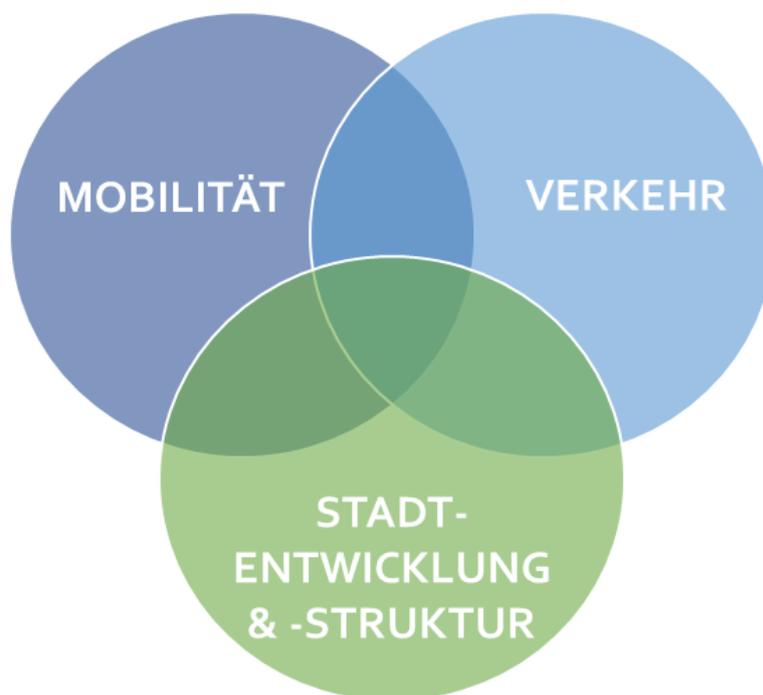


Masterplan Mobilität und Verkehr

„HEF-Mobil“

der Kreisstadt Bad Hersfeld



Vorgelegt von:

Magistrat der Kreisstadt Bad Hersfeld

Mit Unterstützung der Benz + Walter GmbH, Wiesbaden

Endstand zum: 31.03.2023

Benz + Walter GmbH
Kaiser-Friedrich-Ring 82
65185 Wiesbaden, Germany

Geschäftsführende Gesellschafter:
Dr.-Ing. Michael Benz und Dr.-Ing. Dipl.-Kfm. Stefan Walter
www.benz-walter.de

Autoren:
Dr. Michael Walter, Theo Gudat

Unter der Mitarbeit nachstehender Fachbereiche und Eigenbetriebe des Magistrats der Kreisstadt Bad Hersfeld:

Wirtschaftsbetriebe Bad Hersfeld GmbH - Christian Scholz, Geschäftsführer

Stabsstelle Klimaschutz - Michael Mai

Fachbereich 32: Ordnungsdienste - Jerome Sauer, Tobias Reinhardt

Fachbereich 60: Technische Verwaltung - Johannes van Horrick, Vanessa Gajek

Fachbereich 66: Technische Dienste - Martin Bode

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	I
Tabellenverzeichnis.....	II
Zusammenfassung.....	III
1. Einleitung	1
2. Zielsetzungen und methodisches Vorgehen	3
2.1. Herangehensweise (Transformation SUMP in eigenes Vorgehen)	8
2.2. Projektplan und Beteiligungsprozess	13
3. Ausgangsbasis („IST“).....	15
3.1. Ausgangslage in Bad Hersfeld.....	17
Lage und Bedeutung von Bad Hersfeld	17
Verkehrliche Situation Bad Hersfelds.....	19
Mobilität	38
Stadtstruktur und historische Auswirkungen	40
3.2. Besonderheiten in Bad Hersfeld	46
Smart-City Bad Hersfeld	48
Touristische Besonderheiten	49
3.3. Komplikationen/ Herausforderungen für Bad Hersfeld.....	50
4. Rahmen- und Zielsetzung („SOLL“).....	59
4.1. Herausforderungen der zukünftigen Entwicklung	61
4.2. Leitlinien des Mobilitätsleitbildes.....	63
4.3. Herleitung des Zielbilds.....	67
5. Maßnahmen („PLAN“).....	70
5.1. Investitions- und Kapazitätsplanung	70
5.2. Ableitung von Handlungsfeldern.....	70
5.3. Gap-Analyse, Maßnahmen und Maßnahmenbündel.....	71
Auflistung der Maßnahmen	72
[Ö] Öffentlicher Verkehr	75
[K] Klimaneutralität	80
[D] Digitalisierung.....	84
[V] Vernetzung	93
[B] Betriebliche Mobilität.....	97
[E] Emissionen.....	99
[M] Motorisierter Verkehr	101

[L] (Urbane) Logistik.....	108
[F] Fuß- und Radverkehr.....	110
[G] Flächenoptimierung.....	115
[O] Organisation.....	118
[S] Standortattraktivität.....	120
5.4. Priorisierte Maßnahmen.....	125
6. Gesamtergebnis.....	126
Anhang.....	131
A. Maßnahmensteckbriefe der priorisierten Maßnahmen.....	131
B. Analyse der historischen Verkehrsplanungen zur Hochbrücke Peterstor.....	170
C. Anwendung strategischer Kompass.....	180
D. Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld.....	186
E. Strategischer Kompass: Acht übergeordnete Leitlinien des Mobilitätsleitbildes 2035+.....	202
F. Klassifizierungen für die Maßnahmensteckbriefe.....	203
G. Strukturierte Maßnahmenübersichten.....	204
H. Verkehrszahlen BASt (Rohdatenanalyse).....	207
I. Brücken im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld.....	210
J. Visualisierung Möglichkeiten für Umgehungsstraßen B62 und B324.....	212
K. Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld.....	214

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schritte zum Masterplan Mobilität & Verkehr mit Aufgaben und Inhalten	8
Abbildung 2: Umsetzung des Masterplanprozesses auf Basis relevanter Schritte des SUMP-Vorgehens	6
Abbildung 3: Die drei Phasen des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld ...	9
Abbildung 4: Säulenmodell - Struktur der Bestandsaufnahme in der „IST“-Phase	11
Abbildung 5: Maßnahmenentwicklung im Masterplanprozess HEF-Mobil.....	13
Abbildung 6: Übersicht der Workshopinhalte und separat übermittelten Ergebnisdokumente	14
Abbildung 7: Projektplan HEF-Mobil.....	15
Abbildung 8: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Status Quo Analyse	16
Abbildung 9: Lage Landkreis Hersfeld-Rotenburg und von Bad Hersfeld im Kreisgebiet	18
Abbildung 10: Lage am Knotenpunkt der Verbindungs-/ Entwicklungsachsen	19
Abbildung 11: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld	60
Abbildung 12: Schwerpunkt Mobilität	63
Abbildung 13: Schwerpunkt Verkehr	64
Abbildung 14: Schwerpunkt Stadtentwicklung & -struktur.....	65
Abbildung 15: Schnittmenge A aus Mobilität, Verkehr & Stadtentwicklung & -struktur	65
Abbildung 16: Schnittmenge B aus Mobilität und Verkehr	66
Abbildung 17: Schnittmenge C aus Mobilität und Stadtentwicklung & -struktur.....	66
Abbildung 18: Schnittmenge D aus Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur.....	67
Abbildung 19: Die zentralen Leitlinien – Kern des „Mobilitätsleitbilds 2035+ Bad Hersfeld“	68
Abbildung 20: Acht übergeordnete Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ (zentrale und extrahierte Leitlinien)	69
Abbildung 21: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Ableitung von Handlungsfeldern.....	70
Abbildung 22: Prozess der Ableitung von Handlungsfeldern	71
Abbildung 23: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Gap-Analyse und Maßnahmenidentifikation	71
Abbildung 24: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Maßnahmenplanung & -bewertung.....	125

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Maßnahmenliste Schwerpunkt Mobilität	72
Tabelle 2: Maßnahmenliste Schwerpunkt Verkehr	73
Tabelle 3: Maßnahmenliste Schwerpunkt Stadtentwicklung & -struktur	74
Tabelle 4: Maßnahmen Mobilität - Öffentlicher Verkehr	76
Tabelle 5: Maßnahmen Mobilität - Klimaneutralität	80
Tabelle 6: Maßnahmen Mobilität - Digitalisierung	85
Tabelle 7: Maßnahmen Verkehr - Digitalisierung	89
Tabelle 8: Maßnahmen Mobilität - Vernetzung	94
Tabelle 9: Maßnahmen Mobilität - Betriebliche Mobilität	98
Tabelle 10: Maßnahmen Verkehr - Emissionen	99
Tabelle 11: Maßnahmen Verkehr - Motorisierter Verkehr	102
Tabelle 12: Maßnahmen Verkehr - (Urbane) Logistik	109
Tabelle 13: Maßnahmen Verkehr - Fuß- und Radverkehr	111
Tabelle 14: Maßnahmen Stadtentwicklung & -struktur - Flächenoptimierung	115
Tabelle 15: Maßnahmen Stadtentwicklung & -struktur - Organisation	118
Tabelle 16: Maßnahmen Stadtentwicklung & -struktur - Standortattraktivität	120

Zusammenfassung

Der vorliegende Masterplan Mobilität & Verkehr wurde in enger Abstimmung mit der Kreisstadt Bad Hersfeld auf breiter analytischer Basis in einem fachlich-wissenschaftsbasierten Prozess erarbeitet. Die Inhalte des Masterplans bilden ein multimodal am Bedarf orientiertes, vernetztes strategisches Gesamtkonzept für die Mobilität und den Verkehr in Bad Hersfeld, das sich an den Richtlinien der Europäischen Union (EU) zu Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP) orientiert. Ziel des als strukturierten Maßnahmenplan aufgebauten Masterplans ist die nachhaltige Neuausrichtung von Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld, um auf die Zukunftsherausforderungen vorbereitet zu sein und diese unter Wahrung des historischen Stadtcharakters erfolgreich zu meistern. Dies betrifft insbesondere auch die sich ändernden Anforderungen durch die Verkehrs- und Mobilitätswende, den Klima- und Umweltschutz, die zunehmenden Urbanisierung sowie zur Sicherung der Standortattraktivität der Kreisstadt. Aufgrund einer Vielzahl von parallelen Projekten der örtlichen und überregionalen Stadt- und Verkehrsentwicklung spitzen sich aktuelle verkehrliche Konflikt- und Problembereiche zu. Diese Projekte unterschiedlicher Aufgabenträger mit auch sehr langfristigen Auswirkungen müssen auch mit durch die Stadt Bad Hersfeld koordiniert und daraus resultierende verkehrliche Herausforderungen sowie Anforderungen an Mobilität und Stadtentwicklung zusammen mit den sich daraus ergebenden Chancen so frühzeitig wie möglich erkannt und adressiert werden. Hierfür bedarf es auch der Entwicklung und dem Abstecken von zwischen der Politik, der Stadtverwaltung sowie relevanten Stakeholdern und der Bevölkerung der Kreisstadt abgestimmten grundsätzlichen Zielen und Rahmenbedingungen. Das vorliegende Ergebnisdokument dient der Unterstützung dieser Zielfestlegung und fasst die im Rahmen des Gesamtprozesses der Erarbeitung des Masterplans Mobilität und Verkehr mit verbundenem Beteiligungsprozess ermittelten Maßnahmen zusammen. Grundlage des Prozesses der Erstellung des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld waren drei elementare Schritte:

1. „IST“ – Bestandsaufnahme

Im Rahmen der Bestandsaufnahme erfolgte eine weiträumige Betrachtung der drei Schwerpunktthemen Verkehr, Mobilität und Stadtentwicklung & -struktur mit dem Ziel, Transparenz betreffend Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen sowie deren Auswirkungen, des Zustands der Verkehrsinfrastruktur Bad Hersfelds, der Hintergründe und Ursachen für die aktuelle Situation sowie der sich in Bezug auf die gegenwärtige Situation ergebenden Defizite herzustellen. Dazu gehörten auch die Anforderungen an Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung von Seiten der Stadtverwaltung, der Politik sowie relevanten Stakeholdern in Abbildung unter anderem des Willens und der Interessen der Bevölkerung sowie der Wirtschaft.

2. „SOLL“ – Mobilitätsleitbild

Ausgehend von den Erkenntnissen und Ergebnissen des Beteiligungsprozesses zum Masterplan Mobilität und Verkehr und dem darüber ermittelten Zielzustand wurde ein für Bad Hersfeld spezifisches Mobilitätsleitbild mit 25 inhaltlichen Leitlinien hergeleitet. Diese 25 Leitlinien definieren den Zielkorridor für Bad Hersfeld bis 2035 und bieten auch darüber hinaus Orientierung. Für die zielgerichtete Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld gilt es im Idealzustand, alle 25 Leitlinien in ein übergreifendes Gleichgewicht zu bringen. Die Gesamtheit der Leitlinien dient Politik und Verwaltung daher als Leitplanken zukünftiger Entscheidungen für Maßnahmen betreffend Mobilität und Verkehr. Die Ausrichtung der zukünftigen Entwicklung der Mobilitäts- und Verkehrspolitik der Kreisstadt soll über den sich durch die Leitplanken definierten Lösungsraum bestimmt werden.

In die Entwicklung des Mobilitätsleitbilds mit Grundsätzen und Zielen für die Ausrichtung von Mobilität und Verkehr in Zusammenhang auch mit der Stadtentwicklung sind unter anderem

- die erfassten Bedürfnisse und Mobilitätswünsche von Bevölkerung und Wirtschaft,
- die ermittelten Zielsetzungen für die zukünftige Ausrichtung von Mobilität und Verkehr im Zusammenspiel mit der Stadtentwicklung & -struktur,
- die den Rahmen setzende Handlungsspielräume der Kreisstadt,
- die für das Mobilitätsleitbild der Kreisstadt Bad Hersfeld relevanten Themenfelder,
- die fachlichen Bestandsaufnahmen des Masterplanprozesses,
- die geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen,
- regionale und nationale Trends und Entwicklungen, die gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie
- die mit dem aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik verbundenen Lösungsmöglichkeiten

eingeflossen. Zur ersten Orientierung und als strategischer Kompass, beispielsweise bei der Prüfung konkreter Maßnahmen oder Entscheidungen, dienen Politik und Verwaltung acht Leitlinien, die der Gesamtheit der 25 Leitlinien übergeordnet sind. Die Anwendung des strategischen Kompass auf Bad Hersfeld findet sich in Anhang C. Auf der Grundlage des Mobilitätsleitbilds wurde schließlich der Slogan für die Mobilität und den Verkehr der Zukunft in Bad Hersfeld gebildet, aus drei für die Gesamtheit aller 25 Leitlinien repräsentativen Begriffen:

„ZUKUNFTSWEISEND, VERBINDEND, LEBENSWERT“.

3. „PLAN“ – Maßnahmen des Masterplans

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse und Ergebnisse wurden zur Vertiefung der drei Schwerpunktthemen Verkehr, Mobilität und Stadtentwicklung & -struktur die zwölf Handlungsfelder *Öffentlicher Verkehr, Klimaneutralität, Fuß- und Radverkehr, Digitalisierung, Vernetzung, Betriebliche Mobilität, Emissionen, Motorisierter Verkehr, (Urbane) Logistik, Flächenoptimierung, Organisation und Standortattraktivität* für den Masterplan Mobilität und Verkehr identifiziert. Mittels einer Gap-Analyse zwischen dem „SOLL“-Zielzustand und dem gegenwärtigen „IST“-Zustand wurden anschließend für jedes dieser Handlungsfelder die relevanten Handlungsbedarfe ermittelt und in Form von thematisch in Maßnahmenbündeln sortierten Einzelmaßnahmen ausgearbeitet. Die sich final ergebenden 20 Maßnahmenbündel mit insgesamt 100 Einzelmaßnahmen (47 für Mobilität, 35 für Verkehr und 18 für Stadtentwicklung & -struktur) stellen die Grundlage für den Transformationsprozess von Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld dar. Die eigentliche Maßnahmenumsetzung bzw. die Vorbereitung für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkombinationen stellt keinen Bestandteil des Masterplans Mobilität und Verkehr dar.

Auf der Grundlage der ermittelten Bedarfe und mit Ausrichtung auf den größtmöglichen Nutzen für die Kreisstadt Bad Hersfeld bei Mobilität und Verkehr erfolgte abschließend eine Priorisierung von elf besonders hervorzuhebenden bzw. bedeutenden Einzelmaßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen des Masterplans. Diese Priorisierung stellt auch ein grobes Stufenkonzept für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der für die Kreisstadt Bad Hersfeld in Abhängigkeit vorhandener Handlungsspielräume und Prämissen dar. Folgende Einzelmaßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung der Kreisstadt Bad Hersfeld priorisiert, die Reihenfolge stellt keine weitergehende Priorisierung untereinander dar:

1. Leistungsbeschreibung Ausschreibung ÖPNV
2. Sharing-Angebote für Mikromobilität („Micromobility“-Sharing) & emissionsfreie Fahrzeuge, insbesondere Car-Sharing
3. Stärkung dienstliche E-Mobilität

4. Anpassung Verkehrsinfrastruktur an das Stadtbild & Reorganisation des öffentlichen Verkehrsraumes
5. Kompetenzzentrum Mobilität und Verkehr (als Kompetenz-Center)
6. Einrichtung Mobilitätsdrehscheiben (insbesondere betreffend den Bahnhof Bad Hersfeld)
7. Umsetzung eines adaptiven (proaktiven) umweltsensitiven Verkehrsmanagements (AUVM)
8. Parkraumbewirtschaftungskonzept
9. Optimierung Lärmschutz an Schienenwegen
10. Reduzierung von Durchfahrtsverkehren & Umgehungsstraße der B324
11. Erstellung übergreifendes Verkehrskonzept (großräumig)

Ergänzende Bewertungen bzw. Klassifizierungen dieser priorisierten Maßnahmen nach finanziellem Aufwand, Personalbedarf, Fristigkeit und der Abhängigkeit von externen Institutionen über Maßnahmensteckbriefe finden sich im Anhang des vorliegenden Ergebnisdokumentes. Zur Gewährleistung einer möglichst hohen Flexibilität bei der Umsetzung wurden die identifizierten 100 Einzelmaßnahmen über die Bildung der Maßnahmenkombinationen für die erfolgte Priorisierung hinaus nicht weiter aggregiert. Die einzelnen Maßnahmen können somit bei Bedarf wie „Bausteine“ entsprechend der von der Politik und der Verwaltung gesetzten Ziele sowohl innerhalb wie auch außerhalb von deren jeweiligen Maßnahmenbündeln kombiniert werden.

Die Reihenfolge der Umsetzung der priorisierten Einzelmaßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen kann im Ergebnisdokument des Masterplans auch aufgrund vorab zu klärender Finanzierungsbedarfe aber auch der erforderlicher Abstimmungen beispielsweise mit anderen Aufgabenträgern nicht genauer bestimmt werden und obliegt dazu insbesondere der politischen Entscheidungsfindung. Die Maßnahmenumsetzung selbst erfordert hohe Investitionen, in erheblichem Umfang die Nutzung von Fremdleistungen (Ingenieur- und Beratungsleistungen) sowie den Einsatz stadt-eigenen Personals in unterschiedlicher Intensität und Zahl. Das Gesamtspektrum der 100 identifizierten Einzelmaßnahmen ermöglicht der Kreisstadt die Stellung von Förderanträgen auf ein ebenso breites Spektrum an Förderprogrammen des Landes, des Bundes und der EU. Aufgrund der Größe der Stadt sowie der sich ergebenden bzw. darüber hinaus zu erwartenden Aufgaben ist die Kreisstadt Bad Hersfeld zur Maßnahmenumsetzung weitgehend auf Fördermittel des Landes, des Bundes bzw. der EU angewiesen. Da der Masterplan Mobilität und Verkehr bereits ein Gesamtkonzept der Mobilität und Verkehr für Bad Hersfeld darstellt, entfällt die Hürde des erforderlichen Vorhandenseins eines solchen strategischen Zieldokumentes bei der Beantragung von Fördermitteln und die darin aufgeführten Einzelmaßnahmen können einzeln oder kombiniert direkt zur Förderung angemeldet werden.

Die mit dem Masterplan erzielte Transparenz zeigt den großen Maßnahmenbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur wie der Mobilität. Für zeitnahe Fortschritte und insbesondere die rechtzeitige Einreichung von Infrastrukturmaßnahmen für den erwartungsgemäß zeitnah aufzusetzenden neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) besteht daher eine sehr hohe Dringlichkeit, diese insbesondere über umfassende Voruntersuchungen und Machbarkeitsstudien weiter auszuarbeiten. Für die Umsetzung und Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen ist es dazu von besonderer Bedeutung, Ziele und Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Kreisstadt auch aus dem Masterplan Mobilität und Verkehr im regionalen und lokalen Nahverkehrsplan (NVP) zu verankern und festschreiben zu lassen¹.

¹ Der regionale Nahverkehrsplan wird durch den Nordhessischen Verkehrsverbund, der regionalen Nahverkehrsplan durch den Landkreis Hersfeld Rotenburg aufgestellt. Nach dem Gegenstromprinzip sind lokale Nahverkehrspläne aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben. Vgl. § 14 Abs. 6 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG).

1. Einleitung

Bad Hersfeld ist Kur- und Festspielstadt, attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie Verwaltungssitz des Landkreises Hersfeld-Rotenburg. Als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums ist die Kreisstadt von besonderer zentralörtlicher Bedeutung für die gesamte Region. Der Stadt kommt in Hinblick auf die grundsätzliche Attraktivitätssicherung und -steigerung von Lebens- und Arbeitsbedingungen, der Sicherung und Neuansiedlung von Arbeitsplätzen sowie der Erfüllung von Versorgungsaufgaben der Bevölkerung auch des umgebenden ländlichen Raums eine große und über die Kreisgrenzen hinausreichende Bedeutung zu. Durch die zentrale Lage in der Bundesrepublik Deutschland und die Anbindung an die Bundesstraßen B27, B62 und B324 als auch an die Bundesautobahnen A4, A5 und A7 haben sich auch zahlreiche namenhafte Logistikunternehmen im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld niedergelassen. Die zentralörtliche und ökonomisch wichtige Bedeutung führt allerdings ganzjährig zu einem beständig hohen Verkehrsaufkommen mit entsprechenden Auswirkungen zu Lasten des Stadtgebietes sowie Belastungen für die Bevölkerung. Für deren Bewältigung sind intelligente und effektive Lösungen und Konzepte erforderlich.

Von ca. 50.000 abhängig Beschäftigten im Landkreis Hersfeld-Rotenburg arbeiten 40 % in der Kreisstadt Bad Hersfeld. Von den Beschäftigten in Bad Hersfeld sind heute 66,9 % Einpendler, nur 33,1 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Kreisstadt arbeiten auch dort. Bad Hersfeld weist bei den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten demzufolge eindeutig einen deutlichen Einpendler-Überschuss auf, was sich neben den Wirtschaftsverkehren zusätzlich auf die Verkehrsmengen in und um Bad Hersfeld auswirkt. Zudem haben aktuelle regionale Entwicklungen kurzfristig bzw. mittelfristig einen direkten Einfluss auf die Verkehrssituation der Kreisstadt, wie z.B. der Neubau des Klinikums Bad Hersfeld infolge der Zusammenlegung der akutmedizinischen Abteilungen des Herz-Kreislauf-Zentrum (HKZ) Rotenburg am Standort Bad Hersfeld, dem geplanten Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor ab 2025 zur Vermeidung des Wartungsaufwands für das Bestandsbauwerk, der Spurerweiterung der Bundesautobahn A4 bis 2030 oder dem Bahnprojekt Fulda-Gerstungen. Letzteres wird neben der möglichen Beeinflussung der Straßeninfrastruktur während der Bauzeit zukünftig auch zu einer erhöhten Taktung des Schienenfernverkehrs am Fernverkehrshalt Bad Hersfeld führen.

Die Verkehrsinfrastruktur der Kreisstadt Bad Hersfeld basiert maßgeblich auf Planungen von Dr.-Ing Helmut Schubert aus den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Grundlegende Anpassungen zur Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur sind abseits der damit verbundenen Planungen seitdem nicht erfolgt, was – neben der außerhalb der Stadt liegenden Planungszuständigkeit für die zahlreichen übergeordneten Verkehrsanlagen der Bahn und Bundesfernstraßen – auch auf das Fehlen einer Verwaltungseinheit bzw. Planungsbehörde zur strategischen Verkehrsplanung bzw. der Mobilität in der Kreisstadt Bad Hersfeld zurückzuführen ist. Die ursprüngliche Stelle zur Verkehrsplanung ist mittlerweile bereits seit Jahrzehnten nicht wiederbesetzt worden. Die an wesentlichen Stellen an den Grundsätzen der autogerechten Stadt² orientierte Verkehrsinfrastruktur Bad Hersfelds wurde somit in den vergangenen Jahrzehnten zwar erhalten³, nicht jedoch an sich ändernden Anforderungen von

² Die Verkehrsinfrastruktur einer autogerechten Stadt ist optimal auf den Individualstraßenverkehr ausgerichtet. Dies war vor allem in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg oberstes Ziel der Stadtplanung. Dem Ziel der autogerechten Stadt wurden ökologische Erfordernisse oder die Bedürfnisse nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer untergeordnet. Vgl. „[Autogerechte Stadt](#)“, Lexikon der Geographie, Spektrum Akademischer Verlag, Heidelberg, 2001.

³ „[Erhaltung von Straßen](#)“, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), jetzt: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Berlin, 2019.

Verkehr, Mobilität und der Stadtentwicklung angepasst. Insbesondere auch vor dem Hintergrund der Verkehrswende, Mobilitätswende und Antriebswende⁴.

Die Änderungen der Ausrichtung von politischen Zielen zum verstärkten Klima- und Umweltschutz haben die Stadtpolitik von Bad Hersfelds im September 2020 zur Ausrufung des Klimanotstands veranlasst. Zur Abfederung der Folgen des Klimawandels bzw. dessen Eindämmung sollen damit auch auf kommunaler Ebene konkreter Maßnahmen angegangen werden⁵. Lärm- und Schadstoffreduzierung sowie vor allem die Treibhausgasemissionen aus Mobilität und Verkehr sollen in der Kreisstadt verringert werden und ihren Teil zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 beitragen.

Bad Hersfeld steht somit vor einer Reihe von großen Herausforderungen, deren Lösung in ihrer Gesamtheit auch größere Eingriffe in die Verkehrsinfrastruktur, die Konzeption und Schaffung neuer Mobilitätsangebote sowie eine darauf abgestimmte Planung und Stadtentwicklung erfordert. Um dies zu erreichen, bedarf es nicht nur der Umsetzung einzelner separater Maßnahmen. Vielmehr sind die vielen das Stadtgebiet betreffenden Baustellen zusammen mit den laufenden und anstehenden Projekten und Aufgaben mit ihren verkehrlichen und die Mobilität betreffenden Auswirkungen als gemeinsames „Großes und Ganze“ zu betrachten und in Einklang zu bringen. Unterschiedliche Lösungsansätze wurden unter Analyse ihrer Wirkungen mit dem Ziel der Umsetzung eines modernen und nachhaltigen Gesamtsystems aus Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung/ -struktur ermittelt und unter Minimierung nachteiliger Auswirkungen verknüpft. Auch die Verzahnung der aktuellen und künftigen Siedlungsstruktur mit einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsplanung sowie die Pendlerverflechtungen mit den Nachbarkreisen und -regionen wurden adressiert.

Die aktuellen sowie zukünftigen Möglichkeiten der Digitalisierung für Mobilität und den Verkehr standen bei der Erarbeitung des Masterplans Mobilität und Verkehr daher besonders im Vordergrund. Dafür wurden auch die gesetzlichen Regelungen auf Bundes- und Landesebene für die Beachtung der Handlungsspielräume mit einbezogen. Auch, da sich Bad Hersfeld in den vergangenen Jahren bundesweit und international einen Namen als Smart City gemacht hat⁶. Die damit gelegten Grundlagen zur Digitalisierung in Verwaltung und Stadtgesellschaft gilt es nun um den Verkehrssektor sowie die Mobilität zu erweitern.

Weiterhin sind in den auf die Verkehrssituation und die Mobilität von Bad Hersfeld ausgerichteten Masterplan Mobilität und Verkehr zukünftige Entwicklungen und Trends des öffentlichen und privaten Verkehrs bis zum Jahre 2035 eingeflossen. Neben dem dominanten Verkehrsträger Straße wurde insbesondere auch die Schiene mit einbezogen. Über innovative Flugsysteme kam perspektivisch auch der Verkehrsträger Luft hinzu. Ebenfalls perspektivisch ist die Seilbahn mit eingeflossen, auch wenn diese aus heutiger Sicht unwahrscheinlich anmutet. Allerdings werden Seilbahnen im Mobilitätsfördergesetz des Landes Hessen aus 2018 ausdrücklich als förderfähige Vorhaben benannt⁷.

In Abstimmung mit den Aufgaben und Zielen von Verwaltung und Politik der Kreisstadt Bad Hersfeld stellt der Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld („HEF-Mobil“) eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Gesamtkonzeption der „Mobilität der Zukunft“ der Kreisstadt Bad Hersfeld dar. Im Ergebnis verbindet der Masterplan insbesondere:

⁴ Vgl. „[Verkehrswende oder Mobilitätswende – was ist der Unterschied?](#)“, VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., Berlin, 2021.

⁵ Vgl. „[Hersfelder Stadtverordnetenversammlung beschließt den Klimanotstand](#)“, Bündnis 90 Die Grünen Bad Hersfeld, Bad Hersfeld, 11.09.2020 (aufgerufen am 15.06.2022).

⁶ Vgl. „[Smart City Bad Hersfeld](#)“, Magistrat der Kreisstadt Bad Hersfeld, Bad Hersfeld.

⁷ Vgl. [§ 3 Mobilitätsfördergesetz \(MobFöG\)](#).

- die multimodale, intermodale und digitale Verknüpfung der Verkehrsträger Luft, Straße und Schiene⁸ (mit Seil),
- Mobilität und Logistik als gemeinsame Nutzer der Infrastruktur,
- eine stadt- und klimagerechte Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung des historischen Bestandes und zukünftiger Entwicklungen,
- die auftretenden Verkehrsmengen und -beziehungen,
- Standortattraktivität und -qualität,
- die Kreisstadt Bad Hersfeld mit den angrenzenden Gemeinden und Kreisen,
- sowie das sinnvolle Ineinandergreifen und die Berücksichtigung der Wechselwirkung bestehender aktueller und zukünftiger großer Projekte (Bahnprojekt Fulda-Gerstungen, Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor, Neubau des Klinikums Hersfeld-Rotenburg, Quartiersplanung Antoniengasse & Wever-Gelände).

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde im vorliegenden Ergebnisdokument des Masterplans bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern durchgehend die männliche Form verwendet. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung. Im Sinne der Gleichbehandlung gelten entsprechende Begriffe grundsätzlich geschlechterübergreifend.

2. Zielsetzungen und methodisches Vorgehen

Grundsätzliche Zielsetzung des Masterplans Mobilität und Verkehr

Der Masterplan Mobilität und Verkehr ist ein auf breiter analytischer Basis und in enger Abstimmung mit der Stadt Bad Hersfeld erarbeitetes sowie multimodal am Bedarf orientiertes, vernetztes strategisches Gesamtkonzept der Mobilität, das auf der Basis abgestimmter Leitlinien und -planken, Strategien und Datengrundlagen mit einem gemeinsamen Monitoring bzw. Berichtswesen auch die Maßnahmenebene integriert. Die Umsetzung dieser zukunftsfähigen Mobilitätsplanung erfolgt durch die erarbeiteten konkreten, bewerteten sowie in der zeitlichen Priorisierung eingeordneten Maßnahmen auf der Maßnahmenebene. Dieses Gesamtkonzept enthält einen Maßnahmenplan der als Grundlage für die anschließende Umsetzung der Maßnahmen dient. Die einzelnen Maßnahmen sind auf dieser Grundlage stufenweise umzusetzen. Die strukturierte Übersicht der Einzelmaßnahmen nach Handlungsfeldern und Maßnahmenbündeln findet sich in Anhang G.

Der finale Masterplan Mobilität und Verkehr dient der Stadtverordnetenversammlung von Bad Hersfeld als Grundlage bzw. im besten Fall als Vorlage für die Beschlussfassung zur zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätskonzeption und damit als Richtlinie für die künftige Verkehrs- und Mobilitätspolitik der Kreisstadt. Neben den von der Stadt Bad Hersfeld selbst zu beeinflussenden Entwicklungen bzw. Entscheidungen wird der Masterplan Mobilität und Verkehr beispielsweise auch der weiteren Abstimmung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) bzw. Hessen Mobil sowie dem Bund bzw. dem Bundesministerium Digitales und Verkehr (BMDV) oder auch der Autobahn GmbH und der Deutschen Bahn AG dienen. Darüber hinaus auch mit dem Regierungspräsidium Kassel, dem Kreis Hersfeld-Rotenburg bzw. auch dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV).

In die Bestandsaufnahmen, Analysen und die Erstellung des Masterplans Mobilität & Verkehr wurden insbesondere die Verwaltung und die Politik der Stadt Bad Hersfeld über intensive entsprechende Abstimmungen eingebunden. Für die im Anschluss an oder bei Erfordernis auch parallel zur

⁸ Ein Verkehrsträger ist der für die Beförderung von Gütern und Personen genutzte Verkehrsweig. Vgl. „[Verkehrsträger](#)“, Statistics Explained, eurostat, 2016.

Masterplanerstellung in einem separaten Prozess anstehende Neukonzeption eines zukunftsfähigen, modernen Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) in Bad Hersfeld (ÖPNV-Konzept) wurden im Masterplan Mobilität & Verkehr entsprechende Anknüpfungspunkte definiert. Die Einbindung separater Gutachten z.B. zum Alternativenvergleich von Mobilitätsvarianten bzw. zu technisch-organisatorischen Machbarkeiten im ÖPNV wäre Bestandteil dieses separaten ÖPNV-Konzepts und ist nicht Bestandteil des hier vorgelegten Ergebnisdokumentes des Masterplans.

Der Masterplan Mobilität und Verkehr soll kontinuierlich fortgeschrieben und dessen Ziele und Strategie dabei periodisch aktualisiert werden. Neben der Erfüllung eines integrativen Anspruchs kommt diesem Masterplan Mobilität & Verkehr auch eine Koordinationswirkung hinsichtlich vorhandener bzw. neuer formaler Planwerke zu, mit dem auch Doppel- und gegenläufige Planungen vermieden werden können.

Weiterführende Zielsetzungen

a) Einbindung von Projekten und Konzepten der Kreisstadt Bad Hersfeld

Da die Kreisstadt Bad Hersfeld in der jüngeren Vergangenheit bereits einige für den Masterplan Mobilität und Verkehr relevante Pläne und Konzeptionen erstellt hat sowie sich insbesondere mit verschiedenen Projekten erfolgreich um Fördermittel bewerben konnte, konnten soweit vorliegend mehrere bereits abgeschlossene, in der Umsetzung befindliche sowie bereits gesicherte und anstehende Konzepte, Pläne und Projekte dieser Art in den Masterplan Mobilität und Verkehr integriert werden.

Darüber hinaus wurden auch übergeordnete Untersuchungen von Bundesministerien, Statistiken des Landes Hessen, der Flächennutzungsplan von Bad Hersfelds, Dokumente betreffend das Planfeststellungsverfahren der Hochbrücke Peterstor der B324 sowie des Neubaus des Klinikums Bad Hersfeld, Unterlagen des Lärmschutzbeirats der Kreisstadt Bad Hersfeld, eine Vielzahl aktueller und historischer Zeitungsartikel sowie weitere von der Kreisstadt Bad Hersfeld oder den Workshopteilnehmern zur Verfügung gestellte und durch eigene Sichtung erfasste Dokumente einbezogen.

b) Ermittlung von Methoden für Maßnahmen/ Maßnahmenbündel einer verstetigten Verkehrserfassung

Der Kreisstadt Bad Hersfeld liegen keine belastbaren bzw. verlässlichen Daten über den aktuellen bzw. historischen Modal Split in Bad Hersfeld bzw. aussagekräftigen Daten über die Verteilung der Nutzung des Verkehrsraums auf die einzelnen Verkehrsmittel vor. Vorliegende Daten wären auf Bad Hersfeld nur näherungsweise auf Basis der Kategorisierung der Landesentwicklungspläne (Mittellzentrum) und der Lage (im ländlichen Raum) übertragbar. Daher wurden im Rahmen der Maßnahmenentwicklung für den Masterplan Mobilität und Verkehr auch zukunftsfähige Maßnahmen für die permanente Datenerfassung für laufende Analysen, Auswertungen bzw. Untersuchungen z.B. des Verkehrsgeschehens und von Lärm-, Luftschadstoff- bzw. Treibhausgasemission entwickelt.

Auch aufgrund der bewussten Ausrichtung der Kreisstadt Bad Hersfeld als „Smart City“ sind in diesem Zusammenhang in den Masterplan Mobilität und Verkehr insbesondere Lösungsoptionen mittels digitalisierter Verkehrssysteme sowie deren Spezifikationen und Anforderungen eingeflossen. Neben vorhandenen Zählungen auf Basis von Seitenradaren der Kreisstadt Bad Hersfeld und potenziellen weiteren fest installierten Verkehrszählungseinrichtungen sollen vor allem technisch aktuelle sowie insbesondere zukunftsfähige Methoden der Verkehrserfassung zum Einsatz kommen, die zukünftig Analysen und Rückschlüsse zu relevanten Bewegungsdaten auch über längere Zeiträume ermöglichen. Auch die Anforderungen an ein analytisches System als Grundlage für eine aktive Verkehrssteuerung in Bad Hersfeld über ein operatives Gesamtsystem bzw. entsprechende Maßnahmen zur

Umsetzung wurden definiert bzw. entwickelt. Für den Verkehrsträger Straße soll die Aufnahme und Prognose von Verkehrsmengen und Verkehrsflüssen dabei auf der Grundlage innovativer Zählungs- und Analysemethoden erfolgen. Verkehre sollten nach der Klasse „8+1“ erfasst werden⁹. Auch der Radverkehr ist grundsätzlich entsprechend zu erfassen¹⁰.

c) Vermeidung von Lärm, Luftschadstoffen, Klimagasen und Unfallopfern

Neben der Lärmreduzierung (Lärmschutzbeitrag) wurden mit dem Masterplan Mobilität und Verkehr auch Maßnahmen zur Reduzierung bzw. Ursachenvermeidung der Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen aus dem Bereich Verkehr für Bad Hersfeld als Klimaschutzbeitrag der Kreisstadt entwickelt. Ebenso wurden Maßnahmen für die Erreichung des Ziels der Unfallvermeidung entwickelt, hinsichtlich Toter und Schwerverletzter im Straßenverkehr ist „Zero“ das Ziel (Schutz körperlicher Unversehrtheit).

Damit soll der Masterplan Mobilität und Verkehr Maßnahmen für relevante Beiträge sowohl zum Gesundheits-, Klima- wie zum Umweltschutz liefern. Die gesetzten Ziele des Landes und des Bundes bzw. der Europäischen Union (EU) mit Ausrichtung bzw. Unterstützung der von diesen jeweils dafür aufgestellten Pläne und Zielsetzungen stellen dafür Leitplanken dar.

d) Einbeziehung der Anforderungen der Logistik

Grundsätzlich beinhaltet der Masterplan Mobilität & Verkehr keine Erarbeitung einer konkreten City-Logistik- bzw. Urbane Logistik-Strategie bzw. einer integrierten Logistik-Konzeption. Anknüpfungspunkte für eine solche separate Konzeption wurden aber vorbereitend für die perspektivische Erstellung entsprechender separater Konzepte und Umsetzungsplanungen mit einbezogen. Betreffend Mobilität und Logistik wurde neben dem dominanten Verkehrsträger Straße insbesondere auch die Schiene mit dem Nah- und Fernverkehr für Personen und Güter sowie perspektivisch auch die Luft über innovative Flugsysteme mit einbezogen¹¹.

Orientierung am EU-SUMP-Konzept

Um die Verkehrs- bzw. eine übergreifende Mobilitätswende weiter voranzubringen, erfolgte die Erstellung des Masterplans Mobilität und Verkehr für die Kreisstadt Bad Hersfeld insgesamt unter Beachtung der EU-Richtlinien zu Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP) bzw. kurz des EU-SUMP-Konzepts. Ein SUMP ist eine Strategie, deren Ausgangspunkt die Mobilitätsbedürfnisse heutiger und zukünftiger Generationen sind. Ein zentrales Element des SUMP-Ansatzes ist die Ausrichtung an breit abgestimmten politischen und gesellschaftlichen Zielstellungen sowie eine starke öffentliche Beteiligung am gesamten Planungsprozess. Zudem werden eine regelmäßige Evaluation und die Auswahl der effizientesten Maßnahmen nach Kostengesichtspunkten in den Vordergrund gestellt¹². Neben der Schaffung der Voraussetzung für Finanzierungen nach dem GVFG bzw. dem Mobilitätsfördergesetz (MobiFÖG) des Landes Hessen wird zunehmend die Verstärkung der integrativen Planung und Koordination der zahlreichen Fachplanungen mit Verkehrsrelevanz als wichtig erkannt. Lag der Schwerpunkt in der Verkehrsentwicklungsplanung bislang eher auf verkehrlichen Maßnahmen bzw. der baulichen Weiterentwicklung von Infrastruktur, tendiert

⁹ Erfassungsarten nach TLS, [BAST](#)

¹⁰ Folgende Fahrzeugarten sollen erfasst werden: Fahrräder, Motorräder, Pkw o. Anhänger, Lieferwagen o. Anhänger, Pkw mit Anhänger, Lkw > 3,5t o. Anhänger, Lkw > 3,5t m. Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge, Busse, nicht klassifizierbare Kfz).

¹¹ Hintergrund ist hier auch, dass die Stadt Bad Hersfeld die Beteiligung des Regionalmanagements Nordhessen an der Europäischen Initiative UAM (Urban Air Mobility) des EIP-SCC initiiert hat.

¹² Vgl. „[NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLÄNE \(SUMP\)](#)“, ivm GmbH, Ansprechpartner: Heike Mühlhans Jens Vogel, Letzte Änderung: 15. 8.2019.

sie heute zu einem strategisch orientierten, an den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer ausgerichteten Planungsprozess.

Die EU hat für die Förderung einer nachhaltigen urbanen Mobilität ein System von Begrifflichkeiten und das SUMP-Konzept geschaffen. Auf der Grundlage des Aktionsplans für die städtische Mobilität von 2009¹³ sowie des EU-Weißbuchs Verkehr aus 2011¹⁴ veröffentlichte die EU-Kommission in diesem Zusammenhang im Jahr 2013 das Städtische Mobilitätspaket (Urban Mobility Package)¹⁵, in dessen Anhang sich auch eine SUMP-Konzeptbeschreibung¹⁶ befindet. Mit diesen Grundsatzpapieren zur städtischen Mobilitätsentwicklung hat die Europäische Kommission hervorgehoben, dass für die Verkehrsplanung eine strategische Herangehensweise mit integrierter Planung von zentraler Bedeutung ist. Es besteht ein enger Zusammenhang mit anderen lokalen Politikbereichen, wie z.B. der Stadtentwicklung, dem Wohnungsbau, dem Klima- und Umweltschutz bzw. den sozialen und wirtschaftlichen Dimensionen der örtlichen Politik. Die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung hat damit durch eine strategische Adressierung der städtischen Verkehrsprobleme das Potenzial, die Lebensqualität in Städten und im stadtreionalen Kontext deutlich zu verbessern. Sauberen Fahrzeugen, öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Rad- und Fußverkehr und inter- und multimodale Modi (z.B. Taxi, Car-sharing) kommt daher eine wesentliche Rolle im Verkehrssystem der Zukunft zu¹⁷. Für die Umsetzung des SUMP-Konzepts wurden von der Europäische Kommission klare Vorgehensweisen festgelegt, zu denen neben partizipativ und kooperativ angelegten Verfahren insbesondere acht wesentliche Schritte gehören:

SUMP Schritte		Umsetzung HEF-Mobil
1.	Identifizieren und Analyse der lokalen Mobilitätsprobleme.	IST: Sichtung und -analyse (historischer) Dokumente / Datenauswertung verfügbarer Daten / Identifikation Konflikt und Problembereiche ✓
2.	Berücksichtigung und Integration von Programmen, Plänen und Maßnahmen anderer Politikbereiche.	IST: Sichtung von regionalen Planungsunterlagen, Programmen und Projekten / Bildung von Themenbereichen / Einbindung der Politik in die Workshops ✓
3.	Entwickeln einer Vision & Festlegung von Ziel und Strategie.	SOLL: Entwickeln eines Mobilitätsleitbildes 2035+ unter Einbindung von Experten sowie aktuellen Trends und Entwicklungen ✓
4.	Definition von Schlüsselmaßnahmen zur Lösung der lokalen Probleme.	PLAN: Ableitung von Handlungsfeldern, Gap-Analyse auf Basis der Handlungsfelder (Identifikation Lücken SOLL zu IST) ✓
5.	Kooperation mit anderen Verwaltungseinheiten bzw. Abteilungen innerhalb der Kommune sowie mit Umlandgemeinden und der Politik.	Enge Abstimmungstermine mit dem Projektteam und Institutionen des Landes Hessen, Einbindung relevanter Fachbereiche der Stadtverwaltung ✓
6.	Einbindung von Bürgern und Interessenvertretern.	Bürgerbeteiligungsformate in Form von Workshops in jeder der drei Phasen (IST, SOLL, PLAN) mit Einbindung des Magistrats, der Politik und Stakeholdern ✓
7.	Monitoring, Evaluation von Maßnahmen und Bewertung des Planfortschritts.	Maßnahmenentwicklung unter Einbindung der Fachbereiche der Stadtverwaltung, Prüfung auf Vollständigkeit und Machbarkeit durch Experten ✓
8.	Umsetzungs- und Budgetplan	Umsetzungsrelevante Informationen für priorisierte Maßnahmen / Klassifizierung hinsichtlich Kosten Personalbedarf, Fristigkeit & Abhängigkeit von externen Institutionen ✓

Abbildung 1: Umsetzung des Masterplanprozesses auf Basis relevanter Schritte des SUMP-Vorgehens, eigene Darstellung¹⁸

¹³ Vgl. „[Aktionsplan urbane Mobilität](#)“, EU-Kommission, Brüssel, 2009.

¹⁴ Im März 2011 wurde von der Europäischen Kommission das „Weißbuch Verkehr“ mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ veröffentlicht, welches die Eckpfeiler für die europäische Verkehrspolitik für ein wettbewerbsfähiges Verkehrssystem bis zum Jahr 2050 festlegt. Vgl. „[EU-WEISSBUCH VERKEHR 2011](#)“, TRANSFORUM PROJECT.

¹⁵ Vgl. „[Urban Mobility Package](#)“, EU-Kommission, Brüssel, 2013.

¹⁶ Vgl. ANNEX „[A CONCEPT FOR SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS](#)“, EU-Kommission, Brüssel, 2013.

¹⁷ Vgl. „[Hintergrundinformation – Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung](#)“, The CH4LLENGE project, Susanne Böhler-Badedeker.

¹⁸ Vgl. „[Hintergrundinformation – Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung](#)“, The CH4LLENGE project, Susanne Böhler-Badedeker.

Im Vergleich zu den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verschieben die SUMP-Guidelines die Akzentsetzung von der ursprünglichen Optimierung der Netze hin zu einem umfassenderen Transformationsanspruch des gesamten lokalen/ regionalen Verkehrssystems. Zentrale Aufgabe auf der strategischen Ebene der Verkehrsplanung ist es demnach, übergreifende Integrationsleistungen zu erbringen¹⁹.

Durch Anwendung des SUMP-Ansatzes der EU ist es damit möglich, verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen mit einem vorausschauenden Planungshorizont zu entwickeln, welche sowohl mit den parallelen und übergeordneten Planwerken als auch benachbarten Kommunen und allen Beteiligten abgestimmt sind. Die Berücksichtigung der Integrationsansprüche für zukunftsfähige Verkehrsentwicklungsplanungen erhöht die Chancen auf eine einvernehmliche und sachgerechte Maßnahmenfindung mit breiter Akzeptanz.

Mit dem SUMP-Konzept zielt die EU auf eine stärkere Bindung der Strategien und Prozesse an nachprüfbarere Ziele der Verkehrsentwicklung ab, ebenso auf eine höhere Wirksamkeit von Mobilitätsplänen für Städte, insbesondere für nachhaltige Entwicklungsansätze. Diese Empfehlungen bauen auf einer einheitlichen Systematik des Planungsprozesses in der Verkehrsplanung auf und vertiefen die strategische Herangehensweise, besonders im Wechselspiel zu anderen Fachplanungen wie z.B.

- dem Nahverkehrsplan (NVP),
- dem Lärminderungsplan (LMP) und
- dem Luftreinhalteplan (LRP).

Diese Planwerke werden nicht selten zu wenig mit klassischen Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) in Deutschland koordiniert. Die offenbar bisher unzureichend mit der Evolution der EU-Regulierung verzahnte Entwicklung der deutschen Verkehrsentwicklungsplanung bzw. des VEP stellt eine Hauptursache für die begrenzte inhaltliche Passung von VEPs mit formalen Planwerken dieser Art dar. Ohne die übergeordnete SUMP-Systematik kommt es in der deutschen Praxis aber auch zwischen den formalen Planwerken zu Doppelplanungen und damit verbunden gegenläufigen Maßnahmenentwicklungen, vor allem zwischen LRP und LMP.

Ein Masterplan Mobilität und Verkehr auf der Basis der SUMP-Anforderungen ermöglicht eine übergreifende Koordination und inhaltliche Integration aller relevanten Planwerke. Entsprechende „Masterpläne Mobilität und Verkehr“ ermöglichen aber auch eine Ausrichtung und kontinuierliche Anpassung der Verkehrsentwicklungsplanungen an sich dynamisch verändernde Randbedingungen, wie zum Beispiel

- des demographischen Wandels,
- des Klimawandels,
- zunehmender Multi- und Intermodalität,
- des zunehmenden Wirtschaftsverkehrs,
- materieller und personeller Ressourcenknappheit der öffentlichen Verwaltung.

Vor allem aber gilt es, die Effizienz und Effektivität der Mobilitäts- und Verkehrsplanung insgesamt zu erhöhen sowie Risiken von Mehrkosten auch bei der Umsetzung von Maßnahmen zu senken.

¹⁹ Vgl. „Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland“, Studie Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Tilman Bracher, Dr. Jürgen Gies, Jörg Thiemann-Linden, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann (beratend), im Auftrag des Umweltbundesamtes, Dessau, Februar 2014, S. 67 ff.

2.1. Herangehensweise (Transformation SUMP in eigenes Vorgehen)

Die Entwicklung des finalen Masterplans erfolgte vereinfacht im Wesentlichen in drei Stufen. Die im Ergebnis zu tatsächlichen Handlungsempfehlungen führenden Teilelemente I und II aus der nachfolgenden Abbildung 1 sind Bestandteil der vollständigen drei Entwicklungsschritte des Masterplanprozesses:

- (1) Umfassendes Analysebild der Ausgangssituation mit Ursachen und Hintergründen.
- (2) Entwicklung und Abstimmung eines Mobilitätsleitbildes zur verkehrlichen Entwicklung²⁰ sowie der Stadtentwicklung.
- (3) Ausarbeitung des eigentlichen Masterplans Mobilität & Verkehr auf Grundlage des Mobilitätsleitbilds in einem fachlich-wissenschaftsbasierten Prozess im Sinne eines bewerteten strategischen Maßnahmenplans.



Abbildung 2: Schritte zum Masterplan Mobilität & Verkehr mit Aufgaben und Inhalten, eigene Darstellung

Gliederung in drei Phasen „IST“, „SOLL“, „PLAN“

Über eine umfangreiche Aufnahme des „IST“-Zustands mit Schaffung einer analytisch fundierten Basis zum übergeordneten Verständnis der Probleme und Aufgaben von Bad Hersfeld wurden unter Einbindung von Experten gewünschte „SOLL“-Zustände betrachtet und unter Beachtung der bestehenden bzw. zu erwartenden Rahmenbedingungen der gewünschte Zielzustand definiert.

Über die mit dieser Ausgangslage möglich gewordene Identifikation von Bedarfen bzw. Notwendigkeiten wurden über eine Lückenanalyse (Gap-Analyse) konkrete Maßnahmen zur Erreichung des Zielzustands („PLAN“) entwickelt, ausgewählt und schließlich priorisiert. Diese konkreten Maßnahmen für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld und der Adressierung der sich perspektivisch ändernden Anforderungen sind in enger Abstimmung mit der Verwaltung der Kreisstadt entwickelt worden.

Inhaltlich wurde der Masterplan Mobilität und Verkehr (HEF-Mobil) mit der Verwaltung und der Politik von Bad Hersfeld sowie relevanten Stakeholdern in den drei Phasen über die Durchführung eines Beteiligungsprozesses mit Workshops in jeder Phase („IST“, „SOLL“, „PLAN“) erarbeitet.

²⁰ Die verkehrliche Entwicklung ist von mehr oder weniger beeinflussbaren Größen abhängig; neben bundesweit einheitlichen, z.B. staatlich vorgegebenen Entwicklungen gibt es auch kommunale Handlungs- und Entwicklungsspielräume.

Phasen	Teilelemente	Erläuterungen	Workshops
	Bestandsaufnahme & Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Analyse aller relevanten (historischen) Planungen und Dokumentationen, ebenso Aufnahme der infrastrukturellen und stadtplanerischen Besonderheiten ➤ Kommunikation mit relevanten Aufgabenträgern und Stakeholdern ➤ Recherche zu vorab abgestimmten Schwerpunkten und Themenbereichen ➤ Fokussierung auf Konflikt- und Problembereiche 	IST-Workshop
	Mobilitätsleitbild	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ermittlung Bedürfnisse, Ziele, Mobilitätswünsche & verkehrsplanerische Leitplanken ➤ Einbindung von Verwaltung & Politik sowie der relevanten Stellen betreffend verkehrlicher sowie Stadtentwicklung ➤ Ausgangsbasis für die Ausarbeitung des Masterplans Mobilität und Verkehr 	SOLL-Workshop
	Ausarbeitung Masterplan Mobilität und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erarbeitung des Masterplans Mobilität & Verkehr sowie der Maßnahmen (-bereiche) ➤ Einbeziehung von Fachexperten und Best-Practice-Vorbildern. ➤ Zielgerichtete Zusammenführung der Informationen aus relevanten Planungen und Dokumenten, infrastrukturellen und stadtplanerischen Besonderheiten sowie Abstimmungen mit Aufgabenträgern und der Stadtverwaltung der Kreisstadt Bad Hersfeld 	PLAN-Workshop

Abbildung 3: Die drei Phasen des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld, eigene Darstellung

a) „IST“ – Bestandsaufnahme, Analyse & Auswertung

Die Bestandsaufnahme gliederte sich im Wesentlichen in fünf Schritte:

1. Bestandsaufnahme Straßennetz, Planungsgrundlagen, Beschlüsse etc.

Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation sowie der vorhandenen Planungsgrundlagen unter Rückgriff bzw. Sichtung und Auswertung der bereits bei der Kreisstadt Bad Hersfeld vorhandenen oder in Aufstellung befindlichen Untersuchungen/ Erhebungen:

- Bestandsaufnahme des vorhandenen Straßennetzes für den Kfz-Verkehr inklusive Fußweg- und Radinfrastruktur,
- Bestandsaufnahme der derzeitigen Flächennutzung und Stadtstruktur von Bad Hersfeld (Stadtgebiet Bad Hersfeld inkl. Übergänge zum Landkreis),
- Auswertung der Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Geschäfts- und Gewerbebereiche, Schulstandorte, Lage verkehrserzeugender Einrichtungen, Sondernutzungen etc.),
- Bestandsaufnahme vorliegender Gutachten, Unterlagen und Dokumentationen,
- Sichtung und Auswertung vorhandener Daten (Straßenverkehrszählung, weitere Daten der Stadt) und
- Aufnahme der Erfahrungen des Hessentages 2019.

