



Nahmobilitäts-Check

Stadt Alsfeld



Stadt Alsfeld
Magistrat der Stadt Alsfeld
Markt 1
36304 Alsfeld

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Inga Marie Wolf, M.Sc. (Projektleitung)

Annika Worch, M.Sc.

Fabian Friedelt, B.Sc.

Bildnachweis

Titelseite: Hofstatt, Alsfeld

Foto: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung für den Nahmobilitäts-Check Alsfeld	7
2	Methodisches Vorgehen des „Nahmobilitäts-Checks“ in Alsfeld	9
3	Warum Nahmobilitätsförderung?	11
3.1	Handlungsfelder der Nahmobilität	12
3.2	Zielsetzung für die Nahmobilität in Alsfeld	12
4	Status-Quo Nahmobilität Alsfeld	14
4.1	Siedlungsstruktur und Verkehrsanbindung	14
4.2	Mobilitätsverhalten in Alsfeld: Schwerpunkt Nahmobilität	18
4.3	Bestehende Konzepte und Infrastrukturelle Maßnahmen	21
4.4	Bestandsanalyse der ausgewählten Themenfelder	22
4.4.1	Bestandsanalyse des Radverkehrs in der Kernstadt	22
4.4.2	Bestandsanalyse der Radverkehrsanbindung an die Stadtteile	26
4.4.3	Bestandsanalyse der Schulwege	30
4.5	Bewertung des Status Quo	39
5	Maßnahmenvorschläge zur Nahmobilität	42
5.1	Handlungsfeld Infrastruktur	43
	Grundsätze Radinfrastruktur	43
5.1.1	Grundsätze Fußverkehrs- und Schulwegeinfrastruktur	74
5.2	Handlungsfeld Akteure und Prozess	97
5.3	Handlungsfeld Kommunikation und Information	107
5.4	Maßnahmenübersicht	117
6	Fazit und Ausblick	121
	Quellenverzeichnis	122
7	Anhang	125

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gute Gründe für Nahmobilität.....	7
Abbildung 2: Themen und Handlungsfelder des Nahmobilitäts-Checks.....	8
Abbildung 3: Ablauf Nahmobilitäts-Check Alsfeld.....	9
Abbildung 4: 1. Workshop Nahmobilitäts-Check.....	9
Abbildung 5: 2. Workshop Nahmobilitäts-Check.....	10
Abbildung 6: Nahmobilität als Grundlage für weitere Mobilitätsangebote.....	11
Abbildung 7: Handlungsfelder des Nahmobilitäts-Checks.....	12
Abbildung 8: Untersuchungsraum des Nahmobilitäts-Checks in Alsfeld.....	14
Abbildung 9: Stadtbus.....	15
Abbildung 10: Beschilderung der Radfernwege.....	15
Abbildung 11: Entfernung vom Marktplatz mit dem Fahrrad in 2 Minuten-Schritten.....	16
Abbildung 12: Impressionen Historische Altstadt.....	17
Abbildung 13: Pendlerverflechtung Stadt Alsfeld.....	18
Abbildung 14: Mehrmals pro Woche genutztes Verkehrsmittel.....	19
Abbildung 15: Ausgewählte Ziele der Nahmobilität im Untersuchungsraum.....	20
Abbildung 16: B 49 (links), B 254 (rechts).....	21
Abbildung 17: Fahrbahnmarkierung Am Schloßberg (oben links), Bauarbeiten Marktplatz (oben rechts), Umgestaltete Schillerstraße (unten links), Bauarbeiten Schellengasse (unten rechts).....	22
Abbildung 18: Entfernung vom Marktplatz mit dem Fahrrad in km Schritten.....	23
Abbildung 19: Wegweisung von Alltagszielen (links), Nicht Intuitive Wegweisung (rechts).....	24
Abbildung 20: Fehlende Radinfrastruktur Schellengasse (links), nicht freigegebene Einbahnstraße Baugasse (rechts).....	24
Abbildung 21: Natursteinpflaster Rittergasse (links), Führung über Borde Samuel-Spier-Gasse (rechts).....	25
Abbildung 22: Bestandsaufnahme Radinfrastruktur.....	26
Abbildung 23: Radverbindung Kernstadt – Altenburg.....	27
Abbildung 24: Radverbindung Kernstadt-Leusel.....	27
Abbildung 25: Radverbindung Kernstadt-Liederbach.....	28
Abbildung 26: Gemeinsamer Fuß- und Radweg Am Krebsbach (links), Wirtschaftsweg Altenburg Richtung Kernstadt (rechts).....	28
Abbildung 27: Fehlende Beleuchtung in Unterführungen.....	29
Abbildung 28: Derzeitige Radverbindungen.....	30
Abbildung 29: Landgraf-Hermann-Straße (oben links), Volkmarstraße (oben rechts), Schillerstraße (unten links), In der Krebsbach (unten rechts).....	31
Abbildung 30: Auszug aus dem Schulwegeplan der Gerhart-Hauptmann-Schule.....	32
Abbildung 31: Auszug aus dem Schulwegeplan der Stadtschule.....	32
Abbildung 32: App Fairschult.....	33
Abbildung 33: Erreichbarkeit der Schulstandorte vom Bahnhof zu Fuß in 2 Minuten-Schritten.....	34
Abbildung 34: Bestehende Engstellen: Im Grund (oben links), Volkmarstraße (oben rechts), Im Lieden (unten links), Schillerstraße (unten rechts).....	35
Abbildung 35: Bushaltestelle ohne Sitzmöglichkeit, Überdachung und Hochbord in der Straße Im Junkergarten (links), Volkmarstraße (rechts).....	36
Abbildung 36: Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch ruhenden Verkehr an FGÜ Schillerstraße (oben links); Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch Bewuchs an FGÜ Landgraf-Hermann-Straße (oben rechts); Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch ruhenden Verkehr an Aufpflasterung Volkmarstraße (unten links); Große Querungsdistanz an Bürgermeister-Haas-Straße (unten rechts);.....	37
Abbildung 37: Lichtsignalanlage mit langer Wartephase und fehlender Fußgängerfurt am nördlichen Knotenpunktarm an der B 49 (links); Grüner Pfeil Kfz an Grünberger Straße (rechts).....	38
Abbildung 38: Unattraktive Sitzgelegenheit an der Gerhart-Hauptmann-Schule (links), Stadtschule (rechts).....	38
Abbildung 39: Bestandsaufnahme Schulwege.....	39
Abbildung 40: Kfz-Belastungsbereiche nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.....	44
Abbildung 41: Schutzstreifen.....	46
Abbildung 42: Empfohlene Querschnitte zur Führung des Radverkehrs im Straßenraum auf Schutzstreifen.....	46
Abbildung 43: Sharrows.....	47
Abbildung 44: Asymmetrisches Führungsangebot.....	47
Abbildung 45: Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung (Mischverkehr auf der Fahrbahn).....	49
Abbildung 46: Schutzstreifen im Einmündungsbereich der Einbahnstraße und entsprechende Beschilderung.....	49
Abbildung 47: Schutzstreifen im Einmündungsbereich der Einbahnstraße.....	50
Abbildung 48: Schutzstreifen im Einmündungsbereich der Einbahnstraße.....	51
Abbildung 49: Beispiele für Anfang und Ende eines Radwegs.....	52

Abbildung 50: Beispiele für Abstellanlagen	52
Abbildung 51: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.1	55
Abbildung 52: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.2	57
Abbildung 53: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.3	59
Abbildung 54: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.4	61
Abbildung 55: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.5	63
Abbildung 56: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.6	65
Abbildung 57: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.7	67
Abbildung 58: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.8	69
Abbildung 59: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.9	71
Abbildung 60: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.10	73
Abbildung 61: Elemente der Schulweggestaltung	75
Abbildung 62: Beispiel für einen Kinderwegeplan	76
Abbildung 63: Beispiele für Elternhaltstellen	77
Abbildung 64: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts)	78
Abbildung 65: Beispiele für Gehwegnasen	79
Abbildung 66: Hervorhebung neuralgischer Bereiche	80
Abbildung 67: Beispiele für Sitzmöglichkeiten	82
Abbildung 68: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.11	85
Abbildung 69: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.12	87
Abbildung 70: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.13	89
Abbildung 71: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.14	91
Abbildung 72: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.15	93
Abbildung 73: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.16	95
Abbildung 74: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.17	97
Abbildung 75: Verortung der Maßnahmenvorschläge zur Radverkehrsinfrastruktur	118
Abbildung 76: Verortung der Maßnahmenvorschläge zur Fußverkehrs- und Schulwegeinfrastruktur	119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kfz-Belastungsbereiche nach ERA 2010	44
Tabelle 2: Handlungsfeld Infrastruktur – Radverkehr Gesamtstadt	53
Tabelle 3: Beispiele für Querungsanlagen	81
Tabelle 4: Handlungsfeld Infrastruktur – Fußwege und Schulumfeld Kernstadt	83
Tabelle 5: Handlungsfeld Akteure und Prozess	98
Tabelle 6: Handlungsfeld Kommunikation und Information	108

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGNH	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
ARAS	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BUND	Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland
EFA	Empfehlungen zu Fußverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgängerüberweg
H BVA	Hinweise zu Barrierefreien Verkehrsanlagen
HSRa	Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs
IHK	Industrie- und Handelskammer
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RILSA	Richtlinie für Lichtsignalanlagen
rmv	Rhein-Main Verkehrsverbund
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VGO	Verkehrsgesellschaft Oberhessen

1 Anlass und Aufgabenstellung für den Nahmobilitäts-Check Alsfeld

„Nah. Mobil. Fertig. Los.“ – So ist die Nahmobilitätsstrategie des Landes Hessen überschrieben, die im Frühjahr 2017 vorgestellt wurde. Der Aufforderungscharakter signalisiert: Das Land Hessen will beim Thema Nahmobilität loslegen und die Weichen auf Durchstarten stellen.

Der Begriff Nahmobilität umfasst die individuelle, aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad. Darunter fallen auch nichtmotorisierte Verkehrs- bzw. Bewegungsmöglichkeiten wie zum Beispiel Inlineskater oder Kickboards, aber auch elektro-motorisierte Fortbewegungsmittel wie E-Bikes, Pedelecs, Elektrorollstühle und E-Scooter. Bei der Nahmobilität stehen vor allem Wege über kurze Distanzen im Nahbereich des Wohnortes, des Arbeitsplatzes oder des Schul- bzw. Ausbildungsortes im Fokus. Auch die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) spielt in der Diskussion um die Förderung der Nahmobilität eine Rolle, um beispielsweise Umstiegs- bzw. Verknüpfungsorte nutzerfreundlich zu gestalten.

Abbildung 1: Gute Gründe für Nahmobilität



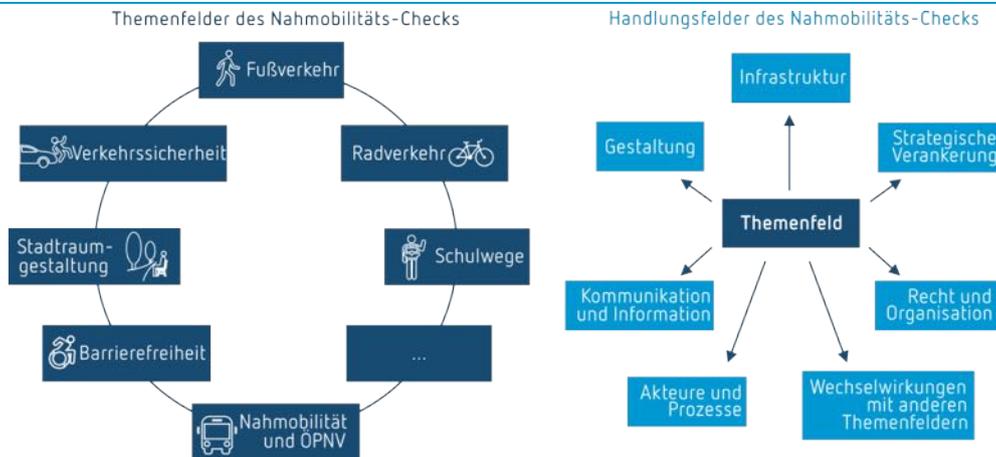
Quelle: Planersocietät, nach MWEVL 2017

Ziel der Nahmobilitätsstrategie des Landes Hessen ist es, den Anteil des Fuß- und Radverkehrs auf Wegen innerhalb der Städte und Gemeinden in Hessen zu erhöhen. Dafür nennt diese zehn „gute Gründe“, darunter positive Auswirkungen auf das Klima, die Gesundheit, die Lebensqualität oder die Verkehrssicherheit (Abbildung 1).

Als Bausteine der Nahmobilitätsstrategie in Hessen wurden unter anderem ein Konzept für hessische Radschnellverbindungen und das Rad-Hauptnetz Hessen, schulisches Mobilitätsmanagement und die Aktion Schulradeln, die Einführung einer Hessischen Akademie für Nahmobilität und eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt. Das Instrument „Nahmobilitäts-Check“ ist ein weiterer wichtiger Baustein der Nahmobilitätsstrategie, welcher eingeführt wurde, um die Kommunen bei der Fuß- und Radverkehrsförderung zu unterstützen. Im Jahr 2017 wurden in einer Pilotphase in fünf hessischen Kommunen die ersten Nahmobilitäts-Checks durchgeführt. Anschließend wurde im März 2018 vom Land Hessen im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) das Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen veröffentlicht, um den Umfang der Nahmobilitäts-

Checks sowohl inhaltlich als auch zeitlich kompakt zu gestalten. Dieses Handbuch enthält Checklisten, Vorlagen, Verfahrensabläufe und Beispiele und gibt einen Bearbeitungszeitraum von ca. sechs bis neun Monaten vor, um den Prozess der Nahmobilitäts-Checks stringent und gezielt zu organisieren und durchzuführen zu können.

Abbildung 2: Themen und Handlungsfelder des Nahmobilitäts-Checks



Quelle: Planersocietät, nach MWEVL 2018: 6

Der Nahmobilitäts-Check adressiert sieben inhaltliche Themenfelder, welche von der Kommune ausgewählt bzw. bei Bedarf ergänzt werden können. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung werden innerhalb der Themenfelder unterschiedliche Handlungsfelder betrachtet (Abbildung 2). Die Ergebnisse eines kommunalen Nahmobilitäts-Checks werden in einem Nahmobilitätsplan zusammengeführt. Auf Basis dieser Nahmobilitätspläne können Kommunen zielgerichtet und systematisch Förderanträge stellen.

Nahmobilitäts-Check in Alsfeld

Die mittelhessische Stadt Alsfeld im Vogelsbergkreis mit ihren 16.000 Einwohnern verfügt über 16 Stadtteile und ist geprägt durch mehrere Bundesstraßen, die sowohl eine Barriere für die Nahmobilität darstellen als auch einen erheblichen Einfluss auf die Luftqualität haben.¹ Mit der Durchführung eines Nahmobilitäts-Checks und der Entwicklung eines Nahmobilitätsplans, dessen Ergebnisse in ein nachfolgendes Mobilitätskonzept einfließen sollen, soll die Nahmobilität in der Stadt stärker in den Fokus der Aufmerksamkeit gerückt und eine Grundlage zur Beantragung weiterer Fördergelder des Landes geschaffen werden. Schwerpunkte des Nahmobilitäts-Checks in Alsfeld sollen sein:

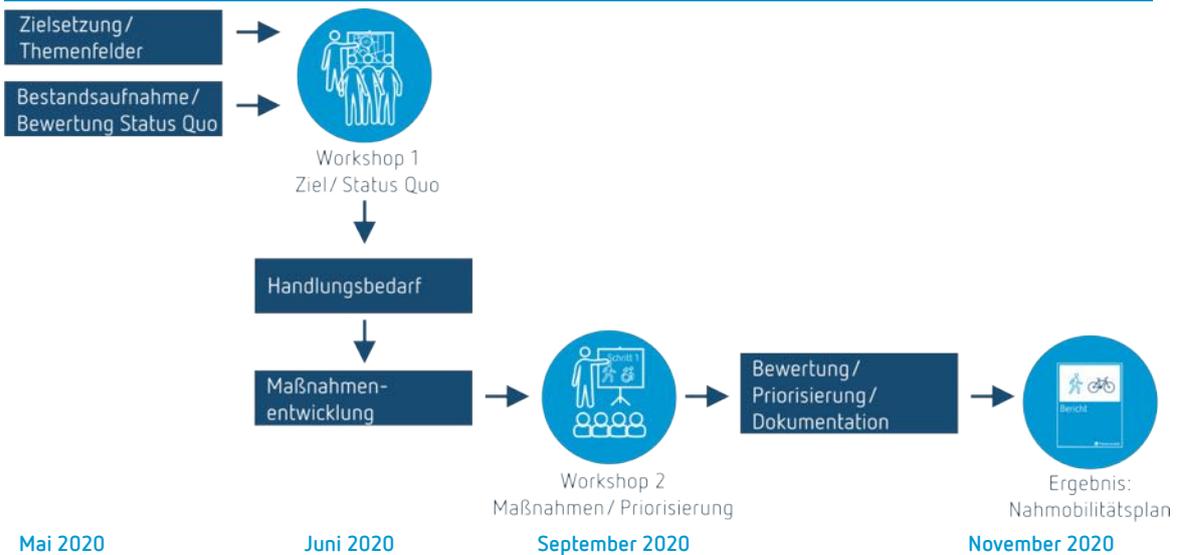
- Themenfeld **Schulen und Schulweg** - Erreichbarkeit der Schulen zu Fuß und mit dem Rad unter besonderer Berücksichtigung der Anbindung des Bahnhofes
- Themenfeld **Radverkehr** - in der Kernstadt Alsfeld unter besonderer Berücksichtigung der historischen Innenstadt
- Themenfeld **Radverkehr** - Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt bzw. Hauptradwege

¹ Die Stadt Alsfeld gehörte 2019 zu den 25 Städten in Deutschland bei denen der Grenzwert von NO₂ Pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten haben (UBA 2020).

2 Methodisches Vorgehen des „Nahmobilitäts-Checks“ in Alsfeld

Im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks wurden gemeinsam mit der Kommune passgenau zugeschnittene Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität erarbeitet. Der Ablauf des Nahmobilitäts-Checks in Alsfeld verlief nach dem vorgegebenen Muster der AGNH.

Abbildung 3: Ablauf Nahmobilitäts-Check Alsfeld



Quelle: Planersocietät, nach MWEVL 2018

Vor dem Auftaktgespräch wurde die Projektleitung in der Kommune mithilfe der Checkliste „Vororientierung“ zur allgemeinen Zielsetzung und zu Datengrundlagen befragt. Die Projektleitung bestand aus je einem Vertreter der Wirtschaftsförderung, des Fachbereichs Bauen und Liegenschaften und des Fachbereichs Bürgerdienste. Als Untersuchungsraum wurden die **Kernstadt Alsfelds** sowie die angrenzenden Ortsteile **Altenburg, Leusel und Liederbach** ausgewählt. Anschließend folgte eine Bestandsaufnahme. Als Bestandteil der ersten Arbeitsphase fand am 16. Juni 2020 ein Workshop zur Ermittlung des Status Quo und zur Zieldefinition statt, vorab erhielten die Teilnehmer einen Erfassungsbogen zur Bewertung des Status Quo in Alsfeld.

Abbildung 4: 1. Workshop Nahmobilitäts-Check



Quelle: Planersocietät

In der zweiten Arbeitsphase wurde der Status Quo bezüglich Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Verknüpfung und Komfort bewertet und entsprechende Lösungsansätze wurden durch die Gutachter entwickelt. Diese Maßnahmvorschläge wurden beim zweiten Workshop am 14.09.2020 vorgestellt, diskutiert und priorisiert. In der anschließenden dritten Arbeitsphase wurden die Ergebnisse zu einem Nahmobilitätsplan verdichtet, bevor dieser in der vierten Arbeitsphase finalisiert wurde. Die Bearbeitungszeit für den Nahmobilitäts-Check in Alsfeld betrug somit sieben Monate. Der Nahmobilitätsplan soll zuletzt in die Politik zum Beschluss gereicht werden.

Abbildung 5: 2. Workshop Nahmobilitäts-Check



Quelle: Planersocietät

3 Warum Nahmobilitätsförderung?

Die Vorteile der Nahmobilität für die Menschen liegen auf der Hand: Es entstehen lebendige, urbane Orte; durch die Reduzierung der Autonutzung erhöht sich die Lebensqualität im Quartier und schafft ein gesünderes – da weniger schadstoff- und lärmbelastetes – Wohnumfeld für die Bevölkerung; wer mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegt, bewegt sich und profitiert gleichzeitig von den gesundheitlichen Effekten.

Maßnahmen zur Nahmobilitätsförderung kommen vor allem Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Personen mit doppelter Arbeitsbeteiligung (berufstätige Mütter und Väter) sowie allen Personen ohne eigenen Pkw zugute. Zudem sind diese Verkehrsarten nahezu kostenlos und somit für alle gesellschaftlichen Schichten zugänglich.

Da sich Nahmobilität auf kurze Distanzen konzentriert, ist eine Vernetzung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten wie dem ÖPNV, dem Carsharing, aber auch mit Fahrradverleihsystemen für das Erreichen entfernterer Ziele sinnvoll. Nahmobilität und die genannten Systeme ergänzen und befruchten sich somit gegenseitig.

Abbildung 6: Nahmobilität als Grundlage für weitere Mobilitätsangebote



Quelle: Planersocietät

Folgende Bedingungen begünstigen die Entwicklung eines hohen Fuß- und Radverkehrsanteils im Quartier:

- Kompakte Siedlungsstrukturen und gute, schnelle Erreichbarkeiten
- komfortable und sichere Verkehrsangebote im Fuß- und Radverkehr
- Abbau von Nutzungskonflikten, v. a. mit dem ruhenden Kfz-Verkehr
- Attraktive Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums
- Einbindung der Angebote in einen übergreifenden Mobilitätsverbund
- Abgestimmte kommunikative Vermittlung und Bewusstseinsbildung zur Nahmobilität

Um die Nahmobilität zu fördern, bedarf es zusätzlich Maßnahmen der Information, der Kommunikation und Motivation. Hierzu gehören Maßnahmen, welche die Orientierung erleichtern, wie z. B. Wegeleitsysteme oder Stadtteilpläne für bestimmte Zielgruppen, aber auch

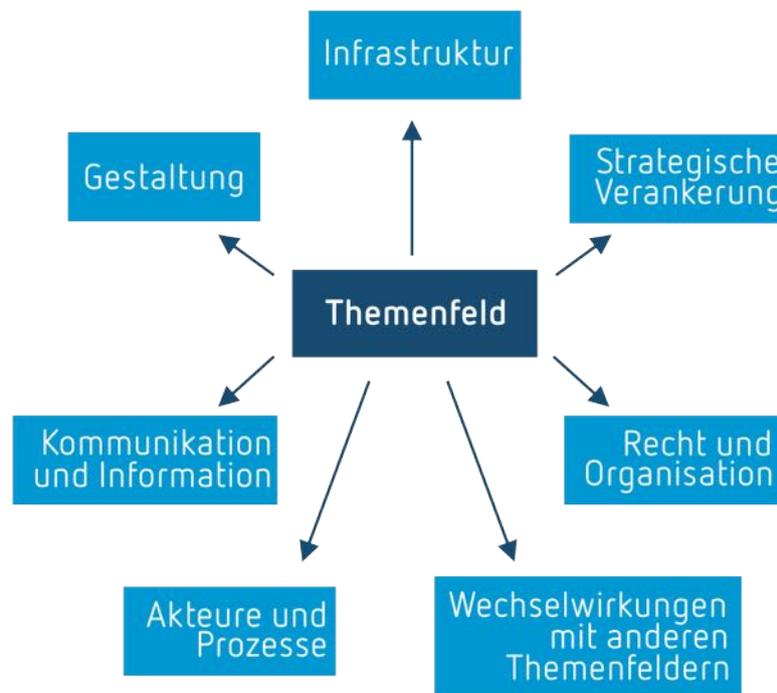
Neubürgerinformationen oder Kampagnen, die dazu motivieren, zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs zu sein (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Kopf an: Motor aus“).

Da insbesondere bei dem Thema der Qualität von „Fuß- und Radverkehrsangeboten“ eine zeitlich nahe und deutliche Optimierung möglich ist, stehen die Gestaltung der Wegeverbindungen im Fokus der Nahmobilitätsförderung und sollen nachfolgend noch eingehend thematisiert werden.

3.1 Handlungsfelder der Nahmobilität

Die ausgewählten Themenfelder wie beispielsweise Fußverkehr, Radverkehr oder Schulwege werden hinsichtlich der Maßnahmenentwicklung in unterschiedliche Handlungsfelder eingeteilt. Handlungsfelder können somit im Bereich der Infrastruktur, der strategischen Verankerung oder im Bereich der Gestaltung liegen.

Abbildung 7: Handlungsfelder des Nahmobilitäts-Checks



Quelle: Planersocietät, nach MWEVL 2018: 6

3.2 Zielsetzung für die Nahmobilität in Alsfeld

Qualität und Nutzbarkeit von Fuß- und Radwegeinfrastruktur sind entscheidende Faktoren für die Nahmobilität, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit. Die Entwicklung von Standards hat mehrere Vorteile. So sichern Standards bei der Neuanlage und beim Umbau bestehender Fuß- und Radverkehrsanlagen eine gleichbleibend hohe Qualität der Anlagen, erfüllen die Sicherheitsstandards nach den aktuellen Regelwerken und geben dem Fuß- und Radverkehr Kontinuität und Sicherheit. Darüber hinaus haben sie auch einen praktischen Nutzen: beispielsweise können die

Standards bei der Vergabe von Aufträgen den ausführenden Büros und Unternehmen als Arbeitsgrundlage dienen.

Die Standards werden für unterschiedliche Schwerpunkte definiert und sollen eine Richtschnur für die zukünftige Entwicklung darstellen.

Die Stadt Alsfeld strebt an,

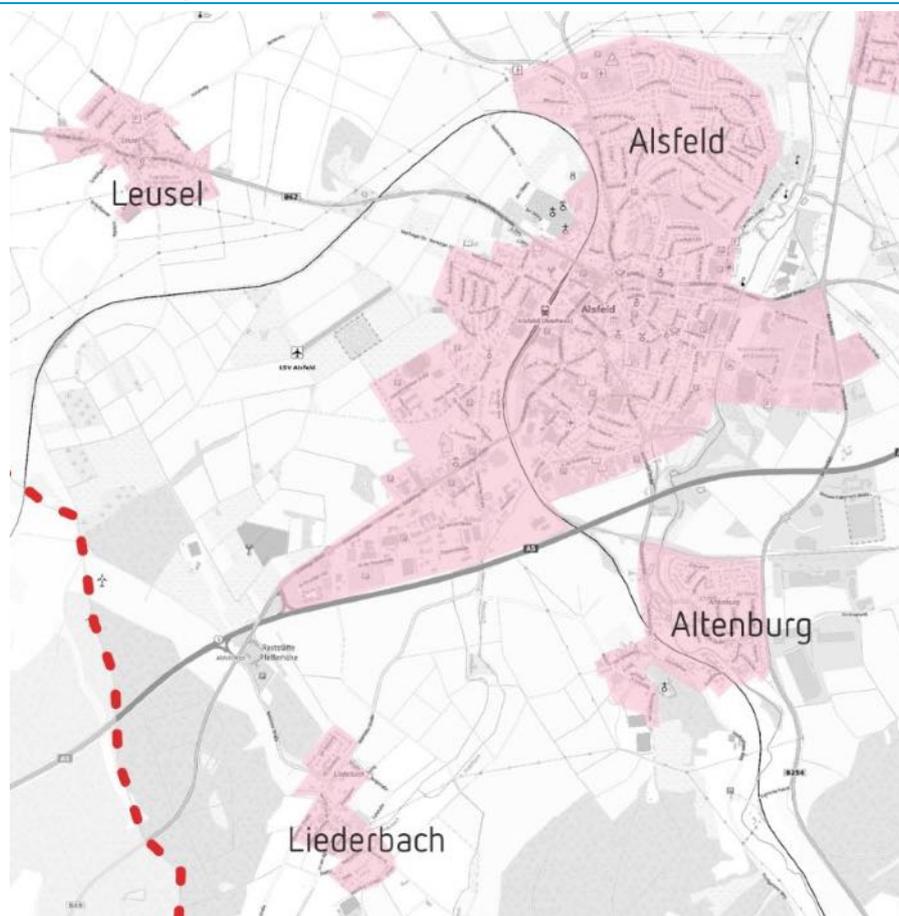
- den Fuß- und Radverkehr sicherer zu gestalten
- eine Gehwegbreite von mindestens 1,5 m zu sichern
- Führungen im Mischverkehr ohne Schutz- und Radfahrstreifen nur bei weniger als 50 km/h anzuwenden
- den Einsatz von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen innerorts bei mehr als 30 km/h anzuwenden
- eine Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr einer gemeinsamen Führung vorzuziehen, außerorts ist eine gemeinsame Führung möglich
- die Trennwirkung der Bundesstraßen zu verringern
- mehr und sichere Querungsanlagen für Rad- und Fußverkehr zu schaffen
- fuß- und radverkehrsfreundliche Wartezeiten an Lichtsignalanlagen zu schaffen
- flächendeckende Radabstellanlagen mit hochwertiger, angepasster Gestaltung in der Altstadt aufzustellen
- Radabstellanlagen für viele Personen an wesentlichen Zielorten aufzustellen
- die Serviceangebote (Rastplätze, E-Bike-Ladeinfrastruktur etc.) insbesondere auf den Pendlerstrecken auszubauen
- ein Mobilitätsmanagement aufzubauen – insbesondere Schulisches Mobilitätsmanagement soll im Fokus stehen
- die Nahmobilitätszielgruppen Schulkinder und Arbeitnehmer zu stärken
- Schulwege inkl. Spiel- und Sitzmöglichkeiten attraktiv zu gestalten
- das Radnetz innerorts und außerorts an Gefahrenstellen zu beleuchten
- an Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr auf baulichen Radwegen nach Regelbreite der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA; FGSV 2010) zu führen und nur in Ausnahmen den Radverkehr im Nebennetz zu führen
- Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden abzubauen

4 Status-Quo Nahmobilität Alsfeld

4.1 Siedlungsstruktur und Verkehrsanbindung

Das Mittelzentrum Alsfeld liegt im nördlichen Vogelsbergkreis im Regierungsbezirk Gießen. Im Norden grenzt Alsfeld an den Schwalm-Eder-Kreis und an den Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Südlich grenzen die ebenfalls im Vogelsbergkreis liegenden Kommunen Grebenau, Schwalmatal, Romrod, Kirtorf und Antriftal an. Der ländlich geprägte Vogelsbergkreis wird gezeichnet durch die Topographie des Vogelsbergmassivs und weist die geringste Bevölkerungsdichte aller hessischen Kreise auf. Dies spiegelt sich auch in der Struktur der Stadt Alsfeld wider. Die Stadt Alsfeld ist ein staatlich anerkannter Erholungsort, in dem ca. 16.000 Einwohner (EW) leben (Stand 31.12.2019; Statistik Hessen 2020). Das Mittelzentrum besteht aus der Kernstadt Alsfeld (ca. 9.000 EW) und weiteren 16 Stadtteilen. Da die bestehende Nahmobilitätssituation nicht für die Gesamtstadt analysiert werden kann, wurden als Untersuchungsraum für den Nahmobilitäts-Check neben der Kernstadt die angrenzenden Stadtteile Altenburg (ca. 1.250 EW), Leusel (ca. 690 EW) und Liederbach (ca. 470 EW) ausgewählt. Diese wurden mithilfe eines Workshops zur Bewertung des Bestandes analysiert. Die nachfolgenden Kapitel stellen die wichtigsten Ergebnisse dar.

Abbildung 8: Untersuchungsraum des Nahmobilitäts-Checks in Alsfeld



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: BKG 2020

Alsfeld ist über die Bundesautobahn A 5 an das überregionale Straßennetz angebunden. Weitere wichtige Verkehrsadern sind die Bundesstraßen B 49 im Westen der Kernstadt, B 62 nördlich der Kernstadt und von der Kernstadt etwas weiter entfernt die B 254 im Osten. An den Schienenverkehr ist die Kernstadt durch die RMV Linie 45 von Gießen nach Fulda angeschlossen. Die Anbindung der übrigen Stadtteile an die Kernstadt und den Bahnhof erfolgt aufgrund fehlender Schienenanschlüsse über Busse bzw. Expressbusse der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO). Der Stadtteil Altenburg im Untersuchungsraum ist somit durch die Linie VB 16, Leusel durch die Linie VB 13 und Liederbach durch die Linie VB 15 zu erreichen. In der Kernstadt verkehrt zudem als ehemalige Linie VB 10 eine stadt eigene Linie, der Stadtbus. Ergänzend gibt es die Möglichkeit, Anrufsammeltaxis/Anruftaxis zu bestellen.

Abbildung 9: Stadtbus



Quelle: Planersocietät

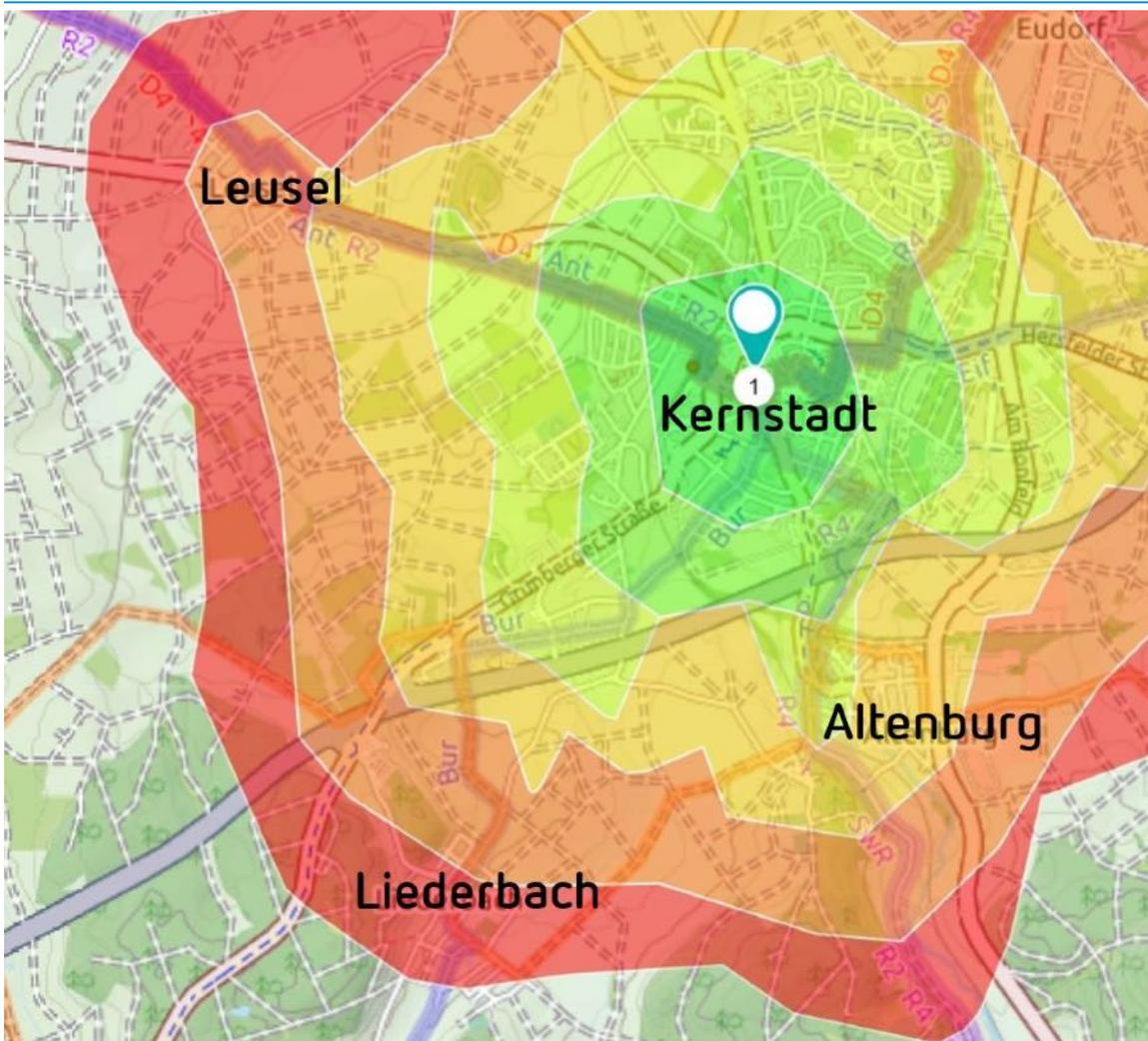
Für den Radverkehr – insbesondere den Tourismusradverkehr – ist die Kernstadt über die übergeordneten Radrouten R2 (Vier Flüsse-Tour), R4 (Märchen- und Sagenroute) und R11 (Waldhessenroute) zu erreichen, die über den Marktplatz an den wichtigen touristischen Punkten (z. B. Märchenhaus) vorbeiführen. Der Stadtteil Altenburg ist durch die Fernradwege R2 und R4 an das übergeordnete Radnetz angebunden. Der Stadtteil Leusel ist über D4 (Mittelland-Route) und R2 und Liederbach über den Themenradweg Burgentour. Diese Stadtteile sind vom Marktplatz mit dem Fahrrad in unter zwanzig Minuten zu erreichen.

Abbildung 10: Beschilderung der Radfernwege



Quelle: Planersocietät

Abbildung 11: Entfernung vom Marktplatz mit dem Fahrrad in 2 Minuten-Schritten



Quelle: Planersocietät, Openrouteservice 2020

Bekannt ist die Kernstadt Alsfelds für ihre historische Altstadt mit zahlreichen Fachwerkhäusern und engen Straßen und Gassen, welche eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.² Dadurch ist die Altstadt auch ein beliebter Ort für Einheimische und Touristen.³ Die historische Kernstadt bietet optimale Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“, da der Durchmesser der historischen Altstadt lediglich 500 m beträgt. Auch sind einige Gassen aufgrund der geringen Straßenraumbreite nur für den Fußverkehr nutzbar (z. B. Vietorgasse, Enggasse). Die Bereiche, die als Fußgängerzone ausgewiesen sind, werden laut Integriertem Stadtentwicklungskonzept (ISEK) gut angenommen und sind durch die zahlreichen Gastronomiebetriebe sehr lebendig (Stadt Alsfeld 2018a: 108). Auffallend sind auch die zahlreichen privaten konsumfreien Sitzmöglichkeiten, die zum Verweilen einladen. Öffentliche Sitzgelegenheiten sind im Stadtgebiet hingegen rar.

² Das Geo-Magazin zählt die Stadt Alsfeld als „Europäische Modellstadt für Denkmalschutz“ zu den zehn schönsten Kleinstädten in Deutschlands (<https://www.geo.de/reisen/top-ten/16074-bstr-die-zehn-schoensten-kleinstaedte-deutschland/221031-img-alsfeld-hessen>)

³ Im Jahr 2018 wurden 92.674 Übernachtungen mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 1,7 Tagen für Alsfeld gezählt. <https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen>

Abbildung 12: Impressionen Historische Altstadt



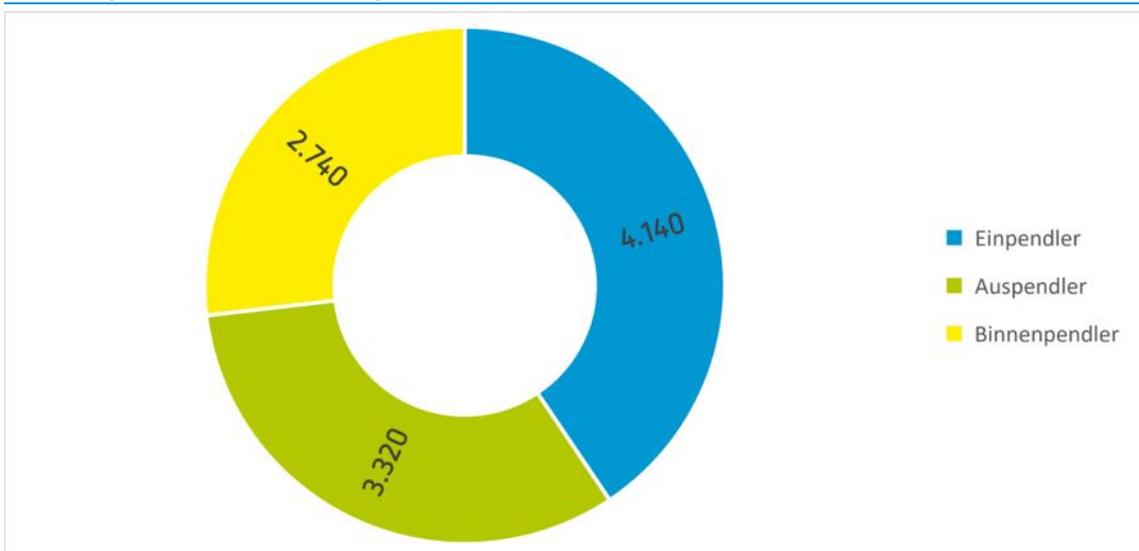
Quelle: Planersocietät

4.2 Mobilitätsverhalten in Alsfeld: Schwerpunkt Nahmobilität

Pendlerverflechtung

Pendler stellen insbesondere für den Radverkehr eine wichtige Zielgruppe dar, da ein Teil der Wege vom MIV auf den Radverkehr verlagert werden kann. Zu den ca. 540 Alsfelder Betrieben pendeln 2.740 Personen innerhalb der Stadt, 4.140 Personen pendeln von ihrem Wohnort außerhalb der Stadt zum Arbeiten nach Alsfeld. Dementgegen stehen 3.320 Personen aus Alsfeld, die die Stadt zum Arbeiten verlassen.

