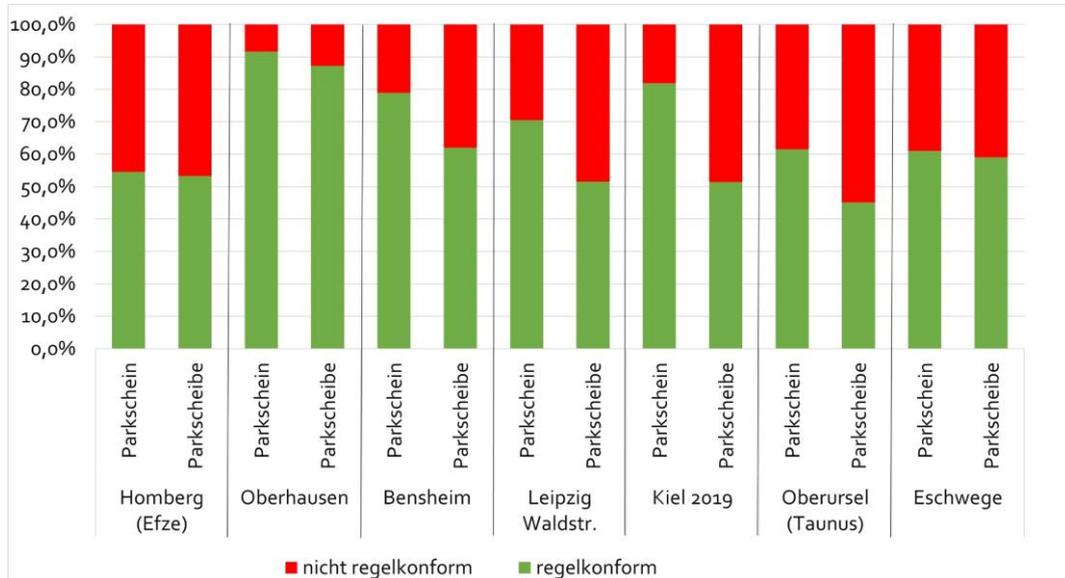
Durch das Ordnungsamt Bad Wildungen wurde am 16.09.2021 eine Kontrolle der Regelkonformität auf allen Gebührenpflichtigen Parkplätzen durchgeführt. Dies beinhaltet ausgelegte Parkscheine und Handyparken. Die Ergebnisse sind in Abbildung 44 auf Seite 53 dargestellt.

Abbildung 44: Regelkonformität beim gebührenpflichtigen Parken



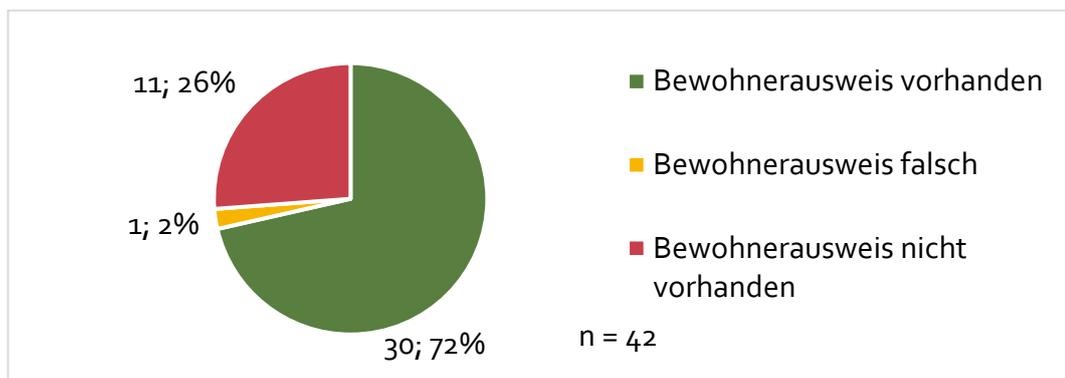
In der Bad Wildunger Altstadt besteht eine, mit bspw. den Städten Bensheim und Kiel vergleichbare, hohe Regelkonformität (siehe Abbildung 45). In den nahe gelegenen Städten Homberg (Efze) und Eschwege ist sie mit etwa 60% wesentlich geringer.

Abbildung 45: Regelkonformität in anderen Städten



Im Zuge der Kennzeichenerhebung wurde auch die Regelkonformität bezüglich des Bewohnerparkens überprüft. Von 42 kontrollierten Fahrzeugen wurde bei 11 (26,2%) kein Bewohnerparkausweis ausgelegt und ein (2,4%) Ausweis war zum Erhebungszeitpunkt abgelaufen (vgl. Abbildung 46).

Abbildung 46: Regelkonformität beim Bewohnerparken



Bilanzierung

Werden die Innere Altstadt und die Straßen auf und am Altstadtring getrennt betrachtet (vgl. Abbildung 47) ergeben sich die auf Seite 56 in Tabelle 5 zusammengefasste Anzahl an Parkplätzen und die in Tabelle 6 zusammengefasste Anzahl an parkenden Fahrzeugen für die einzelnen Nutzergruppen.

Zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung, um die Mittel-, Langzeit- und Dauerparkenden auf und am Altstadtring, und die Bewohner in der inneren Altstadt zu verteilen, während die Kurzparkenden unverändert den Parkraum nutzen können

Nachts sind mehr Bewohnerfahrzeuge anwesend als Parkraum in der inneren Altstadt zur Verfügung steht, im gesamten Untersuchungsgebiet sind jedoch genügend Parkplätze vorhanden.

Abbildung 47: Zoneneinteilung Innere Altstadt / Altstadtring



Tabelle 5: Bilanzierung Parkplätze im Bestand

Bewirtschaftung	Innere Altstadt	Altstadtring	Gesamtgebiet
Unbewirtschaftet	47	143	190
Gebührenpflichtig	84	84	168
Kurzparken mit Parkscheibe	6	0	6
Sonderparkplätze	6	14	20
Bewohnerparkplätze	97	0	97
Gesamt	240	241	481

Tabelle 6: Bilanzierung Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr

	Innere Altstadt	Altstadtring	Gesamtgebiet
Bewohner (2:00 Uhr nachts)	97 (193)	39 (77)	136 (270)
Kurzparkende	41	54	95
Mittelzeitparkende	20	15	35
Langzeitparkende	17	45	62
Dauerparkende	10	7	17
Gesamt	185	160	345

Zusammenfassung der Erfassung des ruhenden Verkehrs

Insgesamt beträgt die Auslastung der öffentlichen Parkplätze höchstens 71,7% zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr und mindestens 55,3% um 21:00 Uhr. Davon sind tagsüber jeweils etwa ein Drittel Bewohner, ein Drittel Kurzparkende und ein Drittel Mittel-, Langzeit- oder Dauerparkende.

Durch Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende werden überwiegend die Parkplätze am Rand der Altstadt (zum Beispiel Breiter Hagen, Bahnhofstraße, Parkhaus Kaiserlindenplatz) und entlang der Lindenstraße ausgelastet. Bewohnerfahrzeuge befinden sich viele auf den Bewohnerparkplätzen, aber auch auf den unbewirtschafteten Parkplatzanlagen (Parkdeck Am Meerschlund, Parkhaus Kaiserlindenplatz).

Die gebührenpflichtigen Parkplätze sind bis zu 75,1% (15:00 Uhr) ausgelastet. Etwa die Hälfte der dort abgestellten Fahrzeuge sind von Kurzparkenden.

Die Regelkonformität wird auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen zu 82% eingehalten, auf Bewohnerparkplätzen zu 72%.

Eine Überlastung einzelner Straßenabschnitte und Parkplatzanlagen ist auch ein Verteilungsproblem. Zur Spitzenstunde sind Parkmöglichkeiten im Zentrum der Altstadt teilweise über 120% ausgelastet, während bspw. die Straßen Breiter Hagen und Alte Friedhofstraße, und das Parkhaus Kaiserlindenplatz weniger als 80% ausgelastet sind.

Nachts, außerhalb der Gebührenzeiten, sind die gebührenpflichtigen Parkplätze am Altstadtring (zum Beispiel Breiter Hagen, Poststraße) nur sehr gering ausgelastet.

Die private, öffentlich zugängliche Stellplatzanlage der Fürstengalerie ist tagsüber etwa zur Hälfte ausgelastet und nachts geschlossen. Der Schulparkplätze im Johann-Hefenträger-Weg ist nachts öffentlich zugänglich, dann jedoch nur sehr gering ausgelastet.

Wenn sich Kurzparkende unverändert verteilen, stehen tagsüber innerhalb der Altstadt ausreichend Parkplätze für Bewohner zur Verfügung, wenn Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende auf den Altstadtring verteilt werden.

4 Ideenwerkstatt

Am 12.03.2022 wurde für eine frühe Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung ein Workshop im Bad Wildunger Jugend- und Kulturzentrum durchgeführt. Es nahmen insgesamt 30 Teilnehmer an dem Workshop teil, darunter 22 interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Nach der Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Ralf Gutheil wurden die Projekte

- Unsere Altstadt – Gewohnt gut, von Marvin Coker und Elisabeth Jeckel (ProjektStadt)
- Ergebnisse der Online-Bürger*innenbefragung – Sonderauswertung Verkehr, von Marie Veltmaat (CIMA)
- Verkehrskonzept Bad Wildunger Altstadt, von Andreas Schmitz (IKS)

vorge stellt.

Abbildung 48: Vorstellung der Projekte



Im zweiten Teil des Workshops wurde in drei Arbeitsgruppen auf Basis der Fragestellungen

- Ist die Problemdarstellung vollständig? Was fehlt?
- Welche Ziele sollen angestrebt werden? Wie soll mit Zielkonflikten umgegangen werden? Wo setzen Sie Prioritäten?
- Welche Funktion / Aufgabe wird / soll die Altstadt zukünftig haben?
- Welcher Kfz-Verkehr soll in die Altstadt fahren können (Bewohner / Kundinnen und Kunden / Berufspendelnde / ÖPNV)?
- Wo sollen Bewohner / Kundinnen und Kunden / Berufspendelnde zukünftig parken?

- Welche Maßnahmen sollten vorrangig umgesetzt werden?

