

Stadt Bad Camberg

Teilräumliches Mobilitätskonzept Bad Camberg

Band 2: Strategien, Handlungsfelder, Maßnahmen

IKS
Mobilitätsplanung



Stadt Bad Camberg

Teilräumliches Mobilitätskonzept Bad Camberg

- Band 2: Strategien, Handlungsfelder, Maßnahmen -

Auftraggeber:

Stadt Bad Camberg

Am Amthof 15

65520 Bad Camberg

Auftragnehmer:

IKS Mobilitätsplanung

UG (haftungsbeschränkt)

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)

andreas.schmitz@iks-planung.de

0561 - 953 79 676

Kassel, den 21. Dezember 2022

© IKS Mobilitätsplanung, 2022

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

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

K:\195_Bad Camberg Mobilitätskonzept\Bericht\195_Teilräumliches Mobilitätskonzept Bad Camberg Bd 2
Maßnahmen.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung / Anlass	1
2	Zusammenfassende Bewertung der Bestandserhebung ..	1
2.1	Fußverkehr	1
2.2	Radverkehr	2
2.3	ÖPNV	2
2.4	Kfz-Verkehr.....	3
3	Ziele, Strategien und Handlungsfelder	4
3.1	Ziele	4
3.2	Strategie und Handlungsfelder	5
3.3	Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten	6
4	Maßnahmen im Fußverkehr	7
4.1	Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume	7
4.2	Fußverkehrsnetz Wegeverbindungen	8
4.3	Fußgängerüberweg Strackgasse	9
4.4	Verträgliche Geschwindigkeiten auf Hauptstraßen	10
4.5	Minikreisverkehr Frankfurter-/ Limburger-/ Bahnhofstraße	11
5	Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr	12
5.1	Neuordnung des Parkraums	12
5.2	Veränderung im Parkraumangebot durch Gestaltungskonzepte	15
5.3	Überwachung des Parkraums	16
5.4	Gehwegparken reduzieren.....	17
5.5	Modifizierung des Parkleitsystems	18
6	Maßnahmen im Radverkehr	20
6.1	Radverkehrsanlagen	20

6.2	Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen	21
6.3	Radankunftspunkt Pfortenwiesen	23
6.4	Verlagerung des Rad-Hauptnetzes	24
6.5	Eichbornstraße für Radverkehr frei	24
7	Maßnahmen ÖPNV-Erschließung	24
7.1	Bushaltestelle Strackgasse	24
7.2	Ausstattung und Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen	26
8	Maßnahmensteckbriefe	27
9	Verzeichnisse	46
9.1	Literatur- und Quellenverzeichnis.....	46
9.2	Abbildungsverzeichnis.....	48
9.3	Tabellenverzeichnis.....	49

1 Einleitung / Anlass

Im Jahr 2018 wurde die Stadt Bad Camberg in das hessische Förderprogramm „Aktive Kernbereiche“ (heute „Lebendige Zentren“) aufgenommen. Als Grundlage zur Umsetzung von Maßnahmen wurde das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) entwickelt.

Eine Maßnahme des ISEK ist die Erstellung des vorliegenden teilräumlichen Mobilitätskonzepts, inklusive eines Parkraumkonzepts und einem Konzept für barrierearme Wegeverbindungen.

Die Bestandsaufnahme und Analyse sind in Band 1 enthalten. In diesem Band 2 werden die Strategien, Handlungsfelder und Maßnahmen behandelt.

2 Zusammenfassende Bewertung der Bestandserhebung

2.1 Fußverkehr

Entlang der Frankfurter- und Limburger Straße befinden sich viele Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe, in der Altstadt gibt es gemischte Angebote jeglicher Art. Die Pfortenwiesen bieten große Grünflächen und das angrenzende Freizeit- und das Erholungsbad.

Barrierefreiheit ist im gesamten Untersuchungsgebiet mangelhaft. Fast alle Gehwege unterschreiten eine notwendige Breite von 2,50 m, teilweise sind sie unter 1,50 m breit.

Treppen und hohe Steigungen schränken die Barrierefreiheit an einigen Stellen ein.

An Querungsstellen fehlen durchgehend taktile Leitsysteme für sehbehinderte, Bordsteinabsenkungen für Rollstuhlfahrende sind ebenfalls oft nicht vorhanden.

In der Frankfurter Straße und Jahnstraße sind die (Gehweg-)Oberflächen in einem schlechten Zustand.

Es fehlen direkte, barrierefreie Wegeverbindungen zwischen den Pfortenwiesen und der Altstadt, dem Grünen Platz, sowie dem süd-westlich gelegenen Wohngebiet.

In der Frankfurter Straße, zwischen Strackgasse und Grüner Platz, sind auf beiden Straßenseiten Geschäfte mit Querungsbedarf auf der gesamten Länge der Straße, es fehlen gesicherte Querungsmöglichkeiten.

An den Lichtsignalanlagen am Knotenpunkt Frankfurter- / Limburger- / Bahnhofstraße sind die Wartezeiten für den Fußverkehr mit bis zu zwei Minuten sehr lang, was aus der 4-phasigen Lichtsignalschaltung resultiert. Jeder Arm hat seine eigene Grünphase, in der vierten Phase hat der gesamte Knoten für den Fußverkehr auf Grün geschaltet. Durch diese 4-Phasigkeit entstehen ein sehr hoher Anteil von Zwischenzeiten (Überfahr-, Räum- und Einfahrzeit), so dass die Kapazität der Anlage relativ gering ist.

2.2 Radverkehr

Der Radverkehr wird überwiegend, auch auf den Hauptverkehrsstraßen mit über 10.000 Kfz/Tag und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h, im Mischverkehr geführt.

Viele Einbahnstraßen sind nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Dies führt auch zu Umwegen auf den ausgewiesenen Radrouten.

Es sind an nur wenigen Standorten (Kirchplatz, Mauergasse und Freizeit-/Erholungsbad) Radabstellanlagen vorhanden.

2.3 ÖPNV

Grundlegend verkehren die regionale Buslinie 230 nach Idstein, und die Stadtbus-Linien LM 31 und LM 32 von der Altstadt, über den Bahnhof, nach Erbach und Würges. Zusätzlich verkehren die Schulbuslinien 283 und 285 nach Haintchen und als Linie 279 wird in Richtung Kirberg ein Rufbus angeboten.

Die Bushaltestellen sind meist nur mit Fahrplan und Abfalleimer ausgestattet. Es fehlen beispielsweise Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, taktile Leitsysteme oder dynamische Fahrgastinformationen (DFI).

Die Altstadt ist, bei einer Erreichbarkeit der Haltestellen von 300 m tatsächlicher Gehdistanz, teilweise nicht an den regionalen Busverkehr angebunden.

2.4 Kfz-Verkehr

Fließender Kfz-Verkehr

Auf den Hauptverkehrsstraßen beträgt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (nachts teilweise auf 30 km/h beschränkt), in Wohnstraßen 30 km/h und die Altstadt ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

Der Knotenpunkt Frankfurter- / Limburger- / Bahnhofstraße ist einer sehr hohen Verkehrsmenge belastet. Durch die 4-phasige Ampelschaltung entstehen lange Rückstaus, z.B. in der Frankfurter Straße bis zum südlichen Ortseingang.

Ruhender Kfz-Verkehr

Im Untersuchungsgebiet und der Erweiterung Altstadt gibt es insgesamt 605 öffentliche Parkplätze. Diese sind etwa zur Hälfte unbewirtschaftet und jeweils zu einem Viertel gebührenpflichtig und Kurzparkplätze mit Parkscheibenregelung.

Mit Zugang von der Jahnstraße aus besitzt die Volksbank auf Höhe des Altstadt-eingangs eine private, öffentlich zugängliche Stellplatzanlagen mit 42 Stellplätzen.

Private Stellplätze wurden insgesamt 683 erfasst. Sie sind überwiegend ebenerdig.

Die Parkplätze in der Altstadt sind gebührenpflichtig mit Gebühren in Höhe von 0,25 € für die erste Stunde und 1,25 € für 3 Stunden. In der Obertorstraße und der Bächels-gasse beträgt die Höchstparkdauer eine Stunde, sonst sind es drei Stunden.

Für Bewohner der Altstadt werden Bewohnerparkausweise angeboten. Damit werden für 25,00 €/Jahr Bewohner auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen von den Park-gebühren und der Einhaltung der Parkhöchstdauer befreit.

Ein Parkleitsystem leitet zu sechs Zielparkplätzen. Es ist jedoch sehr inkonsistent und beginnt erst im Stadtzentrum.

Insgesamt sind die untersuchten Parkplätze zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr zu weniger als 70% ausgelastet, es besteht ein geringer Parkdruck. 40 bis 50% der abgestellten Fahrzeuge sind von Bewohnern.

Die Parkplätze in der Altstadt sind am stärksten um 15:00 Uhr ausgelastet.

Auf dem Marktplatz und in der Bächelsgasse wird über annähernd den gesamten Tagesverlauf illegal geparkt. In der Quer-, Weißerd- und St.-Georgen-Straße wird durch

die parkenden Fahrzeuge eine für Rettungsfahrzeuge notwendige Restfahrbahnbreite von 3,05 m unterschritten.

Nachts stehen auf 605 Parkplätzen insgesamt 271 Bewohnerfahrzeuge. Zu dieser Zeit sind am stärksten die Parkplätze der Altstadt ausgelastet, in den Pfortenwiesen sind jedoch viele freie Parkplätze vorhanden.

Bewohner parken überwiegend in der Altstadt und im Mühlweg.

Kurzparkende belegen die Kurzparkplätze mit Parkschiebenregelung und einige gebührenpflichtige Parkplätze in der Altstadt.

Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende parken in der Emsstraße, den Pfortenwiesen, auf dem Grünen Platz und in der östlichen Obertorstraße.

Die Regelkonformität bezüglich Parkschein und Parkscheibe wird nur zu etwa 60% eingehalten.

Eine Überlastung einzelner Straßenabschnitte und Parkplatzanlagen ist auch ein Verteilungsproblem. Beispielsweise sind um 15:00 Uhr die Parkplätze in der Altstadt zu etwa 90% ausgelastet, während auf dem Grünen Platz noch freie Parkplätze zur Verfügung stehen.

3 Ziele, Strategien und Handlungsfelder

3.1 Ziele

Generelle Zielsetzung für Bad Camberg ist eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrsentwicklung. Obwohl viele verkehrspolitische Weichenstellungen auf anderen Ebenen getroffen werden, hat die Stadt doch einen hohen kommunalen Handlungsspielraum, um diese Zielsetzung zu unterstützen.

Folgende langfristigen Oberziele sollen angestrebt werden:

- Emissionsfreie, umweltfreundliche und energieeffiziente Mobilität
- Vision Zero (Verhinderung von Unfällen und Verletzungen im Straßenverkehr)
- Gleiche Mobilitätschancen für alle
- Eine neue Mobilitätskultur: Stärkung der Nahmobilität und der kurzen Wege
- Hohe Attraktivität und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume für alle

Hieraus lassen sich folgende Unterziele ableiten:

- Steigerung des Anteils des Fußverkehrs
- Barrierefreie Wegeketten und Netz
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Spielräume für Kinder im öffentlichen Raum entwickeln
- Steigerung des Anteils des Radverkehrs
- Sichere und kontinuierliche Führung des Radverkehrs
- Besseres Angebot der Abstellplätze für Fahrräder
- Senkung des Durchgangsverkehrs bei Fertigstellung der Umfahrung B8
- Verträgliche Geschwindigkeiten
- Eindeutige Regelungen und Flächen zum Parken
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Förderung von Sharing-Angeboten (Car- und Bike-Sharing)
- eine gleichwertige Berücksichtigung der Nahmobilität bei dem Einsatz kommunaler Ressourcen wie Mitarbeitern und Finanzen.