2. Verkehrliche Analyse ergänzend zur Bestandsaufnahme

Betrachtung der Rahmenbedingungen sowie des bestehenden Angebots für die vorhandenen Verkehrsarten in Bad Hersfeld, auch in ihrer Wechselwirkung. Verkehrsträger, Verkehrsmittel sowie Mobilitätsformen wurden dabei nicht als Einzelsysteme, sondern als Gesamtkonzept betrachtet und dabei auch die Verknüpfung zwischen Wohnen und Mobilität sowie von Pendlerverflechtungen einbezogen.

- Bewertung der vorhandenen Situation, Identifikation von Schwachstellen bzw. Ursachen von Dysfunktionalitäten.
- Betrachtung der Stadt- und Verkehrsstruktur, auch auf Grundlage der historischen Entwicklungen (lokal und regional).

- Auswertung verfügbarer Verkehrsdaten soweit verfügbar.

3. Durchführung Workshops und Fachgespräche

Die Abstimmung mit und Einbindung von Verwaltung und der Politik der Stadt Bad Hersfeld sowie weiteren relevanten Stakeholdern in Form eines Workshops mit Bestandsaufnahme haben erste Erkenntnisse und Hinweise zur aktuellen Situation Bad Hersfelds geliefert. Die Bestandsaufnahme wurde durch Einzelgespräche mit Mitarbeitern der Stadt bzw. der Politik weiter ergänzt.

Weiterhin wurden Institutionen des Landes oder des Bundes bzw. relevante Planungsbehörden eingebunden bzw. zu den Workshops eingeladen, wie z.B.:

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), Hessen Mobil, Autobahn GmbH, Polizeipräsidium Osthessen, Landkreis Hersfeld-Rotenburg, IHK Kassel-Marburg, Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH, Einzelhandelsverband Hessen-Nord e.V. etc.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Masterplanprozesses weitführende Informationen von externen Institutionen und Planungsstellen angefragt. Aufgrund von fehlenden Rückmeldungen und trotz mehrmaligen Nachfragen konnten nicht alle gewünschten bzw. benötigte Informationen in den Masterplan(-prozess) integriert werden, so z.B. die Simulationsergebnisse zu den verkehrlichen Auswirkungen auf den Landkreis und die Region im Zuge des Baus insbesondere der A44 Kassel – Wommen, angefragt bei der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES).

4. Ermittlung Anpassungsbedarf und Prognosen

Auf Basis der aus der Bestandsaufnahme gewonnenen Erkenntnisse wurden konkrete Handlungsbedarfe insbesondere durch Herstellung von Transparenz bei Mängeln und Problembereichen identifiziert:

- Ermittlung Mängel und Problembereiche, einschließlich positiver Ansätze bei allen Verkehrsträgern und Verkehrsarten (z.B. betreffend Gefahrenschwerpunkten, übermäßigen Belastungen von Wohnbereichen/ Ortsdurchfahrten, Überlastungen von Strecken/ Knotenpunkten, Durchgangsverkehren, Parksuchverkehren, Radwegenetz, Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer, ÖPNV-Haltstellen etc.).
- Ergründung möglicher Mängel- bzw. Problemursachen zwischen Flächennutzungen, Verkehrsnetzen und dem Verkehrsfluss unter Beachtung von Wechselbeziehungen.
- Ermittlung des Bedarfs für Neuausrichtungen/ Korrekturen der Verkehrssituation bzw. des Umsteuerns wo notwendig bzw. sinnvoll.
- Prognosen zukünftiger Entwicklungen der zu erwartenden Entwicklungen (u.a. technisch, wirtschaftlich, regulatorisch, gesellschaftlich) des Verkehrs (Zielkorridor 2035+).
- Prognose der Entwicklungen im Stadtgebiet von Bad Hersfeld unter Einbeziehung der Flächennutzung bzw. Bebauungsplanung (Zielkorridor 2035+).

Zur Erzeugung eines umfassenden Abbilds der „IST“-Situation wurden die in diesem Abschnitt aufgeführten Punkte zusammengetragen und daraus die drei Schwerpunkte für den Masterplanprozess hergeleitet:

- Mobilität,
- Verkehr und
- Stadtentwicklung & -struktur.



Abbildung 4: Säulenmodell - Struktur der Bestandsaufnahme in der „IST“-Phase, eigene Darstellung

Um ein flexibles Vorgehen während des Prozesses zu bewahren, erfolgte die Untersuchung zunächst auf einer höheren bzw. Betrachtungsebene bzw. einer übergeordneten Sicht, sodass bei Bedarf auf Basis der identifizierten Mängel und Problembereiche Detailvertiefungen bestimmter Thematiken vorgenommen werden konnten.

b) „SOLL“ – Mobilitätsleitbild für die Kreisstadt Bad Hersfeld

Handlungsbedarfe für das Mobilitätsleitbild

Auf Basis der Ergebnisse der Analysephase wurden in Abstimmung mit der Kreisstadt Bad Hersfeld erste Handlungsfelder diskutiert, die eine Überleitung von der detailorientierten Bestandsaufnahme und Analyse hin zur Entwicklung von übergeordneten Leitzielen für die Entwicklung der städtischen Mobilität darstellen.

Erstellung des Mobilitätsleitbildes

Das Mobilitätsleitbild 2035+ für die Kreisstadt Bad Hersfeld wurde auch unter Einbeziehung bzw. Entwicklung von Visionen und offenen Denkansätzen entwickelt. Die vollständige Darstellung des Entwicklungsprozesses des Mobilitätsleitbildes findet sich in Anhang D. Unter Beachtung der ermittelten Entwicklungsleitplanken und der definierten Zielkorridore wurden die dann weiter auszuarbeitenden bzw. festzulegenden Grundzüge der Maßnahmenbereiche und Maßnahmen für den Masterplans Mobilität und Verkehr ermittelt bzw. entwickelt und bewertet. Relevant für die Identifizierung bzw. Erarbeitung der für den Erstellungsprozess für das Mobilitätsleitbild erforderlichen Zielsetzungen waren:

- Definition der Leitziele für die Mobilität und den Verkehr in Bad Hersfeld, in denen sich alle wesentlichen Aspekte wiederfinden und die über den finalisierten Masterplan Mobilität und Verkehr angestrebt wurden.
- Entwicklung und Diskussion der Leitziele für die städtische Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld gemeinsam mit der Verwaltung und der Politik sowie ggf. weiteren Stakeholdern.
- Einholen der Meinungen und Ideen des Magistrats, der Stadtverwaltung, der Politik und relevanter Stakeholder im Rahmen des Beteiligungsprozesses.

- Prüfung der jeweiligen Leitziele in den Workshops des Beteiligungsprozesses auch in Arbeitsgruppen, Abhalten von Diskussionsrunden und Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der Arbeitsgruppe in einem anschließenden Plenum. Die verabschiedeten, abgestimmten Leitziele waren auch die Grundlage für weitere Maßnahmenvorschläge.

Grundlagen für das Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld:

- Prognose der zukünftigen Entwicklungen und Trends des öffentlichen und privaten Verkehrs (Straße und Schiene) bis zum Jahre 2035 sowie darüber hinaus.
- Einbindung von Best-Practice-Beispielen aus anderen Städten und Regionen für Bad Hersfeld.
- Aussagen und Inhalte relevanter Fachexperten für Mobilität, Verkehrsplanung und Stadtentwicklung.
- Erarbeitung Lösungsoptionen für alle Verkehrsarten.
- Identifizierung bzw. Erarbeitung der Entwicklungsleitplanken für Politik und Verwaltung für die Gestaltung der zukünftigen Mobilität in Bad Hersfeld.

c) „PLAN“ – Maßnahmenentwicklung und Ausarbeitung Masterplan Mobilität und Verkehr

Ableitung von Handlungsfeldern und Durchführen einer Gap-Analyse

- Ableitung von Handlungsfeldern auf Grundlage der Bestandsaufnahme, der diskutierten Handlungsbedarfe und der Mängel sowie Problembereiche.
- Durchführung einer Gap-Analyse zur Identifikation der „Lücken (Abgleich „SOLL“ zu „IST“).

Festlegung des Zielzustands mit konkreten Maßnahmen

- Ausarbeitung des eigentlichen Masterplans im Sinne eines bewerteten strategischen Maßnahmenplans in einem fachlich-wissenschaftsbasierten Prozess auf Grundlage des Mobilitätsleitbilds.
- Ausarbeitung des konkreten Maßnahmenplans und der Maßnahmen für die Kreisstadt Bad Hersfeld im Rahmen der Festlegung des Zielzustands für den Masterplans Mobilität & Verkehr in Abstimmung mit der Stadt Bad Hersfeld.
- Einbeziehung von Fachmeinungen sowie Sicht von Verwaltung und Politik sowie externen Behörden.
- Entwicklung und Prüfung möglicher und konkreter Maßnahmenbündel und Maßnahmen bezüglich mobilitätsbezogener, verkehrlicher und städtebaulicher Aspekte.
- Abstimmung der Maßnahmenauswahl.

Die identifizierten Maßnahmen wurden nach den ermittelten Handlungsfeldern gegliedert. Innerhalb der Handlungsfelder sind zusammengehörige Maßnahmen in Form von Maßnahmenbündeln zusammengefasst. Die Bewertung und Klassifizierung hinsichtlich der Kosten, des Personalbedarfs, der Frischtigkeit der Umsetzung sowie der Abhängigkeit von externen Institutionen erfolgt für priorisierte Maßnahmen innerhalb von Maßnahmensteckbriefen.

	IST	SOLL	PLAN	Ergebnisse
Einleitung	Eröffnungsreden von Herrn Bürgermeister Fehling zu aktuellen Herausforderungen der Kreisstadt und motivierenden Worten zur Zusammenarbeit und Nutzung von Chancen Themeneinführung in die jeweilige Phase durch Herrn Dr. Walter mit Vorstellung der Inhalte (Agenda) und Zielsetzungen der Phase.			<p>IST: Identifikation von Herausforderungen und Mängel in Bad Hersfeld</p> <p>SOLL: Bedarfsermittlung und Bürgerakzeptanz möglicher Zielzustände</p> <p>PLAN: Bedarf und Nutzen der vorgestellten Lösungen sowie konkrete Maßnahmen</p> <p>Dokumente für Workshopteilnehmer:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Workshop-Protokolle ▪ Ergebnispräsentationen für den Lenkungskreis (Magistrat) ▪ Präsentationen der Referenten
Expertenvorträge	Historische und aktuelle Entwicklungen zum Verkehr und Mobilität auf Straße und Schiene / Möglichkeiten der Digitalisierung	Technologien und Angebotsformen im ÖPNV/ Smart-City/ Inklusion/ gewerbliche Mobilität/ Bahnprojekt Fulda-Gerstungen / AUVM*	Digitalisierung in Tourismus und Verkehr/ konkrete Maßnahmen für Mobilitäts- und Smart-City-Lösungen / autonomes Fahren	
Mentimeter-Umfragen**	"Welche Schlagworte verbinden Sie mit der Ist-Situation von Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld?"	Welche Ansätze sehen Sie für die Zukunft von Mobilität und Verkehr für HEF als erforderlich an / sind Ihnen wichtig?	Wie können Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld lebenswerter werden? Welche Lösungsansätze haben den größten Nutzen?	
Arbeitsgruppenphasen***	Aktuelle Situation hinsichtlich Mobilität, Auswirkungen Infrastruktur, geographische Lage, Stadtstruktur, Klima-, Umwelt- und Naturschutz	Zukunft der Infrastruktur/ Erhöhung Anteil Umweltverbund am Modal-Split & der Standortattraktivität/ Digitalisierung des Verkehrs	Lösungsansätze für Themen von Verkehr & Infrastruktur, Mobilitätslösungen und -angebote, Standortattraktivität und Stadtstruktur	
Fragebögen	Schriftliches Feedback zu vordefinierten Fragestellungen und Dokumenten-Abfrage von Teilnehmern			

*AUVM = aktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement
 ** Umfragen wurden jeweils zu Beginn und am Ende eines Workshops durchgeführt
 *** Beantwortung von diversen Fragestellungen in drei Arbeitsgruppen

Abbildung 6: Übersicht der Workshopinhalte und separat übermittelten Ergebnisdokumente, eigene Darstellung

Format der Arbeitsgruppen: World-Café Format

Am Ende eines jeden Workshops wurden die Teilnehmer in drei Arbeitsgruppen zur Beantwortung konkreter Fragestellungen eingeteilt. Die Ergebnisse wurden auf Pinnwänden und Flip-Charts festgehalten und durch jeweils zwei Personen einer Arbeitsgruppe den übrigen Teilnehmern vorgestellt. Ein „Get-together“ zum weiteren Austausch rundeten das Ende der Workshops ab:

- Aufteilung der Teilnehmer in Arbeitsgruppen zur Themenbearbeitung nach dem World Café-Format.
- Jede Arbeitsgruppe fand sich an einem separaten Tisch zur Diskussion und Bearbeitung der Fragen/ Themen mit zeitlichen Vorgaben zusammen.
- Die einzelnen Arbeitsgruppen wurden gebeten, interne Moderationen zu bestimmen, die im Anschluss auch die Ergebnisse präsentieren sollten.
- Insbesondere sollten auch „Kognitive Dissonanzen“ deutlich werden (unterschiedliche Wahrnehmungen, Meinungen etc.), die sich ergeben haben (Transparenzschaffung): Wie ist die Diskussion abgelaufen, wo gab es Konfliktpotenziale?
- Im Anschluss an die Ergebnispräsentationen wurden alle Teilnehmer gebeten, mittels Klebepunkten die für sie besonders relevanten Ergebnisse zu markieren, um ein weiteres Meinungsbild einzufangen.

Fragebögen für Workshopteilnehmer vor und nach den Workshops

Den Teilnehmern wurde für die eigene Vorbereitung und zur erweiterten Informationsgewinnung bzw. der Identifikation von Konflikt und Problembereichen („IST“), der gewünschten Zielzustände („SOLL“) und der gewünschten Maßnahmen zur Verbesserungen der verkehrlichen Gesamtsituation sowie zur Optimierung der Mobilität bzw. Schaffung neuer Mobilitätsangebote („PLAN“) die Möglichkeit der Nutzung von online, per E-Mail und offline einreichbaren bzw. abrufbaren Fragebögen gegeben. Darüber hinaus konnten auf diesem Wege ergänzend weiterführende Informationsmaterialien von den Stakeholdern eingereicht werden.

Dokumentation der Workshops

Nach jedem Workshop wurden die gewonnenen Erkenntnisse in Form

- einer Zusammenfassung des „PLAN“-Workshops im Präsentationsformat,
- einer detaillierten Abbildung der Workshopinhalte als Protokoll und
- eines Ordners mit Anlagen zu
 - den Präsentationen der Referenten
 - den Ergebnissen der Arbeitsgruppen
 - der Teilnehmerliste

an die Teilnehmer des Beteiligungsprozesses versendet. Aufgrund der separat erstellten ausführlichen Dokumentationen des Beteiligungsprozesses werden die Workshopergebnisse innerhalb des vorliegenden Ergebnisdokuments des Masterplans nicht noch einmal gesondert aufgeführt bzw. erläutert.

Projektplan

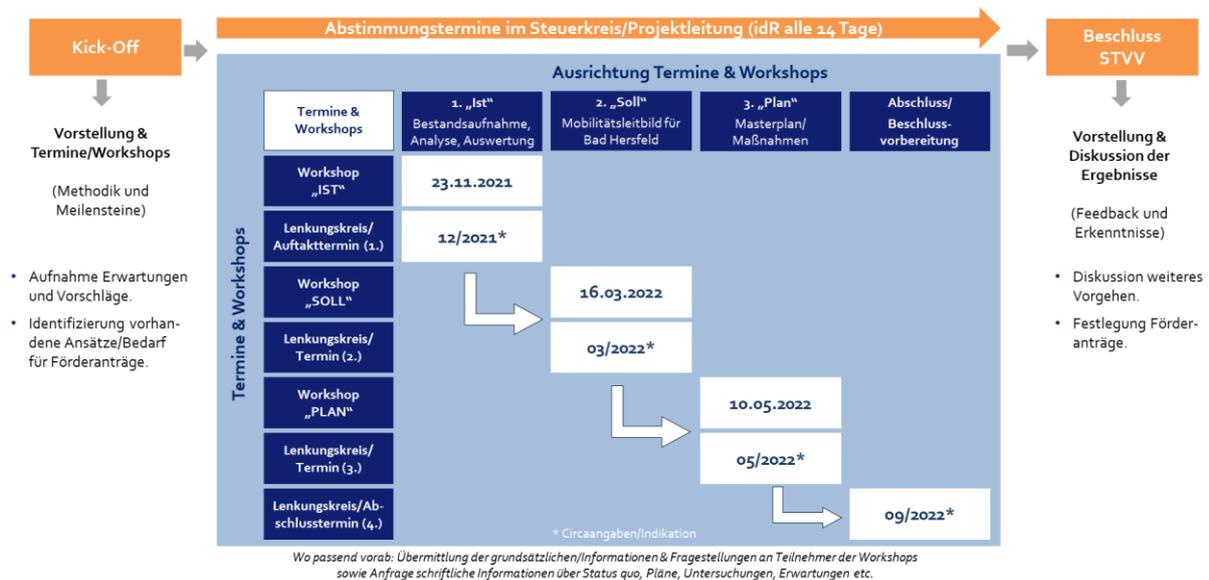


Abbildung 7: Projektplan HEF-Mobil, eigene Darstellung

Jede der Phasen „IST“, „SOLL“ & „PLAN“ wurde durch den jeweiligen Workshop des Beteiligungsprozesses eingeleitet und sollte durch die Vorstellung der Ergebnisse der jeweiligen Phase in einem Lenkungskreis mit dem Magistrat der Kreisstadt Bad Hersfeld abgeschlossen werden. Letzteres war bis zur erstmaligen Vorstellung der Ergebnisse des Masterplans am 5.10.2022 im Rahmen der Magistratssitzung leider nicht möglich. Zuvor waren die erforderlichen Tagesordnungspunkte nicht aufgenommen worden und konnten die vorbereiteten Präsentationen nicht vorgestellt sowie Abstimmungen nicht wie erforderlich erfolgen.

3. Ausgangsbasis („IST“)

Der Beginn der „IST“-Phase des Masterplans Mobilität und Verkehr erfolgte durch den Beginn des Beteiligungsprozesses mit dem eingeladenen Teilnehmerkreis. Die Vorträge von Mitgliedern der Stadtverwaltung aus den Bereichen Ordnungsdienste, Technische Verwaltung sowie dem Stadtarchiv und weiteren Beiträgen zur aktuellen Situation von Verkehr und Mobilität in Bad Hersfeld hatten beim „IST“-Workshop das Ziel, Transparenz und ein einheitliches Verständnis der aktuellen Situation und insbesondere auch der historischen Ursachen unter den Teilnehmern und für den Masterplanprozess zu schaffen.

Auf der Basis der Vorträge sowie der separaten Einholung von schriftlichem Feedback vor und nach dem Workshop konnte bereits ein erstes Abbild der Lage aus Sicht der Verwaltung, relevanten Interessenvertretern und Stakeholdern der Kreisstadt gewonnen werden.

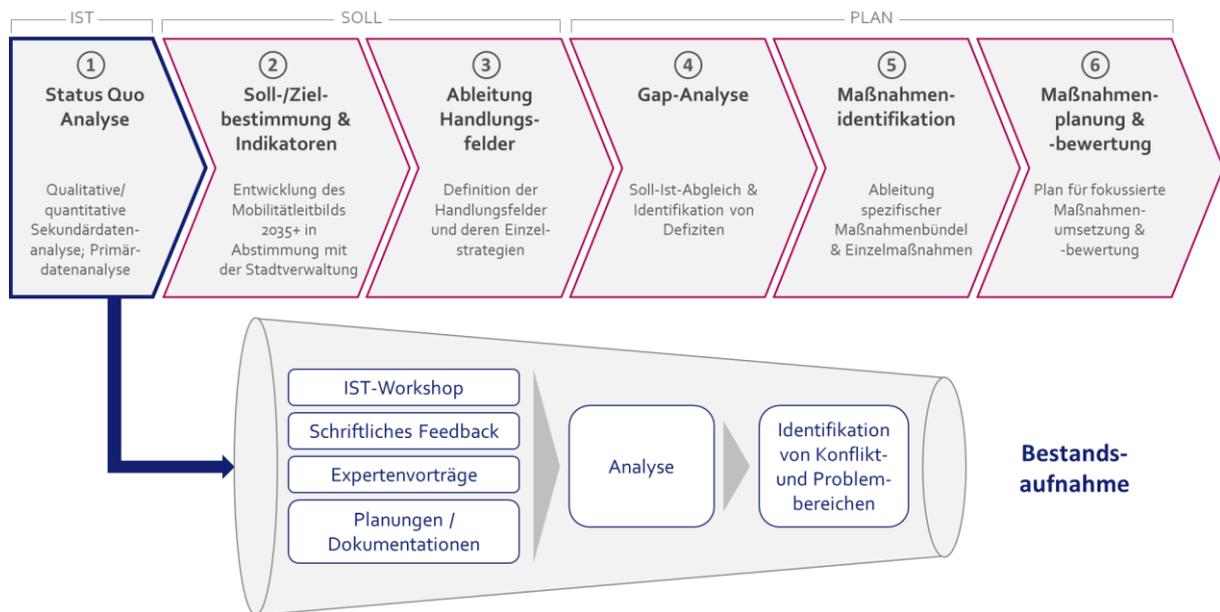


Abbildung 8: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Status Quo Analyse, eigene Darstellung

Auf dieser Grundlage wurden weitreichende Untersuchungen verfügbarer Daten der Kreisstadt Bad Hersfeld, aktueller Planungen und Dokumentation sowie historischer Unterlagen durchgeführt, um ein umfassendes Abbild „des Großen und Ganzen“ zu erzeugen. Zu den wichtigsten untersuchten Datenquellen zählen:

- Straßenverkehrszählungen der BASt vergangener Jahre.
- Eigene Hochrechnungen auf Basis der Rohdaten der BASt (Auswertung siehe Anhang H).
- Seitenradare der Kreisstadt Bad Hersfeld.
- Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld .
- Fahrgastzählungen StadtBus.
- Gemeindedaten, Beschäftigungsstatistik, Wirtschaftszweige und Tourismus für die Kreisstadt Bad Hersfeld (hessisches statistisches Landesamt).

Nicht alle benötigten bzw. gewünschten Daten konnten innerhalb der Bestandsaufnahme bzw. Analyse berücksichtigt werden. So konnten aus technischen Gründen z.B. keine Daten der in Bad Hersfeld installierten Umweltsensoren untersucht und ausgewertet werden. Einschränkend wirkte auch die ein fehlender Nachweis der korrekten Anbringung der Umweltsensoren gemäß der 39. BImSchV.

Neben Dokumenten zu aktuellen Planungen, Untersuchungen und Projekten wurden dabei insbesondere auch Dokumente und Zeitungsartikel aus dem Stadtarchiv der Kreisstadt Bad Hersfeld untersucht, um Rückschlüsse auf mögliche Ursachen für den heutigen Stand der Verkehrsinfrastruktur zu identifizieren. Zu den wichtigsten Unterlagen zählten (Jahr Veröffentlichung, Titel, Verfasser):

- 1961-62 GVP Bad Hersfeld – Schubert
- 1971 GVP Bad Hersfeld 1. Fortschreibung – Schubert
- 1977 Stadtentwicklungsplan Bad Hersfeld – HLT
- 1980 Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bad Hersfeld – BGS
- 1991 Verkehrsuntersuchung Bad Hersfeld - Gewerbegebiet Hainstraße, Mörner + Jünger
- 1992 VRP MIV Bad Hersfeld - Freudl, Mörner

- 1994 VRP ÖPNV Bad Hersfeld - Freudl, Hägele, Mörner
- 1995 Ergebnisbericht Konzept Stadtbussystem – PGN Planungsgruppe Nord
- 2014 Verkehrsuntersuchung Schillerplatz – Zacharias Verkehrsplanungen
- 2016 Verkehrsuntersuchung südl. Stadtring – Zacharias Verkehrsplanungen
- 2018 City-Logistik Konzept – PD Partnerschaft Deutschland
- 2019 Einzelhandelskonzept Bad Hersfeld – GMA
- 2021 Smart City Bad Hersfeld – Gajek

Innerhalb des Masterplandokuments wurden folgende Gebiete zur Einteilung der Kreisstadt Bad Hersfeld verwendet:

- **Innenstadt:** Innerhalb der Stadtrings liegender historischer Stadtkern
- **Kernstadt:** Innenstadt sowie die angrenzenden Mischgebiete wie Schilde-Park, Bahnhofsbereich, Rechberg-Gelände etc.
- **Erweiterter Kernstadtbereich:** Kernstadt samt der direkt angrenzenden Wohngebiete
- (Gesamtes) **Stadtgebiet:** Erweiterter Kernstadtbereich sowie sämtliche **Stadtteile** der Kreisstadt

3.1. Ausgangslage in Bad Hersfeld

Nachfolgend erfolgt eine Zusammenstellung wesentlicher Teilebereiche der sich in Bad Hersfeld für den Masterplan Mobilität und Verkehr bietenden Ausgangslage auf der Grundlage der in Abbildung 4: Säulenmodell - Struktur der Bestandsaufnahme in der „IST“-Phase“ skizzierten Eckpunkte. Im Verlauf werden Hintergrundinformationen bzw. Vertiefungen zu relevanten Themenbereichen jeweils gesondert in herausgestellten Kästen dargestellt.

Lage und Bedeutung von Bad Hersfeld

Bad Hersfeld ist die Kreisstadt des Landkreises Hersfeld-Rotenburg und weist bei derzeit etwa 30.000 Einwohnern eine positive Bevölkerungsentwicklung auf. Die Siedlungs- und Verkehrsfläche beträgt 583 m²/ Einwohner, die Bevölkerungsdichte 403 Einwohner je km². Das Stadtgebiet wird von den Stadtteilen Allmershausen, Asbach, Bad Hersfeld, Beiershausen, Heenes, Kathus, Kohlhausen, Petersberg und Sorga gebildet. Die Festspiel- und Kurstadt (seit 1951 bzw. 1949, seit 1963 Hessisches Staatsbad) liegt im Nordosten von Hessen und in Deutschland topografisch nahezu mittig.

Bad Hersfeld verfügt über einen historischen, mittelalterlich geprägten Stadtkern, um den herum sich die weiteren Stadtteile anordnen. Die Gebiete der Innenstadt gelten nicht als eigene Stadtteile.

Die mittelalterliche Altstadt unterteilt sich in den Stiftsbezirk und die östlich davon gelegene Unterstadt. Dazwischen liegt der älteste Bereich der Altstadt. Zur Innenstadt zählt der westlich des Stiftsbezirkes gelegene Kurbezirk. Im Mittelalter und zur beginnenden Neuzeit schützten 2,4 Kilometer Mauer die Stadt und die ehemalige Reichsabtei. Heute sind davon nur noch rund 1,3 Kilometer Mauerreste vorhanden, dazu einige Türme und Verteidigungs-Fragmente²¹. Der heutige Stadtring verläuft grob an der Stelle der ehemaligen äußeren Stadtmauer, umschließt die Altstadtstruktur und trennt diese von den umliegenden Wohn- und Mischgebieten.

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg liegt in einer Mittelgebirgslandschaft, die sich vom Stölzinger Gebirge im Norden durch das Fulda- und Haunetal bis hin zu den Ausläufern der Rhön dehnt. Im Osten wird er begrenzt durch die Werra und die Landesgrenze zu Thüringen, im Westen durch die

²¹ Vgl. „Teilstück der Bad Hersfelder Stadtmauer wird saniert: Inschriften entdeckt“ von Nadine Maaz, [Hersfelder Zeitung](#) vom 22.10.2020.

Höhenzüge des Knülls. Die Kreisstadt selbst liegt in der Hersfelder Senke, die durch den Zusammenfluss der Fulda und der Haune im Kämmerzell-Hersfelder Fuldataal gebildet wird.



Abbildung 9: Lage Landkreis Hersfeld-Rotenburg (links) und von Bad Hersfeld im Kreisgebiet (rechts)²²

Der gesamte Landkreis Hersfeld Rotenburg hat sich durch die zentrale Lage mitten in Deutschland sowie die gute Verkehrsanbindung zu einer äußerst wettbewerbsfähigen Region entwickelt. Große, attraktive Arbeitgeber, die auch für Einwohner der benachbarten Landkreise sehr attraktiv sind, haben sich angesiedelt²³. Produktions-, IT- & Dienstleistungsunternehmen und die Zentrale Technik des globalen Salz- & Düngemittelherstellers K+S haben ihren Sitz in Bad Hersfeld. Mit dem Kreis Fulda bestehen diesbezüglich enge Verflechtungen.

Bad Hersfeld liegt zentral zu insgesamt sechs Landkreisen aus den Ländern Hessen und Thüringen mit insgesamt über 850.000 Einwohnern (Stand 31.12.2018). Die Kreisstadt liegt an bedeutenden überregionalen Entwicklungs- und Verkehrsachsen, das Stadtgebiet schließt insbesondere nahezu unmittelbar an die überregionale Entwicklungsachse „Rhein-Main – Fulda“ an und setzt diese faktisch fort²⁴. Im Landesentwicklungsplan Hessen wird Bad Hersfeld als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums eingestuft. Die Stadt hat als Arbeitsplatzstandort sowie bei der Versorgung der Bevölkerung eine zentrale Funktion. Bei einer relativ großen Entfernung zum nächsten Mittelzentrum hat sie einen hohen Mitversorgungsgrad und ist trotz Lage im ländlichen Raum stark zentralörtlich geprägt. Bei der Betrachtung von Bevölkerung und Anzahl der „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SvB) am Arbeitsort“ je Quadratkilometer (km²) weist das Stadtgebiet von Bad Hersfeld einen Wert von 688 auf²⁵. Dieser SvB-Wert entspricht im Landesentwicklungsplan 2020 von Hessen (LEP 2020) der Anforderung der Einstufung als „Verdichteter Raum (VR)“ statt der insgesamt erfolgten

²² Vgl. „[Landkreis Hersfeld-Rotenburg](#)“, Website des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, Landkreis Hersfeld-Rotenburg, aufgerufen am 16.08.2022.

²³ Auch gemäß Agentur für Arbeit Bad Hersfeld Fulda. Vgl. „[Hersfeld-Rotenburg wirtschaftsstark und wettbewerbsfähig: Pendler kommen in den Kreis](#)“, von Christine Zacharias, Hersfelder Zeitung, 12.04.2019.

²⁴ Unter dem Einfluss mehrerer Entwicklungsachsen/Verbindungsachsen bildet Bad Hersfeld im ländlichen Raum einen sich zunehmend verdichtenden Raum. Die Stadt liegt am Knotenpunkt zweier überregionaler Entwicklungsachsen (Ost-West & Nord-Süd) und weist somit überproportionale Entwicklungsoptionen auf. Von Süden kommend verstärken sich die Effekte der Achse Frankfurt-Fulda immer stärker, offenbar auch in Folge der immer größeren Ausdehnung des Speckgürtels um die Region Frankfurt-RheinMain.

²⁵ Dies sowohl zum 31.12.2016 wie z.B. auch aktuell (Summe aus der Einwohnerzahl zum 30.09.2019, 30.610 gemäß Einwohnermelderegister, zu 20.164 am Arbeitsort Bad Hersfeld zum 30.06.2018 insgesamt sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gemäß Hessischer Gemeindestatistik geteilt durch die Fläche des Stadtgebietes von 73,81 km²), Vgl. Einwohnermelderegister Bad Hersfeld sowie Hessische Gemeindestatistik.

Zuordnung von Bad Hersfeld zum „Ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen (LRV)“²⁶ (SvB-Werte dieser Kategorie: 150 bis < 300).

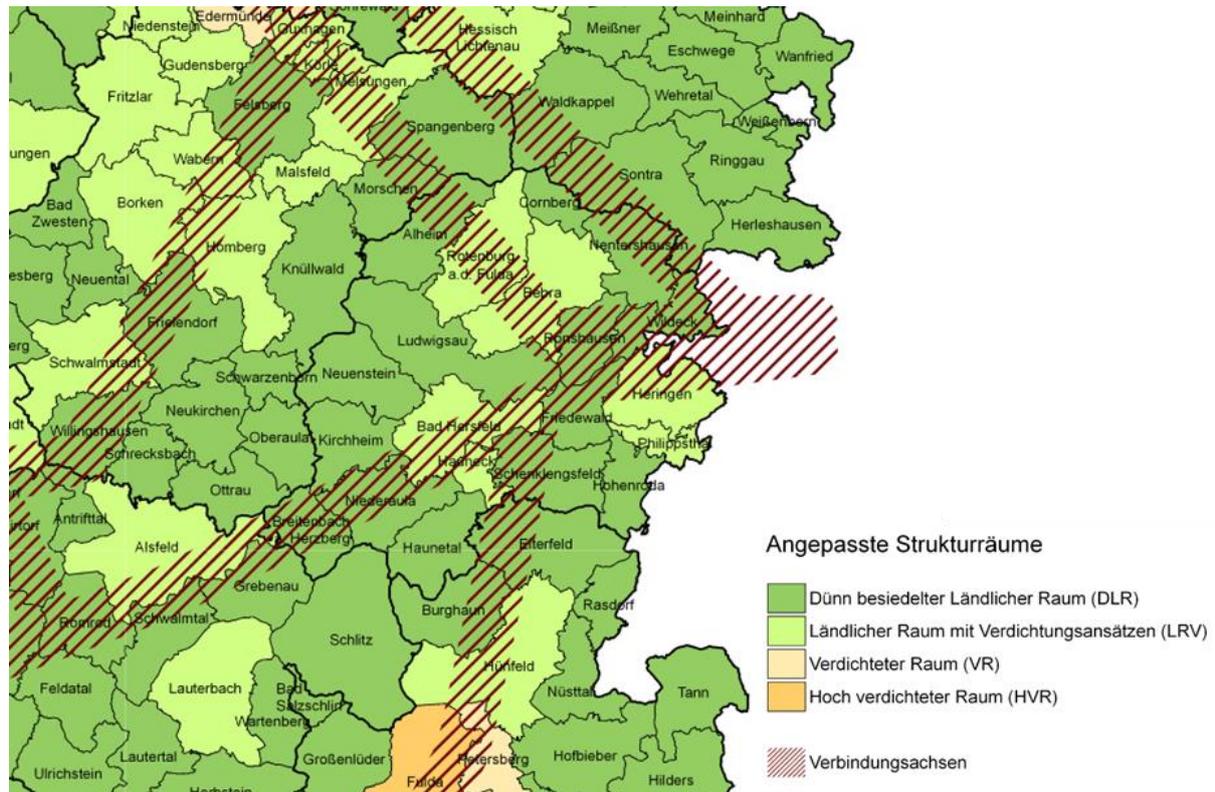


Abbildung 10: Lage am Knotenpunkt der Verbindungs-/ Entwicklungsachsen²⁷

Verkehrliche Situation Bad Hersfelds

MIV/ SV

An den östlich von Bad Hersfeld gelegenen Autobahndreiecken Kirchheimer Dreieck und Hattenbacher Dreieck stoßen die A5, die A7 sowie die A4 aufeinander. Unmittelbar durch das 73,81 km² große Stadtgebiet führen eine Bahntrasse mit einem ICE/ IC-Halt, die A4 und die Bundesstraßen B27, B62 und B324. Hinzu kommt die Landstraße L3159. Infolge dieser Anbindungen und Dank seiner zentralen Lage („logistische Mitte Deutschlands“) hat sich die Stadt auch zu einem wichtigen Logistikstandort entwickelt. Namenhafte Logistikunternehmen, wie z.B. Amazon, Kühne + Nagel oder Libri, haben sich in Bad Hersfeld und der Umgebung aufgrund der attraktiven Standortbedingungen niedergelassen und induzieren als Logistikstandorte Fern- und Schwerverkehr in der Region. Zusätzlich verstärken umliegende Gewerbestandorte wie der Industriepark Mecklar-Ludwigsgau und das interkommunale Gewerbegebiet Kirchheimer Dreieck die Verkehre.

Die nicht mit dem Start bzw. Ziel Bad Hersfeld zugeführten Verkehrsmengen werden insbesondere durch die A4, A5 & A7 sowie die B27, B62 & B324 aber auch die L3159 über Bad Hersfeld geführt. Die

²⁶ Mit einem SvB von 688 liegt Bad Hersfeld dazu bereits an der Grenze zur höchsten Kategorie „Hochverdichteter Raum (HVR)“, die ab einem SvB-Wert von 700 gilt und zu der z.B. Kassel oder nun auch Fulda zählen. Rein rechnerisch würde für einen SvB-Wert von 700 bereits 886 zusätzliche Einwohner und/ oder Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Bad Hersfeld genügen. Vgl. Ergebnisbericht Expertenkommission ZORA, [Anlage 5: Strukturräume in Hessen – Berechnungsbasis 2016](#) sowie [Landesentwicklungsplan Hessen 2020, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen](#), Wiesbaden 2022, S. 16.

²⁷ Vgl. „[Karte Empfehlung Strukturräume in Hessen](#)“, Anlage 8 zu [Ergebnisbericht Expertenkommission Zentrale Orte und Raumstruktur \(ZORA\) des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen](#), Wiesbaden 2019

von der A 7 durch Bad Hersfeld zur B 27²⁸ und B 62²⁹ führende B324 ist zudem eine Hauptverkehrsachse, die zusammen mit der B27 auch die Verbindung zwischen den Autobahnabfahrten „Bad Hersfeld – West“ an A7³⁰ und „Bad Hersfeld“ an der A4³¹ darstellt. Zusätzlich nutzen Verkehre die Autobahnbedarfsumleitungen U12 & U 33 der A7, wodurch sie von der Anschlussstelle Bad Hersfeld-West zur AS Kirchheim durch das Stadtgebiet geführt werden. Des Weiteren verursachen auch die Bedarfsumleitungen der U 75, U 77, U 80 & U 82 der A4 steigende Verkehrsmengen im Stadtgebiet.

Der Stadtring übernimmt eine Zufahrts- und Verteilungsfunktion. Verkehre werden über die Bundesstraße B324 sowie die Landesstraße L3159 über die Innenstadt zu in der Innenstadt oder außerhalb liegenden Ziele geleitet. Auch aufgrund der räumlichen Einschränkungen der Verkehrsführung durch die Fulda und die Bahnstrecke stehen Ziel- und Quellverkehren keine Alternativen zur Verfügung. Auch der bereits 1906 angelegte Kurpark mit umliegenden medizinischen Versorgungseinrichtungen lässt sich regulär nur über den Stadtring erreichen.

Die Verkehrsbelastung Bad Hersfelds liegt mit ca. 21.000 Kfz/ 24h auf der Hochbrücke Peterstor B324 und einem Schwerverkehrsanteil von 4,5 % auf einem hohen Niveau³². Weitere Verkehrszählungen beziffern den Verkehr auf der Hochbrücke mit ca. 27.000 Kfz/ 24h. Prognosen gehen von einer weiteren Steigerung des Verkehrs um 10 % bis 2030 aus. Insbesondere die überregionalen Verkehrsbelastungen führen auch zusammen mit Stau auf den Autobahnen zu Überlastungen des Bad Hersfelder Straßennetzes.

Die insgesamt sehr großen regionalen und überregionalen Verkehrsmengen verursachen neben Lärm und Luftschadstoffbelastung auch eine entsprechende Unfallgefahr im Straßenverkehr von Bad Hersfeld. Diese Belastungen in Verbindung mit einem entsprechenden Gefährdungspotenzial korrespondieren nicht mit den Ansprüchen von Bad Hersfeld an den eigenen Status als Kurort.

Gemäß Polizeipräsidium Osthessen liegen die drei größten Unfallschwerpunkte des Kreises Hersfeld-Rotenburg allesamt in der Kreisstadt Bad Hersfeld. Diese Aussage deckt sich mit den untersuchten Unfalldaten der Straßenverkehrsbehörde der Kreisstadt Bad Hersfeld im Zeitraum von 1992 bis 2020, wonach

- die Lomo-Kreuzung (Bundesstraße 27/ B 62) mit 438 Unfällen
- die Picasso-Kreuzung (B 27/ B 324) mit 134 Unfällen sowie
- der Verkehrsknoten B 324/ Bahnhofstraße/ Seilerweg (Schillerplatz) mit 173 Unfällen

zusammen für ca. 57 % aller Verkehrsunfälle in der Kreisstadt Bad Hersfeld verantwortlich sind. 85 % aller Unfälle in der Kreisstadt Bad Hersfelds geschehen auf Bundesstraßen, wovon wiederum ca. 35 % der Unfälle auf der B62, ca. 40 % der Unfälle auf der B324 und ca. 57 % der Unfälle auf der B27

²⁸ Die B 27 führt mit einer Gesamtlänge von 673 km von Blankenburg im Harz über Göttingen, Bad Hersfeld, Fulda, Würzburg, Tauberbischofsheim, Mosbach, Heilbronn, Stuttgart, Tübingen, Balingen und Villingen-Schwenningen bis zur Schweizer Grenze bei Lottstetten.

²⁹ Die B 62 ist eine der längeren Bundesstraßen quer durch das Zentrum Deutschlands. Sie führt auf einer zukünftigen Gesamtlänge 301 km von West nach Ost durch die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Hessen und Thüringen.

³⁰ Die A 7 ist mit 962,2 Kilometern die längste deutsche Bundesautobahn und nach der spanischen Autovia A-7 die zweitlängste durchgehende nationale Autobahn Europas. Sie führt als Nord-Süd-Achse von der dänischen Grenze in Ellund durch Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Hessen über Bayern und Baden-Württemberg und endet an der österreichischen Grenze bei Füssen.

³¹ Die A 4 ist nach den Bundesautobahnen 7, 3 und 1 die viertlängste Autobahn in Deutschland und verläuft von der niederländischen Grenze bei Aachen über Köln, Bad Hersfeld, Erfurt, Chemnitz und Dresden bis zur polnischen Grenze bei Görlitz. Zwischen Kreuztal-Krombach und dem Kirchheimer Dreieck ist die Autobahn dabei unterbrochen. Im größten Teil ihres Verlaufes ist die Autobahn Bestandteil der Europastraße 40, in Teilstücken auch der Europastraßen 314 und 55. Ihre Gesamtlänge beträgt 583 km – hierbei entfallen 150 km auf den westlichen Ast und 433 km auf den östlichen.

³² Interaktive Verkehrsmengenkarte der bundesweiten Verkehrszählung von 2015, Hessen Mobil.

erfolgen³³. Durch die Führung der Bundesstraße B324 über den vierspurigen Stadtring und damit entlang der damaligen Stadtmauer, steigt die Unfallgefahr im Stadtgebiet. Davon betroffen ist neben der Sicherheit anderer Kfz-Fahrer auch die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern.

Die drei häufigsten Unfalltypen³⁴ im Zeitraum 2001-2020 sind Unfälle im Längsverkehr (89 Stück), Fahrnfälle (62 Stück) und Abbiegeunfälle (61 Stück). Kritisch sind dabei die Unfälle im Längsverkehr zu bewerten, da sie potenziell mit der Unachtsamkeit der Fahrer aufgrund der großen Verkehrsmengen zusammenhängen (z.B. Auffahrunfall). Fahrnfälle hängen oft mit einem Kontrollverlust des Fahrzeugs aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit zusammen. Auch wenn die Anzahl der Unfälle pro Jahr deutlich schwankt, ist dennoch bis 2019 ein steigender Trend zu erkennen, dessen Höhepunkt 2015 mit 107 Unfällen erreicht wurde. Durch die Sars-Cov-2-Pandemie ist die Unfallhäufigkeit im Kreis Hersfeld Rotenburg allerdings um 20% zurückgegangen. Eine grafische Übersicht der Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld findet sich in Anhang K.

Die Ausrichtung der Bad Hersfelder Verkehrsführung und insbesondere der vierspurige Stadtring mit der Hochbrücke Peterstor als südliche Zufahrtsstraße ermöglichen erst die Aufnahme und Führung großer Verkehrsmengen, insbesondere des überregionalen Fern- und Schwerverkehrs durch das Stadtgebiet. Damit ist die ab 1968 errichtete Hochbrücke mit der zugehörigen Fuß-/Radverkehr-Unterführung die Hauptzufahrt durch und nach Bad Hersfeld, sozusagen das „Kernstück“ der heutigen Verkehrsführung. Zum Zeitpunkt der Eröffnung wurde über die Hochbrücke noch die B27 in die Stadt hineingeführt, die heute an der sogenannten Picasso-Kreuzung vor dem Anfang des Brückenbauwerks in eine neue Streckenführung abbiegt.

Die Hochbrücke überwindet die seit 1866 durch die Stadt verlaufende Bahntrasse, auf der heute unter anderem die ICE-Linie 50 (Wiesbaden-Leipzig/ Dresden) mit Halt am Bahnhof Bad Hersfeld verläuft. Die frühere Aussage „die Hochbrücke sei aus konstruktiven Gründen nicht anders ausführbar (Zwangspunkt Gleiskörper DB“³⁵) wurde nicht weiter begründet. Die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung von Bad Hersfeld erfolgte damals erst nachdem der ursprüngliche städtische Kostenbeitrag von einem Drittel zulasten des Landes Hessen und des Bundes auf null reduziert worden ist und Alternativen nicht zugelassen oder geprüft worden sind. Die Überwindung der Bahntrasse ist für den Straßenverkehr nur über wenige Brücken möglich, insbesondere mittels der Hochbrücke der B324. Die Eisenbahntrasse durchzieht als Barriere das gesamte Stadtgebiet und zerschneidet Bad Hersfeld faktisch in zwei Teile. Die Trasse beinhaltet sowohl eine Hauptstrecke des Personenfern- und -nahverkehrs, wie des nationalen und internationalen Güterverkehrs.

Themenbereich Hochbrücke

Die Hochbrücke Peterstor, als verkehrliche Hauptschlagader der Bad Hersfelder Verkehrsinfrastruktur, soll nach erfolgten Sanierungsmaßnahmen in 2015/ 2016 im Zeitraum 2024-2029 durch einen Ersatzneubau ersetzt werden. Die Bauausführung soll durch die DEGES GmbH im Auftrag des HMWEVW erfolgen. Bereits der Planungs- und Genehmigungsprozess mit Auswahl und Festlegung des nahezu identischen Ersatzneubaus im Vergleich zur Bestandsbrücke erfolgte durch die DEGES. Nach erfolgter Auslegung der Unterlagen im Planfeststellungsverfahren wurden die Einwände der Kreisstadt Bad Hersfeld im Anhörungsverfahren unter zustimmender Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung (04.06/20) als Stellungnahme fristgerecht beim Regierungspräsidium Kassel eingereicht. Darin wird unter anderem die Ausweitung des Untersuchungsraums und damit die Prüfung weiterer Alternativen gefordert.

³³ Durch die Schnittmengen der Picasso- und LOMO-Kreuzung übersteigt die Summe der Anteile 100%.

³⁴ Nach den Unfalltypen der deutschen Unfallforschung.

³⁵ Vgl. „Verkehrsrahmenplan MIV Bad Hersfeld 1992“, Planungsbüro Möerner, Darmstadt 1992, S.28.

Themenbereich Hochbrücke - Fortsetzung -

Eine zunächst eingereichte Stellungnahme zum Planfeststellungsantrag der Hochbrücke von Hessen Mobil wurde am 20.07.2022 "ersatzlos zurück[gezogen], da dieser fälschlicherweise abgegeben wurde".

- Über die Hochbrücke werden große regionale und überregionale Verkehrsmengen durch die Innenstadt Bad Hersfelds geführt. Prognosen gehen von einer weiteren Zunahme des Verkehrs für 2030 aus.
- Durch die DEGES als Hauptauftragnehmer erfolgten in der Planungsphase zwei Bürgerinformationsveranstaltungen, darüber hinaus gab es jedoch keine inhaltlich hinreichende und eindeutige Kommunikation mit der Stadt Bad Hersfeld als Betroffene. Magistrat wie Politik bzw. Stadtverordnetenversammlung (STVV) wurden von der DEGES nicht informiert, beispielsweise gab es keine Vorstellung von Planungen oder Zwischenergebnissen im Rahmen einer Ausschusssitzung der STVV. Auch erforderliche Absprachen nach Aufforderung des damaligen BMVI (heute BMDV) mit der DB Netz als Aufgabenträger für die Bahnstrecke Fulda-Gerstungen mit (damals noch) potenziellem Fernverkehrshalt in Bad Hersfeld erfolgten nicht in hinreichendem Maß und Tiefe.
- Nach vorliegendem Kenntnisstand wurde von der DEGES auch kein ausreichend tiefgehender bzw. großräumiger Alternativenvergleich zum Ersatzneubau der Hochbrücke in der bestehenden Form vorgenommen. Entgegen üblicher Vorgehensweisen von Hessen Mobil wie beispielsweise beim Verfahren zum Ersatz der Hochstraße der B 49 in Wetzlar. Auf Grundlage weiträumiger Untersuchungen wurde dort eine Vielzahl an Alternativen in den Bewertungsprozess einbezogen und nicht wie in Bad Hersfeld bereits in der Vorprüfungsphase argumentativ durch die DEGES ausgeschlossen. Im Ergebnis erfolgt dort eine Verlegung der B 49 mit einer westlichen Umfahrung im Tunnel.
- Bereits 1927 hatte die Stadt Hersfeld eine Tunnellösung zur Überwindung der Querung des ebenerdigen Bahnübergangs beantragt. Trotz des Wunschs nach einer Unterführung auch von fachlicher Seite und bestehender konkreter Planungen wurde die Hochbrücke Peterstor im damaligen Generalverkehrsplan (GVP) von 1961/ 62 als alternativlos dargestellt, und zwar auf Grundlage des unmittelbar vorhergehenden Gutachtens zur Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs am Peterstor vom 8.4.1961 mit Festlegung auf eben diese Hochbrücke vom selben Verkehrsplaner Dr.-Ing. Schubert, Hannover.
- Spätestens mit dem heutigem Stand der Bautechnik sind Alternativen zur Querung der Bahngleise und auch eine Umgehungsstraße der B324 möglich, weshalb eine Synchronisation bzw. gemeinsame Betrachtung der Planungen zu den Bauvorhaben Hochbrücke Peterstor/ B324 mit dem Bahnprojekt Fulda-Gerstungen unbedingt erforderlich ist bzw. bereits von Anfang an war.
- Die Hochbrücke stammt aus der Zeit einer unkritischen und vollkommenen Autofokussierung und der damit einhergehenden Ausrichtung der städtischen Infrastruktur auf das Auto als primäres Verkehrsmittel. Wie viele weitere Teile der Bad Hersfelder Infrastruktur basiert diese auf Prämissen der Verkehrsplanung der 1950er bzw. 1960er Jahre. Aufgrund der veränderten Anforderungen und Zielsetzungen gilt es heute allerdings, diese Strukturen zu hinterfragen. Zur Bewältigung der Auswirkungen des Ersatzneubaus auf das Verkehrsaufkommen in Bad Hersfeld bedarf es eines übergreifenden, großräumigen Verkehrskonzepts unter Einbeziehung alternativer Möglichkeiten der Straßenführung und für Umleitungen. Insbesondere auch, um die Auswirkungen des auf dem Straßennetzes geführten lokalen wie vor allem überregionalen Verkehrs auch vor dem Hintergrund der verbundenen Luft- und Lärmbelastungen für die Bürger Bad Hersfeld zu minimieren und den Verkehrsfluss in und um die Kreisstadt Bad Hersfeld aufrecht zu erhalten.

Themenbereich Hochbrücke - Fortsetzung -

- In einem Abstimmungstermin zwischen der Stadt Bad Hersfeld und Hessen Mobil zur Schaffung von Transparenz von Anfang 2022 wurden die wesentlichen Problembereiche der Verkehrsinfrastruktur erörtert und die Ergebnisse protokolliert. Hessen Mobil ging im Termin davon aus, dass dem Hessische Ministerium für Wirtschaft Energie Verkehr und Wohnen (HMWEVW) die hier dargelegten Sachverhalte um die Hochbrücke Peterstor der B 324 so bisher nicht bekannt sein dürften. Das Protokoll des Termins wurde daher auch dem HMWEVW zur Verfügung gestellt.
- Eine Untertunnelung würde der Stadt wertvollen Raum zurückgeben, der anderweitig genutzt werden kann (z.B. in Form einer [Schrebergartenanlage](#) auf dem Spiertunnel bei Luzern (Schweiz) oder als [Stadtpark](#) wie in Medellín, Kolumbien).

Bereits im Jahr 1952 wurden Umgehungsstraßen für Bad Hersfeld gefordert, wobei die Umgehungen der B27³⁶ und B62 in den Folgejahren umgesetzt wurden, während die B324 auch heute noch durch das Stadtgebiet geführt wird und infolge des Generalverkehrsplans von 1961/ 62 zur Errichtung des Stadtrings vom Vlāmenweg, der August-Gottlieb-Str. und dem Seilerweg auf die Wehneberger Straße und die Dippelstraße verlegt wurde.

Themenbereich Umgehungsstraße

Die B324 führt sehr große Verkehrsmengen durch das Stadtgebiet Bad Hersfelds, insbesondere regionalen und überregionalen Schwerverkehr. Sie verläuft über die Hochbrücke auf den Stadtring und verlässt diesen über die Wehneberger Straße und Homberger Straße nach Nordwesten in Richtung Neuenstein und AS „Bad Hersfeld West“ der A7.

Eine Umgehungsstraße der B324 kann dazu beitragen, die

- Verkehrsmengen und dadurch auch Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Stadtgebiet sowie die hervorgerufene räumliche Trennwirkung des Stadtrings zwischen Innenstadt und der äußeren Kernstadt zu verringern,
- Unfallgefahr zu senken (40% aller Unfälle in der Kreisstadt auf der B324 seit 1992),
- Häufigkeit eines völligen Stillstands auf den Straßen im Stadtgebiet durch Stau und Sperren auf umliegenden Autobahnen, die zu einem massiven Anstieg von Verkehrsmengen, Lärm und Luftschadstoffen im Stadtgebiet führen, zu reduzieren,
- An- und Abfahrtssituation der Freiwilligen Feuerwehr Bad Hersfeld in der Wehneberger Straße zu entschärfen und so einen Beitrag zur Einhaltung der Rettungsfristen zu leisten (positiver Effekt überträgt sich potenziell auch auf weitere Einsatzkräfte),
- Hochbrücke Peterstor der B324 in ihrer heutigen Form obsolet zu machen und so die Umsetzung einer auch städtebaulich attraktiveren und flächensparenden Alternative zu ermöglichen.

Vergleichbare Projekte:

- [Ortsumgehung B48 Irmweiler](#) (ca. 500 Einwohner), Bauvorhaben mit 66 Mio. € Kosten (Kostenträger Bund), Gesamtlänge 1,8 km, Verkehrsbelastung 6.100Kfz/ 24h, 1 Tunnel & 1 Brücke notwendig.

³⁶ Damalige Gefahrenstellen an der Kreuzung Breitenstraße, Hainstraße und Bismarckstraße, den Niveauübergang am Peterstor und dem Bahnhofsvorplatz, sowie eine sehr hohes Verkaufsaufkommen (vor allem in Nord-Süd Richtung) von 1000 Fahrzeugen pro Stunde gemessen an der damaligen Post, führten zur Verlegung der B27 in der heutigen Form. Hierfür war allerdings eine Begradigung des Fuldabetts notwendig, vgl. Hersfelder Zeitung vom 02.02.1952

Themenbereich Umgehungsstraße - Fortsetzung -

- [Ortsumgehung B240 Marienhagen/ Weenzen-Nord](#) (zusammen ca. 1.100 Einwohner) Bauvorhaben mit 54,4 Mio. € Kosten (Kostenträger Bund), Gesamtlänge 23 km, Verkehrsbelastung 5.000Kfz/ 24h, 1 Tunnel & 1 Stützbauwerk notwendig.
- [Ortsumgehung B172 Pirna](#) (ca. 38.000 Einwohner), Bauvorhaben mit 97 Mio. € Kosten (Kostenträger Bund), Gesamtlänge 3,8 km, Verkehrsbelastung (Prognose 2025) 23.200 Kfz/ 24h, 5 Brücken, 1 Tunnel, 2 Fledermausdurchlässe & 2 Lärmschutzwände.
- Auch die Umsetzung der [Ortsumgehung der B27 in Unterhaun](#) ist ein Positivbeispiel für die Entlastung der Bürger. Entlang der Ortsumgehung sind 770 Meter Lärmschutzwand und fast 1,3 Kilometer Lärmschutzwälle errichtet worden. Im Zuge der Bauarbeiten wurde zudem die Haune bei Sieglos verlegt und renaturiert.