Die Problempunkte, Wünsche und Empfehlungen der Teilnehmenden diskutiert. Diese wurden anschließend von gewählten Sprecherinnen und Sprechern der Arbeitsgruppen vorgestellt. Am Ende gab es eine Abschlussdiskussion

Ergebnisse

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Altstadt soll als Wohnstadt dienen, aber auch Bereiche für Gewerbe und Einzelhandel besitzen.
- Einer Erweiterung der Fußgängerzone bis zur Waisengasse wird überwiegend zugestimmt.
- Der Verkehr entlang der Brunnenstraße soll beruhigt werden.
- Eine zeitlich begrenzte Sperrung der Brunnenstraße von der Teichstraße bis zum Marktplatz wurde vorgeschlagen, bspw. abends und nachts.
- In den Abendstunden könnten Parkplätze als Flächen für die Gastronomie freigegeben werden.
- Das Parken innerhalb der Altstadt soll Bewohnern und Kundschaft weiter möglich sein.
- Berufspendelnde sollen möglichst nur auf dem Altstadtring parken. Die Parkplätze könnten explizit als Parkplätze für Berufspendelnde ausgewiesen werden.
- Für den inneren Altstadtbereich wird eine Begrenzung der Parkzeit und/oder Erhöhung der Parkgebühren vorgeschlagen.
- Der ÖPNV soll auch weiterhin die Altstadt bedienen.
- Eine Öffnung der Fußgängerzone für Radverkehr wurde kontrovers diskutiert. Einerseits könne auf den „gesunden Menschenverstand“ vertraut werden und die Fußgängerzone sei ohnehin nicht attraktiv für Radfahrende. Andererseits wird eine Öffnung als kontraproduktiv für die Funktion als Fußgängerzone angesehen und die kurze Strecke durch die Fußgängerzone könne auch abgestiegen und zu Fuß gegangen werden. Eine Anbindung der Radverbindung an die Hinterstraße, anstatt Dürer Hagen, und eine Öffnung von 19:00 Uhr bis 09:00 Uhr wird vorgeschlagen.

5 Ziele, Strategien und Handlungsfelder

Die allgemeinen Oberziele und konkreten Unterziele der Verkehrsentwicklung, auch für die Altstadt, sind im Nahmobilitätskonzept²⁶ dargestellt. Für die Altstadt sollten hier die folgende Unterziele ergänzt werden:

- Eindeutige Regelungen und Flächen zum Parken und verträgliche und eine den Parksuchverkehr reduzierende Organisation des ruhenden Verkehrs
- Förderung von Sharing-Angeboten (Car- und Bike-Sharing)

Für Bad Wildungen sind Kurbetrieb und Tourismus wichtige Wirtschaftsfaktoren. Diese sollten deswegen besonders gefördert werden bei Betonung der Alleinstellungsmerkmale von Bad Wildungen. Dies sind insbesondere die fußläufige Erschließung der Altstadt und die Promenade an der Brunnenallee, die sich gegenseitig ergänzen. Insbesondere auch, da die Brunnenallee als erste Kurpromenade, die 1652 schon angelegt worden war, eine kulturhistorische Bedeutung²⁷ hat.

Die Strategien und Handlungsfelder des Nahmobilitätskonzeptes sind ebenfalls auf die Altstadt übertragbar. Als weiteres wesentliches Handlungsfeld ist die Neuordnung des ruhenden Verkehrs zu benennen.

Der Verkehrsbereich ist derjenige, wo die Erreichung von Klimaschutzziele noch am weitesten zurücksteht. Er ist der Bereich, wo persönliche Entscheidungen z.B. zur Verkehrsmittelwahl, die größten Auswirkungen haben. Dies macht allerdings auch die Erreichung dieser Ziele schwierig, weil Änderungen im persönlichen Status-Quo notwendig sind. Dies muss nicht zu Einschränkungen in der Mobilität führen, sondern zu anderen Modalitäten der Abwicklung.

Die Frage der Verkehrsmittelwahl ist neben dem infrastrukturellen Angebot (z.B. attraktive Gehwege, Straßen und Plätze, ÖPNV) stark durch den Lebensstil geprägt. Gerade beim Kraftfahrzeugverkehr wird dies deutlich, da ein hoher Anteil der Kommunikation der Automobilindustrie in der Vermittlung von Image, Lebensgefühl, Lebensstil und Werten besteht. Auch die Forschungsergebnisse zu Mobilitätsstilen zeigen deutlich, dass die Verkehrsmittelwahl stark emotional geprägt ist. Selbst der Radverkehr kann Lebensstil und Image vermitteln. Auch innovative ÖPNV-Unternehmen setzen zunehmend darauf, um Kundschaft zu gewinnen.

²⁶ IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen. Kassel 2021; S. 5

²⁷ Vgl. Weller, Bernhard; Die Brunnenallee Bad Wildungen - die älteste Allee in einem Kurort. Waldeckischer Geschichtsverein e.V. Bad Arolsen; Geschichtsblätter für Waldeck. Korbach 2023, S. 81 ff. und Vanja, Christina; Gärten, Parks und Natur - "Gesunde" Spaziergänge in der Kulturlandschaft. In: Pühringer, Andrea / Scheutz, Martin (Hrsg.); Die Kurstadt als urbanes Phänomen - Konsum, Idylle und Moderne. Wien, Köln 2023, S. 331

Als ein wesentliches Handlungsfeld lässt sich somit Mobilitätsmanagement und die öffentliche Diskussion zu den genannten Themen festlegen.

Generell sollte immer wieder überprüft werden, ob die geplanten Maßnahmen den globalen und lokalen Anforderungen (z.B. Klima-, Ressourcen- und Energiekrise, Flächenverbrauch) noch angemessen oder weitergehende Schritte erforderlich sind.

6 Maßnahmen

6.1 Fußverkehr

Verlängerung Fußgängerzone

Aufgrund der Bedeutung der Fußgängerzone zur Belebung der Altstadt, wird empfohlen die Fußgängerzone in Richtung Osten auszuweiten. Ab der Teichstraße sind nur noch wenige Zielorte für den Fußverkehr vorhanden, daher scheint eine Ausweitung bis zur Teichstraße (erst einmal) als ausreichend.

Dem Bus- und Radverkehr sollte die Durchfahrt bis zur Lindenstraße weiterhin ermöglicht werden.

Die Ausweitung sollte abschnittsweise erfolgen. In einem ersten Abschnitt sollte die Fußgängerzone vorerst bis zum Marktplatz verlängert werden. Dadurch werden Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr minimal gehalten. Lediglich die Anlieger des Kirchplatzes müssten die Fußgängerzone durchqueren. Eine Anbindung des Kirchplatzes nur über die Korn-/Ranzenstraße ist durch die starke Steigung und enge Kurve am Rathaus für große Fahrzeuge nicht möglich. Aufgrund der geringen Verkehrsmengen von maximal 20 Kfz/h²⁸ in der Spitzenstunde wird dies als unproblematisch angesehen. Der Zugang zum Kirchplatz sollte mit einer Einfahrtskontrolle, bspw. Poller mit Zugangskarten, geregelt werden.

²⁸ Schätzwert bei:

49 Wohneinheiten mit je 2,1 Bewohnern. 3,1 Wege/Bewohner*Tag, davon 49% als Pkw-Selbstfahrer, davon 10,0% zur Spitzenstunde.

0,25 Besuchende/Wohneinheit*Tag, davon 54% als Pkw-Selbstfahrer, davon 5,4% zur Spitzenstunde.
8 Geschäfte mit jeweils 2 Wege/Tag durch die Inhabenden, davon 73% als Pkw-Selbstfahrer, davon 6,5% zur Spitzenstunde.

10 Fahrten/Tag durch Lieferfahrzeuge/Müllabfuhr/etc., davon 7,8% zur Spitzenstunde.

Anzahl Bewohner, Anzahl Wege und Anteil Pkw-Selbstfahrer aus: infas, DLR, IVT und infas 360; Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn 2019

Anteil Spitzenstunde aus: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006

In einem zweiten Abschnitt, sollte dann die Fußgängerzone bis zur Teichstraße ausgeweitet werden. Die Durchfahrt von Kfz-Verkehr sollte für diesen Abschnitt nur absolut notwendigem Verkehr (Anwohner, Müllabfuhr, etc.) und dem ÖPNV gestattet werden. Die Verortung der Abschnitte ist in Abbildung 53 auf Seite 68 dargestellt.

Anbindung Kaiserlindenplatz

Wie bereits im Nahmobilitätskonzept²⁹ beschrieben, sollte die Fußwegeverbindung von der Brunnenstraße zum Kaiserlindenplatz verbessert werden.

Es wird empfohlen, zwischen Brunnenstraße und Kaiserlindenplatz über den Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße einen Fußgängerüberweg (FGÜ, ugs. „Zebrastreifen“) einzurichten (vgl. Abbildung 53 auf Seite 68). Dabei sollte die vorhandene Gehbahn von dem FGÜ erschlossen werden.

Die Umsetzung könnte vorerst als Verkehrsversuch, z.B. in den Sommermonaten, erfolgen, um die Wirkung zu evaluieren.

Sichtbarkeit der Verkehrsregelungen für den Fußverkehr

Ebenfalls im Nahmobilitätskonzept³⁰ erwähnt, ist die Beschilderung der Verkehrsregelungen überwiegend nur auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Mehrfach wird der Fußverkehr aus Gassen kommend nicht auf verändernde Verkehrsregelungen, bspw. von verkehrsberuhigten Bereichen in Tempo 30-Zonen kommend, hingewiesen.

Es sollten die entsprechenden Beschilderungen ergänzt werden. Alternativ können z.B. Bodenmarkierungen angebracht werden.

Verlängerung Gehbahn

Die vorhandene Gehbahn (vgl. Abbildung 11 auf Seite 18) in der Brunnenstraße und am Kirchplatz liefert einen erheblichen Beitrag zur Barrierefreiheit der Altstadt. Jedoch folgen auf die Gehbahn oft unebene Pflasterstraßen. Erst ein gewisses Stück von der Gehbahn entfernt sind ebenerdige barrierefreie Pflaster verbaut. Auch auf der Nordseite der Brunnenstraße, zwischen Lindenstraße und Kaiserlindenplatz ist keine Gehbahn vorhanden.

²⁹ IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen. Kassel 2020, S. 67

³⁰ IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen. Kassel 2020, S. 84

Diese Lücken im barrierefreien Netz sollten durch die Verlängerung der Gehbahn in den betroffenen Straßen geschlossen werden. Die entsprechenden Abschnitte sind in Abbildung 53 auf Seite 68 dargestellt.

Verlängerung der Teufelstreppe

Wie auch im Nahmobilitätskonzept³¹ beschrieben, fehlt ab der Teufelstreppe eine direkte Verbindung in die südliche Altstadt (zur Straße „Hinter der Mauer“ bzw. zu „Roter Hahn“)

Es wird empfohlen, diese Verbindung durch z.B. den Neubau einer Treppe herzustellen und die Teufelstreppe Richtung Roter Hahn zu verlängern.

6.2 Radverkehr

Fußgängerzone sollte nicht für Radverkehr öffnen

Die Möglichkeit zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr wurde vielfach kontrovers diskutiert (u.a. in der Ideenwerkstatt zum Verkehrskonzept, siehe Seite 58).