3.2 Strategie und Handlungsfelder

Der finanzielle Handlungsspielraum der Kommunen ist eingengt. Maßnahmen der Verkehrsentwicklung beschränken sich allerdings nicht nur auf kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen. Um die genannten Zielsetzungen zu erfüllen, bedarf es auch nicht immer großer infrastruktureller Eingriffe. Die Entscheidungen, mit welchen Verkehrsmitteln Wege zurückgelegt werden, können jeden Tag von jedem Einzelnen neu getroffen werden.

Die Frage der Verkehrsmittelwahl ist neben dem infrastrukturellen Angebot (z.B. attraktive Gehwege, Straßen und Plätze, ÖPNV) stark durch den Lebensstil geprägt. Gerade beim Kraftfahrzeugverkehr wird dies deutlich, da ein hoher Anteil der Kommunikation der Automobilindustrie mit ihren Kunden in der Vermittlung von Image, Lebensgefühl, Lebensstil und Werten besteht. Auch die Forschungsergebnisse

zu Mobilitätsstilen zeigen deutlich, dass die Verkehrsmittelwahl stark emotional geprägt ist. Selbst der Radverkehr kann Lebensstil und Image vermitteln. Auch innovative ÖPNV-Unternehmen setzen zunehmend auf die Vermittlung von Lebensstil, um (Verkehrsmittel-) wahlfreie Kunden zu gewinnen.

Neben der Betrachtung der Infrastruktur ist also das Marketing und das Mobilitätsmanagement ein wesentliches strategisches Handlungsfeld zukünftiger kommunaler Verkehrsentwicklung.

Dabei sind weitere strategische Handlungsfelder mitzudenken:

- Die Siedlungsentwicklung soll hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen und den hier beschriebenen Zielsetzungen geprüft werden
- Die Förderung von Sharing-Modellen sollte kommunales Anliegen sein
- Es ist immer wieder eine breite öffentliche Diskussion über Zielsetzungen und Maßnahmen notwendig, um Akzeptanz und Unterstützung zu erreichen.
- Umgesetzte Maßnahmen sollten hinsichtlich der Zielerreichung evaluiert und öffentlichkeitswirksam vermarktet werden.

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

3.3 Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten

Die technischen Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten sind u.a. in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV oder den Musterlösungen für den Radverkehr des Landes Hessen beschrieben.

Allerdings lassen sich wegen der Begrenzung der zur Verfügung stehenden Flächen in der Regel nicht alle Anforderungen gleichzeitig und am selben Ort verwirklichen. Darüber hinaus sind auch außerverkehrliche Anforderungen zu berücksichtigen wie z.B. Wohn- und Aufenthaltsqualität, Kinderspiel oder städtebaulichen Qualitäten zu beachten. Es geht auch um Zielkonflikte und Flächenkonkurrenzen.

Hierzu ist eine Abwägung letztendlich durch einen politischen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung notwendig.

Folgende Grundsätze würden wir hierbei empfehlen:

- Der Kraftfahrzeugverkehr soll, zumindest nach der Fertigstellung der B8-Umfahrung, im verbleibenden Straßennetz im Untersuchungsgebiet möglichst verträglich, also mit angepassten Geschwindigkeiten, fahren.
- Da, wo möglich und notwendig, soll der Radverkehr auf eigenen Radverkehrsanlagen (z.B. Radweg, Schutzstreifen) fahren. Da dies gerade auf den auch nach Fertigstellung der B8-Umfahrung höher belastenden Streckenabschnitten wegen der Breite des Straßenprofils oft nicht möglich ist, muss auf einen verträglichen Kraftfahrzeugverkehr hingewirkt werden.
- Um für die Basismobilität, den Fußverkehr, attraktive Bedingungen zu schaffen, soll der Radverkehr nicht auf den Gehwegen geführt werden. Auch aus Sicht der Barrierefreiheit ist der Radverkehr auf Gehwegen nicht verträglich. Auch wenn Konflikte derzeit nicht erkennbar sein sollten, wird bei einer Förderung des Radverkehrs und damit dessen erheblicher Zunahme, dieser Konflikt deutlich zu Tage treten. Es sollte keine Kannibalisierung zwischen Fuß- und Radverkehr stattfinden.
- Der ruhende Kraftfahrzeugverkehr sollte möglichst dort abgestellt werden, wo die wenigsten Flächenkonkurrenzen vorhanden sind und die wenigsten Beeinträchtigungen durch den fließenden Ziel- und Quellverkehr entstehen.

4 Maßnahmen im Fußverkehr

4.1 Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume

Der Fußverkehr als umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsart sollte in Hinblick auf emissionsarmen und sicheren Verkehr gefördert werden. Zur Förderung der Teilhabe für alle am Verkehrsgeschehen beteiligten spielt die Herstellung der Barrierefreiheit eine wesentliche Rolle und muss als Daueraufgabe verstanden werden.

Es wird empfohlen die Herstellung eines durchgehenden und sicher benutzbaren Hauptwegenetzes anzustreben. Die Herstellung von barrierefreien Gehwegen sowie die Freihaltung und ausreichende Dimensionierung stellen dabei wichtige Maßnahmenbereiche dar.

Als Aufgabe ergeht hieraus die Freihaltung von Gehwegbereichen von mobilen und baulichen Gegenständen sowie die Verwendung von getrennten differenzierten Bord-

höhen an Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen zur Herstellung der Barrierefreiheit für Geh- und Sehbehinderte. Ebenso bedarf es der Herstellung ebener Gehwege und Oberflächen. Schmale Gehwege, insbesondere in Verbindung mit einem hohen Verkehrsaufkommen und hohen Geschwindigkeiten, stellen für den Fußverkehr ein Risiko im Straßenverkehr dar.

Eine durchgehend barrierefreie Gestaltung des Wegenetzes ist aufgrund der Topografie nicht möglich, es soll jedoch überall dort, wo es möglich ist auch erfolgen.

4.2 Fußverkehrsnetz | Wegeverbindungen

Dem Fußverkehr sollten möglichst kurze, Umwege-freie Wegeverbindungen zur Verfügung stehen. Die Pfortenwiesen sind derzeit nur über die Jahnstraße an die Bahnhofstraße und den Mühlweg sowie auf Höhe des Henry-Dunant-Wegs an die Frankfurter Straße und das Freizeit- und Erholungsbad angeschlossen.

Pfortenwiesen ↔ Altstadt

Die Wegeverbindung über den Fußweg zwischen Jahnstraße und Frankfurter Straße, auf Höhe des Henry-Dunant-Wegs, die Frankfurter Straße und die Strackgasse ist die Hauptwegeverbindung zwischen den Pfortenwiesen und der Altstadt.

Die Gehwege sind dabei schmaler als 2,50 m und es ist eine starke Steigung zu überwinden. Eine direkte Verbindung besteht über einen Fahrstuhl durch die Volksbank, welcher jedoch nur für Kunden, nicht durchgehend geöffnet und zu schmal für eine barrierefreie Nutzung ist.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit wird eine Verbreiterung der Gehwege, mindestens in der Frankfurter Straße empfohlen. Von der Frankfurter Straße aus ist es denkbar für den Fußweg zu den Pfortenwiesen aufgrund der starken Steigung einen Treppenlift für Rollstühle und Kinderwagen zu installieren.

Pfortenwiesen ↔ Kurpark

Die Wegeverbindung zwischen Pfortenwiesen und Kurpark verläuft derzeit über Umwege entlang des Mühlwegs und quert die Frankfurter Straße mithilfe einer Lichtsignalanlage etwa 20 m südlich entlang der Frankfurter Straße versetzt.

Es wird zur Querung der Frankfurter Straße empfohlen, entweder die Lichtsignalanlage direkt an den Knotenpunkt Frankfurter Straße / Mühlweg zu versetzen, oder eine neue Querungsanlage einzurichten.

Zusätzlich ist die Einrichtung einer direkten Wegeverbindung von den Pfortenwiesen zum Grünen Platz denkbar. Dafür sind Grundstücksankäufe notwendig. Eine solche Verbindung kann jedoch durch die Führung an Hinterhöfen der Gebäude entlang zu Akzeptanzproblemen führen.

Pfortenwiesen ⇔ Wohngebiet Süd-West

Zwischen den Pfortenwiesen und dem Wohngebiet süd-westlich davon besteht keine direkte Wegeverbindung.

Es bietet sich an, eine solche Verbindung nord-westlich an der Sporthalle vorbei und mit einer Brücke über den Emsbach, bis an die St.-Georgen-Straße anschließend einzurichten

4.3 Fußgängerüberweg Strackgasse

Der Fußgängerüberweg (FGÜ, Zebrastreifen) über die Frankfurter Straße, auf Höhe der Strackgasse, liegt hinter einer Kuppe und die Bodenmarkierung ist aus Nord-West-Richtung nicht sichtbar.

Der Überweg sollte auf die Mitte der Kuppe verlagert und so weit verbreitert werden, dass er aus allen Richtungen gut und frühzeitig erkennbar ist.

Abbildung 1: Fußgängerüberweg über die Frankfurter Straße, auf Höhe Strackgasse



4.4 Verträgliche Geschwindigkeiten auf Hauptstraßen

Die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h ist in den Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung nicht angemessen. Neben der optischen Dominanz führt dies auch dazu, dass die Straßen schwer überquerbar sind.

Dies reduziert auch die subjektive Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Mindestens entlang der

- Frankfurter Straße, zwischen Mühlweg und Bahnhofstraße
- Limburger Straße, zwischen Gisbert-Lieber-Straße und Bahnhofstraße
- Bahnhofstraße, zwischen Emsstraße und Frankfurter Straße

sollte durch Umgestaltung der Straßenräume, bspw. mit Bäumen und engen Fahrbahnen, eine Verlangsamung erzielt werden. Die Umgestaltung dieser Abschnitte sollte erst nach Fertigstellung der Umfahrungsstraße B 8 erfolgen.

Entlang der sehr stark befahrenen Hauptstraßen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, nachts ist sie bereits auf 30 km/h reduziert. Besonders in der Frankfurter Straße, zwischen Mühlweg und Bahnhofstraße, ist tagsüber durch einen hohen flächenhaften Querungsbedarf aufgrund der vielen Geschäfte und der engen Gehwege die Verkehrssicherheit eingeschränkt.

Auf Hauptverkehrsstraßen besteht die Möglichkeit die Geschwindigkeit an einzelnen Bereichen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes zu reduzieren.¹

Im beschriebenen Abschnitt der Frankfurter Straße sollte die zugelassene Höchstgeschwindigkeit über den gesamten Tagesverlauf auf 30 km/h reduziert werden.

In der Jahnstraße, von der Zufahrt aus der Bahnhofstraße aus, ist keine zugelassene Höchstgeschwindigkeit ausgeschildert, sie beträgt somit 50 km/h. In der Funktion als Erschließungsstraße mit viel Fuß- und Radverkehr sollte die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden.

