



**HAIGER**  
traditionell · kreativ · visionär



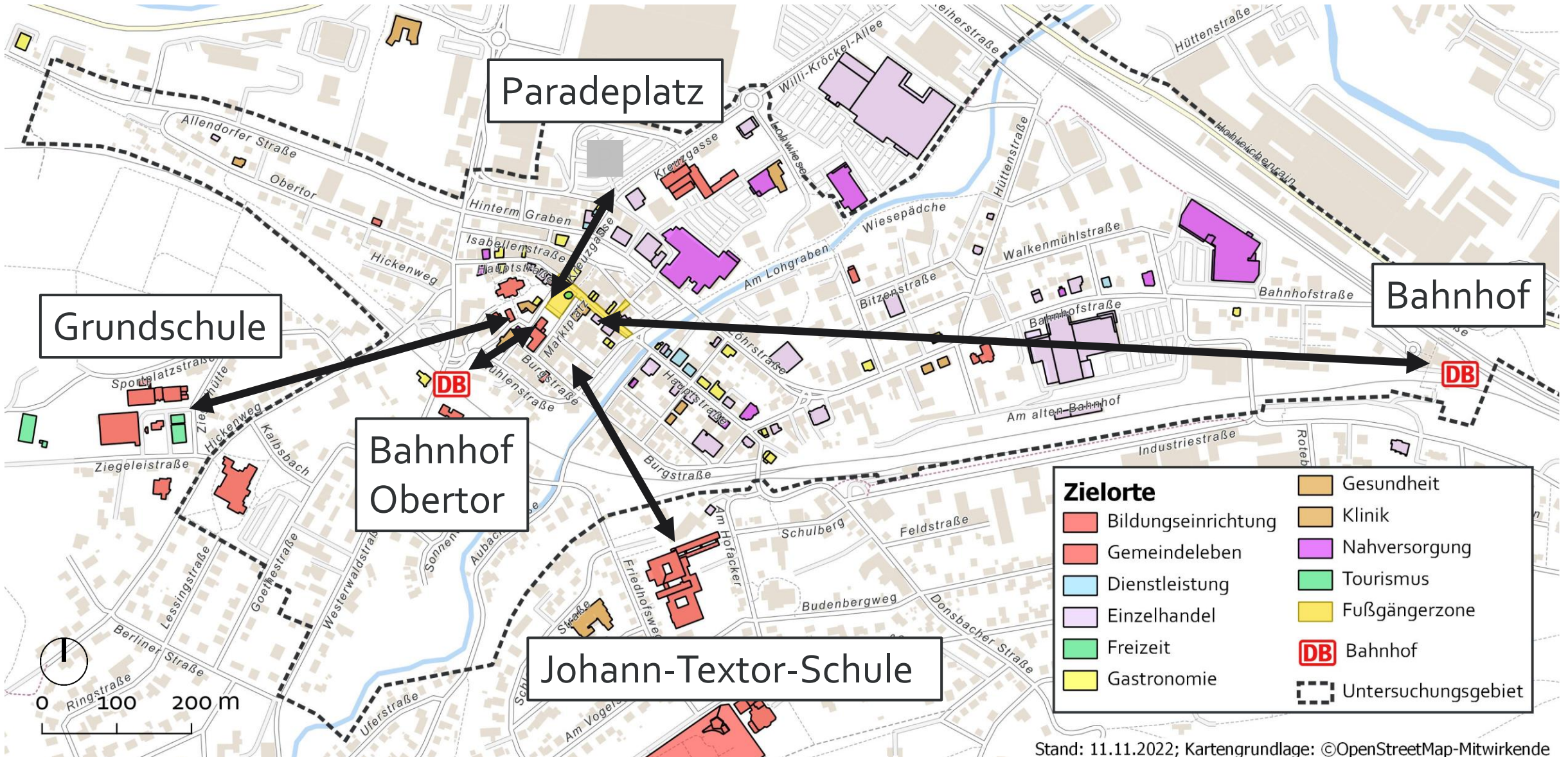
Andreas Schmitz

# Teilräumliches Mobilitätskonzept Haiger

Rathaus Haiger | 17.05.2023



# Zielorte für den Fußverkehr





# Bahnhofstraße



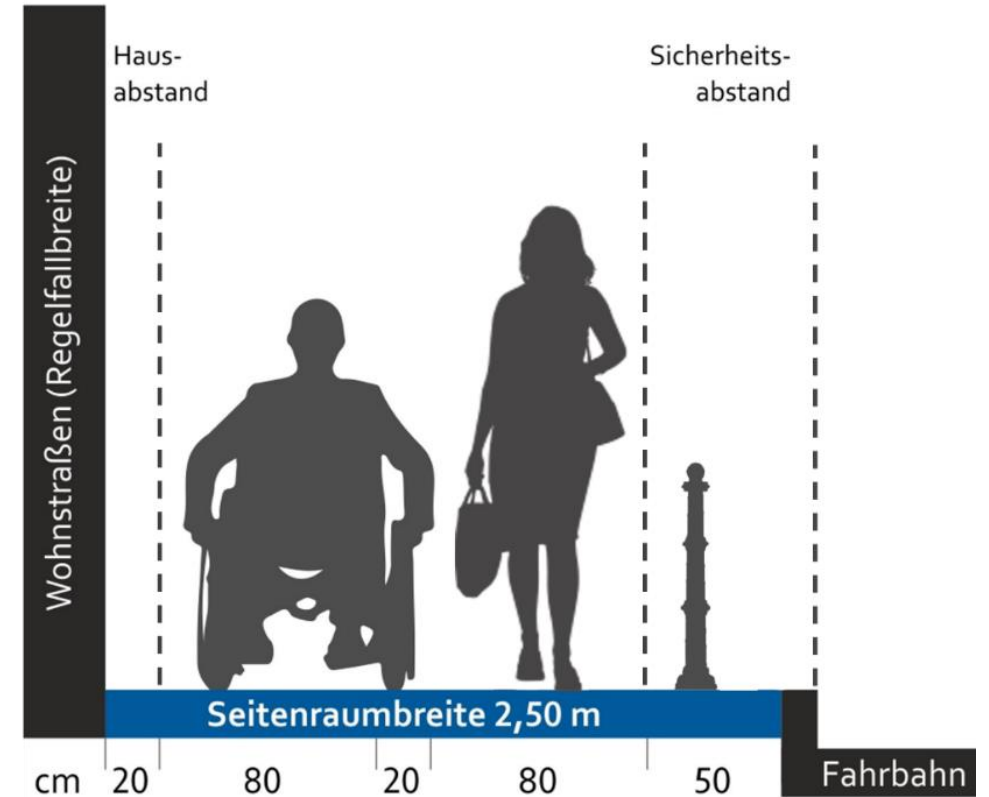






# Radverkehr auf Gehwegen

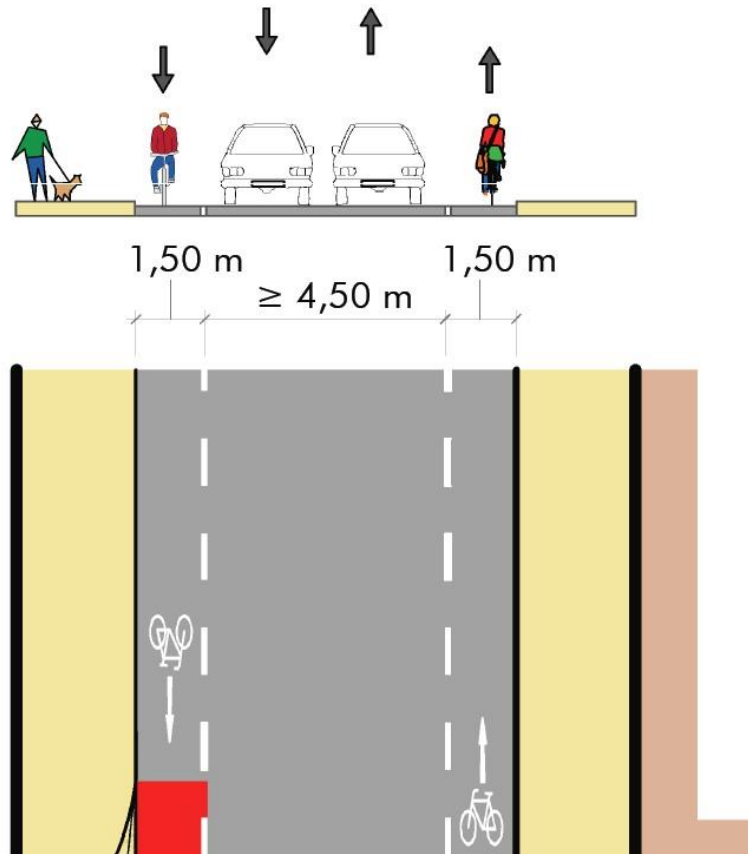
- Bei zunehmendem Radverkehr mehr Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr
- Bei Gehweg „Rad frei“ soll Radverkehr Schrittgeschwindigkeit fahren, tatsächlich große Geschwindigkeitsunterschiede:  
Fuß 3-5 km/h      Rad  $v_{85} \sim 18$  km/h



Quelle: FGSV; Empfehlungen für Fußgänger-  