Abbildung 13: Pendlerverflechtung Stadt Alsfeld



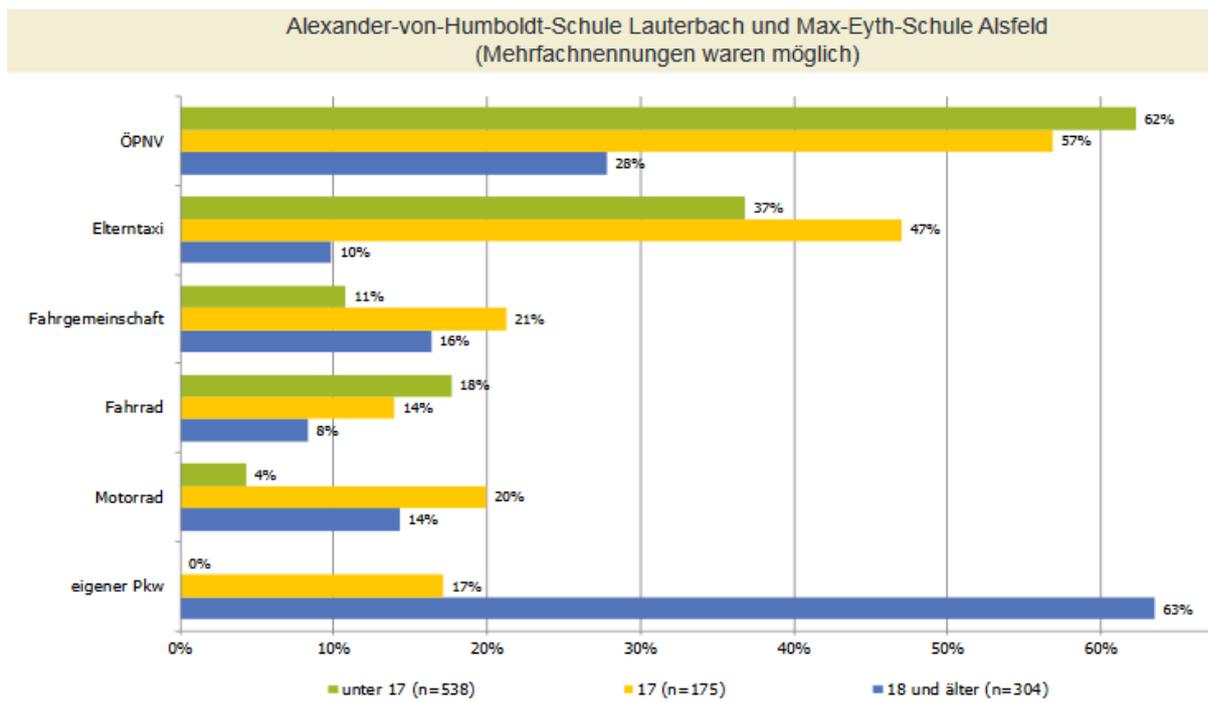
Quelle: Planersocietät, Daten der Stadt Alsfeld

Wege zur Schule

Eine weitere wichtige Zielgruppe für die Nahmobilität stellen Schüler dar. Die Verkehrsmittelwahl auf den Schulwegen hat sich in Deutschland in den vergangenen zwei Jahrzehnten stark verändert. Es fand eine Verlagerung der nahmobilen Wege zum Mitfahren im Pkw statt (Scheiner 2019). Laut einer Untersuchung des BMVI kommen in Deutschland ca. ein Drittel der Schüler mit dem ÖPNV (einschließlich Schulbus) zur Schule, ein Viertel zu Fuß, ein weiteres Viertel mit dem Pkw als Mitfahrer und ca. 15 Prozent mit dem Fahrrad. Mit zunehmendem Alter ändert sich die Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg stark. Im Grundschulalter werden die meisten Wege zu Fuß zurückgelegt. In weiterführenden Schulen dominiert der ÖPNV und auch das Fahrrad gewinnt an Bedeutung, während der Fußverkehr und das Mitfahren im Pkw eine kleinere Rolle spielen (BMVI 2015: 129).

Im Rahmen des BMVI Modellvorhabens *Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen* wurde unter anderem Schüler der Max-Eyth-Schule in Alsfeld zu den am häufigsten genutzten Verkehrsmitteln auf den Wegen zur Schule und zu Freizeitzielen befragt. Dabei wurde deutlich, dass der überwiegende Anteil der unter 17-jährigen mit dem ÖPNV unterwegs ist. Jedoch ist auch das Elterntaxi in diesem Alter eine beliebte Alternative, da die Schüler die Wartezeiten und die vollen Busse bemängelten. Ohne die Eltern wären die meisten auf nahräumliche Freizeitaktivitäten, die zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind, angewiesen (BBSR 2018).

Abbildung 14: Mehrmals pro Woche genutztes Verkehrsmittel

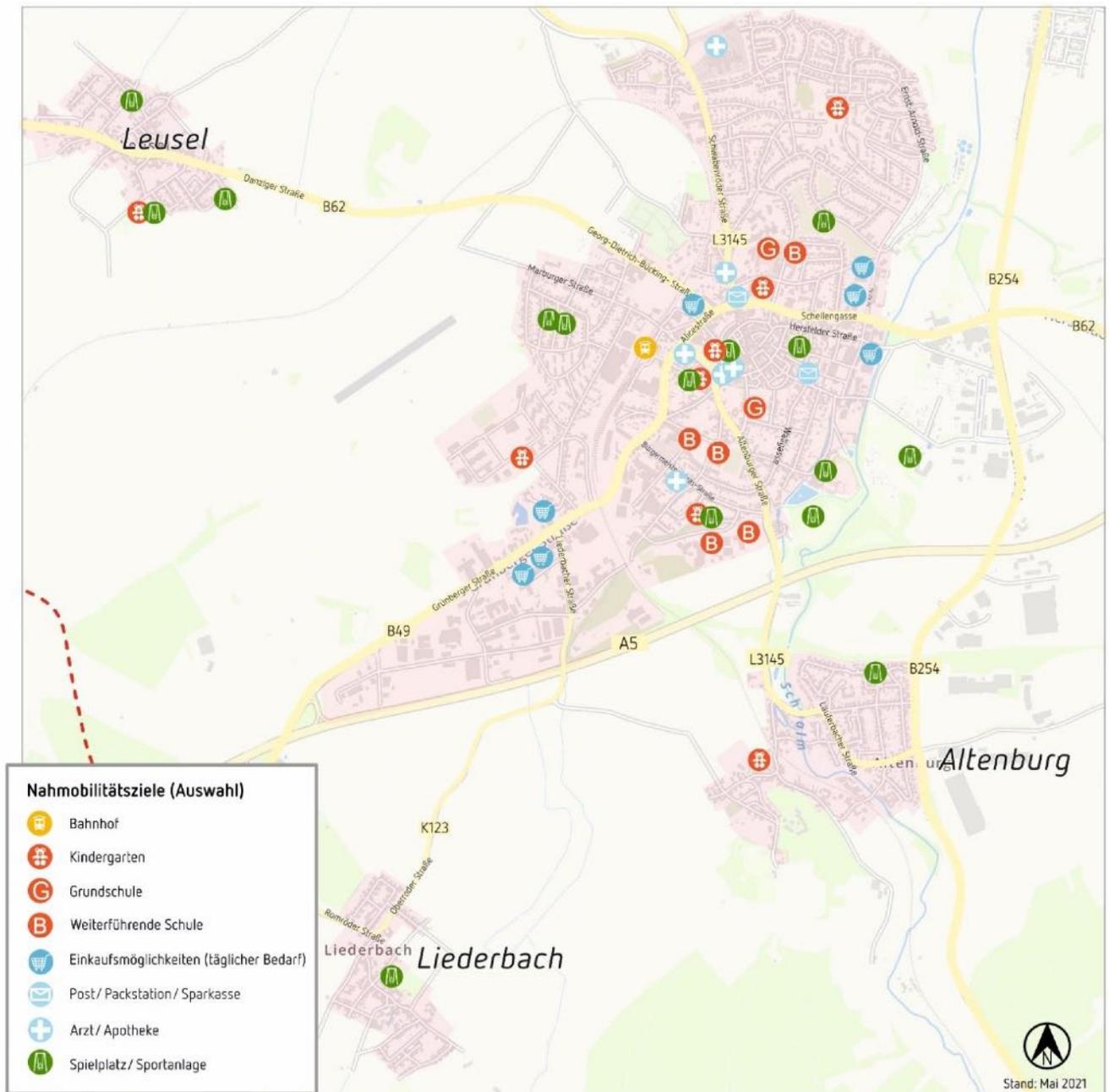


Quelle: BBSR 2018

Ziele der Nahmobilität

Mobilität ist nicht isoliert zu betrachten, sondern findet immer zu einem Zweck statt (z. B. zum Einkauf, zum Erreichen der Schule oder des Arbeitsplatzes). Daher bestimmen die Quellen (vor allem Wohngebiete) und Ziele (Schulen, Nahversorger, Ärzte, Schwimmbad etc.) die zentralen Mobilitätsachsen. In Alsfeld liegen die ausgewählten Ziele der Nahmobilität überwiegend in der Kernstadt bzw. in der Altstadt (Abbildung 15). Die Quellen der Nahmobilität sind häufig Wohnorte, wie im Norden der Kernstadt und in den umliegenden Stadtteilen.

Abbildung 15: Ausgewählte Ziele der Nahmobilität im Untersuchungsraum



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

Häufig wird übersehen, dass der Fußverkehr eine essenzielle Bedeutung für die Nutzung anderer Verkehrsmittel hat. Gerade der ÖPNV profitiert von einer guten fußläufigen Erreichbarkeit seiner Haltestellen. Bei intermodalen Wegekettten, z. B. der Nutzung des Fahrrads und des ÖPNV im Verlauf einer Wegekette, werden Verknüpfungspunkte wie der Bahnhof zu einem wichtigen Faktor. Um aus der Altstadt den Bahnhof in Alsfeld zu erreichen, müssen die Bundesstraßen B 49 und B 254 überquert werden, was für die Nahmobilität eine Barriere darstellt.

Abbildung 16: B 49 (links), B 254 (rechts)



Quelle: Planersocietät

4.3 Bestehende Konzepte und Infrastrukturelle Maßnahmen

Die Stadt Alsfeld ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Nahmobiles Hessen (AGNH) und hat in den letzten Jahren bereits einige Konzepte mit Relevanz für die Nahmobilität erarbeitet. Beispielsweise wurde ein Klimaschutzkonzept erarbeitet, welches eine „umweltverträgliche Verkehrsentwicklung mit den Zielen der Verkehrsvermeidung und der Förderung von Fußgänger und Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr“ als Handlungsfeld für Alsfeld vorgibt (Stadt Alsfeld 2018b). Die Nahmobilität wurde auch im ISEK für die Altstadt betrachtet und bewertet (Stadt Alsfeld 2018a). Auch liegen für die Stadt Alsfeld Satzungen für die Parkraumbewirtschaftung, die Gestaltung und für die Straßenreinigung vor.

Infrastrukturelle Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr führen, wurden bereits geplant und auch umgesetzt. So wurden beispielsweise die vorhandenen Querungsanlagen barrierefrei ausgebildet und eine Querungssituation in der Straße Am Schloßberg im Stadtteil Altenburg farblich hervorgehoben. Auch Straßenräume wie die Straße Am Lieden, die Schillerstraße und die Schellengasse wurden bzw. werden derzeit umgestaltet. Um die Aufenthaltsqualität des historischen Marktplatzes zu erhöhen, wird dieser derzeit ebenfalls umgebaut, dabei wird dieser auch barriereärmer gestaltet.

Abbildung 17: Fahrbahnmarkierung Am Schloßberg (oben links), Bauarbeiten Marktplatz (oben rechts), Umgestaltete Schillerstraße (unten links), Bauarbeiten Schellengasse (unten rechts)



Quelle: Planersocietät

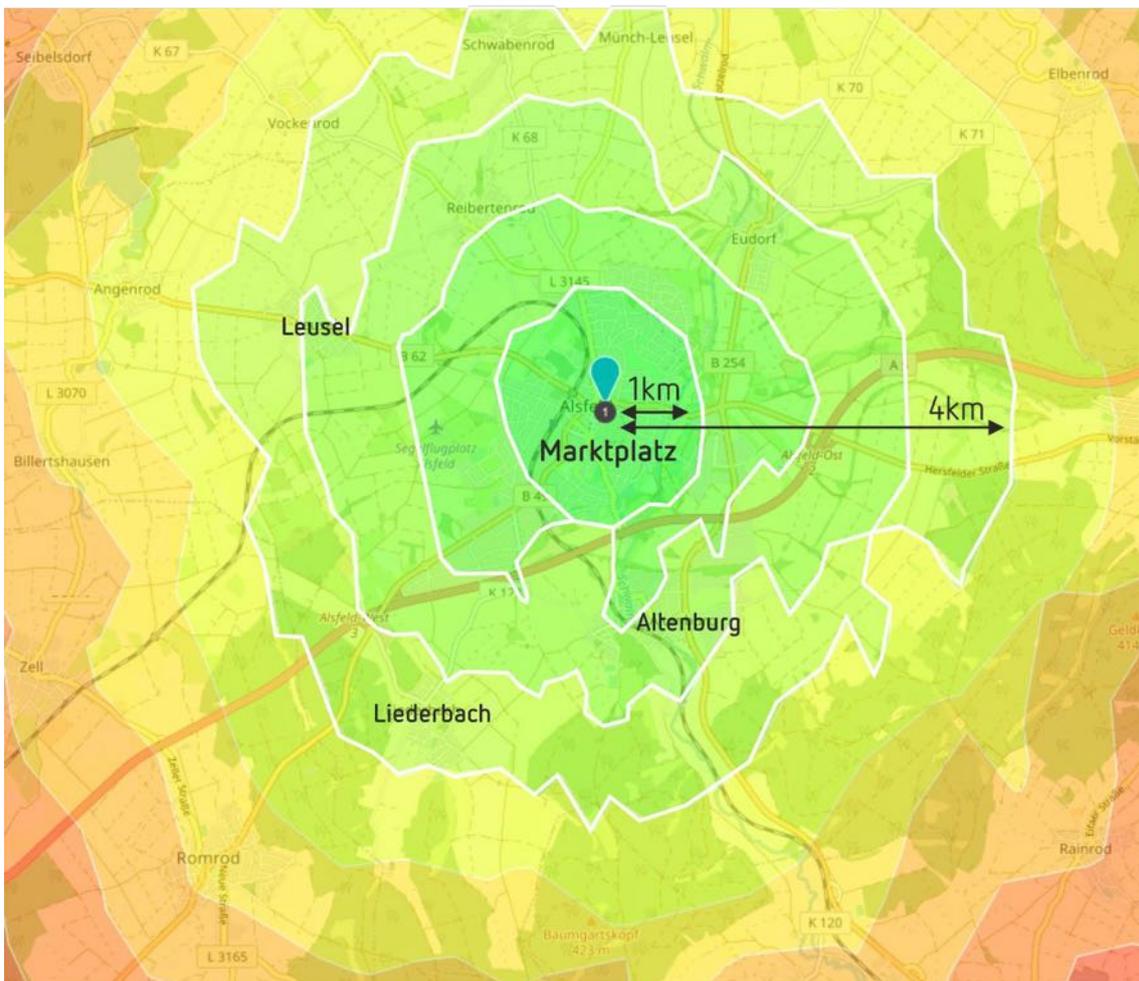
4.4 Bestandsanalyse der ausgewählten Themenfelder

4.4.1 Bestandsanalyse des Radverkehrs in der Kernstadt

Erreichbarkeit

Radverkehr ist Angebotsplanung, das heißt über ein entsprechend gutes Angebot an Radinfrastruktur kann die Zahl der Radfahrenden gesteigert werden. Angebotsplanung orientiert sich an Quell- und Zielpunkten, wie Wohngebieten, Bildungseinrichtungen, Einkaufszentren, Haltestellen, große Arbeitsgeber, Naherholungsgebiete, Sportstätten, Bäder etc. (FGSV 2010: 10). In Alsfeld sind potenzielle Ziele, die mit dem Fahrrad erreicht werden können Schulen, Freizeiteinrichtungen wie das Schwimmbad, die historische Altstadt oder der Bahnhof, da diese von der Altstadt innerhalb eines Kilometers und überwiegend an den ausgeschilderten regionalen Radwegeverbindungen liegen. Problematisch für die Erreichbarkeit der Ziele ist jedoch, dass die Radverkehrsführung aufgrund der Barrieren durch die Bundesstraßen und die Einbahnstraßenregelung in der Kernstadt häufig nicht intuitiv ist, wodurch ein komfortables Erreichen des Ziels derzeit häufig nicht möglich ist.

Abbildung 18: Entfernung vom Marktplatz mit dem Fahrrad in km Schritten



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Openrouteservice 2020

Alltags- vs. Tourismusverkehr

Zielorientierte Alltagsradfahrende bevorzugen den kürzesten bzw. schnellsten Weg – das Erreichen des Zieles steht im Vordergrund. Routenorientierte Freizeitradfahrende unternehmen ihre Fahrten, um landschaftsbezogene Erholung zu suchen – hier ist der Weg das Ziel. Die vorhandene routenorientierte Wegweisung in Alsfeld kennzeichnet daher mit einem routenspezifischen Symbol attraktive, touristische Routen. Durch die Kernstadt verlaufen die übergeordneten Radrouten R11, R2 und R4, die in das deutschlandweite Radwegenetz eingebunden sind (Stadt Alsfeld 2018a: 27). Eine zielorientierte Wegweisung für den Alltagsverkehr, die jeweils das nächste Nahziel benennt, ist bereits z. T. vorhanden, allerdings nicht intuitiv.

Abbildung 19: Wegweisung von Alltagszielen (links), Nicht Intuitive Wegweisung (rechts)



Quelle: Planersocietät

Netzlücken

Durch die enge Bauweise des historischen Stadtkerns verfügt die Alsfelder Altstadt über geringe Straßenraumbreiten. Um den verfügbaren Straßenraum für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr gleichermaßen effizient nutzen zu können, sind viele dieser Straßen als Einbahnstraßen ausgewiesen. Einige dieser Einbahnstraßen sind bereits für den Radverkehr freigegeben. Die für den Radverkehr aufgrund einer zu geringen Straßenraumbreite oder erheblichen Steigung nicht frei gegebenen Einbahnstraßen (z. B. Hersfelder Straße, Volkmarstraße, Untergasse) stellen für den Radverkehr Netzlücken dar. Zusätzlich kommt es für den Radverkehr durch die fehlende Radinfrastruktur (insbesondere fehlender Querungsmöglichkeiten) an den Bundesstraßen und im Bereich von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Altenburger Straße und Schwabenröder Straße) für den Radverkehr zu erheblichen Umwegen.

Abbildung 20: Fehlende Radinfrastruktur Schellengasse (links), nicht freigegebene Einbahnstraße Bau-gasse (rechts)



Quelle: Planersocietät

Subjektive Sicherheit

In der Stadt Alsfeld wird der Radverkehr größtenteils im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h ist die Führung auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar und erhöht Studien zufolge auch die Sicherheit für den Radverkehr – insbesondere in Knotenpunktbereichen. Allerdings fühlen sich in Alsfeld viele Radfahrende unsicher, was auch der ADFC-Klimatest von 2018 widerspiegelt (ADFC 2019). Aus diesem Grund weichen einige Radfahrende auf den Gehweg aus, wodurch es zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommt.

Komfort der vorhandenen Wegführung

Für eine problemlose Nutzung spielen der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche eine wichtige Rolle, da Radfahrende überwiegend ihre eigene Muskelkraft nutzen, um ihr Ziel zu erreichen. Auf Kopfsteinpflaster und wassergebundenen Bodenbelägen wie Sand und Kies benötigt es mehr Energie als auf einer durchgehenden Deckschicht. Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen bei Kopfsteinpflaster und wassergebundenen Bodenbelägen auch von Witterungsbedingungen aus. Durch Regen können Wege aus Kopfsteinpflaster wie in der Altstadt rutschig werden und auf wassergebundenen Bodenbelägen können sich Pfützen in Absenkungen und Unebenheiten bilden. Auch hohe Borde, unregelmäßige Oberflächenstrukturen wie Pflasterungen in schlechtem baulichem Zustand, Schachtdeckel und Einbauten stellen ein Sicherheitsrisiko dar.

Abbildung 21: Natursteinpflaster Rittergasse (links), Führung über Borde Samuel-Spier-Gasse (rechts)

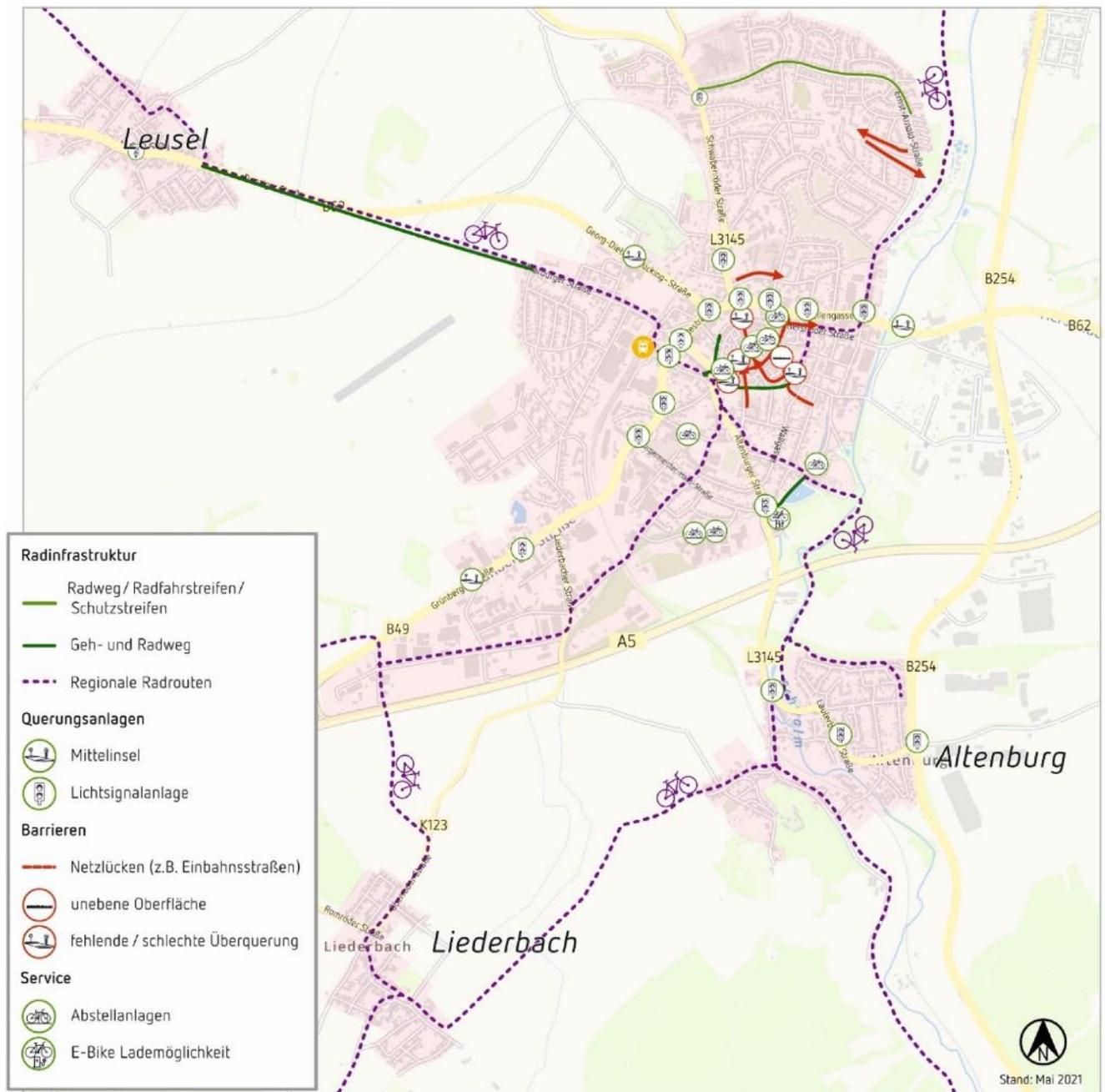


Quelle: Planersocietät

Abstellanlagen und Serviceangebote

Wichtig bei der Betrachtung des Radverkehrs ist gleichermaßen wie beim Kfz-Verkehr der ruhende Verkehr. Mit der Verfügbarkeit sicherer und attraktiver Abstellanlagen steigen auch die Akzeptanz des Radverkehrs als Verkehrsmittel und die Bereitschaft, das Rad zu nutzen. In Alsfeld konnte in der Kernstadt ein Mangel an flächendeckend verfügbaren, attraktiven und sicheren Abstellanlagen, die also mindestens eine Rahmenabschließung ermöglichen, beobachtet werden. Weiterhin fehlen an wichtigen Zielen wie beispielsweise am Bahnhof oder an Schulen eine Großzahl an Abstellanlagen, die ein bequemes Abstellen der Räder ermöglichen.

Abbildung 22: Bestandsaufnahme Radinfrastruktur



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

4.4.2 Bestandsanalyse der Radverkehrsanbindung an die Stadtteile

Erreichbarkeit und Netzlücken

Die an die Kernstadt angrenzenden Stadtteile Altenburg, Leusel und Liederbach liegen vom Bahnhof in der Kernstadt ca. 2,5 km (Altenburg, Leusel) bzw. 4 km (Liederbach) entfernt und sind somit innerhalb einer Viertelstunde zu erreichen. Der Radroutenplaner des Landes Hessen schlägt als Radwegeverbindung die übergeordneten Radrouten R11 (Waldhessenroute), R2 und R4

(Burgentour) vor. Diese verlaufen außerhalb der Kernstadt z. T. auf Gemeinsamen Fuß- und Radwegen bzw. auf Wirtschaftswegen.

Der Alltagsverkehr nutzt aus Altenburg in Richtung Kernstadt den Fußweg, der in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegeben ist entlang der L 3145 (Altenburger Straße).⁴ Dieser weist z. T. eine geringere Breite als 2,50 m auf und endet in der Kernstadt kurz vor der Villa Raab sowie auf Höhe der Schloßbergstraße. Anschließend wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geführt. Sowohl in der Kernstadt als auch in Altenburg stellen fehlende Auffahrmöglichkeiten eine Netzlücke dar.

Abbildung 23: Radverbindung Kernstadt – Altenburg



Quelle: Planersocietät

Von Leusel in Richtung Kernstadt kann auf dem Gemeinsamen Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entlang der B 62 bis zum Bahnübergang und Beginn der Marburger Straße getrennt vom Kfz-Verkehr gefahren werden. In der Marburger Straße wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr geführt. Barrieren stellen neben fehlender Radinfrastruktur in der Marburger Straße, die fehlende Beleuchtung sowie die fehlenden Querungsmöglichkeiten der B 49 (Alicestraße) dar.

Abbildung 24: Radverbindung Kernstadt-Leusel



Quelle: Planersocietät

Die Radverkehrsverbindung zwischen Kernstadt und Liederbach erfolgt derzeit weitestgehend im Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und höher (z. B. Oberroder Straße). Der gut ausgebaute Weg entlang der B 49 ist von Liederbach derzeit nur schwer zu erreichen (Siehe Kreisverkehr B 49), zudem endet dieser auf Höhe der Alten Liederbacher Straße.

⁴ Im Zeitraum der Nahmobilitäts-Checks wurde der gemeinsame Fuß- und Radweg in einen Fußweg „Radfahrer frei“ umgewandelt.

Alternativ kann über die Straße An der Hessenhalle zur Liederbacher Straße gefahren und anschließend über die Jahnstraße die Kernstadt erreicht werden.

Abbildung 25: Radverbindung Kernstadt-Liederbach



Quelle: Planersocietät

Sicherheit, Komfort und Service

Die vorhandenen Führungsformen führen den Radverkehr häufig mit einem hohen Kfz-Aufkommen auf der Fahrbahn bzw. auf Wirtschaftswegen mit hohen Kfz-Geschwindigkeiten, wodurch sich viele Radfahrenden unsicher fühlen. Insbesondere an Knotenpunkten werden schlechte Sichtbeziehungen als Unsicherheitsfaktor genannt. Ebenso stellen die schmalen Wege z. B. an der Altenburger Straße oder in der Straße In der Krebsbach, fehlende Rastmöglichkeiten und Radabstellanlagen sowie ein z. T. fehlender Winterdienst einen Einschnitt in den Komfort und folglich auch in die Attraktivität des Radfahrens dar.

Abbildung 26: Gemeinsamer Fuß- und Radweg Am Krebsbach (links), Wirtschaftsweg Altenburg Richtung Kernstadt (rechts)



Quelle: Planersocietät

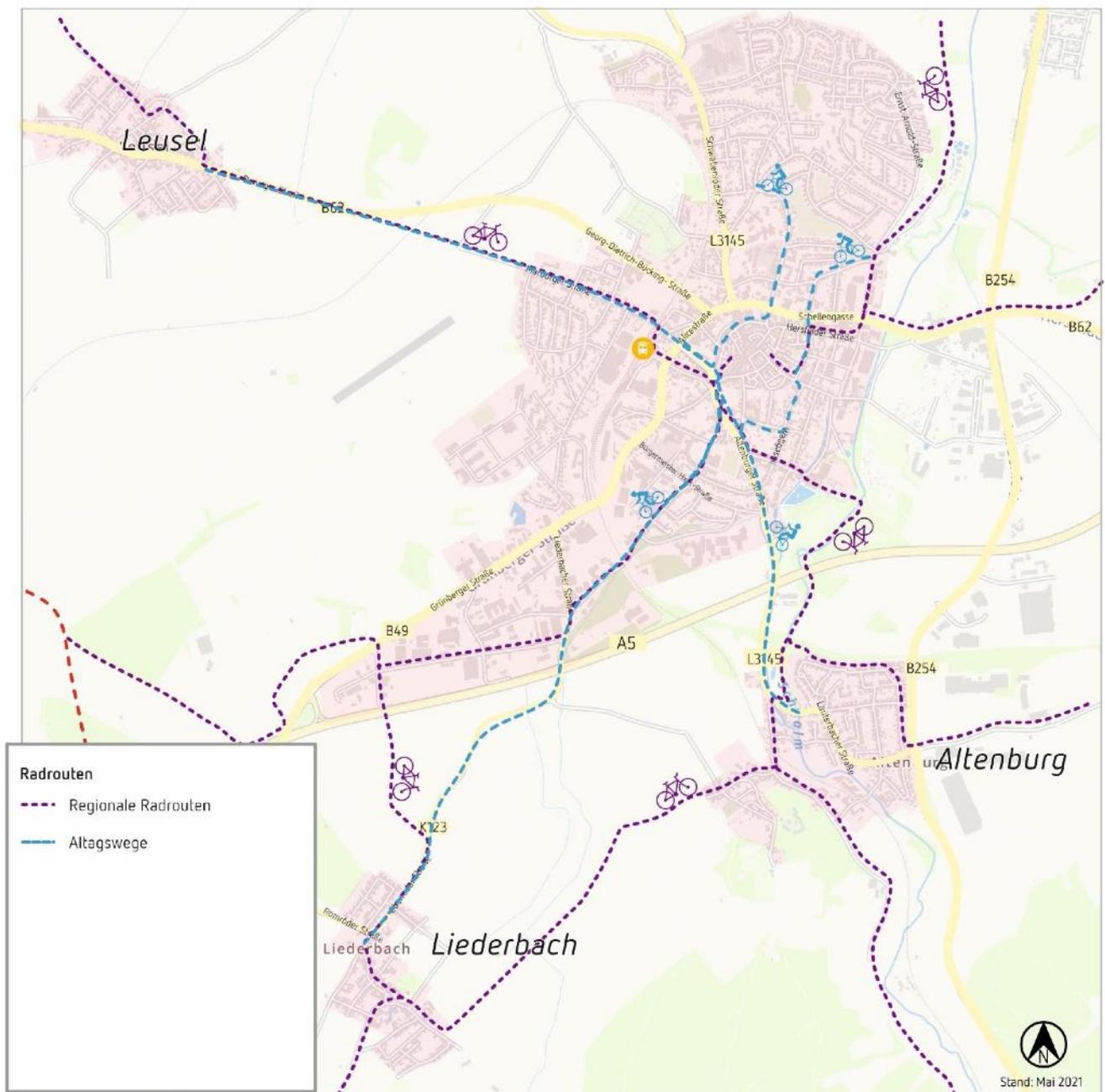
Unterführungen sollten aus Gründen der sozialen Sicherheit bei Einfahrt voll einsehbar und mit hellen Wandfarben gestaltet sein (FGSV 2010: 59). In der Stadt Alsfeld gibt es auf den Verbindungen in die Stadtteile mehrere Unterführungen, die relativ dunkel sind. Diese Unterführungen können ein Unsicherheitsempfinden auslösen und eine weitere Barriere für die Nahmobilität darstellen. Auch in den Sommermonaten ist der starke Helligkeitswechsel eine Barriere selbst für viele Brillenträger.

Abbildung 27: Fehlende Beleuchtung in Unterführungen



Quelle: Planersocietät

Abbildung 28: Derzeitige Radverbindungen



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

4.4.3 Bestandsanalyse der Schulwege

In Alsfeld gibt es sieben Schulen mit insgesamt über 5.600 Schülern. Die Schulen bündeln sich hauptsächlich an vier Schulstandorten. Diese sind die Landgraf-Hermann-Straße im Norden der Kernstadt, die Volkmarstraße, welche an die Altstadt angrenzt, die Schillerstraße im Südwesten der Kernstadt und im Süden der Kernstadt der Standort In der Krebsbach.

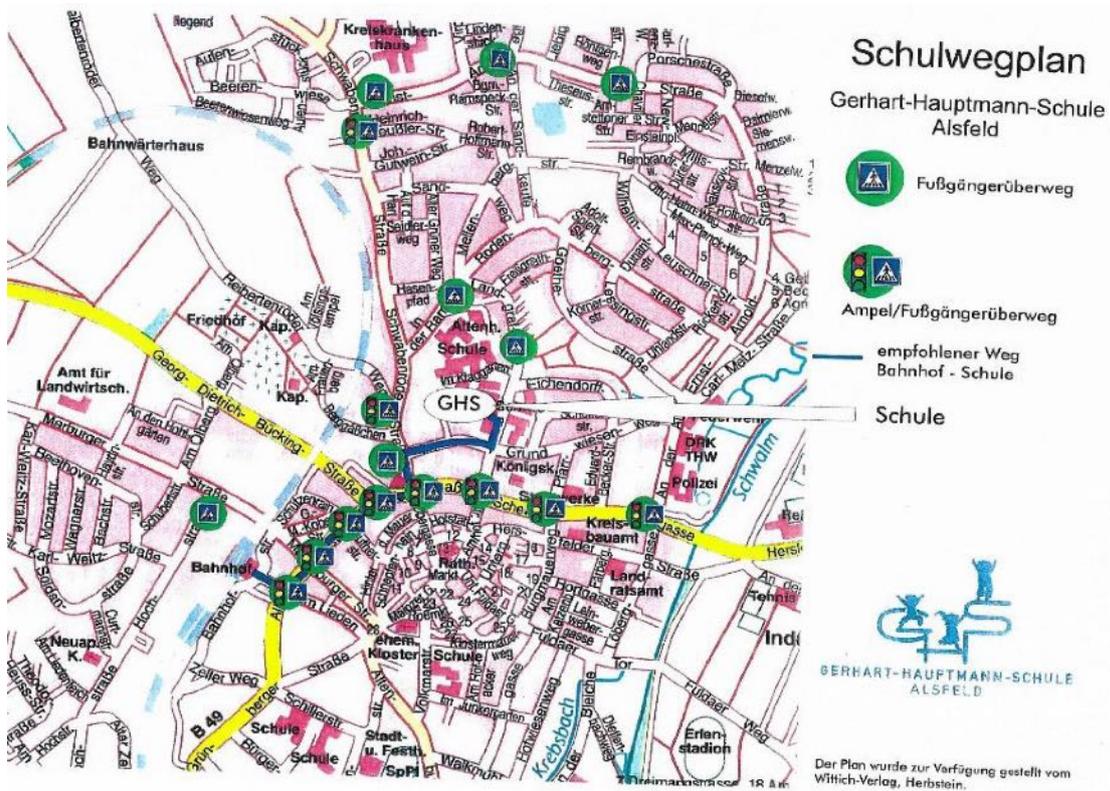
Abbildung 29: Landgraf-Hermann-Straße (oben links), Volkmarstraße (oben rechts), Schillerstraße (unten links), In der Krebsbach (unten rechts)



Quelle: Planersocietät

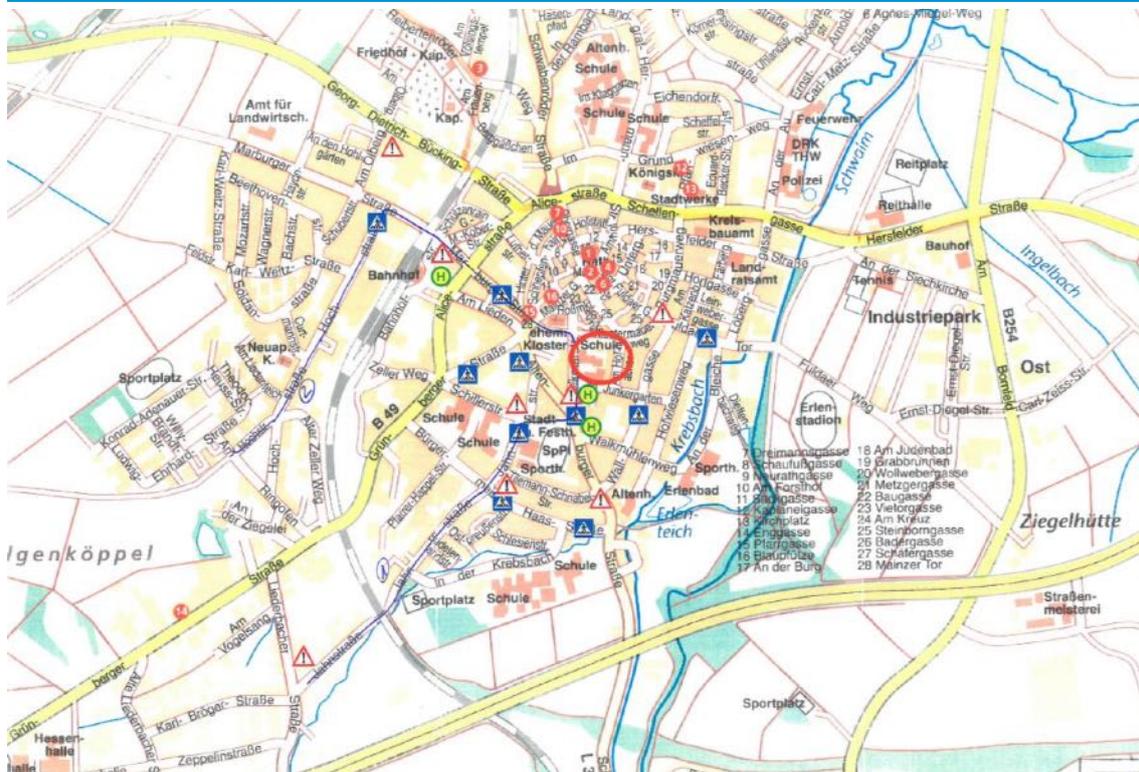
Für die Grundschulen Stadtschule mit ca. 220 Schülern und Gerhart-Hauptmann-Schule mit ca. 340 Schülern wurden bereits Schulwegpläne entwickelt. Diese enthalten für Schüler sowie deren Eltern wichtige Informationen zu bestehenden sicheren Querungen und zu Gefahrenpunkten entlang der Wege. Der Schulwegeplan wird Kindern, die neu eingeschult werden, übergeben. Vor diesem Hintergrund kann der tägliche Schulweg mit den eigenen Kindern eingeübt werden. An weiterführenden Schulen (Albert-Schweitzer-Schule – ca. 1.250 Schüler; Geschwister Scholl Schule – 1.200 Schüler; Max-Eyth-Schule – ca. 2.500 Schüler) gibt es bislang keine Schulwegpläne. Als eine Maßnahme des Mobilitäts-Managements wurde im Rahmen BMVI Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ durch die Max-Eyth-Schule und die Albert-Schweitzer-Schule in Alsfeld die App „Fairschult“ im Schuljahr 2018/2019 getestet. In dieser App können Schüler Mitfahrgelegenheiten zur und von der Schule organisieren (BBSR 2018). Zudem wurde im Rahmen des Modellvorhabens von der Max-Eyth-Schule ein Planspiel durchgeführt zum Thema: „Wie kann das Elterntaxi öfter vermieden werden?“. Zusätzlich befinden sich im Stadtgebiet noch zwei Förderschulen (Brüder-Grimm-Schule – ca. 60 Schüler und Erich-Kästner-Schule – ca. 40 Schüler). Diese beiden Schulen werden im Nahmobilitäts-Check nicht weiter untersucht, da diese insbesondere auf spezielle Fahrdienste zurückgreifen.