Die St.-Georgen-Straße besitzt sehr enge Gehwege und eine enge Fahrbahn in der zusätzlich illegal geparkt wird. Hier sollte zum Unterbinden des illegalen Parkens und erweitern der für Fußgänger nutzbaren Flächen entweder die Fahrbahn verengt werden, damit erst gar nicht zum Parken verleitet wird, oder der Straßenabschnitt als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, den Fußgänger dann in voller Breite nutzen können.

4.5 Minikreisverkehr Frankfurter-/ Limburger-/ Bahnhofstraße

Der sehr stark belastete Knotenpunkt Frankfurter-/ Limburger-/ Bahnhofstraße weist mit einer 4-phasigen Lichtsignalschaltung sehr lange Wartezeiten, für den Fußverkehr bis zu 120 Sekunden je Querung, und Rückstaus des Kfz-Verkehrs in den Spitzenzeiten bis zum süd-östlichen Ortsausgang auf. Die Verkehrsbelastung beträgt etwa 20.000 Kfz/Tag, nach Abschluss der Ortsumfahrung B 8 ist im Planfall 2025 eine Verkehrsbelastung von etwa 14.000 Kfz/Tag zu erwarten (siehe Band 1, S. 34).

Für einen besseren Verkehrsablauf für den Fußverkehr wird die Anlage eines Minikreisverkehrs mit Fußgängerüberwegen an allen Zufahrten empfohlen. Es ist die Anlage eines Minikreisverkehrs bis zu 15 m Durchmesser ohne Verlust am Bestand der Gehwege möglich.

Es bietet sich die Möglichkeit zur Herstellung eines temporär eingerichteten Minikreisverkehrs als Testphase an, um praktische Erfahrungswerte sammeln zu können. Der

¹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001. In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) - zu Zeichen 274 XI. Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Bau des Minikreisverkehrs sollte erst nach Fertigstellung der Ortsumfahrung B 8 erfolgen.

Für Schwer- und Busverkehr ist die Mittelinsel befahrbar zu gestalten.

Nach den Regelwerken können an Minikreisverkehren „Verkehrsstärken unter 12.000 Kfz/24h [...] im Allgemeinen ohne größere Probleme abgeführt werden. Bei besonders günstigen Verhältnissen können Verkehrsstärken bis etwa 18.000 Kfz/24h bewältigt werden.“¹²

Ein Minikreisverkehr hat höhere Herstellungskosten als eine Lichtsignalanlage, ist jedoch langfristig aufgrund der geringen Wartungskosten günstiger.

5 Maßnahmen Kraftfahrzeugverkehr

5.1 Neuordnung des Parkraums

Bewirtschaftung ist sinnvoll, wenn ein hoher Parkdruck vorhanden ist und es zu einer Nutzungskonkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen kommt.

Einzelne Straßen sind stark ausgelastet, es besteht ein Verteilungsproblem.

Zielsetzung ist, dass (vor allem) Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende nicht innerhalb der Altstadt und auf den Hauptverkehrsstraßen Parkplätze belegen. Kurzzeitparkende sollen an den Zielorten stets freie Parkplätze vorfinden können.

Empfohlen wird eine Neuordnung des Parkraums (siehe Abbildung 2 auf Seite 14), sodass

- Berufspendelnde in der Obertorstraße, nördlich an die Altstadt angrenzend (mit Parkgebühren, Bewohner teilweise frei) und in den Pfortenwiesen (ohne Parkgebühren) parken.
- Kurzzeitparkende in den Hauptverkehrsstraßen (Frankfurter-, Bahnhof-, Limburger Straße) und am Rathaus/Kurhaus parken (beides mit Parkgebühren, Bewohner nicht frei).

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln 2006, S. 12

- Bewohner in der Altstadt stets freie Parkplätze vorfinden (mit Parkgebühren, Bewohner frei).

Dadurch werden die gewünschten Nutzergruppen in die zugewiesenen Bereiche gelenkt. Sie können auch weiterhin in den anderen Bereichen parken, müssen dann aber teilweise entsprechend Parkgebühren zahlen.

Es sollten zwei Gebühreazonen eingerichtet werden:

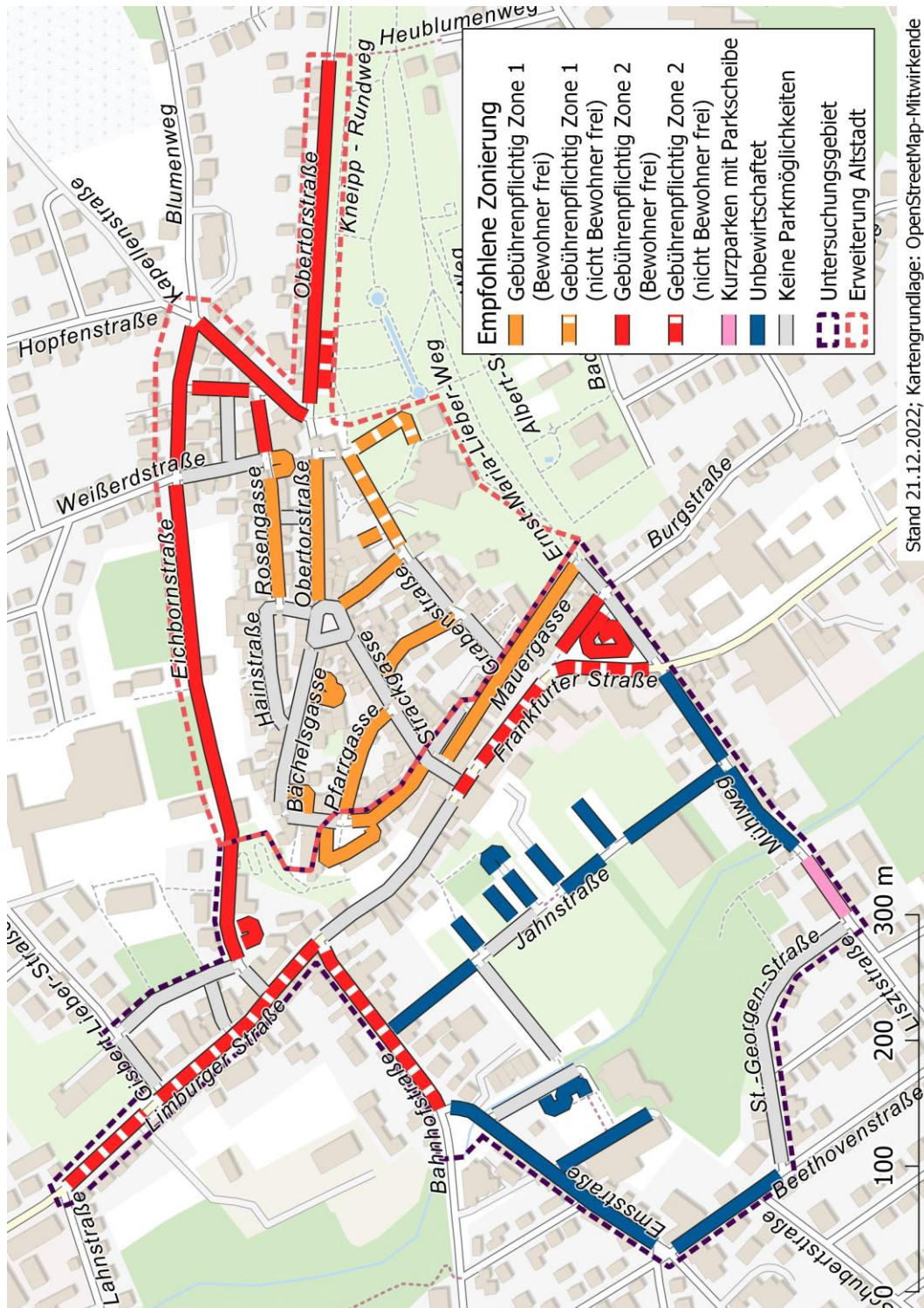
- Zone 1 in der Altstadt mit 1,00 €/h
- Zone 2 an die Altstadt angrenzend mit 0,50 €/h

Vorerst sollte keine Höchstparkdauer festgelegt werden. Sollte sich die Parksituation auf Dauer nicht verbessern, kann eine Höchstparkdauer angeordnet werden. Überdacht werden sollte, ob die Zeiten der Gebührenerhebung, derzeit von 9.30 Uhr bis 19.00 Uhr, nur bis 18.00 Uhr erfolgen.

Tabelle 1: Bilanzierung der Parkplätze in der empfohlenen Bewirtschaftung

Bewirtschaftung	Bestand	Empfehlung	Differenz
Unbewirtschaftet	298	209	-89
Gebührenpflichtig	156		+193
Gebührenpflichtig Zone 1 Bewohner frei		96	
Gebührenpflichtig Zone 1 Bewohner nicht frei		37	
Gebührenpflichtig Zone 2 Bewohner frei		147	
Gebührenpflichtig Zone 2 Bewohner nicht frei		69	
Kurzparken mit Parkscheibe	110	6	-104
Sonderparkplätze	29	29	0
Gesamt	593	593	0

Abbildung 2: Empfohlene Zonierung des Parkraums



5.2 Veränderung im Parkraumangebot durch Gestaltungskonzepte

In enger Absprache mit diesem Verkehrskonzept werden die Gestaltungsprojekte „öffentlicher Raum“³ durch das Architektur- und Stadtplanungsbüro ammon+sturm, sowie „Gesamtkonzept Stadtgrün“⁴ durch das Landschaftsarchitekturbüro foundation 5+ entwickelt.

Es entfallen insgesamt 98 Parkplätze und es entstehen 2 zusätzliche Sonderparkplätze. Verglichen mit der Anzahl zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr in den entsprechenden Abschnitten parkenden Fahrzeuge sind auch mit den Veränderungen durch die Gestaltungskonzepte weiterhin ausreichend Parkplätze vorhanden (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Bilanzierung der Parkplätze mit Veränderung durch Gestaltungskonzepte

Bewirtschaftung	Empfohlene Bewirtschaftung	Inkl. Gestaltungskonzepte	Differenz Parkplätze	Parkende Fahrzeuge im Bestand zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr
Unbewirtschaftet	209	160*	-54	144
Gebührenpflichtig Zone 1 Bewohner frei	96	96	0	94
Gebührenpflichtig Zone 1 Bewohner nicht frei	37	37	0	18
Gebührenpflichtig Zone 2 Bewohner frei	147	127	-20	110
Gebührenpflichtig Zone 2 Bewohner nicht frei	69	45	-24	27
Kurzparken mit Parkscheibe	6	6	0	6
Sonderparkplätze	29	31	+2	
Gesamt	593	497	-96	399
* mindestens 160 unbewirtschaftete Parkplätze nach Pfortenwiesen Konzeptvariante 2. Nach Variante 1 sind es 185 unbewirtschaftete Parkplätze. In beiden Varianten zusätzlich 26 temporäre Parkplätze.				