verkehrsanlagen (EFA), Köln 2002

# Schutzstreifen/Radfahrstreifen

Führung auf Schutzstreifen  
innerorts bei beengten Verhältnissen

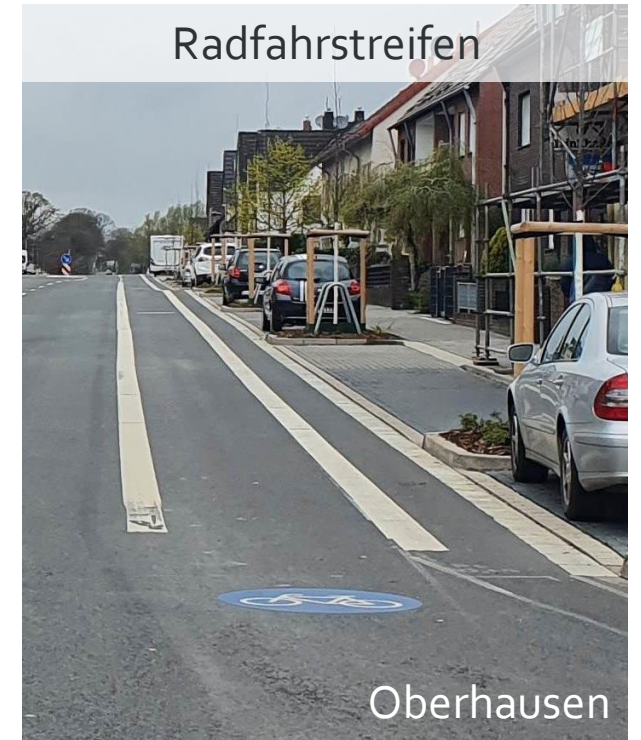


Quelle: AGNH; Radnetz Hessen, Qualitätsstandards und Musterlösungen (Musterblatt RV-4)



- In Ausnahmefällen von Kfz befahrbar
- Mindestens 1,50 m breit + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- 1,50 m Überholabstand

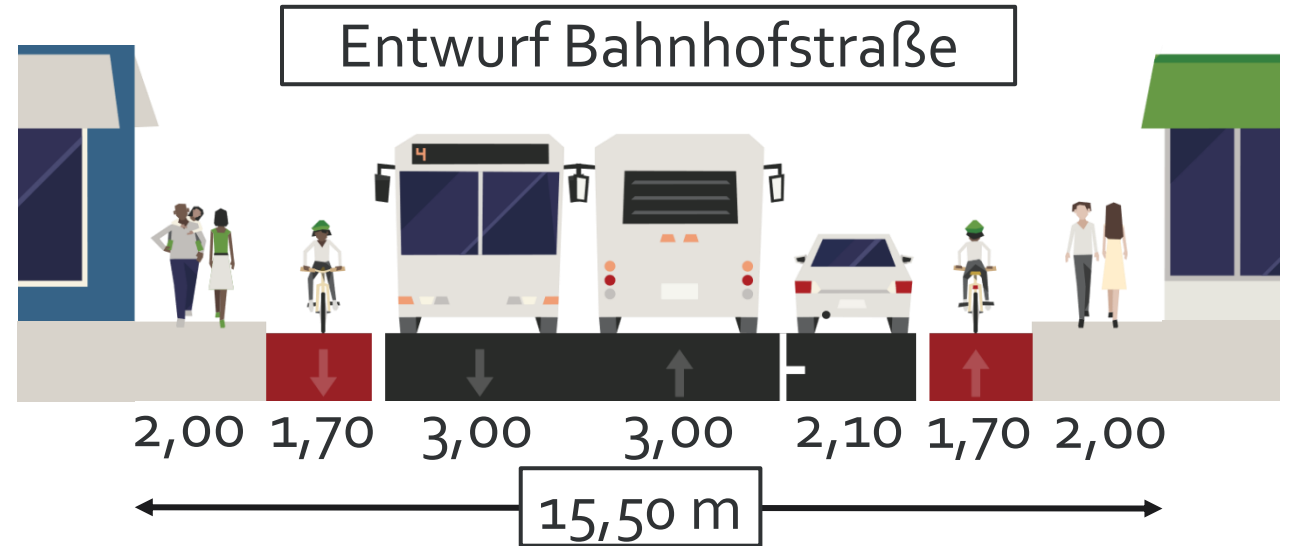
1: Deutscher Verkehrssicherheitsrat; Sicherer Radverkehr auf Schutzstreifen



- Von Kfz nicht befahrbar (außer zu Parkständen)
- Mindestens 1,85 m breit + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz

# Geplante Änderungen der Regelwerke

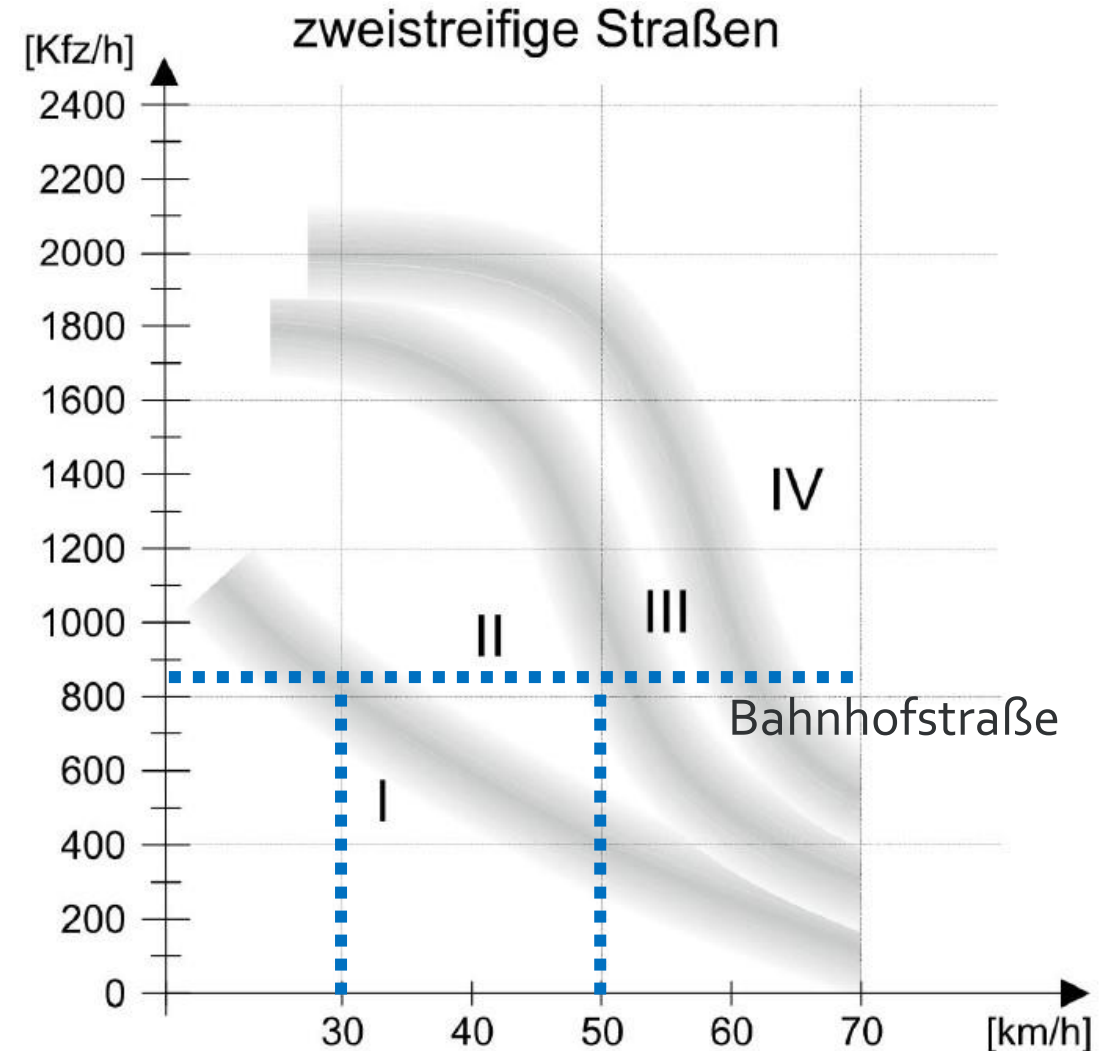
- 2,50 m Gehweg jetzt Mindestbreite, nicht mehr Regelbreite
- Gemeinsame Führung von Fuß und Rad nur in Ausnahmefällen, nicht auf Hauptverbindungen
- Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz mindestens 0,75 m, auch bei Schutzstreifen
- Radwege (von Fahrbahn/parkenden Kfz durch Trennstreifen getrennt) mindestens 2,00 m breit
- Bei häufiger Begegnung Bus / Bus Fahrbahnbreite 7,00 m (Mindestmaße für Begegnung Bus/ Bus von 6,00 m sind nicht mehr anzuwenden)
  - In Bahnhofstraße Spitzenstunde 14 Bus in beide Richtungen
  - Tagsverkehr 6 Bus/h in beide Richtungen





# Führungsformen Radverkehr Belastungsbereiche

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)</li> </ul>
II	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutzstreifen</li> <li>- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrstreifen</li> <li>- Radweg</li> <li>- gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>



Quelle: FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, S.18f



# Bahnhofstraße – Tempo 30

- § 45 StVO Verkehrszeichen:

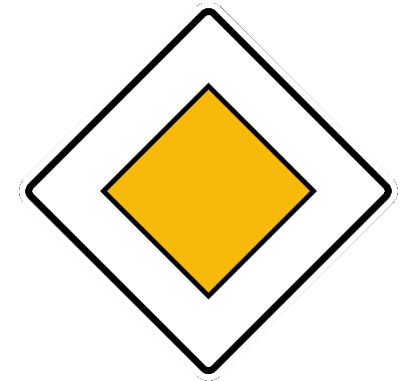
*„[...] Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht.“*

Tempo 30 auf Vorfahrtsstraße nur bei z.B. Kindergarten

- VwV StVO zu Zeichen 301 Vorfahrt:

*„[...] das Zeichen 301 nicht häufiger als an drei hintereinander liegenden Kreuzungen oder Einmündungen zu verwenden“*