Aufgrund fehlender Umgehungsstraßen sind in der Kreisstadt Bad Hersfeld neben der Kernstadt auch die Stadtteile Asbach, Beiershausen und Sorga stark vom Verkehr belastet. In die Lösungsoptionen einbezogen werden sollten insbesondere (großräumige) Führungen um das Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld bzw. Kernstadt und der Stadtteile herum. Auch Tunnelführungen sollten im Stadtgebiet als Alternative zumindest vollumfassend geprüft werden. Zu beachten ist, inwiefern die Fertigstellung der A44 die Verkehrsmengen der B324 und damit auch den Anteil des Fern- und Schwerverkehrs verringern kann.

Die durch die Bundesfernstraßen oft sehr großen Verkehrsmengen in Bad Hersfeld verursachen neben Lärm- und Luftschadstoffbelastungen besonders in den Vor- und Nachmittagsspitzen auch massive Rückstaus an Knotenpunkten. Bei Stau oder Sperrungen auf den Autobahnen kommt es zu Überlastungen des Bad Hersfelder Straßennetzes, wodurch insbesondere für die Freiwillige Feuerwehr Bad Hersfeld die Einhaltung der Rettungsfristen zur zunehmenden Herausforderung wird. Die Feuerwehr wird so bei der Erfüllung ihrer zentralen Aufgaben beeinträchtigt. Bei dichtem Verkehr sind

- 1) die Anfahrt der Rettungskräfte mit privaten PKW zur Zentrale,
- 2) die Ausfahrt mit Einsatzfahrzeugen aus der Zentrale und
- 3) die Wege zum Einsatzort

zentrale Probleme, die die Einhaltung der Rettungsfristen gefährden. Besonders kritische Situationen entstehen, wenn beispielsweise bei Unfällen auf umliegenden Autobahnen die B324 als Umleitungsstrecke genutzt wird. Insbesondere Baustellen und Projekte in und um Bad Hersfeld mit Auswirkung auf den Verkehr können die Situation zusätzlich verschärfen. Eine Verbesserung kann nur durch eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens bzw. eine direkte Beeinflussung des Verkehrsgeschehens zugunsten der Rettungskräfte herbeigeführt werden. Auch die Rettungsfristen bei Einsätzen von Notfallärzten und -sanitätern können durch die großen Verkehrsmengen gefährdet bzw. die Notfalleinsätze zumindest behindert werden.

Themenbereich Klinikum

Das Klinikum Bad Hersfeld soll durch einen weiteren Funktionstrakt (mit Baubeginn 2023-2025) deutlich erweitert werden, was durch

- die Integration der akutmedizinischen Abteilungen des Herz-Kreislauf-Zentrum (HKZ) aus Rotenburg an der Fulda,
- die Verlegung der Orthopädie aus dem Kurpark Bad Hersfeld und
- den Ausbau der ambulanten Medizin

erforderlich wird. Hinzu kommen in unmittelbarer Nachbarschaft die Erweiterungen der Hoch-

Themenbereich Klinikum - Fortsetzung -

schule der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (HGU) Campus Bad Hersfeld im Seilerweg 54 und des DRK-Kreisverbands im Seilerweg 52.

Der Standort des Klinikums Bad Hersfeld liegt in ca. 270 m Höhe auf dem Wendenberg am Fuße des insgesamt 334 m hohen Wehnebergs. Die Innenstadt liegt deutlich tiefer, der Bahnhof von Bad Hersfeld (Entfernung zum Klinikumsstandort ca. 1.000 m) liegt beispielsweise auf einer Höhe von 202 m. ü. NN. Die Verkehrsanbindung führt schon heute über enge Straßen (hinauf: Seilerweg, herunter Seilerweg, Friedrich-Ebert-Straße und Wilhelm-Wever-Straße) zum und vom Klinikum. Über diese Straßen müssen sowohl die Patiententransporte wie die Liefer-, Mitarbeiter- und Besucherverkehre abgewickelt werden, inklusive der Notfalleinsätze. Es handelt sich schon heute um kritische Engpässe.

Gemäß Information der Stadtverwaltung liegt die durchschnittliche Verkehrsbelastung von Montag bis Freitag bei etwas über 2.500 Kfz/ 24h. Andere Verkehrszählungen gehen von Belastungen mit ca. 3.600 Fahrzeugen/ 24h aus (Verkehrsuntersuchungen Schillerplatz 2013).

Das Ingenieurbüro Zacharias erstellt aktuell eine Verkehrsuntersuchung zur Einschätzung der zukünftigen verkehrlichen Situation rund um das Klinikum. Eine Fertigstellung wird erst nach Redaktionsschluss bzw. Fertigstellung des Masterplans erfolgen, weshalb die Ergebnisse hier nicht aufgegriffen werden können. Auftraggeber des Ingenieurbüros Zacharias ist das Klinikum.

Bereits die aktuelle Situation für Mobilität und Verkehr ist kritisch zu bewerten:

- Schlechte Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr aufgrund topographischer Lage (problematische Steigungen).
- Begrenzte Zufahrtmöglichkeiten resultieren in einer Bündelung von Verkehren.
- Zunahme des Verkehrs durch Erweiterungsneubauten des Klinikums wird erwartet.
- Angrenzende Wohngebiete und die Anwohner werden durch den Verkehr überproportional belastet.
- Hauptzufahrt Seilerweg bereits heute an der Kapazitätsgrenze.
- Sperrungen durch Baustellen sind schon heute problematisch.
- ÖPNV-Anbindung besteht lediglich durch eine Stadtbuslinie (Linie 2) und wird durch eine AST-Linie in Schwachlastzeiten ergänzt (Linie 359.4).
- Zeitgleiche Bauvorhaben wie die Sanierung der Friedrich-Ebert-Straße oder der Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor erschweren die Situation zusätzlich.

Es ist davon auszugehen, dass sich durch eine Erhöhung der Bettenanzahl die täglichen Patienten-Liefer-, Mitarbeiter- und Besucherverkehre nach Fertigstellung des Neubaus deutlich erhöhen werden. Die verkehrlichen Auswirkungen sind insbesondere auch für die direkten Anwohner entlang des Seilerwegs, der Friedrich-Ebert-Straße und der Wilhelm-Wever-Straße besonders relevant. Daher bedarf es weitreichender Lösungsmöglichkeiten für die Verkehrsanbindung, die weit über eine verbesserte Anbindung über den ÖPNV hinausgehen. Sofern die Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Zacharias zum Ergebnis kommen sollte, dass eine veränderte Zufahrtssituation des Klinikums nicht nötig ist, besteht daher ein unbedingter Handlungsbedarf von Verwaltung und Politik.

Eine verbesserte Anbindung mit dem ÖPNV sollte lediglich als Ergänzung zur Anpassung bzw. Neugestaltung der Zufahrt zum Klinikum in Erwägung gezogen werden. Denkbar kann hier auch die Prüfung einer Lösung zur Anbindung des Klinikums z.B. an den Bahnhof mit einer Seilbahn sein, die potenziell auch für logistische Zwecke („Gütergondel“) genutzt werden könnte.

Themenbereich Klinikum - Fortsetzung -

Eine Seilbahnlösung sollte auch gleich auf die weitere Erschließung bzw. touristische Erreichbarkeit des Wehnebergs ausgerichtet sein. Auch wenn dies heute insgesamt noch unwahrscheinlich anmutet.

Bei weiteren Überlegungen und Konzeptionen ist der Ausbau der A₄₄ als Verbindung der A₄ mit der A₇ zu berücksichtigen. Hier können sich potenziell positive Effekte bezogen auf das Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet der Kreisstadt und damit auch auf die Situation der Freiwilligen Feuerwehr Bad Hersfelds bzw. des Klinikums Bad Hersfeld entwickeln. Der vierstreifige Ausbau der A₄₄ von Kassel (A₇) bis Wommen (A₄) soll nach Angaben von Hessen Mobil bis ca. 2028 fertiggestellt werden. Die Fertigstellung des Ausbaus der A₄₉ von Kassel (mit Anschluss an A₄₄ & A₇) bis Stadtallendorf (A₅) ist für 2024 geplant. Beide Ausbaustrecken sollen die A₇ sowie das Kirchheimer Dreieck entlasten. Für eine Bezifferung der zu erwartenden Auswirkungen werden weitere Informationen bzw. Unterlagen benötigt, die bisher nicht eingesehen werden konnten³⁷.

Denkbar ist, dass Verkehre statt der B₃₂₄ die A₄₄ als Verbindung zur A₇ nutzen, wodurch sich der Durchgangs- und insbesondere der Schwerverkehr im Stadtgebiet verringern könnte. Darüber hinaus kann es zu generellen Entlastungseffekten auf Bundesstraßen im Kreis Hersfeld-Rotenburg, insbesondere in Ost-West-Richtung und zu einer Reduzierung der Unfallhäufigkeit auf Bundesstraßen (der A₄ und A₇) kommen, womit auch extreme Belastungen des Stadtgebiets bei schwerwiegenden Unfällen auf Autobahnen reduziert werden können.

Die Auswirkungen des Ausbaus der A₄₉ auf die Verkehrssituation in Bad Hersfeld sind voraussichtlich weniger weitreichend, Auswirkungen auch auf das Gebiet der Kreisstadt in Folge von Entlastungen des Kirchheimer Dreiecks sind aber nicht vorstellbar. Durch den Abbau der Kapazitätsengpässen auf der A₅ und A₇ könnte es potenziell insgesamt zu einer Reduzierung der Nutzung der Autobahnbedarfsumleitungen kommen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich im Status Quo die überregionale Verkehrsführung im Wesentlichen nachteilig auf die Kreisstadt auswirkt. Verschärfend wirkt, dass Bad Hersfeld über keinen Verkehrsleitreechner bzw. Verkehrsrechnersysteme verfügt, womit der Verkehrsfluss im Stadtgebiet weitgehend sich selbst überlassen bleibt. Die Lichtsignalanlagen verfügen nur über sehr wenige, fest definierte Schaltprogrammen und werden von Hessen Mobil betrieben. Viele der Lichtsignalanlagen in Bad Hersfeld sind noch auf dem technischen Stand der achtziger und neunziger Jahre, womit sie auch lediglich für fest definierte Schaltungen genutzt werden können und eine Optimierung der Verkehrssteuerung über eine adaptive bzw. bedarfsorientierte Steuerung nicht möglich ist.

Lokale Verkehrszählungen wurden in der Kreisstadt bisher mittels temporär installierter Seitenradare durchgeführt. In den zur Verfügung stehenden Datensätzen kommt es allerdings zu Widersprüchen mit Zahlen der Straßenverkehrszählung von 2015 und den Ergebnissen aus den von Benz + Walter durchgeführten Hochrechnungen auf Basis der zum Auswertungszeitpunkt erst zur Verfügung stehenden Rohdaten der BAST aus der neuen Straßenverkehrszählung 2021. Diese Widersprüche bzw. Differenzen können zum aktuellen Zeitpunkt nur argumentativ begründet werden; eine konkrete Beurteilung welche Zahlen die reale Verkehrssituation besser widerspiegeln kann nicht erfolgen. Um Transparenz bezogen auf die Verkehrsmengen mit belastbaren Daten zu schaffen, bedarf es einer

³⁷ Simulationen zu den verkehrlichen Auswirkungen auf das regionale Straßennetz bzw. weitergehende Erläuterungs- und Untersuchungsberichte wurden bei Hessen Mobil angefragt. Vgl. Protokoll des Abstimmungstermin mit Hessen Mobil im Rahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld, 21.01.2022.

längerfristigen Verkehrszählung vor allem an den Zufahrtsstraßen zur Kernstadt, den Bundesstraßen und auf dem Stadtring der Kreisstadt Bad Hersfeld.

Die Umsetzung eines digitalen Verkehrsmanagements nach Vorbild des Mobilitätsamtes der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit dem nach der Förderrichtlinie zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (DkV) vom Bund geförderten Projekt DAnalytics würde neben einer dauerhaften Verkehrserfassung auch eine adaptive bzw. bedarfsgerechte Steuerung der Verkehre über im Stadtgebiet installierte optische Sensorik ermöglichen. Eine solche bedarfsgerechte Steuerung von Verkehren ermöglicht insbesondere in extremen Belastungssituationen des Bad Hersfelder Straßennetzes in Zusammenhang mit den Bundesfern- und den Landesstraßen eine gezielte Lenkung bzw. auch Ableitung der Verkehre in bzw. aus dem Stadtgebiet und würde daher beispielsweise auch während der Zeit der Herstellung eines Ersatzneubaus für die Hochbrücke Peterstor der B324 eine sehr effektive Lösung für das Verkehrsmanagement bieten. Aufbauend auf diesem System können darüber hinaus beispielsweise Priorisierungen des ÖPNV oder des Einsatzes von Rettungskräften zu bzw. mit ihren Einsatzfahrzeugen unter anderem über gesonderte Ampelschaltungen realisiert werden. In Verbindung mit einem installiertes Umweltsensornetz wird auch eine emissionsbedingte, umweltsensitive Verkehrslenkung möglich.

a) Verkehrsmengen und -beziehungen

Während sich die Verkehre im Zeitraum von 2000 bis 2015 in weiten Teilen des Stadtgebietes reduziert haben, konnten an den meisten untersuchten Zählstellen in und um Bad Hersfeld durch Hochrechnung der Rohdaten der BAST anschließend wieder Anstiege beobachtet werden. Insbesondere der Schwerverkehr stieg von 2010-2015 auf der Hochbrücke um ca. 25 % an und macht auch an andern Zählstellen im Stadtgebiet einen nicht unerheblichen Anteil aus. Von 2015 auf 2021 zeigt die Auswertung der Verkehrsdaten der Seitenradare der BAST einen flächendeckenden Anstieg der Verkehre in und um Bad Hersfeld mit Ausnahme der Zählstelle auf der L3159 nach Kirchheim. Der Verkehr auf der B62 ist demnach vor und hinter der LOMO-Kreuzung nur minimal gestiegen, während zwischen Malkomes und Friedewald der Verkehr um 14 % anstieg. Zu einem Anstieg von 19 % kam es auf der B324 in Höhe Untergeis. Hier ist der Schwerverkehrsanteil mit 11 % nach der B27 in Höhe Unterhaun (15,8 %) am größten. Insgesamt treten die größten Verkehrsmengen im Stadtgebiet an der LOMO- und Picasso-Kreuzung sowie der Hochbrücke Peterstor auf.

Zwischen den Verkehrsdaten der BAST und den durch die Kreisstadt Bad Hersfeld mit eigenem Seitenradar erfassten Verkehrsmengen ergeben sich teilweise große Differenzen. Nach ersten Beobachtungen hängt dies insbesondere mit den nicht exakt identischen Standorten sowie potenziell auch mit den gewählten Messzeiträumen zusammen. Um ein realistisches und umfassendes Abbild der tatsächlichen Verkehrsmengen erhalten zu können bedarf es daher einer dauerhaft angelegten Verkehrszählung zumindest an den Knotenpunkten im Stadtgebiet der Kreisstadt.

b) Quelle-Ziel Beziehungen

Die meisten Quell- und Zielverkehre treten zwischen der Gemeinde Bebra und Bad Hersfeld sowie Haunack und Bad Hersfeld auf. Aufgrund der Größe von Bebra und der damit einhergehenden Versorgungsdichte auch in Zusammenhang mit der Nachbargemeinde Rotenburg an der Fulda sind hier erwartungsgemäß insbesondere auch Pendlerverkehre ursächlich. Der große Unterschied in der Einwohnerzahl zwischen der Gemeinde Haunack und Bebra spiegelt einen hohen Anteil von Fahrten für alltägliche Besorgungen (Einkauf, Erledigung etc.) oder z.B. auch Freizeitverkehre wider. Darauf folgen Rotenburg a. d. Fulda, Niederaula und Ludwigsau mit ca. 3.000 Fahrten pro Tag sowie Neuenstein, Schenklingfeld und Kirchheim mit ca. 2.000 Fahrten pro Tag von und nach Bad Hersfeld mit einem ausgeglichenen Verhältnis von eingehenden und ausgehenden Fahrten. Weiter entfernte

Gemeinden liegen meist unter 1.000 Fahrten pro Tag. Bad Hersfeld Funktion als Versorgungsstandort nimmt somit offensichtlich außerhalb der unmittelbar angrenzenden Gemeinden sowie Rotenburg an der Fulda und Bebra ab. Insgesamt zeigt sich an diesen Quelle-Ziel Beziehungen deutlich die sehr große Bedeutung des Pkw in ländlichen Regionen. Der Fokus für Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsmengen oder der Schaffung betrieblicher Angebote liegt schlussfolgernd insbesondere auf den an Bad Hersfeld angrenzenden Gemeinden sowie Rotenburg a. d. Fulda und Bebra.

c) Pendler

Die Tagesbevölkerung³⁸ von Bad Hersfeld wächst wochentags auf 38.904. Die Zahl der Einpendler in die Kreisstadt Bad Hersfeld ist seit 1995 um ca. 30 % auf 13.560 gestiegen. Die gesamten täglichen Pendlerbewegungen der Kreisstadt Bad Hersfeld belaufen sich auf 24.942, womit aufgrund des Hin- und Rückwegs zwischen Arbeits- und Wohnort täglich ca. 50.000 Personenbewegungen die Stadt direkt oder indirekt beeinflussen. Im Raum Fulda beläuft sich im Modal-Split der Anteil des MIV auf 63 %. Wird dieser Wert Bad Hersfeld auf Bad Hersfeld übertragen, würden ca. 15.710 der täglichen Pendler den MIV nutzen. Bezogen auf die Einpendler sind es 8.540. Bei einer durchschnittlichen Fahrzeugbesetzung im Pendlerverkehr von 1,075 Personen/ Pkw³⁹ entspricht die Anzahl der verkehrenden Pkw nahezu der Anzahl der Pendler, wodurch sich deutlich das Reduktionspotenzial des MIV durch attraktive betriebliche Mobilitätsangebote und Fahrgemeinschaften zeigt. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Masterplan Mobilität und Verkehr wurde eine Förderung des ÖPNV, des Radverkehrs sowie der E-Mobilität im Rahmen betrieblicher Mobilitätsangebote besonders hervorgehoben. In diesem Zusammenhang ist hier zu thematisieren, dass auf Seiten der Stadtverwaltung von Bad Hersfeld ein hohes Optimierungspotenzial für die Einführung Betrieblicher Mobilitätsangebote besteht und diese bisher nur in geringem Maße vorhanden sind.

d) Fahrzeugbestand

Der Pkw-Bestand ist mit aktuell 17.200 Pkw sowohl in der Kreisstadt als mit 79.600 Pkw auch im Landkreis Hersfeld-Rotenburg kontinuierlich über die letzten Jahre gewachsen⁴⁰. 23 % der Pkw des Landkreises Hersfeld-Rotenburg sind in der Kreisstadt gemeldet. Mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von ca. 1,39 % wächst der Fahrzeugbestand in der Kreisstadt Bad Hersfeld schneller als im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (Wachstum: 1,15 %). Der Motorisierungsgrad der Kreisstadt lag im Jahr 2018 mit 0,57 Pkw/ Einwohner unter dem des Landkreises (0,63 Pkw/ Einwohner). Dieser stieg bis zum 01.01.2021 auf 0,6 Pkw/ Einwohner an und ist damit auf demselben Niveau wie der Durchschnitt im Landes Hessen. Innerhalb des Zeitraums 2018 - 2021 wurden somit mehr Pkw von Unternehmen oder Privatpersonen angeschafft, als Einwohner ihren Wohnsitz in die Kreisstadt bzw. den

³⁸ Größe im Rahmen der amtlichen Regionalstatistik, mit der die Bevölkerung einer Gebietskörperschaft um den Pendlersaldo (Pendelwanderung) erhöht wird, um jene Personenzahl darzustellen, die am Erwerbsleben der Gemeinde teil hat und auf welche die Kapazität der kommunalen Einrichtungen abgestellt werden muss. Tagesbevölkerung bedeutet demzufolge, dass nicht nur die Wohnbevölkerung repräsentierende Einwohnerzahl sondern die Einwohnerzahl mitsamt des (Berufs-)Pendlersaldos der Gemeindeverbände einbezogen wird, um die funktionale Bedeutung von (Arbeitsmarkt-) Zentren zu berücksichtigen. Vgl. „[Tagesbevölkerung](#)“, Katrin Schmidt, Gabler Wirtschaftslexikon, Springer Gabler | Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, Wiesbaden und „[Laufende Raumbewachung - Raumabgrenzungen](#)“, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn.

³⁹ „[Wende im Pendelverkehr - Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können](#)“, Dr. Uwe Böhme, Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer, Dr. Thomas Klinger, Prof. Dr. Christian Holz-Rau, Prof. Dr. Joachim Scheiner (Forschungsbüro Scheiner) für das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund, Studie für die Agora Verkehrswende, Berlin, April 2022.

⁴⁰ Vgl. Daten der Zulassungsbehörde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, Dezember 2021.

Landkreis verlegt haben⁴¹. Auch der Lkw-Bestand ist innerhalb dieses Zeitraums um ca. 25 % gestiegen, erwartungsgemäß begünstigt durch die hohe Bedeutung des Logistiksektors vor Ort.

Zum 26.12.2021 waren in der Kreisstadt Bad Hersfeld 149 Pkw mit Batterieelektrischem-Antrieb und 458 Pkw mit Hybridantrieb (inklusive Plug-In) zugelassen, was ungefähr einer Verdopplung zum Vorjahr entspricht. Im Verhältnis von hybriden Pkw zum gesamten Pkw-Bestand einer Region liegt Bad Hersfeld damit um 0,35 Prozentpunkte über dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg und ca. 1 Prozentpunkt unter dem Land Hessen. Der Bestand batterieelektrisch angetriebener Pkw in Bad Hersfeld lag im Dezember 2021 um 0,06 Prozentpunkte über dem Landkreis und 0,19 Prozentpunkte unter dem Verhältnis des Bundeslandes. Das Ziel der Bundesregierung ist es, bis 2030 eine Millionen Ladepunkte in der Bundesrepublik Deutschland zu errichten. Bis 2030 wird der Anteil der E-Fahrzeuge mit 15 Millionen prognostiziert, wonach das Verhältnis von E-Auto/ Ladesäule bei 1:15 liegt. Für in Bad Hersfeld zugelassene Pkw mit batterieelektrischem und hybridem Antrieb beträgt das aktuelle Verhältnis 1:41.

e) Ruhender Verkehr

Der Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs mindert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erheblich. Bei einem Platzbedarf von 15 m² pro Parkplatz, werden bei 17.200 zugelassenen Pkw in der Kreisstadt bereits 258.000 m² Fläche benötigt, was in etwa der Größe von 36 Fußballfeldern entspricht. Die Parkhäuser in der Kreisstadt erreichen ohne den Markplatz eine Stellplatzkapazität von 1.072 Parkplätzen, deren durchschnittlichen Auslastungen sind orientiert an den für den Beispielmotat Januar 2022 untersuchten Parkhausauslastungsdaten allerdings weit von der Kapazitätsgrenze entfernt. Selbst kurzfristig hatte demnach keines der Parkhäuser seine Kapazität vollständig ausgeschöpft. Durch den geringen Auslastungsgrad kann potenziell in erheblichem Umfang eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs von den Straßenrändern in die Parkhäuser erfolgen.

Daten des ruhenden Verkehrs lagen detailliert nur für die Jahre 1980 und 1992 vor. Aktuellere Daten zu Parkplätzen im öffentlichen Raum fehlten. Im Jahr 1992 wurden im öffentlichen Raum der Kernstadt 1.197 Parkplätze gezählt, die maximale reale Belegung im öffentlichen Straßenland betrug allerdings 1.254, womit auch Rückschlüsse auf die Anzahl der Falschparker möglich wird.

Der Bestand an Lkw in Deutschland ist innerhalb von 11 Jahren um 42 % auf ca. 3,4 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2021 gewachsen. Aufgrund der Lage Bad Hersfelds am Bundesfernstraßennetz bzw. insbesondere den Bundesautobahnen muss daher auch das Parkplatzangebot für LKW besonders adressiert werden. Insbesondere auch um „wildparkende“ LKW⁴² zu vermeiden und stattdessen Abstellmöglichkeiten zur Erfüllung der vorgeschriebenen Ruhezeiten anbieten zu können⁴³.

f) Verkehrsberuhigung

Besonders im südlichen Teil der Innenstadt erstrecken sich verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo 30 Zonen bis zum Stadtring, während der nördliche Teil für den Kfz-Verkehr bis auf einige Einbahnstraßenregelungen ohne Beschränkung bis 50 km/h freigegeben ist. Für mehr Sicherheit in der historischen Innenstadt auch aufgrund der engen Straßen empfiehlt sich daher die Prüfung der Ausweitung der Verkehrsberuhigung. Dafür bedarf es der Abstimmung der wichtigsten Wegebeziehungen

⁴¹ Vgl. [„Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden“](#), Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg Januar 2022.

⁴² Vgl. [„Wenn Brummfahrer wild campieren“](#), Ingrid Weidner, Die Zeit Online, Hamburg, 1. Dezember 2016.

⁴³ Auch innerorts kann es ausgewiesene LKW-Stellplätze geben, die in der Regel durch entsprechende Verkehrszeichen ausgeschildert. Oftmals ist für LKW das Parken im Mischgebiet oder einem reinen Gewerbegebiet im öffentlichen Straßenland bzw. auf Parkplätzen gestattet. Auch hier gilt, dass die Fahrzeuge keine Gefährdung oder Behinderung darstellen dürfen. Anders sieht das jedoch aus, wenn es sich um ein reines Wohngebiet handelt. Für LKW ist das Parken hier nur in Ausnahmefällen erlaubt. Vgl. [„LKW: Parken ist nur in bestimmten Gebieten erlaubt“](#), Bussgeld-Info.de, VFR Verlag für Rechtsjournalismus GmbH, Berlin.

zwischen den frequentierten Bereichen sowie dem mittelalterlichen Grundriss mit eng angelegten und damit uneinsichtigen Straßen im nördlichen Teil der Innenstadt⁴⁴.

g) Emissionen

Emissionskartierungen für Bad Hersfeld liegen ausschließlich für Lärmbelastungen vor. In der Lärmkartierung ist zu erkennen, dass Lärmpegel >75 dB(A) meist nur in unmittelbarer Nähe zur Straße auftreten. Größte Lärmquelle des Straßenverkehrs in der Kreisstadt Bad Hersfeld ist die Autobahn A4, von der vor allem die Stadtteile Hohe Luft, Johannesberg, Eichhofsiedlung sowie Teile des Petersbergs und Asbachs betroffen sind. Identifizierte Lärmkonfliktpunkte hängen insbesondere mit der B62 in den Stadtteilen Asbach und Sorga sowie der B324 in der Kernstadt zusammen, da hier die Verkehrsmengen insgesamt und insbesondere auch Schwer- und Durchgangsverkehr durch die Stadtteile geführt werden.

Die zwei vorhandenen Umweltsensoren im Stadtgebiet sind nicht nach den Vorgaben der 39. BImSchV angebracht und lieferten, zumindest während des Bearbeitungszeitraums des Masterplans, keine verwendbaren Datensätze. Eine Auswertung während des Erarbeitungsprozesses des Masterplans war in der Folge nicht möglich. Um auch auf juristischer und politischer Ebene verwertbare Daten zu erhalten bedarf es nach den Vorschriften der 39. BImSchV⁴⁵ bzw. der dieser zugrundeliegenden EU-Richtlinie 2008/50/EG⁴⁶ angebrachter Sensoren⁴⁷, zur Erzielung eines Gesamtüberblicks erwartungsgemäß auch in weiteren relevanten Teilen des Stadtgebiets.

h) Infrastruktur

Das Leitbild der autogerechten Stadt, wie es insbesondere in der Hochzeit der 1950er und 1960er Jahren in Großstädten umgesetzt wurde, wurde zu Lasten des öffentlichen Raums, historischer Gebäude und der Bevölkerung auch auf Bad Hersfeld übertragen. Die heutige Infrastruktur und Verkehrsführung der Kreisstadt Bad Hersfeld mit den Umgehungsstraßen der B27 und B62, der Hochbrücke Peterstor mit der über diese führenden B324, dem Stadtring und den Ausfall- und Zufahrtsstraßen gehen auf Generalverkehrspläne (1961/ 62 mit 1. Fortschreibung 1972/ 73) sowie ein vorhergehendes Gutachten zur Überwindung des damaligen ebenerdigen beschränkten Bahnüberganges (April 1961) des damals in vielen Klein- und Mittelstädten aktiven Verkehrsingenieurs Dr.-Ing. Hellmut Schubert⁴⁸ zurück. Wesentliche Auslöser waren der mit dem damaligen beschränkten Bahnübergang der dort

⁴⁴ Vgl. „Hessischer Städteatlas - Bad Hersfeld“, Lieferung 1,2, [Textheft](#), sowie [Grafiken](#), Ursula Braasch-Schwersmann (Hrsg.), Holger Th. Gräf und Ulrich Ritzerfeld, Hessisches Landesamt für geschichtliche Landeskunde, Marburg 2007.

⁴⁵ Vgl. „[39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen](#)“ vom 2. August 2010 (BGBl. I Seite 1065), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 10. Oktober 2016 (BGBl. I Seite 2244), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV), Berlin, 10.10.2016 sowie „[Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes](#)“, Bundesamt für Justiz, Bonn.

⁴⁶ Vgl. „[RICHTLINIE 2008/50/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa](#)“, Amtsblatt der Europäischen Union, Brüssel, 11.6.2008.

⁴⁷ Vgl. [Anlage 3 zur 39. BImSchV](#), Bundesamt für Justiz, Bonn.

⁴⁸ Das [Ingenieurbüro Dr.-Ing. Hellmut Schubert](#) wurde im Jahre 1960 von Dr. Schubert in Hannover gegründet. Das weitgehend zerstörte Nachkriegs-Hannover war ein wesentlicher Ausgangspunkt für den Aufbau autogerechter Städte. Der 1948 dort einstimmig zum Stadtbaurat gewählte Rudolf Hillebrecht initiierte den Aufbau einer Verkehrsschneise um Alt- und Innenstadt und die Errichtung eines Tangentensystem um die Kernstadt: Das heutige Schnellwegsystem Hannovers. Der von Hillebrecht verkörperte und von vielen Fachleuten und Politikern mitgetragene Stadtbau wurde alsbald zum futuristischen Modell der Urbanistik erhoben. In seiner Titelgeschichte „[Das Wunder von Hannover](#)“ schwärmte „Der Spiegel“ 1959 „von autobahnähnlichen, kreuzungsfreien Straßen, über die der Fern- und Durchgangsverkehr ohne Geschwindigkeitsbegrenzung surrt“. Vgl. „[Hannover als Strassenstadt - Die totale Automobilmachung](#)“, Robert Kaltenbrunner, Frankfurter Allgemeine Zeitung, zuletzt aktualisiert am 18.04.2018. Ab 1943 gehörte Hillebrand dem Albert Speer unterstellten Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte an. Vgl. „[Der Architekt und Stadtplaner Rudolf Hillebrecht](#)“, Ralf Dorn, im Auftrag der Landeshauptstadt Hannover herausgegeben von Cornelia Regin, Hannoversche Studien, Schriftenreihe des Stadtarchivs Hannover, Band 16, Hannover, 2017.

noch verlaufenden B27 zusammenhängende Dauerstau des Kfz-Verkehrs, die Gefährdung von Menschenleben durch die nur durch den eine Schranke gesicherten Bahnübergang sowie die damals anstehende Elektrifizierung der Bahnstrecke.

Aufgrund von Umstrukturierungen der Zuständigkeiten für den Straßenbau im Land Hessen bzw. der Verlagerung von Aufgaben von Bad Hersfeld nach Eschwege kam es gemäß Hessen Mobil zu Dokumentenverlusten und in der Folge einem erheblichen Mangel an Transparenz unter anderem betreffend Bestandsbauwerke. Da vorhandene Bauwerke aufgrund fehlender Unterlagen auch aufwendig neu geprüft bzw. erfasst werden müssen, sind die Auswirkungen für die Verwaltung deutlich spürbar. Zu befürchten ist, dass dieser Informationsmangel zu den Bauwerken auch zu einer Vernachlässigung der Brückenbauwerke geführt haben könnte. Ungefähr ein Viertel der Brücken im Stadtgebiet haben die schlechteste Tragfähigkeitsklasse und mehr als ein Drittel sind über 50 Jahre alt. Auch zahlreiche Straßen sind von Grund auf erneuerungsbedürftig.

Im Rahmen eines Ersatzneubaus der Hochbrücke Peterstor der B324 wird es zu Sperrungen und Umleitungen sowie verbundenen massiven verkehrlichen Problemen kommen. Müssen in diesem Zeitraum zusätzliche Brücken in der Kreisstadt gesperrt werden, droht Bad Hersfeld ein Verkehrsinfarkt. Das gilt insbesondere auch für die Brückenbauwerke in der Berliner Straße, auf dem Stadtring und der Wehneberger Straße auf Höhe der Feuerwache. Eine Übersicht der Brücken im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld mit Daten zu deren Errichtung findet sich in Anhang I.

Radverkehr

Durch die durch Bad Hersfeld führenden hessischen Fernradwege und lokalen Themenrouten, welche ähnlich wie die Straßeninfrastruktur sternförmig aus der Innenstadt in verschiedene Richtung abgehen, ist die Kreisstadt regional und überregional gut an das Radverkehrsnetz angebunden. Während die regionale und überregionale Anbindung an Themenrouten im Radverkehr zumindest ausreichend ausgebaut ist, mangelt es an der lokalen Infrastruktur für Radfahrer im Stadtgebiet wie auch an der Verkehrsführung des lokalen Radnetzes. Auch das lokale Radnetz verteilt sich sternförmig und stellt so die Verbindung von und in die meisten Stadtteile sicher, allerdings ist es insgesamt nur rudimentär ausgebaut. Im Kernstadtgebiet wird der Radverkehr jedoch größtenteils getrennt von Kfz- und Fußverkehr geführt, im weiteren Stadtgebiet kommt es oft zu Führungen im Mischverkehr. Radwege führen oftmals entlang der Straße bzw. werden zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf dieser geführt, wodurch zumindest das subjektive Sicherheitsgefühl von Radfahrern beeinträchtigt wird und die Nutzung dieser Radwege in der Folge für viele aktive wie potenzielle Radfahrer wenig attraktiv wirkt. Entlang des Stadtrings überwiegt die Führung mit von der Fahrbahn des MIV getrennten Rad- und Gehwegen, jedoch mit auch erheblichen Defiziten hinsichtlich der vorgeschriebenen bzw. insbesondere erforderlichen Breite⁴⁹. Fahrradstraßen bestehen nicht im Stadtgebiet.

Wohngebiete in der Kernstadt sind nicht im ausreichenden Maße an das Radwegenetz angeschlossen und verfügen über keine gesonderten Radwege oder Schutzstreifen, wodurch die Nutzung der Straßen zusammen mit dem MIV obligatorisch ist. Auch im Bereich des Rechberg-Geländes und südöstlich des Petersbergs existieren in größeren Gebieten keine Radwege. Der teilweise vierspurig verlaufende Stadtring erschwert die Querungen von Hauptverkehrsstraßen und kostet Radfahrern so zusätzliche Zeit um diesen passieren zu können. Dadurch wird sowohl die Erreichbarkeit des lokalen Einzelhandels für den Radverkehr erschwert bzw. eingeschränkt und die Attraktivität der Nutzung des Fahrrades insgesamt reduziert. Dieser Effekt wird durch Bereiche ohne Radabstellanlagen am äußeren Rand der Innenstadt bzw. entlang des Stadtrings und im Rechberg-Gelände verstärkt. Der östliche Innenstadtbereich, der Kreuzungsbereich zwischen Kurpark und Innenstadt sowie auch die

⁴⁹ Vgl. hierzu auch „[Klimainitiative benennt Problemstellen für Radfahrer in Bad Hersfeld](#)“, Nadine Meier-Maaz, HNA, 23.03.2022.

Bahntrasse werden insgesamt als Barrieren empfunden. Zur Überwindung der Bahntrasse stehen Fahrspuren des MIV auf der Hochbrücke für den Radverkehr nicht zur Verfügung. Für den Rad- und Fußverkehr existiert eine Unterführung zur Überwindung der Bahngleise, welche jedoch besonders für Radfahrer mit schweren Rädern wie z.B. E-Bikes oder Lastenrädern oder ältere Menschen problematisch werden kann.

Mängel in der Radinfrastruktur zeigen sich auch durch unzureichende Zustände bzw. nicht an den Radverkehr angepasste bzw. vor allem auch rutschfeste Straßenbeläge an mehreren Stellen im Stadtgebiet, welche auf Grundlage des Radverkehrskonzepts⁵⁰ und weiterführender Einschätzungen des ADFC auszubessern sind⁵¹. Darüber hinaus finden sich im Stadtgebiet häufige Unterschreitungen des Mindestmaßes von Radwegen nach VwV-StVO⁵², wodurch sie nicht als benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten, dazu mehrere definierte Gefahrenstellen, mangelhafte oder fehlende Markierungen sowie zu prüfende Beschilderungen. Nicht in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraßen erschweren die Fortbewegung mit dem Rad im Innenstadtbereich.

Umfragen zur Folge wird das Radfahren in Bad Hersfeld bzgl. Attraktivität, Marketing und auch der Akzeptanz durch andere Verkehrsteilnehmer als „ungenügend“ bewertet. Eine Stärkung des Radverkehrs durch attraktivere Wegebeziehungen und sicherere Infrastruktur kann den Modal-Split zugunsten des Umweltverbunds verlagern. Durch die Mittelgebirgslage häufig auftretende Steigungen, die insbesondere für ältere Bürger nur schwer überwunden werden können, besteht die Erwartung, dass der Radverkehr auch durch die zunehmende Verbreitung bzw. das Angebot an E-Fahrrädern an Attraktivität gewinnen wird.

Fußverkehr

Der Fußverkehr ist als wichtigste Verkehrsart de facto Bestandteil aller anderen Verkehrsarten in einer multi- bzw. intermodalen Reisekette und daher besonders hinsichtlich der Wegebeziehungen in der Innenstadt und zwischen Umsteigepunkten zu berücksichtigen. Dabei spielt aufgrund der hohen Unfallhäufigkeit im Stadtgebiet der Kreisstadt die Verkehrssicherheit insbesondere an den Querungen von vielbefahrenen Straßen eine wichtige Rolle.

Der Innenstadtbereich und weitere zentrale Orte wie das Rechberg-Gelände, der Kurpark, der Schildepark und der Bahnhof können fußläufig und ohne Überwindung größerer Steigungen erreicht werden. Nebenfußwege in Straßen mit einer geringeren Einzelhandels- und Dienstleistungsdichte erschließen die Innenstadt außerhalb der Fußgängerzone. So werden der Einzelhandelsstandort auf dem Rechberg-Gelände, dazu die Stiftsruine und Grünanlagen wie der Kurpark über Freizeitfußwege angeschlossen. Straßenunabhängige Gehwege finden sich fast ausschließlich im Bereich der Grünflächen an der Stiftsruine. und schließen Die Trennwirkung des Stadtrings und der die Kernstadt regelrecht in zwei Teile zerschneidenden Bahnstrecke sowie die zu überwindenden Distanzen und Steigungen in die Stadtteile führen zu einer Konzentration des Fußverkehrs im Innenstadtbereich. Durch die teilweise mehrere Kilometer entfernten Satellitenstadtteile, teilweise mit der Notwendigkeit zur

⁵⁰ Vgl. „[Radverkehrskonzept für die Kreisstadt Bad Hersfeld](#)“, Michael Volpert und Holger Heering, LK Argus Kassel GmbH, Kassel, 2018.

⁵¹ Vgl. „[Besser radfahren kostet Geld - ADFC-Test war Thema im Hersfelder Umwelt-Ausschuss](#)“, Nadine Meier-Maaz, Hersfelder Zeitung, 25.06.2021.

⁵² Die VwV-StVO vom 22. Oktober 1998 (BAnz. Nr. 246b, ber. 1999 S. 947), die vom BMV und vom BMU nach Zustimmung des Bundesrates erlassen worden ist, wurde gemäß Art. 1 der VwV vom 26. Januar 2001 (BAnz. Nr. 21, S. 1419, ber. S. 5206) als Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung neu erlassen. [Zuletzt geändert am 8.11.2021 mit Wirkung zum 16.11.2021](#). Vgl. „[Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung \(VwV-StVO\)](#)“ vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit/ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Berlin 2021.

Überwindung von Höhendistanzen, ist der Weg in die Innenstadt zu Fuß für die meisten Menschen tendenziell keine Option.

Der Verkehrsknoten der Straßen Am Kurpark/ Nachtigallenstraße/ Eichhofstraße wird insbesondere für den Fußverkehr als Barriere angesehen, für das Erreichen des Bahnhofs ebenso die Verbindung auf der Dudenstraße zur Querung der Reichsstraße. Insbesondere auf definierten Hauptfußwegen bestehen erhebliche Mängel bei der barrierefreien Ausstattung von Fußgängerquerungen. Auf der Hainstraße hemmt im südlichen Stadtring eine fehlende Querungshilfe den Fluss des Fußverkehrs der Innenstadt zum angrenzenden Rechberg-Gelände. Bestehende Querungen, wie z.B. an der Reichsstraße und Friedloser Straße, benachteiligen den Fußverkehr durch kurze Grünphasen deutlich und senken somit die Verkehrssicherheit, das gilt insbesondere für Familien mit Kindern und für mobilitätseingeschränkte Personen.

Schiene

Der Bahnhof (Gebäudeeinweihung 1883, Provisorium von 1866 existiert noch) ist heute ein ICE- und IC-Halt sowie ein ÖPNV-Knoten in Nordhessen⁵³. Unmittelbar am Bahnhof Bad Hersfeld befindet sich auf der westlichen Seite der Gleise der Busbahnhof als Umsteigeknoten für regionale Busse des NVV, wodurch ein großer Teil der Buslinien gezwungenermaßen über den Stadtring zum Bahnhof geführt werden muss.

Über den ICE-Halt ist der Frankfurter Flughafen direkt an Bad Hersfeld angeschlossen und auf der heutigen Streckenführung in 1 Std. 36 Min. (direkt) erreichbar. In Gegenrichtung kann unter anderem Dresden in durchschnittlich 2:57 Minuten erreicht werden. Als Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors, ist diese Strecke für den Güterverkehr auch international von Bedeutung. Nach Angaben der Hessenschau verkehren auf der Bahnstrecke über Bad Hersfeld täglich bis zu 440 Züge. Im aktuellem Abfahrtsplan des Bahnhofs Bad Hersfeld halten werktags täglich insgesamt 85 Personenzüge des Nah- und Fernverkehrs. Das Verhältnis von Ziel- bzw. Quellverkehr auf der Schiene zum Durchgangsverkehr liegt somit bei ungefähr 20 %.

Insbesondere Güterzüge verursachen im Stadtgebiet Lärmemissionen oberhalb des Belästigungsbereich von 55 dB(A). Betroffen sind unter anderem die Stadtteile Johannesberg, Petersberg, Hohe Luft, die östliche Innenstadt sowie die Wohngebiete entlang der Friedloser Straße⁵⁴. Zur Eindämmung der Lärmemissionen errichtete die Deutsche Bahn AG im November 2015 eine 420 m lange und 3 m hohe Schallschutzwand westlich der Bahngleise in der Kreisstadt Bad Hersfeld. Im Zuge des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen soll der aktive Schallschutz in Bad Hersfeld weiter ausgebaut werden, weshalb bei einer oberirdischen Trassenführung aktuell die Errichtung von bis zu 6 m hohen Lärmschutzwänden durch das gesamte Stadtgebiet vorgesehen ist, mindestens aber 4 m. Die Trennwirkung der seit 1866 bestehende Bahntrasse würde bei Umsetzung von durchgehenden 4 - 6 m hohen Lärmschutzwänden die faktische Zerschneidung des Stadtgebietes in zwei Hälften manifestieren und deutlich verstärken, erwartungsgemäß zumindest für das nächste Jahrhundert.

Aufgrund der geringen Anzahl an Querungsmöglichkeiten wirkt sich diese Zerschneidung insbesondere auch auf den Fuß- und Radverkehr aus, da eine Überwindung der Trasse nur durch die Unterführung der Hochbrücke sowie die Unterführung am Bahnhof möglich ist. Der Weg durch die Unterführung wird allerdings vor allem für ein Durchfahren mit schweren E-Bikes oder Lastenfahrrädern als ungeeignet angesehen, auch wegen der gemeinsamen Nutzung mit dem Fußverkehr. Die

⁵³ Bad Hersfeld liegt unter an der Bahnstrecke Frankfurt-Göttingen. Die Bahnstrecke mit der Streckennummer (DB) 3600 ist eine zweigleisige elektrifizierte Bahnstrecke mit einer Länge von ca. 247 km und einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

⁵⁴ Die Dezibel-Angaben basieren auf Hochrechnungen des Eisenbahn-Bundesamts und sind keine real gemessenen Lärmemissionen

Unterführung am Bahnhof dient in erster Linie dem Zugang zu den Gleisen und kann nur über Treppen zu den Bahnsteigen bzw. zur Nutzung für den Bahnbetrieb vorgesehene Fahrstühle genutzt werden. Auch aufgrund der zu überwindenden Distanz stellt die Nutzung der Bahnbrücke auf der Sondershäuser Straße keine attraktive Alternative dar. Das gilt auch für die Berliner Straße mit ihren Brückenbauwerken. Die weiteren verfügbaren Querungen befinden sich auf Bundesstraßen sowie der A4 und stellen für den Fuß- und Radverkehr keine Alternative dar. Der Bedarf für ohne Umwege nutzbare, attraktive und für den gesamten Fuß- und Radverkehr uneingeschränkt nutzbare alternative Quermöglichkeiten wird auch durch den Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor der B324 weiter verstärkt⁵⁵.

Themenbereich „Bahnprojekt Fulda-Gerstungen“

Bereits seit der Eröffnung des Abschnitts Bebra-Fulda 1866 führt die Bahntrasse durch Bad Hersfeld, heute als Teilstück der Strecke Frankfurt-Göttingen (Streckenummer DB 3600). Mit der Errichtung einer ICE-Schnellfahrtrasse im Bahnprojekt Fulda-Gerstungen werden im Korridor Frankfurt-Fulda-Erfurt-Berlin zusätzliche Kapazitäten und Fahrzeitreduzierungen geschaffen. Am 11. März 2022 wurde im Rahmen des 11. Beteiligungsforums der DB Netz AG bekannt gemacht, dass auch für diesen Streckenabschnitt der Bahnhof Bad Hersfeld der Fernverkehrshalt bleibt (Vorzugsvariante „pink“).

- Der zukünftig noch besser angebundene Fernverkehrshalt in Bad Hersfeld könnte zu einem „Turboeffekt“ in der Entwicklung der Stadt sowie der Bevölkerungszahl führen (vgl. hierzu Montabaur und Fulda).
- Die Vorteile für die Stadt Bad Hersfeld sind vielfältig, z.B. eine bessere und schnellere Anbindung in die Rhein-Main-Region (die Fahrtdauer zwischen Bad Hersfeld und Frankfurt Hauptbahnhof reduziert sich auf unter eine Stunde) und eine potenzielle Ausweitung der Nahverkehrsangebote in der Region.
- Mit der deutlich verbesserten Anbindung an den Frankfurter Hauptbahnhof weitet sich das Einzugsgebiet der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main auf Bad Hersfeld aus, die Attraktivität der Region für Pendler und als Wohnort beispielsweise für junge Familien wird dadurch deutlich gesteigert (Entwicklungsperspektiven Wohn- und Arbeitsort).
- Das Potenzial der Entwicklung des ICE-Halts Bad Hersfeld stützt sich auf das ermittelte Reisendenpotenzial auf der Grundlage Erstellung einer Verkehrsstromanalyse (20-Minuten-Isochome). Für eine optimale Auslastung müssen allerdings weitere Voraussetzungen im Fern- und Nahverkehrsangebot, in der Anschlussmobilität und darüber hinaus durch potenzielle Investitionen Dritter geschaffen werden.
- Die Vorteile der Variante „pink“ zeigen sich in der geringen Umwelt- und Lärmauswirkung, der Aufwertung des Bahnhofs, der Stärkung der Verbindung zwischen den Landkreisen Hersfeld-Rotenburg und Fulda mit Frankfurt am Main. Zudem handelt es sich nach der Prüfung der DB Netze um die mit weitem Abstand wirtschaftlichste Variante (600 Mio. € Differenz zur zweitplatzierten Variante „türkis“ Variante über Unterhaun, wo auch ein Fernverkehrshalt unter zwangsläufiger Einbindung des Nahverkehrs erst errichtet werden müsste).

⁵⁵ Da das Bestandsbauwerk mit der nördlichen und südlichen Fahrbahn sowie den Rampen im ersten Schritt zurückzubauen sind zudem Auswirkungen auch struktureller Art auf die

Themenbereich „Bahnprojekt Fulda-Gerstungen“ - Fortsetzung -

- Das Projekt Fulda-Gerstungen soll auch eine attraktive Gestaltung der Schallschutzanlagen umfassen. Zum Ende der Vorplanung werden die Standorte von aktiven Schallschutzmaßnahmen festgelegt, weshalb auch die Gestaltung und die Finanzierung bis zu diesem Zeitpunkt fixiert sein sollte.
- Mit dem Fernverkehrshalt an der ICE-Schnellfahrstrecke verbindet Bad Hersfeld zunehmend die Metropolregion FrankfurtRheinMain und Mitteldeutschland. Die Kreisstadt als Mittelzentrum wird sich erwartungsgemäß zu einem Schnittpunkt dieser Regionen entwickeln und kann dadurch die bestehende Teilfunktion eines Oberzentrum stärken und perspektivisch ausbauen.
- Darüber hinaus ist Bad Hersfeld gemäß Expertenkommission Zentrale Orte und Raumstruktur (ZORa) des HMWEVW Knotenpunkt mehrerer Entwicklungsachsen. Im Ergebnisbericht der Kommission aus Mai 2019 wird davon ausgegangen, dass das raumplanerische Ziel der Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der Teilräume dieser Achsen realisiert werden kann und die Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte in den angrenzenden Kommunen steigt.
- Aufgrund der Verkürzung der Fahrzeit zwischen Frankfurt am Main und Bad Hersfeld (Fahrzeit von unter einer Stunde) wird die Strecke auch für Pendler attraktiver. Bad Hersfeld rückt somit in den erweiterten Speckgürtel der Rhein-Main-Region. Für die Stadtentwicklung von Bad Hersfeld ist dadurch ein Entwicklungssprung vergleichbar mit Fulda nach der Wende zu erwarten („Fulda-Effekt“).
- Die Errichtung der Hochbrücke Ende der 1960er Jahre ist auf die zunehmenden Probleme rund um den damaligen beschränkten, ebenerdigen Bahnübergang der Frankfurter Straße zurückzuführen. Durch starken Bahnverkehr kam es dort neben hohen Gefährdungspotenzialen mit Unfällen zu langen Wartezeiten mit enormen Rückstaus. Um diese Situation zu entschärfen, wurde im GVP 1961/62 auf Basis eines vorhergehenden Gutachtens der Grundstein für die heutige Hochbrücke Peterstor gelegt.
- Eine Unterführung der Bahnstrecke wurde damals unter anderem aufgrund mit der Begründung der Nähe zu früheren und aktuellen Armen von Fulda, Haune und Geisbach nicht umgesetzt. Diese Argumentation ist nicht vollständig nachvollziehbar, vielmehr haben sich damals offenbar erfolgte Vorfestlegungen über das Gutachten von Dr.-Ing. Hellmut Schubert, Hannover aus April 2004 mit seinen Präferenzen für Hochstraßen sowie Interessen der damaligen Deutschen Bundesbahn für eine schnelle und parallel zur damals laufenden Elektrifizierung der Bahnstrecke umzusetzende Brückenlösung ausgewirkt. Spätestens heutzutage können die damals angeführten Ausschlussgründe für eine Tunnel- oder sonstige Lösung anstelle einer Hochbrücke nicht mehr als greifen.
- Aufgrund der deutlichen Weiterentwicklung der Bautechniken in den vergangenen 10 – 20 Jahren auch in wasserreichen Gebieten bzw. an und sogar unter Flussläufen sind heute alternative bauliche Lösungen sowohl zu einer Hochbrücke wie der ebenerdigen Führung der Bahntrasse durch Bad Hersfeld umsetzbar. Nicht zuletzt weltweit gewonnene Erfahrungen bei hochambitionierten Bauprojekten versetzen die deutsche Bauindustrie heute in die Lage, auch im schwierigen Terrain dem Stand der Technik entsprechende Lösungen umzusetzen. Beispielsweise vor zehn oder 20 Jahren noch als undenkbar bzw. mit zu hohem Risiko verbundene Tunnelbauten (in Schildvortrieb, offener Bauweise etc.) stellen nach Angaben von Experten heute keine Hindernisse mehr dar. Das gilt auch in Heilquellenschutz – bzw. durch Hochwasser bedrohten Gebieten.

Themenbereich „Bahnprojekt Fulda-Gerstungen“ - Fortsetzung -

- Insbesondere das „digitale Bauen“ bzw. die „Bauwerksdatenmodellierung“ in Form des „Building Information Modeling (BIM)“ hat Alternativen bei der technischen und organisatorischen Umsetzung erschlossen. Grundsätzlich werden damit Lösungen möglich, die auch deutlich über die heutige Struktur und Gestaltung der Trassen, Gleise und Bahnsteige des Bahnhofs Bad Hersfeld hinausgehen. Auch beispielsweise für die Herstellung von unterirdischen Bahnsteigen.
- Eine Kombination aus der Führung der ICE-Schnellfahrtrasse durch Bad Hersfeld im Tunnel bzw. tiefer gelegt im Trog auch aus Lärmschutzgründen mit dem Ersatz der Hochbrücke Peterstor durch eine möglichst ebenerdige Straßenführung würde eine zukunftsfähige Alternative dieser Kreuzungssituation zum Bestand darstellen. Auf der Bahnstrecke 3600 werden ICE/IC-Linien, Nachtverkehrsverbindungen, RegionalExpress- und Regionalbahn-Verbindungen sowie Güterverkehre in sehr hoher Zahl durch Bad Hersfeld geführt. Auch die Bahnstrecke 3810 verläuft über den Bahnhof Bad Hersfeld.
- Die Kreuzung aus Bahntrasse und Hochbrücke hätten aus Expertensicht von vorneherein gemeinsam betrachtet und geplant werden müssen, da es sich um einen Schnittpunkt aus Bundesstraße und Fernverkehrsbahntrasse handelt. Beide Bauvorhaben waren bekanntermaßen nahezu zeitgleich anzugehen und werden erwartungsgemäß jeweils zumindest die nächsten 100 Jahre das Stadtbild und die Verkehrsinfrastruktur der Kreisstadt dominieren.
- Für Bad Hersfeld wären mit dem Rückbau der das Stadtbild deutlich beeinträchtigenden Hochbrücke Peterstor und der mit dieser verbundenen Verkehrsführung weitreichende städtebauliche Entwicklungspotenziale und Entlastungen verbunden, insbesondere um wertvollen städtischen Raum für die zukünftige Gestaltung und das Wachstum der Stadt zurückzugewinnen und Verkehrszahlen sowie Lärm im Stadtgebiet reduzieren zu können.
- Eine Tieferlegung der Bahntrasse durch Bad Hersfeld in Form einer Untertunnelung oder einer Trogführung würde darüber hinaus zu erheblichen Reduzierungen der Lärmemissionen auf das Stadtgebiet und insbesondere die Bevölkerung führen.
- Die Variante „türkis“ als Alternative zum Fernverkehrshalt würde östlich an Bad Hersfeld über Unterhaun im Tunnel vorbeilaufen. Eine Führung im Tunnel ist daher für Bad Hersfeld zumindest eine Option. Die eingesparten Kosten von 600 Mio. € durch die Variante „pink“ gegenüber der Variante „türkis“ können potenziell (zum Teil) für eine Tunnellösung in Bad Hersfeld eingesetzt werden.
- Die Variante „türkis“ als Alternative zum Fernverkehrshalt am Bahnhof Bad Hersfeld in der ermittelten Vorzugsvariante „pink“ aus dem Variantenvergleich der DB Netze würde mit Fernverkehrshalt bei Unterhaun östlich an Bad Hersfeld vorbei im Tunnel geführt werden müssen. Die Tunnelstrecken der Variante „türkis“ wären hätte daher eine Länge von 32 Kilometern („pink“ bisher 28 Kilometer). Dazu müssten in dieser Variante auch noch zusätzliche Verbindungsspangen zur Bestandsstrecke durch Bad Hersfeld für den Güterverkehr (SGV-Spangen) errichtet werden. Der Güterverkehr würde in allen von der DB Netze geprüften Varianten ohnehin weiter über den Bahnhof Bad Hersfeld laufen.
- Eine künftige Führung der Bahntrasse im Tunnel ist daher für Bad Hersfeld zumindest eine zu prüfende Option. Die Kostendifferenz von 600 Mio. € aus dem Variantenvergleich der DB Netze bietet hier auch noch denkbare Spielräume. Grundsätzlich wäre zusätzlicher Finanzierungsbedarf für den Lärmschutz der Kreisstadt sowie eine Sicherung des ungehinderten Bahnverkehrs durch das Stadtgebiet zu jeder Tags- und Nachtzeit aber über eine Parlamentarische Befassung und mithin einen Beschluss des Deutschen Bundestages zu realisieren.