³ ammon+sturm; Gestaltungskonzept öffentlicher Raum (Stand 14.12.2022). Frankfurt 2022

⁴ foundation 5+; Gesamtkonzept Stadtgrün, Bad Camberg (Stand 01.11.2022). Kassel 2022

5.3 Überwachung des Parkraums

Eine Parkraumbewirtschaftung ist nur dann sinnvoll, wenn diese auch überwacht wird. Auch in der VwV-StVO wird darauf hingewiesen: „*Parkraumbewirtschaftung empfiehlt sich nur dort, wo eine wirksame Überwachung gewährleistet ist.*“⁵

Nach neueren Untersuchungen steht jeder fünfte Unfall mit Fuß- oder Radverkehr und Personenschäden im Zusammenhang mit parkenden Fahrzeugen:

*„Mehr als die Hälfte der identifizierten Parken-Unfälle stehen (...) im indirekten Zusammenhang mit dem Parken. Vor allem Unfälle, bei denen parkende Fahrzeuge die Sicht der Verkehrsteilnehmer einschränken, spielen hierbei eine große Rolle.“*⁶

Von daher ist Überwachung des ruhenden Verkehrs auch ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Wichtig ist eine Präsenz der Überwachungskräfte im öffentlichen Straßenraum. In größeren Städten wird ein Personalschlüssel von 0,4 bis 0,6 pro 100 Parkstände, in kleineren Städten von 0,2 für ausreichend erachtet. Nach der empfohlenen Bewirtschaftung mit 349 gebührenpflichtig Bewirtschafteten und 6 Parkplätzen mit Parkscheibenregelung wird eine Überwachungskraft benötigt.

Auch die Funktionsfähigkeit der Parkscheinautomaten sollte vermehrt überprüft werden. Während der Kennzeichenerhebung waren drei von sieben Parkscheinautomaten gleichzeitig außer Betrieb.

⁵ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001. In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1); zu § 13 Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit, zu Absatz 1.

⁶ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.; Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer. Berlin 2020, S. 14

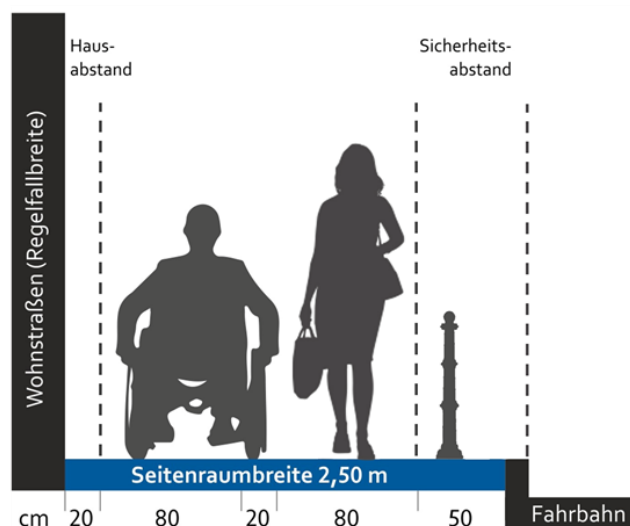
5.4 Gehwegparken reduzieren

Häufig wird durch legales und illegales Gehwegparken der Bewegungsraum des Fußverkehrs erheblich eingeschränkt.

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt (...)“, heißt es in der VwV-StVO⁷.

Nach den Empfehlungen für Anlagen des Fußgängerverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, beträgt die notwendige Gehwegbreite zum Begegnen 2,50 m.

Abbildung 3: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall) ⁸



Es wird empfohlen, die Breite von mindestens 2,50m einzuhalten, da auch Begleitpersonen von radfahrenden Kindern bis zum vollendeten achten Lebensjahr, gegebenenfalls sogar mit Lastenrad oder Anhänger, auf dem Gehweg fahren dürften.

In der Frankfurter Straße, Bahnhofstraße und Limburger Straße sollte das legale Gehwegparken reduziert werden, davon vorrangig in der Bahnhofstraße.

⁷ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1); „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ und „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“

⁸ Eigene Abbildung, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

5.5 Modifizierung des Parkleitsystems

Parkleitsysteme können zur Reduzierung des Parksuchverkehrs beitragen. Hierbei ist zu berücksichtigen:

- Ortskundige oder solche, die sich Ortskundig fühlen, orientieren sich nicht an solchen Parkleitsystemen. Sie kennen die Parkplätze, die sie ansteuern. Der überwiegende Teil der Innenstadtbesucher dürfte sich als ortskundig bezeichnen.
- Bei Ortsunkundigen relativiert sich die Beachtung von Parkleitsystemen durch die mittlerweile übliche Nutzung von Navigationssystemen.

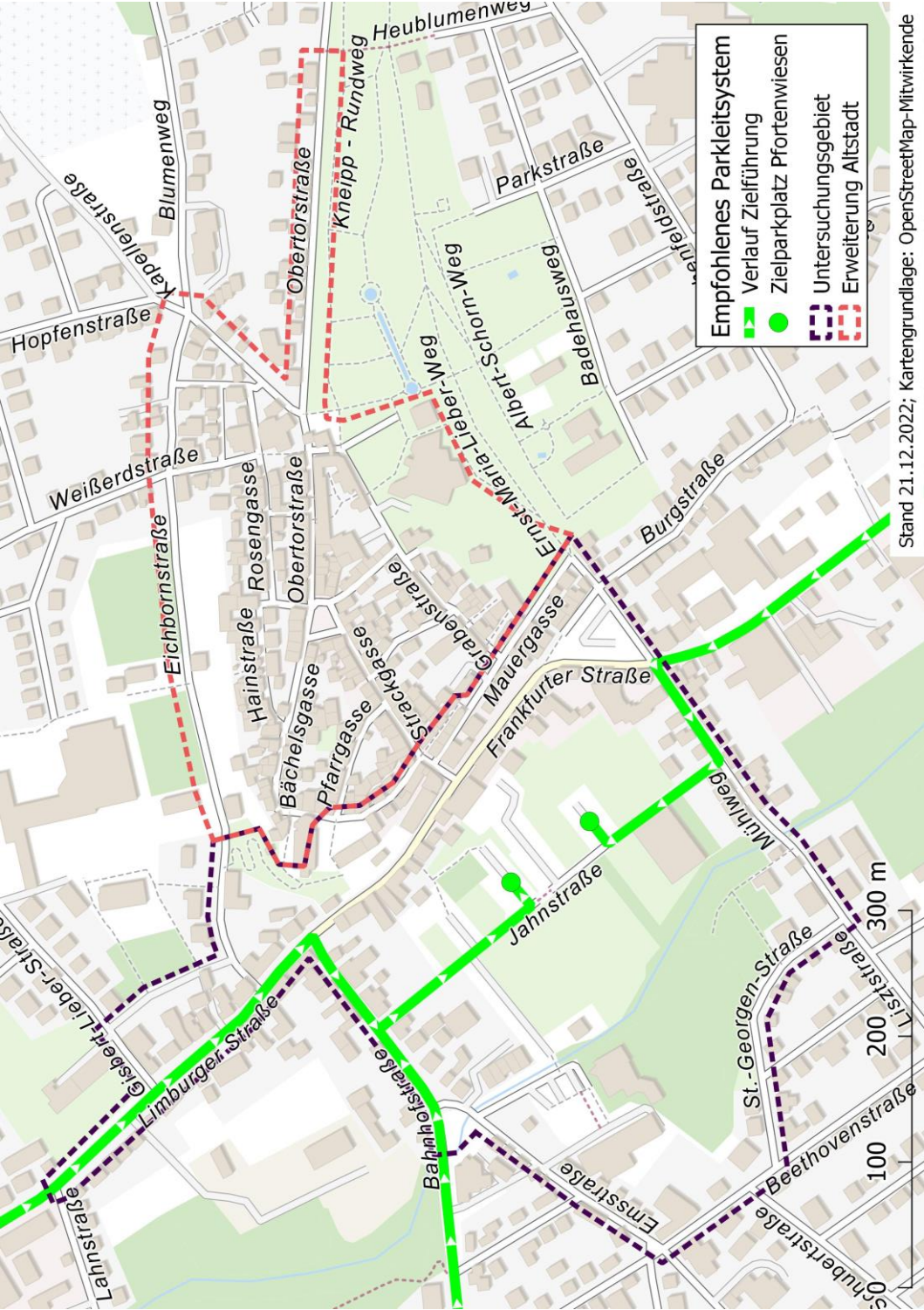
Es wird deshalb empfohlen, ein einfaches statisches Parkleitsystem einzurichten, das ausschließlich zu den Parkplätzen in der Pfortenwiese hinführt.

Die Zielführung sollte frühzeitig am Stadteingang beginnen und über die Hauptverkehrsstraßen (siehe Abbildung 4 auf Seite 19)

- Frankfurter Straße aus dem Süden
- Bahnhofstraße aus dem Westen
- Limburger Straße aus dem Norden

zu den Parkplätzen in den Pfortenwiesen führen. An größeren und an richtungsändernden Knotenpunkten und auch im Streckenverlauf in regelmäßigen Abständen sollte wegweisende Beschilderung aufgestellt werden.

Abbildung 4: Empfohlenes Parkleitsystem



6 Maßnahmen im Radverkehr

6.1 Radverkehrsanlagen

Mit der aktuellen Straßenraumgestaltung und Verkehrsmenge sollte in der Frankfurter Straße, Bahnhofstraße und Limburger Straße Radverkehrsanlagen eingerichtet werden.

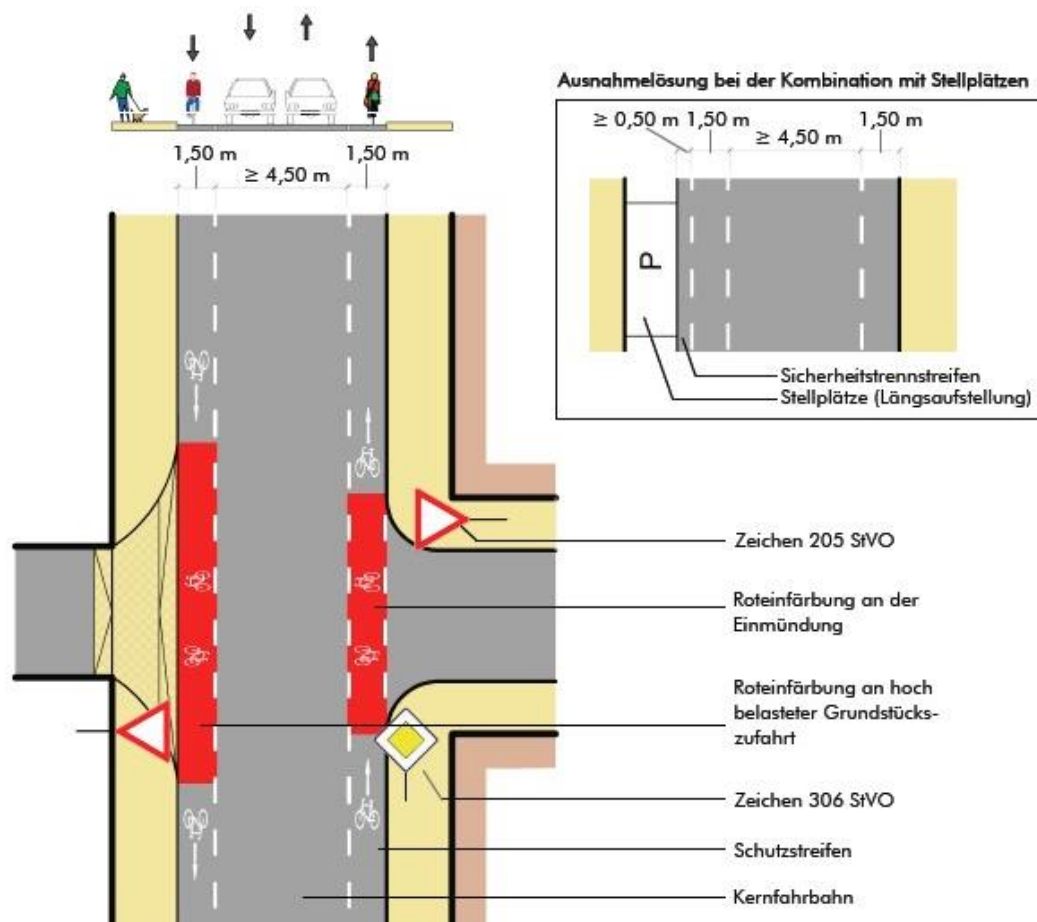
Die Führung des Radverkehrs auf Gehwegen wird aufgrund des hohen Konfliktpotentials zwischen Fuß- und Radverkehr nicht befürwortet.