Abbildung 30: Auszug aus dem Schulwegeplan der Gerhart-Hauptmann-Schule



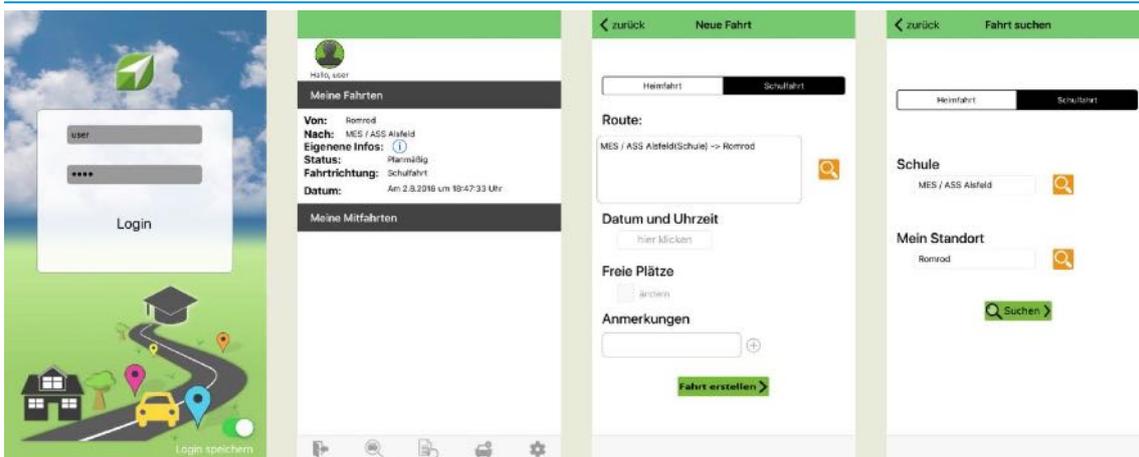
Quelle: Stadt Alsfeld o. J.

Abbildung 31: Auszug aus dem Schulwegeplan der Stadtschule



Quelle: Stadt Alsfeld o. J.

Abbildung 32: App Fairschult



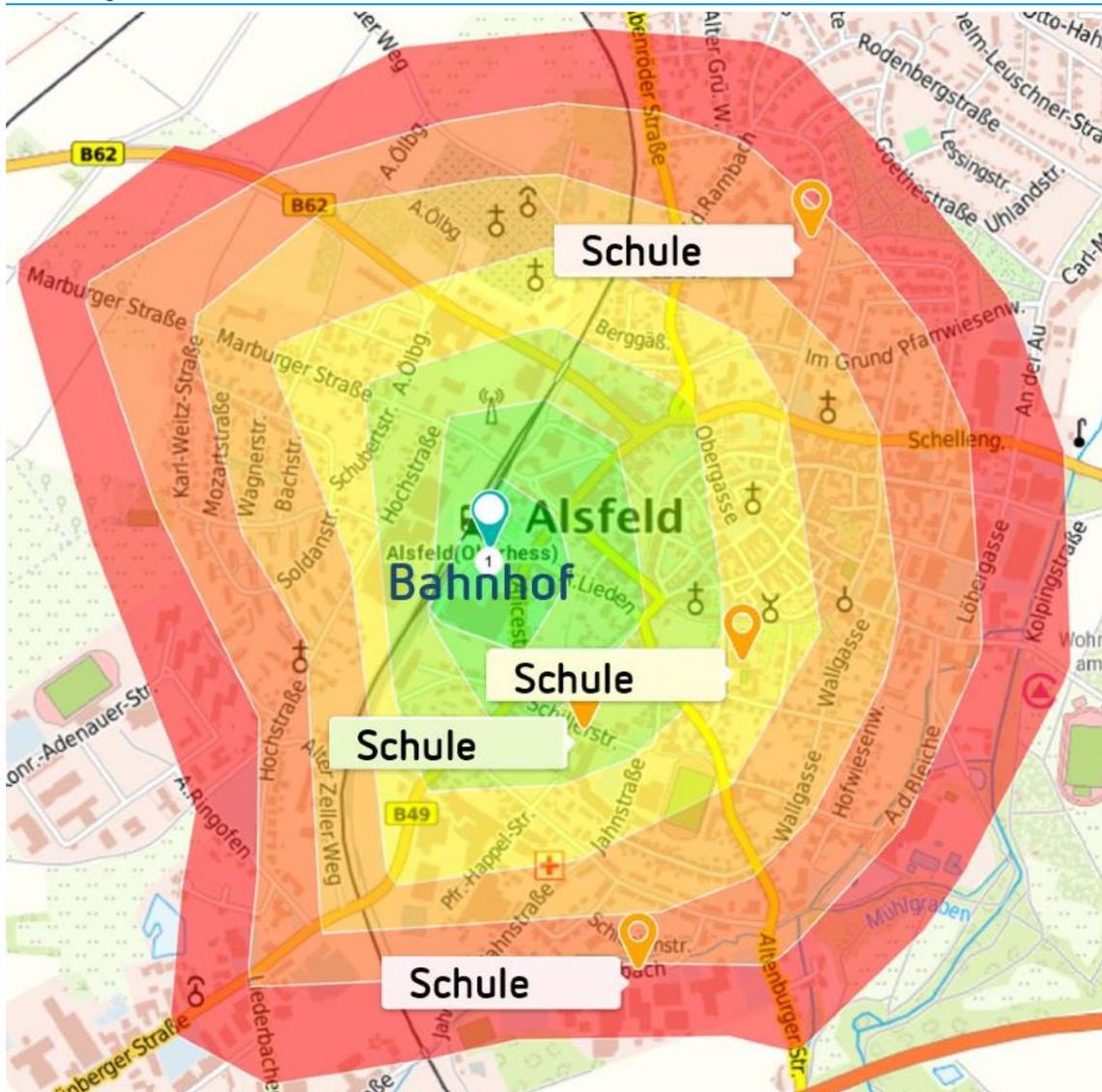
Quelle: AppAdvice 2020

Bei der Befragung der Teilnehmer des 1. Workshops wurde deutlich, dass die Erreichbarkeit des Bahnhofs ein zentrales Handlungsfeld darstellt, da viele Schüler einen intermodalen Schulweg haben. Des Weiteren wurden Querungssituationen im Schulumfeld, Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern, die angepasste Kfz-Geschwindigkeit sowie die Attraktivität der Wege als zentrale Themen des Schulwegs genannt.

Erreichbarkeit der Schulen

Die vier Schulstandorte liegen in der Kernstadt der Stadt Alsfeld. Die Grundschulen werden von ca. 560 Grundschulern aus der Kernstadt sowie aus den Stadtteilen besucht. Schüler aus den Stadtteilen, die nicht eigenständig zur Schule kommen können, werden mit Bussen aus den umliegenden Stadtteilen zu Schulstart und Schulende in die Stadtteile gebracht. Für diese beiden Standorte ist der Bahnhof weniger relevant. Die weiterführenden Schulen Albert-Schweitzer-Schule und die Geschwister-Scholl-Schule am Standort in der Schillerstraße liegen ca. 500 m entfernt vom Bahnhof und sind somit von der Wegelänge gut zu Fuß zu erreichen. Der Standort der Oberstufe der Albert-Schweitzer-Schule, der Max-Eyth-Schule und der Technikakademie Alsfeld liegen in der Straße In der Krebsbach. Die Entfernung zum Bahnhof beträgt von dort ca. 1.300 m. Zu diesem Schulstandort fahren viele Schüler mit dem Pkw bzw. werden mit dem Pkw gebracht und abgeholt.

Abbildung 33: Erreichbarkeit der Schulstandorte vom Bahnhof zu Fuß in 2 Minuten-Schritten



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Openrouteservice 2020

Wegbreiten und Barrierefreiheit

Die Straßenquerschnitte in Alsfeld variieren je nach Stadtraum stark. Insbesondere in der Altstadt herrschen enge Querschnitte bei hoher Nutzungsdichte vor, während in den Wohngebieten der Kernstadt die Querschnitte sehr heterogen sind. In den untersuchten Ortsteilen sind besonders häufig ungegliederte Querschnitte zu finden, deren Seitenräume schwer von privaten Flächen abzugrenzen sind.

In Alsfeld wird eine Gehwegbreite von 1,50m zumindest auf einer Straßenseite angestrebt⁵ Für die vielen Schüler, die zu Schulbeginn und Schulende die Gehwege im Schulumfeld (z. B. Im Grund oder Volkmarstraße) nutzen, reicht diese Breite nicht aus.

⁵ Rollstuhlfahrende benötigen zum Wenden eine Gehwegbreite von mindestens 1,50 m. Diese Breite ist auch für Personen mit Blindenstock oder mit Begleitperson (nebeneinander) notwendig.

Abbildung 34: Bestehende Engstellen: Im Grund (oben links), Volkmarstraße (oben rechts), Im Lieden (unten links), Schillerstraße (unten rechts)



Quelle: Planersocietät

Die Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet sind meist mit einer Doppelquerung ausgestattet, was sowohl Blinden und Seheingeschränkten Personen, als auch geheingeschränkten Personen, das Queren erleichtert.

Haltestellen im Schulbereich sollten über eine ausreichend große Wartefläche vorhalten, um sicherzustellen, dass wartende Schüler nicht mit anderen Menschen auf dem Gehweg in Konflikt geraten. Die FGSV nennt hierbei einen Wert von 2,50 m (vgl. FGSV 2011: 66). Zudem ist die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV gesetzlich durch § 8 Abs. 3 PBefG festgeschrieben. Dies bedeutet, dass bis 2022 u. a. auch die Haltestellen barrierefrei auszubauen sind. Die Haltestellen an den Schulen im Stadtgebiet verfügen über eine schmalere Wartefläche als 2,50 m und sind derzeit nicht barrierefrei ausgebaut, verfügen über keine Sitzmöglichkeit und keine Überdachung.

Abbildung 35: Bushaltestelle ohne Sitzmöglichkeit, Überdachung und Hochbord in der Straße Im Junkergarten (links), Volkmarstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Angepasstheit der Kfz-Geschwindigkeit

Die vier Schulstandorte in der Stadt Alsfeld befinden sich alle in Bereichen mit streckenbezogenem Tempo 30 bzw. Tempo 30-Zonen. Jedoch wurde durch die Teilnehmenden des ersten Workshops angemerkt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit am Standort In der Krebsbach auch von fahrenden Schülern nicht eingehalten wird. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind in der Straße In der Krebsbach bisher nicht vorhanden. Für den ruhenden Verkehr stehen dort bisher größere Parkplatzflächen zur Verfügung, zudem wird aber auf der nördlichen Straßenseite geparkt, wodurch es zu Konflikten mit dem fließenden Verkehr kommt. In der Volkmarstraße wird die Geschwindigkeit auf Grund der Einbahnstraßenregelung ebenfalls als zu hoch empfunden, selbiges gilt auch für die Landgraf-Hermann-Straße, an der ein hohes Aufkommen an Schleichverkehr festzustellen ist. Viele Schulwege in Alsfeld, u. a. die Verbindungen vom Bahnhof zu den Schulstandorten, verlaufen entlang von Straßen, bei denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt (Alicestraße, Schellengasse, Altenburger Straße, Schwabenröder Straße, Im Grund oder Jahnstraße), was ein Risiko für die Schüler darstellt, da die Gehwege häufig nicht breit genug für das Schülerverkehrsaufkommen sind.

Querungsmöglichkeiten im Schulumfeld für Fuß und Radverkehr

Bei den vorhandenen Querungshilfen an den beiden Grundschulen handelt es sich um Fahrbahnverengungen mit Teilaufpflasterungen. Vorgezogene Seitenräume stellen aus mehrerlei Hinsicht ein Potenzial dar. Vorteile in Bezug auf die Querung von Straßen entstehen durch die Verkürzung der Querungsdistanz, die Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmern (insbesondere bei Kindern) und der Verringerung der Abbiegeradien und einer damit einhergehenden reduzierten Kfz-Abbiegegeschwindigkeit. Damit sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen. An den vorhandenen Querungshilfen im Schulumfeld sind die Sichtbeziehungen oftmals durch Bewuchs, Stadtmobiliar und den ruhenden Kfz stark eingeschränkt.

Abbildung 36: Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch ruhenden Verkehr an FGÜ Schillerstraße (oben links); Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch Bewuchs an FGÜ Landgraf-Hermann-Straße (oben rechts); Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch ruhenden Verkehr an Aufpflasterung Volkmarstraße (unten links); Große Querungsdistanz an Bürgermeister-Haas-Straße (unten rechts);



Quelle: Planersocietät

Im Bereich des Schulumfelds und der Schulwege wurden u. a. in der Wallgasse auf Höhe des eigenständigen Fußwegs, am Knotenpunkt Landgraf-Hermann-Straße/Im Grund, in der Volkmarstraße auf Höhe der Haltestelle, in der Altenburger Straße und am Knotenpunkt Volkmarstraße/Junkergarten fehlende Querungsmöglichkeiten verortet. In der Altenburger Straße ist zu beobachten, dass die beiden bestehenden Fußgängerüberwege vom Fußverkehr nicht genutzt werden, da diese nicht in der direkten Gehlinie liegen. In der Schillerstraße sind die Sichtbeziehungen am Fußgängerüberweg durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt.

Auf den Bundesstraßen in der Kernstadt wird der Kfz-Verkehr auf zwei Fahrstreifen geführt. An diesen sind Querungsanlagen notwendig, da ein Querungsbedarf Seitens des Fuß- und Radverkehrs sowie ein hohes Kfz-Aufkommen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bestehen (vgl. FGSV 2002a: 19). Bei den vorhandenen Lichtsignalanlagen in der Schellengasse und der Schwabenröder Straße werden die Wartezeiten für den Fußverkehr als lange empfunden. Zudem ist es anzustreben, den Fußverkehr geradlinig zu führen, um Umwege zu vermeiden. Daher sollte an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt angelegt werden (vgl. FGSV 2002a: 23). An den Knotenpunkten Alicestraße / Am Lieden, Alicestraße / Lutherstraße, Schellengasse / Pfarrwiesenweg und Schellengasse / An der Au sind jeweils nur drei Fußgängerfurten vorhanden. Eine weitere Konfliktstelle stellt der Grünpfeil (Schild grüner Pfeil auf schwarzem Grund) am Knotenpunkt Grünberger Straße / Bürgermeister-Haas-Straße dar.

Abbildung 37: Lichtsignalanlage mit langer Wartezeitphase und fehlender Fußgängerfurt am nördlichen Knotenpunktarm an der B 49 (links); Grüner Pfeil Kfz an Grünberger Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Konfliktsituationen im Schulumfeld

Eine weitere Gefährdung und Behinderung der Schüler entsteht durch Fehlverhalten wie unerlaubtes Halten der Eltern im Halteverbot beim Bringen und Abholen der Kinder. Hauptursache für Hol- und Bringverkehr ist laut ADAC häufig, dass Schulwege von den Eltern als unsicher empfunden werden (ADAC 2018: 8). In Alsfeld wird als zusätzlicher Grund die für Schüler unattraktive ÖV-Anbindung genannt. Bisherige Versuche, durch Elternansprachen den Hol- und Bringverkehr zu reduzieren, verliefen erfolglos. Besonders problematisch ist die Situation vor der Stadtschule und an den Schulstandorten in der Schillerstraße, da die wartenden Kfz zum Teil im Warteverbot oder auf Fußgängerüberwegen halten.

Attraktivität des Weges

Schulwege sind häufig auch „Spielwege“. Während auf unattraktiven Wegen meist kleine Umwege bereits nicht mehr in Kauf genommen werden, wird für einen attraktiven Weg mit kleineren Attraktionen gerne ein Umweg gemacht. Insbesondere wenn Schüler ihren Schulweg selbstständig ohne Begleitung absolvieren, werden sie sich von kleineren Spielelementen oder einer interessanten Wegführung verleiten lassen und nicht mehr den vorgegebenen, eingeübten Weg nehmen. In Alsfeld gibt es derzeit kaum attraktive Schulwege mit kleineren Spiel- und Sitzelementen, an denen Schüler sich treffen und etwas entdecken können. Auch die vorhandenen Oberflächenschäden im Bereich der Gerhart-Hauptmann-Schule, der Stadtschule und am Standort in der Krebsbach wurden als unattraktiv und für den Radverkehr als gefährlich angesehen.

Abbildung 38: Unattraktive Sitzgelegenheit an der Gerhart-Hauptmann-Schule (links), Stadtschule (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Abbildung 39: Bestandsaufnahme Schulwege



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

4.5 Bewertung des Status Quo

Vor dem Hintergrund der vorangestellten Kapitel soll die Situation der Nahmobilität in Alsfeld einer zusammenfassenden Gesamtbewertung unterzogen werden. Die Stadt zeichnet sich durch eine attraktive Fußgängerzone und eine Altstadt aus. Ebenfalls sind die häufigen Querungsanlagen mit Elementen der Barrierefreiheit als positiv zu bewerten, wobei diese zum Teil nicht in der direkten Gehlinie liegen (z. B. Altenburger Straße). Das von der Verwaltung festgesetzte Mindestmaß an nutzbarer Gehwegbreite (1,50 m) weicht von den Vorgaben der FGSV ab (1,80 m Mindestmaß). Die Tatsache, dass ein Maß definiert ist, ist jedoch als ein kleiner Schritt in Richtung

fußgängerfreundlichere Stadt anzusehen und sollte bei Neuplanungen eingehalten werden. Dass Gehwegbreiten je nach Bedarf breiter zu planen sind, wird zu Schülerverkehrszeiten vor allem auf Wegen zum Bahnhof deutlich, was bei Neuplanungen beachtet werden sollte. Unterschreitungen bei Neuplanungen – insbesondere beidseitig, wie zum Beispiel Am Lieden, sind nicht tolerierbar.

Hinsichtlich der Schulwege ist positiv, dass Schulwegpläne für die Grundschulen vorhanden sind. Es gilt, diese kontinuierlich zu aktualisieren und die Infrastruktur auf diesen Wegen den Bedürfnissen der Schüler anzupassen. Die Gehwegnasen im Bereich der Grundschulen (Stadtschule und der Gerhart-Hauptmann-Schule) erleichtern den Schülern beispielsweise das Querens der Straße, jedoch können Schlaglöcher und Schwellen für Kinder, die mit dem Fahrrad oder City-Roller zur Schule kommen, eine Sturzgefahr darstellen. Für die weiterführenden Schulen sind keine Schulwegpläne für Rad- und Fußverkehr vorhanden, wodurch eine kontinuierliche Kontrolle der Infrastruktur auf festgelegten Schulwegen bisher nicht stattfinden kann.

Der Radverkehr in Alsfeld weist Potenzial auf, da insbesondere die umliegenden Stadtteile in einer guten Entfernung für die Nutzung von Fahrrädern liegen. Allerdings weisen die bestehenden Rahmenbedingungen sowohl infrastrukturell als auch im Bereich der Information und Kommunikation derzeit erhebliche Mängel auf, für die es umsetzungsorientierte Maßnahmen zu entwickeln gilt. Festzuhalten bleibt auch, dass Verknüpfungspunkte zu ÖPNV in der Stadt Alsfeld eine wichtige Rolle spielen. Hier ist positiv anzusehen, dass eine Fahrradmitnahme prinzipiell möglich ist, jedoch erschweren die zum Teil nicht vorhandenen Fahrradabstellanlagen an Haltestellen sowie der nicht barrierefrei gestaltete Bahnhof in Alsfeld eine Kombination von Verkehrsmitteln. Zusammenfassend lassen sich folgende Punkte kategorisieren:

- ⊕ Attraktive Altstadt mit Fußgängerzone
- ⊕ Kompakte Strukturen der Kernstadt, viele Wege sind unter 2 km lang: Deutliches Steigerungspotenzial für Nahmobilität
- ⊕ Verhältnismäßig häufiger Einsatz von Fußgängerüberwegen in der Kernstadt
- ⊕ Barrierefreie Querungsanlagen im Stadtgebiet (überwiegend Doppelquerungen eingesetzt)
- ⊕ Festsetzung eines Mindestmaßes an verfügbarer Gehwegbreite (1,5 m)
- ⊕ Attraktive Fahrradabstellanlagen am Schwimmbad und am Bahnhof
- ⊕ Maßnahmen für den ruhenden Verkehr bei Neuplanungen
- ⊕ Schulwegepläne für Grundschulen vorhanden
- ⊕ App für Fahrgemeinschaften an weiterführenden Schulen vorhanden
- ⊕ Mängelmelder vorhanden
- ⊕ Geringe Distanzen für Radverkehr aus umliegenden Stadtteilen
- ⊕ Fahrradmitnahme im ÖPNV möglich

- ⊕ Radverkehrsführung außerorts überwiegend auf ausgebauten Wirtschaftswegen, jedoch in Mischnutzung mit Landwirtschaftsverkehr, Kfz-Verkehr und Fußverkehr und ohne weitere Komfortmerkmale (Beleuchtung, Winterdienst, Rastmöglichkeiten etc.)
- ⊕ Ausgewiesene und beschilderte regionale Freizeitradrouten; Witterungsbedingt Erkennbarkeit der Beschilderung nicht überall gegeben
- ⊕ Erreichbarkeit von Zielen im Radverkehr über das Nebennetz
- ⊕ Keine Schulwegepläne für weiterführende Schulen (Erreichbarkeit mit dem Rad und zu Fuß) vorhanden
- ⊖ Schlechtes Abschneiden beim Fahrradklimatest 2018 (Platz 137 von 186 deutschlandweit in der Stadtgrößenklasse, Platz 20 von 25 in Hessen)
- ⊖ Hohe Trennwirkung durch Bundesstraßen mit hohen Kfz-Verkehrsstärken insbesondere durch sehr lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- ⊖ Platz 22 der Städte mit dem höchsten Stickoxid Werten (UBA 2020)
- ⊖ Hohes Aufkommen von Hol- und Bringverkehr an Schulen
- ⊖ Querungsanlagen z. T. nicht in Gehlinie und eingeschränkte Sichtbeziehungen
- ⊖ Fehlender Komfort und Barrierefreiheit in der Altstadt durch eingeschränkte Berollbarkeit des Pflasters und teils geringe Bewegungsflächen
- ⊖ Gehwegbreite insgesamt schmal, besonders zu Schülerstoßzeiten zu gering
- ⊖ Kfz-orientiert gestaltete Straßenräume, vor allem an Bundesstraßen, Radinfrastruktur fehlt, Querungen fehlen
- ⊖ Radverkehrsführung trotz Beschilderung in Kernstadt nicht intuitiv
- ⊖ Wenige und unattraktive Ruhe- /Verweilpunkte
- ⊖ Stadtbushaltestellen und Bahnhof überwiegend nicht barrierefrei, eng und unübersichtlich
- ⊖ Wenig bzw. keine Abstellanlagen an Zielen in der Altstadt für den Radverkehr
- ⊖ Fehlende Beleuchtung bei Unterführungen

5 Maßnahmenvorschläge zur Nahmobilität

Aufbauend auf den im ersten Workshop benannten Handlungsbedarfen wurden im Nachgang entsprechende Maßnahmenpakete entwickelt, um den Radverkehr in der Kernstadt, die Anbindung an die Stadtteile und die Schulwege zu verbessern. Diese Maßnahmenvorschläge wurden im Rahmen des zweiten Workshops priorisiert und weiterentwickelt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf den folgenden Seiten differenziert nach Maßnahmenfeldern in Steckbriefen dargestellt.

Aufgrund der vorgegebenen Bearbeitungszeit und der gewählten Methodik bewegen sich die Maßnahmen auf der Ebene eines „Masterplans“ mit einer teilweise unterschiedlichen inhaltlichen Detailschärfe. Wie bereits erläutert, konnten ausführliche, fachplanerische Begehungen etwa zu Wegequalitäten oder zu Breite und Barrierefreiheit von Wegen und Querungsmöglichkeiten nicht vorgenommen werden, so dass auch die Maßnahmen im Hinblick auf die Umsetzung zum Teil noch zu spezifizieren und räumlich wie inhaltlich zu konkretisieren sind.

Die Maßnahmen werden im Folgenden in Steckbriefen dargestellt. Dargestellt werden die Ziele, Zielgruppen, wesentliche inhaltliche Bausteine, grundsätzlich erforderliche Arbeitsschritte und die maßgeblich verantwortlichen Akteure. Zusätzlich erfolgen Angaben zum zeitlichen Umsetzungshorizont, zur Priorität der Maßnahme und zur Kostenkategorie.

- Die jeweiligen **Umsetzungshorizonte** (kurz-, mittel-, langfristig oder ggf. Daueraufgabe) sind Angaben zur Orientierung und letztlich an Planungs- und Verwaltungsaufwand gekoppelt.
- Die Angaben zur **Maßnahmenpriorität** (Einstufung in fünf Prioritätenklassen) erfolgte im Rahmen einer gemeinsamen Priorisierung im zweiten Workshop und der fachgutachterlichen Bewertung.
- Zu den anfallenden **Kosten** der vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Abschätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen abhängen sowie davon, ob sie im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen umgesetzt werden können. Die Kostenabschätzung für die Maßnahmen erfolgte in fünf Kostenkategorien.
 - €: bis 10.000 €
 - €€: bis 50.000 €
 - €€€: bis 100.000 €
 - €€€€: bis 500.000 €
 - €€€€€: über 500.000 €

Zusammenfassend erfolgt zu jedem Handlungsfeld eine Übersichtstabelle mit Angaben zur Maßnahme, zur Verortung der Maßnahme, zu einer groben Kostenkategorisierung, zur Maßnahmenpriorität sowie zum Umsetzungshorizont.

5.1 Handlungsfeld Infrastruktur

Die Infrastruktur ist an die entsprechenden Regelwerke anzupassen. Für die Nahmobilität von Bedeutung sind neben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Verwaltungsverordnung zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), unter anderem die Empfehlungen zu Radverkehrsanlagen (ERA), die Empfehlungen zu Fußverkehrsanlagen (EFA), die Hinweise zu Barrierefreien Verkehrsanlagen (H BVA) und die Hinweise zur Nahmobilität der FGSV sowie weitere DIN Normen.

Für den Fußverkehr unterteilt sich die Infrastruktur in Bereiche der Fortbewegung und des Aufenthalts. Für die Fortbewegung sind an angebauten Straßen Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich. Ausnahmen können Wohnstraßen mit einer sehr geringen Verkehrsstärke sein. Um eine für den Fußverkehr angenehme Straßenraumaufteilung von 30% Seitenraum, 40% Fahrbahn und 30% Seitenraum zu erhalten, sollte der Straßenraum vom Rand aus geplant werden (FGSV 2006).

Zur Förderung des Radverkehrs benötigt es Infrastruktur für den fließenden sowie für den ruhenden Verkehr. In der Vergangenheit wurde das zentrale Augenmerk in der Verkehrsplanung häufig auf die Beschleunigung des Autos gelegt. Die Straßen wurden weitestgehend vom Radverkehr freigehalten und dieser wurde gemeinsam dem Fußverkehr auf die Restflächen verdrängt – häufig mit dem Verweis auf die Sicherheit der Radfahrenden. Doch bringt diese Führung im Seitenraum einige Probleme mit sich. Gerade zwischen Fuß- und Radverkehr kommt es auf gemeinsam zu nutzenden Flächen häufig zu Konflikten. An Kreuzungen ereignen sich Unfälle zwischen Radverkehr im Seitenraum und dem motorisierten Verkehr, da der Radverkehr nicht ausreichend wahrgenommen wird. Daher ist es anzustreben, den Radverkehr auf bzw. in Fahrbahnnähe zu führen und mehr Platz für den Fußverkehr im Seitenraum zu schaffen.

Grundsätze Radinfrastruktur

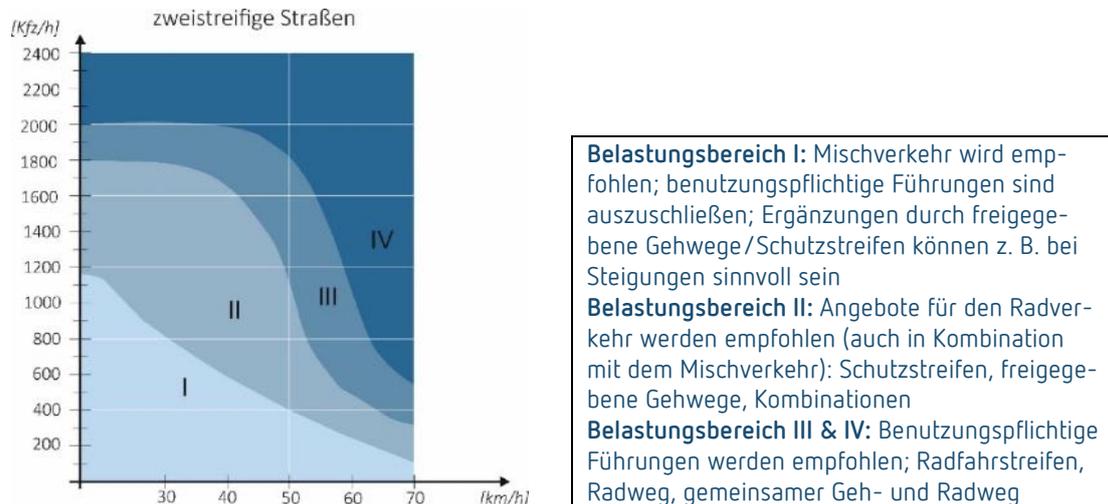
Neben den in der StVO und deren Verwaltungsvorschrift formulierten Standards sind die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* der FGSV aus dem Jahr 2010 ein Grundlagenwerk, auf das auch in der StVO verwiesen wird. In diesem Grundlagenwerk werden auf Basis der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gegeben, die ein zügiges Vorankommen gewährleistet. Die ERA ist nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen, in der VwV-StVO wird jedoch ausdrücklich auf deren Berücksichtigung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen⁶. Die Festlegungen haben sich zu einem informellen Ausbaustandard entwickelt. Einige für Alsfeld relevante Ausbaustandards sind im Folgenden aufgeführt.

⁶ vgl. VwV StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5

Wahl der geeigneten Führungsform für den Radverkehr

Welche Radverkehrsführungsform für einen Streckenabschnitt geeignet ist, hängt von der Geschwindigkeit und der Stärke des Kfz-Verkehrs ab. In der ERA wird die Unterscheidung in vier Belastungsbereiche empfohlen, die zur Entscheidungshilfe der Radverkehrsführungsform helfen.

Abbildung 40: Kfz-Belastungsbereiche nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen



Quelle: Planersocietät, nach FGSV 2010: 19

Neben dem Belastungsbereich ist die Flächenverfügbarkeit ein weiteres Kriterium, das die Führungsform beeinflusst. Die FGSV gibt für Radverkehrsanlagen die folgenden Regemaße vor:

Tabelle 1: Kfz-Belastungsbereiche nach ERA 2010

Anlagentyp	Regelmaß der Breite (jeweils einschließlich Markierung)
Fahrradstraße	4,00 m
Schutzstreifen	1,50 m
Radfahrstreifen	1,85 m
Einrichtungsrادweg	2,00 m
Beidseitiger Zweirichtungsrادweg	2,50 m
Einseitiger Zweirichtungsrادweg	3,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	2,50 m

Quelle: Planersocietät, nach FGSV 2006 und FGSV 2010

In Straßenräumen mit begrenzter Flächenverfügbarkeit müssen geeignete Maßnahmen (z. B. Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und ggf. Alternativrouten gefunden werden.

Benutzungspflicht von Radwegen

Nach § 2 Abs. 1 StVO muss der Radverkehr in der Regel die Fahrbahn benutzen. Demzufolge ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als Grundführungsform anzusehen. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit („außerordentliche Gefahrenlage“) erforderlich ist. Das Bundesverwaltungsgericht beruft sich dabei auf § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die FGSV führt in der ERA auf, was eine Gefahrenlage darstellen kann (FGSV 2010). Auch eine Vielzahl von Studien kommt zum Ergebnis, dass die Sicherheit für den

Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist, insbesondere in Knotenpunktbereichen. Gerade vor dem Hintergrund der Pedelecs und den damit erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrenden wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Seiten zu schaffen.

Eine Benutzungspflicht kann an baulich angelegten Radwegen oder Radfahrstreifen (Z 237 StVO) angeordnet werden. Zentrale bauliche Voraussetzungen zur Anordnung einer Benutzungspflicht nach VwV-StVO sind, dass...

- ... ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen.
- ... die Beschaffenheit und der Zustand der Radverkehrsanlage zumutbar sind.
- ... eine eindeutige, stetige und sichere Linienführung vorliegt.
- ... der Streckenabschnitt nicht in einer Tempo-30-Zone liegt.

Benutzungspflichtig können Radfahrstreifen (von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg) und bauliche Radwege im Seitenraum sein. Radfahrstreifen sollten in der Regel 1,85 m breit sein (hierin enthalten ist bereits die 0,25 m breite Markierung). Die Regelbreite für Radwege (ggf. Z 237 oder Z 241) liegt nach der ERA bei 2,00 m. Für Gemeinsame Geh- und Radwege (Z 240) werden außerorts mindestens 2,00 m, innerorts mindestens 2,50 m benötigt.

Die benutzungspflichtige Radinfrastruktur ist regelmäßig zu reinigen, auszubessern und von Bewuchs freizuhalten. Auch der Winterdienst sollte diese mit ähnlicher Priorität behandeln.

Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, auf Schutzstreifen und mit Sharrows

Die Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist wie bereits erläutert der Standardfall der Radverkehrsführung an Streckenabschnitten mit geringeren Belastungsbereichen. Bei geringer Flächenverfügbarkeit ist diese Führungsform bei stärkeren Kfz-Belastungen bei einer angepassten Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sowie bei geordnetem ruhendem Verkehr möglich.

Eine Gemeinsame Führung des Rad- und Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn mit nicht benutzungspflichtigen Schutzstreifen (Z 340 gekennzeichnete und zusätzlich mit dem Sinnbild „Fahrrad“ markierter Teil der Fahrbahn) kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h zum Einsatz kommen. Haupteinsatzgebiet sind dadurch (Haupt-)Sammelstraßen und (schwächer belastete) Hauptverkehrsstraßen. Die Einsatzgrenze für Schutzstreifen liegt nach ERA in der Regel bei mehr als 1.000 Kfz/h; in Abhängigkeit von Randbedingungen können Schutzstreifen aber auch bei bis zu 2.200 Kfz/h zum Einsatz kommen.

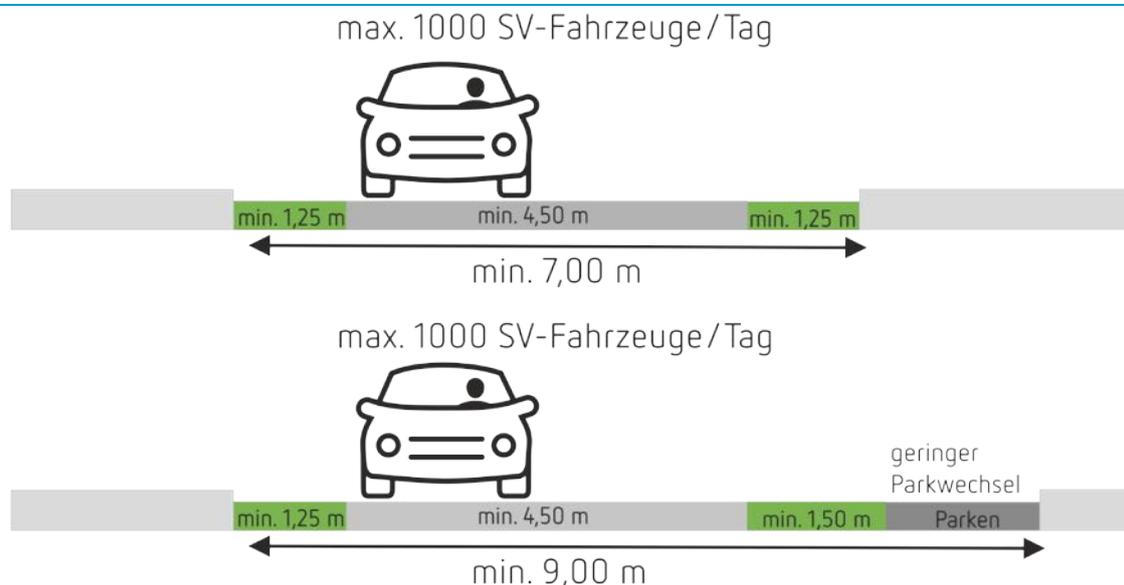
Abbildung 41: Schutzstreifen



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme Lünen

Um Radfahrenden ausreichend Bewegungsraum bieten zu können, müssen Schutzstreifen ausreichend breit sein. Die ERA sieht für die Breite eines Schutzstreifens ohne angrenzendes Parken ein Minimalmaß von 1,25 m vor. Die anzustrebende Regelbreite beträgt 1,50 m. Bei beidseitiger Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen muss der Teil der Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen mindestens 4,50 m betragen (bei höheren Verkehrsstärken 5,00 m), sodass eine Fahrbahnbreite von insgesamt 7,00 m notwendig wird. Die Leitlinie in der Fahrbahnmitte ist ab einer Breite der Restfahrbahn von 5,50 m zu entfernen. Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und darf vom Kfz-Verkehr bei Bedarf überfahren werden. Daher sind Schutzstreifen bei hohem Schwerverkehrsaufkommen zu vermeiden. Zu parkenden Fahrzeugen sind Sicherheitsabstände einzuhalten.

Abbildung 42: Empfohlene Querschnitte zur Führung des Radverkehrs im Straßenraum auf Schutzstreifen



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung nach ERA (FGSV 2010)

Übersteigt die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite den Einsatzbereich, ist ggf. nach §§ 45 Abs. 9 StVO unter Umständen die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Zuge von Hauptverkehrsstraßen unter dem Aspekt der Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs zu prüfen, sofern eine Radverkehrsführung zur Trennung der Verkehrsarten nicht vorhanden ist. Gemäß BMVI könne zur Begründung der hohe

durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der jeweiligen Hauptverkehrsstraße herangezogen werden. Des Weiteren kann die Fahrbahnführung durch Sharrows (Fahrradpiktogramme) in regelmäßigen Abständen (ca. 50 m) an den Fahrbahnrandern, verdeutlicht werden, um dem Kfz-Verkehr zu für Radverkehr zu sensibilisieren.

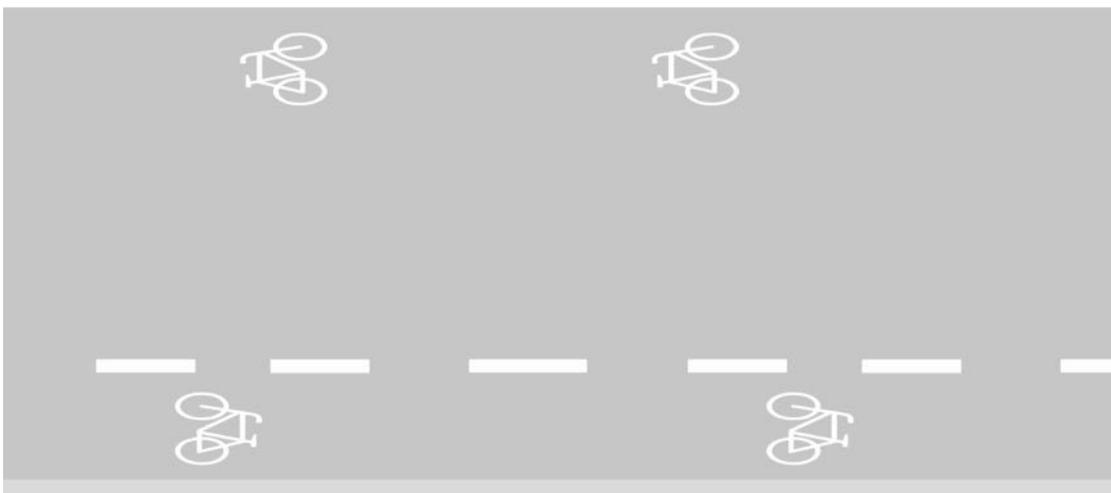
Abbildung 43: Sharrows



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme Wiesbaden und Rheinstetten

Die Sharrows sind in einem ausreichenden Abstand (mind. 1,00 m) vom Bordstein bzw. parkenden Fahrzeugen zu markieren. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass die Piktogramme von Radfahrenden als Orientierungshilfe angenommen werden, sie die Akzeptanz für den Radverkehr auf der Fahrbahn steigern und die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer erhöhen, sodass sich die Markierungen positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken können. Bei geringer Flächenverfügbarkeit kann auch eine Kombination von Schutzstreifen und Sinnbild in Frage kommen.

Abbildung 44: Asymmetrisches Führungsangebot



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Fahrradstraßen

In Fahrradstraßen (Z 244) wird dem Radverkehr eine besondere Bedeutung eingeräumt, denn im Grunde dürfen diese nur durch Radfahrende genutzt werden, es sei denn, sie sind für den Kfz-Verkehr oder für Anlieger freigegeben. Auch wenn eine Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr freigegeben wird, muss der Kfz-Verkehr sich dem Radverkehr unterordnen, damit dieser weder gefährdet noch behindert wird. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit verringern. Grundsätzlich gilt für den Fahrverkehr (auch Radverkehr) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (vgl. FGSV 2010: 60). Somit verdeutlichen Fahrradstraßen die zentrale Bedeutung des Radverkehrs auf bestimmten Abschnitten.

Die VwV-StVO konkretisiert die Bedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Auf Fahrradstraßen darf der Kfz-Verkehr nur gering sein, z. B. Anliegerverkehr (vgl. VwV StVO: zu § 31 (2) Abs. 3 StVO). Zudem kommen Fahrradstraßen nach VwV-StVO nur in Betracht, wenn der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies perspektivisch zu erwarten ist und falls die Mitbenutzung der Fahrradstraße nicht erlaubt ist, wird eine alternative Führung für den Kfz-Verkehr benötigt (vgl. VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße).