Historische Bahnstrecken mit Halt am Bahnhof Bad Hersfeld waren die Knüllwaldbahn (Bad Hersfeld – Treysa)⁵⁶ und die Gründchenbahn (Bad Hersfeld – Niederaula – Alsfeld), die in den 1980er und 1990er Jahren stillgelegt wurden. Diese Stilllegungen können mit der zunehmenden Attraktivität des MIV und der damit einhergehenden zurückgegangenen Nachfrage im Schienenverkehr insbesondere in ländlichen Regionen in Verbindung gebracht werden⁵⁷, dazu haben flexiblere und damals in Beschaffung und Betrieb günstigere Busverkehre den Bahnbetrieb insbesondere auf wenig frequentierten und somit in Wartung und Betrieb kostenintensiven Nebenstrecken verdrängt. Hinzu kam ein sehr hoher Investitionsbedarf für die erforderliche Instandsetzung dieser Bahntrassen sowie der Neubeschaffung von Fahrzeugen, der so umgangen worden ist bzw. von den Verkehrsunternehmen nicht finanziert werden konnte. In der Folge wurden die Gleise früherer Bahnstrecken zum Teil auch zurückgebaut und die Trassen zu Radwegen umgewidmet⁵⁸, noch bestehende Strecken werden bisher eher für den Güter- als den Personenverkehr reaktiviert⁵⁹. Insbesondere in Verbindung mit der Lage im Ländlichen Raum kann eine Reaktivierung von Bahnstrecken raumstrukturelle Effekte wie eine positive Bevölkerungsentwicklung sowie Flächeneinsparungen aufgrund sinkendem MIV-Aufkommen mit sich bringen. Über die Entlastung von Verkehrswegen mit hohem Verkehrsaufkommen bzw. der Vermeidung der Überlastung bestehender Verkehrssysteme sind dazu auch verkehrliche Effekte und über die Reduzierung der Zerschneidung der Landschaft, der Flächenversiegelung bzw. des Flächenverbrauchs auch bedeutende Klima- und Umwelteffekte realisierbar⁶⁰. Zudem kann die Reaktivierung mit steigender Attraktivität der Kreisstadt beispielsweise in Hinblick auf die touristische Erschließung und Attraktivierung von Freizeitangeboten auch nachhaltige wirtschaftliche Effekte auslösen.

Der durch Schienenverkehr verursachte Lärm liegt nach Hochrechnungen in weiten Teilen des Stadtgebiets über dem Belästigungsbereich von 55 dB(A). Betroffen sind unter anderem die Stadtteile Johannesberg, Petersberg, Hohe Luft, die östliche Innenstadt sowie die Wohngebiete entlang der Friedloser Straße.

Der Fernverkehrshalt in Bad Hersfeld birgt Entwicklungschancen für die Kreisstadt. Bis zum Abschluss des Bauprojekts Fulda-Gerstungen bzw. der Fertigstellung der Bahnstrecke Frankfurt (Main) - Erfurt bedarf es einer auch deutlich verbesserten regionalen und überregionalen Anbindung der Kreisstadt und des Bahnhofs mit dem ÖPNV. Insbesondere um auch die umliegenden ländlichen Regionen vom Fernverkehrshalt profitieren lassen zu können. Der so entstehende Start- und Endpunkt der Mobilität am Bahnhof wird zur repräsentativen, zumindest regionalen, „Mobilitätsdreh Scheibe“ für Bad Hersfeld, weshalb im Sinne einer integrativen Stadtentwicklungsplanung auch eine Um- bzw. Neugestaltung des Bahnhofsareals bzw. des sich an diesen anschließenden Quartiers umfassend geprüft und wenn erforderlich bzw. sinnvoll zielorientiert vorangetrieben werden sollte. In Kombination mit einer Führung der Bahntrasse im Trog oder im Tunnel mit einem darauf ausgerichteten Bahnhofsareal könnte Bad Hersfeld ein Leuchtturm-Projekt für innovative Lösungen aus Stadt und Bahn von Mittelstädten im ländlichen Raum realisieren und als Blaupause für nationale und sogar internationale Nachahmer zumindest in der EU dienen. Dazu gehört auch eine mögliche Einbeziehung von im Trog bzw. in einem unterirdischen Bauwerk tiefergelegten Bahnsteigen in die zukünftigen Planungen. Eine

⁵⁶ Stilllegung Personenverkehr ca. 1977, Stilllegung Güterverkehr ca. 1984.

⁵⁷ Vgl. „Bahnstrecke nach Bad Hersfeld still?“, Oberhessische Zeitung vom 14. Januar 1966.

⁵⁸ Vage Ideen zur Umwidmung von Teilen dieser Bahnstrecken zur Nutzung durch autonome Shuttles auch mit der Begründung der Umgehung aufwendiger Instandsetzungen der Schienen und eventuell parallelen Weiternutzung für den Radverkehr wurden Stand jetzt nicht weiterverfolgt. Vgl. „[Mobilität der Zukunft: Autonome Fahrzeuge im Schilde-Park und der Region?](#)“, Hans-Hubertus Braune, Osthessen-News, 21.03.2023.

⁵⁹ Auf dem zwölf Kilometer langen Teilstück der Schienenstrecke der ehemaligen Kreisbahn von Schenkklengsfeld nach Philippsthal-Heimboldshausen soll durch die Regiobahn Thüringen der Güterverkehr reaktiviert werden. Vgl. „[Kreisbahn wird reaktiviert: Regiobahn Thüringen pachtet Bahnstrecke](#)“, Gerhard Manns, Osthessen-News, 31.12.22.

⁶⁰ Vgl. „[Räumliche Effekte reaktivierter Schienenstrecken im ländlichen Raum](#)“, Bundesamt für Bauwesen und Raumforschung Maximilian Rohs, Gabriel Flore, Mathis Lepski, Bonn, August 2022.

Tieferlegung von Bahnstrecke und Bahnsteigen im Trog kann auch mit einer Deckelung und dadurch zu gewinnendem oberirdischem Raum anstelle der bisheriger Trassenverläufe verbunden sein, die sich bei einer Tunnelführung unmittelbar ergeben würde. Auch im gesamten Stadtgebiet.

Luft

Bad Hersfeld besitzt einen Flugplatz⁶¹ südlich der Kernstadt Bad Hersfeld und östlich des Stadtteils Johannesberg. Der heutige Stand sieht keine wirtschaftliche Nutzung vor. Lediglich kleine Passagierflugzeuge bzw. Geschäftsreiseflugzeuge im Gelegenheitsverkehr und Sportflugzeuge im Freizeitverkehr starten und landen sporadisch auf dem Gelände. Der nächstgelegene Verkehrsflughafen Kassel-Calden ist ca. 75 km entfernt, Erfurt-Weimar 104 km und Frankfurt/ Main International 144 km, wodurch perspektivisch eine Nutzung des Flugplatzes der Kreisstadt als Zubringer zu nahegelegenen Flughäfen z.B. mittels Drohnen (Flugtaxen) realisiert werden könnte. Neben der Ausweitung der Nutzung des Flugplatzes für den Geschäftsverkehr auch zur Gewinnung internationaler Investoren ist insbesondere in Zusammenarbeit mit den umliegenden Logistikunternehmen auch eine Nutzung für den Waren- bzw. Gütertransport denkbar.

Verkehrsprognose

Nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 steigt die Verkehrsleistung in Deutschland um 12,9 % an. Dabei entfallen knapp 10% auf den motorisierten Individualverkehr, ca. 19 % auf den Eisenbahnverkehr und nur 6% auf den öffentlichen Straßenpersonenverkehr. Die Transportleistung des Güterverkehrs soll aufgrund der hohen Dynamik des internationalen Handels bis 2030 insgesamt um 38% zunehmen, besonders der Verkehrsträger Straße soll dabei überproportional anwachsen. Die höchsten Prognosen zum Verkehrsaufkommen auf der Hochbrücke Peterstor der B324 gehen bis 2030 von bis über 30.000 Kfz/ 24h aus. Im weiteren Verlauf entlang des Stadtrings sind demnach ebenfalls Werte von über 20.000 Kfz/ 24h zu erwarten. Eine Abnahme der Verkehrsmengen ist insbesondere im relevanten Maß nicht zu erwarten, insbesondere auch vor dem Hintergrund der Errichtung weiterer Logistikstandorte in der Umgebung von Bad Hersfeld.

Mobilität

Durch die Lage im ländlichen Raum und einer örtlich wie zeitlich nicht ausreichenden und nicht flächendeckenden Anbindung des Stadtgebietes mit ÖPNV-Lösungen nutzen viele Einwohner von Bad Hersfeld den Pkw als Verkehrsmittel. Für Bad Hersfeld lagen zwar keine speziell erhobenen Zahlen zum Modal-Split vor, Zahlen der Stadt Fulda und Studienergebnisse für den Ländlichen Raum erlauben aber näherungsweise eine qualifizierte Schätzung der Verhältnisse in der Kreisstadt:

- In Fulda fällt die Verkehrsmittelwahl nach der Verkehrsleistung (Kilometer pro Person und Tag) zu 80 % auf den MIV, während Fuß- und Radverkehr nur auf jeweils 6 % und der ÖPNV auf 8 % kommen. Während bei Entfernungen bis zu einem Kilometer der Fußverkehr einen Anteil von 80 % an allen Wegen hat, sind es ab drei Kilometern nur noch 1 %. Hier werden Wege dann bereits zu 80 % mit dem MIV zurückgelegt.
- In Mittelstädten im ländlichen Raum nutzen 20 % den Fußverkehr und 9 % den Radverkehr. Der motorisierte Individualverkehr (MIV)⁶² liegt bei 65 %, der Anteil des ÖV lediglich bei 6 %⁶³.

⁶¹ Mit einer Genehmigung als Sonderlandeplatz nach §49 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO). Die Zulassung gilt für Flugzeuge, Hubschrauber, selbststartende Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge. Eine temporäre Erlaubnis als Außenstartgelände ist erteilt, die Anzahl der Starts pro Jahr ist begrenzt.

⁶² Als motorisierter Individualverkehr (MIV) wird die Nutzung von Pkw und Krafträdern im Personenverkehr bezeichnet. Der MIV ist eine Art des Individualverkehrs (IV)" – FIS 2017, aufgerufen am 14.07.2022

⁶³ [Mobilität in Deutschland](#) - Studie des BMVD, 2017

Bad Hersfeld verfügt als einzige Stadt im Landkreis Hersfeld-Rotenburg für den ÖPNV über ein eigenes StadtBus-System, die heutige Linienführung basiert zu weiten Teilen auf dem Konzept aus dem Jahr 1995. Bei der damaligen Linienentwicklung stand primär die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund, Linienäste wurden damals nur in Einzugsbereichen mit mindestens 4.000 Personen vorgesehen. Insbesondere zu den Randzeiten wird das StadtBus-System durch Anruf-Sammel-Taxis (AST) ergänzt⁶⁴

Vor dem Hintergrund der Neuausschreibung eines bedarfsorientierten, nachhaltigen sowie vor allem zukunftsfähigen und an aktuellen und zeitnah realisierbaren Lösungsoptionen orientierten ÖPNV ist die Erarbeitung eines umfassenden ÖPNV-Konzepts für Bad Hersfeld erforderlich. Auch um mit einer Neuausrichtung des ÖPNV verbundene finanzielle und inhaltliche Eckpunkte sowie eventuelle Förderbedarfe ermitteln bzw. Eckpunkte für die Leistungsbeschreibung einer späteren Ausschreibung generieren zu können. Der bestehende ÖPNV sollte dabei auch kritisch und vorbehaltlos auf bestehende Schwachstellen und hinsichtlich Anpassungs-, Ergänzungs- bzw. Änderungs- oder sogar Neuausrichtungsbedarf geprüft werden. Letzteres vor allem auch betreffend neuer Lösungsmöglichkeiten bzw. des aktuellen und neuesten Stands von Wissenschaft, Forschung und Technologie. Bedarfs- bzw. Nachfrageorientierte Angebotsformen können bei ausreichender Verfügbarkeit eine deutlich höhere räumliche und zeitliche Abdeckung und vor allem Akzeptanz erreichen als das heutige StadtBus-System, insbesondere auch anstelle der Nutzung des eigenen Pkw. Zu prüfen wäre daher auch, wie zumindest in einer Übergangsphase das Angebot an Linienverkehren insbesondere auch an den Randzeiten Nutzerorientiert ergänzt werden könnte. Zu erwarten ist, dass bereits dadurch die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV deutlich gesteigert werden könnte.

Bedarfsorientierte Angebotsformen mit zentrierter Ausrichtung auf den Nutzer sind in Bad Hersfeld aktuell jedoch nicht vorhanden. Besonders die bedarfsorientierte Mobilität beispielsweise in Form von On-Demand-Verkehren verbessern allerdings die Erreichbarkeit des ÖPNV in den Stadtteilen der Kreisstadt deutlich. Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge fördert dazu Inklusion und gesellschaftliche Teilhabe, auch in Kombination mit der Gestaltung von Haltestellen wo erforderlich bzw. sinnvoll. Für das ÖPNV-Konzept von Bad Hersfeld sollte unter Einbeziehung des aktuellen bzw. erwartbaren Fahrplans insbesondere auch die Anschlusssicherung beispielsweise für Pendler geprüft bzw. sichergestellt werden. Während der Nahverkehr Bad Hersfeld auf der Straße und der Schiene mit umliegenden Städten und Gemeinden verbindet, können durch die Einbindung in das Schienen- bzw. ICE/IC-Liniennetz über den Fernverkehr der Deutschen Bahn und unter anderem auch die angrenzenden Metropolregionen FrankfurtRheinMain⁶⁵ und Mitteldeutschland⁶⁶ schnell erreicht werden.

Car-, Bike- und Micromobility-Sharing⁶⁷ sind in Bad Hersfeld zum aktuellen Zeitpunkt nicht verfügbar. Car-Sharing⁶⁸ ermöglicht in Verbindung mit dem Umweltverbund die temporäre und flexible Nutzung eines geteilten Autos, ohne einen eigenen privaten Pkw besitzen zu müssen⁶⁹. Das

⁶⁴ Vgl. „[AnrufSammelTaxi](#)“, NVV und „[AST - Das Anruf-Sammel-Taxi](#)“, Magistrat der Kreisstadt Bad Hersfeld.

⁶⁵ Vgl. „[Die Metropolregion kurz erklärt](#)“, Regionalverband FrankfurtRheinMain, Frankfurt am Main.

⁶⁶ Vgl. „[Die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland](#)“, Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH, Leipzig.

⁶⁷ Mobilitätsangebote wie elektrische Roller, Bikes oder Tretroller haben in den vergangenen Jahren stark zugelegt. E-Roller & Co. gelten als recht günstige und intuitive Form der Fortbewegung und mithin als schnellste Verkehrsmittel in Ballungsräumen. Sharing-Angebote im Bereich der Mikromobilität ergänzen bestehende, klassische öffentliche Verkehrsmittel und sichern für viele Nutzer die Anschlussmobilität der letzten Meile. Vgl. „[So ergänzt Mikromobilität den urbanen Verkehr](#)“, von Götz Fuchslocher, automotivIT, Pattensen, 30.11.2021.

⁶⁸ Beim stationsbasierten CarSharing stehen die Autos auf einem festen Parkplatz, von dem sie abgeholt und nach der Fahrt dorthin zurückgebracht werden. Beim Free-Floating stehen die Autos irgendwo in der Stadt, frei geparkt. Dort werden sie von Nutzern geortet und über das Smartphone gebucht. Nach der Fahrt wird der Wagen irgendwo innerhalb im Nutzungsbereich wieder abgestellt. Vgl. „[Was ist CarSharing?](#)“, Bundesverband CarSharing e.V., Berlin.

⁶⁹ Car-Sharing als vierte Säule des Umweltverbundes – neben ÖPNV, zu Fuß gehen und Rad fahren – entlastet die Umwelt, schont den Geldbeutel, spart Ressourcen und leistet einen Beitrag zur Energieeinsparung im Verkehr. Ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot als Rückgrat der Mobilität – kombiniert mit Car-Sharing und Leihfahrrädern – bietet die Chance auch ohne

bestehende Angebot der in Bad Hersfeld ansässigen Autovermietungen⁷⁰ ist insbesondere im Segment Pkw eher auf längere Nutzungszeiten bzw. zurückzulegende Strecken ausgerichtet und weist im Vergleich zu Car-Sharing einen höheren Anmietaufwand und damit eine geringere Alltagstauglichkeit für die Nutzer auf. Auch die vorhandenen Anmietmöglichkeiten für Fahrräder sind nicht auf auch kürzere Fahrten und Nutzungszeiten ausgerichtet. Bike-Sharing⁷¹ dient dagegen beispielsweise auch gezielt dem Einsatz als Zubringer auf der ersten bzw. letzten Meile im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr. Mit dieser Kombination kann zum Beispiel eine Verknüpfung von Umland, Stadtrand und Innenstadt bzw. eine Anbindung an den Fernverkehr der Deutschen Bahn erreicht werden.

Die Mittelgebirgslage sowie die zu überwindenden Distanzen zwischen der Kernstadt und den einzelnen Stadtteilen wirken sich entsprechend negativ auf die Nutzung des Fuß- und Radverkehrs im monomodalen Sinne aus. Innerhalb der Kernstadt bzw. historischen Innenstadt Bad Hersfelds ist aufgrund der kurzen Wege dagegen von einem höheren Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal-Split auszugehen. Erwartungsgemäß wird sich die globale Sars-CoV-2-Pandemie bzw. deren Folgen im Bewusstsein der Bevölkerung zumindest temporär auch negativ auf den ÖV-Anteil am Modal-Split auswirken. Zumindest in Großstädten ist in diesem Zusammenhang war und ist neben dem Ausweichen auf den Pkw auch ein Anwachsen der Rad- und Fußgängerverkehre festzustellen. Zu Klein- und Mittelstädten liegen dazu noch keine belastbaren Erfahrungswerte vor. Im Fall von Bad Hersfeld dürfte jedoch die Zunahme des Pkw-Verkehrs gegenüber den anderen Effekten dominieren, zumindest in und um die Kernstadt dürfte auch der Radverkehrsanteil gestiegen sein.

Hinsichtlich der Bewertung der Anbindung nach Qualität und Quantität anhand von Fahrplandaten aus ganz Deutschland schneidet Bad Hersfeld beim Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gemäß dem ÖV-Atlas Deutschland von Agora Verkehrswende mit 361 Fahrten je km² Siedlungs- und Verkehrsfläche und Tag im Vergleich befriedigend ab (205 Fahrten pro 1.000 Einwohner), ab 300 Fahrten wird ca. von einem 30-Min.-Takt ausgegangen. Teils deutlich unter 75 Fahrten in den umliegenden Gemeinden fallen im Vergleich dazu deutlich ab offenbaren eine dort kaum vorhandene Abdeckung⁷².

Stadtstruktur und historische Auswirkungen

Bevölkerung und Einwohnerentwicklung

Von 2015-2020 konnte Bad Hersfeld ein durchschnittliches Bevölkerungswachstum von ca. 0,5 % verzeichnen, was einem jährlichen Zuzug von knapp 200 Personen entspricht. Hingegen kam es im Landkreis Hersfeld-Rotenburg von 2010-2020 zu einem Rückgang der Bevölkerung um ca. 7 %, womit sich ein tendenzieller räumlicher Konzentrationsprozess im Bereich der Kreisstadt feststellen lässt. Nach

eigenen Pkw mobil zu sein. Um den Umstieg zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Car-Sharing zu erleichtern, sind verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsangebote und -stationen notwendig. Vgl. „[Car-Sharing](#)“, Umweltbundesamt, Dessau-Rosslau, 18.03.2022.

⁷⁰ Wird das Auto nur für kurze oder spontane Fahrten in der Stadt gebraucht, ist Carsharing durch die flexiblen Abrechnungsmöglichkeiten meist die günstigere Variante. Sollen dagegen mehrere gefahrene Kilometer zurückgelegt oder eine längere Autoreise geplant werden, ist ein Mietwagen oft die bessere Wahl. Vgl. „[AUTOVERMIETUNG ODER CARSHARING?](#)“, Avis Budget Autovermietung, Oberursel.

⁷¹ Bikesharing ist ein räumlich und zeitlich flexibles Fahrradverleihsystem, bei dem die Nutzung jederzeit möglich ist und Verleih- und Rückgabeort voneinander abweichen können. Unterschieden werden dabei das sogenannte Free-Floating-Bikesharing, bei dem die Fahrräder an jedem Ort innerhalb des Bedienungsgebiets ausgeliehen bzw. abgestellt werden können und das stationsbasierte Bikesharing mit festen Standorten für Verleih und Rückgabe. Die Nutzung der Fahrräder ist auch über das Bedienungsgebiet des Bikesharing-Anbieters hinaus möglich, allerdings muss die Rückgabe im Bedienungsgebiet stattfinden. Vgl. „[Was ist Bikesharing?](#)“, Mobilikon, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn.

⁷² Vgl. „[ÖV-Atlas Deutschland 2022](#)“, Agora Verkehrswende, Berlin, 2022.

dem Landkreis Fulda weist der Landkreis Hersfeld-Rotenburg nur wegen der des Wachstums in Bad Hersfeld die positivste Bevölkerungsentwicklung aller unmittelbar angrenzenden Landkreise auf.

Im Zeitraum von 2015 bis 2020 entwickelten sich die Einwohnerzahlen in den Ortsteilen meist positiv, mit Ausnahme der Ortsteile Kathus (-0,9 %), Beiershausen (-4,6 %) und Kohlhausen (-8,1 %). Den größten Zuwachs erhielt der Ortsteil Allmerhausen mit 9 %. Die Anzahl der Einwohner in der Kernstadt stieg in diesem Zeitraum um 315 auf 15.886, was einem Zuwachs von 2 % entspricht. Die Einwohnerzahlen der Ortsteile schwanken, lediglich Sorga und Hohe Luft zeigen ein durchgehendes Wachstum auf⁷³.

Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte und Wirtschaftsstruktur

Von 2011 bis 2021 stieg die Anzahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter am Arbeitsort in Bad Hersfeld um 17,5 % auf insgesamt 20.262 an⁷⁴, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 1,6 % entspricht. Die Arbeitsplatzdichte stieg in 10 Jahren um ca. 25 % auf nunmehr 684 Beschäftigten pro 1000 Einwohner an (Stand 2018)⁷⁵. Im Jahr 2021 arbeiteten 49.200 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer im Landkreis Hersfeld Rotenburg, wovon ca. 41 % ihren Arbeitssitz in der Kreisstadt Bad Hersfeld haben, was die wirtschaftliche Bedeutung des Standorts unterstreicht.

Der meistvertretene Wirtschaftszweig mit 32,5 % Anteil der sozialversicherungsbeschäftigten Arbeitnehmer der Kreisstadt Bad Hersfeld ist der Handel⁷⁶. Darauf folgt das Gesundheits- und Sozialwesen mit 15,9 %. Mit einem Anteil von 11,5 % folgt das verarbeitende Gewerbe⁷⁷. Insgesamt haben in der Kreisstadt Bad Hersfeld 925 Betriebe ihren Sitz⁷⁸. Der Anteil des Wirtschaftszweigs Verkehr und Lagerei mit insgesamt 133 gemeldeten Unternehmen beträgt im Landkreis Hersfeld-Rotenburg bei 2.857 Beschäftigten 5,7 %, in Bad Hersfeld sind lediglich 2,7 % diesem Wirtschaftszweig zugeordnet⁷⁹.

Stadtteile

Gerade für den Fuß- und Radverkehr in der Kernstadt stellen Höhenunterschiede bis zu 70 m eine erhebliche Barriere für die Anwohner dar, weshalb attraktive ÖPNV-Anbindungen bzw. bedarfsorientierte Mobilitätsangebote insbesondere auch für die ältere Generation sowie für mobilitätseingeschränkte Bürger benötigt werden. Die bestehenden Mobilitätsangebote weisen insbesondere im Sinne der Inter- und Multimodalität erhebliches Optimierungspotenzial auf.

Auf Basis der Ergebnisse einer Erreichbarkeitsanalyse⁸⁰ können die Stadtteile der Kreisstadt in diesem Zusammenhang insgesamt wie nachstehend kategorisiert und beschrieben werden. Grundlage für diese Analyse war eine Orientierung am Anspruch des aktuellen StadtBus-Systems, nicht aber an

⁷³ Vgl. Einwohnermelderegister Bad Hersfeld.

⁷⁴ Vgl. „Hessische Gemeindestatistik der Jahre 2011 und 2021“, Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden.

⁷⁵ Vgl. „[Einzelhandelskonzept für die Stadt Bad Hersfeld](#)“, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Ludwigsburg, 2019.

⁷⁶ Dieser Abschnitt umfasst den Groß- und Einzelhandel (d. h. Verkauf ohne Weiterverarbeitung) mit jeder Art von Waren, die Erbringung von Dienstleistungen beim Verkauf von Waren, sowie die Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen.

⁷⁷ Dieser Abschnitt umfasst die mechanische, physikalische oder chemische Umwandlung von Stoffen oder Teilen in Waren. Es handelt sich dabei um Roh- oder Grundstoffe aus Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei und Fischzucht, Bergbau, Gewinnung von Steinen und Erden sowie um Erzeugnisse dieses Abschnitts selbst.

⁷⁸ Vgl. „Gemeindedaten sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2021“, Statistik der Agentur für Arbeit.

⁷⁹ Dieser Abschnitt umfasst die Personen- und Güterbeförderung im Linien- oder Gelegenheitsverkehr auf Schienen, in Rohrfernleitungen, auf der Straße, zu Wasser und in der Luft sowie damit verbundene Tätigkeiten wie Betrieb von Bahnhöfen, Häfen und Flughäfen, Parkplätzen und Parkhäusern sowie Frachtumschlag, Lagerei usw. Eingeschlossen sind auch die Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer oder Bedienungspersonal sowie Post-, Kurier- und Expressdienste.

⁸⁰ Vgl. „[Intelligente Innenstädte der Zukunft - Smart City Bad Hersfeld](#)“ (Hyperlink nur zur veröffentlichten Kurzzusammenfassung), Vanessa Gajek, Masterarbeit, Universität Kassel, 2021.

einem am Bedarf bzw. der Nachfrage orientierten, zukunftsfähigen ÖPNV-Angebot unter Einbindung der Vorteile auch innovativer und multimodal ausgerichteter Systemlösungen. Dazu wurde auch die Anbindung mit dem Regionalbus in die Bewertung der vorhandenen ÖPNV-Abdeckung mit einbezogen. Die Bewertung der Anbindungen für den Radverkehr erfolgte über deren grundsätzliches Vorhandensein, nicht aber orientiert an heute bestehenden Anforderungen unter anderem an Breite und Gestaltung bzw. dem Sicherheitsempfinden der Nutzer:

- Die Stadtteile Petersberg, Johannesberg und die Eichhofsiedlung weisen eine gute bis sehr gute Rad- und ÖPNV-Anbindung bei wachsender Einwohnerzahl und insgesamt hohem Durchschnittsalter auf.
- Die Stadtteile Kathus, Allmershausen und Asbach mit niedrigeren Bodenpreisen und einer mittleren Einwohnerdichte sind hingegen mit dem ÖPNV und Rad weniger gut erreichbar.
- Die Kernstadt punktet mit einer guten Radanbindung und weist darüber hinaus hohe Bodenpreise, ein hohes Durchschnittsalter und eine hohe Einwohnerdichte auf.
- Die Stadtteile Heenes und Sorga haben hingegen eine jüngere Altersstruktur und weisen ein starkes Einwohnerwachstum auf. Sie sind für Radverkehr und ÖPNV mäßig bis gut angebunden.
- Der Stadtteil Hohe Luft hebt sich bei der Bewertung deutlich von anderen Stadtteilen ab. Charakteristisch sind die gute Rad- und ÖPNV-Anbindung, kombiniert mit einem niedrigen Durchschnittsalter und starkem Einwohnerwachstum.
- Die geringsten Einwohnerdichten sind in den Stadtteilen Kohlhausen und Beiershausen zu finden. Sie sind zusätzlich geprägt von einem hohen Durchschnittsalter, einem Bevölkerungsrückgang und einer guten ÖPNV-Anbindung⁸¹.

Quartiersentwicklung

Das Wever-Gelände am nordöstlichen Rand der Innenstadt soll als Stadtquartier in ein durchgrüntes, energieeffizientes und sozial durchmischtes Wohngebiet mit kleinteiliger Nutzungsmischung bestehend aus (bezahlbarem) Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungsbetrieben sowie Sozial- und Kulturangeboten entwickelt werden.

Folgende verkehrliche Herausforderungen bestehen im unmittelbaren Umfeld des Wever-Areals und sollten während der Bauphase behoben oder zumindest mitgedacht werden:

- Trennwirkung des Stadtrings in Richtung der Innenstadt.
- Verkehrliche Belastung durch den Stadtring, den Seilerweg (Zufahrt Klinikum) und die Wilhelm-Wever-Straße (Verkehre unter anderem vom Klinikum zur Kernstadt).
- Der Seilerweg ist bereits an der Kapazitätsgrenze, was zu Konflikten bereits während der Bauphase und vor allem nach Fertigstellung der Erweiterung des Klinikums führen kann.
- Die Zufahrt zum Klinikum über den Seilerweg beeinträchtigt die Aufenthalts- und Wohnqualität der Menschen im Quartier bereits heute überproportional. Mit der Erweiterung des Klinikums werden diese Belastungen deutlich weiter anwachsen. Es ist erwartungsgemäß davon auszugehen, dass die Anwohner die Grenze der Zumutbarkeit bereits heute als deutlich überschritten ansehen.
- Unattraktive Querungen für Fuß- und Radverkehr an der Dippelstraße.

Die Planungen für das vollständige Wever-Projekt der Kreisstadt Bad Hersfeld wurden am 21.02.2022 aufgrund der nicht bezifferbaren Mehrkosten und ungeklärte Fragen in den Verträgen mit der

⁸¹ Vgl. „[Intelligente Innenstädte der Zukunft - Smart City Bad Hersfeld](#)“ (Hyperlink nur zur veröffentlichten Kurzzusammenfassung), Vanessa Gajek, Masterarbeit, Universität Kassel, Kap. 7.4, 2021.

Hersfelder Kleiderwerke GmbH vorerst gestoppt. Bad Hersfeld verfolgt eine Teilumsetzung des Projekts im östlichen Teil des Wever-Geländes.

Auch das Stadtquartier Antoniengasse soll umgebaut werden und Bad Hersfeld in diesem Quartier einen Neubau für das Louis-Demme-Stadtarchiv der Kreisstadt und das Archiv des Landkreises mit neuem Quartiersplatz erhalten⁸². Die Planungen wurden aufgrund von Unabwägbarkeiten unter anderem hinsichtlich des Finanzbedarfs und auch möglichen Alternativstandorten⁸³ ebenfalls vorerst gestoppt. Durch die zentrale Lage angrenzend an die Breitenstraße bestehen bedeutende städtebauliche Potenziale zur Aufwertung der Innenstadt. Eine gute Erreichbarkeit und eine hohe Aufenthaltsqualität sollten unabhängig von der endgültigen Nutzung bzw. Bebauung Grundvoraussetzungen für die Umgestaltung des Stadtquartiers Antoniengasse darstellen.

Prognosen auf Basis des ICE-Halts

Der ICE-Haltepunkt an der neuen Schnellfahrstrecke im Abschnitt Fulda-Gerstungen bringt Bad Hersfeld nicht nur einen stündlichen (statt bisher zweistündlichen) ICE-Halt, sondern lässt die Kreisstadt auch zum Teil des erweiterten Rhein-Main-Gebiets (Fahrzeit nach Frankfurt/Main von ca. 60 Minuten) bzw. zum Schnittpunkt der dadurch zusammenwachsenden Metropolregionen Frankfurt/Rhein-Main und Mitteldeutschland werden⁸⁴.

Die Bevölkerung der Kreisstadt Bad Hersfeld könnte durch den Halt an der künftigen ICE-Schnellfahrtrasse gemäß Prognosen aus 2020 im Optimalfall auf ca. 36.000 innerhalb weniger Jahre steigen, wenn ein Wachstumseffekt vergleichbar zu Montabaur mit dem dortigen ICE-Halt in den Jahren 2013-2018 bzw. Fulda nach 1990 ausgelöst werden würde⁸⁵, beispielsweise durch die Erhöhung der Attraktivität für Fernpendler nach Frankfurt am Main bzw. auch zusätzliche Arbeitsplätze durch Unternehmensansiedlungen in und um die Kreisstadt.

Bei Übertragung der Steigerungsraten von Fulda im Bereich Tourismus auf Bad Hersfeld bis zum Jahr 2030 könnte die Anzahl der jährlichen Gäste in der Kreisstadt um bis zu 50.000 auf insgesamt 151.500 anwachsen. Die Anzahl der Übernachtungen könnte um ca. 180.000 auf insgesamt 550.000 ansteigen, womit eine erhebliche Umsatzsteigerung unter anderem bei der Tourismusbranche und im Einzelhandel verbunden wäre⁸⁶. Deshalb ist eine weitere Attraktivitätssteigerung des Stadtbildes eine wichtige Voraussetzung.

Auch die Zahl der Einpendler kann im Zuge der Entwicklung Bad Hersfelds steigen. In Montabaur wurde im Zeitraum von 2013-2021 durch den ICE-Halt eine durchschnittliche Wachstumsrate von 3,23

⁸² Vgl. [„Stadt- und Kreisarchiv mit Quartiersplatz in Bad Hersfeld“](#), Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen.

⁸³ Vgl. [„Archivneubau in Bad Hersfeld kommt, Standort aber noch unklar“](#), Kai A. Struthoff, Hersfelder Zeitung, 09.12.2022.

⁸⁴ Aus Sicht der Bahn punktet die Variante der Streckenführung über Bad Hersfeld „bei Kapazität, Umweltfreundlichkeit und Kosten“. „Die Streckenführung über den Bahnhof Bad Hersfeld ist für alle Seiten ein Gewinn und ein Pluspunkt für die klimafreundliche Schiene. Wir beseitigen einen echten Flaschenhals im Netz und stärken die wichtige Verbindung zwischen den Metropolen Frankfurt und Berlin. Allein zwischen Fulda und Erfurt sind die Züge künftig mindestens zehn Minuten schneller unterwegs“, so Jens Bergmann, Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte der DB Netz AG. Außerdem integriert man so den Knotenbahnhof Erfurt optimal in das Schienennetz, eine wichtige Voraussetzung für den Deutschlandtakt. Vgl. [„Schnellbahnstrecke Fulda-Gerstungen soll über Bad Hersfeld führen - 28 Kilometer Tunnel“](#), Nadine Meier-Maaz, Hersfelder Zeitung, 11.03.2022 (aktualisiert: 12.03.2022) sowie [„11. Beteiligungsforum - Bahnprojekt Fulda-Gerstungen“](#), Präsentation, DB Netz AG, 11. Beteiligungsforum, 11.03.2022 und [„ICE-Halt am Bahnhof Bad Hersfeld“](#), Michael Walter, Benz + Walter GmbH, Wiesbaden, 2020.

⁸⁵ Vgl. [„30 Jahre ICE: „Existenziell wichtig“ - Was der Halt in Fulda für die Stadt bedeutet“](#), dpa, Fuldaer Zeitung, 02.06.2021 und [„ICE-Halt am Bahnhof Bad Hersfeld“](#), Michael Walter, Benz + Walter GmbH, Wiesbaden, 2020.

⁸⁶ Vgl. [„Gäste und Übernachtungen im Tourismus“](#), Hessisches Landesamt für Statistik, Dezember 2022.

% ermittelt. Auf dieser Grundlage könnte die Anzahl der Einpendler nach Bad Hersfeld bis 2030 von 13.600 auf 17.600 ansteigen⁸⁷.

Auswirkungen historischer Entwicklungen

Bereits im Mittelalter lag Hersfeld an den bedeutenden Handelsstraßen von Frankfurt über Eisenach nach Leipzig⁸⁸, Vorläufern unter anderem der heutigen Eisenbahnstrecke und der Bundesautobahn A4. Der mittelalterliche Stadtkern von Hersfeld wurde im 18. Jahrhundert noch von der Stadtmauer umschlossen. Über vier Tore, die auch heute teilweise noch vorhanden sind, konnte die Stadt zur damaligen Zeit erreicht werden. Das wohl bedeutendste Tor war das an die damaligen Handelswege anknüpfende Peterstor in Richtung Südosten. Peterstor und Breitenstraße waren somit bereits die historische Hauptzufahrt zur Innenstadt und sind es mit der Hochbrücke Peterstor auch heute noch.

Bereits im 19. Jahrhundert war Bad Hersfeld von Industrie geprägt und bis ins späte 20. Jahrhundert bekannt für seine vielen Tuchfabriken, zu nennen sind unter anderem Tuchfabrik Braun vor dem Peterstor⁸⁹, Tuchfabrik Rechberg Hainstraße 5 und 7⁹⁰, Tuchfabrik Rehn Wehneberger Straße 4⁹¹ sowie die Tuchfabrik Wever Bahnhofstraße 10 und Wilhelm-Wever-Straße 1⁹². Mit der Schließung der Tuchfabriken schrumpfte der Anteil des verarbeitenden Gewerbes in Bad Hersfeld deutlich. Weitere Ansiedlungen konnten im Zuge der Erschließung des Geländes der früheren Domäne Bingartes⁹³ als Industriegebiet Anfang der 1960er Jahre realisiert werden, insbesondere mit dem Faserwerk der Hoechst AG⁹⁴.

Mit der deutschen Teilung verlor Bad Hersfeld seine zentrale Lage und rückte in das Zonenrandgebiet. Während der Besatzungszeit und später im kalten Krieg war die US-Armee zur Sicherung der Außengrenzen in Bad Hersfeld stationiert. Durch sie wurde auch der heutige Flugplatz Johannesberg errichtet⁹⁵. Die dadurch die Teilung seit 1975 stagnierende Einwohnerzahl stieg mit der deutschen Wiedervereinigung 1990 wieder an, seitdem liegt Bad Hersfeld wieder verkehrsgünstig in der Mitte Deutschlands und kann sich ohne Einschränkung von Grenzen entwickeln. Seit 2004 auch mit einem ICE-Halt

⁸⁷ Vgl. „[ICE-Halt am Bahnhof Bad Hersfeld](#)“, Michael Walter, Benz + Walter GmbH, Wiesbaden, 2020 sowie als Grundlage „[Hessische Gemeindestatistik](#)“, Hessisches Landesamt für Statistik, 2021.

⁸⁸ Vgl. „[DIE ALTE HANDELSSTRASSE FRANKFURT - LEIPZIG](#)“, Christine Bub, www.altstrassen-in-hessen.de.

⁸⁹ Vgl. BRAUN, Textilindustrie S. 16-21.

⁹⁰ Vgl. WIEGAND, Kulturdenkmäler S. 236-238; HALLENBERGER, Hersfeld, Plan von 1895.

⁹¹ Vgl. WIEGAND, Kulturdenkmäler S. 277, 282; HALLENBERGER, Hersfeld, Plan von 1895; BRAUN, Textilindustrie S. 63-64.

⁹² Vgl. WIEGAND, Kulturdenkmäler S. 220; HALLENBERGER, Hersfeld, Plan von 1895; BRAUN, Textilindustrie S. 82-84.

⁹³ In der Beschreibung des Fürstentums Hersfeld von 1672 hieß es: Domäne bei Unterhaun, früher Meierei nahe dem Johannesberg, eine Viertelstunde vor der Stadt, befestigtes Haus. Biengartens. Vorwerk u. Mühle. Einst gehörte Bingartes tatsächlich zur Gemarkung Unterhaun und ist erst später nach Bad Hersfeld gekommen. 1928 erfolgt die Auflösung des Gutsbezirks Bingartes und Eingemeindung der Grundstücke nach Bad Hersfeld. Vgl. „[Bingartes, Landkreis Hersfeld-Rotenburg](#)“, in: Historisches Ortslexikon, Hessisches Institut für Landesgeschichte, Stand: 2.7.2019.

⁹⁴ Der Produktionsstandort Bad Hersfeld kann auf eine lange Geschichte in der Herstellung von Filamentgarnen zurückblicken. Ursprünglich von Hoechst konzipiert, begann die Produktion bereits 1966. Offiziell eingeweiht wurde der Betrieb 1966, der erste Spatenstich war 1964. Mit der Inbetriebnahme des Hersfelder Faserwerks wuchs das Chemie- und Pharmaunternehmen Hoechst als eines der größten in Deutschland noch weiter. Vgl. „[EIN VERLÄSSLICHER PARTNER](#)“, The Filament-Factory GmbH und „[Seit 50 Jahren Fasern aus Bad Hersfeld: Ein Betrieb im Wandel](#)“, Nadine Meier-Maaz, Hersfelder Zeitung, 03.09.2016.

⁹⁵ Die Fläche der zuvor bereits von Segelfliegern genutzten Flugplatzes Bad Hersfeld wurde 1952/ 53 von der US-Armee auf dem Johannesberg zum „WerveThompson-Airfield“ mit asphaltierter Start- und Landebahn ausgebaut. Er war unter dem militärischen ICAO-Code EDOZ registriert. Nach der Wende 1990 und dem Abzug der US-Armee beantragte der Motor-Flieger-Club Bad Hersfeld die Umwandlung von militärischer in zivile Nutzung als Sonderlandeplatz. Nachdem lange Zeit Auflagen galten, die den Betrieb einschränkten, hat der Flugplatz seit 1. Januar 2008 die Genehmigung als Sonderlandeplatz. Der zivile ICAO-Code EDEN wurde Anfang 2009 zugewiesen. Vgl. „Der Flugplatz in den Bad Hersfelder Haunewiesen“, Wilfried Roßbach, Mein Heimatland (monatliche Beilage zur Hersfelder Zeitung), Nummer 4/ April 2022, S. 13 sowie „[Flugplatz Bad Hersfeld](#)“, Motor-Flieger-Club Bad Hersfeld, Wikipedia, zuletzt bearbeitet am 16. April 2022.

alle zwei Stunden⁹⁶. Ein Großteil der heutigen Stadtteile der Kreisstadt wurden erst Ende des Jahres 1971 eingemeindet. Durch die Gebietsreform Hessens entstand im Jahr 1972 der neue Landkreis Hersfeld-Rotenburg, dessen Kreisstadt Bad Hersfeld heute ist.

Entlang der früheren Stadtmauer und weitgehend auf der Fläche des diese ursprünglich umschließenden Wassergrabens führt heute der mit dem Generalverkehrsplan von 1961/62 konzipierte und bis zu Beginn des 21. Jahrhunderts umgesetzte Stadtring, der im Norden und Westen als Teil der B324 ist. Für die Ermöglichung dieser Verkehrsführung wurde jedoch die Fläche der damals bedeutenden Parkanlage des Schillerplatzes entlang des Stadtrings und vor allem an der Kreuzung von Dippelstraße, Seilerweg, Bahnhofsstraße und Reichsstraße fast vollständig zu Straßenland umgewandelt.

Ursprünglich wurden die Verkehre der bedeutenden Nord-Süd-Achse der B27⁹⁷ durch die Innenstadt von Bad Hersfeld geführt. Über die Frankfurter Straße und die Breitenstraße ging es über die Dudenstraße und die Bahnhofsstraße zur Friedloser Straße, dann weiter in Richtung Bebra und Rotenburg a. d. Fulda. Mit dem teilweise vierspurigen Ausbau des Stadtrings ab den 1960er Jahren konnten sehr große Verkehrsmengen durch die Kernstadt geführt werden. Der Stadtring wurde so angelegt, dass die Verkehrsströme über bewusst sternförmig angeordnete Ausfallstraßen zentral im Stadtgebiet verteilt werden. Das Befahren des Stadtrings wurde damit für die Zielerreichung innerhalb und weitgehend auch außerhalb der Kernstadt von Bad Hersfeld obligatorisch. Ursächlich für die Konzeption des Stadtrings waren stark steigende Pkw-Zahlen in den 1950er und 60er Jahren, die Erwartung weiterhin stark steigender Verkehrszahlen sowie die Nachverfolgung der Vorgaben des Leitbilds der autogerechten Stadt. Der älteste und zugleich größte Platz ist der etwa 1,3 Hektar große Marktplatz im westlichen Zentrum der Innenstadt. Hier befindet sich seit den 1970er Jahren ein Parkplatz.

Der Bahnhof lag vor der Umsetzung des Stadtrings also direkt an einer bedeutenden Hauptverkehrsstraße und stellte damit ein Zentrum der Mobilität in Bad Hersfeld dar; bereits seit der Einweihung der Bahnstrecke 1866 hatte sich die Kernstadt zunehmend in Richtung und um den Bahnhof weiterentwickelt. Mit der Herstellung der Schneise des Stadtrings und der damit verbundenen räumlichen Trennung zwischen Innenstadt und Bahnhofsareal sowie der Errichtung der Umgehungsstraße der B27 nach Norden ab der Picasso-Kreuzung vor der Hochbrücke rückte der Bahnhof Bad Hersfeld zunehmend aus dem Zentrum der Mobilität. Die Bahn als Verkehrsmittel war damit nicht mehr so zentral im Stadtgebiet wahrnehmbar, wie es ansonsten in vielen anderen Städten mit ICE-Halt der Fall ist. Hier liegen auch die größten Wachstums- und Entwicklungschancen für die Kreisstadt und für Nachfragesteigerungen nach dem ICE-Halt an der Schnellfahrstrecke sowie damit sowohl für die Fernverkehrsangebote der Deutschen Bahn wie die Angebote des Nahverkehrs. Insbesondere wenn es auch gelingt, die bestehende Trennwirkung der Bahnstrecke auf das Stadtgebiet zu überwinden und die weitere Entwicklung von Bad Hersfeld auf allen Ebenen zu initiieren.

Die Bahnstrecke hat bereits 1866 das äußere Peterstor von der Neustadt und somit auch der heutigen Kernstadt abgeschnitten, in der Folge haben sich östlich der Gleise seitdem nur industrielle bzw. gewerbliche Entwicklungen ergeben. Der Bau der Hochbrücke hat diesen Effekt noch einmal verstärkt, auch weil keine attraktiven Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr bestehen. In der Folge gibt es heute eine nahezu vollständige räumliche Trennung zwischen der Kernstadt und den

⁹⁶ Weitere bedeutende Wachstumsimpulse wird der ICE-Halt jede Stunde mit Abschluss des Projekts Fulda-Gerstungen an der optimierten ICE-Schnellfahrtrasse mit sich bringen. Bis zum Jahr 2000 war Bad Hersfeld an eine zweistündliche IR-Linie Frankfurt-Erfurt-Halle-Berlin-Stralsund und eine zweistündliche IC-Linie Frankfurt-Erfurt-Leipzig-Dresden angeschlossen. Seit dem Mai 2000 wurde die IC-Linie 9 zur späteren ICE-Linie 50(.1) umgewandelt und im Dezember 2003 die IR (zwischen durch IC)-Linie 15 zur ICE-Linie 15/51 später dann 50.2. Bad Hersfeld ist damit erst seit 2004 ICE-Systemhalt der Linie 50.2 und hat damit verbundenen Wachstumspotenziale noch gar nicht richtig ausschöpfen können. Vgl. „[Bad Hersfeld kämpft für ICE-Halt – Bis zum letzten Zug](#)“, ICETreffErfurt, Forum ICE-Treff, 20.04.2016.

⁹⁷ Von Blankenburg im Harz führt die B27 über 673 km bis zur Schweizer Grenze bei Lottstetten.

Gewerbegebieten. 1833 war Hersfeld in der ersten Konzeption eines deutschen Eisenbahnnetzes in zentraler Lage sogar als einer der wenigen Knotenpunkte vorgesehen, aufgrund der dann allerdings 1848 zuerst hergestellten Verbindung zwischen Guxhagen und Bebra wurde dies so nicht umgesetzt⁹⁸. 1866 folgte der erste Abschnitt der Eisenbahnstrecke Bebra-Hanau-Frankfurt zwischen Bebra und Hersfeld. Der Hersfelder Bahnhof wurde dazu bereits 1866 provisorisch eröffnet, das heutige Hauptgebäude wurde 1883 eingeweiht. Das damalige Provisorium existiert weiterhin.

3.2. Besonderheiten in Bad Hersfeld

Bad Hersfeld, als größte Stadt und Verwaltungssitz des Landkreises Hersfeld-Rotenburg sowie Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums, ist für die gesamte Region von großer Bedeutung. Die Kreisstadt ist Dreh- und Angelpunkt für Wirtschaft, Verwaltung, medizinische Einrichtungen, Bildung, Kultur- und Freizeitangebote, Tourismus, Naherholung und Versorgung sowie Standort von Behörden mit Sicherheitsaufgaben. Diese Standorte, Einrichtungen und Angebote erfordern eine durchgehende Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln auch über die Grenzen des Stadtgebiets hinaus. Hierfür ist die Straßen- und Schieneninfrastruktur unter anderem mit den Halte- und Umsteigepunkten des ÖPNV (Bushaltestellen), dem Parkraum auch (insbesondere den Parkhäusern) sowie dem Bahnhof (Fern- und Nahverkehr) elementar. Grundsätzlich sollte jeder Zielpunkt im Stadtgebiet von jedem Ausgangspunkt auch ohne Erfordernis der Nutzung des eigenen Autos erreicht werden können.

Die Topographie der Kreisstadt beeinflusst auch das Mobilitätsverhalten der Bürger. Durch die Lage Bad Hersfelds im Fulda- und Haunetal liegt die Kernstadt im Verhältnis zu den Stadtteilen bzw. zur erweiterten Kernstadt tiefer. Die Höhenunterschiede innerhalb des Kernstadtbereichs fallen zwar insgesamt deutlich geringer aus, sind aber trotzdem wahrzunehmen. Der Höhenunterschied zwischen der Innenstadt und dem auf dem Wendeberg am Fuße des Wehnebergs gelegenen Klinikums Bad Hersfeld beträgt ca. 60 m, wodurch die Wege für den Fuß- und Radverkehr unattraktiv sind. Ähnliche Höhenunterschiede treten auch auf Schulwegen zu den Obersberg-Schulen und auf Wegen zu den an die Kernstadt angrenzenden Wohngebieten und umliegenden Stadtteilen auf. Beispielsweise beträgt der Höhenunterschied zwischen der Breitenstraße und dem südlichen Teil der Bebauung auf dem Johannesberg bereits annähernd 130 m.

Darüber hinaus kann die aktuelle Situation in der Kreisstadt wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Verkehrsinfrastruktur wurde seit den sechziger Jahre massiv nach dem Leitbild der autogerechten Stadt⁹⁹ verändert und ist in der Folge heute primär auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Die Ausfallstraßen wurden sternförmig auf den Stadtring der Kernstadt

⁹⁸ Dieser Abschnitt wurde ein Teil der späteren Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, deren Gesamtstrecke am 29.08.1849 eröffnet worden ist. Am 18.09.1848 war der Abschnitt Guxhagen – Bebra fertig. Zwischen Kassel und Guxhagen fehlte noch die Fulda-Brücke bei Gunthershausen, zwischen Bebra und Gerstungen fehlte der Hönebacher Tunnel. Vgl. [„Erste kurhessische Eisenbahn zwischen Guxhagen und Bebra vor 170 Jahren eröffnet“](#), Gudrun Schankweiler-Ziermann, HNA, 18.09.2018.

⁹⁹ Bis Anfang der 1970er-Jahre wurde die städtische Verkehrsplanung vom Leitbild der "autogerechten Stadt" bestimmt, das sich in großen innerstädtischen Straßendurchbrüchen (häufig in Verbindung mit der Flächensanierung gründerzeitlicher Bausubstanz) und im Ausbau großzügig dimensionierter Radial- und Tangentialachsen (Stadtautobahnen) niederschlug. Trotz erheblicher Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gelang es aber nicht, die Überlastungserscheinungen zu beseitigen, da der Ausbau des Straßennetzes nicht nur die Umverteilung und Beschleunigung des vorhandenen Verkehrs bewirkt, sondern darüber hinaus Neuverkehr sowohl im Personenverkehr als auch im Wirtschaftsverkehr erzeugt (induzierter Verkehr). Das gilt vor allem für die Verkehrserschließung der suburbanen Wohn- und Gewerbegebiete mit der Folge eines sprunghaften Anstiegs des Stadt-Umland-Verkehrs. Vgl. [„Stadtverkehr“](#), Jürgen Deiters/ Andreas Kagermeier, Lexikon der Geographie, Spektrum Akademischer Verlag.

ausgerichtet. Fuß- und Radverkehr wurden nicht im selben Maße beachtet, in der Folge liegt eine zu Gunsten des MIV verschobene Aufteilung des Verkehrsraums vor.

- Obwohl das Leitbild der autogerechten Stadt schon lange nicht mehr als Prämisse verfolgt wird¹⁰⁰, wurde die auf Planungen, Zielen und Vorstellungen der 1950er und 1960er Jahre basierende Infrastruktur seitdem nicht an die mittlerweile deutlich veränderten Zielsetzungen und Herausforderungen angepasst. Weder hinsichtlich der Planungen selbst, noch der tatsächlichen Erfordernisse. Die verkehrlichen Herausforderungen werden sich bei weiter wachsenden Verkehrsmengen sowie für Bad Hersfeld zu erwartenden positiven Einwohner- und Arbeitnehmerentwicklungen aller Voraussicht nach noch deutlich verschärfen.
- Die vielbefahrenen und vorrangig für den Kfz-Verkehr ausgebauten Straßen wirken sich auf die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere bei Führung im Mischverkehr aus. Dazu sind die Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr insbesondere hinsichtlich der Querung des Stadtrings und der Bahnstrecke nicht attraktiv.
- Der teilweise vierspurig verlaufende Stadtring trennt die historische Innenstadt von der umgebenden Bebauung sowie beispielsweise auch Freizeit- und Erholungseinrichtungen. In der Folge sind unter anderem die Wegebeziehungen vor allem in Richtung Bahnhof und Kurpark unattraktiv.
- Durch den hohen MIV-Anteil am Modal-Split in Kombination und dem hohen Motorisierungsgrad von 0,6 Pkw/ Einwohner zum 01.01.2021 treten im Stadtgebiet bereits durch die rein lokal verursachte Infrastrukturnutzung große Verkehrsmengen auf.
- Die existierenden Parkmöglichkeiten liegen wie die Einzelhandelsschwerpunkte zum Großteil in der historischen Innenstadt, was einen Bündelungseffekt von Verkehren im Innenstadtbereich zufolge hat und das mittelalterlich geprägte Stadtbild stark beeinträchtigt.
- Bei Stau oder Sperrungen auf den umliegenden Autobahnen wird Bad Hersfeld aufgrund der durch das Stadtgebiet verlaufenden Bedarfsumleitungen zusätzlich durch erhebliche Durchgangsverkehre belastet. Das dadurch regelmäßig verursachte Verkehrschaos ist auch auf die darauf nicht ausgelegten Schaltungen der Lichtzeichenanlagen zurückzuführen. In Extremsituationen kommt es dadurch zum völligen Verkehrsstillstand im Stadtgebiet¹⁰¹.
- Zielverkehre in die Innenstadt werden auch durch die Lage der Stadt im ländlichen Raum mit einem schon statistisch höheren MIV-Anteil am Modal Split sowie dem insbesondere in bzw. von und zu den Nachbargemeinden nur eingeschränkt vorhandenen ÖPNV verursacht.
- Das bestehende ÖPNV-Angebot ist bisher unter anderem aufgrund nicht ausreichender Netzabdeckung des Stadtgebietes, fehlender Verbindungen in den Randzeiten (früh und spät), unattraktiver Taktzeiten und Wochenendlücken sowie fehlenden inter- und multimodalen Mobilitätsangeboten nicht ausreichend attraktiv, um eine größere Anzahl an Nutzern zu gewinnen bzw. zumindest teilweise zum Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV zu motivieren.