Es ist ein Zielkonflikt zwischen Rad- und Kfz-Verkehr bezüglich der geringen Flächenverfügbarkeit auf der Fahrbahn vorhanden und entsprechend können nicht überall Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten sind in allen drei o.g. Straßen nur Schutzstreifen (vgl. Abbildung 5 auf Seite 21) und diese nur einseitig möglich.

In der Frankfurter Straße sollte der Schutzstreifen auf der bergauf fahrenden Straßenseite, von Süden kommend bis zur Strackgasse auf der Ostseite, von Norden kommend auf der Westseite, eingerichtet werden.

In der Bahnhofstraße und Limburger Straße sollte der Schutzstreifen jeweils auf der stadtauswärts führenden Straßenseite (Bahnhofstraße: nördliche Straßenseite; Limburger Straße: östliche Straßenseite) angelegt werden.

Mit einer Umgestaltung dieser Straßen auf verträgliche Geschwindigkeiten (siehe Kapitel 4.4 auf Seite 10) und der Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch die Ortsumfahrung B 8 (siehe Band 1, Kapitel 2.2), wird die Einrichtung von Radverkehrsanlagen als nicht mehr notwendig angesehen.

Abbildung 5: Musterlösung Schutzstreifen⁹

6.2 Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung trägt zur Schaffung eines Umwege-freien Netzes für Radfahrer bei. Besonders in Wohngebieten können dadurch attraktive Wegeverbindungen geschaffen werden, wodurch der Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen abnimmt.

Bei Linienbusverkehr muss die Fahrgassenbreite mindestens 3,50 m betragen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte nicht über 30 km/h liegen.¹⁰

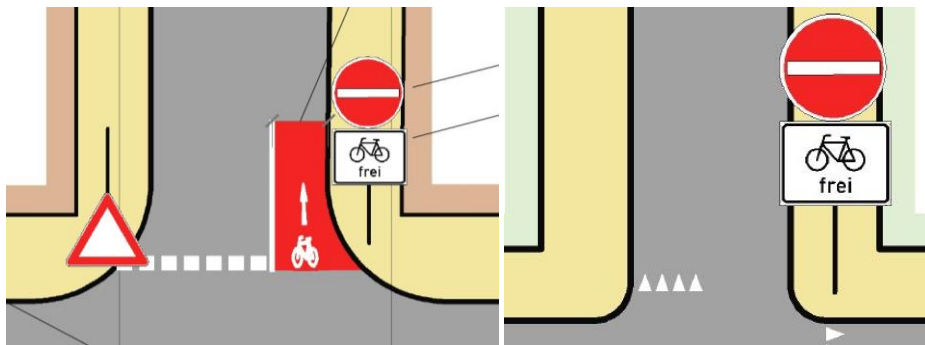
⁹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020, Musterlösung RV-4

¹⁰ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001. In der Fassung vom 8. November 2021 (BANz AT 15.11.2021 B1), zu Zeichen 220 Einbahnstraße

Parkstände sollten zur Vereinfachung des Ausweichens von Radfahrenden bei entgegenkommenden Kfz-Verkehr auf der in Kfz-Fahrtrichtung linken Seite angeordnet werden.

Eine Öffnung der Einbahnstraße ist deutlich zu kennzeichnen, um Konfliktsituationen vorzubeugen (bspw. Einfahrtsschleuse oder Haifischzähne, vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Beispiele Musterlösung Einfahrt zur Einbahnstraße (Rad frei)¹¹



Folgende Straßen sollten für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden:

- Beethovenstraße (zwischen St.-Georgen- und Lisztstraße)
- Mauergasse (zwischen Strackgasse und Guttenbergstraße)
- Pfarrgasse
- Strackgasse (zwischen Kirchgasse und Pfarrgasse)
- Rotezäunstraße
- St.-Georgen-Straße

In der St.-Georgen-Straße sollte dafür das Parken (mindestens im Kurvenbereich) unterbunden werden.

„Kurvenbereiche können problematisch sein, wenn der gegenläufige Radverkehr in der Innenkurve fährt und die Gefahr des Schneidens durch Kraftfahrzeuge besteht. Durch Freihalten des Kurvenbereiches vom Parken kann die Sicht auf den entgegenkommenden Radverkehr gewährleistet werden, gegebenenfalls in Verbindung mit der Markierung von Piktogrammen mit Richtungspfeilen.“¹²

¹¹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020, Musterlösungen ES-1 und ES-5

¹² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln 2010, S. 63

6.3 Radankunftspunkt Pfortenwiesen

Die Pfortenwiesen bieten Potential als Hauptankunftspunkt für den touristischen Radverkehr und Freizeitverkehr.

Dafür wird die Einrichtung von etwa 40 bis 60 Fahrradstellplätzen (abschließbar, bspw. Fahrradboxen) empfohlen.^{13,14} Auch ein vollständig abgesperrter Bereich wäre denkbar, für den Berufspendelnde eine Zugangskarte und einmalig Nutzende bspw. mit Identifikation Zugang bekommen können (vgl. „Leezenbox“ in Münster, siehe Abbildung 7).

Abbildung 7: Leezenbox in Münster



Weitere empfohlene Fahrradinfrastruktur für die Pfortenwiesen ist:

- Luftpumpe
- Werkzeug
- Umgebungskarte
- Witterungsschutz

und eine Wegweisung von den Rad-Fernwegen aus, die auf den Radankunftspunkt Pfortenwiesen hinweisen.

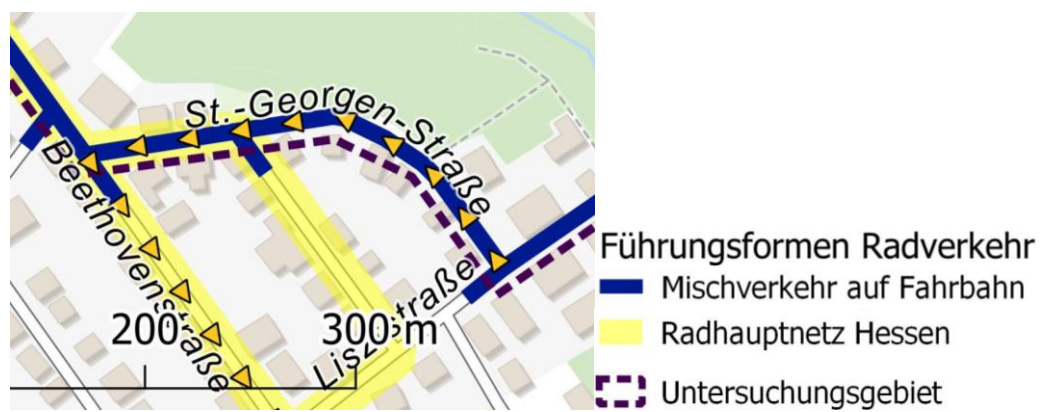
¹³ Gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Bad Camberg. 40 Fahrradstellplätze für die 8.000 m² große Sportfläche, zusätzlich 20 Fahrradstellplätze für die 4.000 m² großen neuen Spiel-/Sportflächen des Gestaltungskonzepts für die Pfortenwiesen.

¹⁴ Stadt Bad Camberg; Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Camberg vom 27.02.2019. Bad Camberg 2019

6.4 Verlagerung des Rad-Hauptnetzes

Bei einer Öffnung der Einbahnstraße Beethovenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung sollte das Rad-Hauptnetz Hessen, anstatt der aktuellen Führung durch die Ferdinand-Dirichs-Straße, in beide Richtungen durch die Beethovenstraße geführt werden.

Abbildung 8: Führung des Rad-Hauptnetzes im Bestand (Ausschnitt)



6.5 Eichbornstraße für Radverkehr frei

Die Eichbornstraße ist aktuell mit der Beschilderung „Durchfahrt verboten, Anlieger frei“ (Verkehrszeichen 250 mit Zusatzzeichen 1020-30) ausgeschildert.

Dem Radverkehr sollte zur Reduzierung von Umwegen die Durchfahrt gestattet werden.

7 Maßnahmen ÖPNV-Erschließung

7.1 Bushaltestelle Strackgasse

Die Altstadt ist derzeit nur teilweise durch den regionalen Busverkehr erschlossen (siehe Abbildung 9), sondern nur über einen Umstieg in den Stadtbus. Zu Fuß ist die Altstadt von den Haltestellen des regionalen Busverkehrs mit Fußwegen über 300 m Länge und teilweise sehr hohen Steigungen erreichbar.

Es wird empfohlen, entlang der Frankfurter Straße, auf Höhe der Strackgasse eine Haltestelle für den regionalen Busverkehr einzurichten, dadurch wird eine Erreichbarkeit der Altstadt über einen Fußweg von 300 m von und zur Haltestelle bis zum Obertor gewährleistet (siehe Abbildung 10).