Fahrradstraßen lassen sich somit sinnvoll einsetzen, um den Radverkehr auf Hauptverbindungen zu bündeln und Hauptrouten für den Radverkehr sichtbar zu machen. Die Sicherheit des Radverkehrs wird erhöht, da auch der Kfz-Verkehr – wenn die Fahrradstraße für ihn freigegeben ist – nur langsam fahren darf und sich dem Radverkehr unterordnen muss. Zudem werden gemeinsame Fahrten attraktiv, da Menschen mit dem Rad nebeneinander fahren dürfen und sich unterhalten können. Fahrradstraßen erleichtern weiterhin die Orientierung, da sie besonders geeignete Verbindungen leicht erkennbar machen und den Radverkehr bündeln.

Freigaben von Einbahnstraßen

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung steigert insbesondere die Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes. Voraussetzungen für die Öffnung von Einbahnstraßen sind nach VwV-StVO:

- Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
- ausreichende Begegnungsbreite
(bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lkw mindestens 3,50 m)
- übersichtliche Verkehrsführung
- wo erforderlich, ist Schutzraum anzulegen

Nach der ERA eignen sich Fahrgassenbreiten von 3,00 m für die Freigabe, solange ausreichend Ausweichmöglichkeiten (z. B. freigehaltene Einfahrten) für eine sichere Begegnung vorhanden sind. Geringere Breiten sind im Einzelfall möglich, soweit eine Begegnungswahrscheinlichkeit aufgrund der Verkehrsstärken sowie der Länge der Einbahnstraße nur sehr gering ist. Bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 30 km/h kommt insbesondere die Öffnung von Einbahnstraßen mithilfe von Radfahrstreifen oder Radwegen in Gegenrichtung in Betracht (vgl. FGSV 2010: 62).

Abbildung 45: Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung (Mischverkehr auf der Fahrbahn)



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung nach ERA

Weitere Maßnahmen und Anforderungen, die mit der Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr verbunden sind:

- Beschränkung des Parkens auf der in Einbahnstraßenrichtung linken Seite, um direkten Blickkontakt zu ermöglichen und die Unfallgefahr zu reduzieren
- Bei Verkehrsstärken von mehr als 400 Kfz/h kommen insbesondere Schutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung in Frage. Hier sind Fahrbahnbreiten von mindestens 3,75 m notwendig
- Kurvenbereiche sollten vom ruhenden Verkehr freigehalten werden, um die Sichtbeziehungen an diesen Gefahrenpunkten zu verbessern
- Knotenpunkte als potenzielle Problemstellen sollen sicher gestaltet werden, beispielsweise durch Fahrradpforten
- Zur Verdeutlichung der Einmündungssituation sind Schutzstreifen im Einmündungsbereich zu empfehlen

Abbildung 46: Schutzstreifen im Einmündungsbereich der Einbahnstraße und entsprechende Beschilderung



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme Karlsruhe / eigene Darstellung nach ERA

Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Bei der Knotenpunktgestaltung werden ebenfalls die ERA als maßgeblicher Stand der Technik herangezogen. Knotenpunkte und alle Bereiche, an denen Verkehre sich kreuzen (z. B. auch Einmündungen und Ausfahrten), haben ein deutlich höheres Konfliktrisiko und damit eine höhere Unfallwahrscheinlichkeit als die Streckenabschnitte zwischen den Knotenpunkten. Oberstes Ziel für die Gestaltung der Knotenpunkte ist die Kombination von Schnelligkeit und Sicherheit für den Radverkehr. Wichtige Merkmale der Knotenpunktgestaltung sind:

- gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- übersichtliche und intuitive Führung des Radverkehrs
- möglichst weitgehende Trennung von Kfz-Rechtsabbiegerströmen und geradeausfahrendem Radverkehr, alternativ Grünvorlauf für den Radverkehr mit vorgezogenen Haltelinien und Aufstellbereichen

In Erschließungsstraßen gilt normalerweise die Regel „rechts vor links“. Besondere Anforderungen sind dabei bei Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind, und bei Fahrradstraßen notwendig. Hier kann die Situation durch Verkehrszeichen verdeutlicht werden.

An verkehrszeichengeregelten Knotenpunkten sollte der Fokus auf die Führung des Radverkehrs an den vorfahrtberechtigten Knotenarmen gelegt werden. Der Radverkehr sollte fahrbahnnah am Knotenbereich geführt werden. Bei baulichen Radwegen ist der Radverkehr mindestens 10,00 m vor der Einmündung an bzw. auf die Fahrbahn zu führen. Die Furten sind nach den einheitlichen Standards zu markieren bzw. hervorzuheben.

Für signalisierte Knotenpunkte geben neben der ERA die *Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA)* und die *Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa)* der FGSV Hinweise. Bestenfalls ist der Radverkehr auch an signalisierten Knotenpunkten auf der Fahrbahn zu führen und es sind Haltelinien für den Radverkehr vor diejenigen des Kfz-Verkehrs zu ziehen. Bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne Schutzstreifen kann in der Knotenpunktzufahrt, insbesondere von untergeordneten Knotenpunktzufahrten, der Übergang in einen Schutzstreifen oder Radfahrstreifen zweckmäßig sein, um dem Radverkehr Raum zum Vorbeifahren und Anfahren zu verschaffen. Dies kann in untergeordneten Knotenpunktarmlen durch einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) ergänzt werden (vgl. FGSV 2010: 40).

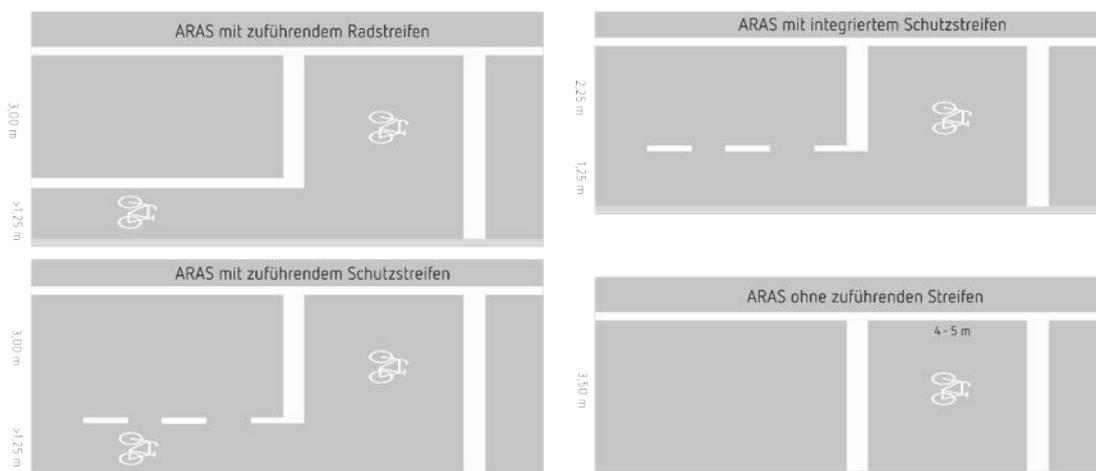
Abbildung 47: Schutzstreifen im Einmündungsbereich der Einbahnstraße



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme Karlsruhe

ARAS sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr, die sich vor der zurückverlegten Haltelinie für den Kfz-Verkehr befinden. Diese eignen sich vor allem, wenn die Rotphase der Lichtsignalanlage relativ lang ist und die Radfahrenden die Gelegenheit haben, sich vor dem Kfz-Verkehr aufzustellen. Des Weiteren können ARAS zum Einsatz kommen, wenn Radfahrer pulkartig an die Lichtsignalanlage kommen, wie es beispielsweise auf Schulwegen der Fall ist. Die Radverkehrsfurten in Knotenpunktzufahrten können zur Erhöhung der Aufmerksamkeit zudem eingefärbt werden. Die Wartezeit bei einer separaten Radverkehrsführung sollte nicht mehr als 40 Sekunden betragen.

Abbildung 48: Schutzstreifen im Einmündungsbereich der Einbahnstraße



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung nach ERA

Führung des Radverkehrs außerorts

Für den Radverkehr außerorts gibt die FGSV zu der ERA in *Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete* (H Ras 02) eine Orientierung. Im Gegensatz zur Führung innerorts stehen außerorts rechtlich keine Markierungslösungen, wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen, zur Verfügung. Der Einsatz von Fahrradstraßen ist nur auf nachrangigen Straßen denkbar. Deswegen werden in der Regel gemeinsame Geh- und Radwege mit einer Breite von über 2,50 m im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Diese sind in der Regel mit einem begrünten Seitentrennstreifen zu gestalten. Die Mindestbreite bei vorhandenen Geh- und Radwegen beträgt gemäß der VwV-StVO außerorts 2,00 m. Wird diese über eine längere Strecke unterschritten, ist eine Verbreiterung unerlässlich (vgl. FGSV 2002b: 19).

Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO am Anfang und am Ende eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn. Die ERA empfiehlt am Übergang eine Querungshilfe, die mindestens 3,50 m breit sein sollte (vgl. FGSV 2010: 74). Die Mittelinsel muss zu jeder Tageszeit für den Kfz-Verkehr gut erkennbar sein.

Abbildung 49: Beispiele für Anfang und Ende eines Radwegs



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme Bretten und Schönmünzach

Abstellanlagen

Immer teurer werdende Fahrräder müssen in Wohnungsnähe oder an den Zielen des Radverkehrs sicher, standfest, ebenerdig, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abgestellt werden. Die Positionierung, Ausführung und Gestaltung der Anlagen bestimmen ihren Nutzwert und damit die Akzeptanz bei den Radfahrenden. Wenn mehr Menschen in Alsfeld Rad fahren, müssen die Qualität und Anzahl an Abstellanlagen deutlich besser bzw. höher werden. Als Mindeststandard werden Anlehnbügel definiert, an denen Fahrräder mit dem Rahmen angeschlossen werden können. Der Grundbedarf an Ausstattungselementen richtet sich weiter nach Einsatzzweck (Zielort und Parkdauer). Radabstellanlagen sind somit ein weiterer wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Detaillierte Empfehlungen für Radabstellanlagen enthalten die einschlägigen Regelwerke, z. B. die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV.

Abbildung 50: Beispiele für Abstellanlagen



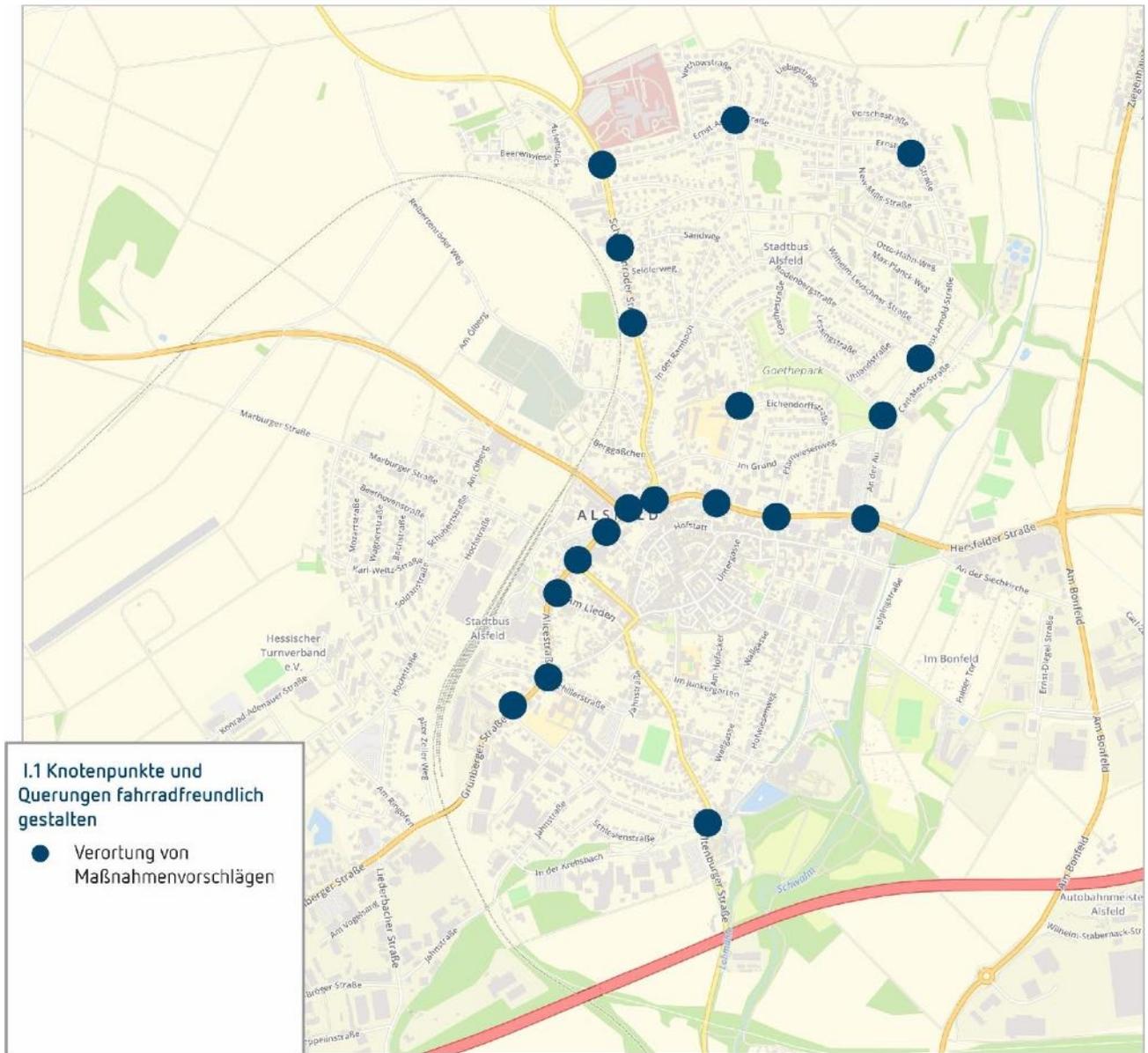
Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme Dresden und Wiesbaden

Tabelle 2: Handlungsfeld Infrastruktur – Radverkehr Gesamtstadt

Maßnahmenpaket		Priorität	Akteure	Umsetzungshorizont	Kostenkategorie
I.1	Knotenpunkte und Querungen fahrradfreundlich gestalten	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Hessen Mobil	mittel- bis langfristig	€ € € € €
I.2	Radfurten an Einmündungen sichtbar machen	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Hessen Mobil	kurz- bis langfristig	€ € € € €
I.3	Attraktive Führungsformen für ein sicheres und komfortables Radfahren	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	kurz- bis langfristig	€ € € € €
I.4	Attraktive Radverkehrsführung entlang der Altenburger Straße (L 3145)	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger (Land Hessen), Hessen Mobil	kurz- bis mittelfristig	€ € € € €
I.5	Attraktive Radverkehrsführung entlang der Marburger Straße	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger (Land Hessen), Hessen Mobil	kurz- bis mittelfristig	€ € € € €
I.6	Schaffung einer sicheren Alltagsradverbindung von Liederbach in die Kernstadt	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger (u.a. Kreis), Hessen Mobil	kurz- bis mittelfristig	€ € € € €
I.7	Erreichbarkeit der Kernstadt Alsfeld mit dem Fahrrad verbessern	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Straßenbaulastträger (u.a. Land Hessen), Hessen Mobil	langfristig	€ € € € €
I.8	Führung des Radverkehrs durch die Altstadt	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	kurz- bis langfristig	€ € € € €
I.9	Zentral, sicher, trocken und gut einsehbar: Radabstellanlagen verbessern	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, DB, Einzelhandel, Schulen, Einrichtungen	kurz- bis mittelfristig	€ € € € €
I.10	Service für den Radverkehr anbieten	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, ggf. Kooperationspartner	mittelfristig	€ € € € € -€ € € € €

I.1	Knotenpunkte und Querungen fahrradfreundlich gestalten		
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahren soll an Knotenpunkten und Querungen sicherer werden • Verkehrsführung soll intuitiv erfassbar sein 		
Allgemeine Handlungsanleitung	<p>An Knotenpunkten besteht das höchste Konfliktpotenzial für den Radverkehr mit Kfz: 94 Prozent der Rad-Kfz-Unfälle passieren beim Abbiegen, Einbiegen oder Kreuzen (UDV 2013: 22). Gründe dafür sind unklare Wegeführungen, fehlende Sichtachsen oder die Gestaltung der Kreuzung. Daher sind für den Radverkehr die Gewährleistung von ausreichenden Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden, die zügige Befahrbarkeit durch Vermeidung von engen Radien, hohen Borden und Verschwenkungen, die ausreichend dimensionierten Aufstellbereiche und klar verständliche Vorrangverhältnisse an Knotenpunkten besonders wichtig (vgl. FGSV 2010: 37).</p> <p>Um Konflikte zu vermeiden, sollten Fuß- und Radverkehr im Knotenpunkt möglichst getrennt, aber immer möglichst direkt geführt werden (MWEVW 2019: Anlage 4, RV-21), dazu können zudem Fahrbahnmarkierungen bzw. Fahrbahneinfärbungen eingesetzt werden, um allen Verkehrsteilnehmenden die Regelungen an Knotenpunkten zu verdeutlichen. Dies gilt vor allem in Bereichen, in denen der Radverkehr entgegen der Einbahnstraße geführt wird.</p> <p>Bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne Schutzstreifen sollten insbesondere in den untergeordneten Knotenpunktzufahrten aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) eingesetzt werden. Schutzstreifen oder Radfahrstreifen können dabei zweckmäßig sein, um dem Radverkehr Raum zum Vorbeifahren und Anfahren zu verschaffen. ARAS können ab einer Fahrspurbreite von 3,5 m zum Einsatz kommen, ggf. muss der ruhende Verkehr in diesen Bereichen eingeschränkt werden (vgl. FGSV 2010: 44)</p> <p>Für ein fahrradfreundliches Klima sollten die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für den Radverkehr bei getrennter Führung vom Kfz-Verkehr nicht länger als 40 Sekunden betragen. In einem ersten Schritt sollten kurzfristig die Wartezeiten außerhalb der Spitzenstunde optimiert werden (vgl. FGSV 2010: 58)</p>		
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikt- und Problemstellen systematisch erfassen • Sofortmaßnahmen definieren (Wartezeiten an Lichtsignalanlagen überprüfen) 		
Maßnahmenvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> • Führung des Radverkehrs überarbeiten: Schellengasse / An der Au • Fahrbahnmarkierungen an Knotenpunkten: Entlang Bundesstraßenring, entlang Schwabenröder Straße, Ludwigsplatz, Ernst-Arnold-Straße / Schwabenröder Straße, entlang Altenburger Straße, insb. Knotenpunkt zur Bürgermeister-Haas-Straße • Markieren von ARAS: An der Au, Burgmauerweg, Landgraf-Hermann-Straße, Lutherstraße, Marburger Straße, Am Lieden, Bürgermeister-Haas-Straße 		
Akteure	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Hessen Mobil	Umsetzungsfrist	mittel- bis langfristig
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	

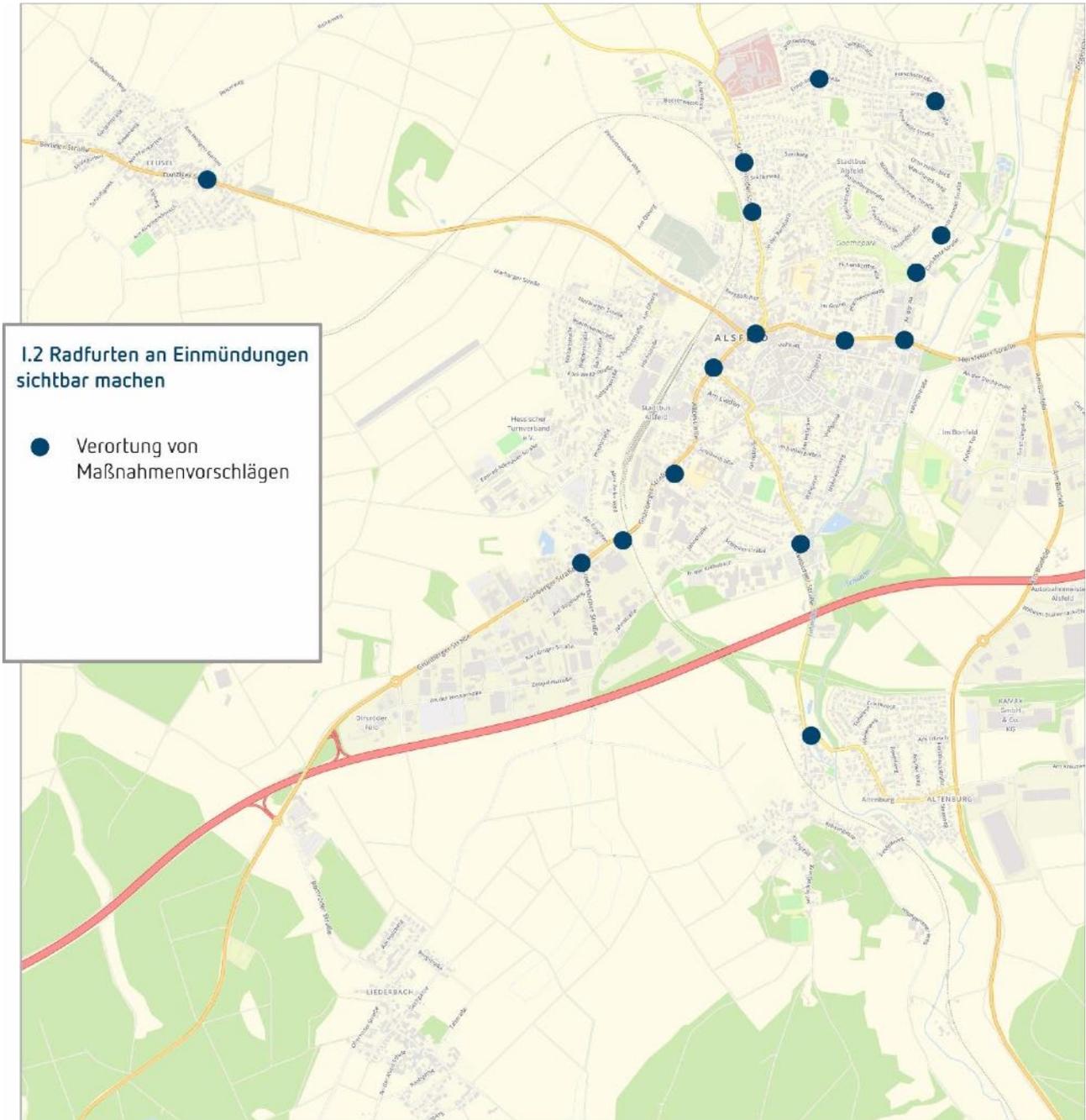
Abbildung 51: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.1



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.2	Radfurten an Einmündungen sichtbar machen		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Sichtbeziehungen an Einmündungen • Bewusstseinsbildung für Radverkehr an Einmündungen 		
<i>Allgemeine Handlungsanleitung</i>	<p>Gerade an Einmündungen und Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen) bestehen Konfliktpotenziale für den Radverkehr vor allem dann, wenn dieser auf baulichen Radwegen geführt wird. Damit der Kfz-Verkehr mit Radverkehr rechnet, sollte die Radverkehrsführung für den Kfz-Verkehr klar erkenntlich sein, z. B. durch farbige Radfurten. Farbige Radfurten sollten auch zum Einsatz kommen, wenn Radfahrstreifen oder Schutzstreifen neu angelegt werden. (vgl. FGSV 2010: 77).</p> <p>Bei Einmündungen helfen zum Teil auch „einfache“ Maßnahmen: Durch Heckenschnitt oder das Entfernen von Schildern können Sichtbeziehungen verbessert werden.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikt- und Problemstellen systematisch erfassen • Sofortmaßnahmen definieren (z. B. Sichtbeziehungen verbessern durch Heckenschnitt, Entfernen von Schildern etc.) • Radfurten zur Verbesserung der Aufmerksamkeit rot markieren 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einmündung rot Markieren: entlang der Grünberger Straße, Ernst-Anold-Straße, Danziger Straße, Georg-Dietrich-Bücking-Straße, Altenburger Straße, Hersfelder Straße, Alicestraße, Lauterbacher Straße, Schellengasse, Schwabenröder Straße 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Hessen Mobil	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

Abbildung 52: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.2



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.3	Attraktive Führungsformen für ein sicheres und komfortables Radfahren		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Personen zum Radfahren animieren • Sichere Führungsformen für Jung und Alt • Steigerung des Sicherheitsgefühls 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>In Bereichen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Straßenbreite von mindestens 9,20 m sollten Radfahrstreifen bzw. ab 7,50 m Schutzstreifen beidseitig angebracht werden. Übersteigt die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite den Einsatzbereich, ist gegebenenfalls unter dem Aspekt der Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs im Zuge von Hauptverkehrsstraßen die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu prüfen, sofern eine Radverkehrsführung zur Trennung der Verkehrsarten nicht vorhanden ist.</p> <p>Um das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden in Alsfeld zu steigern, sollte Radverkehr im Mischverkehr nur bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h stattfinden. In Tempo-30-Zonen sind keine Radfahranlagen einzurichten, in Abschnitten mit streckenbezogener Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h können Radfahranlagen einrichtet werden, wenn es die Verkehrsmenge erforderlich macht. Wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, kann das Sinnbild „Radverkehr“ (Sharrows) zur Verdeutlichung bestimmter Situationen angewendet werden. Auch lassen sich Fahrradstraßen sinnvoll einsetzen, um den Radverkehr auf Hauptverbindungen zu bündeln und Haupttrouten für den Radverkehr sichtbar zu machen. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße kann die zentrale Bedeutung des Radverkehrs auf besonderen Abschnitten verdeutlicht werden. Von einer gemeinsamen Führung des Rad- und Fußverkehrs sollte innerorts abgesehen werden, da es vor dem Hintergrund der Pedelecs und den damit erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrenden zu Konfliktsituationen kommen kann. Durch eine Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr entstehen Vorteile für beide Verkehrsteilnehmer. Außerorts kann diese Führungsform aber an allen Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung der Fußverkehrsmengen zum Einsatz kommen.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung des bestehenden Radnetzes inkl. Führungsform und zulässiger Höchstgeschwindigkeit • Überprüfung der Führungsformen • Auswahl geeigneter Führungsformen für Netzlücken (vgl. I.6) 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des Einsatzes eines Radfahr- bzw. Schutzstreifen: Grünberger Straße, Danziger Straße, Marburger Straße, Altenburger Straße, Hersfelder Straße, Alicestraße, Lauterbacher Straße, Schellengasse und Schwabenröder Straße • Prüfung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nach § 45 Absatz 9 StVO: Altenburger Straße (Kernstadt) • Überprüfung der Führungsform: Lauterbacher Straße, Oberroder Straße, Romröder Straße 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

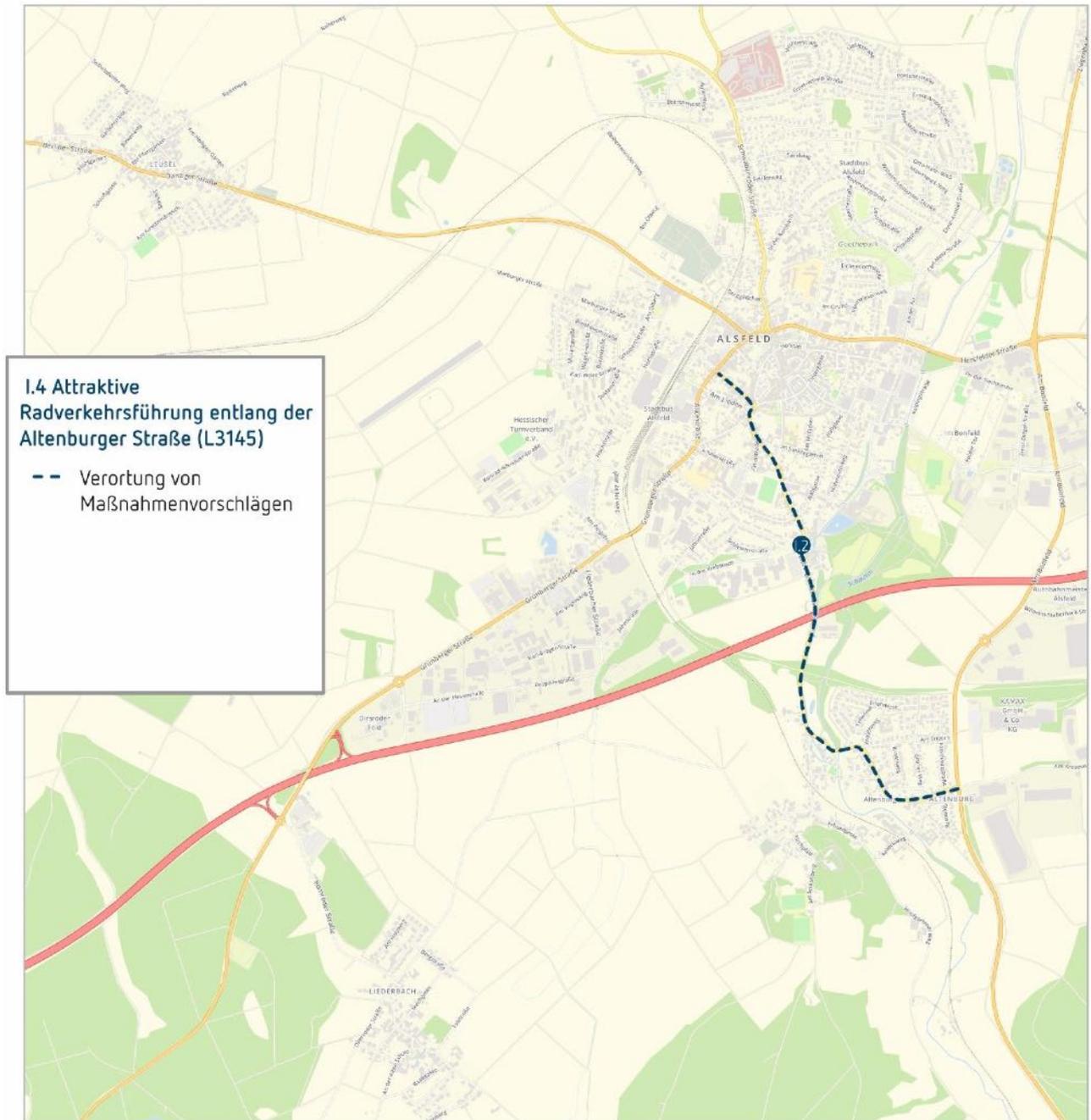
Abbildung 53: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.3



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.4	Attraktive Radverkehrsführung entlang der Altenburger Straße (L 3145)		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Alltagsradverkehrsverbindung zwischen Altenburg und Kernstadt • Sichere Verkehrsführung 		
<i>Allgemeine Handlungsanleitung</i>	<p>Der Alltagsverkehr nutzt aus Altenburg in Richtung Kernstadt den Fußweg entlang der L 3145 (Altenburger Straße), der in beiden Richtungen für den Radverkehr freigegeben ist. Dieser weist z. T. eine geringere Breite als 2,50 m auf und endet vor der Villa Raab. Im weiteren Verlauf der Altenburger Straße endet dieser sowohl in der Kernstadt als auch im Stadtteil Altenburg und der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geführt.</p> <p>Der Radverkehr sollte im außerorts verlaufenden Abschnitt zwischen der Bürgermeister-Haas-Straße und der Schloßbergstraße auf der Fahrbahn geführt werden, zusätzlich sollte der Gehweg in diesem Bereich für den Radverkehr freigegeben sein. Um auf den Gehweg zu gelangen sollten Mittellinseln inkl. Markierungen für den Fuß- und den Radverkehr eingesetzt werden.</p> <p>Im Bereich der Lauterbacher Straße in Altenburg ist der Einsatz von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen zu prüfen, um den Radverkehr in diesem Stadtteil sichtbar zu machen. An Einmündungen sind diese Radverkehrselemente rot zu markieren, um den Vorrang des Radverkehrs zu signalisieren (siehe Maßnahmenpaket I.2). Im Bereich der Kernstadt ist am Knotenpunkt Altenburger Straße / Bürgermeister-Haas-Straße die Radverkehrsführung (insbesondere die Wegebeziehung in Richtung Altenburg und Bürgermeister-Haas-Straße) durch Schutzstreifen zu markieren.</p> <p>Im weiteren Verlauf der Altenburger Straße können kurzfristig Sharrow's zur Verdeutlichung der Bedeutung für den Radverkehr markiert werden. Des Weiteren kann eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nach § 45 Absatz 9 StVO geprüft werden.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikt- und Problemstellen systematisch erfassen, Sofortmaßnahmen definieren • Kontinuierliche Verbesserung der Verkehrsführung 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Führungsform überarbeiten • Führungsformänderungen markieren • Unterführungen beleuchten • Knotenpunkte sichtbar machen • Radverkehrsverbindung beschildern 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger (Land Hessen), Hessen Mobil	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

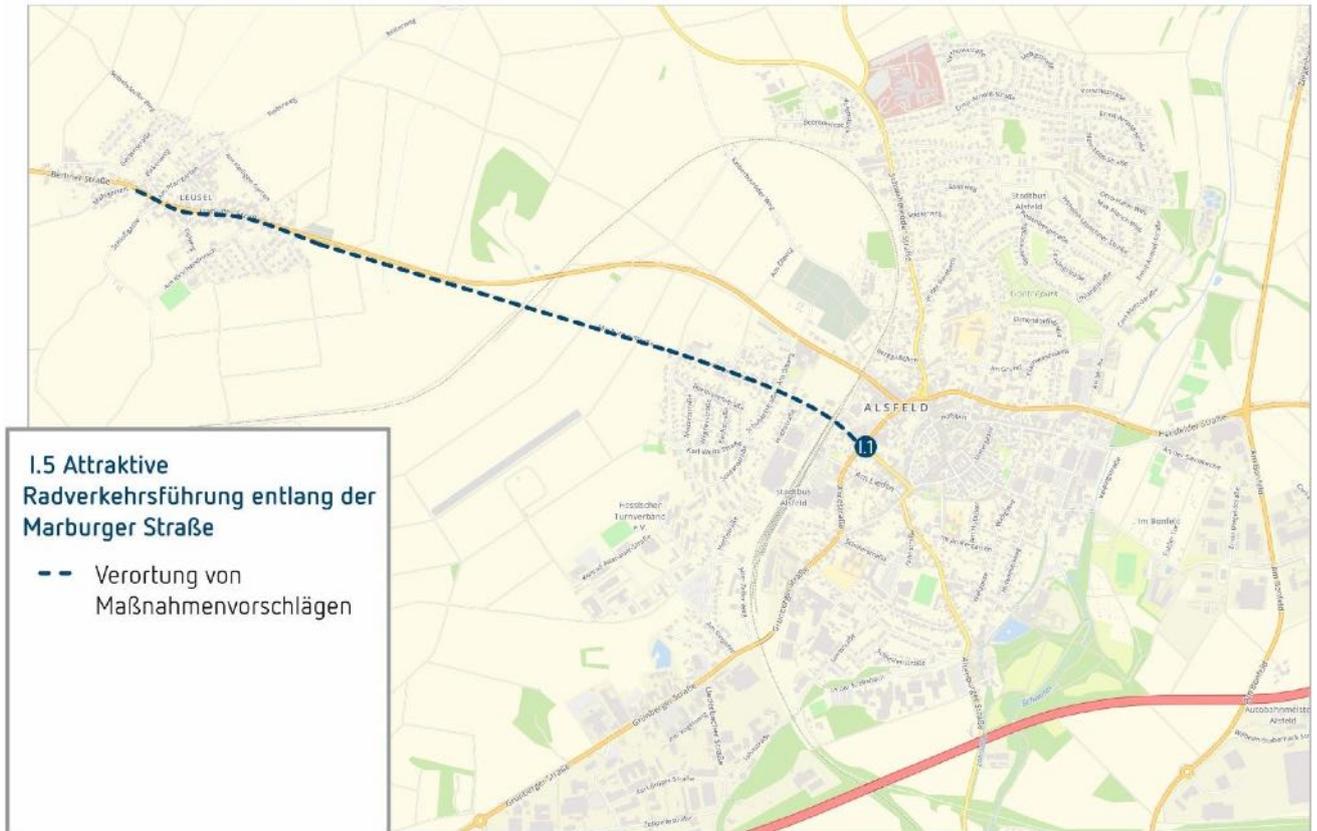
Abbildung 54: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.4



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.5	Attraktive Radverkehrsführung entlang der Marburger Straße		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Alltagsradverkehrsverbindung zwischen Leusel und Kernstadt • Sichere Verkehrsführung 		
<i>Allgemeine Handlungsanleitung</i>	<p>Der Alltagsverkehr von Leusel in Richtung Kernstadt wird derzeit beginnend in der Danziger Straße auf einem Gemeinsamen Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entlang der B 62 bis zum Bahnübergang geführt. In der Marburger Straße wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr bis zur Alicestraße geführt.</p> <p>In der Danziger Straße sollte der Einsatz eines Schutzstreifens geprüft werden. Um den Weg alltagstauglicher zu gestalten, könnte der Gemeinsame Fuß- und Radweg beleuchtet werden. In der Marburger Straße sollte der Radverkehr ebenfalls beidseitig auf Schutzstreifen geführt werden. Dafür sollte das Parken im Seitenraum markiert und ggf. reduziert werden. Hierfür sind vor allem die Sicherheitsabstände zum Schutzstreifen zu beachten.</p> <p>Im Bereich des Knotenpunkts von Alicestraße und Marburger Straße sollten ARAS auf beiden Seiten der Marburger Straße eingerichtet werden (siehe Maßnahmenpaket I.1).</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikt- und Problemstellen systematisch erfassen, Sofortmaßnahmen definieren • Kontinuierliche Verbesserung der Verkehrsführung 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Führungsform überarbeiten: Danziger Straße, Marburger Straße • Wege beleuchten: Gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang der B 62 • Knotenpunkte sichtbar machen: Marburger Straße / Alice Straße • Radverkehrsverbindung beschildern 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger (Land Hessen), Hessen Mobil	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

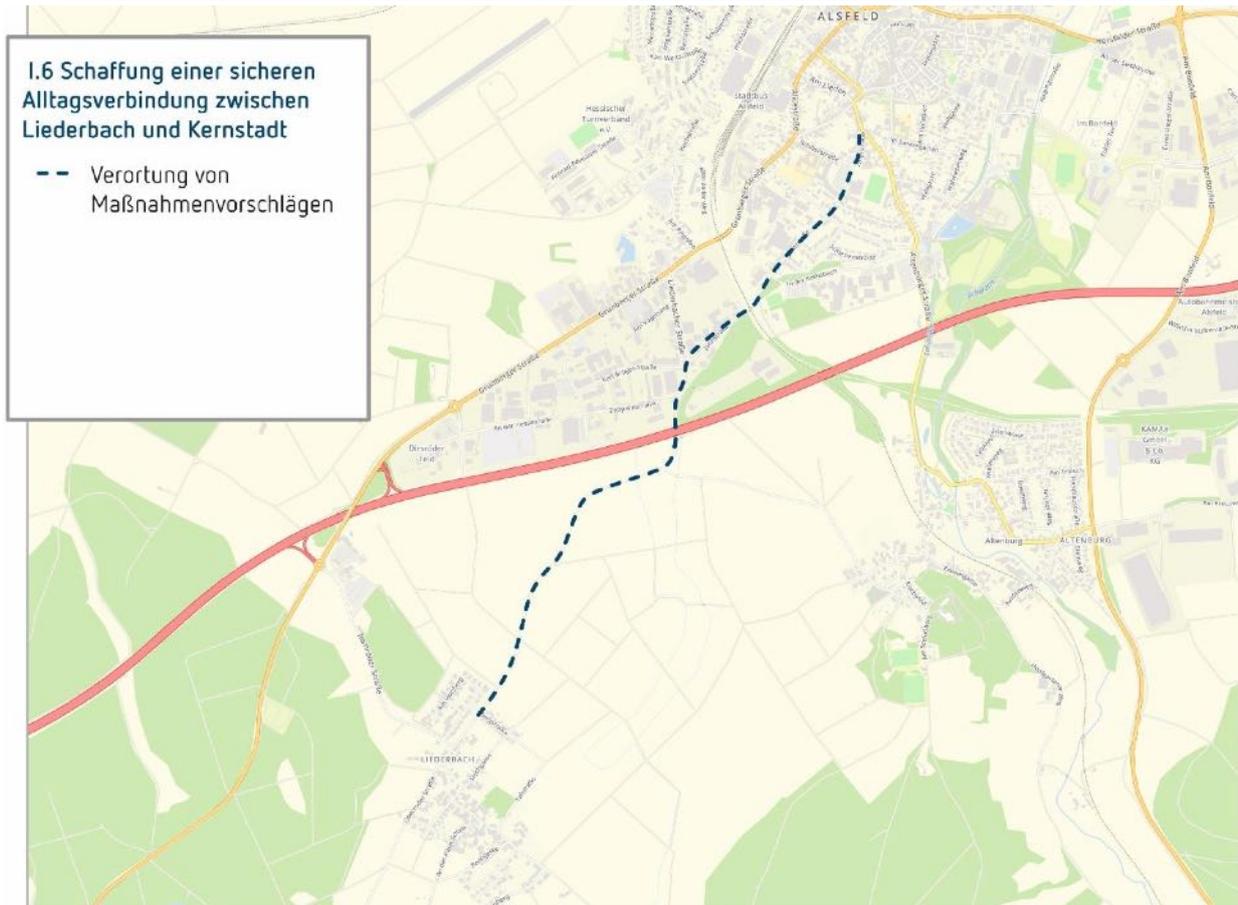
Abbildung 55: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.5