- Liberalisierung zu Tempo 30 innerorts ist zu erwarten



Z 306 StVO  
„Vorfahrtsstraße“

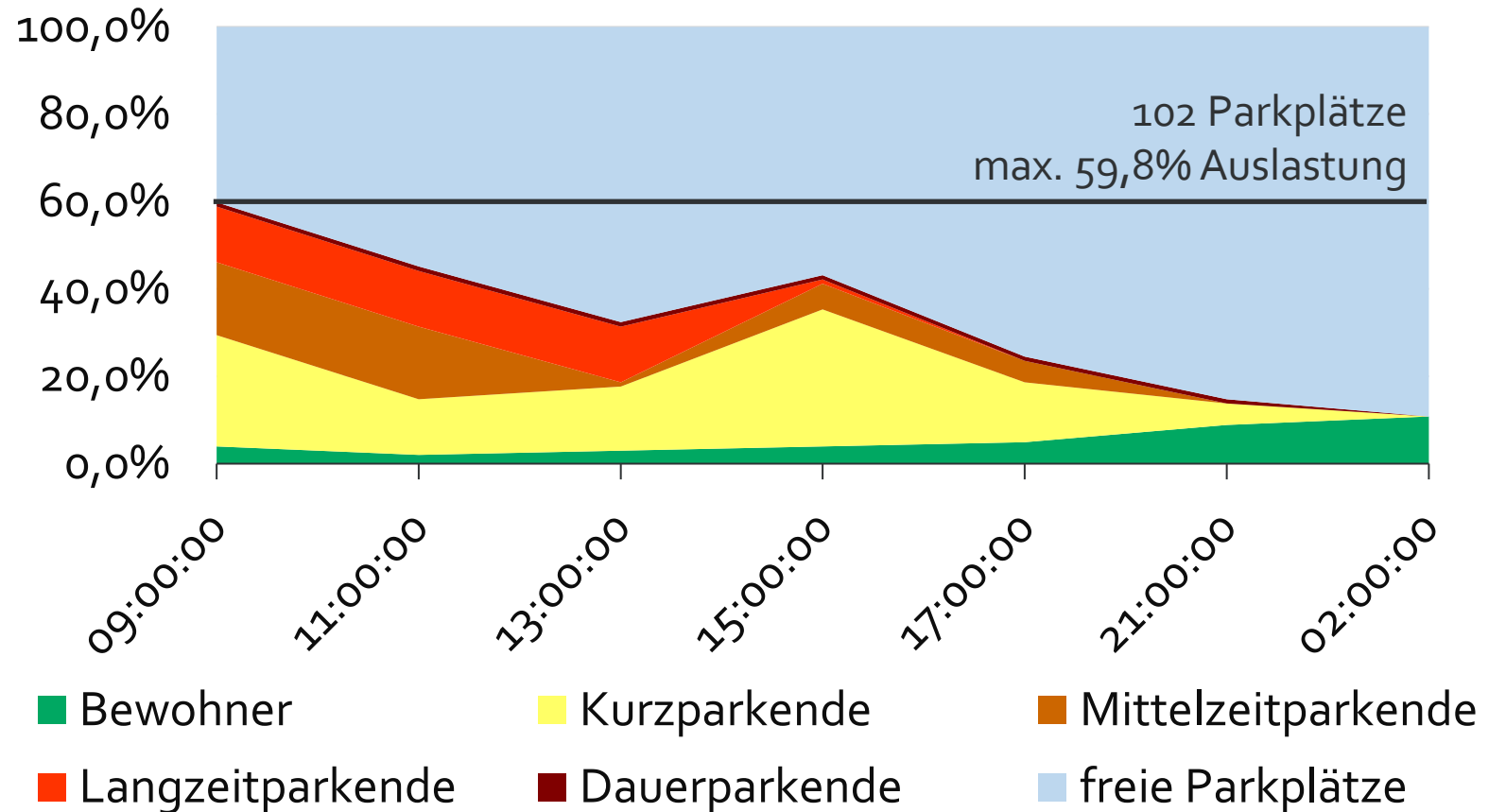


Z 301 StVO  
„Vorfahrt“



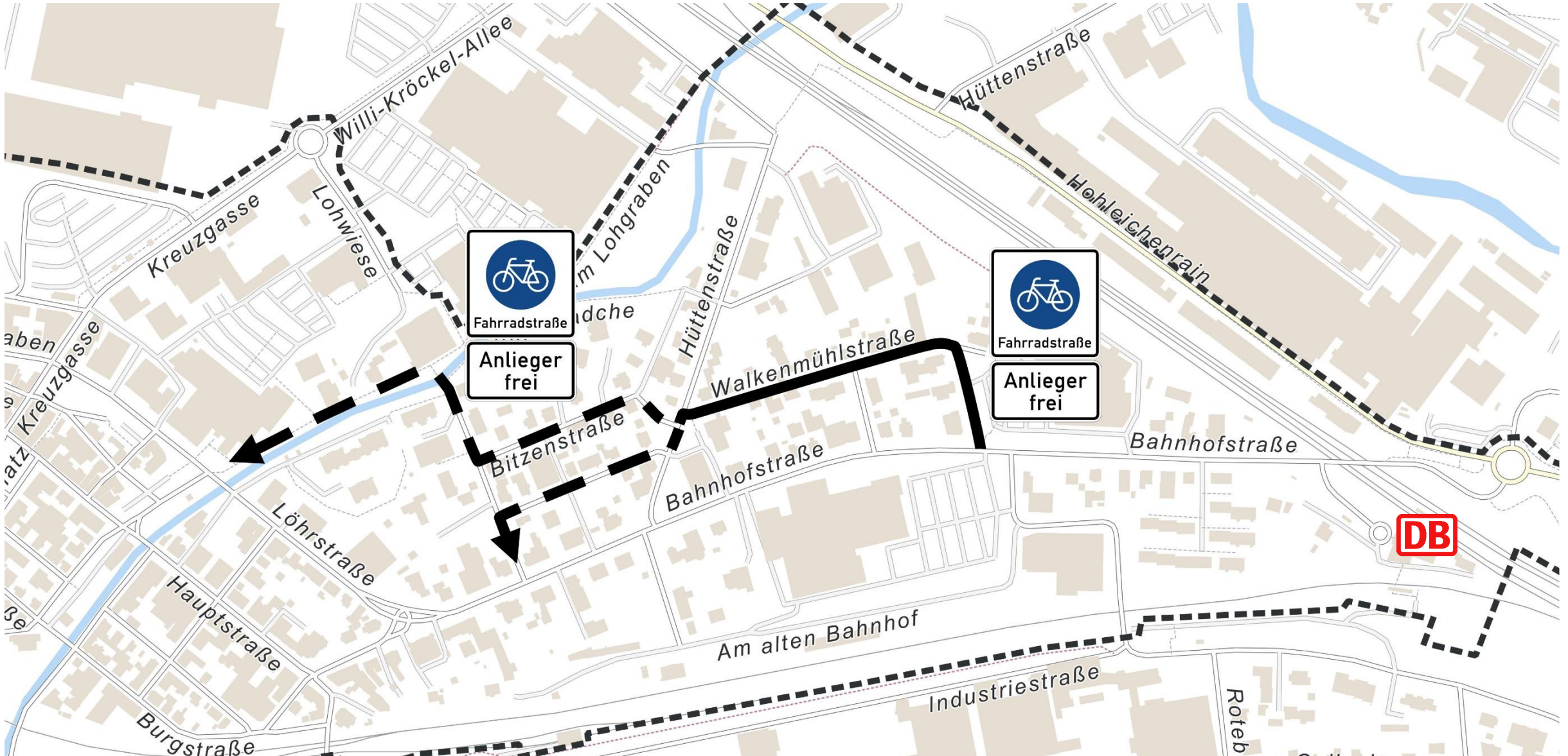
# Nutzergruppen im Tagesverlauf in der Bahnhofstraße

- Spitzenstunde 9:00 Uhr
- 61 parkende Kfz auf 102 Parkplätzen
- Auslastung 59,8%
- Mindestens 41 freie Parkplätze





# Fahrradstraße Walkenmühlstraße/Bitzenstraße





# Bahnhofstraße – Chancen

## Bestand:

- Gehwege 2,00 bis 2,20 m breit
- Keine sichere Radverkehrsführung
- Fehlenden Querungsanlagen
- 97 Fahrbahnparkplätze, überwiegend Parkscheibenregelung (3 h)
- ~ 6,50 m Kernfahrbahn mit Tempo 50
- Verbindung Bahnhof <-> Innenstadt

## Chancen :

- Gehwege auf 2,50 m verbreitern
- Bei Tempo 30 keine eigene Radverkehrsanlage notwendig
- Mindestens 41 Fahrbahnparkplätze können problemlos reduziert werden
- Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr (inkl. baulicher Unterstützung)
- Alternative bzw. Ergänzung: Fahrradstraße Walkenmühlstraße / Bitzenstraße / Aubach