Abbildung 9: Erreichbarkeit der Haltestellen im Bestand (bis 300 m Fußweg)

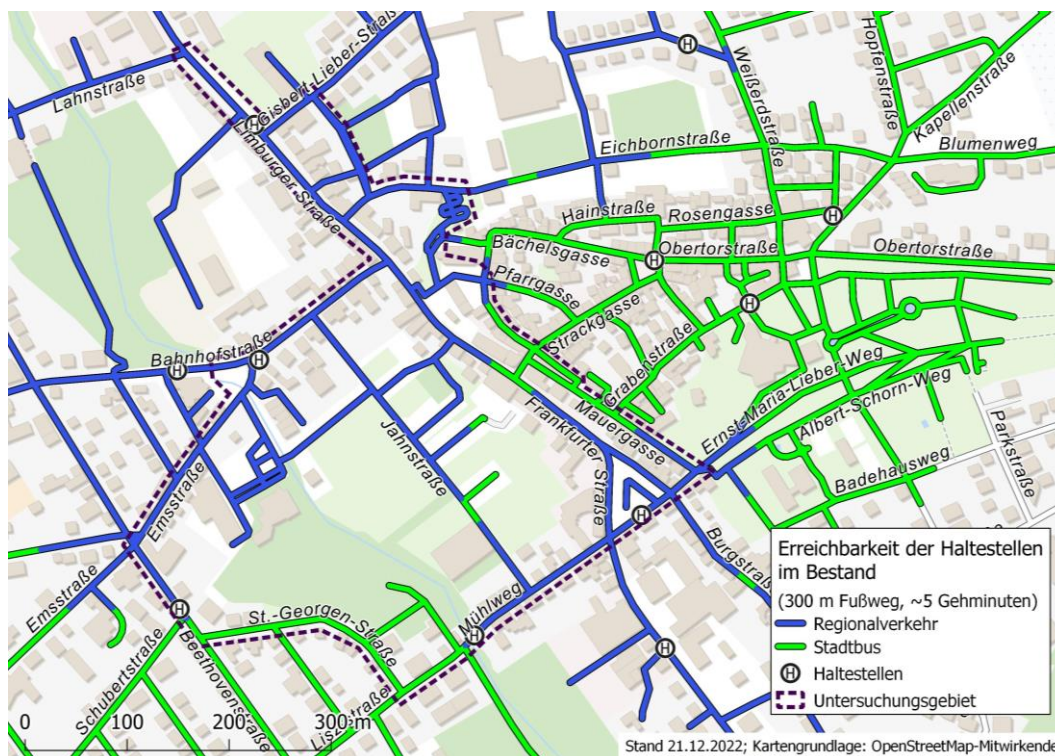
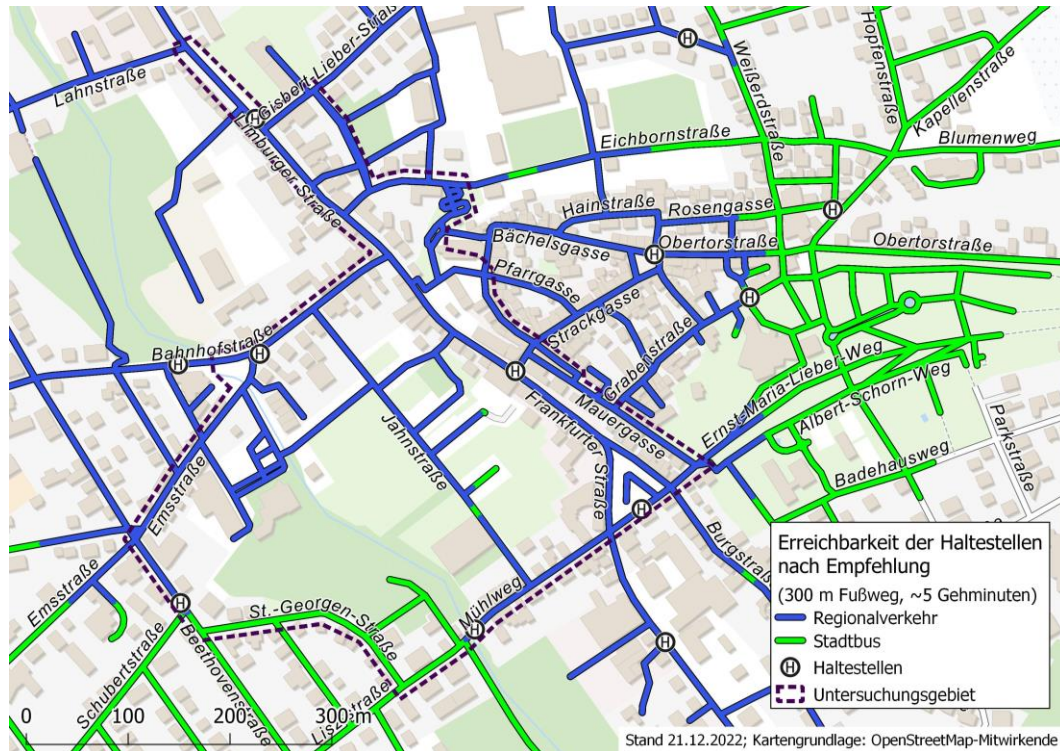


Abbildung 10: Erreichbarkeit der Haltestellen nach der Empfehlung (bis 300 m Fußweg)



7.2 Ausstattung und Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen

Die ÖPNV-Haltestellen sollten barrierefrei erreichbar und entsprechenden den aktuellen Standard ausgestattet sein. Hierzu gehören u.a. Witterungsschutz und möglichst eine dynamisches Fahrgastinformation.

Soweit möglich und notwendig, sollten die Haltestellen an beiden Seiten durch gesicherte Querungsanlagen erschlossen sein.

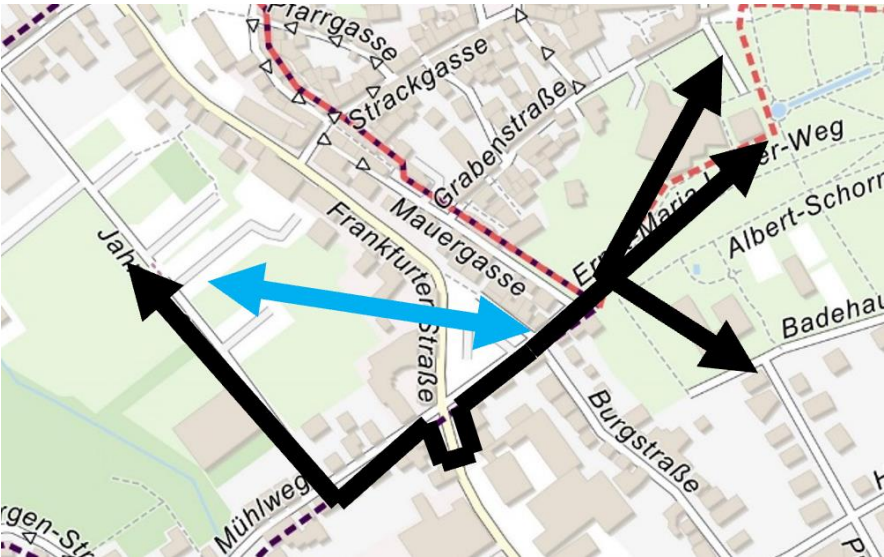
8 Maßnahmensteckbriefe

Tabelle 3: Verzeichnis Maßnahmensteckbriefe

Nr.	Maßnahme	Priorität	Seite
1	Barrierefreie Umgestaltung der Straßenräume	hoch	28
2-A	Wegeverbindung Pfortenwiesen <-> Altstadt	hoch	29
2-B	Wegeverbindung Pfortenwiesen <-> Kurpark	hoch	30
2-C	Wegeverbindung Pfortenwiesen <-> Wohngebiet Süd-West	niedrig	31
3	Fußgängerüberweg Strackgasse	hoch	32
4	Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	hoch	33
5	Minikreisverkehr am Knotenpunkt Frankfurter-/ Limburger-/ Bahnhofstraße	hoch	34
6	Neuordnung des Parkraums	hoch	35
7	Überwachung des ruhenden Verkehrs	hoch	36
8	Gehwegparken reduzieren	mittel	37
9	Verbesserung des Parkleitsystems	mittel	38
10	Radverkehrsanlagen	mittel	39
11	Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen	niedrig	40
12	Radankunftspunkt Pfortenwiesen	hoch	41
13	Verlagerung des Rad-Hauptnetzes	niedrig	42
14	Eichbornstraße für Radverkehr öffnen	niedrig	43
15	Bushaltestelle Strackgasse	mittel	44
16	Ausstattung und Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen	mittel	45

1		Barrierefreie Umgestaltung der Straßenräume			
					
Frankfurter Straße		Mühlweg			
Bestand/ Problem- stellung	Die Gehwege sind fast durchgehend unter 2,50 m breit. Die Topographie erschwert die Fortbewegung zusätzlich. Es entstehen Umwege über abseits gelegene Querungsanlagen in der Frankfurter Straße (Fußgängerüberweg an der Strackgasse, Fußgänger-Lichtsignalanlage in der Nähe des Mühlwegs) und eine besonders breite Fahrbahn am Knotenpunkt Emsstraße/Bahnhofstraße. Durchgehend barrierefreie Wegeketten sind aufgrund der Topografie allerdings nicht möglich.				
	Zielsetzung				
	Maßnahme				
Priorität	hoch	Umsetzung	Daueraufgabe	Kosten	unbestimmt

2-A	Wegeverbindung Pfortenwiesen <-> Altstadt				
					
Bestand/ Problem- stellung	Die Wegeverbindung zwischen Pfortenwiesen und der Altstadt ist nicht barrierefrei. Die Gehwege sind < 2,50 m breit. Es ist eine starke Steigung zu überwinden. Die Querung der Frankfurter Straße erfolgt über einen Fußgängerüberweg, welcher für den Kfz-Verkehr schwer erkennbar ist. Die Verbindung über einen Fahrstuhl in der Volksbank ist nur für Kunden, nur von 5:00 bis 24:00 Uhr geöffnet und nicht zum schmal für Barrierefreiheit.				
Zielsetzung	▪ Verbesserung der Barrierefreiheit, barrierefreies Fußverkehrsnetz				
Maßnahme	▪ Einrichtung einer barrierefreien Wegeverbindung von den Pfortenwiesen, über die Frankfurter Straße, zur Altstadt ▪ Eventuell Einrichtung eines Treppenlifts für Rollstühle/Kinderwagen				
Priorität	hoch	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	unbestimmt Treppenlift: 50.000 €

2-B	Wegeverbindung Pfortenwiesen <-> Kurpark				
					
Bestand/ Problem- stellung	Die Wegeverbindung zwischen Pfortenwiesen und Kurpark ist nicht barrierefrei. Die Querung der Frankfurter Straße erfolgt über einen Umweg über eine Fußgänger-Lichtsignalanlage auf Höhe der Freiherr-von-Schütz-Schule.				
Zielsetzung	▪ Verkürzung des Fußwegs, Eliminierung von Umwegen ▪ Verbesserung der Barrierefreiheit				
Maßnahme	▪ Einrichtung einer direkten barrierefreien Wegeverbindung von den Pfortenwiesen, über den Grünen Platz, zum Kurpark, deren Gestaltung keine „Hinterhofcharakter“ ergeben sollte. (Erfordert Ankauf von Grundflächen)				
Priorität	hoch	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	unbestimmt

2-C	Wegeverbindung Pfortenwiesen <-> Wohngebiet Süd-West				
					
Bestand/ Problem- stellung	Zwischen Pfortenwiesen und dem Wohngebiet süd-westlich daran angrenzend ist keine direkte Wegeverbindung vorhanden. Die derzeitige Verbindung führt mit Umwegen über Mühlenweg bzw. Emsstraße, welche nicht barrierefrei gestaltet sind.				
Zielsetzung	▪ Verkürzung des Fußwegs, Eliminierung von Umwegen ▪ Verbesserung der Barrierefreiheit				
Maßnahme	▪ Einrichtung einer direkten barrierefreien Wegeverbindung von den Pfortenwiesen, über den Emsbach, zur St.-Georgen-Straße ▪ Einrichtung einer Brücke über den Emsbach				
Priorität	niedrig	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	unbestimmt

3		Fußgängerüberweg Strackgasse			
					
Blickrichtung Süd-Ost		Blickrichtung West			
Bestand/ Problem- stellung	Der Fußgängerüberweg (FGÜ) über die Frankfurter Straße, auf Höhe der Strackgasse, ist, besonders von Norden aus, nur schwer erkennbar. Zu Fuß Gehende aus und in die Strackgasse müssen einen Umweg gehen, um die Straße über den nach Süden versetzten FGÜ zu queren.				
Zielsetzung	▪ Erhöhung der Erkennbarkeit des FGÜ ▪ Reduzierung des Umwegs für zu Fuß Gehende aus und in die Strackgasse				
Maßnahme	▪ Ausweitung des FGÜ über die gesamte Kuppe der Frankfurter Straße ▪ Verlegung FGÜ direkt vor Ein-/Ausgang der Altstadt ▪ Zusätzlich/alternativ Bodenmarkierung Piktogramm nach Z 101-11 StVO zur Verdeutlichung des FGÜ				
Priorität	hoch	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	7.500 €