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.6	Schaffung einer sicheren Alltagsverbindung zwischen Liederbach und Kernstadt		
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Alltagsradverkehrsverbindung zwischen Liederbach und Kernstadt • Sichere Verkehrsführung 		
Allgemeine Handlungsanleitung	<p>Der Alltagsradverkehr wird derzeit zwischen Kernstadt und Liederbach im Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und höher (z. B. Oberroder Straße) geführt. Der gut ausgebaute Weg entlang der B 49 ist von Liederbach derzeit nur schwer zu erreichen (insbesondere Kreisverkehr B 49), zudem endet dieser auf Höhe der Alten Liederbacher Straße. Alternativ kann über die Straße An der Hessenhalle, die Liederbacher Straße und die Jahnstraße die Kernstadt erreicht werden.</p> <p>Da im Gegensatz zur Führung innerorts außerorts rechtlich keine Markierungslösungen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen zur Verfügung stehen, sollte entlang der Oberroder Straße ein gemeinsamer Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr errichtet werden, der ein sicheres Fahren ermöglicht. Dieser sollte für den Alltagsradverkehr aus Gründen der subjektiven Sicherheit und der Direktheit des Weges bis zur Liederbacher Straße fortgeführt werden. Die Unterführung der Liederbacher Straße sollte ebenfalls ganztäglich beleuchtet sein. Entlang der Liederbacher Straße und der Jahnstraße sollte ebenfalls die Führungsform des Radverkehrs überprüft werden, ggf. können Sharrows die Radverkehrsführung verdeutlichen.</p>		
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikt- und Problemstellen systematisch erfassen • Sofortmaßnahmen definieren • Kontinuierliche Verbesserung der Verkehrsführung 		
Maßnahmenvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> • Führungsform überarbeiten: Grünberger Straße, An der Hessenhalle, Liederbacher Straße, Jahnstraße, Oberroder Straße • Unterführung beleuchten • Radverkehrsverbindung beschildern 		
Akteure	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger (u.a. Kreis), Hessen Mobil	Umsetzungsfrist	kurz- bis mittelfristig
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	

Abbildung 56: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.6

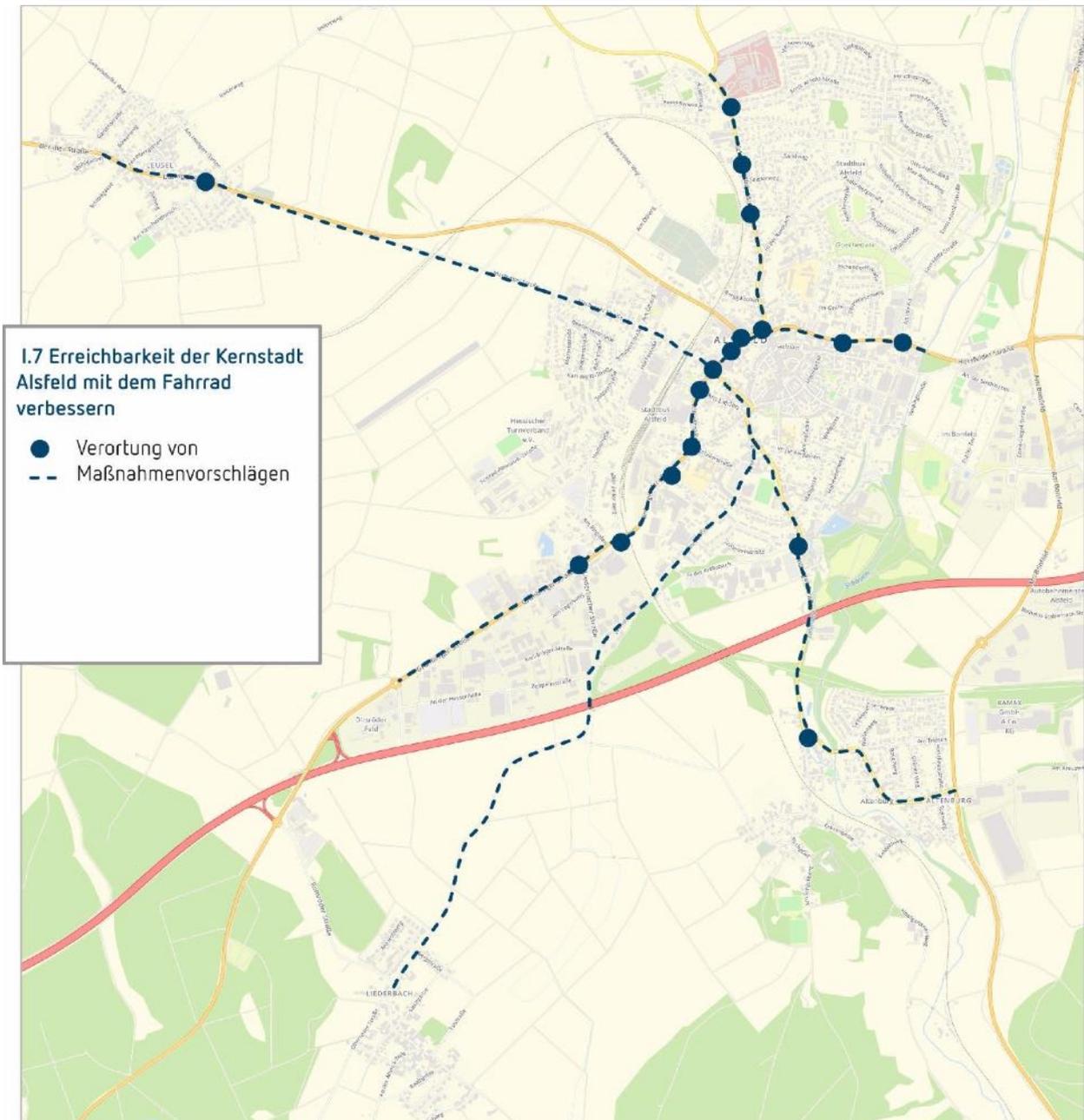


Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.7	Erreichbarkeit der Kernstadt Alsfeld mit dem Fahrrad verbessern	
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt verbessern • Attraktive Radverkehrsverbindung für den Alltagsradverkehr • Intuitive Radverkehrsführung 	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Hauptverkehrsstraßen stellen für den Alltagsverkehr in der Regel die direkteste Verbindung zwischen Ortschaften dar. Jedoch ist erst ein kleiner Teil der klassifizierten Straßen außerorts mit begleitenden Radverkehrsanlagen ausgestattet. Die Kernstadt Alsfelds ist bisher mit dem Fahrrad schwer zu erreichen, da das dichte übergeordnete Straßennetz die Kernstadt für den Radverkehr von den Ortsteilen abgrenzt. Auch stellen die aktive Bahnlinie sowie die stillgelegte Trasse nach Eifa durch eine begrenzte Anzahl an Querungsstellen einen Widerstand dar. Durch diesen Handlungsansatz, soll der Radverkehr in Alsfeld gestärkt werden, damit das Fahrrad im Alltagsverkehr als eine Alternative zum MIV wahrgenommen werden kann, dazu benötigt es eine ansprechende Infrastruktur, die eine Erreichbarkeit der Kernstadt gewährleistet. Um die Erreichbarkeit der Kernstadt mit dem Fahrrad zu verbessern, sollte systematisch die Anbindungen der Stadtteile überprüft werden. Dabei sollten Netzlücken und Querungen betrachtet werden. Dies kann u.a. in Form eines Radverkehrskonzept (Maßnahmenpaket A.7) erfolgen.</p> <p>Die Wegweiser in Alsfeld schildern Freizeitradrouten aus, welche häufig über Wirtschaftswege geführt werden, diese sind weniger direkt als die Hauptverkehrsstraßen und eignen sich daher nur zu Teilen für den Alltagsradverkehr. Die Wegweisung sollte in regelmäßigen Abständen überprüft und gepflegt werden.</p> <p>Die Integration von Fahrrad und öffentlichem Verkehr spielt ebenfalls eine Rolle bei der Verbesserung der Erreichbarkeit der Kernstadt, hier sind die Fahrradmitnahme und das Fahrradparken zentrale Aspekte zur Steigerung der Nutzung.</p> <p>Unter den Maßnahmenpaketen I.1 bis I.6 wurden bereits Vorschläge gemacht, die die Erreichbarkeit der Kernstadt betreffen. Diese werden hier unter dem Aspekt der Kernstadterrschließung wiederholt genannt, um die Bedeutung der Maßnahmen herauszustreichen; diese Maßnahmenpakete sollten zudem auf die weiteren Stadtteile Alsfelds übertragen werden.</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Querungsmöglichkeiten schaffen • Radinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen einrichten • Verknüpfungspunkte zum ÖPNV einrichten • Wartezeiten an Lichtsignalanlagen überprüfen • Netzlücken schließen • Verkehrsrechtliche Maßnahmen überprüfen • Planung der einzelnen Maßnahmen • Abstimmung möglicher Maßnahmen mit Straßenbaulastträgern • Beschilderung in regelmäßigen Abständen überprüfen 	
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe Maßnahmenpakete I.1, I.2, I.3, I.4, I.5, I.6 • Übertragbarkeit der Maßnahmenpakete auf die weiteren Stadtteile 	

Akteure	Stadt Alsfeld, Straßenbaulastträger (u.a. Land Hessen), Hessen Mobil	Umsetzungsfrist	langfristig
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	

Abbildung 57: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.7

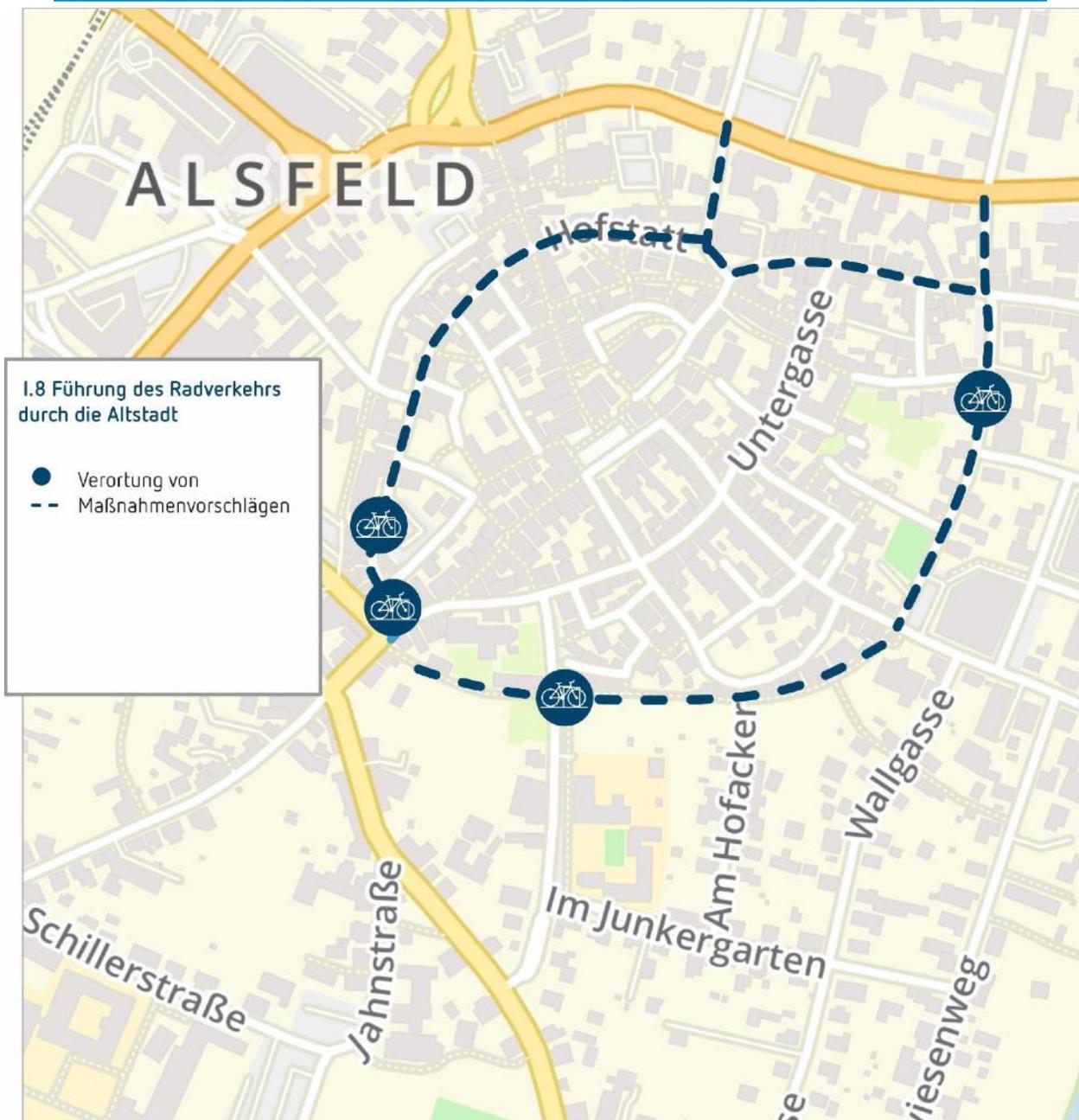


Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.8	Führung des Radverkehrs durch die Altstadt	
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sicheres, komfortables Radfahren durch die Altstadt • Querung der Altstadt mit dem Fahrrad • Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der gefahrenen Geschwindigkeiten in der Altstadt • Stärkung der Nahmobilität und Aufenthaltsqualität in der Altstadt 	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Um die Radverkehrsführung in der Altstadt zu verbessern, sollte der Radverkehr in einem Ring durch die Altstadt geführt werden. Dies führt dazu, dass der Radverkehr durch die Altstadt gebündelt und in diesen Bereichen die Infrastruktur an den Bedarf der Radfahrenden angepasst werden kann. Die Einrichtung einer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur auf dem Altstadtring wird dem äußeren „Bundesstraßenring“ vorgezogen, da dies nicht zuletzt durch die hohe Kfz-Belastung mit hohem Schwerlastverkehrsanteil komplexer und langfristiger ist. Die Widerstände zur Einrichtung eines Altstadtrings werden als geringer eingeschätzt. Dafür müsste eine Freigabe der Einbahnstraße der Hersfelder Straße für den Radverkehr geprüft werden (ggf. unter Reduzierung der Parkplätze). Sollten weitere Einbahnstraßen in der Altstadt freigegeben werden, ist Straßenraumbreite und der nachfolgende Knotenpunkt hinsichtlich Sicherheitsaspekten zu prüfen. Dabei eignen sich nach der ERA Fahrgassenbreiten von 3,00 m für die Freigabe, solange ausreichend Ausweichmöglichkeiten (z. B. freigehaltene Einfahrten) für eine sichere Begegnung vorhanden sind.</p> <p>Des Weiteren können in der Altstadt auch Fahrradstraßen zum Einsatz kommen, wenn in einzelnen Bereichen der Radverkehr gebündelt werden kann und zu erwarten ist, dass der Radverkehr in Zukunft die vorherrschende Verkehrsart sein wird. Diese können beispielsweise für Anlieger freigegeben werden, um den Kfz-Verkehr im Altstadtring weiter zu reduzieren.</p> <p>Entlang der Route sollten ausreichend Radabstellanlagen (Siehe Maßnahmenpaket I.10) mit Schließfächern (Siehe Maßnahmenpaket I.11) zur Verfügung stehen, ggf. müssen Parkplätze dafür reduziert werden.</p> <p>Der Marktplatz sollte aus Nahmobilitätssicht und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität dem Fußverkehr vorbehalten werden.</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sofortmaßnahmen definieren (z. B. Radabstellanlagen) • Anpassung und kontinuierliche Überprüfung des Fahrkomforts (z. B. Bodenbelag, Bodenschwellen) • Langfristige Maßnahmen definieren (z. B. weniger Kfz-Verkehr in der Altstadt, Marktplatz als Fußgängerzone) 	
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung und Ausweisung einer alternativen Führung durch den Altstadtbereich z.B. über: Hersfelder Straße, Hofstatt und Schnepfenhain zur Marburger Straße, sowie von der Marburger Straße über den Klostermauernweg und Burgmauernweg zur Hersfelder Straße oder ggf. Im Jungergarten, Wallgasse, Fulder Tor und Löbergasse • Überprüfung Einbahnstraßenregelung: Hersfelder Straße, ggf. Im Jungergarten • Überprüfung Einrichtung von Fahrradstraßen: Hofstatt • Einrichtung von Radabstellanlagen: Parkplatz Schnepfenhain, Burgmauernweg, Marburger Straße 	

Akteure	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	Umsetzungsfrist	kurz- bis langfristig
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	■ ■ ■ ■ ■

Abbildung 58: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.8

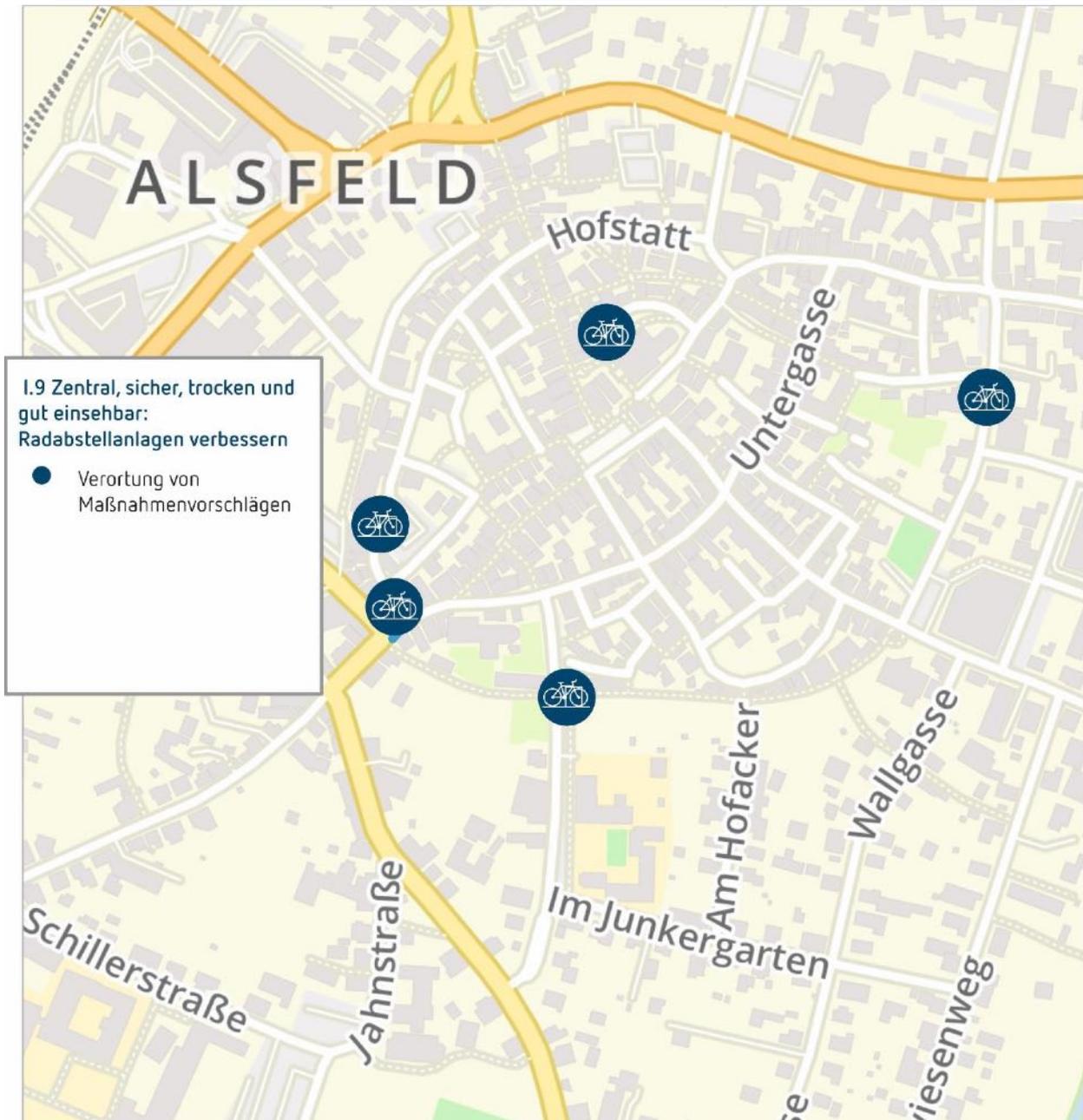


Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.9	Zentral, sicher, trocken und gut einsehbar: Radabstellanlagen verbessern	
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Animation zur Radnutzung • Qualitativ hochwertige Abstellanlagen • Ausreichende Abstellanlagen an zentralen Stellen 	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Um relevante Ziele in der Kernstadt erreichbar zu machen, sollte die Stadt auf öffentlich zugänglichen Flächen Fahrradparkanlagen anbieten. Dazu muss in einem ersten Schritt ein attraktives Angebot erschaffen werden, um eine Nachfrage zu erzeugen. Hierzu können einzelne Kfz-Parkplätze im Stadtbereich für Radabstellanlagen umgenutzt werden (auf einem Kfz-Parkplatz können ca. 10 Fahrräder abgestellt werden).</p> <p>Die FGSV empfiehlt für historische Gebäude einen horizontalen Metallbügel, an den das Fahrrad angeschlossen werden kann. Auch Anlehnbügel drängen sich im Straßenbild wenig auf und bieten sich beispielsweise für Einzelabstellanlagen in der Altstadt an (HBV A zu barrierefreiem Stadtmobiliar beachten). In dieser sollte zudem an zentralen Orten eine größere Anzahl qualitativ hochwertiger Radabstellplätze zur Verfügung stehen, um Radtouristen, die den Radrouten folgen, z. B. für E-Bikes einen sicheren Abstellort zu gewähren. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen können dazu führen, dass weniger Räder „wild“ abgestellt werden, die Barrieren oder Gefahrenstellen für den Fußverkehr darstellen können. Zudem werden dann eher hochwertigere Fahrräder benutzt, mit denen man motiviert ist, auch längere Strecken zurückzulegen.</p> <p>Insbesondere für die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad spielen Abstellanlagen eine wichtige Rolle. Diese sollten überdacht und ggf. mit Schließfächern ausgestattet sein. Wegen der zunehmenden Anzahl von Elektrofahrrädern ist besonders großer Wert darauf zu legen, dass Anlehnmöglichkeiten für den Rahmen vorhanden sind. Dies ist auch an Geschäften wichtig, da Fahrräder beim Beladen standfest abgestellt sein müssen. Vorbildhaft sind bereits die privaten Abstellanlagen an der Villa Raab.</p> <p>Auch an den Schulen im Stadtgebiet ist ein Handlungsbedarf vorhanden. Hier sollten die Abstellanlagen ebenfalls wettergeschützt und am Rahmen abschließbar sein.</p> <p>Sind diese Anlagen vorhanden, kann nach einer ausreichenden Betriebszeit durch Evaluation und Befragung eine individuelle Anpassung von einzelnen Standorten erfolgen. Die hier formulierten Empfehlungen richten sich nach der Analyse und den damit verbundenen Regelwerken (u. a. ERA / Hinweise zum Fahrradparken).</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Standards, Anforderungen und Design für Radabstellanlagen festlegen (Beispiel: <i>Leitfaden zur Planung - Fahrradparken in Berlin</i>), u. a.: Anlehnbügel, Wetterschutz, Diebstahlschutz, ggf. Denkmalschutz • Weitere Standorte wählen, z. B. an Einkaufsmärkten für Lastenfahrräder • Evaluation der Standorte und Nachbesserung 	
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelstandorte verteilt in der Altstadt • Einrichtung qualitativ hochwertiger Abstellanlagen ggf. für E-Bikes am Kirchplatz, Märchenhaus, Schnepfenhain (Parkplatz), Burgmauernweg und Volkmarstraße • Wetterfeste Abstellanlagen an Schulstandorten und an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV • Einkaufsmärkte: Abstellplätze für (Lasten-)Fahrräder (auch beachten bei Genehmigung) 	

Akteure	Stadt Alsfeld, DB, Einzelhandel, Schulen, Einrichtungen	Umsetzungsfrist	kurz- bis mittelfristig
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	

Abbildung 59: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.9

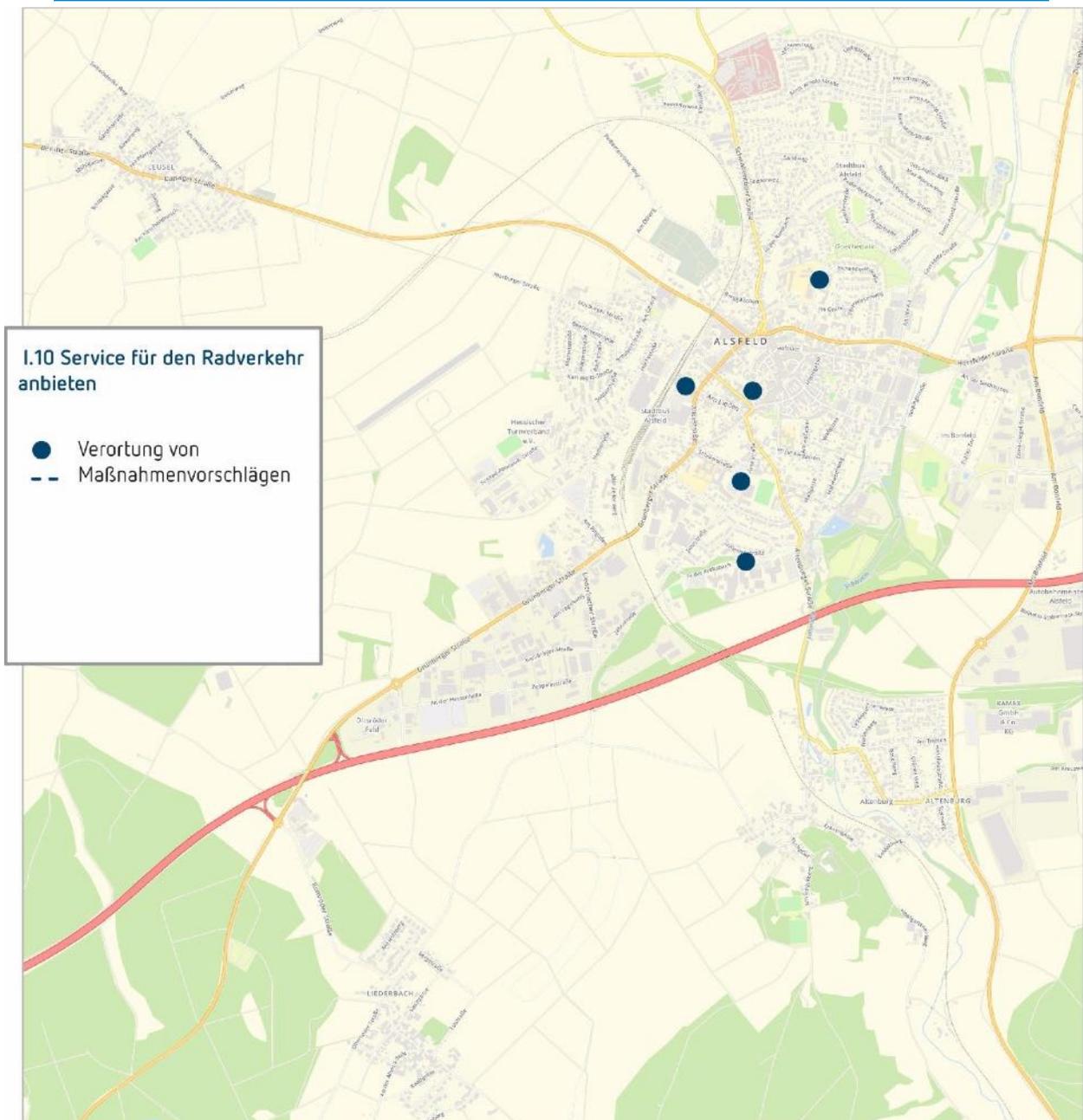


Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.10	Service für den Radverkehr anbieten	
<i>Zielsetzung</i>	Serviceleistungen für den Radverkehr anbieten, um die Qualität der Radinfrastruktur zu ergänzen	
<i>Beschreibung</i>	<p>Zur Qualität im Radverkehr tragen Serviceleistungen entscheidend bei. Wie im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) soll in Alsfeld der Gedanke des „Radverkehrs als System“ fortgesetzt werden. Der Einsatz einzelner Angebote ist immer mit den Bedürfnissen der Nutzer vor Ort abzugleichen. Die Qualität der Serviceleistungen in der Stadt kann auch von der Zusammenarbeit mit Privaten und Akteuren wie Interessensgruppen abhängen. Serviceleistungen tragen entscheidend zum Komfort des Radfahrens bei. Erst die einfache, komfortable Nutzung lässt das Verkehrsmittel Fahrrad für die regelmäßige alltägliche Nutzung attraktiv erscheinen.</p> <p>Zur einfachen, intuitiven Nutzung des Radverkehrs ist eine Wegweisung nötig. Die heute bestehende touristische Wegweisung der Fernradwege ist zukünftig um alltägliche Ziele für den Radverkehr zu erweitern. Da touristische und alltägliche Wegweisung verschiedene Routenführungen verfolgen, ist die Ausschilderung inhaltlich klar voneinander zu trennen. Innerhalb der alltäglichen Wegweisung sind möglichst alle fahrradrelevanten Ziele zu benennen.</p> <p>Durch Werkzeugstelen und Luftpumpen im öffentlichen Raum kann in der Stadt dem Radverkehr eine sichtbare Unterstützung geboten werden. Diese Serviceeinrichtung bietet die schnelle Hilfe zur Selbsthilfe bei kleinen Reparaturen oder Einstellungen am Fahrrad. Hier kann die Kooperation bzw. Werbepartnerschaft mit dem Fahrrad Einzelhandel eingegangen werden. Diese Angebote können Teil von Mobilstationen sein und in Alsfeld z. B. am Parkplatz Schnepfenhain, am Schwimmbad oder am Bahnhof installiert werden.</p> <p>Schließfächer ermöglichen es, Radfahrern persönliche Gegenstände zum Radfahren, Einkäufe oder Ähnliches während dem Aufenthalt in der Kernstadt sicher zu verstauen. Durch diese Option kann der Einkauf mit dem Fahrrad attraktiver werden. Geeignete Standorte für Schließfächer sind die Eingänge der Fußgängerzone und ein oder zwei zentrale Orte innerhalb der Fußgängerzone. Für eine Ersteinrichtung sollte die Installation von bis zu 10 Fächern in der Nähe des Marktplatzes geprüft werden. Nach einer angemessenen Nutzungsdauer sollten die Nachfrage evaluiert und das Angebot geeignet angepasst werden. Ein Angebot für Radtouristen könnte ergänzend kurzfristig in der Touristeninformation angelegt werden.</p> <p>Da immer mehr Pedelecs und E-Bikes unterwegs sind, bedarf es neben einer entsprechenden Abstellanlagen auch Ladestationen, an denen die Fahrräder unterwegs aufgeladen werden können. Ein positives Beispiel hierfür sind z. B. die Ladestationen an der Villa Raab.</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegweisung durch alltägliche Ziele ergänzen ▪ Festlegung geeigneter Servicestandorte für Werkzeugstelen mit Luftpumpen ▪ Schließfächer zur Verfügung stellen ▪ E-Bike Ladestationen an Abstellanlagen anbieten ▪ Orte für Rastmöglichkeiten identifizieren und gestalten ▪ Kooperationspartner gewinnen 	

<p><i>Maßnahmenvorschläge</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einsatz von Schließfächern in der Altstadt ▪ Einsatz von Servicestelen an Schulen, Bahnhof, Stadthalle ▪ Die Standortsuche und die Quantität von Serviceleistungen kann durch ein geeignetes Partizipations- und Beteiligungsformat von Nutzern bereichert werden 		
<p><i>Akteure</i></p>	<p>Stadt Alsfeld, ggf. Kooperationspartner</p>	<p><i>Umsetzungsfrist</i></p>	<p>mittelfristig</p>
<p><i>Kosten</i></p>	<p>€ € € € € - € € € € €</p>	<p><i>Priorisierung</i></p>	

Abbildung 60: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.10



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

5.1.1 Grundsätze Fußverkehrs- und Schulwegeinfrastruktur

Das zu Fuß Gehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3,00 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung.

Hinzu kommt, dass das der Fußverkehr kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; zudem hat er im Vergleich zu anderen Verkehrsarten den geringsten spezifischen Flächenbedarf. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das zu Fuß Gehen gesund ist, die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt.

Eine Kommune lebt auch von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Sie tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den Mehrwert einer Kommune aus.

In Hessen ist der Schulweg mit einem Anteil von 43,8 Prozent der häufigste Grund für Kinder und Jugendliche, unterwegs zu sein (ivm 2018: 9). Wenn Schüler zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Ziel sollte es daher sein, Eltern zu verdeutlichen, dass die Schüler durch ein regelmäßiges Gehen ihren natürlichen Bewegungsdrang stillen sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainieren können. Ein weiterer positiver Nebeneffekt ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit erhöhen. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch eine soziale Komponente, da sich Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg mit Anderen austauschen können (ADAC 2018: 6).

Dabei ist die Infrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern auf dem Schulweg abzustimmen. Denn Kinder widmen ihrer Umwelt eine hohe Aufmerksamkeit, sie reagieren im Verkehr anders als Erwachsene und sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig erkennen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen. Beispielsweise können Kinder bis zum 10. Lebensjahr Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen nicht einschätzen und verstehen nicht, dass ein Auto nicht sofort anhalten kann (Fussverkehr Schweiz 2009: 11). Ziel der Schulwegsicherung muss es daher sein, dass Kinder den Schulweg ohne Gefährdung zurücklegen können, aber auch Freiraum zur persönlichen Entwicklung haben. Schulwege sollten vorwiegend auf separierten, ausreichend breiten Gehwegen, die frei von Hindernissen (Gehwegparken, Müllbehälter etc.) sind, geführt werden. An Querungen sind Sichtbeziehungen von besonderer Bedeutung. Auch Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und die Höhe des Druckknopfs sollten auf eingezeichneten Schulwegen kindgerecht bzw. fußgängerfreundlich gestaltet sein, zudem sind Schulwege zu beleuchten.

Für Schulwege und Fußverkehrsanlagen geben neben der StVO die *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen* und die *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen*, die Publikation *Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden* der bast sowie in Hessen die *ivm mit dem Handbuch Schulisches Mobilitätsmanagement – sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche* eine Orientierung.

Schulumfeld

Der Straßenraum im direkten Schulumfeld und die Querungen der Schulwege müssen so gestaltet sein, dass eindeutig angekündigt wird, dass Kinder überraschend auf die Fahrbahn treten können. Nach der VwV-StVO zu Z 274 „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ ist daher im unmittelbaren Bereich von Schulen die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel auf 30 km/h zu beschränken. Damit die Geschwindigkeit eingehalten und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer gesteigert wird, müssen Querungen, Haltestellen oder andere Gefahrenstellen im Schulumfeld so gestaltet sein, dass diese direkt „ins Auge springen“. Dies kann durch farblich abgehobene Aufpflasterungen, Markierungen, Belagwechsel, Fahrbahneinengungen oder Mittelinseln erfolgen (IVS 2013: 34).

Neben der Geschwindigkeit stellt der Hol- und Bringverkehr ein weiteres Risiko dar, daher sollte das Halten und Parken vor dem Schulgebäude unterbunden werden und durch Elternhaltestellen abgewickelt werden. Um ein Halten zu unterbinden, können farbliche Poller zum Einsatz kommen. Um Schülern einen sicheren Schulweg anzubieten, sollten Schulwegpläne erarbeitet werden, deren Inhalt auf die Bedürfnisse von Kindern angepasst wird. Aufbauend auf Schulwegeplänen können Schulwegmarkierungen (z. B. gelbe Füße) eine Orientierungshilfe auf dem Schulweg darstellen (UKRLP o. J.: 6). Diese sollten insbesondere an schwierigen Stellen in Betracht gezogen werden. Die Landesverkehrswacht unterstützt diese Aktion (Gießener Allgemeine 2020). Um das Schulumfeld für Kinder attraktiv und erlebbar zu gestalten, sodass gerne zu Fuß gegangen wird, können einzelne Spielelemente zum Einsatz kommen. Diese müssen nicht besonders groß sein und sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden. Dass häufig nicht viel Platz in Anspruch genommen werden muss und die Spielelemente sehr vielseitig sein können, zeigt das Beispiel der beispielbaren Stadt Griesheim.

Abbildung 61: Elemente der Schulweggestaltung



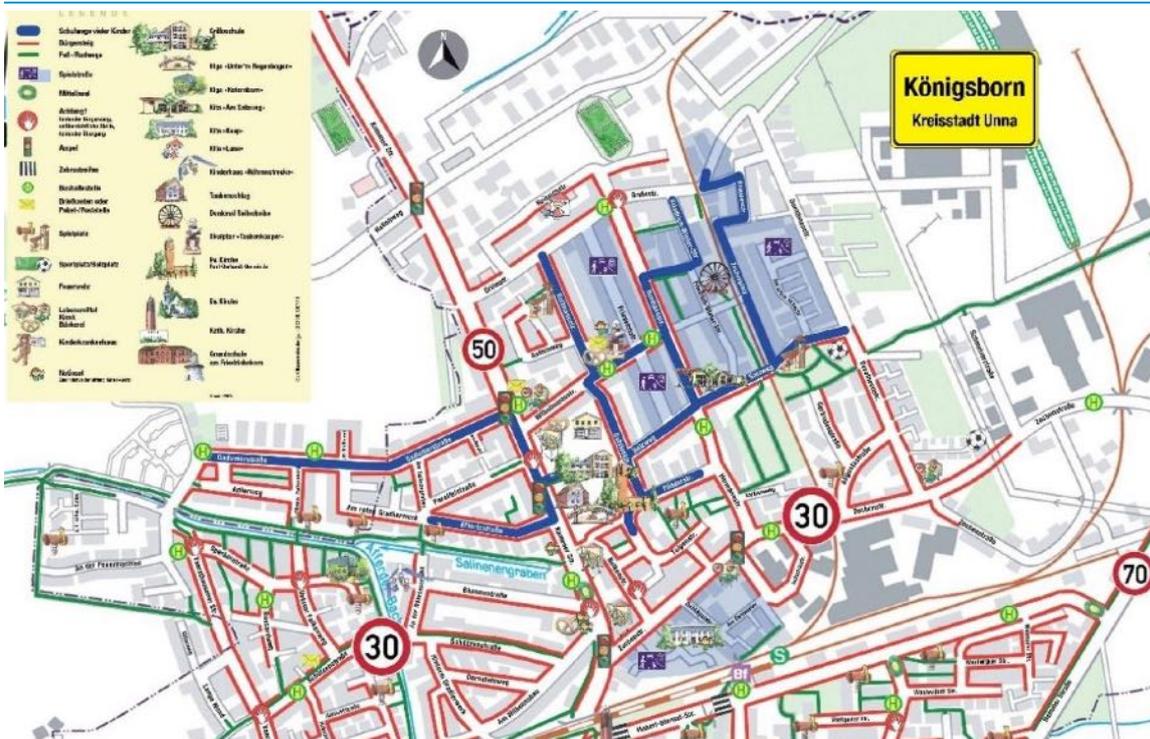
Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme u.a. Frankfurt am Main, Pirmasens, UKRLP o. J.

Schulwegepläne

Schulwegepläne sind dokumentierte Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Sie enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgangen werden kann.

(vgl. bast 2019: 3). In Hessen müssen für die Schuljahrgänge eins bis sieben Pläne erarbeitet werden (Stadt Frankfurt 2020).

Abbildung 62: Beispiel für einen Kinderwegeplan



Quelle: Grilloschule 2020

Schulen sollten gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei Wegestrecken und Problemstellen der Schüler erheben, welche dann durch die örtliche Verkehrsschaukommissionen überprüft werden können. Die Aufgabe der Verwaltung ist es dabei, den Schulen die dafür benötigten Kartengrundlagen zur Verfügung zu stellen, die Ergebnisse auszuwerten und Online- und Print-Schulwegepläne zu erstellen. Die Straßenverkehrsbehörden sollten die Schulwegepläne regelmäßig überprüfen, um die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran auszurichten. Hinweise und Empfehlungen zur Erstellung gibt der Leitfaden *Schulwegepläne leichtgemacht* der bast. Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegplans sollten demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegsicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zur Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein (vgl. bast 2019: 3). Des Weiteren kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten.

Elternhaltestellen

Um Hol- und Bringverkehr vor Schulen räumlich zu entzerren und Schulwege sicherer zu gestalten, können Elternhaltestellen bzw. Hol- und Bringzonen zum Einsatz kommen (vgl. Abbildung 63). Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2018: 10). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Von dort aus können die Schüler den letzten Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen, da in diesen Bereichen keine ungesicherten Querungen mehr zu absolvieren sind. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden *Das Elterntaxi an Grundschulen* des ADAC geprüft werden.