Durch das hohe Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußverkehr, besonders zu Zeiten mit viel Fußverkehr, wird eine Öffnung der Fußgängerzone als kritisch gesehen. Die steigende Zahl an Elektro-Fahrrädern mit entsprechend höheren Fahrgeschwindigkeiten erhöht das Konfliktpotential zusätzlich.

Die vorhandenen Gehbahnen aus ebenen Platten neben dem Pflaster (vgl. Abbildung 11 auf Seite 18) würde vom Radverkehr bevorzugt genutzt, weil hier das Fahren angenehmer ist. Aber diese Gehbahnen sind für die barrierefreie Nutzung notwendig und angelegt.

³¹ IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen. Kassel 2020, S. 85

Im Übrigen käme eine Öffnung der Fußgängerzone nur mit dem Zusatzschild 1022-10 StVO infrage (vgl. auf Seite 64). Durch dieses Zusatzzeichen ist die Benutzung durch den Radverkehr erlaubt, dieser muss nach Straßenverkehrs-Ordnung allerdings „auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“

Der durch die Wartepflicht für den Fahrverkehr und die Behinderungsfreiheit determinierte Vorrang des Fußverkehrs und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit setzen dem Fahrverkehr Grenzen.

Hiernach stellt sich die grundsätzliche Frage, ob es bei einem regelkonformen Geschwindigkeitsverhalten und der Beachtung des Vorrangs von Fußgängern noch Erreichbarkeitsvorteile für den fahrenden Radverkehr gibt. Ein Schieben der Räder ist dann auch nicht langsamer. Die Zugänglichkeit für zentrale Bereiche wird nicht eingeschränkt.

Erfahrungsgemäß wird auch nicht Schrittgeschwindigkeit gefahren, was eine Geschwindigkeit bis 7 Km/h bedeuten würde, sondern je nach Umfeldbedingungen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 15 bis 18 km/h, was auch noch höherer Spitzengeschwindigkeit bedeutet.

Auch für die Abendstunden wird empfohlen, die Fußgängerzone nicht für den Radverkehr freigegeben werden. Zu einer möglichen Umfahrungsbeschilderung siehe Kapitel Beschilderung zur Umfahrung der Fußgängerzone auf Seite 66.

Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben

Derzeit sind nur wenige der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung heißt es:

*„Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn
a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,50 m betragen [...]“³²*

Abbildung 49: Z 242-1 StVO (Beginn einer Fußgängerzone) mit ZZ 1022-10 StVO (Radverkehr frei)



³² Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001* In der Fassung vom 8. November 2021 (BANz AT 15.11.2021 B1). Zu Zeichen 220 Einbahnstraße.

Die Fahrbahnbreite soll dabei nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen mindestens 3,00 m betragen.³³ Gemäß der Verwaltungsvorschrift und um dem Radverkehr ein umwegefreies Wegenetz zu schaffen, wird empfohlen, alle Einbahnstraßen der Altstadt für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben.

Schutzstreifen in Straße Kaiserlindenplatz

Die Straße Kaiserlindenplatz ist derzeit als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Süd ausgewiesen. Für den Radverkehr aus Süden kommend stellt dies für die Fahrt zur Brunnenstraße einen Umweg von 500 m dar.

Diese Straße sollte für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Um bei der hohen Steigung einen Schutzraum für den Radverkehr zu bieten, sollte zusätzlich ein Schutzstreifen abmarkiert werden.

Nach den Musterlösungen für Radverbindungen des Landes Hessen ist dafür eine Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m erforderlich (siehe Abbildung 52 auf Seite 67). Im Abschnitt zwischen der Einfahrt zum Parkhaus und der Waldschmidtstraße ist eine Fahrbahnbreite von 5,00 m vorhanden, somit ist ein Schutzstreifen problemlos möglich. Zwischen dem Parkhaus und der Brunnenstraße beträgt die Fahrbahnbreite nur etwa 3,50 m, ein Schutzstreifen ist dort nicht möglich.

Abbildung 50: Straße Kaiserlindenplatz



³³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 62

Beschilderung zur Umfahrung der Fußgängerzone

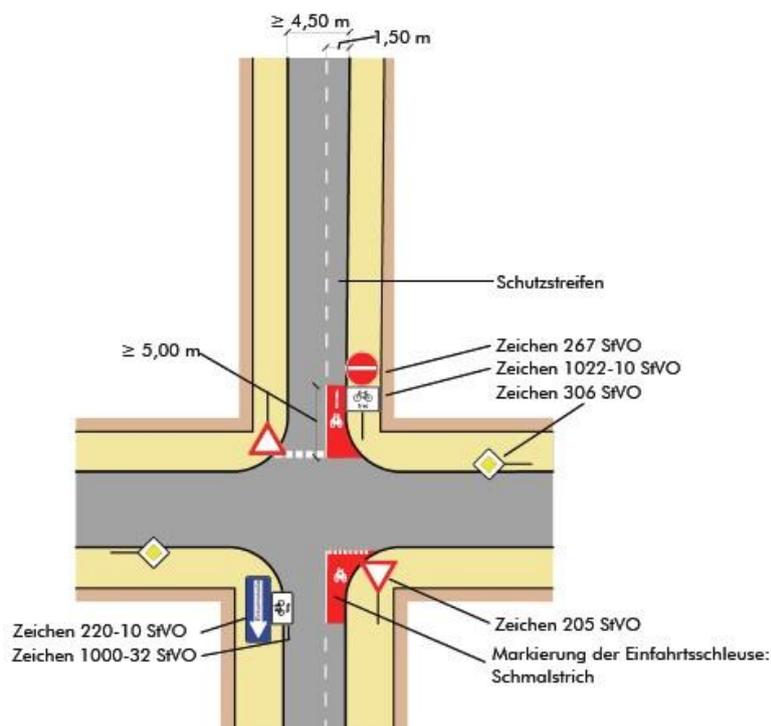
Die Umfahrung der Fußgängerzone ist derzeit schwer verständlich ausgeschildert (siehe Seite 24). Es sollte eine eindeutige, gut lesbare und leicht verständliche Beschilderung angebracht werden. Eine beispielhafte Beschilderung ist in Abbildung 51 dargestellt.

Abbildung 51: Beispiel zur Beschilderung Umfahrung der Fußgängerzone für Radverkehr



Abbildung 52: Musterlösung Einbahnstraße, Radverkehr in Gegenrichtung frei mit Schutzstreifen³⁴

Einbahnstraßen mit Schutzstreifen für den Radverkehr in Gegenrichtung innerorts



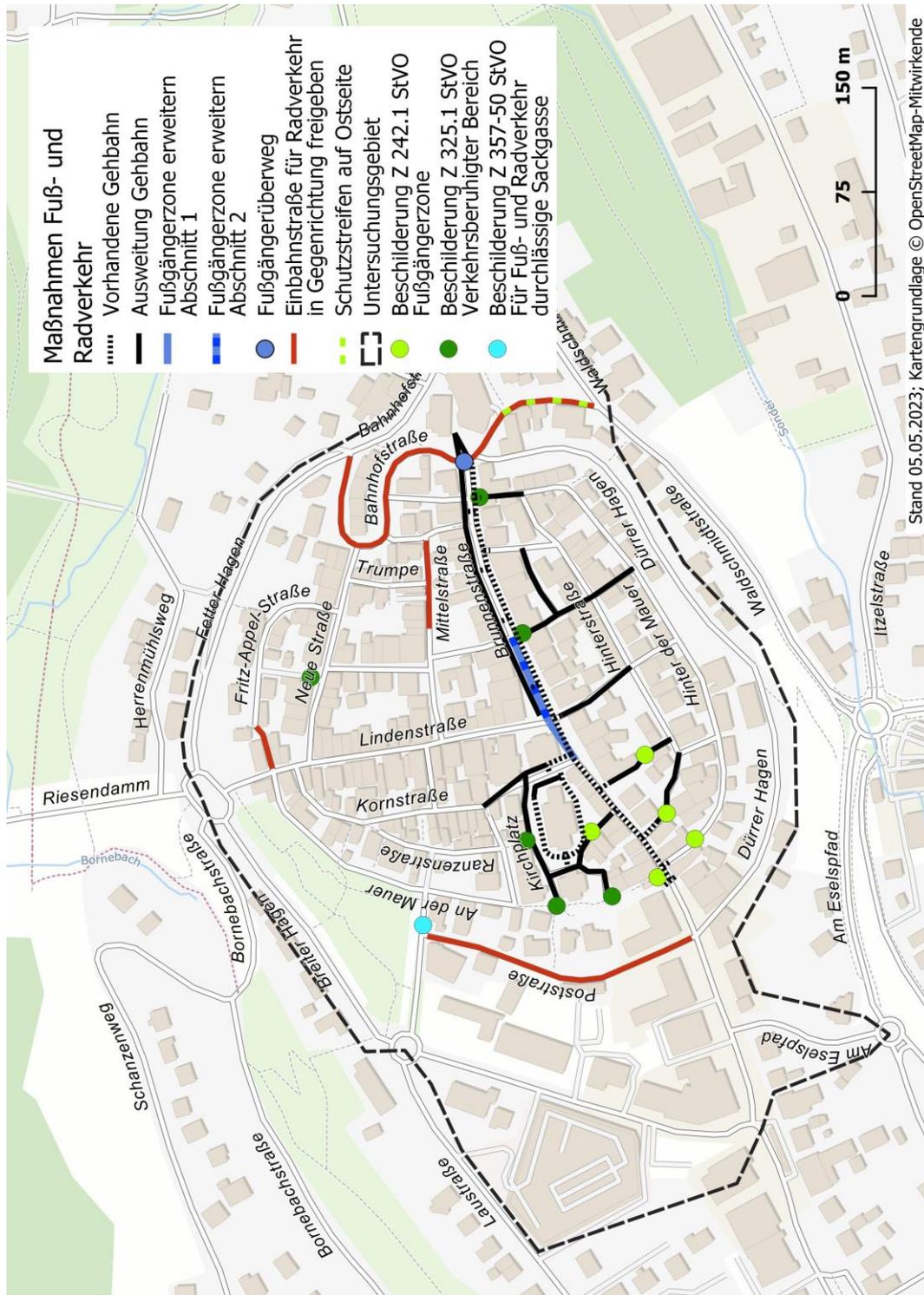
- Regelungen:**
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
 - ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2
- Anwendungsbereiche:**
- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
 - In Einbahnstraßen mit Kfz-Verkehrsmengen > 400 Kfz in der Spitzenstunde kann ein Schutzstreifen sinnvoll sein. Bei einem LKW-Anteil > 5% sollten Radfahrstreifen eingesetzt werden (s. ES-4).
- Hinweise:**
- Der Einsatz von Schutzstreifen in geöffneten Einbahnstraßen ist ab einer Fahrbahnbreite von 4,50 m möglich. Bei einseitigem Parken in Fahrtrichtung des Pkw-Verkehrs ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erforderlich (2,00 m Parken + 3,00 m Fahrstreifen + 1,50 m Schutzstreifen), bei Busverkehr ohne Parken 5,00 m (3,50 m Fahrstreifen + 1,50 m Schutzstreifen).
 - Wird der Schutzstreifen auf der Seite der parkenden Autos geführt, ist zusätzlich ein Sicherheitsraum von 0,75 m vorzusehen (mindestens jedoch $\geq 0,50$ m).
 - Bei Parken im Seitenraum ist ebenfalls ein Sicherheitsraum zu berücksichtigen.
 - Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.
 - Schutzstreifen sollten nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden.