4

Verlangsamung des Kfz-Verkehrs

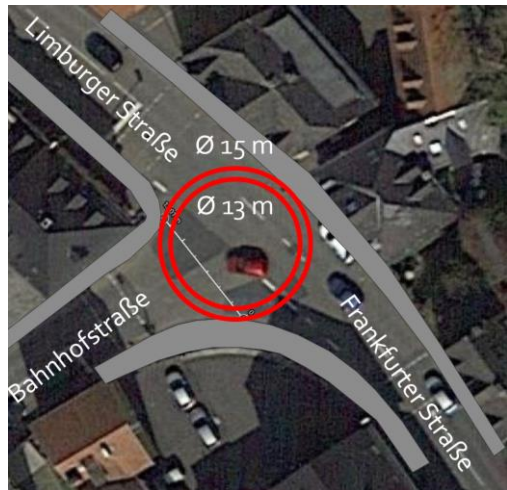


Bahnhofstraße



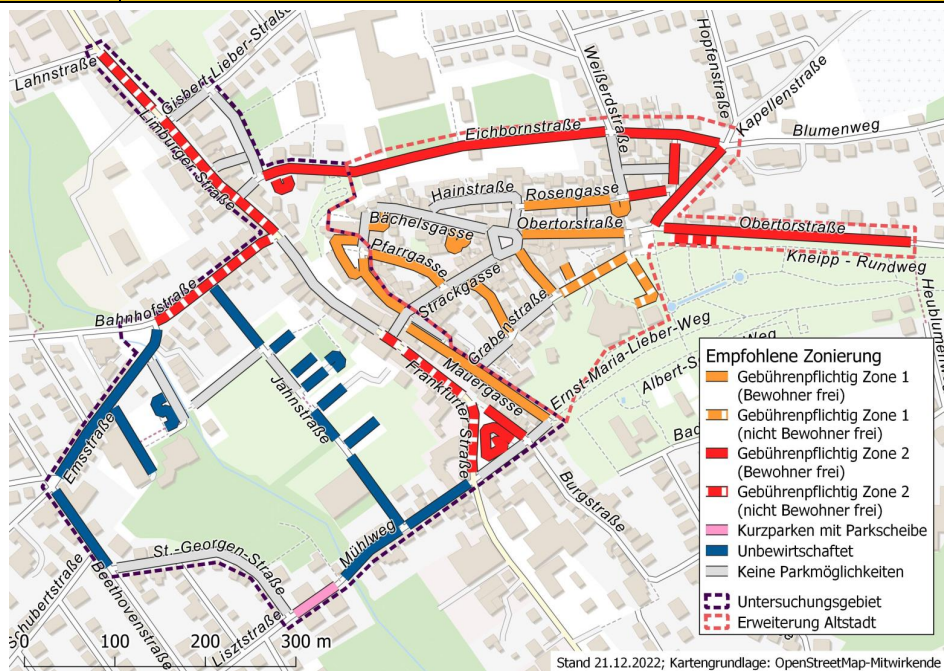
Frankfurter Straße

Bestand/ Problem- stellung	Die offenen Straßenraumgestaltung der Hauptstraßen verleitet zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und verringert die wahrgenommene Sicherheit für den Fußverkehr. in der Frankfurter Straße, zwischen Mühlweg und Bahnhofstraße, ist tagsüber durch einen hohen flächenhaften Querungsbedarf aufgrund der vielen Geschäfte und der engen Gehwege die Verkehrssicherheit eingeschränkt.				
Zielsetzung	▪ Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs ▪ Erhöhung der (wahrgenommenen) Sicherheit für zu-Fuß-Gehende				
Maßnahme	▪ Verträgliche Geschwindigkeiten durch Umgestaltung der Straßenräume ▪ Frankfurter Straße, zwischen Mühlweg und Bahnhofstraße ▪ Limburger Straße, zwischen Gisbert-Lieber-Straße und Bahnhofstraße ▪ Bahnhofstraße, zwischen Emsstraße und Frankfurter Straße ▪ Umsetzung nach Fertigstellung der Umfahrungsstraße B 8 ▪ Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit in Frankfurter Straße, zwischen Mühlweg und Bahnhofstraße, und Jahnstraße, von Zufahrt Bahnhofstraße aus, auf 30 km/h. ▪ Verengung der Fahrbahn oder Umgestaltung als verkehrsberuhigter Bereich in der St.-Georgen-Straße.				
Priorität	hoch	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	unbestimmt

5		Minikreisverkehr am Knotenpunkt Frankfurter-/ Limburger-/ Bahnhofstraße			
					
Blickrichtung Süd					
Bestand/ Problem- stellung	Der Knotenpunkt ist mit etwa 20.000 Kfz/Tag sehr stark belastet. Es entstehen zu Stoßzeiten Rückstaus von über 500 m. Die Umlaufzeiten der 4-phasigen Lichtsignalanlage beträgt mehrere Minuten. Durch den Bau der Umfahrungsstraße B 8 wird eine Reduktion des Verkehrsaufkommens um etwa 30% prognostiziert. Dadurch bleibt das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt weiterhin sehr hoch (14.000 Kfz/Tag).				
Zielsetzung	▪ Reduzierung der Wartezeiten, besonders für den Fußverkehr ▪ Reduzierung des Rückstaus, Verbesserung des Verkehrsflusses				
Maßnahme	▪ Minikreisverkehr mit einem Außendurchmesser von bis zu 15 m ▪ Erst als Testphase mit Bodenmarkierungen, bei Erfolg Bau nach Fertigstellung der Umfahrungsstraße B 8				
Priorität	hoch	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	Testphase: 7.500 € Bau: 150.000 €

6

Neuordnung des Parkraums



Bestand/ Problem- stellung	Einzelne Straßenabschnitte sind vom ruhenden Verkehr stark ausgelastet. Es besteht ein Verteilungsproblem.				
Zielsetzung	Verlagerung von ▪ Berufspendelnden in Obertorstraße außerhalb der Altstadt und Pfortenwiesen ▪ Kurzzeitparkenden auf Hauptverkehrsstraßen und Rathaus/Kurhaus ▪ Gewährleistung von Parkraum innerhalb der Altstadt für Bewohner				
Maßnahme	▪ Arrondierung der Parkgebührenzone ▪ An Hauptverkehrsstraßen und am Rathaus/Kurhaus sollen die Bewohner nicht von Parkgebühren befreit werden. ▪ Parkgebühren: Innere Altstadt 1,00 €/h, außerhalb Altstadt 0,50 €/h ▪ Änderung der Parkgebührensatzung				
Priorität	hoch	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	110.000 € (inkl. Parkschein- automaten)

7 Überwachung des ruhenden Verkehrs					
Parkscheibe 36; 43,9% 44; 53,7% 2; 2,4% ■ vorhanden ■ abgelaufen ■ nicht vorhanden n = 82 Parkschein 15; 28,8% 32; 61,5% 5; 9,6% n = 52 Regelkonformität in Bad Camberg Automat defekt Parkscheinautomat Obertorstraße					
Bestand/Problemstellung	Die Regelkonformität liegt in Bad Camberg bei 61,5% für Parkscheine und 53,7% für Parkscheiben. Drei von Sieben Parkscheinautomaten waren während der Kennzeichenerhebung außer Betrieb.				
Zielsetzung	Durchsetzung der empfohlenen Bewirtschaftung				
Maßnahme	- Überwachung des Parkraums - Regelkonformität bei Parkschein, Parkscheibe - Illegales (Gehweg-)Parken - Funktionsfähigkeit der Parkscheinautomaten				
Priorität	hoch	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	1-2 Überwachungskräfte

8		Gehwegparken reduzieren			
					
Bahnhofstraße		Limburger Straße			
Bestand/ Problem- stellung	Durch legales Gehwegparken wird in der Frankfurter-, Bahnhof- und Limburger Straße die nutzbare Breite der Gehwege für zu-Fuß-Gehende auf etwa 1,50 m eingeschränkt. Die Barrierefreiheit ist nicht mehr gewährleistet.				
Zielsetzung	▪ Erhöhung der Barrierefreiheit der Gehwege ▪ Reduzierung der Konflikte zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr				
Maßnahme	▪ Reduzierung Gehwegparken ▪ Bahnhofstraße (vorrangig) ▪ Frankfurter Straße ▪ Limburger Straße				
Priorität	mittel	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	1.200 € je Abschnitt

9

Verbesserung des Parkleitsystems



Zielparkplatz P5 in der Obertorstraße



Parkleitsystem in der Bahnhofstraße

Bestand/ Problem- stellung	Das Parkleitsystem ist sehr inkonsistent: ▪ Zielorte sind teilweise nicht benannt. ▪ An diversen Kreuzungen fehlt die Wegweisung ▪ Zielparkplätze sind oft gar nicht, sonst nur schwer erkennbar ausgeschildert ▪ Das Parkleitsystem beginnt erst im Stadtzentrum				
Zielsetzung	▪ Reduzierung des Parksuchverkehrs ▪ Leitung der verschiedenen Nutzergruppen an deren Zielparkplätze				
Maßnahme	▪ Statisches Parkleitsystem, mit ▪ Einheitlicher, eindeutiger und leicht verständlicher Gestaltung ▪ Beginn ab Stadteingang ▪ Führung über Frankfurter-, Bahnhof- und Limburger Straße ▪ Führung zu den Pfortenwiesen				
Priorität	mittel	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	15.000 €

10		Radverkehrsanlagen			
					
Frankfurter Straße		Limburger Straße			
Bestand/ Problem- stellung	Hohe Verkehrsgeschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen in den Hauptverkehrsstraßen Frankfurter-, Bahnhof- und Limburger Straße. Dadurch Einschränkung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Es bestehen Zielkonflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr bezüglich der geringen Flächenverfügbarkeit.				
Zielsetzung	▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr ▪ Die Führung auf Gehwegen wird nicht befürwortet				
Maßnahme	▪ Anlage von einseitigen Schutzstreifen in: ▪ Frankfurter Straße (von Süden bis Strackgasse auf Ostseite; von Norden bis Strackgasse auf Westseite) ▪ Bahnhofstraße (auf Nordseite) ▪ Limburger Straße (auf Ostseite) ▪ Bei Umgestaltung der Straßen auf verträgliche Geschwindigkeiten und Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch die Ortsumfahrung B 8 sind Radverkehrsanlagen nicht mehr notwendig				
Priorität	mittel	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	7.500 €

11		Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung öffnen				
						
Einbahnstraße Mauergasse		Einbahnstraße St.-Georgen-Straße				
Bestand/ Problem- stellung	Viele der Einbahnstraßen sind nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Es entstehen Umwege für den Radverkehr.					
Zielsetzung	▪ Reduzierung der Umwege für den Radverkehr					
Maßnahme	▪ Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben: ▪ Beethovenstraße (zwischen St.-Georgen- und Lisztstraße) ▪ Mauergasse (zwischen Strackgasse und Guttenbergstraße) ▪ Pfarrgasse ▪ Strackgasse (zwischen Kirchgasse und Pfarrgasse) ▪ Rotezäunstraße ▪ St.-Georgen-Straße ▪ In der St.-Georgen-Straße sollte zusätzlich das Parken, mindestens im Kurvenbereich, unterbunden werden					
Priorität	niedrig	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	500 € je Straße	