Abbildung 63: Beispiele für Elternhaltestellen



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme Herzogenrath und Pirmasens

Flächen für den Fußverkehr

Die Qualitäten der Schulwegeinfrastruktur bzw. der Fußverkehrsinfrastruktur hängen eng mit den Gestaltungselementen des Straßenquerschnitts und des Freiraums zusammen. Neben einer städtebaulich gut proportionierten Straßenraumaufteilung (z. B. im Verhältnis 30 % Seitenraum / 40 % Fahrbahn / 30 % Seitenraum (FGSV 2006)) spielen die abwechslungsreiche Gestaltung, selbsterklärende Wegführungen, Vermeidung von Umwegen, Barrierefreiheit sowie die verkehrliche und soziale Sicherheit (soziale Kontrolle durch Anwohnende, Belebtheit, Beleuchtung etc.) eine wesentliche Rolle. Die Breite von Gehwegen ist somit ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Neben der Verbindungsfunktion erfüllen Gehwege im Quartier auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel. Nach § 25 Abs. 1 StVO müssen zu Fuß Gehende Gehwege benutzen. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen, den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen. Um dies zu ermöglichen, muss jedoch eine ausreichende Breite der Gehwege vorhanden sein, insbesondere da die Akzeptanz bei Kindern bzw. Schülern zur Nutzung des Gehweges höher ist, wenn ein Nebeneinandergehen möglich ist. Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (FGSV 2006).

Abbildung 64: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts)



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach FGSV, Eigene Aufnahme Karlsruhe

Querungen

Bei beidseitigem Fußverkehr sind generell Querungsanlagen zu berücksichtigen (FGSV 2002a). Bei jedem Weg zu Fuß durchs Quartier muss in der Regel mehrfach die Fahrbahn überquert werden. Dieses Queren bedarf immer erhöhter Aufmerksamkeit, da der Fußverkehr in Konflikt mit den anderen Verkehrsarten tritt. Querungen kommt insbesondere in der Schulwegplanung eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (FGSV 2002a: 7). Für den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle. Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für die zu Fuß Gehenden kann erreicht werden durch

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.⁷

Es wird unterschieden zwischen Querungsanlagen ohne Fußgängervorrang wie Mittelseln, Gehwegnasen und Aufpflasterungen, Querungsanlagen mit Fußgängervorrang wie Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen oder Gehwegüberfahrten sowie kreuzungsfreie Über- oder Unterführungen. Die Wahl einer Querungsanlage ist abhängig von der Bedeutung der Querungsstelle für den Fußverkehr, der Kfz-Verkehrsstärke und -geschwindigkeit sowie den städtebaulichen Randbedingungen. Insbesondere im Umkreis wichtiger Infrastruktureinrichtungen (Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen, Einkaufszentren, ÖPNV-Haltestellen, Krankenhäuser etc.) müssen diese besonderen Anforderungen erfüllt werden. Querungsanlagen für den Fußverkehr können sowohl an Kreuzungen bzw. Einmündungen als auch

⁷ siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

zwischen diesen angelegt werden. Grundsätzlich sollte auf eine umwegfreie (direkte Gehlinie) und niveaugleiche Führung, deren Leistungsfähigkeit sowie auf ausreichende Sichtbeziehungen geachtet werden.

Für die Sicherheit an Querungsanlagen sind ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden essenziell. Zu Fuß Gehende müssen rechtzeitig erkennbar sein. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h muss ein Fußgängerüberweg aus 100 m Entfernung erkennbar sein. Ob dort bevorrechtigte zu Fuß Gehende (mit einem Abstand von 1,00 m vom Bord) stehen, muss aus mindestens 50 m Entfernung ersichtlich sein. In der Praxis stellt der ruhende Verkehr das häufigste Sichtthemnis dar, aber auch Bepflanzung (Bewuchs höher als 50 cm), Recyclingcontainer, Werbeplakate, parkende Fahrräder oder ähnliches schränken die Sichtbeziehungen oft ein. Um die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und Fahrzeugführenden garantieren zu können, sind Flächen vor und nach dem Fußgängerüberweg freizuhalten.⁸ Zusätzlich bietet sich der Einsatz von Gehwegnasen an.

Der Einsatz von Gehwegnasen ohne Fußgängerüberweg ist bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h im Schulumfeld zu empfehlen. Diese können zuerst provisorisch eingerichtet werden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden.

Abbildung 65: Beispiele für Gehwegnasen



Quelle: Planersocietät, Eigene Aufnahme Bad Säckingen und Dortmund

Zusätzlich können neuralgische Querungsbereiche durch eine optische Hervorhebung die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Ein rechtlicher Vorrang für zu Fuß Gehende entsteht in diesem Zusammenhang nicht. Dennoch kann durch geringe Geschwindigkeiten eine Verbesserung der Querungssituation und infolgedessen Verkehrssicherheit für den Fußverkehr erreicht werden.

⁸ Nach der Verhaltensregel zum Zeichen 293 StVO „Fußgängerüberweg“ dürfen Fahrzeuge 5,0 m vor einem Fußgängerüberweg nicht halten (vgl. VM BW 2019a: 16 + 25).

Abbildung 66: Hervorhebung neuralgischer Bereiche



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme Leinfelden-Echterdingen, Jockgrim, Schweinfurt und Pirmasens

An stark befahrenen und großflächigen Knotenpunkten finden insbesondere Lichtsignalanlagen (LSA) Einsatz, um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Schutz zu bieten. Fußverkehrsfreundliche LSA zeichnen sich anhand verschiedener Indikatoren bei Komfort und Sicherheit aus. Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden⁹ bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002a: 23). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten des Fußverkehrs ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht des Fußverkehrs in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit kann eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und für den Fußverkehr attraktivere Querungen geschaffen werden.

⁹ Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunde nimmt auch der Anteil der Fußgänger deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002a: 23)

Tabelle 3: Beispiele für Querungsanlagen

Beispiele für Querungsanlage	Vorteil für den Fußverkehr
Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)	Vorrang für Fußverkehr, geringe Wartezeiten (nicht über Tempo 50 und max. 2 Fahrspuren)
Vorgezogene Seitenräume	Verkürzung der Querungsdistanz, Verbesserung der Sichtverhältnisse, Einengung der Fahrbahn führt zur Reduzierung der Geschwindigkeit
Mittelinseln	Fußverkehr muss sich nur auf eine Fahrtrichtung konzentrieren, auf der Mittelinsel kann pausiert werden (Breite mind. 2,50m)
Farbliche Markierungen bzw. Belagswechsel	Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden wird erhöht, Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert, rechtlicher Vorrang entsteht nicht
Gehwegüberfahrt	Vorrang für Fußverkehr
Lichtsignalanlagen	Bieten schwächeren Verkehrsteilnehmern Schutz, fußgängerfreundlich bei Wartezeiten <40 Sekunden, vollständige Barrierefreiheit erreichbar

Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Querungsanlagen können entbehrlich sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h liegt, langsam gefahren wird und die Kfz-Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt. Auch bei 50 km/h können Querungsanlagen entbehrlich sein, wenn die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 250 Kfz/Spitzenstunde liegt (vgl. FGSV 2002a: 19). Unabhängig von der Belastung sind Querungsanlagen jedoch Zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, dies ist z. B. bei in Schulwegplänen eingezeichneten Schulwegen der Fall.

Der Grünpfeil an Lichtsignalanlagen ist nach § 37 Abs. 2 Nr. 1 S. 8 bis 10 StVO eine nicht leuchtende Ergänzung an Lichtzeichenanlagen, durch die die Wartezeit für Rechtsabbieger bei bestimmten Verkehrssituationen verkürzt wird. Dieser darf nur eingesetzt werden, wenn der Fußverkehr ausreichend eingesehen werden kann. Nicht eingesetzt werden darf dieser, wenn die Lichtsignalanlage überwiegend der Schulwegsicherung dient (vgl. VwV-StVO zu §37 Abs. 2 Nr. 34g).

Aufenthaltsqualität

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Fußverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten eine wichtige Bedeutung zu. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18). Allerdings ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend. Auch die Architektur, die Ausstattung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten, die Lärmbelastung, Luftqualität sowie ausreichend Platz spielen eine entscheidende Rolle. Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl ist der Meinung, dass schöne Orte auch häufiger genutzt werden. Ihm zufolge gilt dies „gleichermaßen für große Plätze wie auch für kleinere Flächen bis hin zu einzelnen Sitzbänken oder Stühlen“ (Gehl 2015: 30). In Hinblick auf den demographischen Wandel und die alternde Gesellschaft ist es notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig zu sein. Daher sind für diese Personengruppe neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen auch ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten von Bedeutung. Es empfiehlt sich, Sitzbänke

entlang von Hauptrouten in einem Abstand von maximal 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Dabei ist auf einen guten Mix aus Sitzgelegenheiten zu achten, der allen Benutzergruppen die Möglichkeit zum Verweilen und Rasten gibt.

Abbildung 67: Beispiele für Sitzmöglichkeiten



Quelle: Planersocietät, Eigene Aufnahme Stuttgart, Bad Herrenalb

Barrierefreiheit

Barrieren sind äußerst vielfältig und können nicht nur räumliche Hindernisse wie Borde, Schwellen oder Stadtmöblierung sondern auch akustische, optische oder sprachliche Hindernisse sein, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren. Weitere Barrieren im Mobilitätsverhalten können auch das Gefühl von Unsicherheit und fehlender Orientierung sein.

Eine barrierefreie bzw. eine barrierearme Gestaltung des öffentlichen Raums kommt nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen zu Gute. Auch Personen mit Kinderwagen, Koffer oder Fahrrad sowie Kindern mit City-Roller kommt ein „Design für alle“ entgegen. Zu diesem gehören Aspekte, wie z. B. freie Gehgassen, Beschaffenheit von Oberflächen, Stadtmöblierung, Handläufe an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, ausreichend Grün- und Räumzeiten an Lichtsignalanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Diese Aspekte sollten möglichst ein einheitliches Design aufweisen, was die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert, dies kann beispielsweise in einem kommunalen Gestaltungsleitfaden zur Barrierefreiheit festgehalten werden. Dieser soll wichtige Hinweise (z. B. Literatur und DIN-Normen) sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. barrierearmen Rahmenbedingungen liefern.

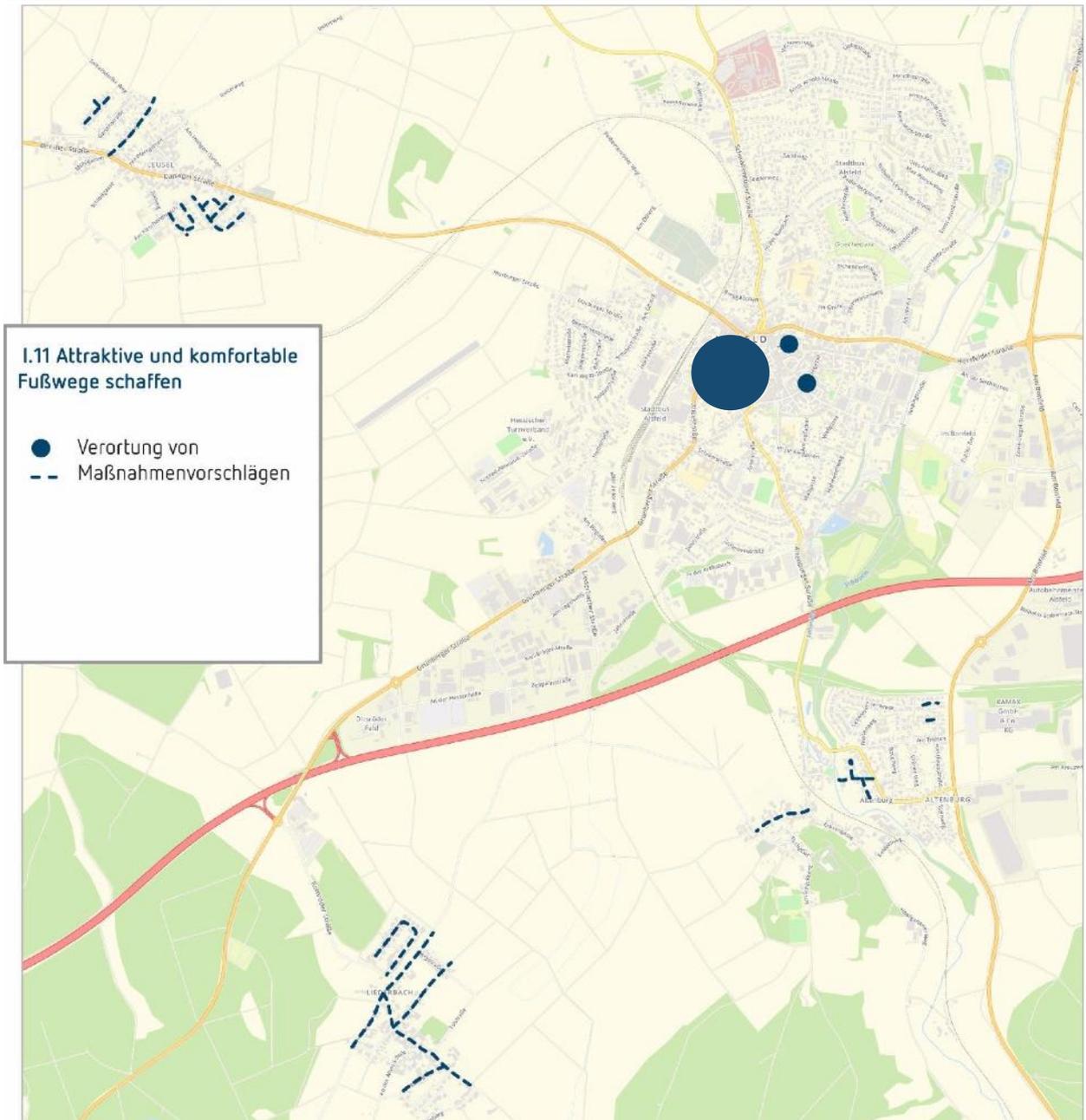
Für alle Aspekte der Barrierefreiheit gilt wie bei der Schulwegeplanung, dass Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes besonders zweckdienlich sind. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

Tabelle 4: Handlungsfeld Infrastruktur – Fußwege und Schulumfeld Kernstadt

Maßnahmenpaket		Priorität	Akteure	Umsetzungshorizont	Kostenkategorie
I.11	Attraktive und komfortable Fußwege schaffen	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld (insb. auch Bauleitplanung), Straßenbaulastträger,	mittel- bis langfristig	€ € € € €
I.12	Mehr sichere Querungen für den Fußverkehr anbieten	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, ggf. Straßenbaulastträger	mittel- bis langfristig	€ € € € €
I.13	Sitz- und Verweilmöglichkeiten schaffen	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld	kurzfristig	€ € € € €
I.14	Aufwertung des Stadtparks	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld	kurz- bis mittelfristig	€ € € € € - € € € € € €
I.15	Schulumfeld attraktiv gestalten	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Schulen	kurzfristig	€ € € € € - € € € € € €
I.16	Lenkung der Verkehrsströme in In der Krebsbach	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Schulen	mittel- bis langfristig	€ € € € €
I.17	Attraktive und sichere Verbindung zwischen Bahnhof und weiterrührenden Schulen schaffen	■ ■ ■ ■ ■	DB, RMV, Stadt Alsfeld, Straßenbaulastträger, Schulen	kurz- bis langfristig	€ € € € € - € € € € € €

I.11	Attraktive und komfortable Fußwege schaffen		
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Zum zu Fuß Gehen animieren • Sichere Wege schaffen 		
Allgemeine Handlungsansätze	<p>Um Raum und Sicherheit für den Fußverkehr zu schaffen, ist dieser von den restlichen Verkehrsmitteln zu trennen. Daher sollte der Radverkehr innerorts auf die Fahrbahn verlegt werden, auch sollte zur Steigerung der Aufenthaltsqualität der Kfz-Verkehr in der Altstadt reduziert werden. Zusätzlich ist die tatsächlich nutzbare Breite von Gehwegen von großer Bedeutung für den Fußverkehr. Diese muss den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck gerecht werden. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal und legal parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, Mülltonnen, Außengastronomie oder Fahrrädern, zusätzlich eingeengt. Dies gilt es, durch Öffentlichkeitsarbeit und Schwerpunktkontrollen zu vermeiden. Da eine bauliche Aufweitung von Gehwegen häufig nicht möglich ist, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen, ggf. durch Halteverbote und Poller. Ist die nutzbare Gehwegbreite so gering, dass diese für den Fußverkehr eine Gefahr darstellt, ist die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen zu prüfen. Bei Neuplanungen oder Straßenraumgestaltungen sollte die Regelbreite der FGSV eingehalten werden, im Mindesten jedoch zwingend einseitig die 1,5m die sich die Stadt Alsfeld bereits zugrunde gelegt hat, und es ist darauf zu achten, dass die maximale Querneigung von 2,5 Prozent nicht überschritten wird. Gehwegoberflächen sollten rutschfest und gut berollbar, Fugen und Versätze so minimal wie möglich sein.</p>		
Arbeits-schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Definition von Handlungsschwerpunkten (vgl. Maßnahme I14) im Nebennetz • Umsetzungsmöglichkeiten im Hauptstraßennetz prüfen • Öffentlichkeitsarbeit, Gespräche mit Eigentümern/Geschäftsinhabern zur Freihaltung von Gehwegen • Konsequente Prüfung der Straßenraumverteilung bei größeren Straßenbauvorhaben und Sicherstellung der Gehwegbreiten bei Neubauvorhaben 		
Maßnah-menvor-schläge	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Kfz-Verkehrs innerhalb des Altstadtrings • Sicherung der Gehwegbreiten (z.B. durch Halteverbote/Poller): Am Schloßberg, Abschnitt Wieshof/Erbsengasse • Prüfung der Straßenraumgliederung Oberroder Str., Merschroder Str. • Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen bei geringer Gehwegbreite und keinem Durchgangsverkehr: Wehrgasse, Am Mühlacker, An der Mühlwiese, Kelleracker 2A-16, 5-9, Erlenwiese 33-38 • Prüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Nebenstraßen: z. B. Am Holzberg, Siechgasse, Raabgasse, Stettiner Straße, Breslauer Str., Karlsbader Str., Königsberger Str., Im Kurzengarten, Am Birngarten, Langwiesenweg 11-34 		
Akteure	Stadt Alsfeld (insb. auch Bauleitplanung), Straßenbaulastträger,	Umsetzungsfrist	mittel- bis langfristig
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	

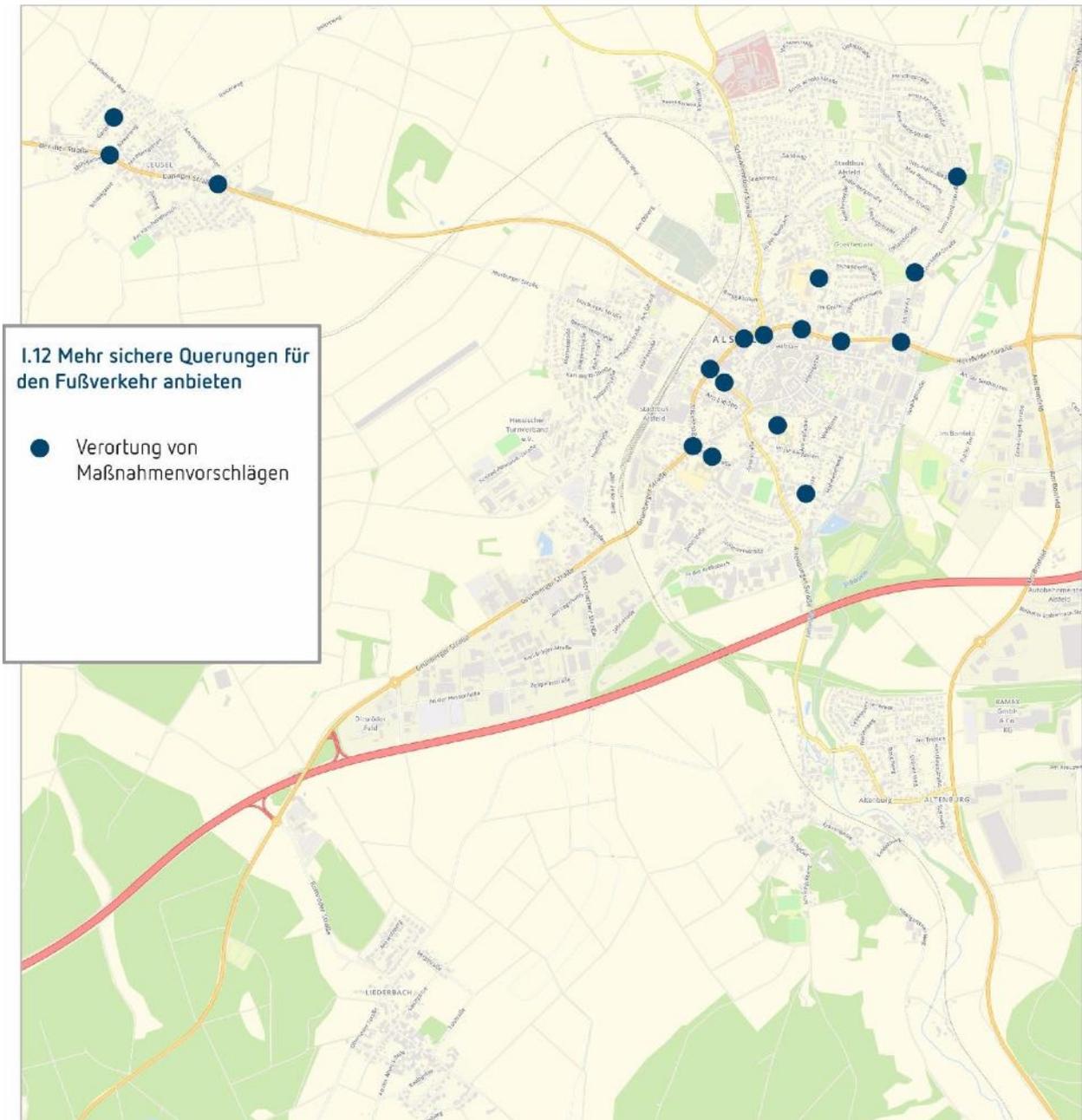
Abbildung 68: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.11



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.12	Mehr sichere Querungen für den Fußverkehr anbieten		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau von Barrieren an Hauptverkehrsstraßen • Dichtes Netz von Querungsmöglichkeiten • Berücksichtigung der besonderen Ansprüche von Kindern und älteren Verkehrsteilnehmenden 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Kreuzungen und Einmündungen, insbesondere von untergeordneten Straßen in das übergeordnete Straßennetz, sind in der Regel wichtige Querungsbereiche für Zu Fuß Gehende. Daher sollten Querungsmöglichkeiten alle 100 bis 150 m eingerichtet werden.</p> <p>An vorhandenen Querungsmöglichkeiten sind die Sichtbeziehungen zu überprüfen, ggf. sind Hindernisse (Hecken, Bäume, Schilder oder Parkplätze) vor Querungsanlagen zu entfernen bzw. Gehwegnasen einzusetzen. Die Barrierewirkung von breiten und vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen kann durch ausreichend Querungsmöglichkeiten verringert und damit können Umwege verkürzt werden. Dafür sollten an signalisierten Knotenpunkten an allen Knotenpunktzufahrten signalisierte Fußgängerfurten eingesetzt werden. Die FGSV empfiehlt längere Wartezeiten als 40 Sekunden nach Möglichkeit zu vermeiden (vgl. FGSV 2002a: 23). Daher sollte eine Verringerung von Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten des Fußverkehrs abgewogen werden. Die in Maßnahmenpaket I.16 vorgeschlagenen Maßnahmen sollten prioritär betrachtet werden, hier gilt es Sichtbeziehungen zu verbessern und Querungen optisch hervorzuheben, z. B. durch farbliche Markierungen (siehe Schloßbergstraße). Grünpeile nach § 37 StVO sind mindestens entlang von Schulwegen zu entfernen.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegen von Prioritäten (vgl. Maßnahmenpaket I.16) • Prüfung der jeweils möglichen Maßnahmen an den diskutierten Problemstellen • Identifikation weiterer Orte mit Handlungsbedarf 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung von Fußgängerfurten: Schellengasse, An der Au, Hersfelder Str. und Ludwigsplatz und/oder Georg-Dietrich-Bücking-Straße • Prüfung des Einsatzes zusätzlicher Querungsanlagen: an der Schellengasse z. B. auf Höhe der Straßen Am Heiligen Garten, Zollstocker Weg, Birkenweg und Mühlgarten, an den Knotenpunkten Ernst-Arnold-Straße/Otto-Hahn-Weg und Ernst-Arnold-Straße/Goethestraße, am Knotenpunkt Grünberger Straße/Schillerstraße • Überprüfung der Lage der vorhandenen Querung: Altenburger Straße • Sichtbeziehungen überprüfen: FGÜ Schillerstraße, Volkmarstraße, FGÜ Landgraf-Hermann-Straße, am Knotenpunkt Langwiesenweg/Gartenstraße • Phasen an Lichtsignalanlagen (v.a. außerhalb der Spitzenstunde) überprüfen: B 49, B 62 • Optische Hervorhebung von Querungen: Volkmarstraße, Landgraf-Hermann-Straße, Wallgasse 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, ggf. Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittel- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

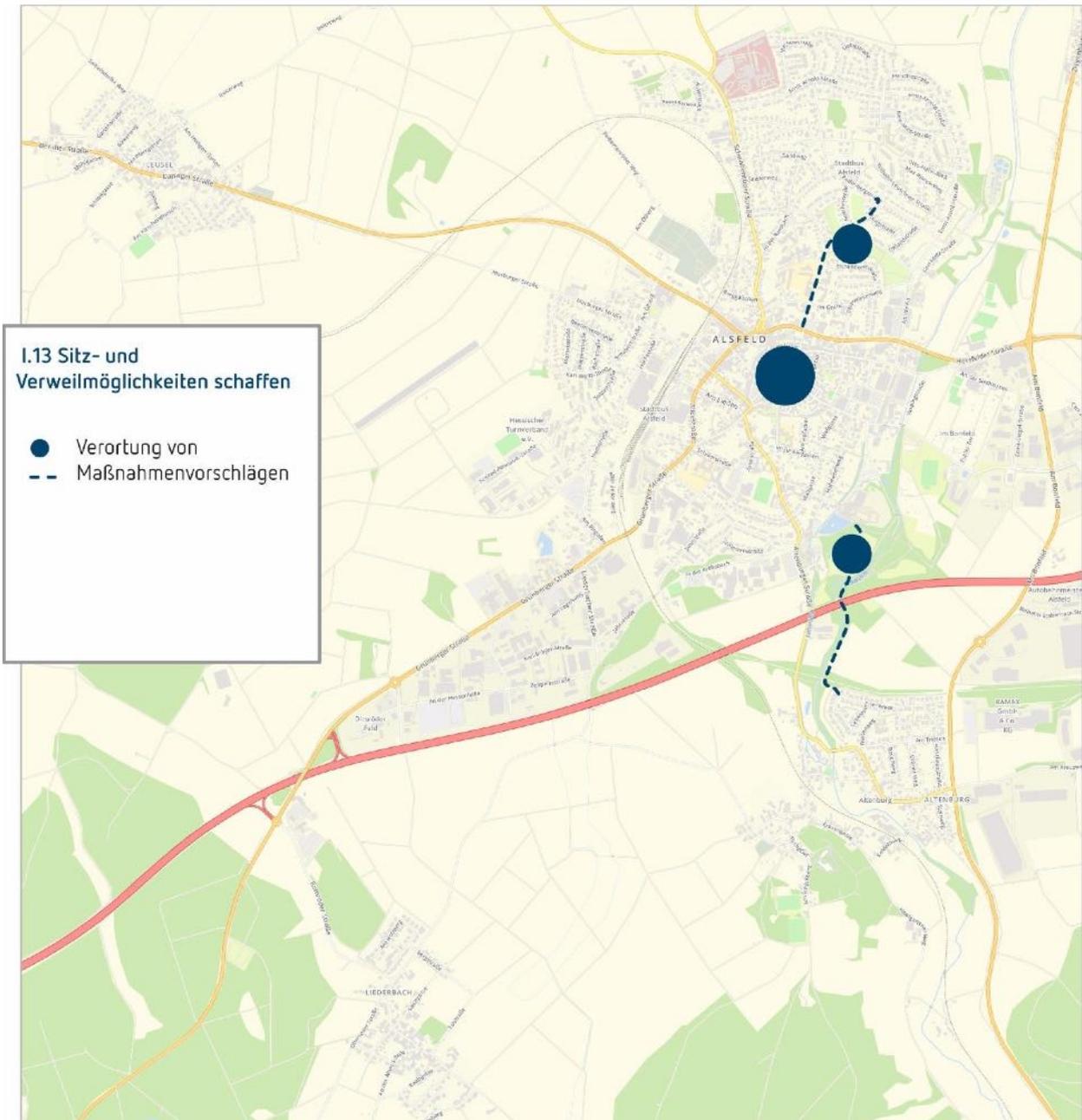
Abbildung 69: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.12



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.13	Sitz- und Verweilmöglichkeiten schaffen		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsqualität weiter steigern • Ruhebänke in regelmäßigen Abständen • Sitzmöglichkeiten für alle Generationen anbieten 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Insbesondere für Ältere sind Möglichkeiten zum Ausruhen und Hinsetzen notwendig, um eigenständig mobil zu sein. Diese sollten vorrangig auf den Verbindungen zwischen Wohngebieten und Versorgungseinrichtungen wie Supermärkten und Ärzten sowie den Haltestellen des ÖPNV. Der Abstand zwischen den Sitzgelegenheiten sollte auf wichtigen Verbindungen des Fußverkehrs nicht mehr als ca. 300 m (EFA 2002a) betragen.</p> <p>Bei der Auswahl der Sitzbänke gibt es unterschiedliche Angebote, die die unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigen. Sogenannte Mehrgenerationenbänke haben unterschiedliche Sitzhöhen oder einen ausgesparten Sitzplatz, wo ein Rollator Platz finden kann. Wichtig sind Armlehnen, die als Aufstehhilfen dienen. Neben den klassischen Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- sowie Sitzgelegenheit und/oder als Hindernis für Falschparker (z. B. auf vorgezogenen Seitenräumen) nutzen lassen. Wichtig ist, dass bei der Auswahl der Elemente die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen.</p> <p>Weitere Elemente wie Witterungsschutz und Beschattung sollten an geeigneten Stellen wie ÖPNV-Haltestellen aufgestellt werden.</p> <p>Durch regelmäßige Sitzmöglichkeiten werden Räume verbunden. Ein weiterer Baustein könnte dabei die attraktive Verbindung der einzelnen Ortsteile von Alsfeld sein, insbesondere auch innerhalb der Kernstadt durch die bewegte Topographie.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung des einheitlichen Stadtmobiliars, insbesondere Sitz- und Spielmöglichkeiten • Sitzrouten definieren • Vorhandene Sitzbänke austauschen • Neue Standorte verorten 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Sitzrouten ggf. mit Spielelementen: Achse Rodenbergstraße – Kernstadt über den Stadtpark, Altenburg – Kernstadt über Raab'sche Wiese • Erneuerung der Sitzbänke: gesamtes Stadtgebiet insbesondere Stadtpark 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € € €	<i>Priorisierung</i>	

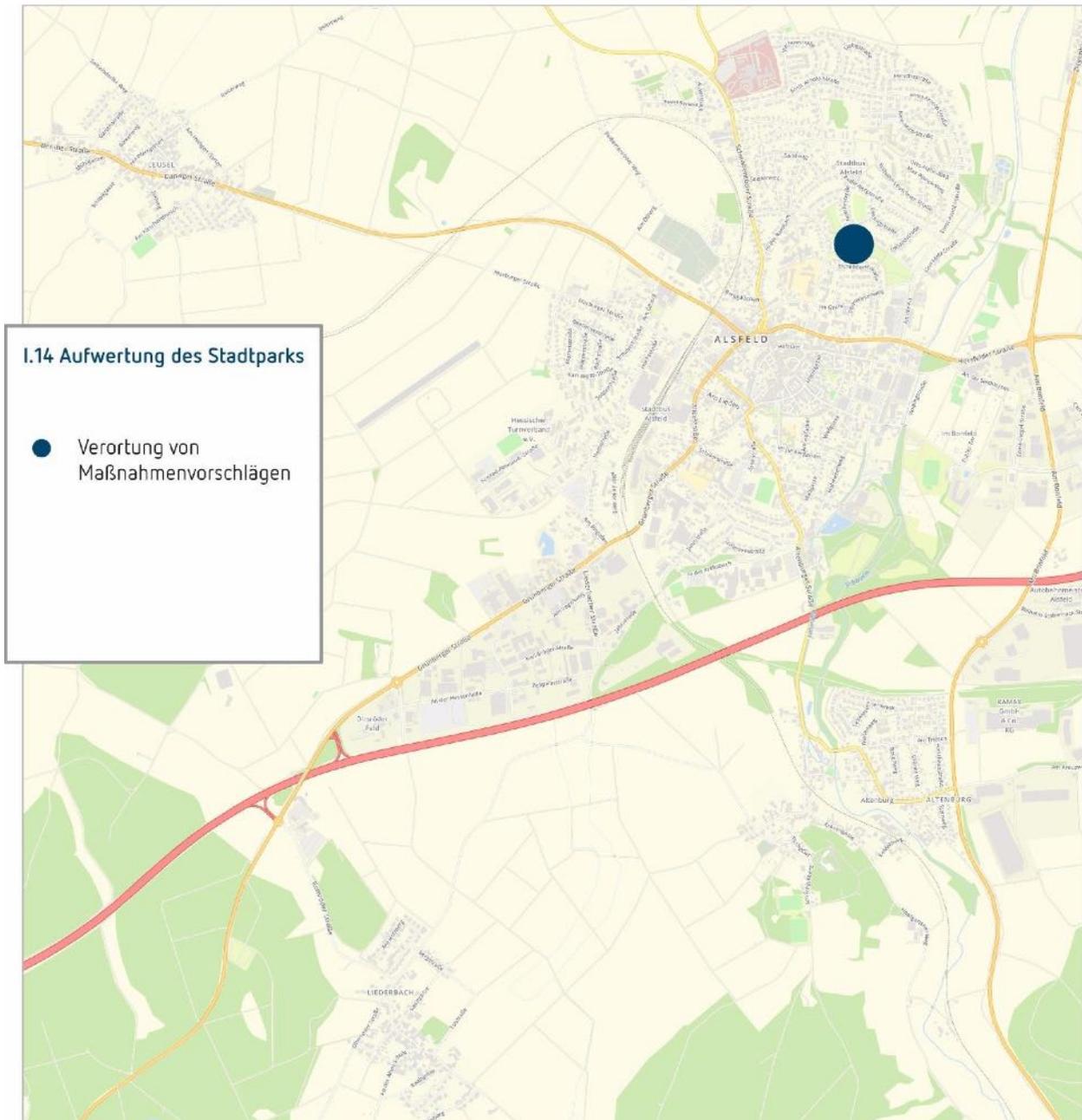
Abbildung 70: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.13



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.14	Aufwertung des Stadtparks		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung der Aufenthaltsqualität • Steigerung der subjektiven Sicherheit 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Die Nutzung eines Weges ist abhängig von seiner Attraktivität. Ein zu Fuß Gehender nimmt diese wie kein anderer Verkehrsteilnehmer wahr, da die Wahrnehmungsmöglichkeit weitestgehend von der Geschwindigkeit abhängig ist. Auf Wegen in einem unattraktiven Umfeld und mit geringer Qualität findet daher nur das Minimum an Aktivität statt. Zum Beispiel fühlen sich zu Fuß Gehende in dunklen und unbelebten Räumen wie Unterführungen unsicher, laufen schnell hindurch oder meiden diese wenn möglich.</p> <p>Auch der Stadtpark in Alsfeld kann verbessert werden. So sollten Sträucher und Unterholz zurückgeschnitten werden, damit dieser besser einsehbar ist und Wegeachsen freigehalten werden. Der Bodenbelag – insbesondere die wassergebundenen Decken – sollte saniert und in regelmäßigen Abständen kontrolliert werden. Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten und das vorhandene Stadtmobiliar (Mülleimer, Hinweisschilder etc.) sollten ebenfalls erneuert werden ggf. sind weitere Verweilstellen und Spielmöglichkeiten zu ergänzen.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltungskonzept ggf. Bürgerworkshop mit Bürgern erarbeiten • Regelmäßiger Heckenschnitt und Überprüfung der Sichtachsen (Steigerung subjektiver Sicherheit) • Bodenbelag sanieren • Festlegung neuer Standorte für Verweilmöglichkeiten und Erneuerung vorhandener Verweilmöglichkeiten • Regelmäßige Kontrolle des Zustands, ggf. Wegepaten/Paten für Sitzmöglichkeiten suchen 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Heckenschnitt • Beschilderung überprüfen • Bodenbelag erneuern • Sitzmöglichkeiten erneuern, hinzufügen 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € € € - € € € € € €	<i>Priorisierung</i>	

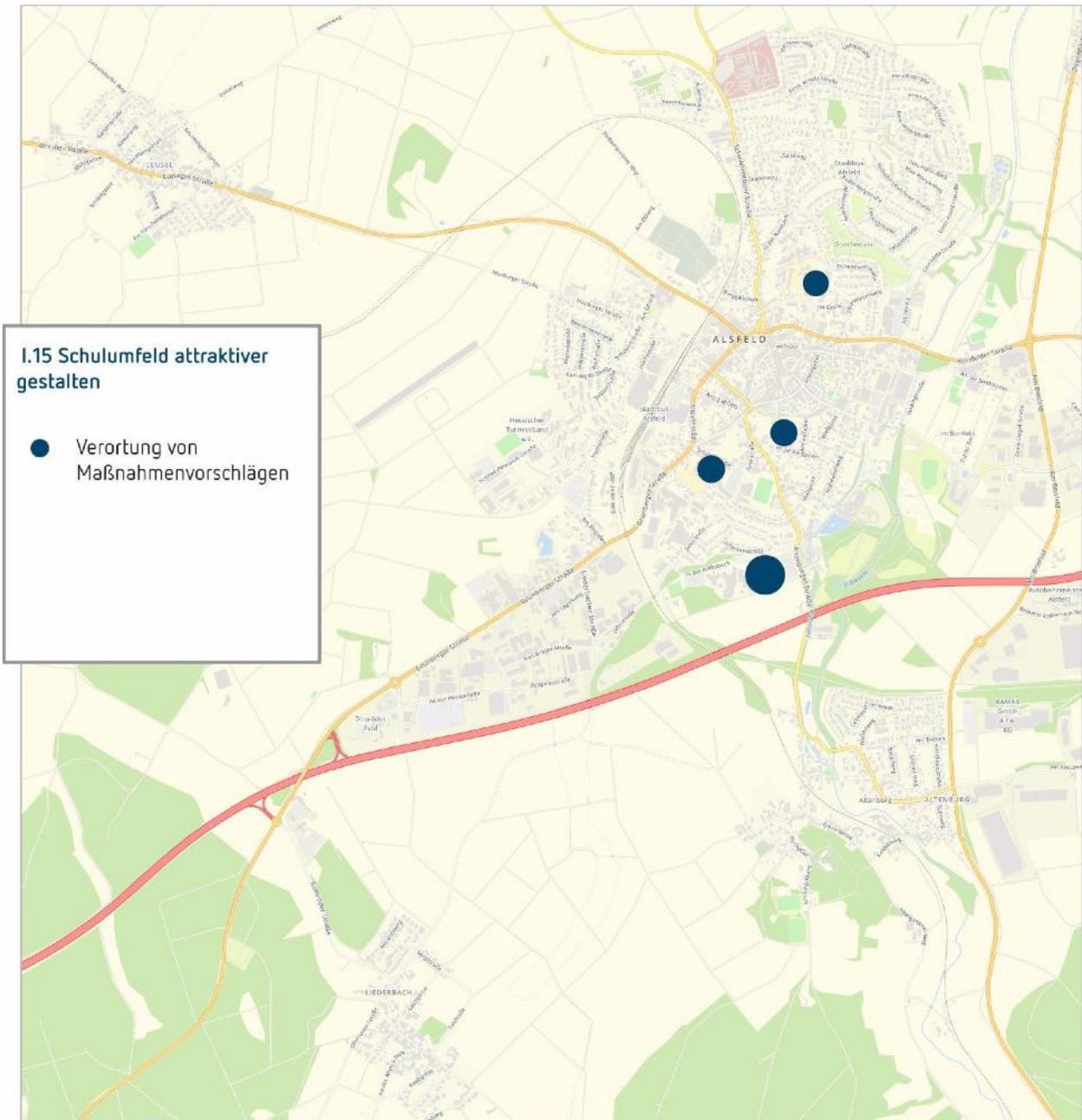
Abbildung 71: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.14