¹⁰⁰ Bekanntlich setzte im Westen bereits in den 1960er Jahren der Niedergang der „autogerechten Stadt“ als Leitbild der Stadtplaner ein. Sie wandten sich der neuen Maxime des „stadtverträglichen Verkehrs“ zu. Dies galt allerdings nicht in gleichem Maße für die Nachbardiziplin der Verkehrsplaner. Wie nachdrücklich festzuhalten ist, hat der Paradigmenwechsel die Dynamik des automobilorientierten Stadtbbaus kaum gebremst. Abgesehen von den Innenstädten nimmt der Autobesitz und -verkehr bis heute zu. Die „autogerechte Stadt“ ist eine Untote – als Leitbild längst beerdigt, als gesellschaftliche Realität jedoch quicklebendig. Vgl. [„Die autogerechte Stadt ist eine Untote“](#), Christoph Bernhardt, Der Tagesspiegel, 23.03.2018. Weder Politiker noch Planer glauben heute noch an die »autogerechte« Stadt. Ihr neues Leitbild ist die schadstoffarme Stadt, in der alle Verkehrsteilnehmer zu ihrem Recht kommen. Aber die Ideologie der autogerechten Stadt hat sich tief in die Benutzeroberfläche der Kommunen eingegraben. Vgl. [„Ende der autogerechten Stadt“](#), Christian Marquart, Deutsche Bauzeitung, 01.12.2014.

¹⁰¹ Beispielsweise bei einer Überlastung des Kirchheimer Dreiecks nutzen auf der A4 aus östlicher Richtung kommende Kraftfahrzeuge die B324 über die Ausfahrt Bad Hersfeld und dann die Auffahrt Bad Hersfeld-West als Verbindung zur A7.

An dieser Stelle können bereits erste identifizierte Handlungsbedarfe für die Maßnahmenentwicklung des Masterplans Mobilität und Verkehr herausgestellt werden:

- Ausbau und Vernetzung des ÖPNV-Angebots.
- Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs insbesondere durch Anpassung von Verkehrsinfrastruktur und -führung.
- Reduzierung der Verkehrsmengen im Stadtgebiet, insbesondere auf der B324.
- Einführen einer digitalen echtzeitfähigen Verkehrssteuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses:
 - Eine ereignisorientierte bzw. bedarfsorientierte Schaltung von Lichtsignalanlagen ermöglicht das gezielte Abführen großer Verkehrsmengen in Extremsituationen sowie eine Priorisierung von Verkehren, wie z.B. bei Einsätzen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)¹⁰² wie Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste etc.
- Schaffung von Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern insgesamt.

Smart-City Bad Hersfeld

Neben Smart City-Anwendungen¹⁰³ für die Verwaltung von Bad Hersfeld hat die Kreisstadt Bad Hersfeld unter anderem Zugriff auf eine von einem externen Dienstleister betriebene urbane Datenplattform, auf der Rohdaten aus verschiedenen Quellen zusammenfließen und verarbeitet, analysiert und gespeichert werden. Die Plattform ist auf die Visualisierung verbundener Datenquellen zur manuellen Ablesung ausgerichtet, in Dashboards aufbereitete Informationen werden der Stadtverwaltung wie den Bürgern bereitgestellt. Eine Analyse der Daten auf der Datenplattform bzw. deren automatische Auswertung innerhalb der Datenplattform erfolgt nicht. Bestandteile der urbanen Datenplattform mit den Datenlieferanten sind, sollen sein bzw. waren:

- Das Urban-Cockpit als Dashboard für Bürger und die Stadt auf dem aktuell die Belegung bzw. Auslastung von Parkplätzen (Parkhäuser, Parkplatzen auf dem Marktplatz und Park+Ride-Parkplätze West und Ost am Bahnhof bereitgestellt vom Betreiber Cleverciti), Zählungen der an einzelnen Messgeräten der Stadt vorbeifahrenden Fahrzeuge nach Standort (bereitgestellt von der Stadt Bad Hersfeld), Ladestationen (bereitgestellt vom Betreiber chargeIT), Messdaten von Umweltsensoren (bereitgestellt von der Stadt Bad Hersfeld), Füllgrade von drei städtischen Mülltonnen sowie der Status von Straßenlaternen (An-/Aus-Zustand, Dimmstatus und Energieverbrauch bereitgestellt vom Hersteller und Betreiber Schröder im Rahmen des Projekts Light-as-a-Service) zur Information des Betrachters ohne Beeinflussungs- oder Steuerungsmöglichkeiten visualisiert werden.
- Ein Klimaschutzmonitor zur Darstellung der Klima-Bilanz Bad Hersfelds über Kennzahlen bzw. Key Performance Indicators (KPI)¹⁰⁴ aus verschiedenen Bereichen analog zum Urban-Cockpit ist zur Visualisierung erfolgter Einsparungen zwar angedacht, aber bisher nicht umgesetzt.

¹⁰² Staatliche (polizeiliche und nichtpolizeiliche) sowie nichtstaatliche Akteure, die spezifische Aufgaben zur Bewahrung und/oder Wiedererlangung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung wahrnehmen. Konkret sind dies z.B. die Polizei, die Feuerwehr, das THW, die Katastrophenschutzbehörden der Länder oder die privaten Hilfsorganisationen, sofern sie im Bevölkerungsschutz mitwirken. Vgl. „[BOS, Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben](#)“, Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe, Bonn.

¹⁰³ Vgl. „[Smart City Bad Hersfeld](#)“, Magistrat der Kreisstadt Bad Hersfeld.

¹⁰⁴ Vgl. „[Key Performance Indicator \(KPI\)](#)“, Gabler Wirtschaftslexikon, Wiesbaden, Stand vom 14.02.2018.

- Das Festival-Cockpit war nur zum Hesttag 2019 im Einsatz. Es handelte sich um ein Dashboard mit visualisierten Besucherströmen, Verkehrssituationen, Parkplatzbelegungen und Wetterdaten für Veranstalter und Sicherheitskräfte zur Information.

Die Ansteuerung der 19 digitalen Anzeigen des vorhandenen Parkleitsystems im Stadtgebiet mit der Anzeige beispielsweise von Stellplatzzahlen, Wegweisung sowie bei Bedarf Verkehrswarnungen oder Hinweisen auf Umleitungen und Sperrungen in Echtzeit wäre über die urbane Datenplattform erwartungsgemäß nicht realisierbar. Ausgezeichnet mit dem Smart Fifty Award¹⁰⁵ wurde Bad Hersfeld allerdings als eine von 50 internationalen Städten für das Projekt Light-as-a-Service. Die auf der urbanen Datenplattform abgebildeten Straßenlaternen können auch per separater App angesteuert und so situativ in Helligkeit und Farbtemperatur angepasst werden.

Eine Verkehrssteuerung bzw. ein Verkehrsmanagement ist über die Architektur der urbanen Datenplattform nicht realisierbar. Um in der Kreisstadt Bad Hersfeld sowohl die Smart-City-Entwicklung wie die Digitalisierung in Mobilität und Verkehr weiter voranzubringen sind allerdings insbesondere Maßnahmen für ein digitales adaptives (proaktives) umweltsensitives Verkehrsmanagement in tatsächlicher Echtzeit sowie zur nutzerzentrierten Digitalisierung des ÖPNV erforderlich. Für eine langfristige Nutzbarkeit und den optimalen Einsatz der Systeme müssen diese auf dem aktuellsten Stand von Wissenschaft und Technik aufsetzen.

Touristische Besonderheiten

Das Lullusfest ist das älteste Volksfest Deutschlands und ein Publikumsmagnet für die Kreisstadt Bad Hersfeld. Es findet jedes Jahr in der Woche statt, in die der Todestag des Heiligen Lullus (16. Oktober) fällt¹⁰⁶. Gefeiert wird der Gründer des Benediktinerkloster (um 769), Stadtgründers von Hersfeld und Bonifatius-Schüler, Erzbischof Lull¹⁰⁷. Mit 490.000 Besuchern im Jahr 2019 und einem Rekord von ca. 530.000 Besuchern im Jahr 2018 ist es nicht nur ein wichtiger Bestandteil der Kultur und Tradition, sondern fördert auch den Tourismus und damit die Wirtschaft Bad Hersfelds¹⁰⁸.

Die Bad Hersfelder Festspiele werden seit 1951 in der Zeit von Juli bis August in der Stiftsruine Bad Hersfeld ausgetragen. Besucher können in dieser Zeit Schauspiele, Theateraufführungen, Musicals und Opern auf der Freilichtbühne bestaunen. In der Stiftsruine werden hierfür 1.600 qm Bühnenfläche und eine Bestuhlung für ca. 1300 Zuschauer aufgebaut¹⁰⁹. Die Festspiele zählen jährlich rund 100.000 Besucher^{110 111}.

Einrichtungen wie beispielsweise die Kurbad-Therme im Kurpark sorgen für Besucher in der Kreisstadt. Trotz der Schwierigkeiten für die Tourismusbranche durch die globale Sars-Cov-2-Pandemie konnte die Anzahl der Übernachtungen im Januar 2022 im Vergleich zum Vorjahresmonat um 23,9 % auf 13.792 gesteigert werden. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste unterstreicht mit 4,2 Tagen die Attraktivität Bad Hersfelds für Tourismus und Naherholung. 2019 lag der generierte

¹⁰⁵ Vgl. „[Hersfelder Projekt gewinnt internationalen Smart-City-Preis](#)“, HNA, 15.03.2022.

¹⁰⁶ Vgl. „[DIE ENTSTEHUNG DES LULLUSFESTES](#)“, Der Magistrat der Kreisstadt Bad Hersfeld, aufgerufen am 25.03.2022.

¹⁰⁷ Vgl. „[Lullusfest in Bad Hersfeld lockt mit Karussells und Kastanien-Knallerei](#)“, Jörn Perske, hessenschau.de, 10.10.22 bzw. „[Hersfeld freut sich auf Lolls](#)“, HNA, 07.10.2014.

¹⁰⁸ Vgl. „[Publikumsmagnet Lullusfest: 490.000 Besucher feiern friedlich Lolls](#)“, Stefanie Harth, Osthessen-News vom 22.10.2019.

¹⁰⁹ Vgl. „[DIE STIFTSRUINE, DIE FESTSPIELE UND KONRAD DUDEN](#)“, Der Magistrat der Kreisstadt Bad Hersfeld, aufgerufen am 25.03.2022.

¹¹⁰ Vgl. „[BAD HERSFELD - CITY - IHR STANDORT!](#)“, Standort-Exposé Bad Hersfeld 2021, Roland Wölfel, CIMA Beratung + Management GmbH, München 2022.

¹¹¹ Neben den beiden Festivitäten zählen auch die Stiftsruine, das wortreich Museum und das Stadtmuseum zu den touristischen Besonderheiten der Kreisstadt. Darüber hinaus können als interessante Freizeitziele die Fußgängerzone, der Kurpark (Kurhaus, Heilquellen Lullus und Vitalis, Kurbad-Therme), der Katharinenturm mit der ältesten gegossenen Glocke Deutschlands, der Jahnpark und der Kinderweg Solztal genannt werden.

Bruttoumsatz bei 93,3 Millionen Euro, von denen mit 45,9 Millionen vor allem das Gastgewerbe, aber auch der Dienstleistungssektor (25,6 Millionen) und der Einzelhandel (21,8 Millionen) profitierte¹¹².

Um die Stadt auch für Jugendliche und junge Erwachsene als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiv zu gestalten, bedarf es einer Ausweitung des Angebots von Events, Festivitäten aber auch für Sport- und Freizeitangebote. Wichtig ist in diesem Zusammenhang ist auch eine ÖPNV-Anbindung für die An- und Abreise insbesondere orientiert auch an den Präferenzen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen, um deren abendliche Besuche der Innenstadt und Gastronomie ohne Erfordernis des eigenen Pkw zu ermöglichen.

Die digitale Vernetzung von Mobilität und Tourismus birgt Potenziale zur Förderung des Tourismus und zur Reduzierung von Verkehren durch passende Mobilitätsangebote. Bei Planungen zur Mobilität sollte der Tourismus daher eine wesentliche Rolle einnehmen. Digitale Angebote z.B. in Form einer App können beispielsweise Besucher gezielt über touristische Angebote informieren.

3.3. Komplikationen/ Herausforderungen für Bad Hersfeld

In Hessen war seit 1946 das Referat Straßen- und Brückenbau beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr für die zentrale Leitung des Straßenbaus zuständig. Als Außenstellen fungierten die späteren Autobahnämter. Seit der Gründung des hessischen Landesamts für Straßenbau 1954 gab es mehrere Wechsel in der Organisation der Straßenbauämter, der Straßenmeistereien und dem Autobahnamt Frankfurt. 1974 bestand die Organisation der Hessischen Straßenbauverwaltung aus der Obersten und der Oberen Straßenbaubehörde sowie Hessischen Straßenbauämtern mit Sitz in Arolsen, Bensheim, Darmstadt, Dillenburg, Eschwege, Fulda, Gießen, Hanau, Bad Hersfeld, Kassel, Marburg, Schotten, Weilburg und Wiesbaden mit insgesamt 76 Straßenmeistereien und dem Autobahnamt Frankfurt am Main¹¹³. Durch Zusammenlegung von Standorten fiel Ende der neunziger Jahre der langjährige Sitz des Hessischen Straßenbauamts Bad Hersfeld zugunsten von Eschwege weg¹¹⁴.

Aufgrund einer ausgebliebenen Neubesetzung der Verkehrsplanungsstelle in der Stadtverwaltung gibt es in der Folge keine in erster Linie für Verkehrsinfrastrukturvorhaben bzw. -instandhaltung zuständige fachliche Stelle des Landes oder der Kreisstadt mehr in Bad Hersfeld, mittlerweile seit Jahrzehnten. Neben der direkten lokalen Anlaufstelle fehlte damit auch eine Triebfeder, die die verkehrlichen Interessen von Kreisstadt und Bevölkerung auf Grundlage erhaltener Informationen bzw. eigener Beobachtungen oder Erfahrungen hätte unmittelbar bei zuständigen Stellen unter anderem

¹¹² Rein rechnerisch könnten damit 2.020 Personen von der touristischen Nachfrage in Bad Hersfeld leben. In 2019 konnten einer Studie des Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr (dwif) zufolge neben 1,6 Millionen Tagesgästen rund 374.000 Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben sowie Privatquartieren und dem Reisemobilitourismus gezählt werden. Neben Kurgästen spielen vor allem Geschäftsreisende eine große Rolle, beide Gruppen sorgen zudem für eine relativ gleichmäßige Verteilung über das Jahr und die Woche hinweg. Der Tourismus löst Ketten aus und bringt zusätzliches Geld in die Stadt, beispielsweise verdienen Taxifahrer, Bäcker oder Malermeister am Tourismus mit. Vgl. „[Tourismus in Bad Hersfeld: Studie liefert konkrete Zahlen](#)“, Nadine Meier-Maaz, HNA, 23.11.2021.

¹¹³ Das Hessische Landesamt für Straßenbau mit Sitz in Wiesbaden war für die gesamten Planungen und Planfeststellungen, die Aufstellung und Durchführung der Straßen- und Brückenbauprogramme für Autobahnen, Bundesstraßen und Landstraßen zuständig. Ihm zugeordnet waren als untere Straßenbaubehörde 14 Straßenbauämter und je zwei Neubau- und Autobahnämter. Die Behörde gliederte sich in die Abteilungen Allgemeine Verwaltung, Planung und Entwurf, Bau von Straßen, Brückenbau, Betrieb und Verkehr. Später wurden der Abteilung Bau und Brückenbau auch die Aufgabenfelder Umwelt und Landschaftsplanung übertragen, die Zahl der Straßenbauämter wurde verringert und umbenannt in Ämter für Straßen- und Verkehrswesen. Ab 1995 wurde im Zuge von Strukturveränderungen innerhalb der Behörde der Name in Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV) umgewandelt. Zu einer weiteren Organisationsveränderung kam es zu Beginn des Jahres 2012; seitdem trägt die Behörde den Namen Hessen Mobil. Straßen- und Verkehrsmanagement. Vgl. „[Hessen Mobil. Straßen- und Verkehrsmanagement](#)“, Wiesbadener Stadtlexikon, Günter Stahl, Kulturamt der Landeshauptstadt Wiesbaden.

¹¹⁴ Vgl. Protokoll des Abstimmungstermins mit Hessen Mobil und der Kreisstadt Bad Hersfeld, 21.01.2022.

des Landes bzw. der Politik einbringen können. Vorher auch unmittelbar vor Ort zu adressierende Interessen und Probleme der Kreisstadt und auch des Landkreises Hersfeld-Rotenburg waren fortan weniger exponiert platziert und wurden in der Folge möglicherweise auch weniger priorisiert. Insbesondere auch ab der Umwandlung der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) in eine Spartenorganisation und deren Umbenennung in Hessen Mobil zum 1.1.2012¹¹⁵.

Mit dem Umzug des Hessischen Straßenbauamtes in Bad Hersfeld wurden auch die Aktenbestände nach Eschwege verbracht und standen für die erforderlichen Aufgaben in Bad Hersfeld seitdem nicht mehr vor Ort zur Verfügung¹¹⁶. Viele Unterlagen wurden an den Standort Eschwege oder direkt in das hessische Staatsarchiv nach Marburg verlegt. Im Zuge der Zusammenlegung kann es gemäß Hessen Mobil möglicherweise zu noch nicht richtig archivierten Dokumentenablagen bzw. auch Verlusten von Dokumenten gekommen sein¹¹⁷. Dies dürfte erwartungsgemäß auch zu einem Mangel an Transparenz über den Zustand der Infrastruktur in Bad Hersfeld beispielsweise anhand ursprünglicher Planungsunterlagen geführt haben, was nachfolgend auch die Bewertung erschwert haben und ursächlich für ausgebliebene rechtzeitige Erneuerungen und Investitionen in den vergangenen Jahrzehnten gewesen sein könnte. Das gilt unter anderem auch für gemäß Hessen Mobil offenbar nicht auffindbare Unterlagen und Dokumentationen zur ursprünglichen Errichtung des Bestandsbauwerks der Hochbrücke Peterstor der B324.

Um eine erforderliche Transparenz über den aktuellen Zustand der Verkehrsinfrastruktur zu schaffen bzw. wo möglich wiederherzustellen wurde bei einem gemeinsamen Termin der Fachbereiche Ordnungsdienste, Technische Verwaltung und Technische Dienste der Stadt Bad Hersfeld und der Unternehmensberatung Benz + Walter mit Hessen Mobil am 21.01.2022 die Gründung eines Kompetenzzentrums für Mobilität und Verkehr (KCMV) für Bad Hersfeld thematisiert. Ziel der gemeinsamen Aktivitäten im Rahmen des KCMV soll beispielsweise die Anpassung der Bad Hersfelder Verkehrsinfrastruktur an die gegenwärtigen und zukünftigen Bedarfe und Herausforderungen sowie deren fortwährende Instandhaltung sein. Hessen Mobil hat sich bereits zustimmend hinsichtlich einer Teilnahme positioniert.

Insbesondere am konkreten Fall der Hochbrücke Peterstor der B324 zeigt sich exemplarisch der Bedarf zur Identifizierung, Vereinbarung und Umsetzung optimaler Lösungen für die Kreisstadt über das gemeinsame KCMV in enger Abstimmung auch mit den zuständigen Baulast¹¹⁸- bzw.

¹¹⁵ Ab 1.1.2012 hieß die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung „Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement“. Die Umbenennung der Behörde war verbunden mit einer Strukturreform, die bisherige Ämterstruktur wurde durch eine Spartenorganisation abgelöst. Dadurch entfiel eine Ämter-Ebene. Der Betrieb wurde in die vier klassischen Sparten Planung, Bau, Verkehr und Betrieb gegliedert und zentral von Wiesbaden aus gesteuert. Elf der zwölf über Hessen verteilten Ämter für Straßen- und Verkehrswesen wurden in Standorte umgewandelt, das Amt in Frankfurt aufgelöst. Die Frankfurter Mitarbeiter wurden auf andere Standorte verteilt. Die elf Standorte erhielten ein eigenes Budget. Die Wiesbadener Zentrale mit ihren vier Spartenleitern setzt seitdem die Prioritäten und verteilt die Ressourcen. Vgl. [„Neue Struktur für hessische Straßenverwaltung“](#), Hans Riebsamen, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 26.12.2011.

¹¹⁶ Vgl. [„Hessen Mobil als Herausforderung für die archivische Überlieferungsbildung. Analysen und konzeptionelle Überlegungen für ein Archivierungsmodell der hessischen Staatsarchive zur Straßen- und Verkehrsverwaltung“](#), Klara Deecke, Marburg, 2013.

¹¹⁷ Vgl. Protokoll des Abstimmungstermins mit Hessen Mobil und der Kreisstadt Bad Hersfeld, 21.01.2022.

¹¹⁸ Bundesstraßen dienen dem überregionalen Verkehr. Baulastträger ist der Bund, in Hessen ist Hessen Mobil für die Planung verantwortlich. Aufgabe des Straßenbaulastträgers ist die Planung, Betrieb und den Unterhalt sowie der Bau von Straßen. Bei Gemeindestraßen ist die Gemeinde Baulastträger, bei Landesstraßen ist in den meisten Fällen das Land der Baulastträger. In Hessen nimmt diese Aufgabe Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement wahr. Für die Kreisstraßen und für alle Bundesstraßen übernimmt das Land Hessen im Auftrag von Kreis bzw. Bund die Baulast und damit den Unterhalt der Straßen. Zum Straßenunterhalt gehört auch, die von der Straßenverkehrsbehörde angeordneten Verkehrszeichen anzubringen und ggf. zu erneuern. Die Zuständigkeit im Einzelnen ergibt sich in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl und in der Klassifizierung der jeweiligen Straße und ist im Hessischen Straßengesetz sowie im Bundesfernstraßengesetz festgelegt. Vgl. [„Autobahnen und Bundesstraßen - Handlungsbedarf für eine leistungsfähige Infrastruktur“](#), Vereinigung der

Kostenträgern¹¹⁹. Nach Planungen der vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen beauftragten DEGES¹²⁰ soll die Hochbrücke Peterstor im Zeitraum 2025 – 2029 durch einen nahezu identischen Ersatzneubau ersetzt werden¹²¹. Allerdings kann das vorhandene Straßennetz in Bad Hersfeld die über das Stadtgebiet laufenden großen Verkehrsmengen während eines Rück- und Neubaus der Hochbrücke Peterstor der B 324 nicht ohne gravierende Auswirkungen aufnehmen. Die damit verbundene mehrjährige Großbaustelle wird sich erwartungsgemäß auf das gesamte Stadtgebiet auswirken und die lokalen Verkehrsprobleme noch deutlich verstärken bzw. regelmäßig und langanhaltend das komplette Erliegen des Verkehrs in Bad Hersfeld verursachen. Insbesondere auch, da es sich bei der Lage der Hochbrücke Peterstor mit der kreuzenden Bahntrasse um eine Innenstadtlage handelt, auch im Bewusstsein der DEGES¹²². Die Errichtung eines reinen Ersatzneubaus für das Bauwerk der Hochbrücke Peterstor würde zu einer Beibehaltung des Status Quo auf Basis der Planungen und der Anforderungen aus den fünfziger und sechziger Jahren des vorherigen Jahrhunderts führen, erwartungsgemäß zumindest für die kommenden 100 Jahre. Für weitere Erläuterungen wird auf Anlage B. „Analyse der historischen Verkehrsplanungen zur Hochbrücke Peterstor“ verwiesen. Bestehende Konfliktsituationen würden sich damit erwartungsgemäß noch deutlich weiter verschärfen sowie unter anderem heute geltende Standards für Lärm¹²³- und Umweltschutz für diesen Brückenbau nicht zum Tragen kommen.

Ursprünglich hatte Hessen Mobil die Vorplanungen zum Ersatz der Hochbrücke initiiert und hat bereits vor Planungsbeginn kommuniziert, dass die Aufwendungen für Rück- und Neubau mit allen Rampen und Straßenanschlüssen wirtschaftlicher als die Kosten für Wartung bzw. Sanierung bei Weiterbetrieb des jetzigen Bauwerks sei¹²⁴. Hier stellt sich die Frage, inwieweit dadurch auch bereits eine Vorfestlegung auf die Art und Gestaltung des Ersatzneubaus sowie das Planungsgebiet erfolgt ist. Die Hessen Mobil bereits für die Vorplanungsphase ersetzende DEGES hat in der Vor- und

hessischen Unternehmerverbände, Frankfurt 2021 und, [„Straßenbauaust Träger“](#), Straßenverkehr FAQ, in: Sicher unterwegs - Straßenverkehr in Hessen Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

¹¹⁹ Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege, die Auftragsverwaltung der Bundesstraßen liegt aber bei den Ländern. Vgl. [„Investitionsrahmenplan 2019 – 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes \(IRP\)“](#), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, 2020, S. 20 ff.

¹²⁰ Die Aufgabe der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH ist es nach eigener Darstellung seit 1991, Infrastrukturprojekte wirtschaftlich zu planen, kostengerecht zu steuern, die Baumaßnahmen abzunehmen, die Abrechnung sicherzustellen und die fertigen Bauwerke termingerecht und in hoher Qualität zu übergeben. Die DEGES agiere als Projektmanagementgesellschaft für die Umsetzung komplexer Verkehrsinfrastrukturprojekte und nehme dabei die Funktion als Bauherr und Hausherr (ohne hoheitliche Aufgaben) wahr. In einem komplexen und in sich vernetzten Projekt- und Qualitätsmanagement koordiniere, optimiere und kontrolliere die DEGES die Leistungen externer Unternehmen in den Bereichen Planung, Grunderwerb, Bauüberwachung und -durchführung sowie sonstiger ausgewählter Dienstleister. Vgl. [„Unternehmen“](#) sowie [„Profil“](#), DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH.

¹²¹ Vgl. [„Mega-Baustelle steht in Bad Hersfeld bevor: Neue Hochbrücke für rund 45 Millionen Euro“](#), Nadine Meier-Maaz, Hersfelder Zeitung, 01.09.2021.

¹²² Vgl. [„B 324: Ersatzneubau Hochbrücke Bad Hersfeld In Planung“](#), DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin.

¹²³ Straßenverkehrslärm als Folge eines hohen Mobilitätsbedürfnisses ist in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland allgegenwärtig. Der Schutz vor Straßenverkehrslärm spielt daher bereits bei der Planung wie auch beim Bau und dem Betrieb von Bundesautobahnen und Bundesstraßen eine immer wichtigere Rolle. Ziel im Rahmen der Straßenplanung ist es, die Betroffenen auf Grundlage der gesetzlichen, wirtschaftlichen und gestalterischen Rahmenbedingungen bestmöglich zu schützen. Entsprechend investiert der Bund in den Lärmschutz an Bundesfernstraßen – sowohl bei der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen als auch bei der Lärmvorsorge beim Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen. Vgl. [„Investitionsrahmenplan 2019 – 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes \(IRP\)“](#), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, 2020, S. 20.

¹²⁴ Gemäß dem regionalen Bevollmächtigter von Hessen Mobil, Peter Wöbbeking, gegenüber der Hersfelder Zeitung habe eine Machbarkeitsstudie ergeben, dass ein Neubau wirtschaftlicher sei, als die komplette Brücke im Stützbereich zu sanieren. Das bedeute nicht, dass die Hochbrücke marode sei oder das Befahren ein Sicherheitsrisiko darstelle, vielmehr ließen sich die gestiegenen Anforderungen an das Bauwerk durch einen Neubau kostengünstiger umsetzen als durch eine Erneuerung. Mit den umfangreichen Planungen dazu wurde demnach ab 2015 begonnen. Vgl. [„Hochbrücke muss neu gebaut werden“](#), Jan-Christoph Eisenberg, Hersfelder Zeitung, 04.08.2015 (aktualisiert: 05.08.2015).

Entwurfsplanung jedenfalls lediglich die bestehende Fläche des Bestandsbauwerk als Lösungsraum festgelegt und im Ergebnis nur die nahezu identische Wiedererrichtung des Bestandsbauwerks in Betracht gezogen. Ein umfassender Variantenvergleich unter Einbeziehung von für die Erhöhung der Lebensqualität in Bad Hersfeld erforderlichen Alternativlösungen wurde nicht durchgeführt, auf die Prüfung großräumiger Alternativen beispielsweise mit einer Ortsumgehung der B324¹²⁵ wurde vollständig verzichtet und bestehende Optionen zum Bestandsbauwerk wurden ohne hinreichende Betrachtungstiefe von einem Alternativenvergleich ausgeschlossen. Dieses Vorgehen entspricht allerdings nicht den von der DEGES selbst verfolgten Schritten eines Planungsverfahrens¹²⁶ und könnte auch darauf hindeuten, dass entgegen der eigentlichen Bauausführung und deren Vorbereitung Aufgaben der Vorplanung zumindest nicht zum Schwerpunkt des Leistungsspektrums der DEGES gehören¹²⁷. Für Hessen Mobil sind dagegen insbesondere auch inhaltlich umfassende und hinreichende Vorplanungsphasen bekannt, beispielsweise betreffend das Verfahren zum Ersatz des Brückenzuges Wetzlar der B 49¹²⁸. Insbesondere auch der Bund misst Ortsumgehungen eine sehr hohe Bedeutung zu und sieht Handlungsbedarf beim Bau, da Anwohner von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen oft stark durch Durchgangsverkehr belastet werden. Es ist daher das Ziel der Straßenplanung des Bundes, die Betroffenen auf Grundlage der gesetzlichen, wirtschaftlichen

¹²⁵ Obwohl selbst das heutige BMDV als Baulastträger auch der B324 klar und eindeutig den Handlungsbedarf für den Bau von Ortsumgehungen kommuniziert hat. Begründet wurde dies damit, dass Anwohner im Zuge von Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen durch Durchgangsverkehr oft stark belastet werden. Straßenverkehrslärm und Abgase sowie eine erhöhte Unfallgefahr sind die negativen Folgen und mindern die Lebensqualität der Menschen. Durch den Bau von Ortsumgehungen wird hier demnach wirksam und dauerhaft Abhilfe geschaffen werden. Die Menschen vor Ort werden vom Durchgangsverkehr entlastet und zugleich die Bundesstraßen als wichtige Verbindungsachsen gestärkt. Vgl. [„Investitionsrahmenplan 2019 – 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes \(IRP\)“](#), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, 2020, S. 18.

¹²⁶ In der Vorplanung geht es gemäß eigener Darstellung der DEGES darum, den künftigen Verlauf der Straße, der Brücke oder des Tunnels zu bestimmen. Dafür untersuchen die Planer verschiedene Varianten der möglichen Trasse in einem noch relativ großen Gebiet. Am Ende dieser Untersuchung zeigen sie auf, welche der Varianten die beste Lösung für das betroffene Umfeld darstellt. Diese wird dann ausgearbeitet. Dabei werden sämtliche Auswirkungen des künftigen Straßen-, Brücken- oder Tunnelverlaufs auf das Umfeld berücksichtigt. Umweltverträglichkeitsstudien ermitteln beispielsweise die Auswirkungen auf die Umwelt, Verkehrsstudien prognostizieren die Verbesserungen für den Verkehr. Auch Fragen nach der Finanzierung und Wirtschaftlichkeit spielen bei der Vorplanung eine Rolle. Schließlich werden alle Aspekte betrachtet und abgewogen und auf dieser Basis die so genannte Linienführung erarbeitet. Das Landesverkehrsministerium prüft anschließend sämtliche Stellungnahmen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens und bestimmt schließlich die in diesem Stadium grobe Trassenführung, also den Straßenverlauf. Dieser ist dann die Grundlage für alle öffentlichen Planungsträger und für die weitere Entwurfsbearbeitung. Vgl. [„Details zur Planung und Genehmigung von Bundesfernstraßen“](#), DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH.

¹²⁷ Der Tätigkeitsbereich der DEGES umfasst gemäß Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages die Aufgabenstellung und Investitionsplanung, die Budgetplanung, den Grunderwerb, die Vertragsabschlüsse für Planungs- und Bauarbeiten, die Baubetriebsplanung, die Baulenkung und die Erfolgskontrolle bei Verkehrsinfrastrukturprojekten. Bund und 12 Länder können als Gesellschafter mit der DEGES GmbH Dienstleistungsverträge schließen, um sie mit der Planung und/oder Baudurchführung von Straßenprojekten zu beauftragen. Es kann sich dabei um Bundesfernstraßenprojekte, aber auch um eigene Projekte der Länder handeln. Zur Erfüllung ihres Auftrags kann sie Planungs- und Ausführungsarbeiten unter Beachtung des Vergaberechts an andere Unternehmen vergeben. Dabei sind auch Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) möglich. Die Übertragung der Aufgaben an die DEGES ändert an der verfassungsrechtlichen Aufgabenwahrnehmung durch die Länder nichts. Denn die Straßenbauverwaltungen der Länder bedienen sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben der DEGES ohne dieser dabei hoheitliche Aufgaben oder Befugnisse zu übertragen. Die DEGES wurde von den zwölf Ländern bisher u. a. sowohl mit

Bundesfernstraßenprojekten in Auftragsverwaltung als auch mit eigenen Projekten in Landesverwaltung beauftragt. Vgl. [„Integration der DEGES in die Autobahn GmbH des Bundes - Verkehrsrechtliche und verfassungsrechtliche Aspekte“](#), Aktenzeichen: WD 3 - 3000 - 002/21; WD 5 - 3000 - 001/21, Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Berlin, 2021.

¹²⁸ Während für den Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor der B324 nach vorliegendem Kenntnisstand von der DEGES keine ausreichend tiefgehende bzw. großräumige Alternativenbetrachtung bzw. ein entsprechender Variantenvergleich vorgenommen wurde, entsprechen übliche Vorgehensweisen von Hessen Mobil wie beispielsweise beim Verfahren zum Ersatz der Hochstraße der B 49 in Wetzlar den Erfordernissen. Auf Grundlage weiträumiger Untersuchungen wurde dort eine Vielzahl an Alternativen in den Bewertungsprozess einbezogen und nicht wie in Bad Hersfeld bereits in der Vorprüfungsphase argumentativ durch die DEGES ausgeschlossen. Im Ergebnis erfolgt dort eine Verlegung der B 49 mit einer westlichen Umfahrung im Tunnel. Vgl. [„B 49 - Ersatz Brückenzug Wetzlar“](#), Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement.

und gestalterischen Rahmenbedingungen bestmöglich zu schützen. Entsprechend investiert der Bund in den Lärmschutz an Bundesfernstraßen, und zwar sowohl bei der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen als auch bei der Lärmvorsorge beim Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen¹²⁹. Visualisierungen ermittelter Möglichkeiten für Ortsumgehungen der B324 zusammen auch mit der B62 und finden sich in Anhang J.

Der fehlende Variantenvergleich bzw. die nicht erfolgte Einbeziehung relevanter Alternativen zum Bestandsbauwerk mit auch Einbeziehung großräumig am Stadtgebiet vorbeiführender Ortsumgehungen durch die DEGES ist auch deswegen besonders problematisch, da die Hochbrücke Peterstor der B324 ursächlich für die Führung sehr großer Verkehrsmengen direkt durch das Stadtgebiet ist¹³⁰. Über diese verkehrliche Hauptzufahrt werden sehr große Verkehrsmengen über unmittelbar durch die Kernstadt geführt, neben lokalen Quell- und Zielverkehren insbesondere Fern- und Schwerverkehre. Ab der sogenannten Picasso-Kreuzung vor der Hochbrücke in Bad Hersfeld verbindet die B324 auf einer Länge von insgesamt 13 Kilometern die B27¹³¹ mit der Anschlussstelle „Bad Hersfeld-West“¹³² an der A7. Zusammen mit dem Teilstück der B27 ab der Picasso-Kreuzung bis zur Anschlussstelle „Bad Hersfeld“ an der A4 besteht eine direkte Verbindung zwischen beiden Bad Hersfelder Autobahnanschlüssen. Nicht nur bei langen Staus oder Sperrungen auf den Autobahnen kommt dadurch der Verkehr in der Kreisstadt regelmäßig auch vollkommen zum Erliegen. Die Umfahrung des Kirchheimer Dreiecks¹³³ als Kreuzung der Autobahnen A4 und A7 über die Bundesstraßen B27 und B324 führt über das Teilstück der südlichen Wehneberger Straße auch direkt an der Kernstadt-Feuerwache der Freiwilligen Feuerwehr Bad Hersfeld¹³⁴ vorbei. Durch hohe Verkehrsbelastungen bzw. länger anhaltenden Verkehrsstillstand im Bereich der Zu- und Ausfahrt der Wache kam es schon bisher zu regelmäßigen Behinderungen bei Einsätzen. Nicht nur beim Ausrücken der Einsatzfahrzeuge, sondern im Einsatzfall auch der Zufahrt der freiwilligen Einsatzkräfte zur Wache. Die Freihaltung der

¹²⁹ Straßenverkehrslärm und Abgase sowie eine erhöhte Unfallgefahr sind die negativen Folgen und mindern die Lebensqualität der Menschen. Durch den Bau von Ortsumgehungen wird hier wirksam und dauerhaft Abhilfe geschaffen werden. Die Menschen vor Ort werden vom Durchgangsverkehr entlastet und zugleich die Bundesstraßen als wichtige Verbindungsachsen gestärkt. Straßenverkehrslärm als Folge eines hohen Mobilitätsbedürfnisses ist in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland allgegenwärtig. Der Schutz vor Straßenverkehrslärm spielt daher bereits bei der Planung wie auch beim Bau und dem Betrieb von Bundesautobahnen und Bundesstraßen eine immer wichtigere Rolle. Vgl. [„Investitionsrahmenplan 2019 – 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes \(IRP\)“](#), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, 2020, S. 18 ff.

¹³⁰ Über die „Picasso“-Kreuzung wird über die Hochbrücke von Süden kommend die B27 mit Zufahrt zur Anschlussstelle „Bad Hersfeld“ (A4) an die über den Stadtring verlaufende B324 angeschlossen (Frankfurter Straße). Über diese Kreuzung erfolgt auch der Anschluss des nördlichen Verlaufs der B27 aus Richtung Bebra bzw. Rotenburg (über die Umgehungsstraße). Dazu wird über die weiter südlich gelegene „Lomo“-Kreuzung (B 27/ B 62, hier betrieb das Mineralölunternehmen LOMO, Lorenz Mohr GmbH & Co. KG, eine Tankstelle mit Autohof) die nach Osten und Westen verlaufende B62 angeschlossen. Von Norden kommend verbindet die B324 über den Stadtring auch die Anschlussstelle „Bad Hersfeld-West“ (A7) mit der Hochbrücke Peterstor.

¹³¹ Die Bundesstraße 27 (Abkürzung: B 27) führt von Blankenburg im Harz über Göttingen, Fulda, Würzburg, Tauberbischofsheim, Mosbach, Heilbronn, Stuttgart, Tübingen, Balingen und Villingen-Schwenningen bis zur Schweizer Grenze bei Jestetten bzw. Lottstetten. Vgl. [„Bundesstraßenverzeichnis mit den Fern- und Nahzielen - BVERZ“](#), V 2.0 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, S. 46 f.

¹³² Vgl. [„Bundesstraßenverzeichnis mit den Fern- und Nahzielen - BVERZ“](#), V 2.0 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, S. 324.

¹³³ Das Kirchheimer Dreieck ist einer der ältesten und bedeutendsten Knotenpunkte im deutschen Autobahnnetz. Hier treffen sich die Autobahnen A 4 und A 7. Mit dem -nur wenige Kilometer entfernt liegenden Hattenbacher Dreieck stößt auch noch die A 5 hinzu. Aus Norddeutschland, über Göttingen und Kassel kommend, verbindet sich die A 7 als Hauptachse vor ihrem weiteren Verlauf über Fulda und Würzburg nach Süddeutschland, mit der Strecke Frankfurt am Main von Westen (A 5) in Richtung Erfurt und Dresden (A 4). Darüber hinaus ist der Weg über das Kirchheimer Dreieck auch die kürzeste Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der oberschlesischen Industriezone in Polen, deren Gütertausch seit 1990 stetig an Bedeutung gewinnt. Diese zentrale Lage in der Bundesrepublik unterstreicht die Wichtigkeit dieser Verzweigung. Über das Kirchheimer Dreieck fließen pro Tag rund 100.000 Kfz. Vgl. [„Kirchheimer Dreieck A 4 / A 7“](#), eAUTOBAHN, Kaarst und [„Umbau des Kirchheimer Dreiecks“](#), Die Autobahn GmbH des Bundes, Berlin.

¹³⁴ Vgl. [„Die Feuerwache in der Kernstadt“](#), Freiwillige Feuerwehr Bad Hersfeld.

Straßen rund um die Feuerwache ist für die unbedingte Einhaltung der Rettungsfristen und der Einsatzfähigkeit der Feuerwehr damit unabdingbar.

Über den nicht zur B324 gehörenden westlichen und südlichen Teil des Stadtrings verläuft die von Westen aus Richtung Kirchheim kommende Landesstraße¹³⁵ L3159¹³⁶. Von Süden kommend verbindet die Berliner Straße¹³⁷ mit Brückenbauwerken über die Fulda und die Bahntrasse auch die südlich der Kernstadt in West – Ost-Richtung laufende B62 mit dem Stadtring. Dasselbe gilt für das südlich entlang der B62 gelegene und in Richtung Johannesberg über die Europaallee erschlossene Gewerbegebiet Bingartes/ Hoechst¹³⁸ mit auf dem Gelände der ehemaligen Domäne Bingartes¹³⁹ heute ansässigen Logistik- und Produktionsunternehmen. sowie die Anbindung der parallel zum Stadtring verlaufenden Heinrich-von-Stephan-Straße mit dem 65.000 qm Gesamtfläche sowie 750 Parkplätze aufweisenden Einzelhandelsstandort auf dem Rechberg-Gelände. Auch diese Verkehre werden im Wesentlichen zur B324 geführt, das gilt auch für die Bedarfsumleitungen der Autobahnen A4 und A7¹⁴⁰.

Während ein Ersatzneubau für die Hochbrücke Peterstor der B324 erstmals 2015 öffentlich von Hessen Mobil thematisiert worden ist, wurden die Umsetzung der derzeit laufende Neuplanung für den Aus- und Neubau einer Schnellfahrstrecke als Eisenbahn-Gesamtprojekt Frankfurt – Erfurt bereits seit der Wiedervereinigung 1990 verfolgt. Mit der Einführung des Intercity-Express (ICE) in Deutschland 1991 war eine ICE-Schnellfahrstrecke das Ziel¹⁴¹. Während bereits seit 2013 die Trassenplanung zwischen Hanau und Fulda als Ausbau- und Neubaustrecke erfolgte¹⁴², begann die Ermittlung der genauen Streckenführung im Abschnitt Fulda – Gerstungen¹⁴³ in 2018. Während die Strecke Hanau – Fulda im Mai 2000 von der Deutschen Bahn für den Bundesverkehrswegeplan 2003 angemeldet und

¹³⁵ Landesstraßen sind Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend einem über das Gebiet eines Kreises hinausgehenden Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Vgl. [§ 3 Abs. 1 Hessisches Straßengesetz \(HStrG\)](#) in der Fassung vom 8. Juni 2003.

¹³⁶ Die L3159 bindet die B454 in Kirchheim über Reckerode, Bad Hersfeld West (– Abzweig zur B324), Bad Hersfeld Mitte – B324 – an die B324 in Bad Hersfeld Nord an. Von der Anschlussstelle Kirchheim der A7 fließen sowohl über die B454 und die 3159 sowie die B454 und die B62 Verkehre über Bad Hersfeld. Weiterhin werden auf der L3159 über den Stadtring laufende Verkehre von der B454 aus Richtung Kirchheim (Meisebacher Straße) sowie zur B27 in Richtung Bebra bzw. Rotenburg a.d. Fulda (Friedloser Straße) laufende Verkehre geführt.

¹³⁷ Die Berliner Straße ist zwar als Stadt- bzw. Gemeindestraße eingestuft, führt aber entgegen dieser Einstufung (vgl. [§ 3 Abs. 1 HStrG](#)) nicht vorwiegend den innerhalb einer Gemeinde oder durch den nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden verursachten Verkehr bzw. dient nicht primär dem weiteren Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege. Stattdessen bestimmen vor allem die Anbindung an die B62 sowie die gewerblichen Verkehre des Industriegebietes Bingartes bzw. des Rechberg-Geländes deren Nutzung.

¹³⁸ Vgl. [Bebauungsplan Bad Hersfeld](#), Nr. 8.2, Bingartes/Hoechst Teil 1_000 und 2_000.

¹³⁹ Vor den Toren von Bad Hersfeld befand sich am Fuße des Johannesberges ein malerisches Bauensemble, idyllisch in seiner Lage und beeindruckend in der Art seiner Anlage: die ehemalige Domäne Bingartes. Das Herrenhaus, ein prächtiger aus dem Jahr 1744 stammender Fachwerkbau, wurde 1967 im Rahmen einer Werksfeuerwehrrückbau angezündet und verichtet. Bingartes war ursprünglich ein Klosterhof der Reichsabtei. Abt Heinrich von Biengarten hatte ihn im Mittelalter gegründet. Nach der Säkularisierung der Reichsabtei (1648) wurde Bingartes zu einer landgräflichen Meierei, später zu einer Domäne. Vgl. [„Verschwunden: Malerisches Landgut“](#), Mückenstürmer Zeitung, 3. Sonderveröffentlichung der Hersfelder Zeitung, 2018, S. 6 und [„Bingartes, Landkreis Hersfeld-Rotenburg“](#), in: Historisches Ortslexikon, Stand: 2.7.2019.

¹⁴⁰ A4, Fahrtrichtung Kirchheimer Dreieck – Eisenach (U 75: AS Kirchheim – B 454 – Niederaula – B 62 – Beiershausen – B 62 – Asbach – B 62 – Bad Hersfeld – B 27 – AS Bad Hersfeld, U 77: AS Bad Hersfeld – B 27 – Bad Hersfeld – B 62 – Sorga – B 62 – AS Friedewald, U 80: AS Friedewald – B 62 – Sorga – B 62 – Bad Hersfeld – B 27 – AS Bad Hersfeld, U 82: AS Bad Hersfeld – B 27 – Bad Hersfeld – B 62 – Asbach – B 62 – Niederaula – B 454 – AS Kirchheim (A 7) beide Rampen); A7, Fahrtrichtung Hannover - Würzburg (U 12/ Lkw: AS Bad Hersfeld-West – B 324 – Obergeis – B 324 – Bad Hersfeld – B 62 – Asbach – B 62 – Beiershausen – B 62 – Niederaula – B 454 – Kirchheim – AS Kirchheim); A7, Fahrtrichtung Würzburg - Hannover (U 33: AS Kirchheim – B 454 – Niederaula – B 62 – Beiershausen – B 62 – Asbach – B 62 – Bad Hersfeld – B 324 – Obergeis – B 324 – AS Bad Hersfeld West). Vgl. [„Bedarfsumleitungen für den Autobahnverkehr“](#), Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement - BV 2 -, Wiesbaden, 2022.

¹⁴¹ Vgl. [„ICE 1: Der Wegweiser“](#), DB Fernverkehr AG.

¹⁴² Vgl. [„Die Ausbau- und Neubaustrecke im Überblick“](#), DB Netz AG zur Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda, Frankfurt.

¹⁴³ Vgl. [„Bahnprojekt Fulda–Gerstungen“](#), Website Bahnprojekt Fulda–Gerstungen, DB Netz AG.

vom Land Hessen in den Landesentwicklungsplan aufgenommen wurde¹⁴⁴, wurde die Strecke Hanau – Würzburg/ Fulda – Erfurt mit einem Korridor Wildeck/ Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim/ Langenschwarz seit August 2016 als „Vordringlicher Bedarf“¹⁴⁵ zum Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030¹⁴⁶. Damit war auch für die Planung des Ersatzes der die Bahnstrecke überspannenden und ursprünglich nur für die Beseitigung eines ebenerdigen, beschränkten Bahnübergangs errichteten Hochbrücke Peterstor bereits langfristig klar, dass ein zukünftiger Kreuzungsbereich aus Bundesstraße und Bahnstrecke¹⁴⁷ eng aufeinander abzustimmen ist. Insbesondere da es sich um eine Kreuzung dieser beiden bedeutenden Verkehrswege handelt, das auch nach Einschätzung von Experten wegen des zeitlichen Zusammenfalls von Erneuerungs- und Neubaumaßnahmen auf allen Ebenen in seiner Gesamtheit hätte betrachtet und entsprechend geplant werden müssen¹⁴⁸.

Der zeitliche Zusammenfall der Planung der ICE-Neubaustrecke durch Bad Hersfeld mit der Notwendigkeit der Errichtung eines Ersatzbauwerks für die die Bahnführung kreuzende Hochbrücke Peterstor der B324 hätte bereits seit langen Jahren ein völliges Neudenken der damit zusammenhängenden Straßenführungen und mithin die Option für Umgestaltungen der betroffenen Führungen der Verkehrsträger Schiene und Straße durch Bad Hersfeld inklusive der Gestaltung der Bahnhofslösung ermöglicht. Beispielsweise als separate, aber aufeinander optimiert abgestimmte Bauwerke, als zusammenhängendes und ganzheitliches Kreuzungsbauwerk auch unter Einbeziehung des Bahnhofs bzw. einer Entflechtung der Verkehrswege mit einer Ortsumgehung der B324 etc. Beim 11. Beteiligungsforum zum Projekt Fulda-Gerstungen am 14.03.2022 wurde mit Verkündung der Trassenvariante „pink“ als Vorzugs- bzw. Antragsvariante von der DB Netz AG im Rahmen der Vorplanung festgelegt, dass der Fernverkehrshalt der neuen ICE-Schnellfahrtrasse auch zukünftig am Bestandshalt des Bahnhofs Bad Hersfeld liegen wird¹⁴⁹. Die Führung dieser Trassenvariante entspricht neben

¹⁴⁴ Vgl. „Bahn räumt der Umwelt die Vorfahrt ein“, Frankfurter Rundschau, 21.11.2000.

¹⁴⁵ Die Bedeutung ist, dass nunmehr faktisch ein vordringlicher und nicht mehr nur potenzieller Bedarf besteht. Der Vordringliche Bedarf bedeutet einen uneingeschränkten Planungsauftrag. Das heißt, für diese Projekte liegt das Planungsrecht vor und Linienplanung, Raumordnungsverfahren, Linienbestimmung/ -festlegung, Entwurfsplanung, Planfeststellung und Bauvorbereitung können eingeleitet bzw. weitergeführt werden. Vgl. [„Potenzieller Bedarf für Schienenwegeinfrastrukturvorhaben in der Bundesverkehrswegeplanung“](#), Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 086/17, 2017 und [„Bedarfsplanung“](#), Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover.

¹⁴⁶ Vgl. [„Bundesverkehrswegeplan 2030“](#), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2016, S. 161.

¹⁴⁷ Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen liegen gemäß EKRg unter anderem vor, wenn der Verkehrsweg einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn eine öffentliche Straße wie Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen kreuzt (§ 1 EKRg). Kreuzungen im oben genannten Sinne können entweder höhengleich als Bahnübergänge, § 1 Abs. 2 1. Alternative, oder nicht höhengleich als Überführungen, § 1 Abs. 2 2. Alternative, ausgeführt sein. Beteiligte an solchen Kreuzungen sind die Träger der Baulast der kreuzenden Verkehrswege, § 1 Abs. 6 EKRg. Vgl. [„Kreuzungen“](#), Verwaltungsrecht-Ratgeber, Gauting und [„Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 \(BGBl. I S. 337\), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 \(BGBl. I S. 1221\) geändert worden ist“](#), Stand: Neugefasst durch Bek. v. 21.3.1971 I 337, zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 31.5.2021.

¹⁴⁸ Unter anderem bestätigt von Herrn Dr. Christoph Gramowski Schrey & Veit GmbH Berlin im Rahmen der Innotrans 2022 auf dem Berliner Messegelände. Treffen mehrere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nach § 78 I VwVfG nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, und ist mindestens eines der Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt, so findet für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt. Es muss sich um selbstständige Vorhaben handeln, die räumlich in einem nicht trennbaren Zusammenhang stehen und die Gemeinsamkeiten aufweisen, die eine einheitliche Sachentscheidung für die gemeinsamen Teile des Bauvorhabens notwendig erscheinen lassen. In diesen Fällen wird für die Bauvorhaben oder deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Dabei umfasst die von § 78 VwVfG ausgelöste Konzentrationswirkung nicht nur den Überschneidungsbereich der Bauvorhaben, sondern die Vorhaben in ihrer gesamten räumlichen Ausdehnung, mit der sie vom jeweiligen Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht worden sind. Vgl. [„Kreuzungen von Verkehrswegen“](#), Von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. Bernhard Stüer (Münster/Osnabrück) und Rechtsanwalt Dr. Stefan Rude (Berlin).

¹⁴⁹ Die neue Bahnstrecke (28 Kilometer Tunnel, 2 Kilometer Brücken, 11 Kilometer freie Strecke, 41 Kilometer Gesamtstrecke) verlässt die Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg bei Langenschwarz und verläuft im Tunnel nach Bad Hersfeld. Danach weiter im Tunnel bis Ronshausen. Hier fädelt sie östlich der Gemeinde auf die bestehende Strecke Richtung Erfurt ein. Im Vergleich aller vier Varianten schneidet die Vorzugsvariante (Variante pink) mit dem höchsten Reisendenpotenzial und

der Erfüllung der Auswahlanforderungen auch den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans sowie den Interessen der Kreisstadt Bad Hersfeld. Gemäß der DB Netz AG ging es bei der Bestimmung der ICE-Schnellfahrtrasse nicht um die preiswerteste Variante, sondern um die bestmögliche und rechtssicherste Streckenführung¹⁵⁰. Da sowohl die Führung der ICE-Neubaustrecke wie die Hochbrücke mit der über diese laufenden Bundesstraße in die übergeordnete Zuständigkeit und schlussendlich auch Finanzierung durch den Bund bzw. das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) bzw. fällt, ergibt sich damit insgesamt die einmalige Gelegenheit einer völligen Neuplanung und innovativen Lösungsfindung für eine ingenieurtechnische Meisterleistung mit weltweitem Leuchtturmcharakter auch für die deutsche Bauindustrie. Im Interesse der Bundesrepublik Deutschland bzw. des BMDV sowie der DB Netze und dem HMWEVW bzw. Hessen Mobil auch zur Setzung neuer Standards zur Erhöhung der Akzeptanz für den Bahnverkehr in Kombination auch mit dem (Fern-)Straßenverkehr in Siedlungsgebieten im 21. Jahrhundert.