# Knotenpunkte

## Löhrstraße/ Bahnhofstraße



Blickrichtung West

## Westerwald-/Allendorfer Straße/Hinterm Graben

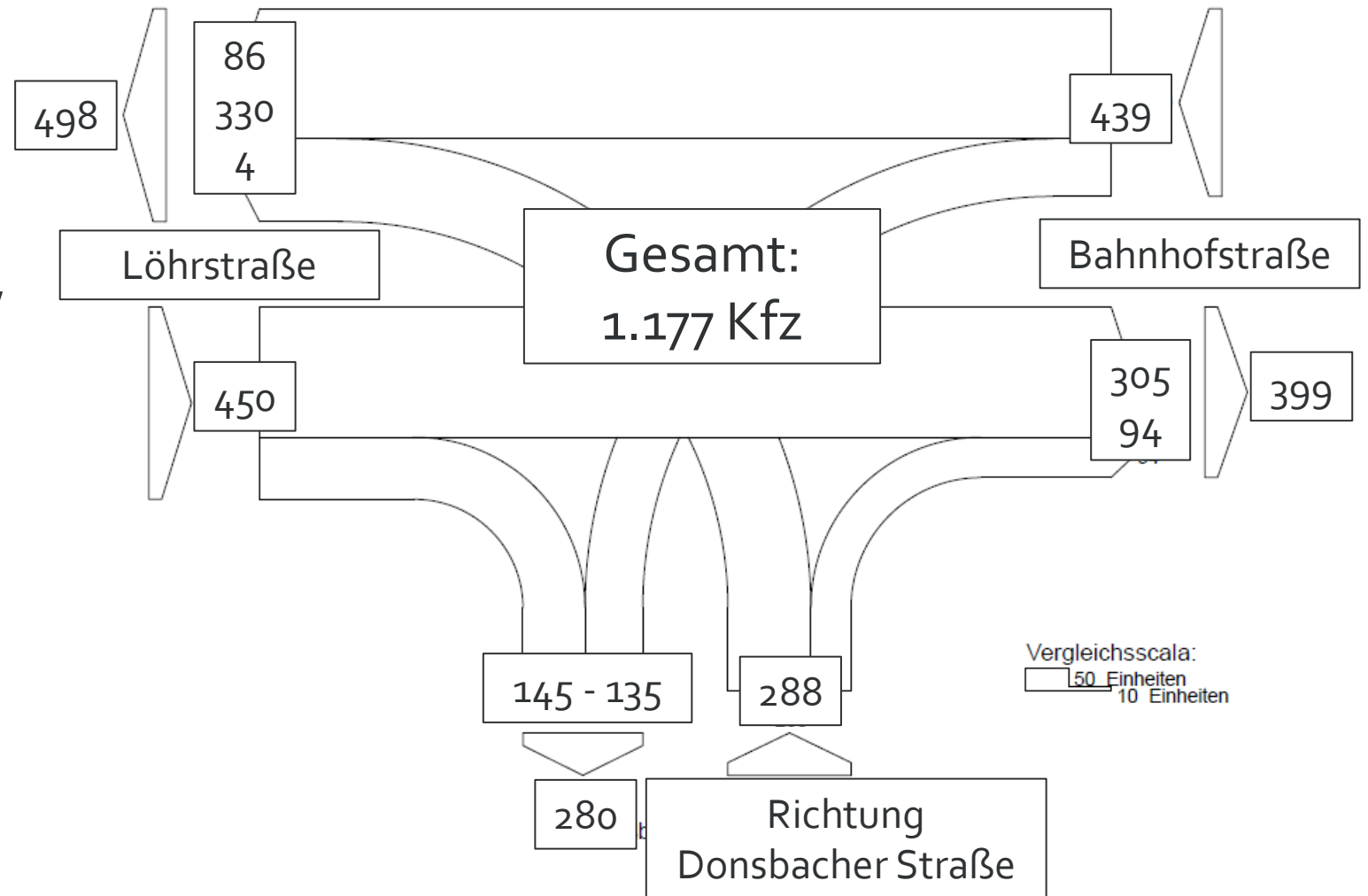


Blickrichtung Nord



# Knoten Löhrstraße/Bahnhofstraße

- Spitzenstunde 16:15 bis 17:15, 1.177 Kfz/h
- Spitze morgens 7:30 bis 8:30, 746 Kfz/h

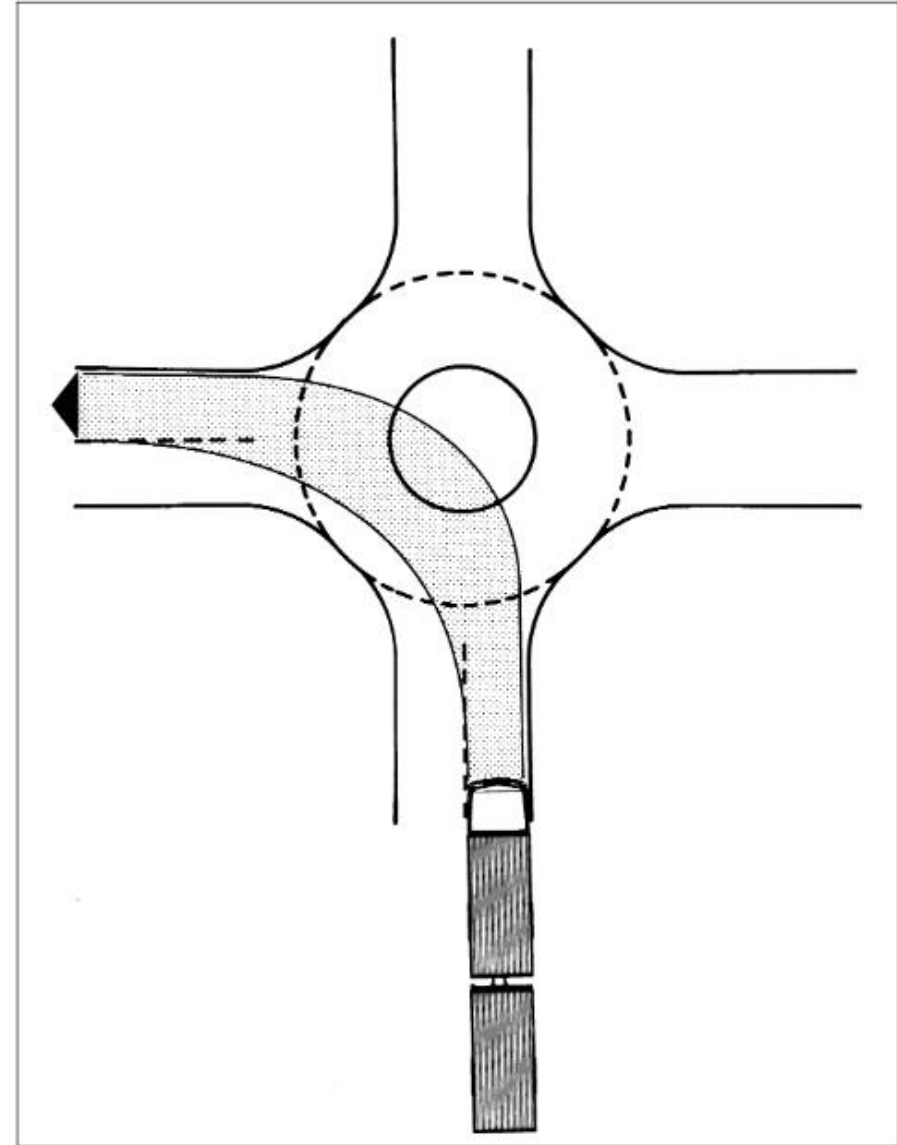


# Knoten Löhrstraße/Bahnhofstraße

Linksabbiegender Schwerverkehr in der  
nachmittäglichen Spitzenstunde

3 Kfz/h (1 Kfz alle 20 Minuten)

(kein Last- oder Sattelzug)