Musterblatt: ES-2

Stand: November 2020

³⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen (2. Auflage). Wiesbaden 2020, Musterblatt ES-2

Abbildung 53: Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr



6.3 Kfz-Verkehr

Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten

Zur Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität in der Altstadt sollte eine großflächige Verkehrsberuhigung, inklusive Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten erfolgen.

Dadurch wird die Sicherheit erhöht und die Lärmbelastung, besonders auf dem Altstadtpflaster, reduziert. Die Nebenstraßen können dann zum Spiel genutzt werden und der Fußverkehr kann dort die gesamte Fahrbahn nutzen, anstatt wie bisher am rechten Fahrbahnrand gehen zu müssen.

Es wird empfohlen, bis auf die Haupt-Kfz-Verbindungen, die gesamten Altstadtstraßen als verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen. Entlang der Hauptverbindungen sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit, wie im Scharnier, auf Tempo 20 reduziert werden.

Eine niveaugleiche Gestaltung der Straßen ist überwiegend bereits vorhanden. Ein baulicher Eingriff ist nicht notwendig, somit können die Kosten der Maßnahme minimiert werden.

Bei einer großflächigen Verkehrsberuhigung der Altstadt reduziert sich auch die Anzahl notwendiger Beschilderungen für Kfz-, Rad- und Fußverkehr (vgl. Maßnahme „Sichtbarkeit der Verkehrsregelungen für den Fußverkehr“ auf Seite 62).

Neuordnung des Parkraums

Um gebietsfremden Parkverkehr, besonders Berufspendelnde, möglichst aus der Altstadt herauszuhalten und den Parksuchverkehr zu reduzieren, sollte eine Neuordnung des Parkraums erfolgen.

Es wurden folgende Ansätze für die Verteilung des Parkraums gesetzt:

- Pendelverkehr sollte entlang des Altstadtrings parken und erst gar nicht in die Altstadt einfahren.
- Kundenverkehr sollte möglichst zielnah an den Geschäften und nicht in den Nebenstraßen der Wohnbereiche parken. In Abbildung 56 auf Seite 74 ist die fußläufige Erreichbarkeit des Marktplatzes dargestellt.
- Bewohner sollten wohnungsnah parken können mit möglichst zugewiesenen Parkplätzen, um den Parksuchverkehr zu minimieren.

Es wird eine Zonierung des Parkraums nach Abbildung 57 auf Seite 75 empfohlen. Das entsprechende Mengengerüst zur Anzahl parkender Fahrzeuge und Parkplätze ist in Tabelle 7 gegeben. Folgende Bewirtschaftung wird vorgeschlagen:

- Pendelparkplätze: Gebührenpflichtig (Bewohner nicht frei) mit Angeboten für Langzeitparkende, z.B. Wochen- und Monatsparkschein.
- Kundenparkplätze: Gebührenpflichtig (Bewohner nicht frei), eventuell mit Parkhöchstdauer, z.B. 2 Stunden.
- Bewohnerparkplätze: Für Bewohner reserviert, mit Bewohnerparkausweisen für die jeweilige Straße (und eventuell angrenzenden Straßen).
- Parkhaus Kaiserlindenplatz: Gebührenpflichtig (Bewohner frei) mit Angeboten für Langzeitparkende

Das Parkhaus Kaiserlindenplatz steht dabei weiterhin allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung. Selbst ohne das Parkhaus sind für alle drei Gruppen ausreichend Parkplätze vorhanden. Außerhalb der Gebührenszeiten können Bewohner auch frei auf den Pendel- und Kundenparkplätzen parken.

Die Neuordnung des Parkraums muss mittels Öffentlichkeitsarbeit und einfach verständlicher sowie eindeutiger Beschilderung den Parkenden vermittelt werden.

Tabelle 7: Bilanzierung der empfohlenen Parkraumbewirtschaftung

Zone	Parkplätze	Maximale Anzahl Parkende zu Gebührenszeiten (9:00 bis 18:00 Uhr)	Empfohlene Bewirtschaftung
Pendelparken	120	114	Gebührenpflichtig (Bewohner nicht frei) mit Langzeitparken
Kurzparken	104	102	Gebührenpflichtig (Bewohner nicht frei) ohne Langzeitparken
Bewohnerparken	169	165 (270 um 02:00 Uhr nachts)	Für Bewohner reserviert
Parkhaus Kaiserlindenplatz	72		Gebührenpflichtig (Bewohner frei) mit Langzeitparken
Gesamt	465	382	

Erhöhung der Parkgebühren

Im Vergleich zu ähnlichen Städten sind die Parkgebühren in Bad Wildungen gering. Nur im Scharnier sind die Kosten vergleichbar mit denen, die andere Städte auf deren gesamten gebührenpflichtigen Parkplätzen erheben (vgl. Abbildung 55).

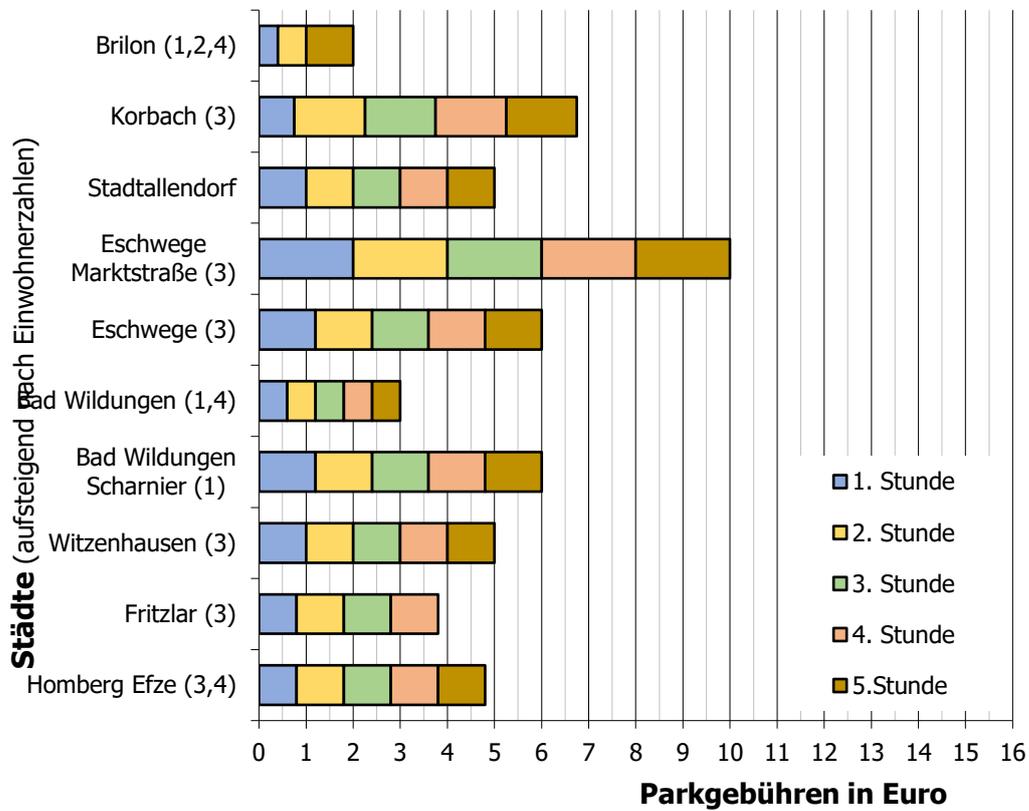
Um die Attraktivität der Altstadtparkplätze für Berufspendelnde zu verringern und sie somit aus der Altstadt herauszuhalten, sollte die Höhe der Parkgebühren angepasst werden. Es wird vorerst eine Erhöhung auf 1,20 €/h in der gesamten Altstadt und im Scharnier auf 2,00 €/h (vergleichbar mit der Marktstraße in Eschwege) empfohlen.

Die Gebühren für Langzeitparkscheine sollten ebenfalls angehoben werden, damit sie weiterhin mehr kosten als Bewohnerparkausweise (vgl. Kapitel Bewohnerparken auf Seite 76). Dadurch werden Bewohner davon abgehalten, dass sie die für das Pendeln vorgesehenen Parkplätze als Bewohnerparkplätze nutzen.

Es werden für die Penderparkplätze 15,00 €/Woche und 50,00 €/Monat empfohlen, um das Verhältnis zu den stündlichen Parkgebühren nach der aktuellen Gebührenhöhe in etwa beizubehalten.

Ein Ausfall von Kundenverkehren für die Geschäfte der Altstadt ist nicht zu erwarten. Der überwiegende Teil der Kundschaft ist Fußverkehr, welcher durch die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung verstärkt werden soll.