Da die ICE-Neubaustrecke in der vorherrschenden Mittelgebirgslandschaft ohnehin weitgehend im Tunnel geführt werden muss (28 von 41 Kilometern Gesamtlänge bzw. ca. 70 %) ¹⁵¹, ist im Stadtgebiet von Bad Hersfeld grundsätzlich auch eine weitgehende Führung der Bahnstrecke im Tunnel, im Trog bzw. in einer Kombination daraus denkbar¹⁵². Um auch neue Flächen für die Stadtentwicklung zu gewinnen sowie den Lärmschutz zu optimieren kann auch die Abdeckung von im Trog geführten Bahngleisen und Bahnsteigen eine sinnvolle Option sein. Das könnte auch für unterirdisch bzw. im Trog errichtende Bahnsteige am Bahnhof von Bad Hersfeld gelten. Damit verbunden wäre auch die Rückgewinnung der Flächen des seit dem Mittelalter bestehenden Stadtteils Neustadt, der für die Errichtung der Hochbrücke Peterstor und deren weitläufigen Rampen nahezu vollständig zurückgebaut werden musste. Neben der Aufhebung bzw. Reduzierung der Trennwirkung der Bahntrasse auf das Stadtgebiet seit 1866 könnte deren siedlungsgerechte Führung im Trog bzw. Tunnel und unter Heranziehung des Stands der Bautechnik im 21. Jahrhundert die Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene deutlich stärken. Eine solche Lösung würde auch die Errichtung von nach den aktuellen Lärmschutzstandards ca. 6 m hohen Lärmschutzwänden durch Bad Hersfeld zu vermeiden helfen und damit auch

wirtschaftlich am besten ab. Mit dem Fernverkehrshalt im bestehenden Bahnhof in Bad Hersfeld wird dieser aufgewertet. Er ist gut angebunden und die direkte Anbindung an die Neubaustrecke weist ein hohes Reisendenpotenzial auf. Zusammen mit den kürzeren Fahrzeiten in die Metropolen Frankfurt und Berlin stärkt und steigert dies die Attraktivität der Landkreise Hersfeld-Rotenburg und Fulda. Vgl. „[Streckenverlauf steht fest](#)“, Infoblatt, DB Netz AG (Herausgeber), Bahnprojekt Fulda-Gerstungen, Frankfurt, Stand März 2022 und „[Die Vorzugsvariante im Überblick](#)“, DB Netz AG.

¹⁵⁰ „Es geht beim Bau [...] nicht um die preiswerteste Variante, sondern um die bestmögliche und rechtssicherste Streckenführung“, erläutert Gerd Bolte, bei der Bahn zuständig für Großprojekte in Hessen. Als Bewertungskriterien nennt er zuvorderst Schutz von Mensch und Umwelt, gefolgt von Verkehrsbedingungen wie Fahrtzeit, Kapazität und einem ICE-Haltepunkt. Erst dann folge die Kosten-Nutzen-Abwägung. Anhand dieser Kriterien werden dann nach und nach einzelne Trassenvarianten „abgeschichtet“. Vgl. „[Schnellbahnlinie Fulda-Gerstungen: Bahn plant mit teuren Tunneln](#)“, Clemens Herwig, Hersfelder Zeitung, 24.09.2020.

¹⁵¹ Alle möglichen Varianten würden „einen erheblichen Tunnelanteil“ haben werden, was der hügeligen Mittelgebirgslage geschuldet sei, so die Planer des Projekts Fulda-Gerstungen. Tunnel sind allerdings teuer: Die Bahn beziffert die Kosten für einen Meter Tunnelbau auf 20 000 bis 60 000 Euro, je nach den geologischen Gegebenheiten. Gemäß dem Leiter der Infrastrukturprojekte Region Mitte, Gerd-Dietrich Bolte, hatte die Variante „pink“ allerdings einen deutlichen Kostenvorteil von ca. € 600 Millionen gegenüber der zweitplatzierten Variante „türkis“ mit deutlich mehr Tunnelanteil (Anmerkung: ca. 10 % bzw. 4 km mehr, siehe auch nachfolgende Fußnote). Hohe Tunnelanteile würden durch die siedlungsferne Streckenführung auch geringere Umwelteinwirkungen und Lärmbelastigungen bedeuten. Die Gesamtkosten für das Projekt Fulda-Gerstungen lägen bei € 4 Mrd. Vgl. „[Schnellbahnlinie Fulda-Gerstungen: Bahn plant mit teuren Tunneln](#)“, Clemens Herwig, Hersfelder Zeitung, 24.09.2020 und „[Langenschwarz–Bad Hersfeld–Ronshausen - Variante pink](#)“, DB Netz AG, Frankfurt, Stand Februar 2022 sowie „[Neue ICE-Trasse führt über den Bahnhof Hersfeld – „Pink“ gewinnt](#)“, Osthessen-Zeitung.de, 12.03.2022.

¹⁵² Die Streckenführung der zweitplatzierten Variante „türkis“ hätte eine noch deutlich weitergehende Führung im Tunnel aufgewiesen (32 von 41 Kilometern Gesamtlänge bzw. ca. 80 %). Ein Beispiel für die Führung einer Bahnstrecke im Tunnel im Stadtgebiet sind aktuell die Planungen zum Tunnel Offenburg der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel im Planfeststellungsabschnitt 7.1. Vgl. „[Langenschwarz–Unterhaun–Ronshausen - Variante - türkis](#)“, Infosheet, Stand Februar 2022; „[Der längste Tunnel im Großprojekt](#)“, und „[Planfeststellungsabschnitt 7.1 Appenweier–Hohberg](#)“, Broschüre Planfeststellungsabschnitt 7.1 (Appenweier–Kenzingen), Stand Juli 2022. Jeweils DB Netz AG, Frankfurt.

die weitere und noch tiefere Zerschneidung des Stadtgebietes beidseitig entlang der gesamten Bahntrasse verhindern. Damit würde auch ein deutlicher Impuls für die Stadtentwicklung und das wirtschaftliche Wachstum von Bad Hersfeld gesetzt werden, der sich nicht zuletzt auch zugunsten der Nutzung des ICE-Halts auswirken würde.

Die Trassenführung der ausgewählten Variante „pink“ der ICE-Schnellfahrstrecke durch Bad Hersfeld kann unter Anpassung des Höhenniveaus ansonsten uneingeschränkt beibehalten werden. Dazu werden sich die ohnehin erforderlichen Baustelleneinrichtungen für das Gesamtprojekt Fulda-Gerstungen mit allen Baumaßnahmen erwartungsgemäß deutlich dämpfend auf die zusätzlichen Kosten einer Trog- bzw. Tunnelführung durch Bad Hersfeld auswirken, auch da unter anderem erforderliche Spezialbaumaschinen bereits vor Ort verfügbar sein werden. Mit einer Tunnelführung der Bahntrasse durch Bad Hersfeld wäre dann ein Ersatzneubau in der Dimensionierung der Hochbrücke der B324 nicht mehr notwendig und die Frankfurter Straße könnte stattdessen im besten Fall wieder ebenerdig zur Innenstadt geführt werden. Im Fall einer nur teilweise tieferen Führung der Bahntrasse im Trog wäre auch ein flacheres Brückenbauwerk mit deutlich geringerer Durchfahrts Höhe denkbar, das auch eine weniger starke Dominanz auf das mittelalterliche Stadtbild bzw. die Silhouette der Kernstadt Bad Hersfelds ausüben würde. Eine enge Koordinierung dieser beiden sich kreuzenden Bauprojekte bietet daher die große Chance zur Neuausrichtung der Verkehrsinfrastruktur in Bad Hersfeld, anstelle diese unverändert durch zwei erwartungsgemäß zumindest auf die kommenden 100 Jahre ausgelegten Projekte mit allen Auswirkungen zementieren zu lassen¹⁵³.

Für die Errichtung eines Ersatzbaus für die Hochbrücke Peterstor bedarf es unabhängig oder im Zusammenhang der Höhe der Führung der Bahntrasse allerdings ohnehin eines umfassenden Verkehrskonzepts, um dem drohenden Verkehrsinfarkt in der Kreisstadt Bad Hersfeld sowohl in den Bauphasen wie auch darüber hinaus entgegenwirken zu können. In das Bau-Verkehrskonzept sind auch weitere Planungen der Kreisstadt Bad Hersfeld mit auch in diesem Zeitraum negativen verkehrlichen Auswirkungen einzubeziehen, wie z.B. die Quartierplanungen der Antoniengasse sowie des Wever-Geländes in Verbindung mit der Erweiterung des Klinikums Bad Hersfeld, dessen Zufahrt über den an das Wever-Gelände angrenzenden Seilerweg verläuft. Ein reines Bau-Verkehrskonzept oder eine dauerhafte Gesamt-Verkehrskonzeption zumindest für den Großraum Bad Hersfeld bedarf allerdings der Abstimmung mit allen zuständigen Stellen auf Bundes-, Landes- und Kreisebene. In diesem Zusammenhang war die für den Hessentag 2019 umgesetzte Lösung ein reines Veranstaltungskonzept auf Grundlage einer einmaligen Sondersituation ohne Übertragbarkeit auf eine dauerhafte Gesamtlösung, auch wegen Aufgaben und Bedeutung der Bundesfernstraßen.

Wegen der Durchgangsverkehre anziehenden Anschlussstellen „Bad Hersfeld“ der A4 und „Bad Hersfeld-West“ der A7 bedarf es im Optimalfall weiträumiger Umfahrungslösungen des Stadtgebietes.

¹⁵³ Jens Bergmann, Vorstand Infrastruktur und -projekte der DB Netz AG, teilte das Ergebnis des Beteiligungsforums im Rahmen einer Pressekonferenz mit. Die Strecke sei in der Summe die beste Variante gewesen und sei für die Region ein großer Schritt nach vorne. Erfreut über die Entscheidung war auch der Hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Tarek Al-Wazir. „Wir brauchen mehr Schienen und Alternativen zum Flug- und Autoverkehr. Mit der neuen Trasse können wir nicht nur einen schnelleren Fern-, sondern auch Nahverkehr erreichen“, so der Minister. Das Projekt sei eine Investition in die Zukunft und werde für die nächsten Jahrhunderte gebaut. „Mit der Variante ‚Pink‘ werden auf den regulären Strecken mehr Kapazitäten frei, zudem können auf der neuen Strecke mehr Güterwägen fahren. Gleichzeitig entstehen deutliche Zeitersparnisse. Am wichtigsten ist jedoch, dass wir in Zukunft für den Umwelt- und Klimaschutz gute Trassen brauchen werden“. Dazu lässt sich Stahlbeton für Brücken künftig besser gegen eindringende Feuchtigkeit schützen. Forscher der Washington State University (WSU) haben eine Versiegelung aus nanometergroßen Partikeln entwickelt, die die Poren des Betons verschließt, so dass weniger Feuchtigkeit und Salz eindringen kann - das sind die ärgsten Feinde von Beton. Die neuartige Versiegelung der WSU-Forscher soll die Wasserabweisung um 75% verbessern und das Eindringen von Salz um 44% reduzieren - wie Laborversuche ergeben haben. Auch bereits existierende Brücken und andere Bauwerke könnten, wenn sie noch keine großen Schäden aufweisen, behandelt werden, so dass sich die Lebensdauer verlängert. Vgl. [„Neue ICE-Trasse führt über den Bahnhof Hersfeld – ‚Pink‘ gewinnt“](#), Osthessen-Zeitung.de, 12.03.2022 und [„Stahlbetonbrücken mit Nano-Versiegelung haltbarer“](#), Wolfgang Kempkens, presstext.redaktion, 18.02.2022.

Auch, da bestehende Autobahnbedarfsumleitungen sowie die Erweiterung der A 4 bei Bad Hersfeld in Kombination mit fortwährenden Baustellen am Kirchheimer Dreieck erwartungsgemäß zunehmende Verkehrsmengen über das Stadtgebiet laufen werden. Umleitungen über die Sondershäuser Straße zur B27 oder die Berliner Straße B62 zur müssten in diesem Zusammenhang hinsichtlich der bestehenden bzw. erforderlichen Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte geprüft werden.

Um insbesondere Fern- und Schwerverkehre langfristig aus dem Gebiet der Kernstadt heraushalten zu können, bedarf es der Umsetzung einer Ortsumgehung der B324. Eine Umgehungsstraße würde als zusätzlichen Effekt erwartungsgemäß den Stadtring in seiner heutigen Dimensionierung nicht mehr erforderlich machen und es ermöglichen, die städtebauliche Trennwirkung der Schneise des Stadtrings zu reduzieren. Damit würden auch bessere Querungsmöglichkeiten erreichbar und die bisherige Barrierewirkung insbesondere zugunsten des Fuß- und Radverkehrs reduziert und deren Attraktivität im Stadtgebiet deutlich gesteigert werden. In der Folge abnehmende Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet würden dazu positive Effekte auf Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie auch Treibhausgasemissionen mit sich bringen und dazu die Unfallwahrscheinlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer senken. Auch die Konfliktsituationen an der Wache der Freiwilligen Feuerwehr von Bad Hersfeld an der Wehneberger Straße können insbesondere durch eine Ortsumgehung der B324 und eine Verringerung der Verkehrsmengen auf dem Stadtring bzw. der Kernstadt gelöst werden.

Eine sofortige Lösung für die Abwicklung der Verkehrsmengen insbesondere auch während der Zeit des Ersatzneubaus der Hochbrücke Peterstor der B324 sowie der sonstigen Engpass- und Baustellen ermöglicht ein adaptives proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement mit auf der Basis eines Verkehrsleitrechners mit Steuerung unter anderem über die Lichtsignalanlagen in Echtzeit (Latenzzeit ≤ 1 Sekunde). Die sukzessive Umsetzung eines solchen digitalen Verkehrsmanagements bedarf allerdings der Erneuerung der nicht steuerbaren Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet sowie der Montage von Feldgeräten wie Sensoren und Kamerasystemen zur Situationserfassung, um den Verkehr über optimierte Umleitungstrecken innerhalb des Stadtgebiets bereits frühzeitig bedarfsgerecht steuern zu können.

4. Rahmen- und Zielsetzung („SOLL“)

Auf Basis der Ergebnisse der Analysephase des Masterplanprozesses wurden mittels der drei Schwerpunkte und deren Schnittmengen Handlungsfelder für das Mobilitätsleitbild gebildet. Damit wurde die Überleitung von der detailorientierten Bestandsaufnahme und Analyse hin zur konkreten Entwicklung von Leitlinien für die Entwicklung der städtischen Mobilität ermöglicht.

Grundlage für die Bildung der Leitlinien bilden dabei insbesondere die Ergebnisse des „SOLL“-Workshops des Beteiligungsprozesses mit den Expertenvorträgen, den Ergebnissen der Arbeitsgruppen sowie dem schriftlichen Feedback der Workshopteilnehmer. Darüber hinaus bilden aktuelle lokale, nationale und internationale Trends- und Entwicklungen in den Bereichen Mobilität und Verkehr in der Kreisstadt, der aktuelle Stand der Technik und die in der „IST“-Analyse identifizierten Konflikt- und Problembereiche in der Kreisstadt Bad Hersfeld wesentliche Bestandteile bei der Leitlinienidentifikation.

Insbesondere während des „SOLL“-Workshops aber auch bereits während des „IST“-Workshops wurde der Zustand in der Kreisstadt Bad Hersfeld während des Hessentages 2019 bezogen auf die verkehrliche Situation und verfügbaren Mobilitätsoptionen als „Traum-Zustand“ für Bad Hersfeld beschrieben. Wesentliche Bestandteile der Verkehrskonzeption wurden daher im weiteren Prozess berücksichtigt. Hierzu zählen:

- Eine sekundäre Führung der Autobahnbedarfsumleitungen außerhalb des Stadtgebietes der Kreisstadt.

- Schaffung von Parkplätzen außerhalb der Kernstadt, um die Einfahrten in die Kernstadt zu reduzieren. Über Shuttle-Busse soll die Erreichbarkeit der Kernstadt ermöglicht werden, dazu
 - Schaffung von attraktiven Fußwegen in die Kernstadt/ Innenstadt.
 - Schaffung von weiteren Mobilitätsangeboten (z.B. Mikromobilität).
- Eine vollständige Sperrung von Straßen zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger wie auch während des Hessentags kann langfristig nicht umgesetzt werden. Erweiterungen der Fußgängerzone sowie die Sperrung bestimmter Bereiche bzw. Straßen für Fahrzeuggruppen zu bestimmten Uhrzeiten werden berücksichtigt.
- Durchfahrtsverbot für LKW > 3,5t.
- Für Durchgangsverkehre werden für alle relevanten Richtungen alternative Routen angegeben.
- Verdichtung des SPNV auf einen 30-Minuten Takt.
- Anpassung des ÖPNV durch Änderungen der Linienführungen bzw. Haltestellen, verdichteter Taktung und längeren Verkehrszeiten.
- Einrichtung verschiedener Parkzonen, um den berechtigten Anwohnerverkehr zu gewährleisten bzw. zu regeln und zum anderen den Parksuchverkehr von Besuchern in Wohngebieten entgegenzuwirken.
- Einrichtung bedarfsorientierter Mobilitätsangebote, wie Ride-Hailing oder On-Demand-Lösungen.
- Einrichtung besonderer Mobilitätsservices für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen.

Für eine weitere Reduzierung oder gar der vollständige Sperrung der Innenstadt für den motorisierten Verkehr mit Ausnahme der Parkhäuser können darüber hinaus folgende Maßnahmen des Hessentags in angepasster Form einbezogen werden:

- Sonderregelungen für die Einfahrt in die Parkhäuser, insbesondere für Dauerparker. Für den Radverkehr werden gesonderte Abstellflächen mit Innenstadtnähe errichtet.
- Verkehrliche Sonderregelungen für den Marktplatz.

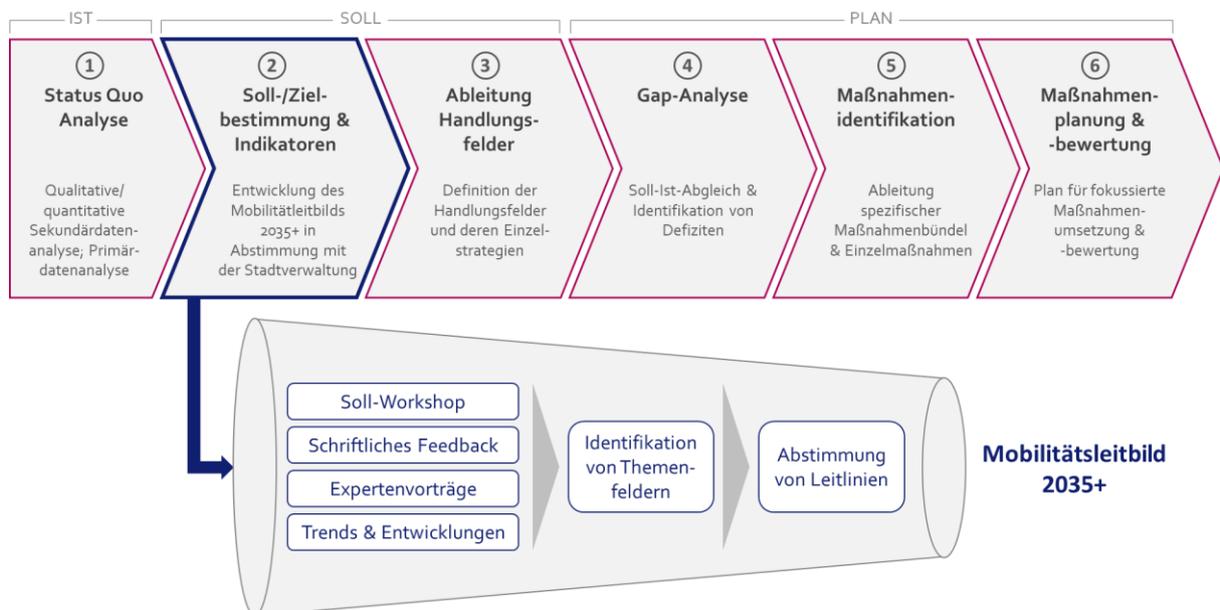


Abbildung 11: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld, eigene Darstellung

4.1. Herausforderungen der zukünftigen Entwicklung

Leitbilder¹⁵⁴ entwickeln sich im Zusammenspiel zwischen dem Wandel der Wertvorstellungen der Gesellschaft und dem jeweiligen Stand der Wissenschaft bzw. der Entwicklung der technischen Machbarkeiten beständig weiter. Leitbildwandlungen finden dabei zumeist erst sukzessive Niederschlag im konkreten gesellschaftlichen Handeln und angesichts der Persistenz bestehender Strukturen erst zuletzt in der baulichen Realität.

Das in den ersten Jahrzehnten nach 1945 vorherrschende Leitbild der „autogerechten Stadt“, das in Bad Hersfeld für eine Stadt dieser Größe vergleichsweise prägend war, führte aufgrund des damals angenommenen hohen Platzbedarfs des motorisierten Individualverkehrs zu einem massiven Rückbau bzw. zu einer Umnutzung von ehemals multifunktionalen öffentlichen Plätzen sowie zum vollständigen Abriss von (historischen) Gebäuden. Resultat dieser Entwicklung sind auch deutliche baulich-funktionale Brüche innerhalb der historischen Stadtstruktur (insbesondere zwischen Altstadt und Vorstädten). Trotz der schon vor längerer Zeit erfolgten Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt (zumindest in der extremen Variante der Nachkriegszeit), spiegeln sich die Maßnahmen der 1960er und 1970er Jahre weiterhin deutlich in der bestehenden Verkehrs- und Stadtinfrastruktur und damit im Stadtbild von Bad Hersfeld wider. Der laufende Leitbildwandel hin zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit einer stärkeren Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr hat bislang noch kaum eine bauliche Umsetzung erfahren.

Dieses Leitbild für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität einer modernen und sowohl klimagerechten wie mobilen Stadtgesellschaft im 21. Jahrhundert (nachstehend: „Mobilitätsleitbild“) ist nicht mehr vorrangig auf den Automobilverkehr ausgerichtet, sondern reflektiert vielmehr auch

- die zunehmende Verflechtung individueller Mobilitätsketten mit dem Ziel der Reduzierung des Ressourcenverbrauchs,
- weiterentwickelte oder neue öffentliche (sowohl linienbasierte wie bzw. bedarfsorientierte) Mobilitätsangebote sowie vor allem auch
- eine lebenswerte Stadtstruktur, die durch Wiedergewinnung bzw. Neuschaffung maßstäblicher und nutzungsvielfältiger Stadträume auch die alltäglichen Mobilitätsanforderungen reduziert bzw. stadtverträglicher gestaltet.

Dazu führt auch in Bad Hersfeld das zunehmende Bewusstsein für Klima- und Umweltschutz, Nachhaltigkeit sowie gesamtgesellschaftlichen Zusammenhalt zu einem Wandel des Mobilitätsverhaltens. Auch in der Kreisstadt zeigt sich die grundsätzliche Tendenz von Bewohnerinnen und Bewohnern zu einer wachsenden Orientierung an einem umfassenderen Verständnis von Lebensqualität und somit in Richtung des Leitbildes der „lebenswerten Stadt“^{155 156}.

¹⁵⁴ Ein Leitbild stellt eine leitende Vorstellung oder deren Verkörperung; Ideal, Vorbild dar und somit ein erstrebenswertes Ideal[bild] bzw. Vorbild, von dem man sich leiten lässt, bzw. dem man nacheifert. Vgl. [Duden](#) sowie [Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache \(DWDS\)](#) zu „Leitbild“, jeweils aufgerufen am 14.07.2022

¹⁵⁵ Mit Leitbildern für die Stadtplanung reagieren Stadtplanung und Sozialwissenschaften auf die Herausforderungen der jeweiligen Epoche. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das europäische Stadtbild vom Leitbild der „autogerechten Stadt“ geprägt. Die historisch gewachsene Verdichtung sollte aufgehoben, Funktionen entmischt und räumlich getrennt werden. Auf die belastende Wirklichkeit der so gestalteten Städte reagiert das Leitbild der „lebenswerten Stadt“ mit einer Orientierung an der Lebensqualität. Vgl. „Stadt, Urbanisierung – Planungsleitbilder“ von Wolfgang Schlicht, erschienen in: Urban Health, Springer Fachmedien Wiesbaden, 2017. Ergänzend siehe [„Städte im Wandel“](#), Monica Rütters, Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn vom 09.07.2018

¹⁵⁶ Der wichtigste Grundsatz des Architekten und Stadtplaners Jan Gehl: „Der Stadtraum muss – statt aus einem fahrenden Auto heraus oder von oben herab – mit der Geschwindigkeit eines Fußgängers erlebt werden.“ Die lebenswerte Stadt ordnet die Prioritäten neu: Die Achtung der Menschen, Würde, Lebensfreude und die Stadt als Ort der Begegnung stehen im

Der begrenzte öffentliche Raum in der Stadt kann in Zukunft nicht mehr vorrangig dem ruhenden oder fließenden motorisierten Verkehr dienen. Die Herausforderung der aktuellen Stadt- und Verkehrsplanung liegt darin eine ausgewogene Neuaufteilung vorzunehmen, die den Mobilitätsbedürfnissen von Fußgängern, Radfahrern und öffentlichen Verkehren sowie den Platzansprüchen für neue Grün- und Aufenthaltsbereiche mehr Raum gewährt ohne weiterhin notwendige motorisierte – private wie gewerbliche – Mobilitätsbedürfnisse unnötig einzuschränken.

Bei der Erarbeitung des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld („HEF-Mobil“) stellt das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“ einen integralen Bestandteil dar, weiter wurden die Stadtentwicklung sowie die rahmensetzenden bestehenden Handlungsspielräume besonders berücksichtigt.

Im Beteiligungsverfahren zum Masterplan wurden die Mobilitätswünsche und -bedürfnisse der Bevölkerung und der ansässigen Betriebe sowie die Zielsetzungen der Stadtgesellschaft für die zukünftige Ausrichtung von Mobilität und Verkehr erfasst und miteinander abgestimmt. Neben dem Magistrat und den zuständigen Fachbereichen der Verwaltung wurden dafür insbesondere relevante Stakeholder¹⁵⁷ bzw. Interessensvertreter der Kreisstadt Bad Hersfeld sowie Fachleute eingebunden.

Der partizipative Prozess zum Masterplan Mobilität und Verkehr wurde über die Erarbeitungsphasen „IST“, „SOLL“ und „PLAN“ in mehreren ganztägigen Workshops durchgeführt. Dabei wurden alle für das Mobilitätsleitbild der Kreisstadt Bad Hersfeld relevanten Themenfelder zusammen mit den aktuellen gesellschaftlichen Wertvorstellungen, dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft und dem letzten Stand des heute bzw. erwartungsgemäß zukünftig technisch Machbaren beachtet.

Die im Mobilitätsleitbild festgehaltenen Leitlinien definieren einen Rahmen für die Umsetzung und Wirkungsentfaltung auch der innerhalb des Masterplans definierten konkreten Maßnahmen für Mobilität und Verkehr bis zum Jahr 2035 und geben auch darüber hinaus Orientierung. Diese Leitlinien sollen das Zielbild für die Mobilität und den Verkehr in Bad Hersfeld abbilden sowie der zielgerichteten Auswahl und Priorisierung aller kurz-, mittel- oder langfristigen Maßnahmen dienen.

Unter Einbeziehung der Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ gilt es frühzeitig aktuelle wie zukünftige, nationale wie internationale Trends und Entwicklungen in Zusammenhang mit den regionalen und lokalen Entwicklungsoptionen der Kreisstadt Bad Hersfeld zu erkennen und einzubeziehen. So können bedeutende Chancen für die Entwicklung der Kreisstadt frühestmöglich identifiziert und für eine positive Stadtentwicklung genutzt werden.

Das gilt insbesondere für weitreichende Entscheidungen wie beispielsweise den ICE-Halt des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen für die neue Schnellfahrstrecke am Bahnhof von Bad Hersfeld, die Umsetzung eines tatsächlich echtzeitfähigen adaptiven umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems (Latenzzeit ≤ 1 Sekunde) mit einem um ein analytisches System zur automatisierten Auslösung der passenden Strategien erweiterten lokalen Verkehrsleitreechner wie auch die technischen und regulatorischen Entwicklungen rund um das autonome Fahren in Deutschland¹⁵⁸.

Vordergrund. Vgl. [„Lebenswerte Städte und Mobilität – ein Dilemma?“](#) von Christine Stecker, Lynx-Druck, Förderverein Schulbiologiezentrum (Herausgeber), Hamburg, 02/ 2017, S. 11 ff.

¹⁵⁷ „Person, für die es aufgrund ihrer Interessenlage von Belang ist, wie ein bestimmtes Unternehmen sich verhält (z. B. Aktionär, Mitarbeiter, Kunde, Lieferant)“. Vgl. [Duden](#) zu „Stakeholder“, aufgerufen am 14.07.2022

¹⁵⁸ Mit Inkrafttreten des Gesetzes am 28. Juli 2021 ist Deutschland das erste Land weltweit, das unter bestimmten Voraussetzungen Fahrzeuge ohne Fahrer auf öffentlichen Straßen erlaubt (SAE-Level 4 – vollautomatisiertes Fahren). In Hessen sollen bereits ab 2024 die ersten autonomen On-Demand Shuttle ohne erforderlichen Sicherheitsfahrer in einem Testbetrieb am Straßenverkehr teilnehmen und das ÖPNV-Angebot in der Wissenschaftsstadt Darmstadt sowie dem Kreis Offenbach ergänzen. Vgl. [„Gesetz zum autonomen Fahren tritt in Kraft“](#), BMVI, Berlin vom 27.07.2021 sowie [„Bahn und RMV: Ab 2023 autonome Fahrzeuge auf Abruf in Hessen“](#), dpa, Zeit Online, 20. Juni 2022, [„On-Demand im ÖPNV: ab 2023 mit](#)

Auch im ländlichen Raum sind autonome Mobilitätslösungen in Ergänzung und Verschränkung mit liniengebundenen ÖPNV-Systemen ein zukünftig wichtiger Schlüssel zu einem zeitlich uneingeschränkten und für die Bürgerinnen und Bürger jederzeit verfügbaren ÖPNV-Angebot mit je nach Erfordernis unterschiedlichen Fahrzeuggrößen. Mit Wegfall des Erfordernisses von Fahrern kann zudem eine tatsächliche Eigenwirtschaftlichkeit im ÖPNV erreicht werden. Von besonderer Bedeutung ist im Gesamtzusammenhang der Modernisierung der Flotten des ÖPNV unter anderem das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“ (SaubFahrzeugBeschG) als gesetzliche Vorgabe zur Beschaffung emissionsarmer und emissionsfreier Pkw sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge. Dies gilt insbesondere auch für Auftragsvergaben (Beschaffungsaufträge bzw. Beauftragungen für Verkehrsdienstleistungen) im ÖPNV¹⁵⁹.

4.2. Leitlinien des Mobilitätsleitbildes

Ausgehend von einer mobilitätspolitischen Leitidee (Vision) bildet das „Mobilitätsleitbild 2035+“ das Selbstverständnis und die Grundprinzipien für Mobilität und Verkehr in Zusammenhang mit der Stadtentwicklung ab. Darüber hinaus stellt es einen mittel- und langfristigen Orientierungsrahmen für die Politik und die Verwaltung dar. Die darin festgehaltenen Zielsetzungen sollen bis 2035 so weitgehend wie möglich erreicht sein und wurden mit dem Anspruch formuliert, auch darüber hinaus Orientierung zu bieten.

Leitlinien Mobilität

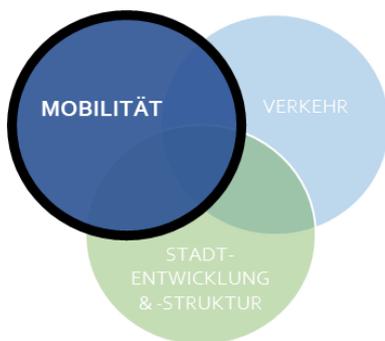


Abbildung 12: Schwerpunkt Mobilität, eigene Darstellung

1. Die Gesamtmobilität muss sicher und sauber (emissionsfrei) werden und damit zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen („**sichere & saubere Mobilität**“)¹⁶⁰.
2. Der Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr und ÖPNV soll gestärkt werden („**Stärkung des Umweltverbundes**“):
 - Konsequentes Ausschöpfen der Potenziale des Radverkehrs, Ausbau eines innerstädtischen Radnetzes.
 - (Bedarfsgerechte) Ausweitung des (inner-)städtischen ÖPNV-Angebotes, z.B., Erhöhung der Taktfrequenz, Schaffung von Tangentialverbindungen und mittels Ergänzung von Liniensystemen durch On-Demand Angebote.
3. Das Mobilitätsangebot soll im Sinne eines multimodalen und intermodalen „Mindsets“ ausgeweitet bzw. modifiziert werden („**Vernetzung der Mobilität**“).

[autonom fahrenden Shuttles](#)“, Deutsche Bahn, 20. Juni 2022 und [„RMV plant erste autonom fahrende On-Demand-Flotte ab 2023“](#), RMV, 20. Juni 2022.

¹⁵⁹ Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/ 1161 vom 20. Juni 2019 (Clean Vehicles Directive-Richtlinie, kurz CVD) zu verbindlichen Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge. Vgl. [„Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge - Umsetzung der Clean Vehicles Directive“](#), jetzt BMDV, Berlin 2022

¹⁶⁰ Oberstes Ziel des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035 ist die körperliche Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Beim Schutz stehen vor allem die besonders gefährdeten Gruppen wie Radfahrerinnen und Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger, Kinder, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Behinderungen im Fokus. Die Landesregierung bekennt sich, wie auch das Parlament der Europäischen Union, zur „Vision Zero“, dem langfristigen Ziel eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Vgl. [„Verkehrssicherheitskonzept Hessen 2035“](#), Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Wiesbaden) sowie [„EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Recommendations on next steps towards “Vision Zero“](#)“, European Parliament, 2021.

- Insbesondere auch verkehrsmittelübergreifend z.B. durch Schaffung von P+R/ ÖPNV-Tickets, Angebote zur Nutzung von Leihfahrzeugen und Micro-Mobility, Verbesserung von Abstell- bzw. Umsteigemöglichkeiten zur Erleichterung multimodaler Ansätze.
- 4. Die Weiterentwicklung der Mobilität soll sich an innovativen und möglichst selbsttragenden Systemen mit einem bestmöglichen Verhältnis aus Kosten zu Nutzen orientieren („**Wirtschaftlichkeit der Mobilität**“).
- 5. Es sollen (verkehrsmittelübergreifende) betriebliche Mobilitätsangebote für Beschäftigte geschaffen und innerbetriebliche Mobilitätskonzepte für die eigenen Fuhrparks erarbeitet werden („**Stärkung Betriebliche Mobilität**“).
 - z.B. die Förderung von Jobrädern oder die Einführung von Jobtickets für den ÖPNV.

Leitlinien Verkehr (& Infrastruktur)

- 6. Die durch das Stadtgebiet laufenden motorisierten Verkehrsmengen reduziert werden, bei den Durchgangsverkehren sollen vor allem die Fern- und Schwerverkehre an der Kernstadt vorbeigeführt werden. („**Umsetzung Umgehungsstraßen & Durchfahrtsbeschränkungen**“).
- 7. Auch im Sinne der Klimaverträglichkeit soll der Verkehrsfluss über ein digitales Verkehrsmanagement und -leitsystem gesteuert und optimiert werden („**Umsetzung proaktives umweltsensitives Verkehrsmanagement**“).
- 8. Die Umstellung auf alternative Antriebe und das Bereitstellen der dazu notwendigen Infrastruktur soll vorangetrieben und unterstützt werden („**Fokus auf alternative Antriebe**“).
- 9. Das zukünftige Angebot ausreichender (Pkw-)Parkplätze soll das Stadtbild und die Nutzung des öffentlichen Raums so wenig wie möglich beeinträchtigen („**Koordinierung Parkraum**“)
Der ruhende Verkehr soll
 - optimal koordiniert und bewirtschaftet werden.
 - insbesondere ausreichenden Verkehrsraum für umweltfreundliche Mobilitätsformen bieten bzw. deren Entwicklung Vorrang eingeräumt werden.
 - wertvoller öffentlicher Raum (z.B. heute mit Stellplätzen belegte historische Platzsituationen) vom ruhenden Verkehr befreit werden.
- 10. Im gesamten Bereich der Kernstadt und der Stadtteile soll die Verkehrsberuhigung ausgeweitet werden („**Ausweitung Verkehrsberuhigung**“).
- 11. Die Einwohner und Besucher von Bad Hersfeld sollen von Luftschadstoffen und Lärm entlastet werden („**Vision Zero bei Luftschadstoffen & Lärm**“).
 - Eine Temporeduzierung in Durchgangsstraßen soll die Umwelt- und Lärmbelastung reduzieren. Geeignete Maßnahmen sollen dabei Ausweichverkehre in Nebenstraßen verhindern.

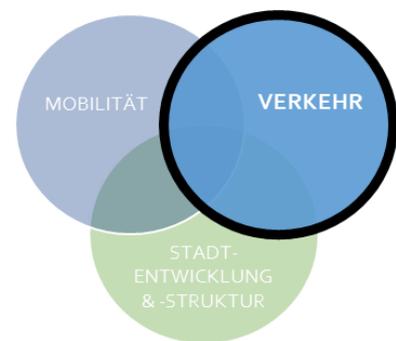


Abbildung 13: Schwerpunkt Verkehr, eigene Darstellung

Leitlinien Stadtentwicklung & -struktur

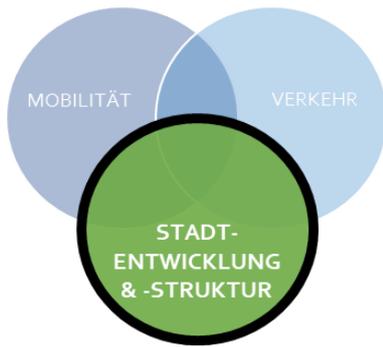


Abbildung 14: Schwerpunkt Stadtentwicklung & -struktur, eigene Darstellung

12. Ausrichtung der Kreisstadt auf eine flächen- und verkehrssparende Siedlungs(innen)entwicklung sowie optimale Erreichbarkeit und gute Zugänglichkeit („**Stadt der kurzen Wege**“).
13. Die sich im Rahmen des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen ergebenden Chancen einer integralen Planung der Stadtentwicklung sollen genutzt werden („**Hebeleffekt ICE-Halt**“).
 - Die dafür notwendigen Flächenansprüche sollen im Rahmen einer verkehrsmindernden Innenentwicklung realisiert werden.
14. Unter Erhalt des historischen geprägten Stadtcharakters soll eine „**stadtgerechte Mobilität**“ entwickelt werden.
 - a. Die Innenstadt muss grundsätzlich mit allen vorhandenen Mobilitätsarten und Verkehrsträgern erreichbar sein, jedoch im Rahmen neuer Prioritätensetzungen.
 - b. Für Quartiere und Neubaugebiete werden MIV-reduzierende Erschließungen verfolgt, die zur Schaffung von vielfältig nutzbaren Stadträumen beitragen.
 - c. Wieder- und Neugewinnung von räumlichen Zusammenhängen von Altstadt, Vorstädten und Randorten.
 - d. Schaffung neuer Aufenthalts- und Grünqualitäten, die auch zur Stärkung der Attraktivität der Nahversorgungsfunktion im Stadtkern beitragen.
 - e. Reduzierungen von Verkehrsbelastungen bieten Möglichkeiten für neue Funktionsmischungen im Stadt-kern, die die bisherige Handelsorientierung ergänzen.

Leitlinien Schnittmenge A aus Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur

15. Bad Hersfeld soll von einer autogerechten zu einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt entwickelt werden („**Lebenswerte Stadt**“).
 - a. Neben der Verbesserung der Lebensqualität vor Ort steht dabei die globale Verantwortung für den Übergang zu einer klimaneutralen Mobilität im Fokus.
16. Die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen soll im inklusiven Sinn gewährleistet werden („**Inklusion - Stadt für alle**“).
 - a. Neue Angebote sollen mehr und bessere Mobilität gerade für heute benachteiligte Gruppen bringen.
17. Der Nutzer steht im Mittelpunkt der Mobilität – der Stadt- und Verkehrsraum und das Mobilitätsangebot sollen mit Fokus auf die Nutzer gestaltet werden („**Nutzerzentrierung**“)¹⁶¹.
 - a. Dabei sind insbesondere schwächere Nutzergruppen in den Blick zu nehmen.



Abbildung 15: Schnittmenge A aus Mobilität, Verkehr & Stadtentwicklung & -struktur, eigene Darstellung

¹⁶¹ Die Nutzerzentrierung ist einer der wichtigsten Grundsätze der User Experience, Usability und des User-Centered Designs. Kern der Nutzerzentrierung ist es, Produkte und Prozesse entlang der Bedürfnisse der tatsächlichen Nutzer (User) zu gestalten, den Nutzer also ins Zentrum aller Überlegungen zu stellen (Ableitung des englischen Begriffs „customer centricity“) – [Usability](#), aufgerufen am 14.07.2022

18. Die Attraktivität von Bad Hersfeld soll für Anwohner und Besucher sowie vor allem auch Unternehmen und deren Personal erhalten oder verbessert werden („**Stadt- & Standortattraktivität**“).
19. Die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 sowie des Umweltschutzes soll sowohl durch Angebotsausweitung als auch mittels ordnungsrechtlicher Maßnahmen unterstützt werden („**Klima- & Umweltschutz**“).

Leitlinien Schnittmenge B aus Mobilität und Verkehr

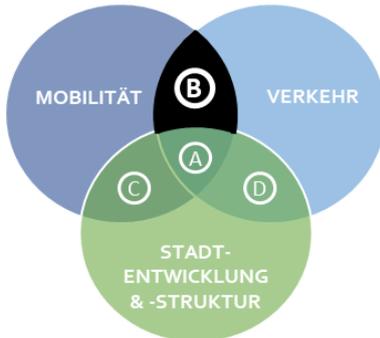


Abbildung 16: Schnittmenge B aus Mobilität und Verkehr, eigene Darstellung

20. Statt über Verbote sollen die verschiedenen Nutzergruppen vor allem durch neue Angebote von einer höheren Variabilität im Mobilitätsverhalten überzeugt werden („**Nutzungsvariabilität**“).
 - mit Tendenz zur Nutzung von Angeboten des Umweltverbunds.
 - Initiierung Bewusstseinswandel.
21. Die Digitalisierung von Verkehr und Mobilität am Standort Bad Hersfeld soll vorangetrieben werden („**Vorantreiben der Digitalisierung**“).
 - Wenn erforderlich soll der MIV auch durch Ordnungsrecht aus dem Kernstadtgebiet herausgehalten werden.
22. Alle Mobilitätsangebote auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luft sollen entsprechend ihrer Stärken und Schwächen sinnvoll kombiniert werden („**Optimale Verkehrsträger-Kombination**“).
 - Gilt für innerörtliche und überregionale Verkehre.
 - Hierfür bedarf es ggf. auch des Ausbaus von Schienenverbindungen.

Leitlinien Schnittmenge C aus Mobilität und Stadtentwicklung & -struktur

23. Die Stadtentwicklung und die Anforderungen an Mobilität und Verkehr müssen ganzheitlich betrachtet werden („**Ganzheitliche Betrachtung**“):
 - Gewährleistung gesundheitserhaltender Lebensbedingungen.
 - Erhalt des Status als Kurort.
 - Erhalt eines breiten Angebots zur Nahversorgung.
 - Erhalt der Funktionsfähigkeit des Wirtschafts- und Versorgungsverkehrs.

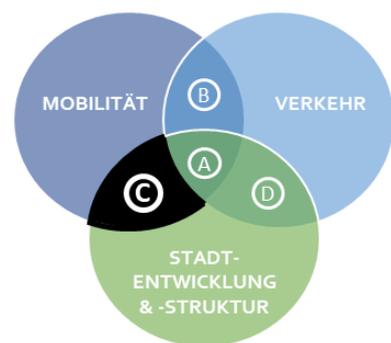


Abbildung 17: Schnittmenge C aus Mobilität und Stadtentwicklung & -struktur, eigene Darstellung

Leitlinien Schnittmenge D aus Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur

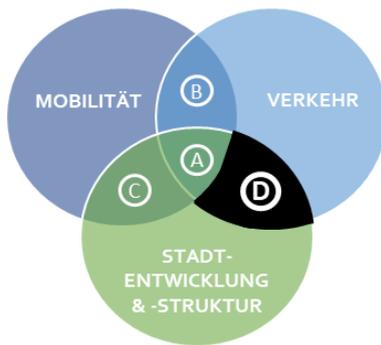


Abbildung 18: Schnittmenge D aus Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur, eigene Darstellung

24. Die vorhandenen Verkehrsflächen sollen unter den Verkehrsteilnehmern optimiert werden („**Flächenoptimierung**“)
 - Optimierte Aufteilung des Verkehrsraums auch im Sinne der erforderlichen Flexibilität.
 - Die Verkehrsinfrastruktur soll die Mobilität aller gewährleisten und sich in das Stadtbild einfügen.
 - Prioritätssetzung auf umweltgerechte Mobilitätsarten.
25. Die Wirtschaftsverkehrsplanung soll in ihrer ganzen Differenziertheit als integraler Bestandteil der nachhaltigen Gesamtstadtentwicklung angesehen werden („**integrierte Wirtschaftsverkehrsplanung**“).
 - a. Sowohl innerörtliche Versorgungs- und Serviceverkehre der ansässigen KMU¹⁶², als auch überregionale Wirtschaftsverkehre.
 - b. Dabei sind sowohl Logistiksysteme für großräumige Anlieferverkehre als auch Optimierungen für innerörtliche Verkehre in den Blick zu nehmen.

4.3. Herleitung des Zielbilds

Die zuvor vorgestellten 25 Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ sollen der Politik und der Verwaltung von Bad Hersfeld als konkrete Leitplanken für alle relevanten zukünftigen Gestaltungsaufgaben in Mobilität, Verkehr und der damit zusammenhängenden Aufgaben der Stadtentwicklung dienen und den Lösungsraum für zukünftige Entscheidungen und Maßnahmenumsetzungen definieren. Für die Stakeholder bzw. Interessenvertreter, die Bürgerinnen und Bürger sowie die Unternehmen und Institutionen sollen diese Leitplanken konkrete Orientierungshilfen darstellen.

Auf dieser Grundlage bilden die 25 Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ auch die Ausgangsbasis für die Entwicklung und Umsetzung sowohl konkret umsetzbarer, als auch potenzieller Maßnahmen. Über die Abgrenzung der Schwerpunkte und deren Schnittmengen soll auch die Identifizierung positiver wie negativer Wechselwirkungen mit deren jeweiligen Rückwirkungen auf die Entwicklung von Bad Hersfeld ermöglicht werden.

An den ermittelten Leitlinien orientiert sich auch die Entwicklung der kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen des finalen Masterplans und damit auch die Kanalisierung und Priorisierung der zukünftigen Maßnahmenumsetzungen für Mobilität und Verkehr aus der Sicht der Kreisstadt Bad Hersfeld.

Aktuelle wie zukünftige Vorhaben bzw. Projekte in und für Bad Hersfeld sollten daher mit den jeweils zuständigen Fachbereichen der Verwaltung der Kreisstadt in hinreichender Tiefe abgestimmt sein. Das gilt sowohl für übergeordnete Aufgabenträger, für die Abstimmung der Politik und der Verwaltung bzw. dem Magistrat und auch der Fachbereiche untereinander.

Insgesamt ist das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“ damit zum einen wegweisend für die inhaltliche Ausrichtung des finalisierten Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt sowie dessen zukünftige Fortschreibungen, zum anderen ergeben sich dadurch konkrete Leitplanken für das

¹⁶² Der Begriff KMU umfasst Kleinunternehmen, kleine Unternehmen und mittlere Unternehmen. Das Statistische Bundesamt definiert KMU in Anlehnung an die Empfehlung (2003/361/EG) der Europäischen Kommission nach Umsatz- und Beschäftigtengrößenklassen. Vgl. „[Kleine und mittlere Unternehmen \(KMU\)](#)“, Statistisches Bundesamt (Destatis).

zukünftige Handeln von Politik und Verwaltung in Bad Hersfeld. Damit stellen die Leitlinien des Mobilitätsleitbildes insgesamt auch konkrete Leitplanken für die zukünftige Entwicklung der Kreisstadt dar. Diese Leitplanken richten sich auch an die für die Verkehrsinfrastruktur in Bad Hersfeld zuständigen Aufgabenträger auf der Ebene von Kreis, Land und Bund.

Um für die Politik und die Verwaltung von Bad Hersfeld zur Vermittlung auch bei übergeordneten Aufgabenträgern wie auch für die Maßnahmenformulierung des Masterplans Mobilität und Verkehr eine leicht handhabbare und schnell anwendbare Nutzung der Gesamtheit der 25 Leitlinien des Mobilitätsleitbildes zu ermöglichen bietet es sich an, die das Mobilitätsleitbild 2035+ repräsentierenden übergeordneten Leitlinien als strategischen Kompass besonders hervorzuheben.

Von den 25 ermittelten Leitlinien sind insbesondere die sich als gemeinsame Schnittmenge (A) aller drei Schwerpunkte ergebenden fünf Leitlinien (15. – 19.) von zentraler Bedeutung für das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“.

Diese zentralen Leitlinien werden daher in der nachstehenden Abbildung unter Verwendung der zugehörigen Oberbegriffe in Zusammenhang mit den drei Schwerpunkten Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur als Kern des Mobilitätsleitbilds hervorgehoben.



Abbildung 19: Die zentralen Leitlinien – Kern des „Mobilitätsleitbilds 2035+ Bad Hersfeld“, eigene Darstellung

Die zentralen Leitlinien (15. – 19.) bilden damit logischerweise die erste Ebene der 25 Leitlinien und sind für die Politik und die Verwaltung der Kreisstadt Bad Hersfeld demnach bereichsübergreifend zu priorisieren.

Die weiteren 20 Leitlinien lassen sich als horizontale Verdichtung der zweiten Ebene der Leitlinien ergänzend noch weiter zusammenfassen und erweitern die fünf zentralen Leitlinien. Die wesentlichen Aussagen dieser 20 weiteren Leitlinien stellen sich extrahiert wie folgt dar:

- **„Verkehrsreduzierung“:** Steuerung der Verkehrsmengen zur Entlastung des Stadtgebietes von negativen Verkehrseinflüssen ohne den Wirtschaftsverkehr auszuschließen¹⁶³.
- **„Konfliktvermeidung“:** Optimierung der Aufteilung des Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs unter Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.
- **„Innovativer ÖPNV“:** Ausweitung sowie optimierte Vernetzung des öffentlichen Verkehrsangebots unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Einbeziehung innovativer Mobilitätslösungen.

Zusammen mit den zuvor dargestellten fünf zentralen Leitlinien ergeben diese drei (horizontal) verdichteten Leitlinien die insgesamt acht übergeordneten Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad

¹⁶³ Der Fokus liegt auf der Reduzierung von Verkehren mit hohen Belastungen für Stadtraum, Bevölkerung und Umwelt.

Hersfeld". Die Gesamtübersicht dieser übergeordneten Leitlinien ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen.

Zentrale Leitlinien

Verdichtete Leitlinien

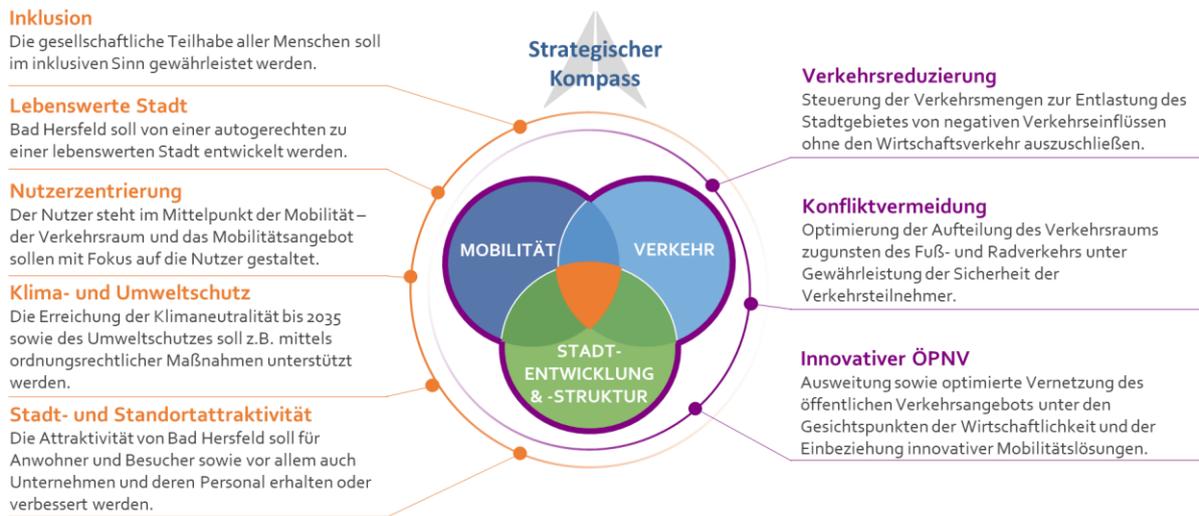


Abbildung 20: Acht übergeordnete Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ (zentrale und extrahierte Leitlinien), eigene Darstellung

Die insgesamt acht übergeordneten Leitlinien sind in ihrer Bedeutung und Relevanz gleichgewichtig und stellen das zusammenfassende Abbild des Mobilitätsleitbildes dar. Im Idealzustand gilt es aber, grundsätzlich alle 25 Leitlinien aus den drei Schwerpunkten Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr der Kreisstadt ins Gleichgewicht zu bringen. Diesen Idealzustand gilt es jederzeit durch die Umsetzung von (zukünftigen) Maßnahmen zu erreichen. Die Anwendung des strategischen Kompasses auf Bad Hersfeld sowie die Formulierung der Vision und Mission des Mobilitätsleitbildes findet sich Anhang C.

Auf dieser Grundlage wurden für die Bildung eines allumfassenden Slogans für die zukünftige Mobilität und den Verkehr in Bad Hersfeld die drei in sich miteinander verwebten Begriffe „zukunftsweisend“, „verbindend“ und „lebenswert“ extrahiert und in Einklang mit der Eigenschaft als Kur- und Festspielstadt zur Gesamtaussage „ZUKUNFTSWEISEND - VERBINDEND - LEBENSWERT“ kombiniert.

Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld



Abbildung 11: Slogan für Bad Hersfeld in Mobilität und Verkehr¹⁶⁴, eigene Darstellung

¹⁶⁴ Quelle der Silhouette: [Lassners SchulZeit](#), O. & E. Lassner KG, 36251 Bad Hersfeld.

5. Maßnahmen („PLAN“)

5.1. Investitions- und Kapazitätsplanung

Für die Umsetzung der in diesem Abschnitt vorgestellten Maßnahmen für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Kreisstadt Bad Hersfeld bedarf es grundsätzlich eines verstärkten Personaleinsatzes.

Die Organisation der Stadtverwaltung sieht eine Aufteilung in 10 Fachbereiche mit jeweils einem Fachbereichsleiter und einem oder mehreren stellvertretenden Fachbereichsleitern vor. Nach dem aktuellen Verwaltungsorganigramm¹⁶⁵ sind den übergeordneten Fachabteilungen 45 Bereiche untergeordnet, wovon 24 und damit ca. 50 % der Stellen unbesetzt sind. Insbesondere die Bereiche Mobilität und Verkehr sind in der Stadtverwaltung nicht vertreten¹⁶⁶, weshalb sich für die Einrichtung eines Kompetenzzentrums Mobilität und Verkehr (KCMV¹⁶⁷) ausgesprochen wird ggf. auch unter Teilnahme weiterer Stakeholder, wie z.B. Hessen Mobil. Als Gründe für den Personalmangel sind insbesondere der aktuelle bundesweite Fachkräftemangel sowie auch die zahlreichen Nichtbesetzungen von Ausbildungsstellen in der Stadtverwaltung zu nennen. Neben der tatsächlichen Maßnahmenumsetzung in Eigenregie und den dafür notwendigen Planungen und Konzeption der Vorhaben besteht auch für Fremdvergaben bzw. Ausschreibungen mit einem hohen Zeitaufwand zur Ausschreibungserstellung und Koordinierung ein zusätzlicher Personalbedarf. Durch Förderprogramme des Landes und des Bundes können je nach Fördertopf (wie z.B. „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“) auch Personalstellen während eines Projektzeitraums finanziert werden. Weitere Ausführungen dazu siehe Maßnahme O-18-3.