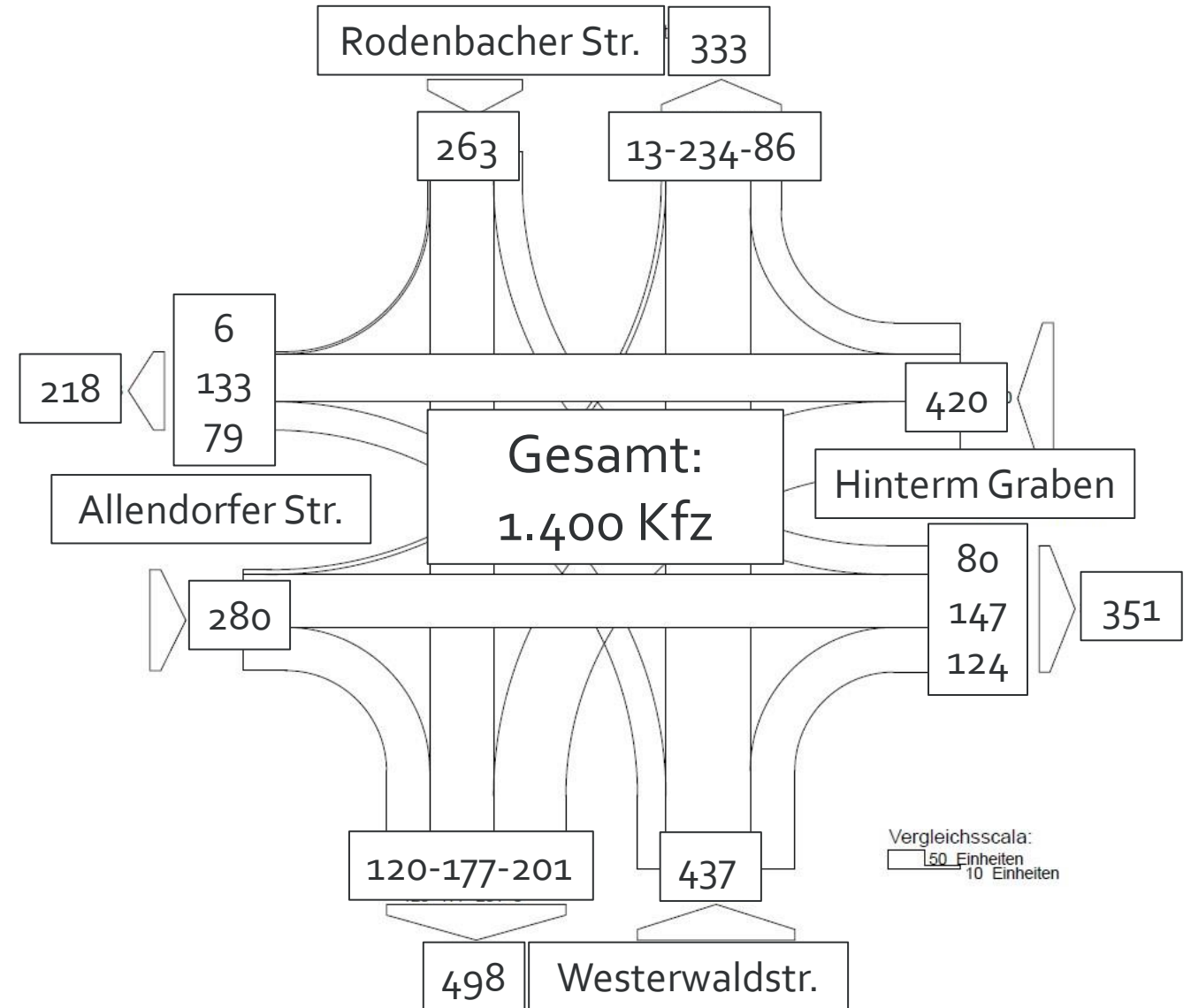
# Kreuzung Westerwald-/Allendorfer Straße/Hinterm Graben

- Wartezeiten für den Fußverkehr bis zu 80 Sekunden je Querung (Spitzenzeiten; sonst 50 bis 60 Sekunden)
- Nur Grün für Fußgänger bei Anforderung
- Für jede Querung getrennte Anforderung



# Kreuzung Westerwald-/Allendorfer Straße/Hinterm Graben

- Spitzenstunde 15:45 bis 16:45, 1.400 Kfz/h
- Spitze morgens 7:15 bis 8:15, 1.088 Kfz/h
- In der Spitzenstunde nachmittags 13 Kfz Schwerverkehr Linksabbieger (1 Kfz alle 4 bis 5 Minuten)