Abbildung 55: Parkgebühren im Städtevergleich



- 1 = Brötchentaste vorhanden
- 2 = Höchstparkdauer vorhanden
- 3 = Keine Information zu Höchstparkdauer
- 4 = Tageskarten vorhanden

Abbildung 56: Fußläufige Erreichbarkeit des Marktplatzes

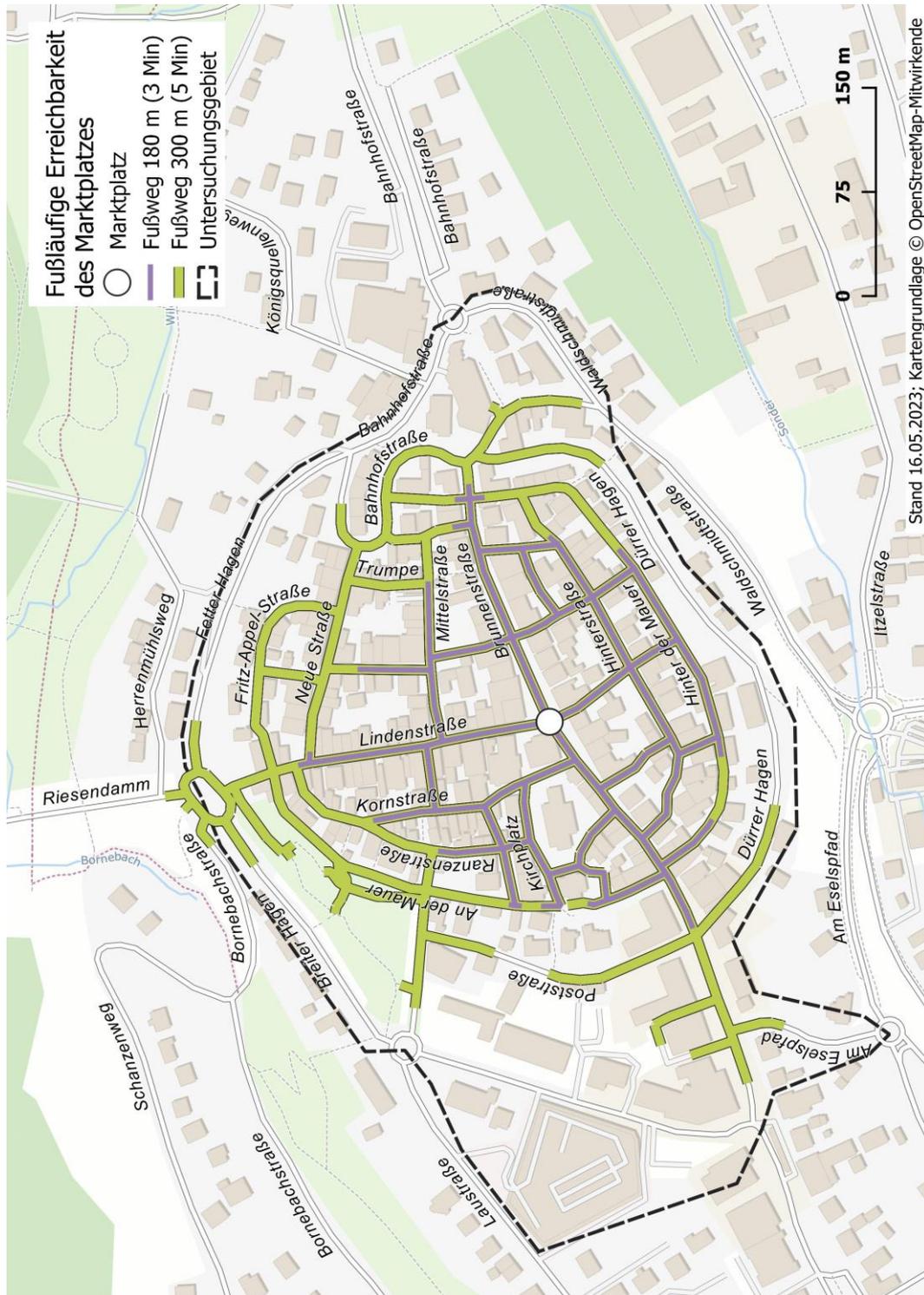
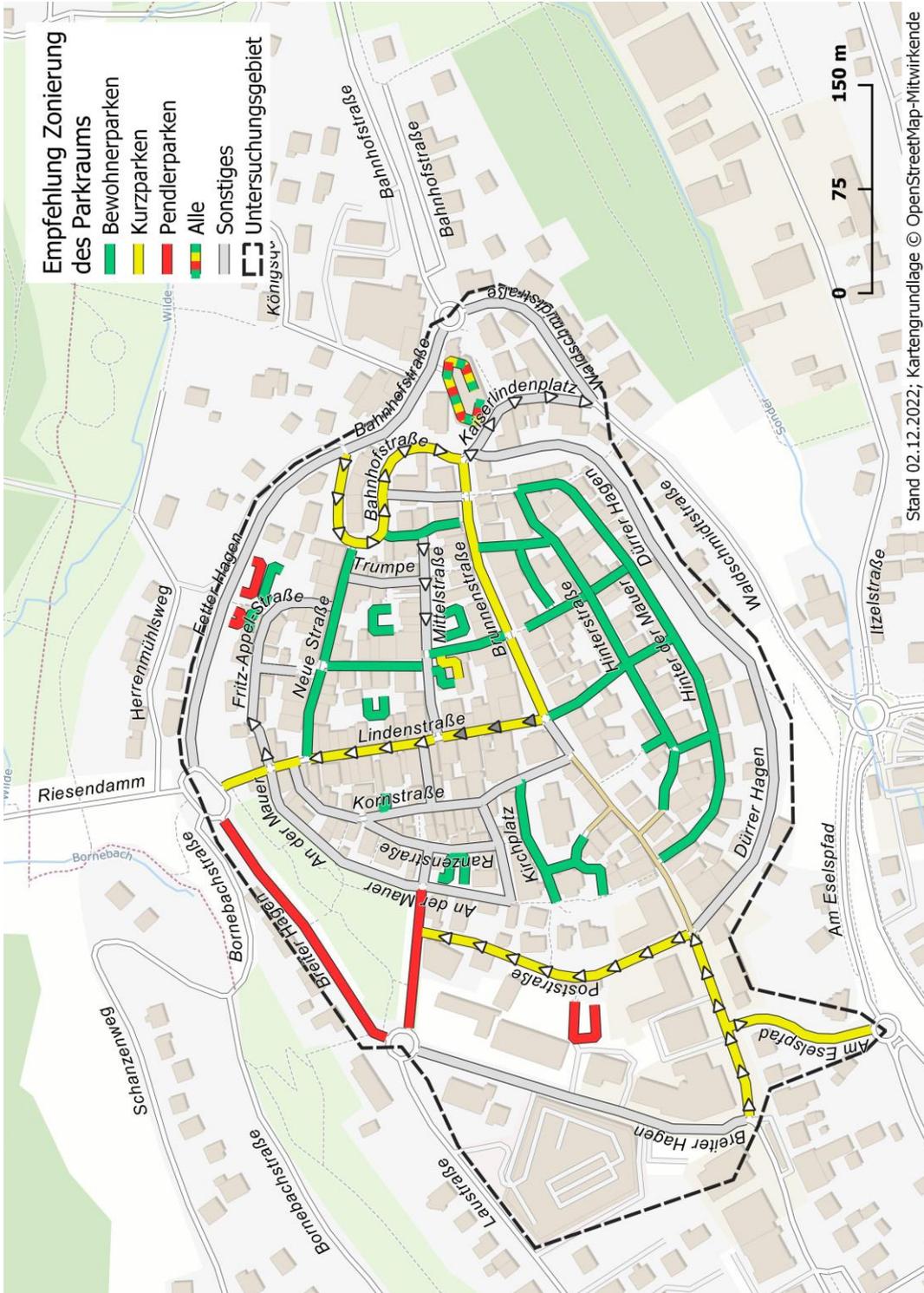


Abbildung 57: Empfehlung Zonierung des Parkraums



Bewohnerparken

Die Bewohnerparkbevorrechtigungen stellen in der Altstadt einen großen Teil des Parkplatzangebots dar. Bspw. sind im Bereich zwischen Brunnenstraße und Dürrer Hagen alle Parkplätze für Bewohnerfahrzeuge reserviert.

Die Kosten für einen Bewohnerparkausweis können in Hessen³⁵ von den Gemeinden festgelegt werden. In Bad Wildungen sind sie mit 25,00 €/Jahr sehr gering im Vergleich zu deren Nutzen. Die Kosten sollen auch deren Vorteil widerspiegeln und sich an der Höhe anzumietender Stellplätze orientieren.

Es wird empfohlen, die Gebühren auf 240,00 € pro Jahr zu erhöhen.

Durch die für Bad Wildungen vorgeschlagene Gebühren wird sicherlich nicht annähernd die Höhe eines anzumietenden Stellplatzes erreicht, andererseits wird aber auch Rechnung getragen, dass damit keine Garantie auf einen Parkplatz bestehen muss.

Die Sinnhaftigkeit der Gebührenerhöhung zeigen die ersten Ergebnisse aus Freiburg. Nach Einführung der erhöhten Gebühren hat sich die Zahl der beantragten Bewohnerparkausweise um 60% reduziert³⁶. Allen Anschein nach regten die Gebühren an, doch private Abstellmöglichkeiten zu nutzen.

Besucherparkplatz Rathaus

Auf der Süd- und Westseite des Rathauses sind keine legalen Parkplätze vorhanden. Es werden jedoch vermehrt Fahrzeuge dort abgestellt.

Es wird empfohlen, Besucherparkplätze für das Rathaus einzurichten. Um die Platzfunktion des Marktplatzes nicht einzuschränken, sollten die Parkplätze nicht direkt am Rathaus liegend eingerichtet werden. Die aktuell für Bewohnerparkplätze genutzte Parkplatzanlagen an der Ranzenstraße bietet sich dafür gut an.

Durch diese Maßnahme würde auch der fließende Verkehr am Marktplatz und entlang der Brunnenstraße reduziert werden.

Für die derzeit bis zu 14 parkenden Bewohnerfahrzeuge können als ausgleichende Maßnahme Bewohnerparkbevorrechtigungen in der alten Friedhofstraße (Befreiung der Bewohner von den Parkgebühren) ausgewiesen werden.

³⁵ Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen der Landesregierung im Bereich der hessischen Landesverwaltung (Delegationsverordnung) vom 12. Dezember 2007, in der Fassung vom 10.01.2022. § 16 Straßenverkehrsgesetz

³⁶ Badische Zeitung vom 28.09.2022: Neue Anwohnerparkgebühren in Freiburg: 60 Prozent weniger Anträge

Vom Besucherparkplatz aus zum Rathaus muss dann eine barrierefreie Wegeverbindung hergestellt werden. Die Barrierefreiheit ist derzeit aufgrund des rauen Pflasters und der hohen Steigung nicht gegeben.

Bei Einrichtung der Besucherparkplätze sollten auch für Radfahrende gesicherte Parkmöglichkeiten (z.B. Fahrradboxen) gewährleistet werden. Diese können gleichzeitig zum Erreichen der Fußgängerzone genutzt werden.

Abbildung 58: Bewohnerparkplatzanlage an der Ranzenstraße



Elternhaltestelle Kindergarten

Der Hol- und Bringdienst der Eltern mit Pkw zu Webers Kindergarten (Elterntaxis) führt dort durch das Blockieren der Straße „Hinter der Mauer“ zu erheblichen Problemen. Eine Zählung am 13.06.23 zwischen 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr und 12:00 Uhr bis 15:00 Uhr ergab, dass in diesen Zeiten jeweils 17 Fahrzeuge zwischen einer und bis zu 25 Minuten dort hielten bzw. parkten. Zeitgleich waren maximal 3 Fahrzeuge anwesend.