5.2. Ableitung von Handlungsfeldern



Abbildung 21: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Ableitung von Handlungsfeldern, eigene Darstellung

Auf Basis der Erkenntnisse der Bestandsaufnahme mit der Identifikation von Konflikt- und Problembereichen konnten Handlungsfelder für die Maßnahmenentwicklung zur Erreichung des Soll-Zustands und zur Erfüllung der Leitlinien entwickelt werden.

¹⁶⁵ Vgl. Verwaltungsorganigramm der Kreisstadt Bad Hersfeld vom 01.10.2021.

¹⁶⁶ Die Abteilung 80.2 „Verkehrsförderung“ des Fachbereich 66 Technische Dienste ist eine der 24 unbesetzten Stellen.

¹⁶⁷ Für die Abkürzung KCMV des Kompetenzzentrums Mobilität und Verkehr wurde bewusst der Begriff „Center“ statt „Zentrum“ gewählt, um falsche Assoziationen zu vermeiden.



*AUVM = Aktives umweltsensitives Verkehrsmanagement

Abbildung 22: Prozess der Ableitung von Handlungsfeldern, eigene Darstellung

5.3. Gap-Analyse, Maßnahmen und Maßnahmenbündel

Die Umsetzung einer Maßnahme kann nicht isoliert erfolgen, sondern muss durch Betrachtung der Wechselwirkungen sinnvoll in das Gesamtgefüge integriert werden. Für priorisierte Maßnahmen wurden auch im Sinne eines Handlungskonzepts gesonderte Maßnahmensteckbriefe angefertigt, in denen auch mehrere maßnahmenbündel-übergreifende Einzelmaßnahmen aufgegriffen und potenzielle Auswirkungen darstellt wurden. Diese finden sich in Anhang A.

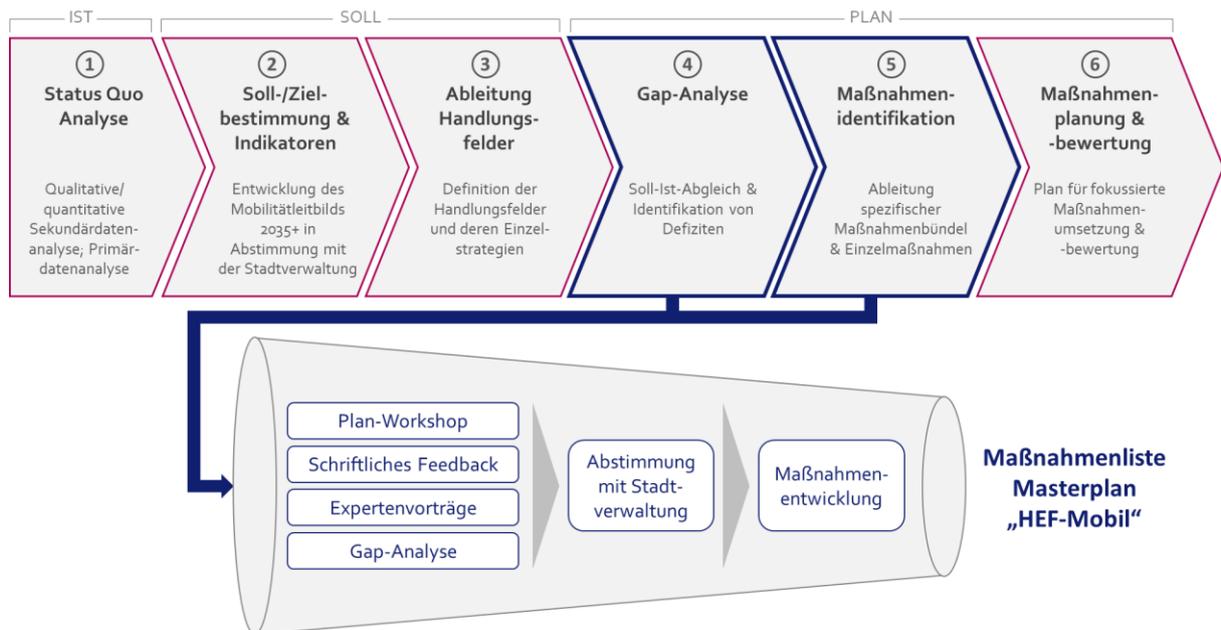


Abbildung 23: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Gap-Analyse und Maßnahmenidentifikation, eigene Darstellung

Auf Grundlage der identifizierten Handlungsfelder wurden mittels einer GAP-Analyse („IST“ – „SOLL“ = „PLAN“) „Lücken“ identifiziert, für die dann gezielt Maßnahmen zur Erreichung des Soll-Zustands entwickelt wurden. Priorisierte Maßnahmen wurden zusätzlich klassifiziert und hinsichtlich ihrer Fristigkeit bewertet. In der Einleitung zu den nachfolgenden Handlungsfeldern werden die aktuelle Ausgangssituation aufgegriffen und die identifizierten Lücken kurz dargestellt.

Auflistung der Maßnahmen

Nachfolgend finden sich tabellarische Übersichten der Maßnahmenbündel mit den zugehörigen Einzelmaßnahmen geordnet nach den Schwerpunkten Mobilität, Verkehr sowie Stadtentwicklung & -struktur.

Tabelle 1: Maßnahmenliste Schwerpunkt Mobilität

Schwerpunkt Mobilität		
Maßnahmenbündel	Einzelmaßnahme	Nr.
1. ÖPNV-Konzept	Leistungsbeschreibung Ausschreibung ÖPNV	Ö-1-1
	Emissionsfreier ÖPNV	Ö-1-2
	Erhöhung ÖPNV-Nutzerfreundlichkeit	Ö-1-3
	Weiterentwicklung des Tarifsystems	Ö-1-4
2. Weiterentwicklung ÖV	Autonom fahrender ÖPNV	Ö-2-1
	Ride Hailing	Ö-2-2
	Sharing-Angebote für Mikromobilität („Micromobility“-Sharing)	Ö-2-3
	Emissionsfreie Fahrzeuge, insbesondere Car-Sharing	Ö-2-4
	Einsatz von Seilbahnen	Ö-2-5
	Einsatz von Elektrofahrzeugen (im Innenstadtbereich)	Ö-2-6
	Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen	Ö-2-7
	Einrichtung von Mobilitätsstationen	Ö-2-8
	Einrichtung von Mitfahrbänken	Ö-2-9
3. Kommunizieren, Multiplizieren & Überzeugen	Befragung zu Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarf	Ö-3-1
	Kampagne E-Mobilität	K-3-1
	Kampagne Mobilitätswende	K-3-2
	Klimafreundliche Mobilität erlebbar und sichtbar machen	K-3-3
4. Unterstützung der Antriebswende	Ausbau Lade- bzw. Tankinfrastruktur für alternative Antriebe	K-4-1
	Ausbau Stromnetz (Energie-Infrastruktur)	K-4-2
	Stärkung dienstliche E-Mobilität (private Unternehmen)	K-4-3
	Stärkung dienstliche E-Mobilität (öffentliche Hand)	K-4-4
	Stärkung E-Pedelecs	K-4-5
5. Klima-Monitoring	CO ₂ -Sensornetz (stationär, mobil)	K-5-1
	Analysen, Prognosen, Frühwarnungen	K-5-2
	CO ₂ -Klima- und Umweltmonitor	K-5-3
6. Förderung des Tourismus	Digitale Angebote für Besucher und Touristen	D-6-1
	Förderung touristischer Mobilitätsangebote	V-6-2

7. Stärkung des ÖPNV	Schaffung digitaler Angebote für eine Seamless Mobility Bad Hersfeld	D-7-1
	Mobility-as-a-Service	D-7-2
	Kontrolltechnik digitales Ticketing (PKM-Standard)	D-7-3
	Automatische Fahrgastzählung & Ermittlung der Auslastung (Fahrzeuge)	D-7-4
	Kooperative Leitstelle	D-7-5
	Echtzeit-Fahrgastinformation	D-7-6
	Technik digitale Fahrgastinformation (Haltest.)/ Fahrgastzählung an Haltestellen	D-7-7
	Bedarfsorientierte Einsatzsteuerung Fahrzeuge/ Echtzeit-Kapazitätsplanung	D-7-8
	Multimodaler ÖPNV-Netzausbau	V-7-9
8. Erschließung innovativer Luftverkehr	Einbindung von Flugdrohnen (ohne Besatzung)	V-8-1
	Einbindung von Flugtaxis (mit Besatzung)	V-8-2
	Geschäftsflugverkehr über Flugplatz	V-8-3
	Einbindung von Logistikdrohnen	V-8-4
	Errichtung städtischer Landeplatz (Vertiport)	V-8-5
9. Betriebliche Mobilität	Kommunikation mit Unternehmen zur Ausweitung der betrieblichen Mobilität	B-9-1
	Verbesserte Anbindung und Anschlusssicherung - "Integration von Pendlern in das Mobilitätssystem"	B-9-2
	Schaffung betrieblicher Angebote	B-9-3
	Förderprogramm betriebliches Mobilitätsmanagement	B-9-4

Tabelle 2: Maßnahmenliste Schwerpunkt Verkehr

Schwerpunkt Verkehr		
Maßnahmenbündel	Einzelmaßnahme	Nr.
10. Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement	Entwicklung echtzeitfähige Datenplattform (multimodal)	D-10-1
	Digitales Geo-Informationssystem	D-10-2
	Echtzeit-Verkehrsdatenerfassung 24/7	D-10-3
	Echtzeitfähiger Verkehrsleitreechner	D-10-4
	Modernisierung der Lichtsignalanlagen (echtzeitfähig)	D-10-5
	Errichtung Sensoriknetzwerk	D-10-6
	Verkehrslenkung und -steuerung in Echtzeit	D-10-7
	Umweltverbund-Beschleunigung/ Bevorrechtigung	D-10-8
	Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen	D-10-9
	Einrichtung (kooperative) Leitzentrale	D-10-10
11. Reduzierung der Verkehrsauswirkungen	Optimierung Lärmschutz an Schienenwegen	E-11-1
	Optimierung Lärmschutz an Bundesfernstraße	E-11-2
	Monitoring Lärm-, Luftschadstoffe und Treibhausgasen	E-11-3
	Erstellung übergreifendes Verkehrskonzept (großräumig)	M-11-4

	Reduzierung Einfahrten in die Kernstadt	M-11-5
	Reduzierung von Durchfahrtsverkehren	M-11-6
	Umgehungsstraße der B324	M-11-7
	Umgehungsstraße der B62 (Asbach und Sorga)	M-11-8
	Parkraumbewirtschaftungskonzept	M-11-9
	Reduzierung von MIV-Einfahrten in die Innenstadt	M-11-10
12. Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung	Vermeidung Gefahren- und Unfallschwerpunkte	M-12-1
	Einrichtung von Kreisverkehren	M-12-2
	Optimierung Anfahrt Klinikum	M-12-3
	Erreichbarkeit Bahnhof über OST-Seite der Gleise	M-12-4
	Erneuerung Brückenbauwerke (Ablauf Nutzungsdauer)	M-12-5
	Linksabbieger Hainstraße/ Fuldastraße	M-12-6
	Kontinuierliches Monitoring	M-12-7
13. Anknüpfungspunkte Logistik	Erarbeitung übergeordnete Logistik-Konzeption	L-13-1
	Koordination Lkw-Parken	L-13-2
14. Attraktivierung Fußverkehr	Verringerung Trennwirkung Stadtring	F-14-1
	Unterstützung Fußverkehr	F-14-2
	Erhöhung Sicherheit Fußverkehr	F-14-3
15. Stärkung Radverkehr	Attraktivierung (E-)Lastenrad	F-15-1
	Erhöhung Sicherheit Radverkehr	F-15-2
	Optimierung Radinfrastruktur	F-15-3
	Attraktive Regionalradwege	F-15-4
	Fahrradnutzung im Alltag	F-15-5

Tabelle 3: Maßnahmenliste Schwerpunkt Stadtentwicklung & -struktur

Schwerpunkt Stadtentwicklung & -struktur		
Maßnahmenbündel	[Handlungsfeld] & Einzelmaßnahme	Nr.
11. Reduzierung der Verkehrsauswirkungen	Das große Ganze – Übergreifende Koordination Schiene & Straße	G-11-10
16. Umgestaltung öffentlicher Raum	Verträgliche Integration der Verkehrsinfrastruktur in das Stadtbild	G-16-1
	Aufwertung der Nutzbarkeit und urbanen Qualität des Marktplatzes	G-16-2
	Reorganisation öffentlicher (Verkehrs-)Raum	G-16-3
	Erhalt historischer Wegebeziehungen und Nutzungen	G-16-4
17. Kommunikation und Zusammenarbeit	Bürgerintegration zur Ausgestaltung des öffentlichen Raums	O-17-1
	Kompetenzzentrum Mobilität & Verkehr (KCMV)	O-17-2
	Anpassung Verwaltung und Organisation	O-17-3
	Bürgerkommunikation	O-17-4
	Einrichtung Mobilitätsdreh-scheiben	S-18-1

18. Stärkung Mobilitätspunkte	Entwicklung des Bahnhofs (-vorplatzes)	S-18-2
	Erreichbarkeit des Bahnhofs	S-18-3
19. Zukunftsorientierte Quartiersplanung	Verringerung Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Raum	S-19-1
	Neuausrichtung von Quartieren	S-19-2
20. Attraktive Innenstadt	Ausweitung Verkehrsberuhigung Kernstadt	S-20-1
	Steigerung Innenstadtattraktivität	S-20-2
	Erweiterte Nutzung Parkhäuser	S-20-3
	Einrichtung Shared Workspaces	S-20-4

Nachfolgend finden sich die Übersichten der Maßnahmenbündel mit den inhaltlich vertiefend dargestellten Einzelmaßnahmen ebenfalls in tabellarischer Form sowie aufgebaut nach den Schwerpunkten Mobilität, Verkehr sowie Stadtentwicklung & -struktur.

[Ö] Öffentlicher Verkehr

Die bevorstehende Neukonzeption des ÖPNV in Bad Hersfeld sowie dessen zeitnah anstehende Ausschreibung sollte als Chance zur Erreichung eines nachhaltigen und zukunftsfähigen ÖPNV genutzt werden. Ziel sollte daher nicht sein, das bestehende Angebot nur auf der Basis des bestehenden StadtBus-Konzepts zu ersetzen, sondern dieses weiterzuentwickeln und durch zusätzliche Angebote sinnvoll zu ergänzen bzw. ganz neu aufzustellen. Ziel sollte es sein, bestehende Schwachstellen aufzuheben bzw. zu minimieren. Dabei gilt es auch die aktuellen Entwicklungen in den Bereichen Antriebe und autonomen Fahren sowie die Chancen der Digitalisierung für einen optimalen Einsatz und Kapazitätsplanung einzubeziehen.

Um den Umstieg der Nutzer vom MIV auf den ÖPNV voranzutreiben und damit den motorisierten Verkehr insbesondere in der Kernstadt zu reduzieren, bedarf es der Schaffung attraktiver Angebote und einer erhöhten Flexibilität im ÖPNV. Dabei bilden Anbindung, Taktung und Betriebszeiten die Basis für ein attraktives ÖPNV-System, müssen aber gemeinsam mit der unkomplizierten Nutzbarkeit (Nutzerzentrierung) sowie einer abgestimmten Anschlussicherung bzw. dem Ausbau der Möglichkeiten zur Nutzung von Anschlussmobilität gedacht werden. Eine nicht zu vernachlässigende Rolle spielt auch die Höhe der Nutzungsentgelte, denn insbesondere bei der Nutzung von Mobilitäts-Apps zeichnet sich ab, dass sich 37,5 % steigenden Preisen nicht leisten können und 28,2 % dann auf das eigene Auto zurückgreifen würden¹⁶⁸. Insbesondere für Pendler aus dem umliegenden ländlichen Raum muss der Anschluss an die Kreisstadt sichergestellt werden und attraktiv sein.

Bei den Mobilitätsangeboten wurden Verbindungen zur Innenstadt von den Teilnehmern im Beteiligungsprozess oft nicht als ausreichend flexibel und kostengünstig angesehen, insbesondere bei Distanzen über 3 km wird daher der Pkw zur Fortbewegung bevorzugt. Nicht an den StadtBus angeschlossene Ortschaften wie Asbach, Beiershausen und Kohlhausen müssen besser in das ÖPNV-Angebot integriert werden. Es sollte eine Verdichtung der Taktzeiten ausgelasteter Linien sowie der Ausbau von Ost-West-Verbindungen im Stadtgebiet angestrebt werden, um mehr Fahrgastattraktivität zu erreichen. Früh- und Spätverbindungen, insbesondere nach 19 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen, sollten ausgebaut werden. Dabei gilt es Fahrzeuggrößen und Kapazitätsauslastungen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit zu optimieren und aus Kostengründen insbesondere bei Spätverbindungen auch flexible und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote einzusetzen. Durch den Einsatz von On-Demand-Systemen mit virtuellen Haltepunkten kann darüber hinaus die Haltestellenerreichbarkeit

¹⁶⁸ Vgl. „[Umfrage zu Mobilitäts-Apps und ÖPNV](#)“, Uber Deutschland, 03.08.2021.

erheblich verbessert werden. Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für Pendler müssen zudem die Anschlüsse zwischen ÖPNV und SPNV¹⁶⁹ besser abgestimmt werden.

Für die Erweiterung von intermodaler Reiseketten besteht dazu Bedarf nach (E-)Sharing-Angeboten mit hinreichenden Abstellflächen (E-Bike-Sharing, E-Carsharing), die insbesondere auch den Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe stärken sollen.

Tabelle 4: Maßnahmen Mobilität - Öffentlicher Verkehr

Maßnahmenswerpunkt Mobilität			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
Ö-1-1	<p>ÖPNV-Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anforderungen an ein separates ÖPNV-Konzept 	<p>Leistungsbeschreibung Ausschreibung ÖPNV</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung der Leistungsbeschreibung für die Neuausschreibung des ÖPNV • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Entwicklung eines Transformationsprozesses zur Umsetzung des zukünftigen ÖPNV • Prüfen der Erweiterungsmöglichkeiten des ÖPNV • Zielgruppenorientierte Ausrichtung des ÖPNV-Angebots • Prüfen der (sukzessiven) Einführung von On-Demand und/ oder autonomen Systemen in Ergänzung oder Ablösung von Bussen und unter Prüfung neuer Linienführungen • Komfortable Umsteige- und Wartezeiten durch Überarbeitung der Abfahrts- und Ankunftszeiten (siehe auch betriebliche Mobilität) • Ziel: Umsteigezeiten zwischen 5 und 10 Minuten (durch Rendezvous-Prinzip in der Breitenstraße schwer realisierbar) • Prüfung einer Machbarkeitsstudie zur Neu-Organisation des StadtBus-Prinzips • Prüfung der Ergänzung eines bzw. Verlegung des Rendezvous-Punkts an den Bahnhof (östlich/ westlich der Gleise) • Orientierung des ÖPNV-Fahrplans am Schienenverkehr wegen eingeschränkter Optionen zur Anpassung des Zugfahrplans (StadtBus- und Regionalbus-Linien sowie Fernbus) <ul style="list-style-type: none"> - Herstellung einer eng getakteten Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof
Ö-1-2	<p>ÖPNV-Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anforderungen an ein separates ÖPNV-Konzept 	<p>Emissionsfreier ÖPNV</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Marktrecherche von Systemanbietern für zur Verfügung stehende Antriebsarten, Fahrzeugarten und erforderliche Energiequellen • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Anforderungsdefinition und Auswahl der passenden Antriebstechnologie für das Anwendungsszenario (Wasserstoff/ Brennstoffzelle, Batterieelektrisch, synthetische Kraftstoffe, Gas) • Ggf. Erfahrungsaustausch mit (erfolgreichen) Betreibern

¹⁶⁹ Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bezeichnet die im Öffentlichen Verkehr von Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitgestellten Verkehrsleistungen. Darunter fallen unter anderem der Regionalexpress, und die Regional- und S-Bahnen. Diese Verkehrsleistungen werden seit der Bahnreform 1994/1996 von den Bundesländern in Auftrag gegeben. Vgl. „[Schienenpersonennahverkehr](#)“, Allianz pro Schiene e.V., Berlin.

			<ul style="list-style-type: none"> Ggf. Identifikation potenzieller Betreiber für Bad Hersfeld Machbarkeitsstudie zur (sukzessiven) Umstellung der Busflotte auf Fahrzeuge mit lokal emissionsfreien Antrieben und Ausbau der notwendigen Infrastruktur zur Ladung (Strom) bzw. Betankung (Wasserstoff, E-Fuels)
Ö-1-3	<p>ÖPNV-Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> Anforderungen an ein separates ÖPNV-Konzept 	<p>Erhöhung ÖPNV-Nutzerfreundlichkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen (auf Basis der Einzugsgebiete von Haltestellen im Stadtgebiet) Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese Erleichterung des Zugangs zum ÖPNV Weiterer Ausbau von barrierefreien Haltestellen (z.B. mind. eine "vollausgestattete" Haltestelle pro Stadtteil) Barrierefreier Einstieg mit Fahrrädern und Rollstühlen in die Nahverkehrsfahrzeuge Vereinfachen der ÖPNV-Nutzung (digitaler Zugang, Reiseassistent, „einstiegen und losfahren“; siehe Maßnahme D-7-1: <i>Seamless Mobility</i>) Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Nutzer
Ö-1-4	<p>ÖPNV-Konzept</p> <ul style="list-style-type: none"> Anforderungen an ein separates ÖPNV-Konzept 	<p>Weiterentwicklung des Tarifsystems</p>	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Einbindung in regionale & überregionale Angebote, z.B. durch attraktive Preisgestaltung, tarifzonenübergreifende Fahrkarten (vgl. Mobility Inside) Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese Kombination mit einem "Tourismus-Ticket" (siehe Maßnahme V-7-2: Förderung touristischer Mobilitätsangebote) Besondere Ticketangebote z.B. für Senioren und Kinder/ Jugendliche Prüfung des potenziellen Einsatzes von Fahrgastzähl-systemen in neuen Fahrzeugen, um die Qualität der Angebots- und Kapazitätsplanung zu erhöhen (Wirkungsentfaltung) -> Integration der Daten in eine Datenplattform Prüfung der Einführung von Schnuppertickets (z.B. in Form von übertragbaren Jahreskarten) zur Motivation zum Umstieg auf den ÖPNV (potenziell auch im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements) Integration von Liniensystemen und On-Demand-Diensten Marktrecherche zur Einführung von Mobilitätskarten zur verkehrsmittelübergreifenden Nutzung des ÖV wie z.B.: Bus, Bahn, Ride-Hailing oder On-Demand-Angebote, Car- und Bike-Sharing (vgl. Carsharing in Bremen¹⁷⁰) Eine Umsetzung erfordert begleitende Marketingmaßnahmen zur Information der Bürger

¹⁷⁰ Der 2014 verfasste Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) sieht zusätzlich zum Ausbau und der räumlichen Erweiterung des Netzes an Carsharing-Stationen die Schaffung von Carsharing-Angeboten für Nachbarschaften vor. Begleitend sollen der Parkraum reduziert und Parkplatzprivilegien für Carsharing-Nutzer definiert werden. Mobilitätsberatung für Neubürger, Betriebe und Schulen zählen ebenso zu den begleitenden Maßnahmen wie die Einführung einer Mobilitätskarte, die außer Bus und Bahn auch Taxi und Carsharing umfasst. Verkehrliche Wirkungen/ Umweltwirkungen: Im Jahr 2017 wurden die Auswirkungen von Carsharing in Bremen untersucht. Laut Studie kann ein Carsharing-Fahrzeug 16 Privat-Pkw ersetzen. Die Carsharing-Angebote haben die Anzahl der Fahrzeuge, die Platz auf den Straßen und im Parkraum Bremens beanspruchen, um rund 5.000 gesenkt. Somit trägt Carsharing zur Reduktion des ruhenden Verkehrs bei. Vgl. „[Kommunale, nicht-investive Maßnahmen im Verkehr](#)“ Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau 2022.

			<ul style="list-style-type: none"> • Beobachtung der Fahrgastzahlen und der Verlagerung aus den Stadtbussen
Ö-2-1	<p>Weiterentwicklung des ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote zur Ergänzung des bestehenden Angebots - Anschlussicherung - Schwachlastzeiten 	Autonom fahrender ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Marktsichtung zum Vergleich der Anbieter und des Fortschritts der technologischen Lösungen (systemoffen) • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Teilnahmewettbewerb für Anbieter und Betreiber eines autonom fahrenden ÖPNV in Bad Hersfeld • Machbarkeitsstudie zur Einführung potenzieller Linien <ul style="list-style-type: none"> - Potenzielle Routen: Von Bahnhof zu Innenstadt/ Stiftsbezirk als "Rundkurs", Führen auf Mischspuren mit dem Radverkehr, potenziell auch Anbindung der Stadtteile/ des Klinikums • Umsetzung eines Piloten für autonome Verkehre im ländlichen Raum mit direktem Regelbetrieb • Sukzessiver Transformationsprozess, Kombination von Anbietern für autonome Fahrzeuge und Busbetreiber (Vorarbeiten bereits vorhanden)
Ö-2-2	<p>Weiterentwicklung des ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote zur Ergänzung des bestehenden Angebots - Anschlussicherung - Schwachlastzeiten 	Ride Hailing	<ul style="list-style-type: none"> • Potenzielle Übergangslösung zu einem bedarfsorientierten Mobilitätsangebot (On-Demand) • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Uber als Übergangslösung zum selbstbetriebenen On-Demand-Verkehr im ländlichen Raum • UberX, UberTaxi, UberGreen, Kombination mit LIME-Fahrrädern und E-Rollern als Ergänzung in Schwachlastzeiten und außerhalb der Betriebszeiten des Stadtbus (Anschlussmobilität "Letzte Meile" & Pooling in Aussicht) <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der gemeinsamen Einführung mit weiteren umliegenden Städten und Gemeinden • Einsatz als "Eventmobilität" zu Festivitäten möglich <ul style="list-style-type: none"> - Eine Umsetzung erfordert begleitende Marketingmaßnahmen zur Information der Bürger • Beobachtung der Fahrgastzahlen und der Verlagerung aus den Stadtbussen
Ö-2-3	<p>Weiterentwicklung des ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote zur Ergänzung des bestehenden Angebots - Anschlussicherung - Schwachlastzeiten 	Sharing-Angebote für Mikromobilität („Micromobility“-Sharing)	<ul style="list-style-type: none"> • Umfrage zur Nutzung von Sharing-Angeboten in den einzelnen Stadtteilen • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Ausbau E-Bike-Sharing bzw. Mietstationen zur besseren Ausschöpfung der Radfahrpotenziale in Mittelgebirgslage • Einführung Micromobility als Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots und zur Verbesserung der Anschlussmobilität zum ICE-Bahnhof und Regio-Busbahnhof • Sharing Solutions (z.B. DB-Rad+ und förderfähige Bike-Offensive mit DB Flächenclearing) • Einsatz von Software als Controlling- und Planungstool – z.B. "Curbside-Management" (<i>siehe Maßnahme D-7-2: Mobility-as-a-Service</i>)

<p>Ö-2-4</p>	<p>Weiterentwicklung des ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote zur Ergänzung des bestehenden Angebots - Anschlussicherung Schwachlastzeiten 	<p>Emissionsfreie Fahrzeuge, insbesondere Car-Sharing</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung von Carsharing mit hybriden oder voll-elektrischen Fahrzeugen (z.B. via Regio Mobil durch Integration von Mobilitätsdienstleistern), zunächst im Kernstadtgebiet • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Bei erfolgreichem Einsatz Ausweitung von Car-Sharing-Angeboten potenziell auch für Betriebe (Reduzierung der Dienstfahrzeuge) und Nachbarschaftsgemeinden
<p>Ö-2-5</p>	<p>Weiterentwicklung des ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote zur Ergänzung des bestehenden Angebots - Anschlussicherung Schwachlastzeiten 	<p>Einsatz von Seilbahnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Möglichkeit und Sinnhaftigkeit des Einsatzes von Seilbahnen im Stadtgebiet von Bad Hersfeld mit Lage im Fuldataal mit umliegenden Mittelgebirgen (auch wenn Stand heute noch unwahrscheinlich anmutend) • Gemäß Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz vom 26. April 2021 werden Seilbahnen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV in den Gemeinden gefördert. • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Durchführung einer Machbarkeitsstudie, Ermittlung von Lösungspotenzialen insbesondere auch in Kombination (z.B. Anschlusskombination/ Tressenbündelung) mit anderen Verkehrsmitteln → Umsetzung, wenn die Prüfung positiv ausfällt • Identifizierung und Festlegung potenzieller Berg- und Talstationen sowie Verbindungsverläufe • Beispielsweise für die Anbindung des Klinikums Bad Hersfeld, Erschließung des Wehnebergs, Verknüpfung von Stadtteilen und der Kernstadt z.B. mit dem Bahnhof und dem Klinikum, der Obersberg-Schulen etc. (Nutzung auch als Güter-Gondel zur Ver- und Entsorgung möglich)
<p>Ö-2-6</p>	<p>Weiterentwicklung des ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote zur Ergänzung des bestehenden Angebots - Anschlussicherung Schwachlastzeiten 	<p>Einsatz von Elektrofahrzeugen (im Innenstadtbereich)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von Elektro(klein)fahrzeugen zur Personenbeförderung zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt oder von Zielen in der Innenstadt insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Sichere Fortbewegungsmöglichkeit für ältere Mitbürger*innen auch zur Überwindung von Steigungen. Bei Einfahrtsbeschränkungen der Innenstadt aufgrund Elektro-Antrieb weiterhin nutzbar. • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Darüber hinaus ergeben sich weitere Nutzungsmöglichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> - Personenbeförderung für die Verbindung von P+R-Parkplätzen in den Innenstadtbereich - Nutzung insbesondere auch zur Personenbeförderung bei Festspielen/ Lullusfest/ „Einkaufstagen“ oder sonstigen Veranstaltungen - Potenziell auch zur Beförderung von Touristen („Sightseeing“) • Nutzungsmöglichkeiten als Transportfahrzeug: <ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeuge gibt es von verschiedenen Herstellern in verschiedenen Varianten, so auch als Pick-Up, Transporter, Kastenwagen etc. - Letzte Meile Belieferung in der Fußgängerzone bzw. im Innenstadtbereich

			<ul style="list-style-type: none"> - Einsatz als Lieferfahrzeuge zur Belieferung des lokalen Einzelhandels • Praxisbeispiele: <ul style="list-style-type: none"> - Turiscar Ecotrain (Grupo Piñero), Einsatz insbesondere für touristische Fahrten für die Hotelindustrie z.B. in der Dominikanischen Republik, auch als Transporter verfügbar - „Kavalir“ Ljubljana, Slowenien: kostenfreie Beförderung in der Stadtmitte vor allem für ältere Bürger, bewegungsbehinderte Menschen und Touristen
Ö-3-1	<p>Kommunizieren, Multiplizieren & Überzeugen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Datenerhebung & Befragung - Informations-kampagnen und Praxis-/ Testmöglichkeiten - Motivation zur Handlung 	<p>Befragung zu Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Befragung der Bürger zur Wahl des Verkehrsmittels und insbesondere zu den Hintergründen/ Beweggründen (Modal Split – Bedarf auch für Klimamonitor), da keine Daten für Bad Hersfeld vorliegen • Befragung der Bürger (stadtteilweise) zu den Anforderungen an den ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> - Interviews mit Fragebogen - Ergänzend oder alternativ: Onlinebefragung - Potenziell Befragung durch Oberstufen-Schüler

[K] Klimaneutralität

Das Erreichen der Verkehrs- bzw. Mobilitätswende kann langfristig nur unter Verwendung von alternativen Antrieben erreicht werden. Elektromotoren zeigen den effektivsten Wirkungsgrad und batterieelektrische Antriebe im Allgemeinen den geringsten Energieverbrauch und werden insbesondere von der Automobilindustrie bevorzugt. Aber auch weitere alternative Antriebe wie Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe oder E-Fuels können je nach Anwendungsszenario sinnvoll sein. Hierfür bedarf es einer entsprechenden Infrastruktur, die vor dem Hintergrund der aktuellen Lage der Energieversorgung und anzustrebenden Unabhängigkeit von nicht zuverlässigen und sicheren Energielieferanten nicht auf nur eine Technologie fokussiert sein sollte. Hierzu ist als Ausgangsbasis festzuhalten:

- Städtische Betriebe nutzen in ihren Fahrzeugflotten noch keine Busse oder Autos mit batterie- oder wasserstoffelektrischem Antrieb.
- Die Ladeinfrastruktur für private und gewerbliche batterieelektrische Fahrzeuge wird der Nachfrage in Zukunft nicht gerecht werden können:
 - Schaffung eines leistungsfähigen Energieversorgungsnetzes sowie einer leistungsstarken Energieversorgung (auch für die Anforderungen der E-Mobilität).
- Infrastruktur für wasserstoffelektrische Antriebe ist in Bad Hersfeld nicht vorhanden.

Neben der Förderung von umweltfreundlichen Antrieben bedarf es der Messung aktueller Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sowie der Treibhausgasemissionen, um einen Überblick über die jeweilige Situation bzw. die Auswirkungen von Industrie und Verkehr auf die Luft von Bad Hersfeld als Kurort zu erhalten. Darüber hinaus bietet sich so die Möglichkeit, die Wirksamkeit von Maßnahmen auf Umwelt und Klima langfristig zu kontrollieren.

Tabelle 5: Maßnahmen Mobilität - Klimaneutralität

<i>Maßnahmenschwerpunkt Mobilität</i>			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
K-3-1	Kommunizieren, Multiplizieren & Überzeugen	Kampagne E-Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung des Dienstleistungssegments durch die Betriebe der Stadt Bad Hersfeld

	<ul style="list-style-type: none"> - Datenerhebung & Befragung - Informations-kampagnen und Praxis-/ Testmöglichkeiten - Motivation zur Handlung 		<ul style="list-style-type: none"> • Informationskampagne zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im privaten Bereich (Umsetzer: Stadtwerke) <ul style="list-style-type: none"> - Wecken von Begeisterung - Kommunikation von Vorteilen - Fördermöglichkeiten - Zusammenarbeit mit Handwerk, Service und Herstellern • Schaffung von Anreizen für Bürger auf batterieelektrischen Antrieb umzusteigen, z.B. <ul style="list-style-type: none"> - Bevorzugtes Parken mit E-Autos - Kostenlose Lademöglichkeiten für kommunale Mitarbeiter
K-3-2	<p>Kommunizieren, Multiplizieren & Überzeugen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Datenerhebung & Befragung - Informations-kampagnen und Praxis-/ Testmöglichkeiten - Motivation zur Handlung 	<p>Kampagne Mobilitätswende</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bewusstseinsbildung zur Mobilitäts- und Verkehrswende: <ul style="list-style-type: none"> - Aufzeigen von Vorteilen (kurz-, mittel- und langfristig) - Vermittlung niedriger Beteiligungsbarrieren - Aufzeigen gesamtgesellschaftlicher Vorteile durch Verkehrsreduzierung (Klima, Umwelt, weniger Zeit im Stau etc.) - Vermittlung von städtischen Angeboten (z.B. kostenfreie Nutzung der Buslinien an Samstagen) • Sensibilisierung für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) • Sensibilisierung für ressourcenschonendes Verhalten (Klima, Umwelt, Versorgungssicherheit, Flächennutzung etc.) • Erhöhung der Wahrnehmung für MIV-Alternativen durch Verkaufsargumente: Pünktlich, sauber, zuverlässig, sicher, hoher Takt, dichtes Netz; günstiger, schneller. (Aufzeigen der Vorteile beim Blick auf die Gesamtkosten) • Fahrgasttraining zur richtigen Nutzung des ÖPNV (und potenziell für Ride Hailing- und On-Demand-Angebote) für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger • Entwicklung von Broschüren und Flyern • Umsetzung z.B. durch PR-Maßnahmen, Werbung, Imagekampagnen auch in Kooperation mit Medien/ Zeitungen
K-3-3	<p>Kommunizieren, Multiplizieren & Überzeugen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Datenerhebung & Befragung - Informations-kampagnen und Praxis-/ Testmöglichkeiten - Motivation zur Handlung 	<p>Klima-freundliche Mobilität erlebbar und sichtbar machen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Motivation zur Nutzung von E-Mobilität und Aufzeigen von Möglichkeiten für die private Anschaffung, z.B. über Konzeption eines Modellprojekts <ul style="list-style-type: none"> - Beispiel: Testmöglichkeiten für E-Fahrzeuge nach dem Vorbild "Generation E-Fahren" aus Weiz-Gleisdorf, Österreich (durch Kooperationen mit Unternehmen können 2 Monate lang Anwohner E-Fahrzeuge und E-Bikes kostenlos mieten, Kosten ca. 57.000 €) • Begleitung durch Marketingkampagnen, Öffentlichkeitsarbeit • Umsetzer: Stadtwerke & regionale Autohäuser, ggf. auch Stadtmarketing
K-4-1	<p>Unterstützung der Antriebswende</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 	<p>Ausbau Lade- bzw. Tankinfrastruktur für alternative Antriebe</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum z.B. Supermärkte, Bahnhof, Parkhäuser, P+R-Plätze (Destination Charging, insbesondere auch für Tourismus an Gastronomie und Hotels, Ansprache von Herstellern & Betreibern) • Begleitung des Ausbaus der Lade- und Tankinfrastruktur für Strom und Wasserstoff bzw. E-Fuels an öffentlichen Tankstellen bzw. neu zu schaffenden Versorgungsorten, insbesondere auch für schnelles

			<p>Laden bzw. Betanken (mit Zeitaufwand vergleichbar zu heutigen Tankprozessen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation mit Unternehmen zum Ausbau adäquater Lade- und Tankmöglichkeiten am Arbeitsplatz • Offenheit für aktuelle und zukünftige Innovationsprozesse bei der Markteinführung bzw. Umsetzung alternativer Antriebslösungen • Prüfung der Einbindung von Batterietauschsystemen • Orientierung an erfolgreichen Konzepten und Betreibern • Positionierung von Bad Hersfeld als Pilotstandort für den Einsatz innovativer Lade- bzw. Tankinfrastrukturen, u.a. auch in Weiterentwicklung bzw. Ablösung des Ladens mittels Stecker
K-4-2	<p>Unterstützung der Antriebswende</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 	<p>Ausbau Stromnetz (Energie-Infrastruktur)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung Ausbaubedarf Stromversorgung zur Kapazitätssteigerung für E-Mobilität im gesamten Stadtgebiet mit Stadtwerken Bad Hersfeld (Stromnetz, Umspannwerke und -punkte sowie Verfügbarkeit von Strom nach Herkunftsart (grüner Strom) • Prüfung der Puffer- und Speichersysteme (Beobachtung der Diskussion zu Einbeziehung der Fahrzeugakkus in Speichersysteme) • Anpassung der Energieinfrastruktur an den steigenden Energiebedarf, insbesondere für die Elektromobilität • Sicherstellung attraktiver Ladegeschwindigkeiten (z.B. Super-Charger) • Berücksichtigung des erhöhten Flächenbedarfs für Netz und Anlagen der Stromversorgung (z.B. in Erschließungsgebieten, im öffentlichen Raum und auf städtischen Grundstücken) • Adressierung der Kosten bzw. organisatorischer/ baulicher Mehraufwand für Nach- bzw. Neuausrüstung von Stadtquartieren
K-4-3	<p>Unterstützung der Antriebswende</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 	<p>Stärkung dienstliche E-Mobilität (private Unternehmen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elektrifizierung bzw. Hybridisierung der Dienstwagen als Motivation • Schaffung eines Nutzens für den Arbeitgeber bei Beteiligung für seine Außendarstellung (Nachhaltigkeitsbericht) • Flottensiegel für Unternehmen mit bestimmtem Elektroanteil • Elektrifizierung von Transporter-Flotten, z.B. Lieferservices Handwerker etc. (Gewerbe) (Ladeplatzfrage bei Betrieben ohne eigene Betriebshöfe muss geklärt werden) • Elektrifizierung der Sozialdienste (durch Förderungen etc.) • Strom für Dienstwagen an zentralen Ladestellen (z.B. nachts Laden von Betriebsfahrzeugen, tagsüber Laden der Fahrzeuge der Angestellten) • Bei Betrieben mit eigenen Grundstücken: Integration von Anlagen der EE, insbesondere Solar promoten • Angebot, um Fachkräfte anzuwerben • Bevorzugtes Parken mit E-Autos • Konzepte für gemeinsam genutzte Strukturen in Gewerbegebieten und Gewerbehöfen

K-4-4	<p>Unterstützung der Antriebswende</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 	<p>Stärkung dienstliche E-Mobilität (öffentliche Hand)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines emissionsfreien Mobilitätskonzept für kommunale Fahrzeuge • Anschaffung von lokal emissionsfreien Fahrzeugen (Pkw, Lkw, E-Bike) • Nutzung auch als Dienstfahrzeuge während der Arbeitszeit für Mitarbeiter der Stadtverwaltung • Bedarfsstudie zur Schaffung öffentlicher Ladeinfrastruktur an kommunalen Liegenschaften • Nutzung von Förderungen für die Anschaffung von hybriden oder vollelektrischen Leasing-Möglichkeiten für Dienstwagen
K-4-5	<p>Unterstützung der Antriebswende</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 	<p>Stärkung E-Pedelecs (öffentliche Hand)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ermöglichen des Erwerbs von Pedelecs für die dienstliche Nutzung für Mitarbeiter der Stadtverwaltung • Schaffen von zugänglichen Stell- und Ladeplätzen
K-5-1	<p>Klima-Monitoring (mit Erfolgskontrolle)</p>	<p>CO₂-Sensornetz (stationär, mobil)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung eines validen CO₂-Sensornetzes (stationär) <ul style="list-style-type: none"> ◦ Erweiterung einer validen Sensorik/ Messgrößen (z.B. mit Wetterdaten, NO_x, Feinstaub etc.) sinnvoll • Definition valider Messorte in weiten Teilen des Stadtgebietes (an Haltestellen, entlang vielbefahrenen Straßen), Sicherung der Stromversorgung (ggf. Akkupacks für die Ausfallsicherheit), Anbindung an das Mobilfunknetz zur Datenübertragung (z.B. über SIM-Karten) • Potenzieller Einsatz auch am Bahnhof bzw. an Schienenwegen • Ggf. Ergänzung durch mobile Sensoren an unterschiedlichen Orten auch zur Ermittlung möglicher Hot Spots • Ziel: Ermöglicht die Messbarkeit der Auswirkungen von Maßnahmen im Bereich Klima- und Umweltschutz • Der damit verbundene Nutzen zum Klima- und Umweltschutz sowie dem Schutz der Bürger macht diese Maßnahmen dauerhaft tragfähig, sinnvoll und vor allem notwendig • Kosten: ca. € 300.000 (für 25 Sensoren an den Haltestellen mit Montage, Anbindung und Datentransfer) <ul style="list-style-type: none"> ➔ <i>Similaritäten mit Maßnahmenbündel 10: Stufenkonzept AUVM</i>
K-5-2	<p>Klima-Monitoring (mit Erfolgskontrolle)</p>	<p>Analysen, Prognosen, Frühwarnungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Für weitere Analysen, Auswertungen und Prognosen werden darüber hinaus Messungen weiterer Luftschadstoffe sowie Wetter • Auswertung sollte in Echtzeit erfolgen (<i>siehe Maßnahmenbündel 11</i>) • Erhobene Daten müssen in einer Hardware (<i>siehe D-11-1: Entwicklung echtzeitfähige Datenplattform</i>) zusammenfließen und durch passende Software ausgewertet werden • Kosten: ca. € 200.000 (für die erforderliche Datenauswertung und die dafür notwendige Hardware)
K-5-3	<p>Klima-Monitoring (mit Erfolgskontrolle)</p>	<p>CO₂-Klima- und Umweltmonitor</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grafische Visualisierung (der aktuellen Messwerte sowie der Analyseergebnisse, Prognosen und Frühwarnungen) im Echtzeitbetrieb innerhalb der kooperativen Leitstelle (<i>siehe D-11-10: Einrichtung (kooperative) Leitstelle</i>) bzw. auch Zugriff auf historische Daten zur nachträglichen Auswertung • Ziel: Ermöglicht, insbesondere bei einer Datenerfassung und -analyse und möglichst in Echtzeit, die Feststellung mittelbarer und unmittelbarer Auswirkungen, z.B. der Veränderung des Fahrzeugparks des

			<p>ÖPNV bzw. des gesamten lokalen Verkehrssektors, Detektion von gesundheitsschädlichen Konzentrationen an Luftschadstoffen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten: ca. € 200.000 (für eine entsprechende grafische Visualisierung im Echtzeitbetrieb sowie die Information der Bevölkerung im Stadtgebiet und zur Nutzung bei der Verkehrssteuerung) <ul style="list-style-type: none"> ➔ Anforderungsdefinition und Abgleich der Funktionen mit aktuellem, in Entwicklung befindlichen, Klimamonitor
--	--	--	--

[D] Digitalisierung

Die Digitalisierung beginnt bei der digitalen Datenerhebung und endet im Optimalfall mit einer datengetriebenen Entscheidungsunterstützung oder der vollständigen Automatisierung von Prozessen. Dieses Potenzial der Daten gilt es sowohl innerhalb von Verkehrssystemen, als auch innerhalb der Stadtverwaltung zu nutzen. Die Betreiber von Verkehrssystemen können durch die Schaffung von Transparenz neue Informationen gewinnen, auf Basis dessen z.B. eine verbesserte Einsatz- oder Kapazitätsplanung umgesetzt werden kann.

Für die Stadt können interne Prozesse optimiert werden und die allgemeine Datenverfügbarkeit erhöht werden. Für den Nutzer z.B. des ÖPNV können Angebote schnell, übersichtlich und unkompliziert zur Verfügung gestellt werden.

Die Verkehrssteuerung wird in Bad Hersfeld auf den Hauptverkehrsstraßen größtenteils über Lichtsignalanlagen geregelt, die mehrheitlich aus den 70er und 80er Jahren stammen und somit keine Steuerung je nach aktueller Verkehrssituation ermöglichen. Die Schaltung erfolgt stattdessen über sehr statische Schaltprogramme und rein nach der Uhrzeit.

Die von der Kreisstadt derzeit genutzte urbane Datenplattform wird den Anforderungen an ein aktives umweltsensitives Verkehrsmanagements für Echtzeit-Verkehrssteuerung nach vorliegendem Stand nicht gerecht und ist dazu primär auf die vereinfachte Informationsaufbereitung für Bürger zu Smart City-Aktivitäten der Kreisstadt ausgerichtet.

Eine dauerhafte und harmonisierte Verkehrszählung für Bad Hersfeld nach Verkehrsschwerpunkten liegt aktuell nicht vor, nur an wenigen Stellen und nur unregelmäßig werden auf eine genormte Ermittlung der Verkehrszahlen bzw. der Verkehrsbelastung nicht ausgerichtete Speeddisplays von der Stadt ermittelt. Flächendeckende Verkehrszählungen finden nur im Rahmen der turnusmäßigen bundesweiten Straßenverkehrszählung statt, stützen sich aber ebenfalls auf Hochrechnungen auf Basis von Bezugszählpunkten.

Bei Umsetzung eines AUVM wird dagegen auch eine Priorisierung von besonderen Fahrzeugen, wie z.B. Fahrzeuge des ÖPNV sowie Einsatz- und Rettungskräfte möglich. Bei besonderen verkehrlichen Situationen, wie z.B. Stau auf Autobahnen oder Veranstaltungen, können so Verkehrsmengen gezielt zu- oder abgeführt werden.

Der Tourismus in der Kreisstadt ist auch durch die Festivitäten von großer Bedeutung und soll weiter gefördert werden. Ungefähr die Hälfte des Nachfragepotenzials ist auf touristische Gäste zurückzuführen.

Es besteht Bedarf an einem Informations- und Orientierungssystem für Touristen und Besucher, um auf aktuelle Veranstaltungen und kulturelle Angebote hinzuweisen und diese sinnvoll mit Mobilitätsangeboten über ein kombiniertes Ticketsystem verknüpfen zu können.

Tabelle 6: Maßnahmen Mobilität - Digitalisierung

Maßnahmenschwerpunkt Mobilität			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
D-6-1	<p>Förderung des Tourismus</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verknüpfung von Mobilität und Tourismus - Zur Steigerung der Attraktivität 	<p>Digitale Angebote für Besucher und Touristen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Digitale Verknüpfung von touristischen Zielen und Angeboten mit der Mobilität, einfache Tarifsyste-me für Besucher, englischsprachige Erläuterun-gen • Digitale Angebotsgestaltung im Sinne der Nutzer-zentrierung ("User Experience" - transparent und unkompliziert), z.B. durch <ul style="list-style-type: none"> - Orientierungshilfen für Besucher über Ziele (einschließlich digital abrufbarer Infos über Sehenswürdigkeiten) und diese kombinieren-den Mobilitätsangebote - Eine intuitiv zu bedienende App/ Website mit touristischen Zielen und Angeboten (z.B. mit Vorschlägen für sinnvolle Kombinations-möglichkeiten für einen Tagesbesuch in Bad Hersfeld, unter Einbindung der lokalen Un-ternehmen) - Einbindung der Veranstaltungen in Bad Hersfeld (Festspiele, Lullusfest, Weihnachtsmarkt etc.)
D-7-1	<p>Stärkung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verfüg-barkeit - Leistungssteigerung durch Digitalisierung - Attraktivitätssteige-rung durch Nutzerzent-rierung - Kapazitätssteigerung durch Potenzialhebung - Optimierung der Be-triebsabläufe - Inter- und multimodale Vernetzung/ Abstim-mung 	<p>Schaffung digitaler Angebote für eine Seamless Mobility Bad Hersfeld</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Mobilitätsinformationssystemen (individuell/ kollektiv/ stationär/ mobil) zur Ver-besserung der Mobilitätsplanung (für Besucher, Ortsanasässige, Pendler, Arbeitgeber etc.). Defini-tion von Anforderungen an Mobilitäts-Apps, wie z.B.: <ul style="list-style-type: none"> - Dynamische Mobilitätsplanung mit Berück-sichtigung der aktuellen Wetterlage - Optimale Verkehrsmittel-Kombination - Digitale Anzeigen an Haltestellen (Anzeige An- und Abfahrt in Echtzeit) • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Prüfung der Machbarkeit bzw. der Umsetzung ei-nes Pilotprojekts in Bad Hersfeld (z.B. Marktana-lyse vorhandener Lösungen): <ul style="list-style-type: none"> - Beachtung aktueller Entwicklungen, wie z.B. Mobility-Inside (Bad Hersfeld ist über den NVV bereits integriert) - Abstimmung mit dem NVV bzw. wo erforder-lich auch anderen Verkehrsverbänden
D-7-2	<p>Stärkung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verfüg-barkeit - Leistungssteigerung durch Digitalisierung - Attraktivitätssteige-rung durch Nutzerzent-rierung - Kapazitätssteigerung durch Potenzialhebung - Optimierung der Be-triebsabläufe 	<p>Mobility-as-a-Ser-vice</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von digital zugänglichen Mobility-as-a-Service-Angeboten, wie z.B. (E-)Carsharing/ Car-pooling; E-Roller-, (E-)Bike- und E-Scooter-Sharing (Verfügbarkeit und einfacher Zugang, inkl. Abstell-flächen) • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Digitales Abstellflächenmanagement für Sharing-Fahrzeuge:

	<ul style="list-style-type: none"> - Inter- und multimodale Vernetzung/ Abstimmung 		<ul style="list-style-type: none"> - zur Absicherung konstant hoher Fahrzeugverfügbarkeiten (bedarfsgerechte Verteilung auf Standorte) - zur Identifikation des Bedarfs an Abstellflächen (Lage, Vermeidung des „wildes Abstellens“) und Fahrzeugzahlen - als Steuerelement der Stadt- und Verkehrsplanung (beobachten, verstehen, steuern)
D-7-3	<p>Stärkung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verfügbarkeit - Leistungssteigerung durch Digitalisierung - Attraktivitätssteigerung durch Nutzerzentrierung - Kapazitätssteigerung durch Potenzialhebung - Optimierung der Betriebsabläufe - Inter- und multimodale Vernetzung/ Abstimmung 	<p>Kontrolltechnik digitales Ticketing (PKM-Standard)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung und Nutzung der Kontrolltechnik für digitales Ticketing in ÖPNV-Fahrzeugen, und ggf. mobil bzw. an den Haltestellen, zur Erreichung einer automatischen Ticketkontrolle unter Vermeidung der Sichtkontrolle • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Ziel: attraktiveres und „freieres“ ÖPNV-Erlebnis, Verhinderung von Fahren ohne Fahrschein, mehr Fahrgeldeinnahmen durch Annullierung der Sichtkontrolle (keine menschlichen Fehler), schlanker Prozess (keine Ticketentwertung, „einsteigen & losfahren“) • Kosten: ca. € 1,0 Mio. (für die Fahrzeuge, mobile Geräte und stationär)
D-7-4	<p>Stärkung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verfügbarkeit - Leistungssteigerung durch Digitalisierung - Attraktivitätssteigerung durch Nutzerzentrierung - Kapazitätssteigerung durch Potenzialhebung - Optimierung der Betriebsabläufe - Inter- und multimodale Vernetzung/ Abstimmung 	<p>Automatische Fahrgastzählung & Ermittlung der Auslastung (Fahrzeuge)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Installation von Zählgeräten (an den Ein- und Aussteigepunkten) in ÖPNV-Fahrzeugen (über optische Wärmebildkameras bzw. LIDAR- oder Lasersysteme) • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Erfassung und Übertragung der generierten Daten zu einer auswertenden bzw. steuernden Einheit erforderlich, insbesondere für Analysen und Prognosen. • Ziel: Zählung der Anzahl an ÖPNV-Nutzern insgesamt sowie zu bestimmten Uhrzeiten und in bestimmten Linien, im Optimalfall erfolgt die Ermittlung des Auslastungsgrades über dieselbe Hardware • Kosten: ca. € 300.000 (bei angesetzten 30 Fahrzeugen)

7-5	<p>Stärkung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verfügbarkeit - Leistungssteigerung durch Digitalisierung - Attraktivitätssteigerung durch Nutzerzentrierung - Kapazitätssteigerung durch Potenzialhebung - Optimierung der Betriebsabläufe - Inter- und multimodale Vernetzung/ Abstimmung 	<p>Kooperative Leitstelle</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatzsteuerung von ÖPNV-Fahrzeugen in einer kooperativen Leitstelle, auch als Vorbereitung zum autonomen Fahren (generierte ÖPNV-Daten fließen in Hardware der Leitstelle ein) • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Erforderlich: Aufstellung einer entsprechenden Rechner- und Speicherungsstruktur, Anbindung aller verbundenen Systeme über Mobilfunk/Breitband, Räumlichkeiten mit gesichertem Zugang für Personal, Software für die analytischen Auswertungen und Steuerungen • Ggf. kann die kooperative Leitstelle auch mit einem Verkehrsleitrechner für eine übergeordnete Steuerung unter Einbeziehung von Klima-, Umwelt- und Wetterdaten bestückt werden (Erweiterbarkeit durch ein analytisches System zur automatisierten Nutzung ist gegeben) • Kosten: ca. € 500.000. ➔ <i>Similaritäten zu Maßnahmenbündel 10: Stufenkonzept AUVM</i>
D-7-6	<p>Stärkung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verfügbarkeit - Leistungssteigerung durch Digitalisierung - Attraktivitätssteigerung durch Nutzerzentrierung - Kapazitätssteigerung durch Potenzialhebung - Optimierung der Betriebsabläufe - Inter- und multimodale Vernetzung/ Abstimmung 	<p>Echtzeit-Fahrgastinformation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Technische Umsetzung der Anzeige von Echtzeit-Fahrgastinformationen an allen ÖPNV-Haltestellen unter Einbindung der NVV-Fahrplandaten sowie der tatsächlichen Position der ÖPNV-Fahrzeuge über eine optimierte Einbindung des ITCS³⁷³ • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Kombinierte Ausgabe von Fahrplan- und Echtzeitpositionsdaten der ÖPNV-Fahrzeuge an die Fahrgäste über die "Echtzeit-Fahrgastinformation": <ul style="list-style-type: none"> - auf Displays der ÖPNV-Fahrzeuge - an den ÖPNV-Haltestellen • Aufbereitung in der NVV-App möglich

³⁷³ Ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) bzw. ein Intermodal Transport Control System (ITCS) dient einerseits der Optimierung der innerbetrieblichen Arbeitsprozesse, also einer Vereinfachung von der Planung bis zur Abrechnung, und andererseits der Erhöhung der Dienstleistungsqualität. Vgl. „[Rechnergestützte Betriebsleitsysteme \(RBL\) oder Intermodal Transport Control Systems \(ITCS\)](#)“, R. König, FIS – Forschungsinformationssystem, erstellt am 11.04.2006, abgerufen am 21.07.2022.