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.15	Schulumfeld attraktiv gestalten		
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> Sichere und interessante Schulwege Schüler für einen selbständigen Schulweg animieren 		
Allgemeine Handlungsansätze	<p>Das Schulumfeld und insbesondere Querungen der Schulwege müssen so gestaltet sein, dass eindeutig angekündigt wird, dass Kinder überraschend auf die Fahrbahn treten können. Der Hol- und Bringverkehr stellt im Schulumfeld ein Risiko für die Schüler dar, daher sollte das Halten und Parken vor dem Schulgebäude unterbunden werden und durch Elternhaltestellen abgewickelt werden. Diese sollten mind. 250 m vom Schulstandort entfernt sein. Um ein Halten zu unterbinden, können farbliche Poller zum Einsatz kommen. Aufbauend auf Schulwegeplänen (Maßnahmenpaket K.2) können Schulwegmarkierungen (z. B. gelbe Füße) als eine Orientierungshilfe auf dem Schulweg eingesetzt werden. Die Sichtbeziehungen von Querungsanlagen im Schulumfeld und auf Schulwegen sind priorisiert zu kontrollieren und anzupassen. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen können Gehwegnasen eingesetzt werden. Diese können zuerst provisorisch eingerichtet und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden. Zusätzlich können neuralgische Querungsbereiche durch eine optische Hervorhebung die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Ein rechtlicher Vorrang für den Fußverkehr entsteht in diesem Zusammenhang nicht. Dennoch kann durch geringe Geschwindigkeiten eine Verbesserung der Querungssituation und infolgedessen eine erhöhte Verkehrssicherheit für Schüler erreicht werden. Um das Schulumfeld für Kinder attraktiv und erlebbar zu gestalten, können einzelne Spielelemente (Bodenmarkierungen, Balancierbalken etc.) eingesetzt werden, auf denen balanciert oder gesprungen werden kann. Für Schüler, die mit dem Fahrrad oder Roller zur Schule kommen, werden überdachte qualitativ hochwertige Abstellanlagen an der Schule benötigt (Maßnahme I.11).</p>		
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> Verwaltungsinterne Schulwegepläne/Radschulwegepläne erarbeiten (siehe K.2) Rechtliche Überprüfung möglicher infrastruktureller Maßnahmen Umsetzung der im Nahmobilitäts-Check vorgestellten Maßnahmen Schulaktionstage zur Schulumfeldgestaltung 		
Maßnahmenvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von Elternhaltestellen bzw. Hol- und Bringzonen: Stadthallenparkplatz, Im Junkergarten, In der Rambach, Im Grund, ggf. Parkplatz „Katholische Kirche“, In der Krebsbach Schulwegmarkierungen zu Elternhaltestellen und zentralen Punkten Optische Hervorhebung von Querungssituationen: Volkmarstraße, Landgraf-Hermann-Straße Einrichtung von kleinen Sitz- und Spielmöglichkeiten (ggf. Lernpfad zur Umgebung mit z. B. Insektenhotel) entlang von Schulwegen, Stadtpark 		
Akteure	Stadt Alsfeld, Schulen	Umsetzungsfrist	kurzfristig
Kosten	€ € € € € € - € € € € €	Priorisierung	

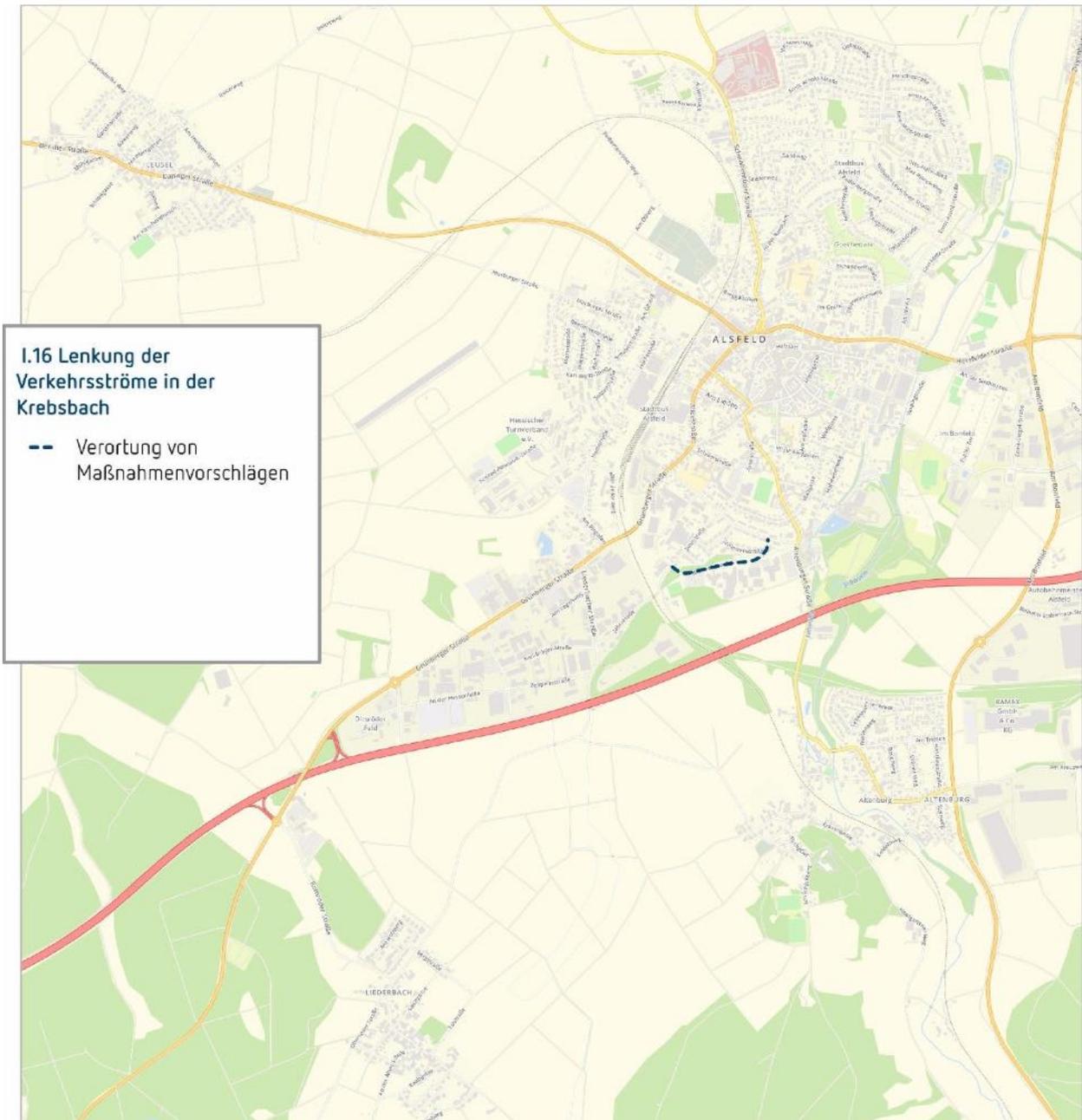
Abbildung 72: Verortung der Maßnahmenvorschläge zu I.15



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.16	Lenkung der Verkehrsströme in In der Krebsbach		
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung • Steigerung der Verkehrssicherheit 		
Allgemeine Handlungsansätze	<p>Am Schulstandort In der Krebsbach liegen die Max-Eyth-Schule, die Oberstufe der Albert-Schweitzer-Schule sowie die staatliche Technikakademie Alsfeld, die alle ein erhebliches Verkehrsaufkommen generieren.</p> <p>Um den Radverkehr als eine Alternative zum PKW attraktiver zu gestalten und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs im Bereich der Schulen zu dämpfen, bietet sich die Ausweisung der Straße In der Krebsbach als Fahrradstraße mit dem Zeichen 244.1 StVO an. Durch Schulen besteht ein hohes Potenzial, damit der Radverkehr perspektivisch vorherrschende Verkehrsart in der In der Krebsbach ist. Für den Kfz-Verkehr sollte der Bereich weiterhin bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h freigegeben werden. Kombiniert werden muss die Maßnahme mit entsprechenden Radabstellanlagen an den Schulen (Maßnahme I.11).</p> <p>Zentral ist, dass der vorhandene Gehweg frei von parkenden und haltenden Fahrzeugen bleibt. Um die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden zu steigern und die Geschwindigkeit zu reduzieren, können zudem Fahrbahnverengungen eingesetzt werden. Eine solche sollte mindestens an der Fußwegeverbindung über den Krebsbach erfolgen. Darüber hinaus kann zum Beispiel eine Einrichtung einer Haltezone für den Hol- und Bringverkehr entlang der nördlichen Straßenseite erfolgen, wodurch das Parken lediglich auf den ausgewiesenen Parkplatzflächen möglich wäre. Die regelkonforme Nutzung der Hol- und Bringzone sollte durch Schwerpunktkontrollen überprüft werden.</p>		
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Anordnung einer Fahrradstraße mit Freigabe für Kfz-Verkehr bis 30 km/h • Prüfung der Einrichtung mindestens einer Haltezone für den Hol- und Bringverkehr • Markierungs- und Beschilderungsarbeiten für Fahrradstraße und Haltezone • Bereitstellung qualitativer Radabstellanlagen • Schwerpunktkontrollen durchführen • Maßnahme durch Öffentlichkeitsarbeit unterstützen • Durch Mobilitätsmanagement ergänzen 		
Maßnahmenvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> • Gehwegbreite und Querung sichern • Die Straße In der Krebsbach als Fahrradstraße ausweisen, Hol- und Bringzone einrichten sowie hochwertige Fahrradabstellanlagen schaffen • Kontrollen, Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsmanagement 		
Akteure	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Schulen	Umsetzungsfrist	mittel- bis langfristig
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	

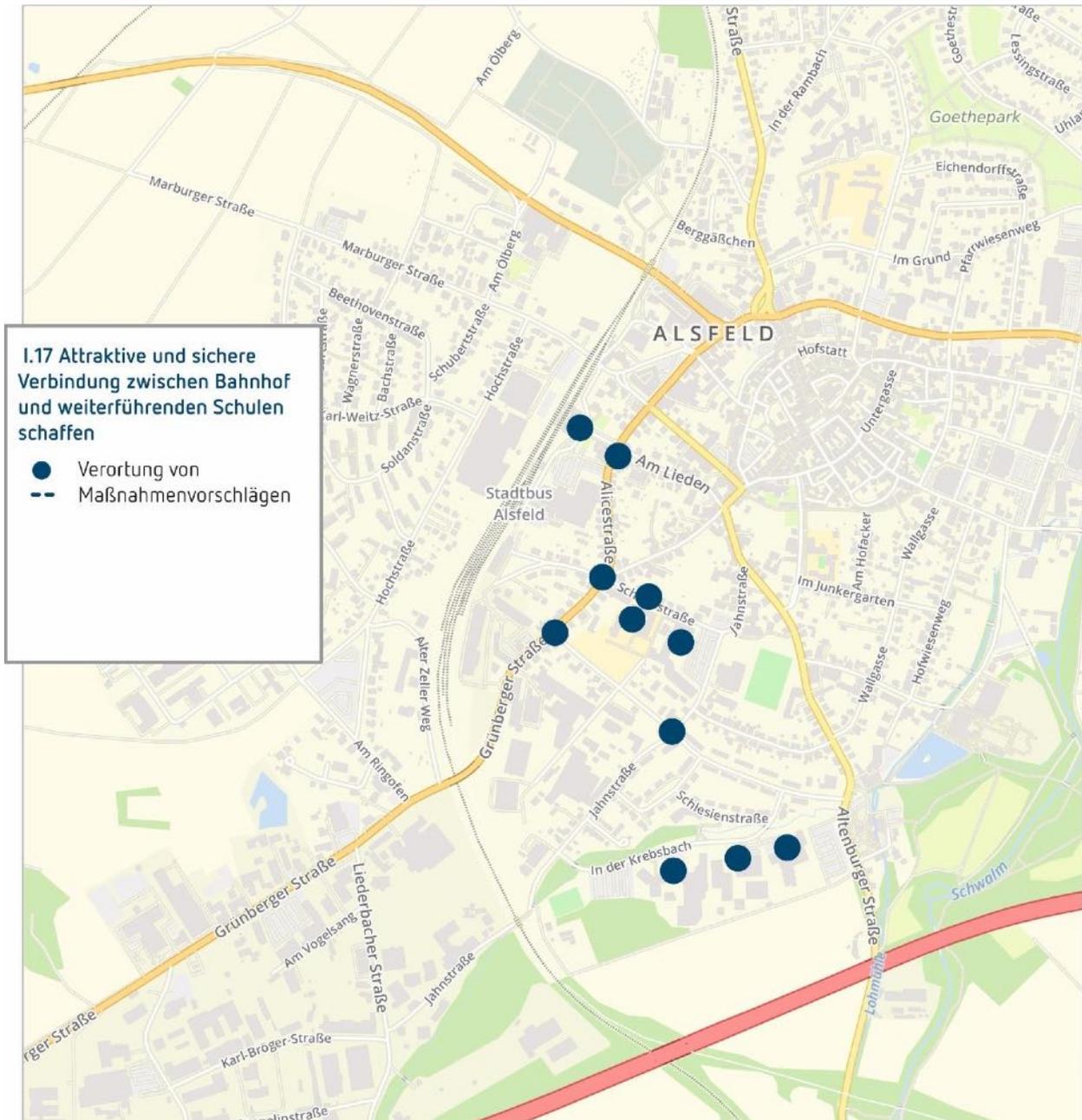
Abbildung 73: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.16



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

I.17	Attraktive und sichere Verbindung zwischen Bahnhof und weiterführenden Schulen schaffen			
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Ansprechendes Bahnhofsumfeld • Sichere, attraktive Querungsmöglichkeiten • Breite Gehwege 			
Allgemeine Handlungsansätze	<p>In Alsfeld ist die Anbindung des Bahnhofs an die weiterführenden Schulen sowie an die berufsbildenden Schulen zentral, da diese einerseits ein großes Einzugsgebiet weit über Alsfeld hinaus haben, andererseits die Strecke nicht zuletzt durch die Distanz bislang nicht intuitiv erfassbar ist.</p> <p>Die Schüler laufen auf diesen Verbindungen in Gruppen, daher sollten die Fußgängerverkehrsanlagen ausreichend dimensioniert sein (vgl. FGSV 2002a: 17/ Verkehrswacht Hesse). Des Weiteren sollten in diesem Bereich Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, zur Verbesserung der Sichtbeziehungen (z. B. durch Neuordnung des Parkens), gesicherte Querungsanlagen und mehr Flächen für Fuß- und Radverkehr geschaffen werden, um den Weg zu sichern. Auch können ergänzende Mobilitätsangebote wie Leihfahrräder oder E-Roller auf dieser Verbindung zum Einsatz kommen, um eine Alternative zum Pkw zu schaffen. Die Routen im Nebennetz, auf denen diese zum Einsatz kommen, müssen allerdings dafür geeignet und bestenfalls ausgeschildert oder markiert sein.</p>			
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Verwaltungsinterne Schulwegepläne/Radschulwegepläne für weiterführende Schulen erarbeiten (siehe K.3) • Ergänzende Maßnahmen entwickeln (z. B. Radleihsystem, E-Scooter-Leihsystem für Schüler) • Festlegung der zentralen Geh- und Radachse zwischen dem Bahnhof und den Schulen An der Krebsbach und Schillerstraße • Rechtliche Überprüfung möglicher infrastruktureller Maßnahmen • Abstimmung mit RMV/DB, Vorstellung der Ergebnisse des Nahmobilitäts-Checks • Umsetzung der Maßnahmen, z. B. Entfernung von Grünpfeilen an Lichtsignalanlagen im Bereich von Schulwegen, gesicherte Querungsanlagen auf Schulwegen, Radinfrastruktur an Bundesstraßen 			
Maßnahmenvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltungsideen für Schulwege entwickeln • Aufwertung der Fahrradabstellanlagen: Bahnhof, Schulen • Querungsanlagen überprüfen: FGÜ Schillerstraße, LSA an Bundesstraßen, Grünberger Straße, Altenburger Straße • Zusätzliche Querungsanlage prüfen: Knotenpunkt Schillerstraße/Grünbergstraße, Jahnstraße, Bürgermeister-Haas-Straße • Rad- und Fußgängerinfrastruktur im Bereich der Schulwege priorisiert ausbauen 			
Akteure	DB, RMV, Stadt Alsfeld, Straßenbaulastträger, Schulen	Umsetzungsfrist	kurzfristig (Pflege) mittel- bis langfristig	
Kosten	€ € € € € € - € € € € €	Priorisierung		

Abbildung 74: Verortung der Maßnahmevorschläge zu I.17



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

5.2 Handlungsfeld Akteure und Prozess

Das Ziel der Nahmobilitätsförderung ist die integrierte und gleichwertige Behandlung aller Verkehrsträger. Neben den baulichen Maßnahmen sind auch die internen Strukturen in den Verwaltungen und gesetzliche Rahmenbedingungen maßgebliche Bestandteile der Förderung der Nahmobilität. Für die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind die Kommunen nicht zuständig, allerdings können die Verwaltungen mit ihrer Struktur Voraussetzungen für die Förderung der Nahmobilität schaffen. Im Folgenden werden beispielhaft Anregungen gegeben, um die Belange

des Fuß- und Radverkehrs stärker im Verwaltungshandeln zu verankern. Dafür kann eine interne Arbeitsgruppe in der Verwaltung nützlich sein, um die Belange der Nahmobilität als Querschnittsaufgabe im Verwaltungshandeln stärker zu verankern. Da die Ansprüche an Fuß- und Radverkehrsanlagen sich auf Grund der sich wandelnden Wahrnehmung und Bedürfnisse ändern, ist die Bedeutung von Fortbildungen und internen Workshops besonders wichtig, um die Mitarbeiter der unterschiedlichen Fachgebiete auf den Stand der Fachdiskussion zu bringen.

Die ausreichende und kontinuierliche Bereitstellung von **Haushaltsmitteln** ist eine grundlegende Voraussetzung für eine kontinuierliche Nahmobilitätsplanung. Durch die Förderrichtlinie Nahmobilität ist Unterstützung durch das Land in Zukunft vorhanden. Die Haushaltsplanung sollte ausreichende Mittel für den Eigenanteil vorsehen.

Tabelle 5: Handlungsfeld Akteure und Prozess

Maßnahmenpaket		Priorität	Akteure	Umsetzungshorizont	Kostenkategorie
A.1	Barrierefreiheit ämterübergreifend managen		Stadt Alsfeld, Städt. Dienstleister, Externe (z. B. DB/RMV)	kurz- bis mittelfristig	€ € € € €
A.2	Fahrradverleihsystem anbieten		Stadt Alsfeld, Einzelhandelsunternehmen, Straßenbaulastträger	kurz- bis mittelfristig	€ € € € €
A.3	Fuß- und fahrradfreundliches Stadtklima		Stadt Alsfeld, Einzelhandelsunternehmen, Straßenbaulastträger	Daueraufgaben	€ € € € €
A.4	Verkehrssicherheitsarbeit koordinieren und gestalten		Stadt Alsfeld, Polizei, Verkehrswacht, Kreis/Land	Daueraufgaben	€ € € € €
A.5	Fahrradkompetenzkurse anbieten		Stadt Alsfeld, Kooperationspartner	kurzfristig	€ € € € €
A.6	Nette Toilette		Stadt Alsfeld, Verbände, Vereine	Daueraufgaben	€ € € € €
A.7	Zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen, Netzlücken identifizieren und schließen		Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	mittel bis langfristig	€ € € € €

A.1 Barrierefreiheit ämterübergreifend managen			
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreiheit stadtweit verbessern 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Die Barrierefreiheit der Straßenräume wird nicht nur durch fest verbaute Infrastruktur, sondern auch durch bewegliches Stadtmobiliar, Grünschnitt, Pflege und Ähnliches determiniert. Daher ist es unerlässlich, nicht nur die Verantwortlichen für Planung und Bau zum Thema Barrierefreiheit zu schulen, sondern auch städtische Betriebe und Dienstleister sowie Bauherren. Neben der Durchführung der Tätigkeiten selbst zählt dazu auch das Verhalten bei Außendienst, zum Beispiel kein Abstellen der Dienstfahrzeuge auf Radwegen.</p> <p>Darüber hinaus sind externe Akteure im Bedarfsfall einzubinden. Besonderes die Deutsche Bahn sowie der RMV sind in Hinblick auf die Barrierefreiheit wichtige Akteure.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung der Verwaltung • Hilfestellungen z. B. für den Baubetriebshof und Bauherren zur Verfügung stellen • Stadtplanung, Tiefbau: verkehrsrechtliche Anordnungen Baustellen, Planung von öffentlichem Raum • Baubetriebshof: Grünschnitt an Gehwegen und um Beleuchtung und Schilder • Stadtreinigung: Reinigungszyklen und Positionierung beweglicher Mülleimer • Ordnungsverwaltung: Genehmigung von Veranstaltungskonzepten, Durchführung von Kontrollen an Baustellen und von Falschparkern 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fachbereichsübergreifende Schulung der Mitarbeitenden und Selbstverständnis aufstellen • Standards setzen bzw. Mindestanforderung definieren für Baustelleneinrichtung und Veranstaltungen • Überarbeitung der Reinigungs- und Pflegezyklen • Strukturen für leichtere Ansprache bei mangelhaftem Grünschnitt durch Anlieger 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Städt. Dienstleister, Externe (z. B. DB/RMV)	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

A.2	Fahrradverleihsystem anbieten		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Angebote zur Nahmobilität schaffen • Schulmobilität flexibilisieren • Radverkehr im öffentlichen Raum sichtbar machen 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Alsfeld hat bisher kein Fahrradverleihsystem außer einen privaten stationären Pedelec-Verleih eines Fahrradhändlers. Die zentrale Anforderung an ein stadtweites Fahrradverleihsystem ist, dass es ausreichende Relationen gibt, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und möglichst gleichmäßig im Tagesverlauf genutzt werden. Als Beispiel in Alsfeld ist hier die Relation Bahnhof – Krankenhaus aufzuführen, die auch im Tagesverlauf geeignet ist. Hingegen kann ein Radverleihsystem für die Schulwege nur als Ergänzung gesehen werden, da die überwiegenden Relationen starke Stoßzeiten haben.</p> <p>Angeregt wird durch die Stadtgesellschaft, ein breites Angebot an Fahrrädern zum Verleih zu stellen oder im Rahmen von Aktionen unterschiedliche Räder für Testfahrten zur Verfügung zu stellen. So kann private zumeist konventionelle Fahrrad durch bedarfsorientierte Fahrräder ergänzt werden. Die Verbände VCD/ADFC streben daher bereits einen Verleih eines E-Lastenrad an. Die Stadt Alsfeld kann jene Ansätze unterstützen.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit RMW und bestehendem Radverleiher in Alsfeld führen • Einführung eines Fahrradverleihsystem prüfen 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung privater Initiativen zum Radverleih • Verhandlungen mit Anbietern, auch solchen von E-Scootern • Stärkung der (E-)Rad-Dienstflotte, zunächst zum verwaltungsinternen flexiblen Gebrauch → Möglichkeiten verstärkt auch öffentlichkeitswirksam nutzen • Umsetzung eines Radverleihsystems 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Einzelhandelsunternehmen, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

A.3 Fuß- und fahrradfreundliches Stadtklima			
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit und Fortbewegung für zu Fuß Gehende und Radfahrende verbessern 		
Allgemeine Handlungsansätze	<p>Um sich in Alsfeld insbesondere im Alltag gerne mit dem Rad oder zu Fuß fortzubewegen, bedarf es neben einer guten Wegeinfrastruktur auch einer entsprechenden Infrastruktur an den Zielorten. Beispielsweise sind Lebensmittelhändler zu erwähnen, die oftmals keine sichere Wegeverbindung für Fuß- und Radverkehr über die Kfz-Flächen oder sichere Radabstellanlagen anbieten. Dies gilt es anzusprechen und auch in der Stadtentwicklung den Grundsatz der Stadt der kurzen Wege weiter zu entwickeln und Nutzungsmischungen zu erzielen.</p> <p>Ferner ist das Verständnis eines Miteinanders zu fördern, wozu besonders zählt, dass die Flächen des Fuß- und Radverkehrs nicht durch den (ruhenden) Kfz-Verkehr eingenommen, Geschwindigkeitsbegrenzungen beachtet werden und der Sicherheitsabstand zwischen Kfz- und Radverkehr eingehalten wird. Daher sind Verstöße des ruhenden Verkehrs, zum Beispiel das Halten in Querungsbereichen oder regelwidriges Gehwegparken, oder Geschwindigkeitsüberschreitungen konsequent zu ahnden, sodass verlässlich auf die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr zugegriffen werden kann. Eine gepflegte Begleitinfrastruktur, zum Beispiel Grünbeete verstärken ein positives Stadtklima.</p>		
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> Leitbild Fuß- und Radfreundlichkeit beschließen Nahmobilität in anderen Konzepten verankern (Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklungsplan etc.) und in der Bauleitplanung berücksichtigen 		
Maßnahmenvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> Kontrollzyklen anpassen An Orten mit regelmäßigen Verstößen Gegenmaßnahmen (z. B. Poller) ergreifen Genehmigungen für Neubauvorhaben gezielt prüfen Public-Private-Partnerships anstreben, z. B. Beetpflege 		
Akteure	Stadt Alsfeld, Polizei, Einzelhandelsunternehmen, Straßenbaulastträger, Verkehrsverbände	Umsetzungsfrist	Daueraufgabe
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	

A.4	Verkehrssicherheitsarbeit koordinieren und gestalten	
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Unfälle im Stadtgebiet • Subjektive Sicherheit erhöhen 	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Die Verkehrssicherheit ist ein Querschnittsthema, welches bauliche, organisatorische und kommunikative Maßnahmen enthält. Die erwünschte Zunahme des Radverkehrs erfordert präventives Handeln zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, damit Unfälle vermieden bzw. in ihren Folgen abgemildert werden. Erst wenn subjektiv eine gute Verkehrssicherheit mit dem Fahrrad aber beispielsweise auch zu Fuß zur Schule durch die Alsfelderinnen und Alsfelder wahrgenommen wird, werden sie vermehrt mit diesen Verkehrsmitteln unterwegs sein. Dies gilt besonders für schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, ältere und eingeschränkte Menschen, die das Verkehrsgeschehen nicht so gut überblicken.</p> <p>Die baulichen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit wurden weitestgehend im Handlungsfeld Infrastruktur genannt. Darüber hinaus geht es um die präventive Verkehrssicherheitsarbeit: Verkehrserziehung durch Schulen und Verkehrswacht, Kontrollen durch Polizei und Stadtverwaltung, Services durch den RMV und vieles mehr. Da viele Akteure Verkehrssicherheitsarbeit betreiben, ist die Koordinierung einer Kontinuität dieser von zentraler Bedeutung und Koordinierungsaufgabe der Stadt Alsfeld. Repressive Maßnahmen wie Kontrollen werden ebenso in anderen Steckbriefen aufgeführt.</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Benennung von Zuständigkeiten • Einrichtung eines runden Tisches zur Verkehrssicherheitsarbeit • Überprüfung auf fehlende Maßnahmen und Koordination/Kooperation bei bestehenden Maßnahmen 	
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifizierung einer Stelle für Verkehrssicherheit im Bereich der Planung/Ordnung; ggf. in Verbindung mit einer Verkehrssicherheitsaudit-Fortbildung; mögliche Aufgaben: Durchführung von Sicherheitsaudits, Multiplikator von Fachwissen innerhalb der Stadtverwaltung (z. B. auch im Ordnungsamt in Bezug auf die Überwachung des ruhenden Verkehrs, Bedeutung von Sichtbeziehungen), Unterstützung der Unfallkommission, Initiierung von Kampagnen und Aktionen • Durchführung von Sicherheitsaudits (durch o. g. Stelle) insbesondere bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben mit hohen Nutzungsansprüchen durch alle Verkehrsarten, ggf. Kooperation mit Hessen Mobil; alternativ Beauftragung zur Erstellung von Sicherheitsaudits • Erstellung eines regelmäßigen und auskömmlichen Verkehrssicherheitsberichts; Basis für die weitere strategisch-konzeptionelle Verkehrssicherheitsarbeit und Evaluationsmöglichkeit; Berücksichtigung von relevanten Daten zu Unfall- und Verunglücktenzahlen in Alsfeld differenziert nach Personengruppen, der Verkehrsbeteiligung, Beteiligtenkombinationen, Unfallursachen, Unfalltypen etc.; Beobachtung der Entwicklung an Unfallhäufungsstellen • Laufende Nutzung der Unfalldaten: Nutzung der Unfalldaten im Alltagsgeschäft der 	

	<p>Verkehrs- und Stadtplanung sowie der Straßenverkehrsbehörde; ggf. Einrichtung einer standardisierten Schnittstelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsanzeiger (Dialogdisplays) haben nachweislich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und führen zur besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten; Auswertung von erhobenen statistischen Daten: Verkehrsaufkommen (für den entsprechenden Fahrsteifen bzw. die Fahrtrichtung, Vmax, V85); Einsatzbereich: Streckenabschnitte mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit und sensibler Umfeldnutzung (z. B. Senioreneinrichtungen und Schulen mit höherer Fußverkehrsbedeutung) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Polizei, Verkehrswacht, Kreis/Land	<i>Umsetzungsfrist</i>	Daueraufgabe
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

A.5	Fahrradkompetenzkurse anbieten		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradfahren bei allen Bürgerinnen und Bürgern stärken 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Meistens wird das Fahrradfahren im Kindesalter erlernt, wodurch die Grundlagen für die spätere Nutzung geschaffen werden. Bei vielen Personengruppen ist dies jedoch entweder nicht erfolgt oder mit der Zeit ist das Fahrradfahren verlernt worden. Auch können die Entwicklungen bei den Fahrrädern, zum Beispiel durch Pedelecs oder Lastenräder, es erfordern, die Fähigkeiten aufzufrischen oder neu zu erlernen.</p> <p>Die Stadt Alsfeld kann dazu als Kooperationspartner und koordinierende Stelle zur Verfügung stehen. Neben der Radfahrschule, die über das Schulamt gemeinsam mit der Polizei koordiniert werden muss, können weitergehende Trainings durch die drei aktiven Verbände (ADFC, VCD, BUND) auch durch die Bereitstellung u. a. von Räumlichkeiten und Übungsflächen für Veranstaltungen unterstützt werden.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> Benennung eines Koordinators und Aufbau eines Netzwerks Initiierung, Koordination und ggf. Bewerbung verschiedener Kurse 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrschule für Grundschulkindern koordinieren Jugendverkehrsschule in allen 5. Klassen etablieren Vermittlung von Verkehrsregeln und Radfahrtraining für Zielgruppen (z. B. Ältere, Geflüchtete) Aktionen wie „Radfahren neu entdecken“, E-Lastenrad zum Testen leihen, Neubürgerradtouren und touristische Radtouren Öffentlichkeitsarbeit verbessern 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Polizei, Verkehrsverbände, Vereine	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

A.6 Nette Toilette – Zugang zu Toiletten verbessern			
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Angebots von öffentlichen Toiletten • Kooperation mit privaten Angeboten. 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Das Vorhandensein von ausreichend vielen Toiletten stellt vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen bzw. aufzuhalten. Die Bereitstellung von (mehr) öffentlichen Toilettenanlagen ist besonders im Unterhalt teuer, da durch Vandalismus immer wieder kostenintensive Schäden entstehen. Die Teilnahme an dem Projekt „Nette Toilette“ könnte das Angebot verbessern. Idee dieses Projekts ist es, dass die Kommune einen Teil der Betriebskosten der Toiletten privater Einrichtungen wie Gastronomen und Einzelhändler übernehmen und dafür die Toiletten nutzbar sind. Mit einem Aufkleber werden die teilnehmenden Einrichtungen erkenntlich und weiteres Informationsmaterial informiert über die Standorte (Die nette Toilette 2020). Da besonders im nördlichen Wohnquartier wenig Gastronomie und Einzelhandel vorhanden sind, sollten hier neue Partner (z. B. Kirchengemeinde) gesucht werden.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erneute Prüfung der Teilnahme an dem Projekt „Nette Toilette“ 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Bekanntmachung der öffentlichen Toilette am Regionalmuseum • Angebot von öffentlichen Toiletten verbessern: <ul style="list-style-type: none"> ○ gemeinsam mit Einzelhandel, Gastronomen etc. ○ Grünanlagen (durch Stadt) ○ Bahnhof, Stadthalle, Krankenhaus, Marktplatz(nähe), Busparkplatz, Sporthallen 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Gastronomen, Einzelhandel	<i>Umsetzungsfrist</i>	Daueraufgabe
<i>Kosten</i>	€ € € € € € - € € € € € €	<i>Priorisierung</i>	

A.7	Zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen, Netzlücken identifizieren und schließen		
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr in Alsfeld attraktiv gestalten • Durchgängige Radwegeverbindungen 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Da Lücken im Radverkehrsnetz die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur insgesamt mindern, gilt es, diese zu identifizieren und zu schließen. Zum Teil sind Netzlücken bereits im Rad-Hauptnetz des Landes Hessen verzeichnet. Weitere Netzlücken im Alltagsnetz gilt es zu identifizieren. Für diese sind Maßnahmen zu entwickeln und ggf. attraktive Alternativen anzubieten. Besonders betrifft dies in Alsfeld die Gestaltung des Alltagsroutennetzes sowohl innerhalb der Kernstadt als auch die Anbindung an die Ortsteile.</p> <p>Kann bei der Anbindung der Ortsteile keine eigene Trasse angelegt werden, sind zwei Grundsätze für die Führungsformen anzulegen, die möglichst beide umgesetzt werden sollten: Führung an Hauptverkehrsstraßen für direktes und schnelles Radfahren, Führung im Nebennetz bzw. auf Wirtschaftswegen für ruhiges und sicheres Radfahren.</p> <p>Unter den Maßnahmenpaketen I.1-I.9 wurden bereits Vorschläge gemacht, die einzelne Netzlücken betreffen. Um weitere Netzlücken zu identifizieren, können beispielsweise weitere Bürgerbeteiligungen zum Thema Radnetz stattfinden und ein Radnetz z. B. in Form eines Radverkehrskonzepts entwickelt werden.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Identifizieren der Netzlücken z. B. durch Bürgerbeteiligungen, Mängelmelder • Liste mit Netzlücken/Einzelmaßnahmen zusammenstellen • Priorisierung der Einzelmaßnahmen • Verkehrsrechtliche Maßnahmen prüfen, ggf. Alternative Wegführung benennen und kennzeichnen • Abstimmung möglicher Maßnahmen mit Straßenbaulastträgern 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Netzlücken in Kernstadt und Verbindungen zu allen Stadtteilen identifizieren z.B. durch Bürgerbefragungen /Online-Tools • Einzelmaßnahmen für bekannte Netzlücken zusammenstellen: (Siehe Maßnahmenpakete I.1 – I.9), Radweg Pfefferhöhe • Priorisierung der Maßnahmen und Umsetzung von kurzfristigen Maßnahmen • Wege Beschildern 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittel- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

5.3 Handlungsfeld Kommunikation und Information

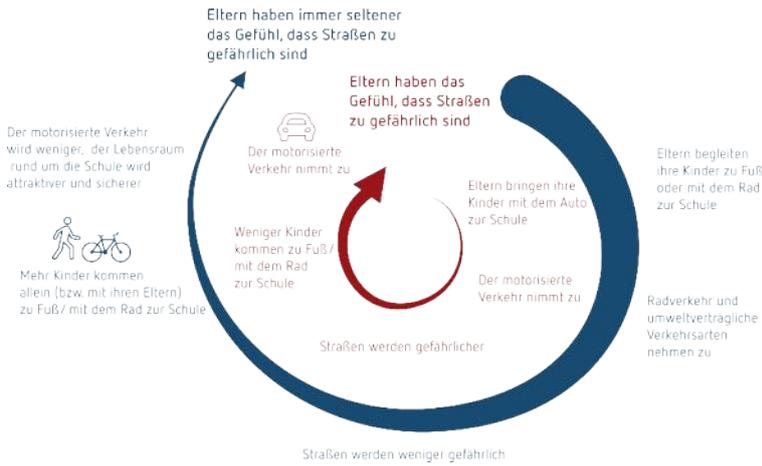
Maßnahmen, die zur Wahrnehmung der Nahmobilität oder bestimmten Nutzergruppen wie z. B. Schulkindern oder Älteren beitragen, sind ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Stellung der Nahmobilität in der Bevölkerung. Hierzu zählt u. a. auch der Nahmobilitäts-Check, der zur Sensibilisierung und Generierung von Aufmerksamkeit auf das Thema beitragen soll. Gleichzeitig kommen der gegenseitigen Rücksichtnahme und dem guten Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer eine besondere Bedeutung zu. Ein Verständnis aller Beteiligten für die jeweilige Situation des anderen ist daher unabdingbar. Häufig fehlt den Verursachern von Hindernissen das Bewusstsein über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen, z. B. durch Gehwegparken, mangelnden Grünschnitt der Einfriedung oder unachtsam aufgestellte Mülltonnen durch sie entstehen (siehe auch Maßnahme A4).

Wirkungsvolle städtische Kampagnen und Aktionen können auf Probleme aufmerksam machen und zur Stärkung der Nahmobilität beitragen (Maskottchen, Marke, Kartenmaterial, Fahrradbotschafter). Neben städtisch konzentrierten Kampagnen können Marketingkonzepte ebenso raumübergreifend angelegt sein wie der Aktionstag des VCD „zu Fuß zur Schule“ oder das „STADTRADELN“ zeigen. Beim „STADTRADELN“ werden Kommunen auf freiwilliger Basis in einen Fahrradwettbewerb zueinander gesetzt – Kommunen bilden Teams und die Kommune, deren Teilnehmende in 21 Tagen am meisten Kilometer zurücklegen, wird prämiert.

Von allgemeinen Informationen in städtischen Medien zu konkreten Themen bis hin zu Info-Ständen bei Veranstaltungen gibt es viele Möglichkeiten, das Thema Nahmobilität stärker ins öffentliche Bewusstsein zu rücken. Durch Social-Media lassen sich bestimmte Zielgruppen wesentlich besser und günstiger erreichen. Die klassischen (lokalen) Massenmedien sollten aber weiterhin genutzt werden. Um in den Dialog mit der Bevölkerung zu treten, ist es notwendig, kontinuierlich Dialog-Bereitschaft zu signalisieren und zu pflegen. Solche Aktivitäten sind mitunter arbeitsintensiv und setzen entsprechende personelle Kapazitäten für dieses Arbeitsfeld voraus.