12

Radankunftspunkt Pfortenwiesen

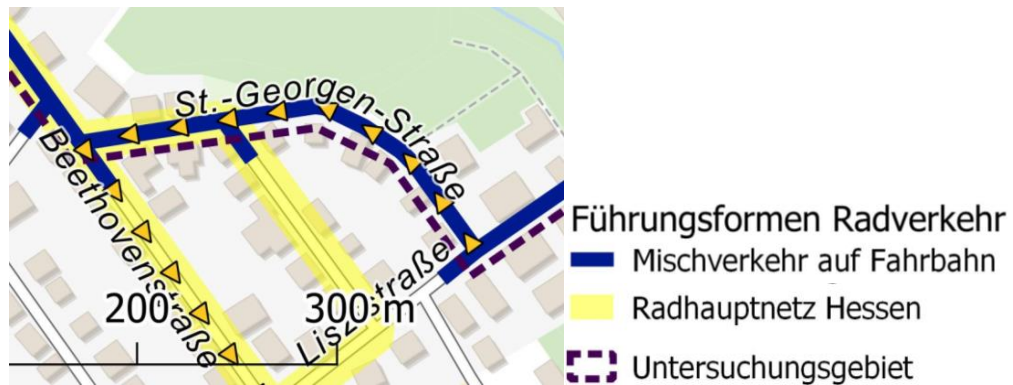


Pfortenwiesen

Bestand/ Problem- stellung	Die Pfortenwiesen bieten potential als Ankunftspunkt für touristischen und Alltagsradverkehr zu dienen.				
Zielsetzung	▪ Gestaltung der Pfortenwiesen als Ankunftspunkt für den Radverkehr				
Maßnahme	▪ 40 bis 60 Abstellanlagen (abschließbar), denkbar ist auch ein vollständig abgesperrter Bereich mit Zugangsberechtigungen ▪ Service-Einrichtungen für den Radverkehr (Luftpumpe, Werkzeug, Umgebungskarte, Witterungsschutz) ▪ Wegweisung vom Rad-Hauptnetz auf die Pfortenwiesen				
Priorität	hoch	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	unbestimmt

13

Verlagerung des Rad-Hauptnetzes



Bestand/ Problem- stellung	Die Einbahnstraße Beethovenstraße ist nicht für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Das Rad-Hauptnetz wird in dieser Richtung über die Ferdinand-Dirichs-Straße umgeleitet.				
Zielsetzung	▪ Reduzierung der Umwege für den Radverkehr				
Maßnahme	▪ Führung des Rad-Hauptnetzes durch in beide Richtungen durch die Beethovenstraße (erfordert Öffnung der Einbahnstraße Beethovenstraße für Radverkehr in Gegenrichtung). ▪ Die Verlagerung ist bei Hessen Mobil zu beantragen.				
Priorität	niedrig	Umsetzung	kurzfristig 1-2 Jahre	Kosten	1.000 €

14

Eichbornstraße für Radverkehr öffnen



Eichbornstraße



Z 260 StVO

Bestand/
Problem-
stellung

Die Durchfahrt durch die Eichbornstraße ist derzeit nur für Anlieger frei.

Zielsetzung

- Reduzierung von Umwegen für den Radverkehr

Maßnahme

- Öffnung der Eichbornstraße für den Radverkehr, durch Änderung der Beschilderung von Z 250 StVO auf Z 260 StVO

Priorität

niedrig

Umsetzung

kurzfristig
1-2 Jahre

Kosten

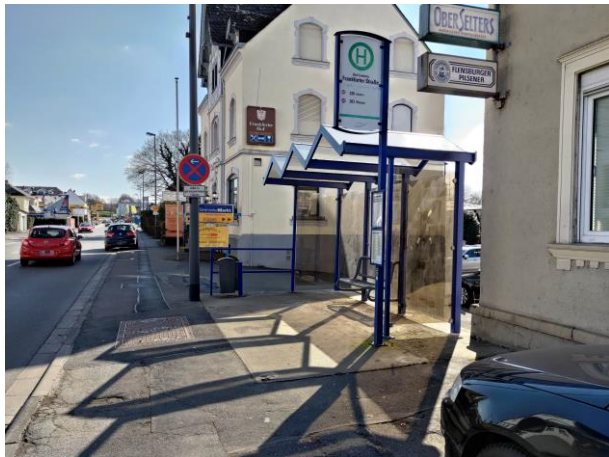
1.000 €

15

Bushaltestelle Strackgasse



Bestand/ Problem- stellung	Die Erreichbarkeit der Altstadt ist mit dem regionalen ÖPNV nicht abgedeckt (bei einem Fußweg von bis zu 300 m Länge/ 5 Gehminuten), es ist ein Umstieg in den Stadtbus erforderlich. Zusätzlich wird die Erreichbarkeit der Altstadt von den Haltestellen des regionalen ÖPNV durch die Topografie weiter eingeschränkt.				
Zielsetzung	Erreichbarkeit der Altstadt durch den regionalen ÖPNV gewährleisten				
Maßnahme	Einrichtung einer neuen Bushaltestelle in der Frankfurter Straße, auf Höhe der Strackgasse				
Priorität	mittel	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	55.000 €

16		Ausstattung und Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen			
					
Haltestelle „Beethovenstraße“		Haltestelle „Frankfurter Straße“			
Bestand/ Problem- stellung	Nur die Haltestellen „Frankfurter Straße“ und „Limburger Straße“, und jeweils nur auf einer Straßenseite, sind mit Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten ausgestattet. Sonst sind an den Haltestellen nur Fahrpläne und Mülleimer vorhanden.				
Zielsetzung	▪ Gewährleistung von barrierefreier Erreichbarkeit und guter Ausstattung an Haltestellen				
Maßnahme	▪ Zusätzliche Ausstattung der Haltestellen mit Hochbord, Leitsystem, Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und Netzplan ▪ Dynamische Fahrgastinformation und soweit möglich Erschließung der Haltestellen durch gesicherte Querungsanlagen an beiden Seiten für die Haltestellen ▪ „Frankfurter Straße“ ▪ „Bahnhofstraße“ ▪ „Limburger Straße“				
Priorität	mittel	Umsetzung	mittelfristig 3-5 Jahre	Kosten	unbestimmt

9 Verzeichnisse

9.1 Literatur- und Quellenverzeichnis

Literatur

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001. In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

Dadic, Dominik; Entwicklung der Grundlagen eines Parkraummanagement-konzepts für die Altstadt von Bad Camberg. Kolloquium Bachelor Thesis am 17.09.2019. Wiesbaden 2019

DSK und Standort & Kommune; Aktive Kernbereiche in Hessen. Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Bad Camberg - Frankfurter Straße / Pfortenwiesen. Wiesbaden und Fürth 2019

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Verkehrs-erhebungen (EVE). Köln 2012

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011

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

Frankfurter Neue Presse; Umgehungsstraße von Bad Camberg: Millionenprojekt schränkt Verkehr ein. Frankfurt am Main 2021

HEINZ + FEIER; Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung B 8 Ortsumgehung Bad Camberg. Dillenburg 2012

Hessen Mobil; Verkehrsmengenkarte für Hessen. Ausschnitt Kreis Limburg-Weilburg. Ausgabe 2015. Wiesbaden 2015

- Hessen Mobil; Widmung der Neubaustrecken, Umstufung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße Nr. 8, der Landesstraßen Nr. 3031, 3030 und Kreisstraßen Nr. 515, 522 in der Gemarkung bzw. Ortslage der Stadt Bad Camberg, Stadtteile Würges und Erbach, Landkreis Limburg-Weilburg, Regierungsbezirk Gießen. Aufstellung. Dillenburg 2013
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Rad-Hauptnetz Hessen. Blatt Landkreis Limburg-Weilburg | Umlegung. Wiesbaden 2020
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020
- HMdIS und HMWVL; Gemeinsamer Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen. Wiesbaden 2009
- IGDB; Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2014. Bericht. Dreieich 2014
- Ingenieurbüro Schönherr; Bebauungsplan „Am Sträßchen“ Stadt Bad Camberg. Entwurf (Exemplar der öffentlichen Auslegung). Weinbach 2021
- Ingenieurbüro Schönherr; Bebauungsplan „Am Sträßchen“. Begründung. Weinbach 2021
- Jäger, Anna; Integriertes stadt- und verkehrsplanerisches Entwicklungskonzept für den Bereich Marktplatz Bad Camberg. Wiesbaden 2019
- KuBuS generalplanung; Städtebauliche Studie Bebauungsstruktur „Tor Süd zur Altstadt“. Erläuterungsbericht -Entwurf-. Wetzlar 2020
- Mittelhessen.de; Brückenbau für B 8 bei Bad Camberg beginnt am Montag. Mainz 2021
- Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2018
- Regierungspräsidium Gießen; Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde). Teilplan für den Regierungsbezirk Gießen. Gießen 2020
- Schüßler-Plan; B8, Neubau der Ortsumgehung Bad Camberg. Übersichtsplan mit Bauwerken. Frankfurt am Main 2012

Stadt Bad Camberg; Aktionsplan für die Stadt Bad Camberg. Bad Camberg 2019

Stadt Bad Camberg; Satzung über die Erhebung von Parkgebühren auf öffentlichen Straßen und Plätzen. Bad Camberg 2010

Stadt Bad Camberg; Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Camberg vom 27.02.2019. Bad Camberg 2019

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBI. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBI. I S. 3091) geändert worden ist

Internetquellen

Hessen Mobil; <https://mobil.hessen.de/projekte/projekte-nach-regionen/westhessen/b-8-ortsumgehung-bad-camberg-erbach-w%C3%BCrges> [Zugriff: 21.10.2021]

Stadt Bad Camberg; <https://bad-camberg-lebendigeszentrum.de/#beteiligung> [Zugriff 07.01.22]

Bad Camberg Lebendiges Zentrum; <https://bad-camberg-lebendigeszentrum.de/2021/09/24/grosses-interesse-der-buerger-an-der-zukunft-des-bayrischen-hofes/> [Zugriff 07.01.22]

9.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Fußgängerüberweg über die Frankfurter Straße, auf Höhe Strackgasse	10
Abbildung 2: Empfohlene Zonierung des Parkraums	14
Abbildung 3: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)	17
Abbildung 4: Empfohlenes Parkleitsystem.....	19
Abbildung 5: Musterlösung Schutzstreifen	21
Abbildung 6: Beispiele Musterlösung Einfahrt zur Einbahnstraße (Rad frei)	22
Abbildung 7: Leezenbox in Münster	23
Abbildung 8: Führung des Rad-Hauptnetzes im Bestand (Ausschnitt)	24
Abbildung 9: Erreichbarkeit der Haltestellen im Bestand (bis 300 m Fußweg)	25
Abbildung 10: Erreichbarkeit der Haltestellen nach der Empfehlung (bis 300 m Fußweg)	26



9.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bilanzierung der Parkplätze in der empfohlenen Bewirtschaftung.....13

Tabelle 2: Bilanzierung der Parkplätze mit Veränderung durch Gestaltungskonzepte15

Tabelle 3: Verzeichnis Maßnahmensteckbriefe27

—

IKS

Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de