Unterhalb der Kita im Dürrer Hagen besteht vor der Schranke eine Wendestelle (siehe Abbildung 60 auf Seite 79). Da die Schranke noch aus Zeiten des Einbahnstraßenrings um die Altstadt stammt, dürfte die Verhinderung der Durchfahrt an dieser Stelle heute keine Rolle mehr spielen. Die Schranke ist im Übrigen auch meistens offen.

Es bietet sich an, diesen Wendebereich als Elternhaltestelle zu nutzen. Wenn für den Weg über die Himmelstreppe insgesamt 6 Minuten zusätzliche Zeit kalkuliert wird, würden dort maximal sechs Fahrzeuge gleichzeitig stehen. Das ist möglich. Da mit den Elterntaxis keine schweren Gegenstände, z.B. Kinderwagen, zur Kita transportiert wurden, dürfte die Treppe auch zumutbar sein.

Wichtig ist die kontinuierliche Information der Eltern durch die Kita und auch Kontrollen durch das Ordnungsamt. Parken ist vor der Kita nicht erlaubt bzw. nur mit Bewohnerparkausweis. Die Elternhaltestelle könnte außerhalb der Kitazeiten für den allgemeinen ruhenden Verkehr freigegeben werden.

Abbildung 59: Anzahl gleichzeitig parkender Elterntaxis an Webers Kindergarten im Bestand und in der Prognose bei Einrichtung der Elternhaltestelle in Dürrer Hagen

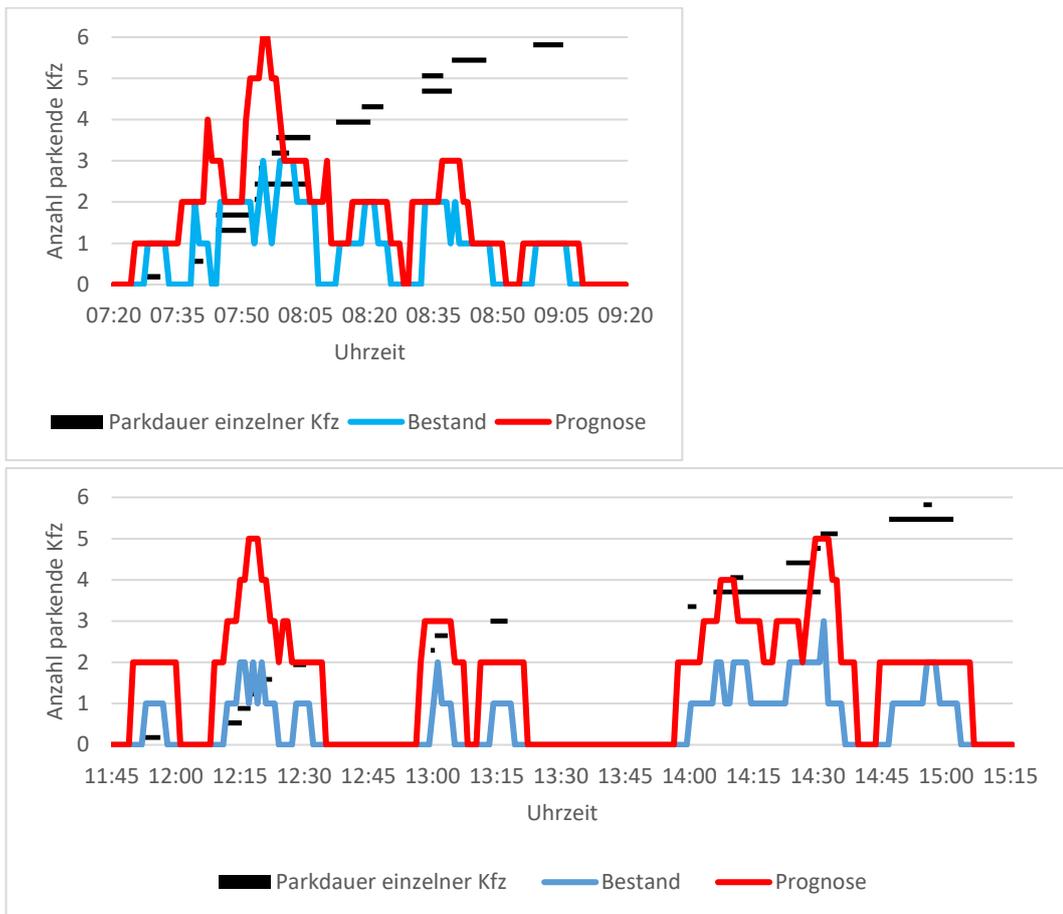


Abbildung 60: Wendebereich Dürrer Hagen



Neue Straße

Die Neue Straße ist trotz Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich nicht niveaugleich ausgebaut. Um die Kfz-Verkehrsmengen zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sollte der Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden werden.

Dafür können zwischen Fritz-Appell-Straße und Teichstraße Poller installiert werden, welche die Durchfahrt für Radverkehr weiterhin ermöglichen. Diese Maßnahme kann auch vorerst als Verkehrsversuch durchgeführt werden, um die Auswirkungen zu evaluieren.

Es können auch durch Einbringung der Anwohnerinnen und Anwohner Maßnahmen zur Straßengestaltung und Verkehrsberuhigung eingebracht werden (Stichworte „taktischer Urbanismus“ und „Schnellausbau“).

6.4 Ausbau alternativer Mobilität

Förderung von Fuß- und Radverkehr trägt bedeutend zur Verringerung des ruhenden Verkehrs an den meisten Zielorten bei. Besonders für kurze Wege sollte dazu animiert werden, im Alltag auf den Pkw zu verzichten.

Als Impulsgeber könnte die Stadt Bad Wildungen eine Veranstaltung zum Thema zusammen mit lokalen Interessenten durchführen. Vorgestellt werden sollten u.a. Betreiber- und Betriebsmodelle und deren Finanzierung. Hieraus könnte sich ein Netzwerk engagierter Menschen bilden.

Der Ausbau alternativer Mobilitätsangebote sollte stets erfolgen. Wichtige Aspekte sind hierbei:

Carsharing

Im Untersuchungsgebiet steht aktuell kein Sharing-Angebot (Car- oder Bikesharing) zur Verfügung. Die Möglichkeit, Carsharing-Fahrzeuge von den Parkgebühren zu befreien ist bereits in der Parkgebührenordnung vorhanden (siehe Seite 35).

Auch in kleinen Städten kann Carsharing eine attraktive Alternative zum eigenen Fahrzeug sein, wie Beispiele aus Jesberg und Kaufungen in Nordhessen zeigen. In beiden Fällen sind die Träger des Carsharings private Vereine³⁷, die von den Kommunen bzw. Sponsoren unterstützt werden. Insgesamt gibt es derzeit in der Bundesrepublik knapp 680 Orte mit weniger als 20.000 Einwohnern³⁸, in denen Carsharing-Angebote bestehen.

Carsharing ersetzt im Durchschnitt 10 private Pkw.³⁹

Auch bspw. Wohnungsbaugesellschaften könnten Carsharing in die Wohnungsmiete integrieren, um attraktivere Angebote zu schaffen. Evtl. kann Carsharing auch auf die nachzuweisende Stellplatzanzahl angerechnet werden, dafür ist eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung⁴⁰ erforderlich.

Bikesharing

Bikesharing bietet Potenzial zur Stärkung umweltverträglicher Mobilität und des Radverkehrs. Besonders für kurze Strecken innerhalb der Stadt stellt Bikesharing eine gute Alternative zum Pkw dar.

Die Stationen müssen in der Nähe der Zielorte gelegen sein und eine Verknüpfung mit dem ÖPNV sollte angestrebt werden. Standorte müssen in Absprache mit den Betreibern entwickelt werden.

Ergänzend ist denkbar, Lastenräder zur kostenfreien Nutzung an gut erreichbaren und sichtbaren Orten anzubieten.

³⁷ Jesberg: <http://www.vorfahrt-fuer-jesberg.de/>; Kaufungen: <https://spurwechsel.org/>

³⁸ <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-daten-zum-carsharing-deutschland> [Abruf 18.07.23]

³⁹ Bundesverband CarSharing; <https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/carsharingfahrzeug-ersetzt-zu-10-private-pkw> [Zugriff: 28.03.2018]

⁴⁰ Stadt Bad Wildungen; Satzung der Stadt Bad Wildungen über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen oder Garagen (Stellplatzsatzung) in der Fassung vom 04. Februar 2019. Bad Wildungen 2019

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, die Erreichbarkeit von Unternehmen und bedeutenden Verkehrszielen zu verbessern, die Auslastung bestehender Verkehrssysteme zu steigern und deren Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

Insbesondere sollen durch werbliche Mittel, Information und Kommunikation zum Pkw alternative Verkehrsmittel gefördert werden.

Ziel sollte die Realisierung von betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement sein. Bei schulischem Mobilitätsmanagement geht es darum, die Probleme, die durch „Eltern-Taxis“ verursacht werden, zu reduzieren.

Nützlich ist die Aktivierung von Bündnispartnern (z.B. Verkehrsbetrieben) und ein Vorbildcharakter der öffentlichen Verwaltung.

Denkbare Anreize sind:

- Angebot von Bike-Leasing mit Steuervorteilen (ähnlich Dienstwagen)
- Finanzielle Mehrvergütung für Mitarbeitende, die nah am Arbeitsplatz wohnen (und ggf. mehr Miete zahlen) und mit dem Rad oder zu Fuß zur Arbeit kommen
- Attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen (überdacht, beleuchtet, mit Ladestation und Werkzeug)
- Jobticket für den ÖPNV
- Anregung der Einrichtung eines Bringdienstes mit Elektro-Lastenrädern bei den örtlichen Nahversorgern

6.5 Monitoring und Qualitätssicherung

Zum einen ist es wichtig zu überprüfen, ob und wie Maßnahmen umgesetzt wurden, zum anderen sollten umgesetzte Maßnahmen stets auf ihre Wirksamkeit überprüft werden. Dafür bieten sich folgende Handlungsoptionen an:

- Zählstellen für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr. Diese sollten möglichst vor Umsetzung der Maßnahme installiert werden, um Veränderungen der Verkehrsmengen durch die Maßnahme zu erfassen.
- Unfallanalysen, um vorhandene und neu auftretende Stellen vermehrter Unfälle erkennen zu können.