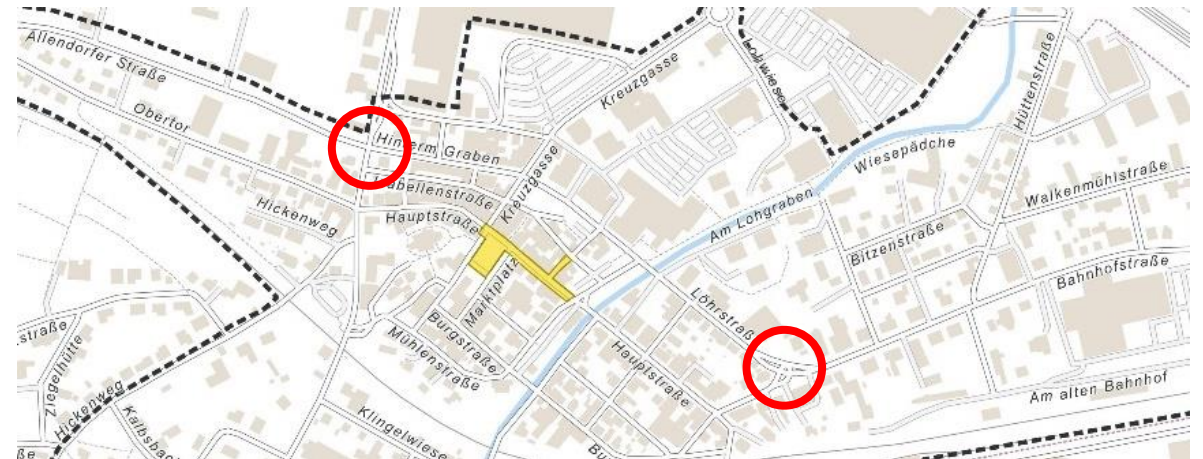


# Mögliche Maßnahmen: Mini-Kreisverkehre

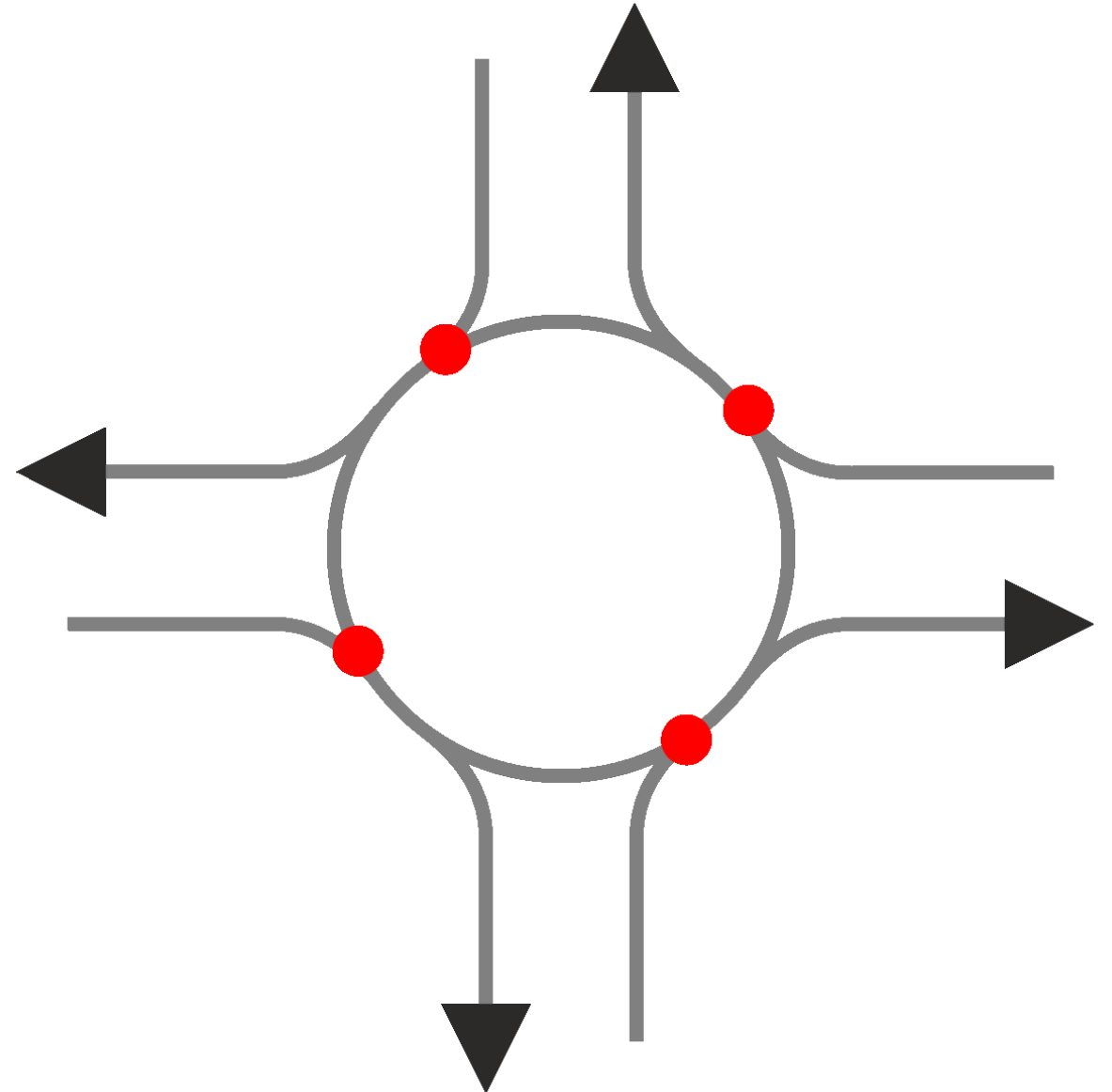
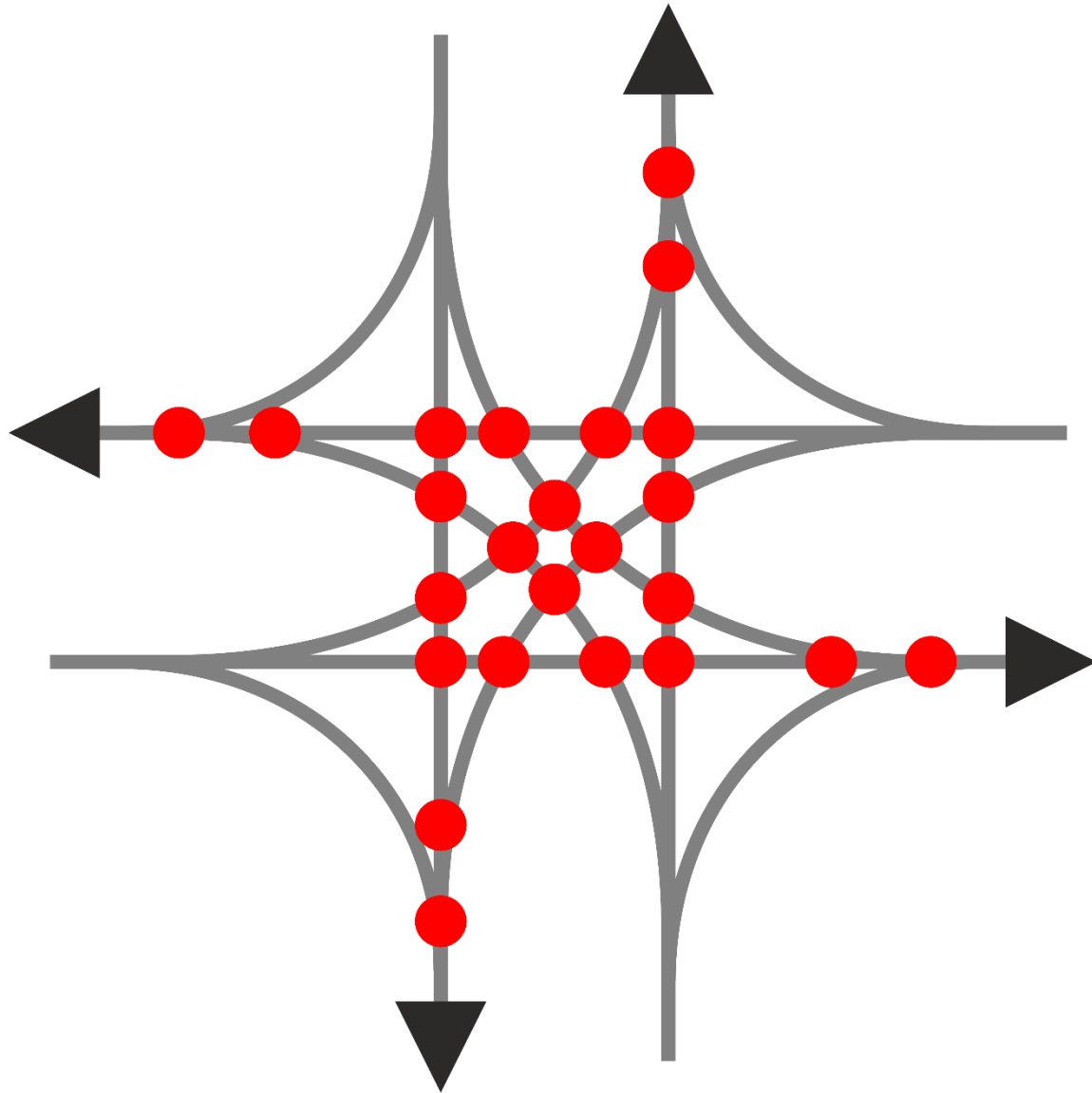


Beispiel Homberg (Efze)

- An Knoten Westerwaldstr./Hinterm Graben und Löhrstraße/ Bahnhofstraße
- Fußgängerüberwege integrierbar für sichere Fußverkehrsführung
- Abbiegebeziehungen klar geregelt
- Überfahrbarkeit für große Fahrzeuge (bspw. Lkw, Bus)
- Beide Mini-Kreisverkehre nach Regelwerken leistungsfähig mit bester Qualitätsstufe



# Konfliktpunkte an Knoten





# Kreuzung Westerwald-/ Allendorfer Straße/ Hinterm Graben

Zufahrt	Beurteilung der Verkehrsqualität			Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.21)
	Kapazität (Gl. (S5-31)) (Sp.18 / Sp.13)	Kapazitätsreserve (Gl. (S5-32)) (Sp.19 - Sp.8)	mittlere Wartezeit (Bild S5-24 mit Sp.19 und 20)	
	$C_{zi}$ [Fz/h]	$R_{zi}$ [Fz/h]	$t_{w,zi}$ [s]	QSV
	19	20	21	22
Z1	683	402	< 10 s	A
Z2	897	459	< 10 s	A
Z3	809	388	< 10 s	A
Z4	732	469	< 10 s	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>ges</sub></b>				A