Tabelle 6: Handlungsfeld Kommunikation und Information

Maßnahmenpaket		Priorität	Akteure	Umsetzungs- horizont	Kostenka- tegorie
K.1	Schulisches Mobilitätsmanagement	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Schulen, Kreis, Polizei	kurz- bis mittelfristig	€ € € € €
K.2	Fokus Schulwegpläne	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Schulen, Polizei	kurz- bis mittelfristig	€ € € € €
K.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, private Akteure	kurzfristig, dann Daueraufgabe	€ € € € €
K.4	Aktionen zur Nahmobilitätsförderung starten	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Kooperationspartner	kurzfristig, Daueraufgabe	€ € € € €
K.5	Zielgruppenorientierte Stadtpläne erstellen	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld, Verbände, Vereine	mittelfristig	€ € € € €
K.6	Internetauftritt Nahmobilität aufbauen	■ ■ ■ ■ ■	Stadt Alsfeld	Daueraufgabe	€ € € € €

K.1	Schulisches Mobilitätsmanagement	
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativen zu Elterntaxis aufzeigen • Kindern und Jugendlichen nachhaltiges, eigenständiges und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten nahebringen 	
Allgemeine Handlungsansätze	<p>Die Anzahl der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, steigt in ganz Deutschland. Viele Eltern halten die Straßen für zu unsicher und trauen Kindern nicht zu, eigenständig zur Schule zu gehen. Ein Ansatz, um die Elterntaxis zu reduzieren, ist die verkehrssichere und kindgerechte Gestaltung der Infrastruktur.</p> <p>Eine andere Möglichkeit ist, kontinuierliche Motivations- und Informationsarbeit für Schüler und Eltern zu leisten. Diese sollte von der Schule geleistet werden und Projekte beinhalten, die die verschiedenen Zielgruppen einbeziehen und ansprechen. Die Schulen sollten von der Stadt Alsfeld (über das Schulamt) darin unterstützt werden. Es empfiehlt sich eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden. Die Verwaltung sollte in dieser Hinsicht eine Initiatorrolle einnehmen.</p>  <p>The diagram is a circular flow chart with a central red circle and an outer blue circle. Text labels are placed around the circles, connected by arrows indicating a clockwise cycle. The central red circle contains: 'Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule' (top), 'Der motorisierte Verkehr nimmt zu' (right), 'Straßen werden gefährlicher' (bottom), and 'Weniger Kinder kommen zu Fuß/ mit dem Rad zur Schule' (left). The outer blue circle contains: 'Eltern haben immer seltener das Gefühl, dass Straßen zu gefährlich sind' (top), 'Eltern haben das Gefühl, dass Straßen zu gefährlich sind' (right), 'Eltern begleiten ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule' (bottom), and 'Der motorisierte Verkehr wird weniger, der Lebensraum rund um die Schule wird attraktiver und sicherer' (left). Small icons of a car, a person walking, and a bicycle are also present.</p>	
Arbeits-schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines Konzeptes zum schulischen Mobilitätsmanagement • Vernetzungsarbeit mit Schulen und Polizei zum Start eines Projektes • Laufende Koordination des schulischen Mobilitätsmanagements bzw. verstärkte Unterstützung 	
Maßnah-menvor-schläge	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der Schulwegpläne zu Kinderstadt(teil)plänen, Koordinierung durch die Verwaltung • Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung: Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projektstage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD) • Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus und CycleTrain: Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen, Einrichtung entsprechender „Haltestellen“/Treffpunkte • Regelmäßige Bewerbung der App Fairschult in Kooperation mit dem Vogelsbergkreis 	

	<ul style="list-style-type: none"> • „Schulisches“ Mobilitätsmanagement auch für die Lehrerschaft, um Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagement (z. B. Dienstrad) ergänzen • Prüfung von Anreizen in der Führerscheinausbildung (z. B. Fahrzeit- und Kostenvergleiche etc.) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Schulen, Kreis, Polizei	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

K.2 Fokus Schulwegpläne			
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> Sichere Schulmobilität, die bevorzugt zu Fuß oder mit dem Rad erledigt wird 		
Allgemeine Handlungsansätze	<p>Schulwegpläne dienen einerseits der Kommunikation von sicheren Schulwegen, andererseits können im Rahmen der Erstellung infrastrukturelle Mängel aufgedeckt werden und so gezielt abgebaut werden. Daher sind bei der Erstellung sowohl die Schule, als auch die Stadtverwaltung Alsfeld und die Polizei zu beteiligen.</p> <p>Die Schulwegpläne zeigen die sichersten Routen aus den Wohngebieten zu den Schulen auf. Durch die so entstehenden Bündelungseffekte steigt auch die Wahrscheinlichkeit, dass Kinder sich auf ihrem Schulweg treffen: dies bedeutet mehr Sicherheit und weitere Vorteile. Sich unsichere Stellen auf den Schulwegen, können diese einerseits gemeinsam bewältigt werden, andererseits durch die Verwaltung prioritär abgebaut werden (siehe Handlungsfeld 1). Begleitende Maßnahmen, wie die Einrichtung von Hol- und Bringzonen, erhöhen die Sicherheit im Schulumfeld (ca. 300m) und stärken die selbstständige Mobilität der Kinder.</p>		
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung von Schulwegplänen für Fußverkehr (Grundschulen) und Radverkehr (weiterführende Schulen) Aktualisierung alle 5 Jahre 		
Maßnahmenvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung und Kommunikation von Elternhaltestellen an geeigneter Stelle (z. B. Parkplatz Stadthalle) Aufnahme von Mängelstellen: kurzfristig kommunizieren, mittelfristig beheben 		
Akteure	Stadt Alsfeld, Schulen, Polizei	Umsetzungsfrist	kurz- bis mittelfristig
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	

K.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement	
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Steuerung der Pendlerverkehre • Verlagerung auf den Umweltverbund, insbesondere Förderung von Radnutzung 	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst Konzepte zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in Unternehmen und Verwaltungen und setzt wie andere Mobilitätsmanagementansätze auf Information und Motivation. Der Anteil der Wege zum Arbeitsplatz ist in der Regel hoch, zusätzlich weisen diese arbeitsorientierten Wege sehr hohe Anteile an Pkw-Fahrten auf.</p> <p>In Alsfeld sind neben den größeren Arbeitgebern, wie das Kreiskrankenhaus und die VR Bank HessenLand eG, auch zahlreiche weitere Unternehmen ansässig, die Pendlerverkehre auslösen. Innerhalb der Stadt gibt es Potentiale Verflechtungen zwischen den Unternehmensstandorten und den Wohnorten zu verlagern, aber auch Stadtgrenzen-überschreitenden Verkehr intermodal im Umweltverbund zu stärken.</p> <p>Darüber hinaus können Unternehmen von einem betrieblichen Mobilitätsmanagement profitieren. Wird der Weg zur Arbeit vermehrt aktiv (zu Fuß oder mit dem Rad) zurückgelegt, kann sich das positiv auf die Gesundheit der Belegschaft auswirken. Verringert sich durch aktives Mobilitätsmanagement die Kfz-Nutzung, können Parkplatzflächen auf dem Unternehmensgrundstück umgenutzt werden. Parken Mitarbeiter momentan in umliegenden Straßenzügen, verringert sich durch ein attraktives Mobilitätsmanagement das Konfliktpotenzial mit den Anliegern.</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ansätze für die Stadtverwaltung • Ansprache von Unternehmen und möglichen Partnern (z. B. ivm, IHK, rmv, NVV) 	
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung als Vorreiter: Maßnahmen aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement werden in der Stadtverwaltung verankert und gestärkt; Koordinierte Beratung durch zentralen Ansprechpartner in der Stadtverwaltung wirkt nach innen (Stadtverwaltung) und nach außen (Unternehmen). Es erfolgt eine aktive, gezielte und kontinuierliche Ansprache der Unternehmen vor Ort, Aktionstage rund um das Fahrrad, Evaluation von Fördermöglichkeiten für Betriebe • Aufzeigen von flexibleren Stellplatzkonzepten bei Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (orientiert an der Stellplatzsatzung) • Nutzung eines Pendlerportals: Pflege durch die Stadtverwaltung im Rahmen des intelligenten Informationsportals, Nutzung durch das Mengengerüst und Abgriff von Synergieeffekten; mobile Nutzung • Mögliche Maßnahmen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Vermittlung überregionaler Programme und Angebote (z. B. mobil.pro.fit, Beratungsangebote der ivm). Steuerbegünstigungen im Bereich Jobrad sind zu kommunizieren. Dazu gehören auch die Betrachtung der Infrastruktur in den Betrieben mit Fahrradparkmöglichkeiten, Duschmöglichkeiten, Abschließen von Zusatzmaterial; Durchführung von Event- und Testveranstaltungen (z. B. E-Bike-Testtage oder -Wochen für Firmenangehörige); Wohnstandortanalysen der Beschäftigten, um Bündelungspotenziale abzufragen; Durchführung von Gesundheitstagen (z. B. AOK); Unterstützung bei der Erarbeitung von Dienstreiserichtlinien; Flotten- und Fuhrparkmanagement; Bewerbung und Bezuschussung des vorhandenen rmv Jobtickets; 	

	übertragbares ÖPNV-Ticket für Dienstfahrten; Angebot von Leasingfahrrädern; E-Mobilität auf dem Firmengelände; Verringerung der Fahrleistung durch Einführung von Homeoffices; flexible Arbeitszeiten und Digitalisierung der Arbeitsplätze		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, private Akteure	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig, dann Daueraufgabe
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

K.4 Aktionen zur Nahmobilitätsförderung starten			
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitswirksame Aktionen bewerben die Nahmobilität • Zum Umstieg motivieren 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Aktionstage bzw. die Durchführung von einer Aktionswoche(n) zur Nahmobilität bietet die Möglichkeit das Thema in der Öffentlichkeit zu platzieren. Es können bereits vorhandene Aktionen gebündelt werden und erhalten so mehr Aufmerksamkeit. Ein längerer Zeitraum (z.B. 3 Wochen) bietet die Chance, dass wiederholt über das Thema berichtet wird und man unterschiedliche Zielgruppen (z. B. Arbeitspendler und Freizeitradfahrer) mit unterschiedlichen Aktionen ansprechen kann.</p> <p>Ein besonderes Augenmerk sollte auf lokal orientierte Alltags- und Freizeitwege gelegt werden, z.B. Schulwege, Einkauf und Hobby/Sport, da besonders im Berufsverkehr viele Pendler mit (zu) langen Strecken nach Alsfeld kommen bzw. aus Alsfeld pendeln.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Planung der Aktionen und Recherche möglicher übergeordneter Formate • Stadtverwaltung Alsfeld als Initiator: Kooperationspartner gewinnen (Aktionstage, Neubürgerfahrräder etc.) und bei Bedarf Aktion selbst Organisieren (z.B. Stadtradeln) 		
<i>Beispiele</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Internationaler Aktionstag „Zur Fuß zur Schule“ an den Grundschulen • Hessen-weite Aktion „Schulradeln“ an den weiterführenden Schulen, ggf. auch berufsbildenden Schulen (z.B. May-Eyth-Schule) • Aktion „Stadtradeln“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“ initiieren • Testweiser Verleih von Lastenrädern für Privatpersonen sowie für Händler (mit AFCD/VCD) • Rad- und Wandertouren in und um Alsfeld mit Fokus auf die anerkannte Erholungsfunktion und den Vogelsbergkreis (mit AFCD/VCD) • Mobile (Selbsthilfe)-Fahrradwerkstatt z.B. am Marktplatz (z.B. Tourismusbüro) • Fahrradführerschein und Radfahrersicherheitstraining/ -schulungen in Kooperation mit der Polizei und der Verkehrswacht Vogelsberg-Kreis anbieten • Trassenfrühstück, Radfrühstück oder vergleichbare Erlebnisaktionen 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld, Kooperationspartner	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig, Daueraufgabe
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

K.5 Zielgruppenorientierte Stadtpläne erstellen			
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Orientierung, Lesbarkeit und den Nutzen der Karten erhöhen • Pläne ermöglichen zudem die Priorisierung von Maßnahmen entlang der Routen 		
Allgemeine Handlungsansätze	<p>Um den Anforderungen verschiedener Zielgruppen (z.B. Kinder, Ältere, Touristen) im gesamten Stadtgebiet gerecht zu werden, bietet es sich an Routen zu entwickeln, die die wichtigsten Verbindungen dieser Zielgruppen abbilden. Damit stellen diese Routen eine Priorisierung der anstehenden Maßnahmen dar und sind damit zum einen ein Instrument der Planung und zum anderen bilden sie ein Minimalnetz von durchgehenden komfortablen sowie sicheren Fuß- und Radwegverbindungen.</p> <p>Dabei umfassen Stadtpläne für bestimmte Zielgruppen unterschiedliche Themenschwerpunkte, z.B. Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten oder Freizeiteinrichtungen. Da sich einzelne zielgruppenrelevante Informationsbedarfe überlagern können, kann neben Printmaterialien ein online-basiertes Tool erstellt werden, in dem die unterschiedlichen Informationen nach Bedarf abgerufen werden können.</p> <p>Zur Förderung des Freizeitverkehrs zu Fuß und mit dem Rad rücken Freizeitrouten und Fernradwege in den Fokus. Kooperationen zur Finanzierung der touristischen Stadtpläne mit privaten Partnern, wie beispielsweise Hotels und Restaurants, sind denkbar.</p>		
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung von Routen in Abstimmung mit den Vertretern der Zielgruppen • Definition von Standards und den zielgruppenspezifischen Daten • Entwickeln bzw. Überarbeiten geeigneter Stadtpläne • Umsetzung der Maßnahmen, begleitende Öffentlichkeitsarbeit 		
Maßnahmenvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> • Aktualisierung des in Alsfeld bereits bestehenden Stadtplan für Kinder (Informationen bzw. Inhalte, ansprechende Gestaltung, Lesbarkeit) • Erstellung von Stadtplänen für die Zielgruppe Mobilitätseingeschränkte (Alsfeld Barrierefrei): <ul style="list-style-type: none"> ○ Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (abgesenkte Querungen, Toiletten, Parkplätze) ○ Sehbehinderte (Kontraste, Braille-Schrift, sichere Querungen) ○ Senioren (Sitzmöglichkeiten, Steigungen, Nahversorgung/Ärzte) ○ Denkmalkarte für Touristen • Begleitung durch infrastrukturelle Maßnahmen (siehe auch Handlungsfeld Infrastruktur), z.B. durch Gestaltung der Kreuzungsbereiche, Gehwegaufweitungen für Stadtmobiliar, Toiletten, Spielgeräte • Optimierung der Zugänglichkeit der Pläne, bestmöglich mit individuell einstellbaren Items: z.B. Download auf der Stadthomepage, Wohnmobilstellplatz, Verteilung in Schulen etc. • Verweis auf bestehende Routenplaner im Radnetz 		
Akteure	Stadt Alsfeld, Verbände, Vereine	Umsetzungsfrist	mittelfristig
Kosten	€ € € € €	Priorisierung	

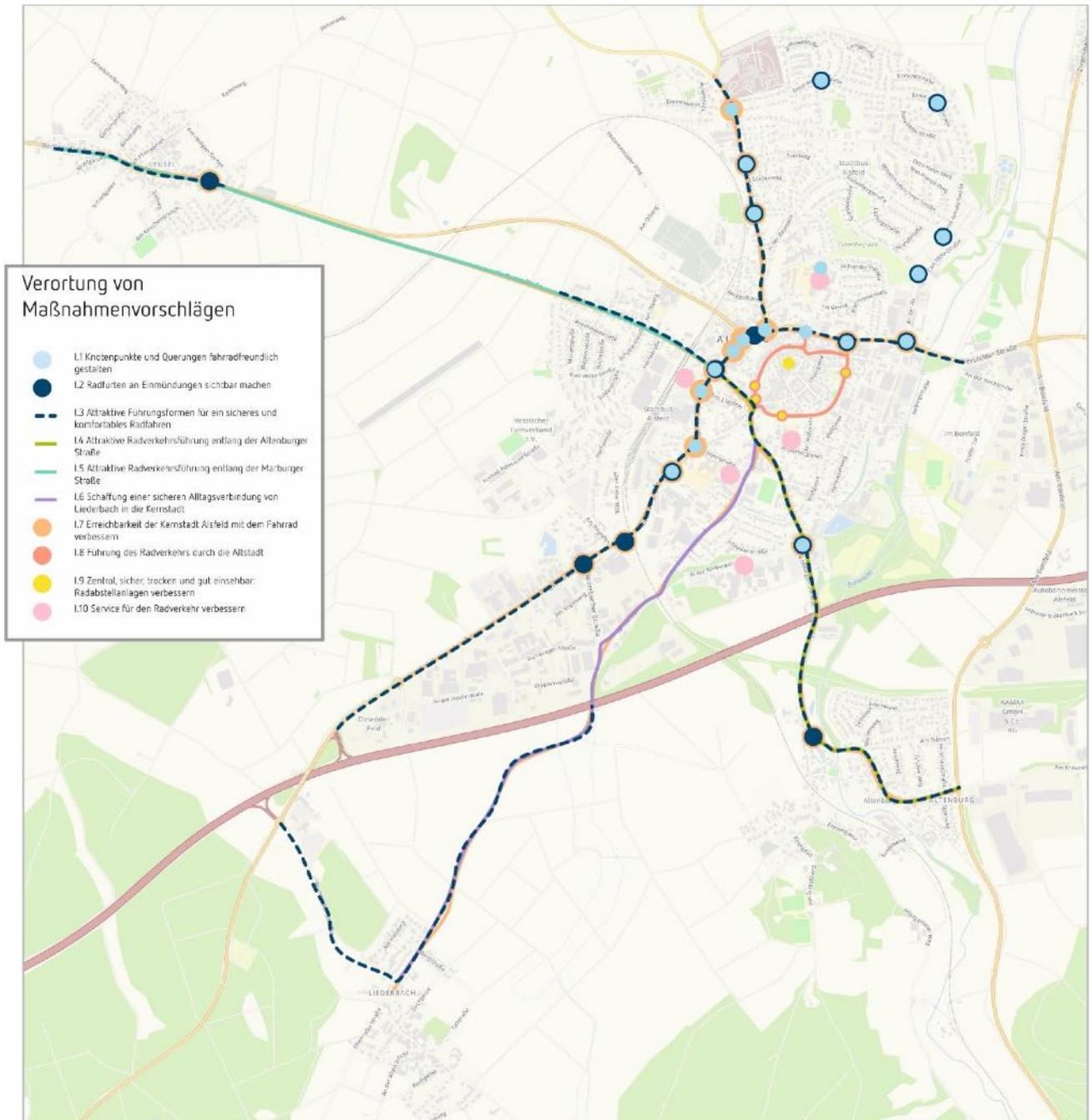
K.6 Internetauftritt Nahmobilität aufbauen			
<i>Zielsetzung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlicher, Ansprechender Internetauftritt • Lust auf zu Fuß Gehen und Radverkehr machen • Aktuelle Informationen bereitstellen • Möglichkeit für Anregungen und Fragen bieten 		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Ein attraktiver städtischer Internetauftritt zum Thema Nahmobilität kann die verbesserte Bereitstellung von Informationen mehr Menschen dazu bewegen, das Rad zu nutzen oder mehr zu Fuß zu gehen. Oftmals, gerade für Neubürgerinnen und Neubürger, sind Angebote, gute Radwegeverbindungen und der bestehende Mängelmelder nicht bekannt. Darüber hinaus kann eine Internetseite Lust machen, in Alsfeld „auf- bzw. umzusatteln“.</p> <p>Auf der Internetseite sollen die Vorteile des Rad- und Fußverkehrs kommuniziert und Vorschläge für Alltags- oder Freizeitrouten gegeben werden. Außerdem kann auf besondere Aktionen wie Wettbewerbe, Fahrradaktionstage, lokale Dienstleister rund ums Fahrrad oder „neue“ Themen des Radverkehrs hingewiesen werden. Die Seite kann auf vorhandene Angebote wie z.B. dem Mängelmelder, hinzuweisen bzw. zu verlinken und bündelt damit die Angebote.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle und Informationen festlegen und auf positive Botschaften verständigen • Einbindung in den vorhandenen Internetauftritt klären, Verknüpfungen ermitteln • Verantwortlichen für Erstellung und Pflege des Internetauftritts festlegen 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Internetauftritts zur Nahmobilität • Pflege der Internetseite • Smart-City-Ansätze und neue Infrastrukturen kommunizieren (Ladestationen, Routenplaner etc.) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Alsfeld	<i>Umsetzungsfrist</i>	Daueraufgabe
<i>Kosten</i>	€ € € € €	<i>Priorisierung</i>	

5.4 Maßnahmenübersicht

Der vorliegende Nahmobilitätsplan stellt das Ergebnis des Nahmobilitäts-Checks dar und fasst die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zur Förderung der Nahmobilität zusammen. Die Prüfung und Umsetzung obliegen nun der Kommune. Zur Umsetzung sollten intern Arbeitsschritte und Priorisierung festgelegt werden und darauf aufbauend Fördermittel beantragt und notwendige Haushaltsmittel angemeldet werden. Die Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Hessen sowie die entsprechende Durchführungsverordnung liegen seit Ende August 2017 vor. Aktuell gilt der Durchführungserlass von September 2020.¹⁰ Einige der Maßnahmen können möglicherweise auch aus anderen Fördermitteln finanziert werden (z.B. Fördermaßnahmen Klimaschutz). Überdies ist denkbar, dass für einzelne Maßnahmen auch Projektpartner gefunden werden können. In den folgenden Maßnahmenplänen ist das Ergebnis des Nahmobilitäts-Checks verortet.

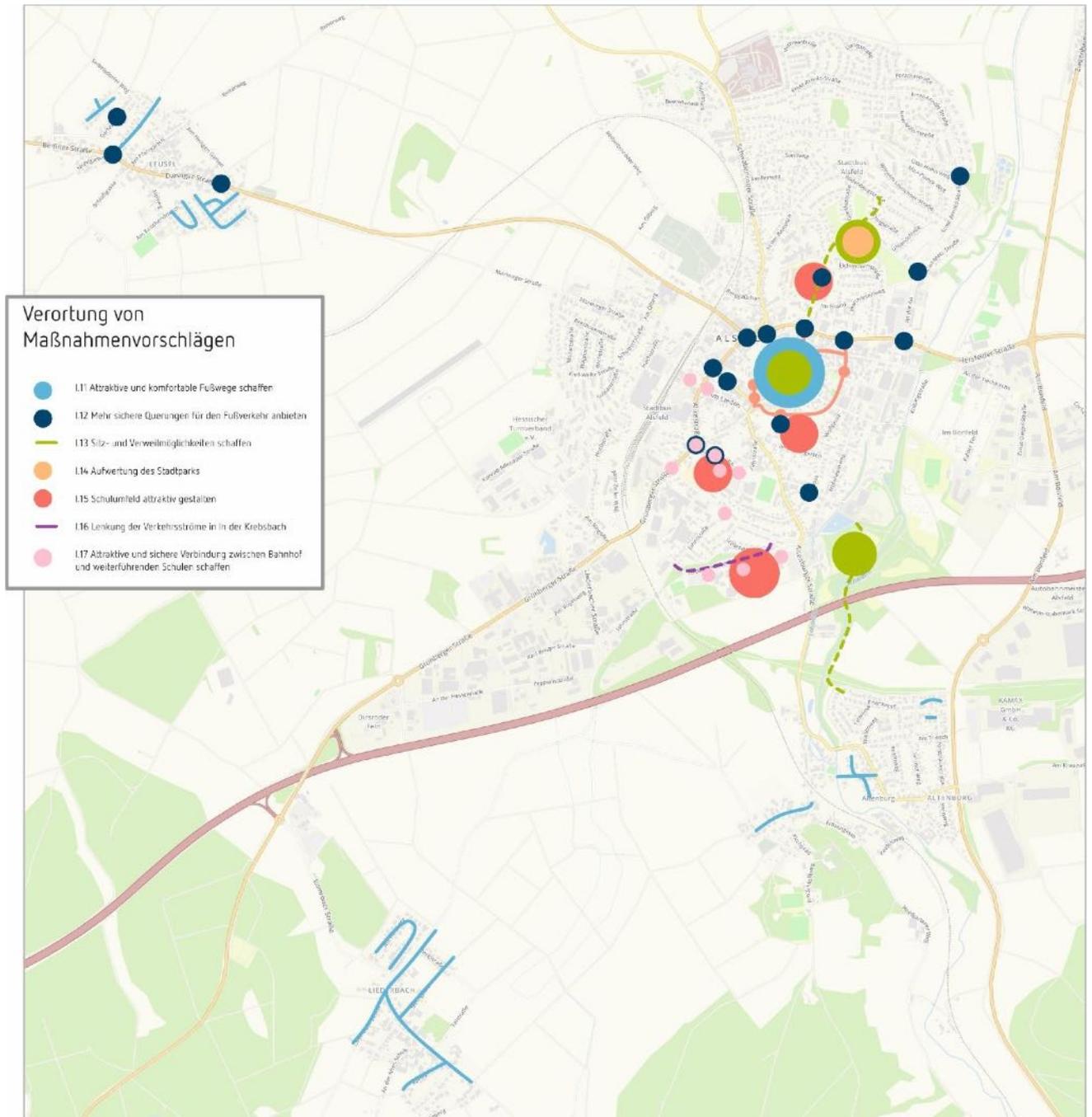
¹⁰ Aktuelle Informationen zu den Förderrichtlinien werden z. B. unter <https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/> zur Verfügung gestellt.

Abbildung 75: Verortung der Maßnahmenvorschläge zur Radverkehrsinfrastruktur



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

Abbildung 76: Verortung der Maßnahmevorschläge zur Fußverkehrs- und Schulwegeinfrastruktur



Quelle Planersocietät; Kartengrundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten © OpenStreetMap.org und Mitwirkende

Mit Starterprojekten beginnen

Mit den Starterprojekten können vergleichsweise leicht und schnell Projekterfolge erzielt werden. Die vorgeschlagenen Projekte wurden danach ausgesucht, dass es sich – losgelöst von der im Workshop vorgenommenen Priorisierung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer – um gut lösbare, kleinere Maßnahmen handelt. Gleichwohl sind auch diese Maßnahmen noch politisch zu diskutieren und im Detail weiter auszuarbeiten. Die folgenden Starterprojekte sind als Vorschlag zu verstehen.

Radverkehr

- Einrichtung der vorgeschlagenen Fahrradstraße
- Öffnung von Einbahnstraßen z.B. Hersfelder Straße
- Angebot an Radabstellanlagen verbessern

Schulwege

- Schulwegepläne aktualisieren und ergänzen
- Schulisches Mobilitätsmanagement erweitern
- Aufwertung des Stadtparks

Integrierte Bewertung

Viele der Maßnahmen weisen Wechselwirkungen auf beziehungsweise potenzieren sich gegenseitig. Zentral sind die Starterprojekte auf deren Umsetzung aufbauend die nächsten Schritte folgen sollten. Zentral ist, dass die Stadt Alsfeld außerhalb des übergeordneten Straßennetzes die Sicherheit der Nahmobilität stärker vor die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs stellen sollte, um diese nachhaltig zu fördern. Wesentliche Defizite zeigen sich in der sicheren Führung des Radverkehrs, insbesondere in Anbindung an die Stadtteile. Wird dem Fußverkehr – auch reagierend auf die Bedürfnisse von Schülern – und dem Radverkehr ein sicheres und komfortables Netz angeboten, so wird sich auch das Nahmobilitätsklima verbessern. Ergänzende kommunikative Maßnahmen können jedoch die Verbesserung des Netzes begleiten, um neben einer Förderung der Nahmobilität auch für ein Miteinander im Verkehr in Alsfeld zu werben.

Förderung der Nahmobilität als Daueraufgabe

Damit die Förderung der Nahmobilität dauerhaft in der Verwaltung verankert wird, sollte eine regelmäßige Evaluation bzw. Fortschreibung des Nahmobilitätsplan (zweijähriger Evaluationszyklus) vorgesehen werden. Die Evaluation sollte dazu dienen, den Stand der Maßnahmenumsetzung zu prüfen, neue Entwicklungen und Maßnahmen aufzunehmen sowie die Priorisierung gegebenenfalls anzupassen – gerade auch mit Blick auf mögliche neue Fördermöglichkeiten.

6 Fazit und Ausblick

„Nah. Mobil. Fertig. Los.“ – die Stadt Alsfeld ist dem Aufforderungscharakter der hessischen Nahmobilitätsstrategie gefolgt und hat den Nahmobilitäts-Check erfolgreich absolviert. Dieser Prozess war aber vor allen Dingen eine Bestandsaufnahme eine Sensibilisierung dafür, welche Aufgaben und Handlungsfelder bearbeitet werden sollten. Das ist auch das Verständnis einer strategischen Förderung von Nahmobilität, wie es das Land Hessen anstrebt – und es ist auch klar geworden, dass die verantwortlichen Akteure in Alsfeld den Nahmobilitäts-Check nicht als Einmal-Aktion, sondern als einen willkommenen Anlass und Auftakt zu einer umfassenden Förderung des Fuß- und Radverkehrs verstanden haben.

Auf der Grundlage der formulierten Handlungsfelder werden insgesamt über 30 Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Vorschläge basieren auf der gemeinsamen Diskussion mit den Akteuren. Es wurden zudem nicht nur Handlungsbedarfe und Defizite aufgedeckt, sondern auch solche Angebote und Bausteine identifiziert, die in Alsfeld bereits in die richtige Richtung weisen und weiteren Rückenwind gebrauchen bzw. im Sinne eines „Stärken stärken“ fortgeführt werden können. Für die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in Alsfeld werden häufig Flächen für die Nahmobilität benötigt, diese sind in bebauten Strukturen oft knapp und stehen in Konkurrenz zu unterschiedlichen Nutzungen. Hierbei muss abgewogen werden, welche Nutzung und Verkehrsart in Zukunft in Alsfeld den Vorrang erhalten soll. Um diesen Prozess und die Förderung der Nahmobilität zu unterstützen empfiehlt sich zudem, ein gesamtstädtisches und verkehrsartenübergreifendes Konzept zu erstellen.

Der Nahmobilitäts-Check ist somit ein Einstieg in die Förderung der Nahmobilität und ein gutes Instrument zur Sensibilisierung für die Belange des Fuß- und Radverkehrs. Viele Akteure waren bei den Veranstaltungen des Nahmobilitäts-Checks eingebunden, so dass davon auszugehen ist, dass sich im weiteren Prozess Fürsprecher für das Thema Nahmobilität finden lassen.

Quellenverzeichnis

- ADAC (2018) – Allgemeiner deutscher Automobil-Club e. V. (Hrsg.):** Das Elterntaxi an Grundschulen – Ein Leitfaden für die Praxis; München.
- ADAC (2019) – Allgemeiner deutscher Automobil-Club e. V. (Hrsg.):** Mobilität erfahren: Der ADAC Schulwegratgeber; München.
- ADFC (2019) – Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club e. V.:** ADFC Fahrradklima-Test 2018 – Städteranking, abrufbar unter <https://fahradklima-test.adfc.de/ergebnisse#c5575>; Zugriff im August 2020.
- AppAdvice (2020):** Die Neue Mitfahr-App für Schülerinnen und Schüler, abrufbar unter <https://appadvice.com/app/fairschult/1403005467>; Zugriff im August 2020.
- bast (2019) – Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.):** Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach.
- BBSR (2018) – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.):** Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Poster der Abschlussveranstaltung im Vogelsbergkreis, abrufbar unter <http://www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de/modellregionen/vogelsbergkreis/plakate-vogelsbergkreis/>; Zugriff im August 2020.
- BMVI (2015) – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.):** Familienmobilität im Alltag. Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Schlussbericht des Projektes „Determinanten und Handlungsansätze der Familienmobilität“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; Berlin.
- BKG (2020) – Bundesamt für Kartographie und Geodäsie:** Kostenfreie Geodaten und Webdienste, INSPIRE-konforme Webdienste und Kartendownloads, abrufbar unter <https://gdz.bkg.bund.de/index.php/default/open-data.html>; Zugriff im Juli 2020.
- Die nette Toilette (2020):** Gute Gründe für die nette Toilette, abrufbar unter <http://www.die-nette-toilette.de/gute-gruende-fuer-die-nette-toilette.html>; Zugriff im September 2020.
- FGSV (2002a) – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen; Köln.
- FGSV (2002b) – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):** Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete; Köln.
- FGSV (2006) – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen; Köln.
- FGSV (2010) – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; Köln.
- FGSV (2011) – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen; Köln.

- Fußverkehr Schweiz (2009) (Hrsg.):** Sicher zur Schule – Sicher nach Hause – das ABC der Schulwegsicherung; Zürich.
- Gehl, Jan (2015):** Städte für Menschen, 2. Auflage; Berlin: Jovis.
- Gießener Allgemeine (2020):** Sicher auf gelben Füßen, abrufbar unter <https://www.giessener-allgemeine.de/hessen/sicher-gelben-fuessen-13433363.html>; Zugriff im August 2020.
- Grilloschule (2020):** Kinderstadtteilplan, abrufbar unter https://www.grilloschule.de/fileadmin/user_upload/grilloschule/inhaltsbilder/Stadtteilplan/KStP_Grilloschule_Plan.pdf; Zugriff im Juli 2020.
- ivm (2018) – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (Hrsg.):** Schulisches Mobilitätsmanagement – Sicherer und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche; Frankfurt am Main.
- IVS (2013) – Institut für Verkehrssicherheit gGmbH (Hrsg.):** Schul- und Spielwegsicherheit – Ein Leitfaden für Lehrkräfte, Eltern und Planer; Oberkrämer.
- MWEVL (2017) – Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.):** Nahmobilitätsstrategie für Hessen; Wiesbaden.
- MWEVL (2018) – Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.):** Handbuch Nahmobilitätschecks; Wiesbaden.
- MWEVW (2019) – Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.):** Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen; Wiesbaden.
- Openrouteservice (2020):** Classic maps client, abrufbar unter <http://maps.openrouteservice.org/>; Zugriff im September 2020.
- Scheiner, Prof. Dr. Joachim (2019):** Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte, abrufbar unter https://content.sciendo.com/view/journals/rara/77/5/article-p441.xml?language=de&tab_body=fullHtml-75008; Zugriff im August 2020.
- Stadt Alsfeld (2018a):** Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept; Alsfeld.
- Stadt Alsfeld (2018b):** Klimaschutzteilkonzept für die Stadt Alsfeld; Alsfeld.
- Stadt Alsfeld (o. J.):** Schulwegepläne der Stadt Alsfeld.
- Stadt Frankfurt (2020):** Schulwegpläne, abrufbar unter <https://frankfurt.de/themen/arbeitsbildung-und-wissenschaft/bildung/schulen-in-frankfurt-am-main/schulweg-und-schuelerbefoerderung/schulwegplaene>; Zugriff im September 2020.
- Statistik Hessen (2020):** Bevölkerungsstand, abrufbar unter <https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen>; Zugriff im September 2020.
- UBA (2018) – Umweltbundesamt (Hrsg.):** Quartiersmobilität gestalten – Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen; Dessau-Roßlau.

UBA (2020) – Umweltbundesamt: NO₂-Grenzwertüberschreitungen 2018/2019, abrufbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/dokumente/no2-ueberschreitungen_staedte_2019_stand_28.05.2020.pdf; Zugriff im August 2020.

UDV (2013) – Unfallforschung der Versicherer (Hrsg.): Jahresbericht 2013 – Mehr Sicherheit im Straßenverkehr; Berlin.

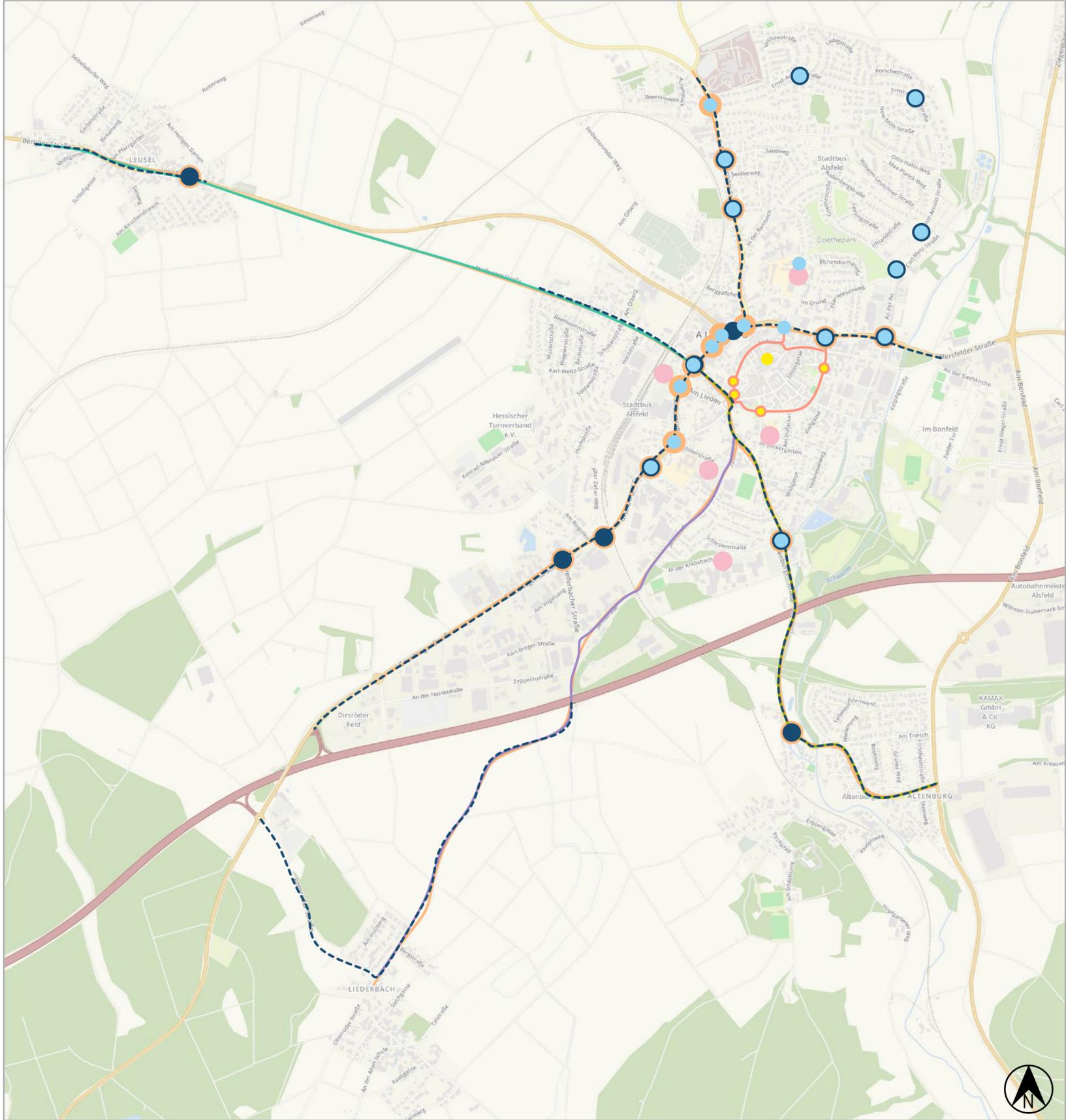
UKRLP (o. J.) – Unfallkasse Rheinland-Pfalz (Hrsg.): Wege zum Verkehrssicherheitsprojekt „Gelbe Füße“ für Grund- und Förderschulen; Andernach.

Verkehrswacht Hessen (2018): Schulwegsicherung, abrufbar unter: https://verkehrswachthesen.de/files/vwh_ordner/images/Projekte%20und%20Aktionen/7_schulwegsicherheit-2018/degerfeldschulebutzbach.pdf, Zugriff im August 2020.

7 Anhang

Nahmobilitäts-Check Stadt Alsfeld

Verortung der Maßnahmevorschläge zur Radverkehrsinfrastruktur

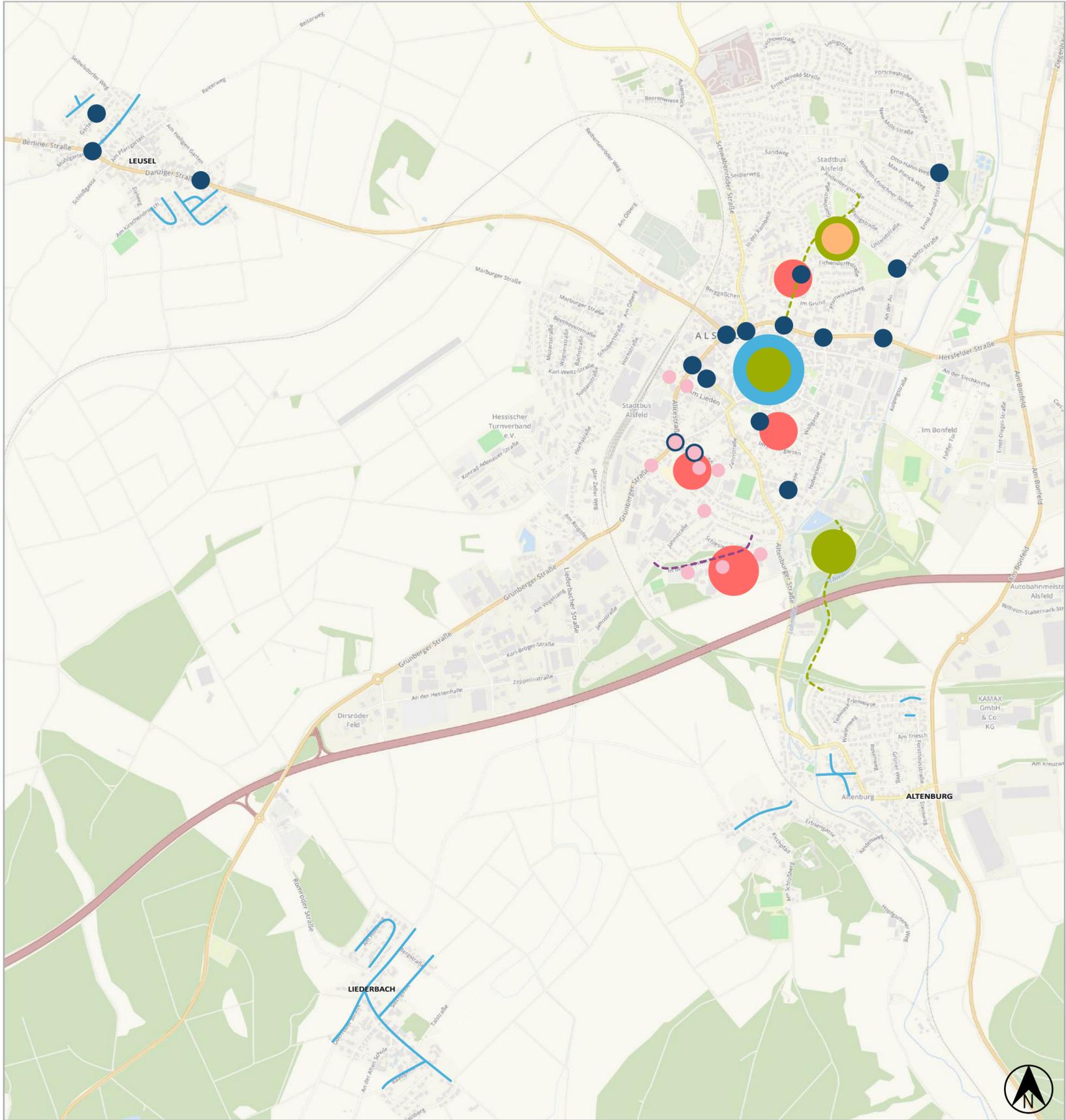


- I.1 Knotenpunkte und Querungen fahrradfreundlich gestalten
- I.2 Radfurten an Einmündungen sichtbar machen
- I.3 Attraktive Führungsformen für ein sicheres und komfortables Radfahren
- I.4 Attraktive Radverkehrsführung entlang der Altenburger Straße
- I.5 Attraktive Radverkehrsführung entlang der Marburger Straße
- I.6 Schaffung einer sicheren Alltagsverbindung von Liederbach in die Kernstadt
- I.7 Erreichbarkeit der Kernstadt Alsfeld mit dem Fahrrad verbessern
- I.8 Führung des Radverkehrs durch die Altstadt
- I.9 Zentral, sicher, trocken und gut einsehbar: Radabstellanlagen verbessern
- I.10 Service für den Radverkehr verbessern

Grundlage: © MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler.
Kartendaten: © OpenStreetMap.org und Mitwirkende
Stand: Juli 2021

Nahmobilitäts-Check Stadt Alsfeld

Verortung der Maßnahmevorschläge zur Fußverkehrs- und Schulwegeinfrastruktur



- I.11 Attraktive und komfortable Fußwege schaffen
- I.12 Mehr sichere Querungen für den Fußverkehr anbieten
- I.13 Sitz- und Verweilmöglichkeiten schaffen
- I.14 Aufwertung des Stadtparks
- I.15 Schulumfeld attraktiv gestalten
- I.16 Lenkung der Verkehrsströme in In der Krebsbach
- I.17 Attraktive und sichere Verbindung zwischen Bahnhof und weiterführenden Schulen schaffen

Grundlage: © MapOSMatic/OCitySMaP-Entwickler.
Kartendaten: © OpenStreetMap.org und Mitwirkende
Stand: Juli 2021