7 Maßnahmensteckbriefe

Tabelle 8: Verzeichnis Maßnahmensteckbriefe

Nr.	Maßnahme	Priorität	Seite
1	Verlängerung Fußgängerzone	hoch	83
2	Anbindung Kaiserlindenplatz	mittel	84
3	Sichtbarkeit der Verkehrsregelungen für den Fußverkehr	niedrig	85
4	Verlängerung Gehbahn	hoch	86
5	Verlängerung der Teufelstreppe	mittel	87
6	Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben	mittel	88
7	Schutzstreifen in Straße Kaiserlindenplatz	niedrig	89
8	Beschilderung zur Umfahrung der Fußgängerzone	niedrig	90
9	Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten	hoch	91
10	Neuordnung des Parkraums	hoch	92
11	Erhöhung der Parkgebühren	mittel	93
12	Bewohnerparken	niedrig	94
13	Besucherparkplatz Rathaus	mittel	95
14	Elternhaltestelle Kindergarten	hoch	96
15	Neue Straße	mittel	97
16	Ausbau alternativer Mobilität	hoch	98
17	Monitoring und Qualitätssicherung	hoch	98

1		Verlängerung Fußgängerzone			
		Blickrichtung West		Blickrichtung Ost	
					
Bestand/ Problem- stellung	Die Fußgängerzone trägt entscheidend zur Belebung der Altstadt bei. Wichtige Bereiche, wie bspw. Marktplatz befinden sich außerhalb der Fußgängerzone und werden von Kfz befahren.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Belebung der Altstadt 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Fußgängerzone in Richtung Osten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erster Abschnitt: Bis zum Marktplatz ▪ Zweiter Abschnitt: Bis zur Teichstraße ▪ Anbindung Kirchplatz weiterhin über Marktplatz, Zugang nur für Anlieger, mit Einfahrtskontrolle (bspw. Poller mit Zugangskarten) 				
Priorität	hoch	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	10.000 €

2		Anbindung Kaiserlindenplatz			
		Blickrichtung West	Blickrichtung Ost		
					
Bestand/ Problem- stellung	Zum Erreichen des Kaiserlindenplatzes und des Parkhauses muss der Fußverkehr die Bahnhofstraße überqueren. Eine gesicherte Querungsanlage ist nicht vorhanden.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung des Kaiserlindenplatzes für den Fußverkehr an die Brunnenstraße 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines Fußgängerüberwegs von Brunnenstraße zu Kaiserlindenplatz, über Bahnhofstraße Evtl. vorerst als Verkehrsversuch erfolgen, um die Wirkung zu evaluieren 				
Priorität	mittel	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	15.000 €

3		Sichtbarkeit der Verkehrsregelungen für den Fußverkehr			
Hinter der Mauer (Übergang verkehrsberuhigter Bereich <-> Fußgängerzone)		Webergasse (Übergang Tempo 30 <-> verkehrsberuhigter Bereich)			
					
Bestand/ Problemstellung	Für den Fußverkehr sind aus Gassen kommend die in der jeweiligen Straße veränderten Verkehrsregelungen nicht ausgeschildert (bspw. aus einem verkehrsberuhigten Bereich kommend in eine Tempo 30-Zone).				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vollständige Ausschilderung von Verkehrsregelungen, auch für den Fußverkehr 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung entsprechender Beschilderungen ▪ Alternativ Anbringung von Bodenmarkierungen 				
Priorität	niedrig	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	10.000 €

4		Verlängerung Gehbahn			
		Münzstraße	Kirchplatz		
					
Bestand/ Problem- stellung	<p>Die Gehbahn in der Brunnenstraße bietet für Mobilitäts- und Sichteingeschränkte Personen eine Verbesserung der Barrierefreiheit.</p> <p>Teilweise endet die Gehbahn abrupt auf unebenem Pflaster.</p>				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Barrierefreiheit in der Altstadt 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweitung der Gehbahn in die Nebenstraßen bis zum Anschluss an ebenerdiges, barrierefreies Pflaster 				
Priorität	hoch	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	90.000 €

5		Verlängerung der Teufelstreppe			
		Roter Hahn (Blickrichtung West)		Roter Hahn (Blickrichtung Süd)	
					
Bestand/ Problem- stellung	Ab der Teufelstreppe fehlt eine direkte Verbindung in die südliche Altstadt.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Herstellung einer direkten Verbindung von der Teufelstreppe in die südliche Altstadt 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Teufelstreppe über eine Treppe zu Roter Hahn 				
Priorität	mittel	Umsetzung	langfristig 6-10 Jahre	Kosten	unbestimmt

6		Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben			
		Mittelstraße		Bahnhofstraße	
					
Bestand/ Problemstellung	<p>Viele der vorhandenen Einbahnstraßen sind nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Es entstehen Umwege.</p> <p>Nach der StVO „[...] soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist [...]“ (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001* In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1). Zu Zeichen 220 Einbahnstraße.)</p>				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung von Umwegen für den Radverkehr 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffnung aller Einbahnstraßen in der Altstadt für den Radverkehr in Gegenrichtung 				
Priorität	mittel	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	3.000 €

7		Schutzstreifen in Straße Kaiserlindenplatz			
Südliche Einfahrt Straße Kaiserlindenplatz		Straße Kaiserlindeplatz (Blick auf Parkhaus)			
					
Bestand/ Problem- stellung	Die Straße Kaiserlindenplatz ist als Einbahnstraße ausgewiesen, für den Radverkehr in Gegenrichtung entstehen Umwege von 500 m.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung von Umwegen für den Radverkehr ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr bei hoher Steigung 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffnung der Straße Kaiserlindenplatz für den Radverkehr in Gegenrichtung ▪ Markierung eines Schutzstreifen für den Radverkehr in Bergauf-Richtung, entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße 				
Priorität	niedrig	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	1.500 €

8	Beschilderung zur Umfahrung der Fußgängerzone				
Beschilderung zur Umfahrung der Fußgängerzone im Bestand					
					
Beispiel für zusätzliche Beschilderung					
					
Bestand/ Problemstellung	Die vorhandene Beschilderung der Umfahrung der Fußgängerzone für den Radverkehr ist nur schwer verständlich.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Beschilderung für den Radverkehr 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zusätzliche Beschilderung der Umfahrung der Fußgängerzone für den Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eindeutig ▪ Gut lesbar ▪ Leicht verständlich 				
Priorität	niedrig	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	1.000 €

9		Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten			
		Alte Friedhofstraße (zugelassene Höchstgeschwindigkeit 50 km/h)		Lindenstraße (zugelassene Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf unebenem Pflaster)	
					
Bestand/ Problemstellung	Trotz der Gestaltung als Altstadtstraße mit teilweise unebenem Pflaster und oft ohne Gehwege ist in vielen Straßen der Altstadt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zugelassen.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußverkehr ▪ Reduzierung der Lärmbelastung 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweisung der gesamten Altstadt (bis auf die Hauptverbindungen) als verkehrsberuhigte Bereiche) ▪ Entlang der Hauptverbindungen Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h 				
Priorität	hoch	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	15.000 €

10		Neuordnung des Parkraums			
		Brunnenstraße	Parkdeck Fritz-Appel-Straße		
					
Bestand/ Problem- stellung	Einzelne Straßenabschnitte und Parkplatzanlagen sind überlastet, es besteht ein Verteilungsproblem.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Effiziente Verteilung der Parkverkehrs ▪ Verringerung des Parksuchverkehrs innerhalb der Altstadt ▪ Bereitstellung von ausreichend Parkplätze für Bewohner, Kurzzeitparkende und Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuordnung des Parkraums <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkplätze für Berufspendelnde entlang des Altstadtrings (Gebührenpflichtig, Bewohner nicht frei, mit Angebot für Langzeitparkende) ▪ Parkplätze für Kundschaft zielnah an den Geschäften (Gebührenpflichtig, Bewohner nicht frei, evtl. mit Parkhöchstdauer) ▪ Parkplätze für Bewohner wohnnah in den Altstadtstraßen ▪ Parkhaus Kaiserlindenplatz für alle nutzbar (Gebührenpflichtig, Bewohner frei, mit Angeboten für Langzeitparkende) 				
Priorität	hoch	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	50.000 €

11		Erhöhung der Parkgebühren			
		Parkscheinautomat Bahnhofstraße		Parkscheinautomat Scharnier	
					
Bestand/ Problem- stellung	<p>Im Vergleich zu ähnlichen Städten sind die Parkgebühren in Bad Wildungen gering.</p> <p>Die Parkplätze innerhalb der Altstadt werden auch durch Kfz von Berufspendelnden belegt.</p>				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verringerung der Attraktivität der Altstadtparkplätze für Berufspendelnde 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Parkgebühren auf 1,20 €/h in der Altstadt und 2,00 €/h im Scharnier ▪ Erhöhung der Kosten von Langzeitparkscheinen (Wochen- bzw. Monatsparkscheine) auf 15,00 €/Woche bzw. 50,00 €/Monat 				
Priorität	mittel	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	unbestimmt

12		Bewohnerparken			
		Hinterstraße		Hinter der Mauer	
					
Bestand/ Problem- stellung	Die Kosten von Bewohnerparkausweisen sind in Bad Wildungen mit 25,00 €/Jahr sehr gering im Vergleich zu deren Nutzen.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Kosten der Bewohnerparkausweise sollen deren Nutzen widerspiegeln 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Kosten von Bewohnerparkausweisen auf 240 € / Jahr ▪ 				
Priorität	niedrig	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	unbestimmt

13	Besucherparkplatz Rathaus				
Illegales Parken von dem Rathaus		Parkplatzanlage Ranzenstraße			
					
Bestand/ Problem- stellung	Auf der Süd-/Westseite des Rathauses werden vermehrt illegal Kfz geparkt.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereitstellung von Besucherparkplätzen für das Rathaus ▪ Reduktion des Kfz-Verkehrs am Marktplatz 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung von Besucherparkplätzen für das Rathaus auf der derzeit für Bewohnerparkplätze genutzten Parkplatzanlage in der Ranzenstraße ▪ Zusätzlich Einrichtung von gesicherten Radabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) auf der Parkplatzanlage Ranzenstraße 				
Priorität	mittel	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	2.000 € + Fahrradboxen

14		Elternhaltestelle Kindergarten			
Hinter der Mauer (vor Webers Kindergarten)		Wendeplatz Dürrer Hagen			
					
Bestand/ Problem- stellung	Elterntaxis parken bei Besuch von Webers Kindergarten oft illegal in der Straße Hinter der Mauer. Teilweise wird die Durchfahrt vollständig blockiert.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung der Elterntaxis in Dürrer Hagen 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung einer Elternhaltestelle in der Straße Dürrer Hagen auf dem derzeitigen Wendeplatz (neben Hausnummer 25, erfordert statische Prüfung und ggf. Ausbau) ▪ Abbau der Schrankenanlage in Dürrer Hagen um die Durchfahrt jederzeit zu ermöglichen 				
Priorität	hoch	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	unbestimmt