# Parkplätze Innenstadt+Paradeplatz

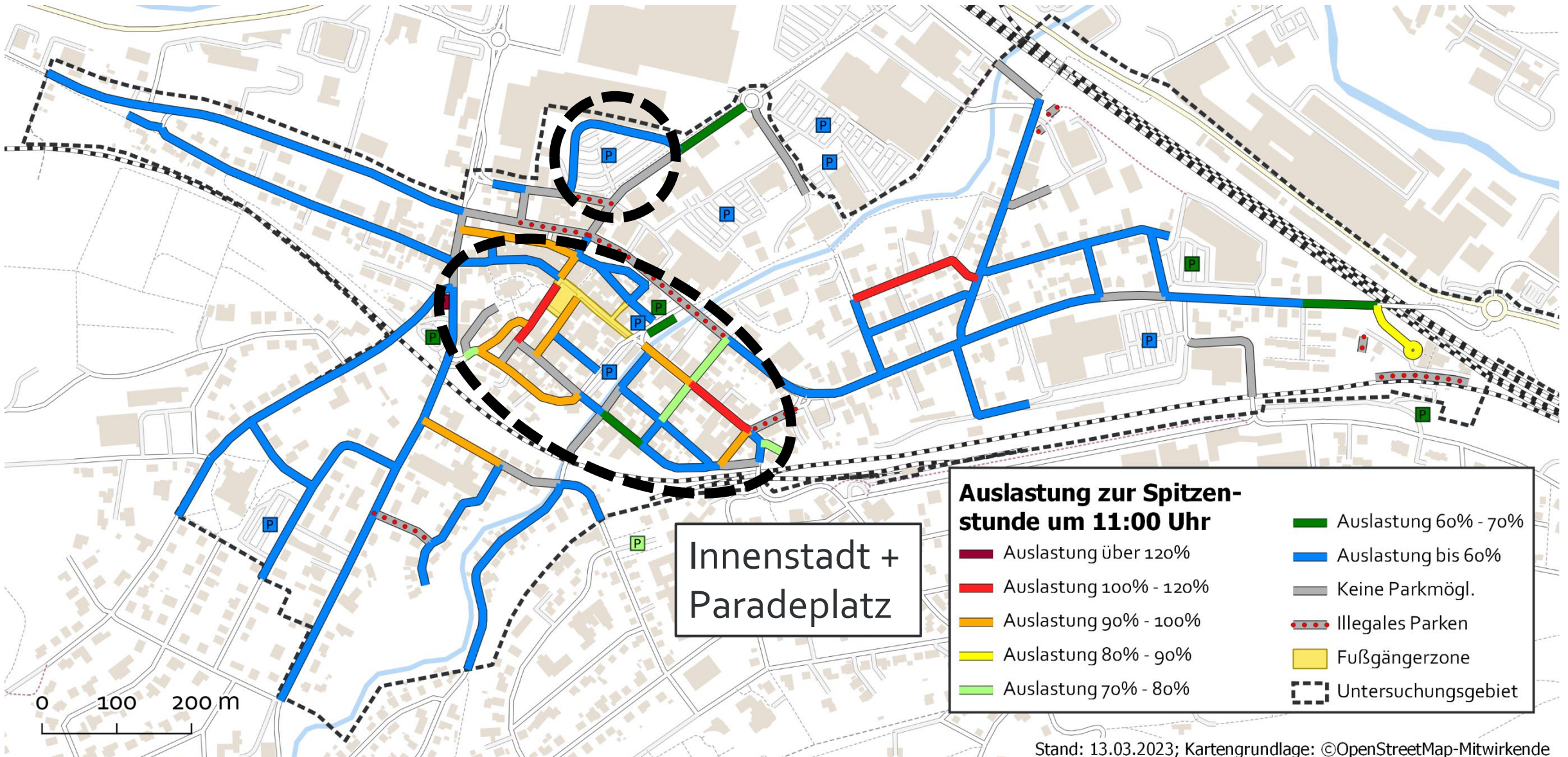


Hauptstraße



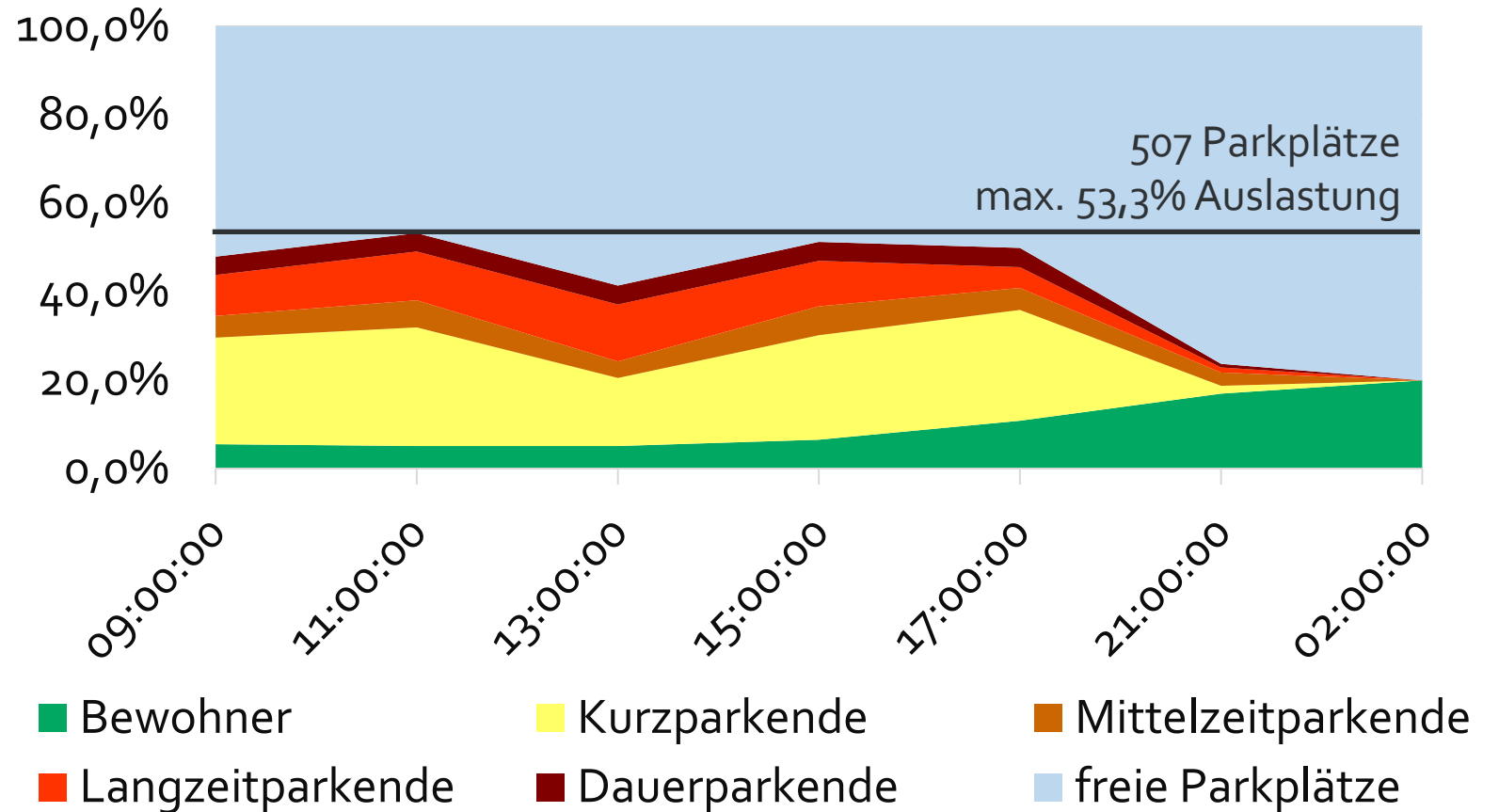
Paradeplatz





# Nutzergruppen im Tagesverlauf in der Innenstadt

- Spitzenstunde 11:00 Uhr
- 270 parkende Kfz auf 507 Parkplätzen
- Auslastung 53,3%
- Mindestens 237 freie Parkplätze
- Durch Umgestaltungen entfallen 150 Parkplätze → unproblematisch





**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

# Impressum

*Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig*

## Auftragnehmer

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel



## Projektleiter

Andreas Schmitz

0561 - 953 79-676

andreas.schmitz@iks-planung.de

© IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2023