15	Neue Straße				
Blickrichtung West			Blickrichtung Ost		
					
Bestand/ Problem- stellung	Die Straße Neue Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen jedoch nicht entsprechend niveaugleich gestaltet.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung des Kfz-Durchfahrtsverkehrs 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung von Kfz-Durchfahrtsperren in der Straße Neue Straße, zwischen Fritz-Appel-Straße und Teichstraße ▪ Evtl. vorerst als Verkehrsversuch, um die Auswirkungen zu evaluieren. Ggf. unter Einbringung der Anwohnerinnen und Anwohner 				
Priorität	mittel	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	2.000 €

16	Ausbau alternativer Mobilität				
Bestand/ Problem- stellung	In der Bad Wildunger Altstadt sind keine Car-/Bikesharing-Angebote vorhanden.				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau und Förderung alternativer Mobilitätsformen 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veranstaltung zum Thema mit lokalen Interessenten durchführen ▪ Angebot von Carsharing fördern oder initiieren ▪ Angebot von Bike-Sharing einrichten, auch E-Bikes und Lastenräder anbieten, initiieren oder fördern ▪ Stationen in der Nähe von Zielorten und Verknüpfung mit dem ÖPNV ▪ Mobilitätsmanagement betreiben 				
Priorität	hoch	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	unbestimmt

17	Monitoring und Qualitätssicherung				
Bestand/ Problem- stellung	Maßnahmen sollten stets auf ihre Wirksamkeit überprüft werden				
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen gewährleisten 				
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mögliche Handlungsoptionen sind: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zählstellen für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr einrichten, möglichst vor Umsetzung der jeweiligen Maßnahme ▪ Unfallanalysen 				
Priorität	hoch	Umsetzung	Daueraufgabe	Kosten	unbestimmt

8 Anhang Verzeichnisse

8.1 Literatur- und Quellenverzeichnis

Literatur

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911
- BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09
- DSK und Stadt + Handel; Altstadt Bad Wildungen - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept. Wiesbaden und Dortmund 2020
- Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 19.01.21. Köln 2021
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2005
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Teil 1. Köln 2001
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen (2. Auflage). Wiesbaden 2020
- HMdIS und HMWVL; Gemeinsamer Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen. Wiesbaden 2009
- IG Dreieich Bahn GmbH; Nahverkehrsplan Landkreis Waldeck-Frankenberg. Fortschreibung 2013-2018. Dreieich 2014
- IKS Mobilitätsplanung; Nahmobilitätskonzept Bad Wildungen. Kassel 2021
- Landkreis Waldeck-Frankenberg; Unser Landkreis - Unsere Zukunft. Leitbild Landkreis Waldeck-Frankenberg, 1. Entwurf. Korbach 2010
- Lena Palazzo; (Alt-) Stadträume für Fußgänger. Eine nachhaltige Entwicklung des Fußverkehrs im Altstadtgebiet von Bad Wildungen. Kassel 2019
- Nordhessischer Verkehrsverbund; Liniennetz Bad Wildungen (Stand 13.12.2020). Kassel 2021
- Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2018
- Stadt Bad Wildungen; Parkgebührenordnung der Stadt Bad Wildungen (vom 29.09.2020). Bad Wildungen 2020
- Stadtbauamt Bad Wildungen; Bebauungsplan Nr. 19.3.2 „Eselspfad“. Begründung. Bad Wildungen 2020
- Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist
- Vanja, Christina; Gärten, Parks und Natur – „Gesunde“ Spaziergänge in der Kulturlandschaft. In: Pühringer, Andrea / Scheutz, Martin (Hrsg.); Die Kurstadt als urbanes Phänomen - Konsum, Idylle und Moderne. Wien, Köln 2023
- Weller, Bernhard; Die Brunnenallee Bad Wildungen - die älteste Allee in einem Kurort. Waldeckischer Geschichtsverein e.V. Bad Arolsen; Geschichtsblätter für Waldeck. Korbach 2023

Internetquellen

- Indikatoren und Karten zur Raum- und Siedlungsentwicklung (INKAR);
<https://www.inkar.de/> [Zugriff: 02.12.2021]
- Greenbox Landschaftsarchitekten;
<https://www.facebook.com/100063502753641/posts/schlosssteg-bad->

wildungen-das-bad-wildunger-schloss-liegt-im-stadtteil-
altwildun/218983140228443/ [Zugriff: 02.12.2021]

Christoph Hesse Architekten; <https://www.christophhesse.eu/portfolio/brunnenstrasse/> [Zugriff: 06.12.2021]

Stadt Bad Wildungen und ProjektStadt; <https://www.altstadt-bad-wildungen.de/projekte/projekt/verbindung-altstadt-und-schloss>
[Zugriff: 10.01.2022]

Stadt Bad Wildungen und ProjektStadt; <https://www.altstadt-bad-wildungen.de/projekte/projekt/umgestaltung-des-rathausumfeldes>
[Zugriff: 10.01.2022]

8.2 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet	2
Abbildung 2: Entwurf einer möglichen Verbindung zwischen Altstadt und Schloss Friedrichstein.....	6
Abbildung 3: Entwurf „Neuer Marktplatz“ (Stand 04.12.2018).....	8
Abbildung 4: Marktplatz in Blickrichtung Nord-Ost.....	8
Abbildung 5: Entwurf der Bebauung Brunnenstraße 59	9
Abbildung 6: Unfallauswertung 2017 - 2019	11
Abbildung 7: verortete Nennungen im interaktiven Stadtplan.....	14
Abbildung 8: links: Übersichtstafel der Brunnenstraße; rechts: Fußgängerzone	15
Abbildung 9: Zielorte	16
Abbildung 10: Ausgewählte Querungsanlagen.....	17
Abbildung 11: Beispielhafte Mängel der Barrierefreiheit für der Fußverkehr und die Gehbahn in der Brunnenstraße	18
Abbildung 12: Mängel Fußverkehr bezüglich Gehwegbreite, Steigung und Leitsystem.....	19
Abbildung 13: Barrierewirkung in der Lindenstraße.....	20
Abbildung 14: Sitzgelegenheiten in der Brunnenstraße	21
Abbildung 15: links: Nehms Gässchen, rechts: fehlende Verlängerung Teufelstreppe	22
Abbildung 16: Vorhandene Bushaltestellen, Gassen, Gehbahn, Plätze, Sitzbänke und öffentliche Toiletten	23

Abbildung 17: Wegweisung zur Umfahrung der Fußgängerzone (links: vom Kaiserlindenplatz kommend, rechts: von Brunnenallee kommend)	24
Abbildung 18: Beschilderung für den Radverkehr im Bereich der Fußgängerzone	25
Abbildung 19: Beschilderung für den Fußverkehr in der südlichen Altstadt	25
Abbildung 20: Führungsformen des Radverkehrs	26
Abbildung 21: Mangelhafte Breiten von Schutzstreifen	27
Abbildung 22: Fahrradabstellanlagen (links: Kirchplatz, rechts: Brunnenstraße).....	28
Abbildung 23: Geschwindigkeitsregelungen	30
Abbildung 24: Bestand straßenbegleitender Parkplätze	31
Abbildung 25: Bestand auf Parkplatz- und Stellplatzanlagen	31
Abbildung 26: Parkplätze Bestand.....	32
Abbildung 27: Beispiel eines Parkscheinautomaten (Alte Friedhofsstraße).....	33
Abbildung 28: Gebührenpflichtiges Parken	34
Abbildung 29: Kfz-Ladestation in der alten Friedhofsstraße).....	35
Abbildung 30: Beispiel einer Beschilderung zur Befreiung von Parkgebühren für Elektro- und Carsharing-Fahrzeuge	36
Abbildung 31: Parkleitsystem am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Berliner Straße	36
Abbildung 32: Bestand des Parkleitsystems im Untersuchungsgebiet	37
Abbildung 33: Busliniennetz Bad Wildungen Altstadt	39
Abbildung 34: Bushaltestelle "Breiter Hagen"	41
Abbildung 35: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Gesamt)	45
Abbildung 36: Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr (Gesamt)	45
Abbildung 37: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr	46
Abbildung 38: Auslastung um 02:00 Uhr nachts.....	47
Abbildung 39: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr durch Bewohner	49
Abbildung 40: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr durch Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende	50
Abbildung 41: Auslastung privater, öffentlich zugänglicher Stellplätze.....	51
Abbildung 42: Nutzergruppen im Tagesverlauf (gebührenpflichtige Parkplätze)	52
Abbildung 43: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Bewohnerparkplätze).....	53
Abbildung 44: Regelkonformität beim gebührenpflichtigen Parken	53
Abbildung 45: Regelkonformität in anderen Städten.....	54
Abbildung 46: Regelkonformität beim Bewohnerparken.....	54

Abbildung 47: Zoneneinteilung Innere Altstadt / Altstadttring	55
Abbildung 48: Vorstellung der Projekte	58
Abbildung 49: Z 242-1 StVO (Beginn einer Fußgängerzone) mit ZZ 1022-10 StVO (Radverkehr frei)	64
Abbildung 50: Straße Kaiserlindenplatz	65
Abbildung 51: Beispiel zur Beschilderung Umfahrung der Fußgängerzone für Radverkehr	66
Abbildung 52: Musterlösung Einbahnstraße, Radverkehr in Gegenrichtung frei mit Schutzstreifen	67
Abbildung 53: Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr	68
Abbildung 54: Empfehlung Geschwindigkeitsregelungen	70
Abbildung 55: Parkgebühren im Städtevergleich	73
Abbildung 56: Fußläufige Erreichbarkeit des Marktplatzes	74
Abbildung 57: Empfehlung Zonierung des Parkraums	75
Abbildung 58: Bewohnerparkplatzanlage an der Ranzenstraße	77
Abbildung 59: Anzahl gleichzeitig parkender Elterntaxis an Webers Kindergarten im Bestand und in der Prognose bei Einrichtung der Elternhaltestelle in Dürrer Hagen	78
Abbildung 60: Wendebereich Dürrer Hagen	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einbahnstraßen im Untersuchungsgebiet und gegebenenfalls Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung	28
Tabelle 2: Barrierefreiheit der Haltestellen	40
Tabelle 3: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr	43
Tabelle 4: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr	44
Tabelle 5: Bilanzierung Parkplätze im Bestand	56
Tabelle 6: Bilanzierung Nutzergruppen zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr	56
Tabelle 7: Bilanzierung der empfohlenen Parkraumbewirtschaftung	71
Tabelle 8: Verzeichnis Maßnahmensteckbriefe	82

–

IKS

Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de