D-7-7	<p>Stärkung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verfügbarkeit - Leistungssteigerung durch Digitalisierung - Attraktivitätssteigerung durch Nutzerzentrierung - Kapazitätssteigerung durch Potenzialhebung - Optimierung der Betriebsabläufe - Inter- und multimodale Vernetzung/ Abstimmung 	<p>Technik digitale Fahrgast-information (Haltest.)/ Fahrgastzählung an Haltestellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • „Multifunktionale Haltestellensäule“: Erweiterung der Haltestellen um „Informationssäulen mit integriertem elektronischem Fahrplan und weiteren Infrastrukturelementen“ <ul style="list-style-type: none"> - Z.B. Echtzeit-Informationen zu Verspätungen, Baustellen oder Ausfällen, insbesondere relevant für ÖPNV-Nutzer ohne eigenes Smartphone - Anforderung von ÖPNV-Fahrzeugen auf Knopfdruck - Absetzen von Notrufen • Ziel: Transparenz- und Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Nahverkehrs für die Bürger sowie Ermöglichung aktiver Kommunikation mit wartenden Fahrgästen • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Zählung der Fahrgäste: <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz eines kamerabasierten Verkehrsmesssystems als Sensorikmedium an den Haltestellensäulen - Dieses bildet hardwareseitig die Grundlage zur Detektierung der Fahrgastzahlen an den Haltestellen
D-7-8	<p>Stärkung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verfügbarkeit - Leistungssteigerung durch Digitalisierung - Attraktivitätssteigerung durch Nutzerzentrierung - Kapazitätssteigerung durch Potenzialhebung - Optimierung der Betriebsabläufe - Inter- und multimodale Vernetzung/ Abstimmung 	<p>Bedarfsorientierte Einsatzsteuerung Fahrzeuge/ Echtzeit-Kapazitätsplanung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahmen „Bedarfsorientierte Einsatzsteuerung Fahrzeuge“ und „Echtzeit-Kapazitätsplanung (Fahrgast-Monitoring)“ setzen auf den Maßnahmen „Automatische Fahrgastzählung (Fahrzeuge)“, „Ermittlung Auslastungsgrad“ und „Echtzeit-Fahrgastinformationen“ auf • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Die dort ermittelten Daten ermöglichen in Zusammenhang mit dem ITCS-System der ÖPNV-Fahrzeuge sowie den an Haltestellen bzw. im Zulauf wartenden Fahrgästen (durch entsprechende Sensorik) eine bedarfsgerechte Einsatzsteuerung als auch eine Kapazitätsplanung der ÖPNV-Fahrzeuge in Echtzeit. <ul style="list-style-type: none"> - Verstärkung bzw. Ausdünnung des Linien takts nach Bedarf - Anpassung der Größe der Fahrzeuge - Insbesondere sinnvoll während Veranstaltungen (Lullusfest, Festspiele) in der Kreisstadt - Angebote für Abend-/ Nachtverkehr am Wochenende • Kosten: ca. € 500.000 (bei angesetzten 30 Fahrzeugen).

Ergänzende Erläuterung zu Maßnahmen des Maßnahmenbündels Nr. 11: Adaptive, proaktives und umwelt-sensitives Verkehrsmanagement: Vorbild für das zu errichtende adaptive, proaktive und umweltsensitive Verkehrsmanagement ist die Umsetzung des Mobilitätsamts der Wissenschaftsstadt Darmstadt bzw. das Förderprojekt DANALYTICS¹⁷² sowie dessen Weiterentwicklung. Eine Umsetzung unterhalb der dort gesetzten Schwelle des Stands von Wissenschaft und Technik soll in Bad Hersfeld

¹⁷² Vgl. unter anderem „[PROJEKT_DANALYTICS](#)“, Wissenschaftsstadt Darmstadt, 08.04.2022.

nicht erfolgen. Dies bezieht sich insbesondere auf das operative System (Verkehrsleitreechner, Lichtsignalanlagen/ LSA, Feldgeräte/ Sensorik etc.) als auch auf das analytische System (echtzeitfähige Datenplattform zur Datenspeicherung und -analyse sowie Visualisierung über ein Front-End für eine umweltsensitive Beeinflussung des Verkehrs bzw. zur Entscheidungsunterstützung der Anwender).

Die Maßnahmen D-10-1 bis D-10-7 sind für ein digitales echtzeitfähiges Verkehrsmanagement obligatorisch. Nach Erreichen einer Verkehrslenkung und -steuerung in Echtzeit können die nachfolgenden Maßnahmen D-10-7 bis D-10-10 zusätzlich, auch in das bereits bestehende und funktionierende System integriert werden.

Tabelle 7: Maßnahmen Verkehr - Digitalisierung

Maßnahmenswerpunkt Verkehr			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
D-10-1	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits 	<p>Entwicklung echtzeitfähige Datenplattform (multimodal)</p>	<p>Grundlage für ein analytisches System im Sinne des Verkehrsmanagements:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Speicherung und nutzerzentrierte Auswertung von erhobenen bzw. erfassten Verkehrs- und Mobilitätsdaten • Einbeziehung von Lärm, Umwelt- und Wetterdaten - bei Feldgeräten: Herstellung der Verbindung zwischen den Systemkomponenten mittels Glasfaser oder Funk (5G) zur Sicherstellung von Latenzzeiten ≤ 1 Sekunde (siehe D-10-6: Errichtung Sensoriknetzwerk) • Datenzusammenführung/ -integration • Kontinuierliche Datenanalysen, Frühwarnungen, Prognosen • Schnittstelle zum operativen System notwendig (Verkehrsleitreechner, Feldgeräte etc.) • Skalierbare Kapazität und Leistungsfähigkeit für die Stadt Bad Hersfeld bzw. perspektivisch Ausrichtung der Leistungsfähigkeit auf den Kreis Hersfeld-Rotenburg • Erfassung multimodaler Reise- und Verkehrsdaten: MIV, ÖPNV, Radverkehr, E-Mobilitätsdienstleistungen • Laufende Ermittlung Modal-Split • Möglichkeit der Einbeziehung von Betriebsdaten: Fahrpläne, Informationen über den Zustand des jeweiligen Mobilitätsangebots, insbesondere zur Verfügbarkeit der Angebote, zu Störungen und Verspätungen • Betrieb in eigenen Räumlichkeiten/ Rechenzentrum oder als hochverfügbare Cloud Lösung • Positionierung von Bad Hersfeld als Pilotkommune für Mittelstädte in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D und EU
D-10-2	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements 	<p>Digitales Geo-informationssystem</p> <p><i>Datengrundlage Stadt</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sukzessive Digitalisierung bzw. Zurverfügungstellung von Geobasisinformationen • Straßen-Informationssystem (funktionsübergreifendes Geo-Informationssystem, in dem alle Straßenelemente verortet sind) • Monitoring des Straßen-Zustands (Aufnahme durch Befahrung, Umsetzung via Software) – <i>bei der Stadt in Vorbereitung</i> • Monitoring Bestand und Bewirtschaftung Parkraum

	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits 		<ul style="list-style-type: none"> • Positionierung von Bad Hersfeld als Pilotkommune für Mittelstädte in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D und EU
D-10-3	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits 	<p>Echtzeit-Verkehrsdatenerfassung 24/ 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Laufende Erfassung von Zahl und Art des Verkehrsgeschehens (z.B. Pkw, Transporter, Lkw, Bus, Motorrad, Rad) • Aufbereitung von Kameradaten beispielsweise über ein geeignetes Videomanagementsystem (z.B. Definition und Auswertung von virtuellen Schleifen in den Kameradaten, Verarbeitung von nicht personenbeziehbaren Daten/ Datenschutz) • Generierung erhöhter Datenverfügbarkeit von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren (insbesondere auch von Wirtschaftsverkehren) zur laufenden Erstellung eines Lagebilds bzw. zur Nutzung für die Verkehrssteuerung • Bedarfsermittlung und Standortbestimmung über zu installierende Sensorik, Verkehrskameras, Road Side Units, Schleifenkontakte, Radzählanlagen, Geschwindigkeitsmessgeräte („Blitzersäulen“) mit zusätzlichen Funktionen, Parkraumüberwachung etc. (jeweils bezogen auf Hard- und Software) • Nutzung auch von Mobilfunkdaten (automatisierte Einbindung von aus Mobilfunkdaten generierten Verkehrsanalysen) • Eingehen von Partnerschaften zur Generierung von Daten des Wirtschaftsverkehrs • Positionierung von Bad Hersfeld als Pilotkommune für Mittelstädte in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D und EU
D-10-4	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, - dynamische Tempolimits 	<p>Echtzeitfähiger Verkehrsleit-rechner</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung und Einrichtung eines echtzeitfähigen lokalen Verkehrsleitrechners auch zur Verkehrssteuerung bzw. Ansteuerung von Lichtsignalanlagen (Grundvoraussetzung) • Koordinierung der Beschaffungen zur Modernisierung von LSA mit Hessen Mobil (vgl. Umsetzung in Limburg) • Einbindung in das Gesamtsystem von Hessen Mobil bzw. der Verkehrsleitzentrale Hessen (und damit der Masterzentrale der Autobahngesellschaft des Bundes) als Ziel • Das Gesamtsystem muss echtzeitfähig sein (Latenzzeit ≤ 1 Sekunde) • Kapazität und Leistungsfähigkeit für die Stadt Bad Hersfeld bzw. perspektivisch Ausrichtung der Leistungsfähigkeit auf den Kreis Hersfeld-Rotenburg • Positionierung von Bad Hersfeld als Pilotkommune für Mittelstädte in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D und EU

<p>D-10-5</p>	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits 	<p>Modernisierung der Lichtsignalanlagen (echtzeitfähig)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung von Lichtsignalanlagen zur Steuerung in Echtzeit wo erforderlich bzw. sinnvoll <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Kooperation zur Umrüstung von LSA mit Hessen Mobil (erfolgte zur Umsetzung eines vernetzten Verkehrsmanagements in Limburg) • Echtzeitfähiger Anschluss (Glasfaserverlegung oder 5G-Mobilfunk) aller LSA an den Verkehrsleitreehner (zur Erzielung einer Latenzzeit ≤ 1 Sekunde) • Echtzeitfähige Schaltvorrichtungen für die Beeinflussung der LSA und Vernetzung • Umstellung auf Netzsteuerung (Überarbeitung sämtlicher vorhandener Signalpläne plus Erstellung neuer Signalpläne) • Sukzessive Erschließung aller LSA, Anwendung eventuell zunächst auf Bundesstraßen (z.B. Pilotprojekt B324) • Ermöglichung der Bevorrechtigung z.B. des ÖPNV an ausgewählten LSA. • Ermöglichung der Schaltung „Grüner Wellen“ in Abhängigkeit von der Verkehrslage • Ziel: Maximale Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie Reduzierung der Immissionen auf Menschen und Umwelt auf das Minimum (Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgase)
<p>D-10-6</p>	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits 	<p>Errichtung Sensoriknetzwerk</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Installation von Sensorik zur Erfassung von Mobilität & Verkehr, ggf. auch Lärm, Umwelt, Wetter, Treibhausgase nach den Vorgaben von Bund und EU • Errichtung eines jeweils aus den für die einzelnen Standorte relevanten bzw. erforderlichen Sensorikkombinationen zusammengesetzten, stadtweiten Netzwerks zur Abbildung des jeweiligen Sachstands vor Ort, für die einzelnen Stadt- und Ortsteile bzw. die Gesamtstadt • Echtzeitfähige Vernetzung der steuerungsrelevanten Sensoren mit dem Verkehrsleitreehner in der Leitstelle • Klassifizierung der Sensorikstandorte, z.B. gemäß der Intensität der Inanspruchnahmen durch Mobilität und Verkehr sowie der Art der Bebauung • Klassifizierung der Netzwerkstandorte nach Mobilitäts- und Verkehrsschwerpunkten sowie auch unter Beachtung der Vorgaben der EU-Richtlinie 2008/ 50/ EG bzw. der 39. BImSchV oder deren jeweils aktuellen bzw. gültigen Nachfolgeregelungen • Errichtung einer an der jeweiligen Standardmessmethode ausgerichteten Sensorik • Schutz von Menschen, Umwelt und Klima im Vordergrund
<p>D-10-7</p>	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements 	<p>Verkehrslenkung und -steuerung in Echtzeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltsensitive und netzadaptive Verkehrslenkung und -steuerung in Echtzeit durch kontinuierliche Datenanalyse auf der analytischen Plattform auf Grundlage verfügbarer Daten und Übermittlung von Handlungsanweisungen/ Lösungen an den Verkehrsleitreehner: <ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV-Beschleunigung an LSA - Steuerung und Abstimmung von und mit KEP-Dienstleistern (Einfahrt- und Lieferzeiten)

	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits 		<ul style="list-style-type: none"> - Variable Spurfreigabe je nach Verkehrslage für ÖPNV/ MIV/ Radverkehr inklusive Bevorrechtigungen - Lenkung des Schwer- und Fernverkehrs (Durchgangsverkehr) - Reduzierung der Verkehrsauswirkungen gezielte Lenkung der Verkehre aus dem Stadtgebiet auf Bundesstraßen und Autobahnen - Restgrünanzeige für ÖPNV, MIV, Radfahrer an LSA auch als Basis für (temporäre) Tempolimits (z.B. Tempo 30) - Errichtung interaktiver Verkehrsschilder für die Verkehrslenkung - Ggf. Erweiterung des Systems um weitere Sensorik (<i>falls noch nicht in D-10-6 umgesetzt</i>) für Lärm, Umwelt, Wetter, Treibhausgase nach den Vorgaben von Bund und EU • Positionierung von Bad Hersfeld als Pilotkommune für Mittelstädte in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D und EU
	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits 	<p>Umweltverbund-Beschleunigung/Bevorrechtigung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Verkehrsflusses für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV/ ÖV), Verkürzung der Fahrtzeiten • Beschleunigung über Bus- bzw. Umweltspuren (u.a. durchgängige Bus- bzw. Umweltspur auf dem Stadtring zugunsten von Radfahrern); Test Bevorrechtigung über Beschleunigung auf Pilotstrecke (vgl. Pilot AUVM) • Optimierung Lichtsignalanlagen für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV/ ÖV • Beispiele weiterer Beschleunigungsmöglichkeiten: Verkehrsmengenabhängige Steuerung, Pflörtner-schaltungen, kurze Busspuren vor Kreuzungen, Abbiegeoptimierung, zeitweise Parkverbote (nach Bedarf/ Notwendigkeit zu erweitern) • Positionierung von Bad Hersfeld als Pilotkommune für Mittelstädte in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D und EU
<p>D-10-9</p>	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits 	<p>Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proaktive (abschnittsbezogene) Echtzeit-Steuerung des Verkehrs bei Einsätzen von Fahrzeugen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) für die Sicherstellung der „Schnellen Rettung“ z.B. durch <ul style="list-style-type: none"> - Bevorrechtigung der Einsatzkräfte und Einsatzfahrzeuge bei Anfahrt zum Startpunkt des Einsatzes (z.B. Feuerwache) sowie zum Einsatzort (z.B. Brandherd) - Schaltung von „Grünen Wellen“ entlang der Anfahrts- bzw. Einsatzroute, um den Verkehr abfließen zu lassen - Schaltung einer Pflörtnerrampe an der Ausfahrt der Feuerwehrrampe Wehneberger Straße - Übermittlung des aktuellen Verkehrslagebildes an die Einsatzkräfte in den Fahrzeugen - Freigabe der Umwelt- bzw. Busspur und Signalisierung von sich nähernden Einsatzfahrzeugen gegenüber den Verkehrsteilnehmern (potenziell) • Grundlage sind die Maßnahmen 1, 4, 5, 6, 7 dieses Maßnahmenbündels. Weitere Erfordernisse: <ul style="list-style-type: none"> - Echtzeitfähige Vernetzung der LSA, der Sensorik und der Schaltvorrichtungen für

			<p>Beeinflussung der LSA zur Wegführung von Einsatzkräften und Einsatzfahrzeugen mit dem Verkehrsleitreechner in der Leitstelle</p> <ul style="list-style-type: none"> - Echtzeitfähige digitale Anzeige-/ Hinweistafeln (zur Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmern) für die Steuerung des Verkehrs nach Bedarf, z.B. auf Umwelt- bzw. Busspuren (potenziell) - Vernetzbare Technik zur Ausstattung von Einsatzkräften und -fahrzeugen: Hardware & Software (z.B. App) zur Kommunikation sowie zur Lokalisierung der Fahrzeuge - Technik für die Wegführung von Einsatzkräften und -fahrzeugen: Hardware und Software für Lokalisierung und Routing <ul style="list-style-type: none"> • Ziel: Sicherstellung der Einhaltung der gesetzlichen Rettungsfristen, übergreifende Lösung des latenten Konflikts an Feuerwache Wehneberger Straße (Schwierigkeiten bei Anfahrt und Ausrücken wegen der Lage und Verkehrssituation) etc. • Erweiterbarkeit des Systems zu einer flächendeckenden, echtzeitfähigen, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrssteuerung muss (bei priorisierter) Umsetzung gegeben sein • Positionierung von Bad Hersfeld als Pilotkommune für Mittelstädte in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D und EU
D-10-10	<p>Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stufenkonzept für die Umsetzung eines adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements - Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktion - Transparenz, Datenarchitektur, dynamische Tempolimits 	<p>Einrichtung (kooperative) Leitzentrale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Installation und Betrieb des gesamten Verkehrsmanagementsystems in einem Gebäude der Kreisstadt oder des Landkreises Hersfeld-Rotenburg in Bad Hersfeld • Einrichtung z.B. in der 2020 eröffneten, neuen Leitzentrale des Kreises (verfügt über die technischen Grundlagen in einem klimatisierten Bereich auf 60 Quadratmetern) • Die KL ist eine zentrale Einheit zur Gewährleistung von Informationsaustausch bzw. -transparenz, damit ein gemeinsames Verkehrsmanagement gelingen kann. Außerdem besteht durch die KL die Möglichkeit, bei vom Regelbetrieb abweichenden Ereignissen schnell in Echtzeit eine gemeinsame Lösung zu finden und Handlungsanweisungen an die betroffenen Akteure zu kommunizieren • Perspektivisch wäre hier dann auch die Umsetzung einer gemeinsamen (virtuellen) „Kooperativen Leitzentrale“ unter Einbeziehung z.B. auch der Einsätze von Polizei, Rettungsdiensten, THW bzw. KatS ein Ziel • Ziel: Schaffung Zentrale für Koordination Einsätze Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste, THW, KatS etc. in Verbindung mit Verkehrsmanagement • Positionierung von Bad Hersfeld als Pilotkommune für Mittelstädte in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D und EU

[V] Vernetzung

Die physische wie auch digitale Vernetzung von Mobilitätsangeboten ermöglicht eine Optimierung von Reiseketten und trägt zur Attraktivitätsgewinnung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV bei. Insbesondere die Inter- und Multimodalität soll dabei im Sinne der nutzerzentrierten Angebotsausrichtung gefördert werden. Dabei sind Mobilitätsstationen der Kern eines modernen ÖPNV,

der für Erreichbarkeit, Zugänglichkeit, Integration und Vernetzung steht. Für die Integration von Pendlerverkehren in das bestehende ÖPNV-System ist die Vernetzung der (neuen) Angebote zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Anschlusssicherung erforderlich. Die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken verbessert die Anbindung an den ÖPNV bzw. den SPNV in ländlichen Regionen, welche insbesondere in den umliegenden Gemeinden Bad Hersfelds mit unter 75 Fahrten je km² Siedlungs- und Verkehrsfläche und Tag kaum vorhanden ist. Mit 361 Fahrten schneidet die Kreisstadt befriedigend ab¹⁷³.

Die Einbindung des Flugplatzes Johannesberg in die Mobilität und Logistik von Bad Hersfeld ermöglicht zusätzliche potenzielle und langfristig umzusetzende Maßnahmen. Dazu zählt beispielsweise:

- Die Aufnahme von Personenflugverkehr unter Einsatz von alternativen Antrieben.
- Die Nutzung als Güterverteilzentrum für eilige und hochwertige Waren unter Einsatz von alternativen Antrieben.
- Die Zubringerfunktion zum Bahnhof Bad Hersfeld/ umliegenden Flughäfen.
- Den Einsatz von unbemannten Drohnen/ autonomen Flug-Shuttle:
 - Bad Hersfeld als Testgelände für innovative Flugsysteme.

Tabelle 8: Maßnahmen Mobilität - Vernetzung

Maßnahmenschwerpunkt Mobilität			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
V-7-9	<p>Stärkung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verfügbarkeit - Leistungssteigerung durch Digitalisierung - Attraktivitätssteigerung durch Nutzerzentrierung - Kapazitätssteigerung durch Potenzialhebung - Optimierung der Betriebsabläufe - Inter- und multimodale Vernetzung/ Abstimmung 	<p>Multimodaler ÖPNV-Netzausbau</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausrichtung auf eine Seamless Mobility im Sinne der Vernetzung des ÖPNV (z.B. über "Mobility Inside"/ NVV) • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Komfortable Umsteige- und Wartezeiten durch Überarbeitung der Abfahrts- und Ankunftszeiten (siehe auch betriebliche Mobilität) • Ziel: Umsteigezeiten zwischen 5 und 10 Minuten (durch Rendezvous-Prinzip in der Breitenstraße schwer realisierbar) • Prüfung einer Machbarkeitsstudie zur Neu-Organisation des StadtBus-Prinzips • Prüfung der Ergänzung eines bzw. Verlegung des Rendezvous-Punkts an den Bahnhof (östlich/ westlich der Gleise) • Orientierung des ÖPNV-Fahrplans am Schienenverkehr wegen eingeschränkter Optionen zur Anpassung des Zugfahrplans (StadtBus- und Regionalbus-Linien sowie Fernbus) • Herstellung einer eng getakteten Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof • Verfügbarkeit von Angeboten für die Anschlussmobilität neben Taxi z.B. (E-)Bikes, E-Scooter, Ride-Hailing, On-Demand etc. (siehe Maßnahmenbündel 2: Weiterentwicklung ÖV)

¹⁷³ Vgl. „ÖV-Atlas“, Agora Verkehrswende, 2022.

<p>V-2-7</p>	<p>Weiterentwicklung des ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote zur Ergänzung des bestehenden Angebots - Anschlussicherung - Schwachlastzeiten 	<p>Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Nutzen-Kosten-Untersuchung • Prüfung anderweitiger Nutzungsmöglichkeiten: Vergleich der Nutzung für den schienengebundenen Bahnverkehr zur Trassennutzung für autonome Alternativen • Potenzielle Strecken, z.B. Bad Salzschlirf, Alsfeld, Schenkklengsfeld (ggf. Durchführung einer Bedarfsanalyse) • Potenzielle Kombination mit P+R Parkplätzen an den Zusteigepunkten (auch zur Förderung der betrieblichen Mobilität) • Potenzielle Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> - Positive Bevölkerungsentwicklung in der Region aufgrund erreichbarer Arbeitsplatz- und Freizeitangeboten - Steigerung der Attraktivität von Siedlungs- und Gewerbestandorten - Steigerung des Bekanntheitsgrades einer Region und dadurch auch der Attraktivität für den Tourismus - Entlastung von Straßenwegen - Durch Reaktivierung (im Vergleich zum Neubau von Bahnstrecken) lässt sich die weitere Zerschneidung von Landschaften und der Flächenverbrauch verringern - Umweltfreundliche Erschließung der Region
<p>V-2-8</p>	<p>Weiterentwicklung des ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote zur Ergänzung des bestehenden Angebots - Anschlussicherung - Schwachlastzeiten 	<p>Einrichtung von Mobilitätsstationen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von Mobilitätsstationen mit Anbindung zu ÖV, E-Bikes, E-Carsharing, E-Scooter etc. • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Standortplanung (z.B. Bahnhof, Park+Ride, Innenstadt in Nähe der Fußgängerzone) • Testweise, z.B. zunächst eine Station am Bahnhof • Nutzung von Software für digitales Flächenmanagement (vgl. D-8-2: Mobility-as-a-Service) • Umsteigemöglichkeiten möglichst an Bündelungspunkten des MIV • Schaffung multifunktionaler Mobilitätsstationen mit weiteren Serviceangeboten wie Lademöglichkeiten, White Label-Paketstationen (Smart-Locker) etc.
<p>V-2-9</p>	<p>Weiterentwicklung des ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsangebote zur Ergänzung des bestehenden Angebots - Anschlussicherung - Schwachlastzeiten 	<p>Einrichtung von Mitfahrbänken</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des Einsatzes von Mitfahrbänken im Stadtgebiet der Kreisstadt • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Ziel: Verbesserte Verbindungen bei geringen Taktzeiten und außerhalb der Taktzeiten auf kurzen Strecken • Primär zur Verbindung der Stadtteile mit der Kernstadt und der Stadtteile untereinander • Im Fokus steht dabei die Verbesserung der Mobilität von Menschen ohne eigenes Auto (Jugendliche, Ältere Bürger) • Eine Umsetzung erfordert begleitende Marketingmaßnahmen zur Information der Bürger

V-6-2	<p>Förderung des Tourismus</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verknüpfung von Mobilität und Tourismus - Zur Steigerung der Attraktivität 	<p>Förderung touristischer Mobilitätsangebote</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung "Tourismus-Ticket" in Bad Hersfeld (z.B. als Kombi-Ticket z.B. für Anreise mit dem Zug, Nutzung ÖPNV, Nutzung Leihfahräder) • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Angebot einer Gästekarte zur Nutzung des ÖPNV (potenziell auch in Kombination mit regionalen & überregionalen Verbindungen) • Rabatte bei E-Bike oder Cars-Sharing sowie potenziell auch Ride-Hailing oder On-Demand-Verkehre • Freikilometer für E-Scooter und Fahrräder
V-8-1	<p>Erschließung innovativer Luftverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Urban Air Mobility (UAM) - eVTOL (electric Vertical Take-Off and Landing aircraft) - Stärkung von Mobilitätsstandorten 	<p>Einbindung von Flugdrohnen (ohne Besatzung)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potenzial- bzw. Machbarkeitsstudie und Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Nutzung von Flugdrohnen im Personenverkehr sowie für Güterverkehr/ Warentransport/ Logistik u.a. Zubringerfunktion von/ nach Bad Hersfeld, z.B. zu den Flughäfen Kassel (KSF), Erfurt (ERF), Paderborn (PAD) und vor allem Frankfurt/ Main (FRA) bzw. Leipzig (LEJ) - IATA-Codes - - Prüfung der Nutzung des Flugplatzes Johannesberg (ICAO-Code: EDEN) oder alternativer Standorte für unbemannte Flüge (z.B. Testgelände) - Z.B. Einsatz von elektrisch angetriebenen Fluggeräten, die senkrecht starten und landen können (Batterie, Wasserstoff etc.)
V-8-2	<p>Erschließung innovativer Luftverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Urban Air Mobility (UAM) - eVTOL (electric Vertical Take-Off and Landing aircraft) - Stärkung von Mobilitätsstandorten 	<p>Einbindung von Flugtaxi (mit Besatzung)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potenzial- bzw. Machbarkeitsstudie und Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Nutzung von Flugdrohnen Nutzung von Flugdrohnen im Personenverkehr sowie für Güterverkehr/ Warentransport/ Logistik, u.a. Zubringerfunktion von/ nach Bad Hersfeld, z.B. zu den Flughäfen Kassel (KSF), Erfurt (ERF), Paderborn (PAD) und vor allem Frankfurt/ Main (FRA) bzw. Leipzig (LEJ) - IATA-Codes - - Prüfung der Nutzung des Flugplatzes Johannesberg (ICAO-Code: EDEN) oder alternativer Standorte für bemannte Flüge (z.B. Testgelände) - Z.B. Einsatz von elektrisch angetriebenen Fluggeräten, die senkrecht starten und landen können (Batterie, Wasserstoff etc.)
V-8-3	<p>Erschließung innovativer Luftverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Urban Air Mobility (UAM) - eVTOL (electric Vertical Take-Off and Landing aircraft) - Stärkung von Mobilitätsstandorten 	<p>Geschäftsflugverkehr über Flugplatz</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung des Flugplatzes Johannesberg für Geschäftsflüge zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bad Hersfeld mit kleinen Flugzeugen bzw. Hubschraubern
V-8-4	<p>Erschließung innovativer Luftverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Urban Air Mobility (UAM) - eVTOL (electric Vertical Take-Off and Landing aircraft) 	<p>Einbindung von Logistikdrohnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potenzial- bzw. Machbarkeitsstudie und Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Nutzung von Logistikdrohnen im Waren- und Gütertransport - Prüfung der Nutzung des Flugplatzes Johannesberg oder alternativer Standorte für Logistikflüge (z.B. Testgelände)

	- Stärkung von Mobilitätsstandorten		- Z.B. Einsatz von elektrisch angetriebenen Fluggeräten, die senkrecht starten und landen können (Batterie, Wasserstoff etc.)
V-8-5	<p>Erschließung innovativer Luftverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Urban Air Mobility (UAM) - eVTOL (electric Vertical Take-Off and Landing aircraft) - Stärkung von Mobilitätsstandorten 	<p>Errichtung städtischer Landeplatz (Vertiport)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potenzial- bzw. Machbarkeitsstudie und Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Errichtung eines Vertiports (städtischer Landeplatz für vertikale Starts und Landungen, Neubau- oder Bestandsgebäude). Mögliche Standorte: Flugplatz, Klinikum, Bahnhof, Parkhaus etc. (Inbetriebnahme des ersten Flughafens für Lufttaxis in Coventry, UK in 2024; 200 Anlagen in den nächsten 5 Jahren durch Betreiber geplant; neuer Standard bis 2030) - Nutzung für Flugdrohnen, Flugtaxis, Logistikdrohnen etc. - Mit Passagier- bzw. Logistikabfertigung bzw. An- und Abfahrt für Personenbeförderung - Pilotprojekt im ländlichen Raum: Übergang/ Ergänzung ICE, Zubringerfunktion zu umliegenden größeren Verkehrsflughäfen, Geschäftsflüge, Zubringer zum Klinikum - Z.B. Einsatz von elektrisch angetriebenen Fluggeräten, die senkrecht starten und landen können (Batterie, Wasserstoff etc.)

[B] Betriebliche Mobilität

Mit etwa 50.000 täglichen Pendlerbewegungen und nach Untersuchungen zu Folge einem MIV-Anteil von ca. 36.000 (72 %) und bei 1,075 der gleichen Anzahl an Pkw, birgt die betriebliche Mobilität ein hohes Potenzial, den Verkehr im Gebiet der Kreisstadt zu reduzieren. Auch Fahrgemeinschaften können bei derzeit 1,075 Personen/ Pkw einen Beitrag zur Reduzierung von Pendlerverkehren leisten.

Da ein Großteil der Pendler aus den umliegenden Nachbargemeinden in die Kreisstadt fahren, sollte aufgrund der geringen Distanzen auch der Radverkehr gefördert werden. Hierfür muss das Angebot von Unternehmen für ihre Mitarbeiter geschaffen werden, insbesondere auch im Hinblick auf die steigende E-Mobilität bzw. Anzahl an E-Fahrrädern/ Pedelecs.

Zur Verlagerung der Arbeitswege auf den Umweltverbund bzw. zur Reduzierung der Fahrten mit dem MIV bedarf es der Kommunikation zwischen den Unternehmen für eine mögliche gemeinsame Lösung zur betrieblichen Mobilität. Mögliche weitere, aktuell noch nicht berücksichtigte Themen zur Generierung eines Austauschs mit der Stadt können dabei sein:

- Entzerrung des Arbeitszeitbeginns und -endes zur Reduzierung uhrzeitbezogener Verkehrsbelastungen.
- Schaffung gemeinsamer neuer Lösungen der betrieblichen Mobilität (z.B. Arbeitsplatz-Shuttle von und zu zentralen Umsteigepunkten).
- Einrichtung von Lademöglichkeiten für Mitarbeiter mit E-Fahrzeug.
- Erhöhung der Attraktivität der Radnutzung, z.B. durch sichere Abstellanlagen auch für hochwertige Fahrräder bzw. E-Bikes sowie Umkleiden, Duschen, Trocknungsmöglichkeiten und Stauraum für Radfahrkleidung und Radausstattung am Arbeitsplatz.
- "Jobrad", oder ähnliche Angebote an Arbeitnehmer.

Tabelle 9: Maßnahmen Mobilität - Betriebliche Mobilität

Maßnahmenschwerpunkt Mobilität			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
B-9-1	<p>Pendlergerechte und nachhaltige betriebliche Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kommunikation/ Konzeption - Angebotsausweitung - Integration von Pendlern in das Mobilitätssystem - Stärken des Umweltverbunds 	<p>Kommunikation mit Unternehmen zur Ausweitung der betrieblichen Mobilität</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptentwicklung bzw. Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs zur Verbesserung der betrieblichen Mobilität in Abstimmung mit ortsansässigen Unternehmen • Anreize durch einen Wettbewerb für betriebliches Mobilitätsmanagement (Unternehmen reichen Mobilitätsmanagementpläne ein, werden bewertet und prämiert) • Unterstützung bei der Durchführung von Mitarbeiterbefragungen • Größenspezifische Angebote (insbesondere für Mittel, Klein- und Kleinstbetriebe), Einbindung von Gewerbevereinen, Verbänden, Kammern
B-9-2	<p>Pendlergerechte und nachhaltige betriebliche Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kommunikation/ Konzeption - Angebotsausweitung - Integration von Pendlern in das Mobilitätssystem - Stärken des Umweltverbunds 	<p>Verbesserte Anbindung und Anschlussicherung - "Integration von Pendlern in das Mobilitätssystem"</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Untersuchung der Schichtzeiten und der Anbindung der Standorte großer Arbeitgeber in Bad Hersfeld zur intermodalen Ausrichtung der Mobilitätsangebote z.B. durch: <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Umsetzbarkeit früherer Pendlerzüge u.a. für das Klinikum/ die Logistikzentren zur Frühschicht - Auf Arbeitgeber ausgerichtete Anschlussmobilität (z.B. durch Abstimmung des ÖPNV/ SPNV auf Schichtzeiten, kostenlose Nutzung von Fahrrädern/ Mikromobilität zw. Bahnhof und Arbeitsstätte) - Prüfung der Wirkungsentfaltung durch Pilotprojekt bei einem der größten Arbeitgeber
B-9-3	<p>Pendlergerechte und nachhaltige betriebliche Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kommunikation/ Konzeption - Angebotsausweitung - Integration von Pendlern in das Mobilitätssystem - Stärken des Umweltverbunds 	<p>Schaffung betrieblicher Angebote</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Generieren eines Austauschs mit ortsansässigen Unternehmen zu möglichen Maßnahmen wie z.B.: <ul style="list-style-type: none"> - Lademöglichkeiten für hybride/ batterieelektrische Fahrzeuge beim Arbeitgeber. (Bei Betrieben ohne Betriebs Hof: im öffentlichen Raum) - Einführung von Jobtickets (ohne Mindestgröße der Belegschaft) - Schaffung von Angeboten für Fahrrad-Leasing - Einführung von Dienstfahrrädern - Ausbau von Abstellanlagen mit Schließfächern auch bei Arbeitgebern in der Kreisstadt (z.B. auch in Kombination mit Duschköglichkeiten/ Umkleiden) • Förderung betrieblicher Mobilitätsangebote durch die Kommune <ul style="list-style-type: none"> - Shuttle-Einsatz durch Unternehmen, ab z.B. Bahnhof oder von Stadtteilen/ Gemeinden mit besonders vielen ansässigen Arbeitnehmern zum Arbeitgeber - Förderung von Fahrgemeinschaften, z.B. durch Anschluss an Pendlernetzwerke (wie z.B. Pendla)
B-9-4	<p>Pendlergerechte und nachhaltige betriebliche Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kommunikation/ Konzeption - Angebotsausweitung 	<p>Förderprogramm betriebliches Mobilitätsmanagement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführen von Beratungen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements für Unternehmen, z.B. durch Workshops zur gemeinsamen Konzeptentwicklung

	<ul style="list-style-type: none"> - Integration von Pendlern in das Mobilitätssystem - Stärken des Umweltverbunds 		
--	--	--	--

[E] Emissionen

Zum Schutz von Bürgern und Umwelt steht die Verringerung insbesondere von Lärm, Luftschadstoffen und Klimagasen an oberster Stelle. Als erster Schritt sollte Transparenz über die tatsächlich freigesetzten Emissionen gewonnen werden. Reale Messdaten der Umweltsensoren ermöglichen eine konkrete und zielgerichtete Umsetzung von Maßnahmen zur Eindämmung der städtischen Emissionen, insbesondere auch des Verkehrssektors. Durch kontinuierliche Messungen können Rückschlüsse auf die Wirksamkeit von umgesetzten Maßnahmen geschlossen werden und in Zusammenhang mit weiteren externen Faktoren, wie z.B. der Witterung, gebracht werden.

Nach der WHO-Leitlinie für Umgebungslärm liegen Teile Bad Hersfelds aufgrund des Straßen- und Schienenlärms über den definierten Lärmanforderungen bzw. Schwellwerten für Kern-, Kur- und Wohngebiete. Durch den großen Verkehrsmengen insbesondere auf der B324, über die Verkehre unmittelbar am historischen Stadtkern vorbeiführt werden, entstehen neben Lärm- auch Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen. In Bad Hersfeld besteht aktuell keine ausreichende sensorische Infrastruktur zur insbesondere ausreichend qualitativen Messungen von Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen. Die Lärmschutzmaßnahmen des Straßen- und Schienenverkehrs erreichen nur punktuelle Verbesserungen, weshalb weitere Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes umgesetzt werden müssen. Auch innovative Gestaltungen zur Lärmreduzierung, wie z.B. der Führung der Bahntrasse durch Bad Hersfeld im Trog oder Tunnel sind dabei denkbar und möglich.

Tabelle 10: Maßnahmen Verkehr - Emissionen

Maßnahmenschwerpunkt Verkehr			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
E-11-1	Reduzierung der Verkehrsauswirkungen <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	Optimierung Lärmschutz an Schienenwegen	<ul style="list-style-type: none"> • Führung der Bahntrasse über den Bahnhof Bad Hersfeld in Trog- bzw. Tunnelbauweise (Tieferlegung) • Umsetzung im Rahmen der Herstellung der ICE-Schnellfahrtrasse des Projekts Fulda-Gerstungen der DB-Netze mit Halt am Bahnhof Bad Hersfeld mit Führung gemäß Vorzugsvariante „pink“ (Führung war der einstimmig von der STVV beschlossene Vorschlag der Stadt Bad Hersfeld) • Ausführung gemäß Alternative 3 des Argumentationspapiers zum Lärmschutz im Zuge des Ausbaus der ICE-Strecke Fulda - Gerstungen des Magistrats der Kreisstadt Bad Hersfeld (Lärmschutzkonzept) vom 20.05.2021 (einstimmig von der STVV beschlossenen) • Dementsprechende Tieferlegung der Bahnsteige des Bahnhofs Bad Hersfeld gemäß Erfordernis bzw. Sinn • Führung auch des Regional- und Güterverkehrs in derselben Form • Erstellung Gutachten zur Bauweise (u.a. betreffend Tieferlegung durch das Stadtgebiet, Wasserschutz und Hochwasserschutz, Heilquellenschutz etc.)

			<ul style="list-style-type: none"> • Dadurch Reduzierung bzw. vollständige Entlastung des Stadtgebiets vom seit 1866 bestehenden Schienenlärm • Reduzierung/ vollständige Entlastung von sonstigen Beeinträchtigungen der Führung der Bahntrasse durch das Stadtgebiet (Zementierung und Zerschneidung entlang der Trassenführung in zwei Stadthälften auch durch ca. 6 m hohe Lärmschutzwände durch das Stadtgebiet bei oberirdischem Bau) • Ebenso Gewinnung von Zentrums- und Siedlungsflächen im Bereich der Bahntrasse und Zusammenwachsen bisher getrennter Stadthälften • Schaffung der Voraussetzungen für einen „Fulda-Effekt“ bzw. „Montabaur-Effekt“ der Einbeziehung in das erweiterte Rhein-Main-Gebiet (Fahrzeit < 1 Stunde nach FFM Hbf) bzw. Schnittpunkt zusammenwachsender Metropolregionen FrankfurtRheinMain und Mitteldeutschland • Dadurch Wegfall der Notwendigkeit eines Ersatzneubaus für die Hochbrücke Peterstor der B324. Umwidmung der dafür nicht benötigten Mittel von ca. € 45 Mio. für die Tieferlegung erreichen (Baulastträger jeweils BMDV)
E-11-2	<p>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	<p>Optimierung Lärmschutz an Bundesfernstraßen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung Lärmschutz an Autobahnen und Bundesstraßen insgesamt, priorisiert nach Schwerpunkten • Schärfere Beschränkungen für die Durchfahrt des Schwerverkehres mit Beschränkung der Tonnage (Anlieger ausgenommen) • Herabsetzung der Geschwindigkeit im ortsnahen (60km/ h) und innerörtlichen Bereich (30km/ h) • Ausweitung des Nachtfahrverbotes bzw. Durchsetzung der Einhaltung • Dauerhafte Kontrollen von Geschwindigkeit und Durchfahrtberechtigung/ Nachtfahrverbot (z.B. Sektion Control) • Errichtung weitere Lärmschutzwände, z.B. 2. Lärmschutzwand auf der Kurpark-/ Stadtseite • Tempolimit auf der Ausbaustrecke nachts (LKW 60, PKW 80 km/ h) und tags (LKW 80, PKW 100 km/ h) einschließlich Radarüberwachung (z.B. Sektion Control)" • Priorisierung der Unterstützung und Zuarbeit bei der Erstellung von Lärmschutzplänen (u.a. wegen aktiver Informationspflicht der Kommunen und Verwaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung) • Zeitnahe Umsetzung von Lärmschutzplänen
E-11-3	<p>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	<p>Monitoring Lärm-, Luftschadstoffe und Treibhausgase</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kartierung von Lärm- & Luftschadstoffemissionen sowie Treibhausgasen im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld • Regelmäßiges Monitoring von Lärm- & Luftschadstoffemissionen sowie Treibhausgasen im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld • Prüfung der Machbarkeit für die Erstellung eines stadtweiten Sensornetzes für Lärm-, Treibhausgas und Luftschadstoffe zum auch automatisierten Monitoring 24/ 7 (vgl. Maßnahmenbündel 5: Klima-Monitoring)

			<ul style="list-style-type: none"> • Einbindung des gesamten Sensornetzes in die Maßnahme des umweltsensitiven Verkehrsmanagements sowie die analytische Plattform des Verkehrsleitrechners für die Ermittlung von Korrelationen und im Optimalfall Kausalitäten • Einbindung von Wetterdaten durch entsprechende Sensorik • Verbindung mit anderen relevanten Datensätzen
--	--	--	---

[M] Motorisierter Verkehr

Bad Hersfeld ist für eine Mittelstadt im ländlichen Raum hohen Verkehrsbelastungen ausgesetzt. Sie äußern sich unter anderem durch einen hohen Flächenbedarf des motorisierten Verkehrs, eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit sowie durch Emissionen und damit eine Minderung der Attraktivität der Stadt für Bürger und Besucher.

Dabei spielt insbesondere auch die Flächengerechtigkeit unter den Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle.

Der Schwerverkehr, insbesondere der Fern- und Durchgangsschwerverkehr, soll dabei aus dem Stadtgebiet der Kreisstadt herausgehalten werden. Nutzer des MIV sollen nicht über Verbote, sondern bedarfsgerecht über gezielte Steuerungsmaßnahmen aus der Stadt herausgehalten werden. Beispielsweise betreffend den ruhenden Verkehr in Kombination mit attraktiven Mobilitätsalternativen.

Für einen wirksamen Umstieg bedarf es darüber hinaus insbesondere nicht nur der Schaffung attraktiver Angebote, sondern wo erforderlich auch eines Abbaus von Privilegien des Autoverkehrs. Unter anderem durch Angleichung von Nutzungskosten und Reisezeiten von Pkw und ÖPNV.

Vor allem aber bedarf es aber Lösungen, um Durchgangsverkehre und insbesondere Fern- und Schwerverkehre um das Stadtgebiet herumführen zu können, auch für ähnlich belastete Stadtteile wie Asbach und Sorga.

Ziel-, Quell- und Binnenverkehre des MIV sollen im Stadtgebiet verringert werden um motorisierte Verkehre im historischen Stadtgebiet zu reduzieren, den Quell- und Zielschwerverkehr im Stadtgebiet zu koordinieren sowie die Einfahrt von Verkehren in das Stadtgebiet und insbesondere auf den Stadtring zu verringern. Das kann beispielsweise durch eine Änderung der Verkehrsführung, einen Rückbau überdimensionierter Verkehrsinfrastruktur bzw. eine wirkliche Alternative zum Bestandsbauwerk der Hochbrücke Peterstor der B324 erfolgen.

Flächen für Parkplätze im öffentlichen Raum beeinträchtigen das Stadtbild und machen Straßen unübersichtlich, insbesondere im historischen Stadtkern. Eine Erfassung des Bestands des Parkplatzangebots sowie der Bewirtschaftung der Parkflächen ist aktuell nicht vorhanden bzw. zum letzten Mal vor 30 Jahren erfolgt (Verkehrsrahmenplan MIV 1992). Angebote für das Parken außerhalb der Kernstadt mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten sind aktuell nicht vorhanden.

Die Parkraumbewirtschaftung bedarf insgesamt einer Neukonzeption samt Bestandsaufnahme, um auch durch Synergieeffekte zur Reduzierung des MIV und der Steigerung der Standortattraktivität Bad Hersfelds beizutragen. Hier stellt sich auch die Frage nach Nachnutzungsoptionen bestehender Parkhäuser bzw. der damit verbundenen Flächen bei einem Rückgang des Bedarfs bzw. der Nachfrage.

Tabelle 11: Maßnahmen Verkehr - Motorisierter Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt Verkehr			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
M-11-4	Reduzierung der Verkehrsauswirkungen <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	Erstellung übergreifendes Verkehrskonzept (großräumig)	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines übergreifenden, großräumigen Verkehrskonzepts auf der Grundlage des Verkehrskonzepts zum Hessentag 2019 im Sinne einer Machbarkeitsstudie • Als grundsätzliche Verkehrskonzeption für den Großraum Bad Hersfeld sowie weitergedacht als Zielbild der zukünftigen Verkehrsführung in und um die Kreisstadt • Erstellung eines separaten Baustellenkonzepts für die Dauer des Umbaus der Verkehrsinfrastruktur in Bad Hersfeld (Brückenbauwerke, Stadtring, großräumige Vorbeiführung des Durchgangsverkehrs bzw. vor allem des Fern- und Schwerverkehrs am Stadtgebiet von Bad Hersfeld etc.) • Aufnahme relevanter Projekte in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
M-11-5	Reduzierung der Verkehrsauswirkungen <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	Reduzierung von Einfahrten in die Kernstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung Park+Ride-System mit Shuttle zur historischen Innenstadt (eng getaktet) • Prüfung der Ergänzung bzw. Verschiebung des Bushubs bzw. lokaler Verortung des Rendezvous-Systems unter Lenkung der Verkehre <ul style="list-style-type: none"> - über den Bahnhofsvorplatz, - über die Rückseite des Bahnhofs (östlich der Gleise) oder - Schaffung weiterer Park & Ride-Möglichkeiten außerhalb der Kernstadt • Einsatz von Shuttlebussen (in Schwachlastzeiten potenziell auch durch On-Demand Lösung) zur Verbindung in die Innenstadt (potenziell auch Kombination mit einer Stadtbuslinie möglich) • Einführung einer City Maut (vgl. Congestion-Charge in London): In definierten Gebieten sind zu bestimmten Zeiten Entgelte bei Einfahrt in die Kernstadt zu entrichten (Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Schadstoff- & Klimagasemissionen im Kernstadtgebiet) • Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
M-11-6	Reduzierung der Verkehrsauswirkungen <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	Reduzierung von Durchfahrtsverkehren	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzliche Prüfung alternativer Verkehrsführungen für bisherige Führungen von Durchfahrtsverkehren, vor allem bzw. in erster Linie betreffend den Fern- und Schwerverkehr insbesondere im Bereich der Kernstadt bzw. an oder in der (erweiterten) mittelalterlichen Innenstadt (auch außerhalb des Verlaufs der ehemaligen Stadtmauer) • Prüfung der Auswirkungen früherer Veränderungen bzw. Verlegungen der Verkehrsführungen, insbesondere der heutigen B27, der B62 sowie der B324 für die Suche nach Optimierungen • Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse • Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Osthessen, Hessen Mobil sowie weiteren relevanten Behörden und Institutionen • Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

<p>M-11-7</p>	<p>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	<p>Umgehungsstraße der B324</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse zur Umsetzung einer Umgehungsstraße der B324 am Gebiet der Kernstadt bzw. im Optimum vollständig am Stadtgebiet vorbei • Potenzielle Verkehrsführungen für die Umgehungsstraße wurden bereits identifiziert • Anstelle der bisherigen Führung von der Abfahrt Bad Hersfeld an der A4 über die LOMO- bzw. Picasso-Kreuzung über die Hochbrücke Peterstor, den Schillerplatz bzw. den östlichen Stadtring und die Wehneberger Straße zur Homberger Straße in Richtung der Auffahrt Bad Hersfeld-West an der A7 • Führung beispielsweise ab der LOMO- oder Picasso-Kreuzung über die B27 nach Norden und dann Abzweig in eine Tunnelführung mit Generalrichtung Neuenstein (Führung z.B. nördlich von Heenes) <ul style="list-style-type: none"> - Führung von der A4/ Anschlussstelle „Bad Hersfeld“ über eine veränderte LOMO-Kreuzung (Baujahr Brückenteile 1977/ 1979) über die Fulda geradeaus nach Norden auf die B27 hinter der Picasso-Kreuzung bzw. entlang der Fuldaauen und späteres Einscheren auf die heutige Führung der B27 - Abzweig von der veränderten LOMO-Kreuzung von der Autobahn kommend, dann nach links weiter über die Frankfurter Straße zur Kernstadt - Damit wird der Durchgangsverkehr, insbesondere der Fern- und Schwerverkehr sowie der Umleitungsverkehr, von den Bundesfernstraßen an der Kernstadt vorbeigeführt, und es fließt nur noch der direkte Quell- und Zielverkehr in Richtung Stadt - Abzweig von der B27 in ein Tunnelbauwerk beispielsweise über „Im Zellersgrund“ oder die Landstraße „Im Besengrund“ L3254 zwischen den Ludwigsauer Ortsteilen Rohrbach und Reilos der Gemeinde Ludwigsau - Auch Hessen Mobil geht von dem Erfordernis auch umfassender Tunnelbauwerke für eine Umgehungsstraße der B324 aus - Verbindung mit einer Verlegung der B 27 sowie der Bahntrasse mit Haltepunkt bei Friedlos nach Osten (auch unter Herstellung von Brücken- bzw. Tunnelbauwerken) zur Erfüllung der Lärmschutz- und Verkehrsreduzierungsanforderungen in Friedlos (Ortsumgehung Friedlos) - Führung einer verlegten Bahntrasse oder auch der B 27 zusammen mit bzw. parallel zu erforderlichen Tunnelbauwerken der neuen ICE-Schnellfahrtrasse sowie Abzweig im Tunnel in Richtung Bebra/ Rotenburg (Regionalbahn) • Alternativ Abzweig beispielsweise auf der Höhe Beckersgraben mit Errichtung einer oberirdischen Straßenführung für die Umgehungsstraße der 324 bis vor oder hinter Allmershausen und dann Weiterführung im bisherigen Verlauf der B324 in Richtung Neuenstein/ „Bad Hersfeld-West“ an der A 7 • Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse • Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Osthessen, Hessen Mobil sowie weiteren relevanten Behörden und Institutionen
---------------	---	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Innovative Gestaltungen als Pilot im ländlichen Raum, Rücksprache mit spezialisierten Unternehmen • Durch Building Information Modelling (BIM) sowie Fortschritte in der Bautechnik insgesamt werden beispielsweise noch vor 10 Jahren als zu aufwendig geltende Tunnelbauten oder Straßenführungen in schwierigem bzw. abschüssigem/ steilem Gelände heute umsetzbar • Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
M-11-8	<p>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	<p>Umgehungsstraßen der B62 (Asbach & Sorga)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse zur Umsetzung von Umgehungsstraße der B62 in den Bereichen von Asbach und Sorga, Visualisierungen der Möglichkeiten für Umgehungsstraßen B62 und B324 siehe Anhang J • Potenzielle Verkehrsführungen für die beiden Umgehungsstraßen wurden bereits identifiziert • Erzielung eines „Hauneck-Effekts“ durch Vorbeiführung der B62 an den Ortsteilen von Asbach und Sorga mit weitgehender Vermeidung von Fern- und Durchgangsverkehr im besiedelten Bereich der Ortsteile vergleichbar zur Hauneck-Ortsumgehung der B27 • Anstelle der bisherigen Führung der B62 durch die Ortsteile Asbach und Sorga • Innovative Gestaltungen als Pilot im ländlichen Raum, Rücksprache mit spezialisierten Unternehmen • Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
M-11-9	<p>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	<p>Parkraumbewirtschaftungskonzept</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines übergreifenden Parkraumbewirtschaftungskonzepts für die Kernstadt • Besondere Beachtung der städtebaulichen Belange und der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der mittelalterlichen Innenstadt • Erarbeitung einer effektiven und effizienten Parkraumbewirtschaftungslösung unter Ausrichtung auf die Reduzierung von Einfahrten in die Kernstadt • Bestandsaufnahme der zur Verfügung stehenden Parkflächen im gesamten Kernstadtgebiet • Optionen zur Ausweitung des Bewohnerparkens • Optionen für priorisiertes Parken für mobilitätseingeschränkte Personen und E-Fahrzeuge • Optionen zur Bevorrechtigung notwendiger Wirtschafts-, Service-, Ver- und Entsorgungsverkehre • Optionen zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs insbesondere im öffentlichen Straßenland • Optionen zum Rückbau bzw. der Verlagerung von Parkplätzen, bzw. zur städtebaulichen Integration (z.B. Tiefgaragen) • Optionen zur Reduzierung der Stellplatzschlüssel
M-11-10	<p>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger 	<p>Reduzierung von MIV-Einfahrten in die Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regulierung der Einfahrten des MIV in die Innenstadt durch Prüfung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen, wie z.B.: <ul style="list-style-type: none"> - Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs (siehe Maßnahme Parkraumbewirtschaftungskonzept) - Verlegung der Parkmöglichkeiten außerhalb des Innenstadtbereichs (P+R), mit Shuttle- bzw. Busanbindung - Straßenfreigabe oder -sperrung für bestimmte Fahrzeuggruppen (auch zu bestimmten Zeiten)

			<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer City Maut (vgl. Congestion-Charge¹⁷⁴ in London): In definierten Gebieten sind zu bestimmten Zeiten Entgelte bei Einfahrt in die Kernstadt zu entrichten (Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Schadstoff- & Klimagasemissionen im Innenstadtbereich)
M-12-1	Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung	Vermeidung Gefahren- und Unfallschwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung bzw. Zusammenstellung bestehender Gefahren- und Unfallschwerpunkte im gesamten Stadtgebiet • Unterteilung nach Arten der Schäden bzw. Gefahren • Unterteilung nach beteiligten Verkehrsarten • Unterteilung nach der größten Gefährdung der jeweiligen Verkehrsart • Ausrichtung auf die grundsätzliche Vermeidung von Gefahrensituationen und Unfällen aller Art • Prüfung, wo Entflechtung (über separate Spuren) einerseits und bewusstes Zusammenführen von Verkehrsarten (z.B. in Begegnungszonen) andererseits sinnvoll ist • Identifizierung von weitergehenden Maßnahmen zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer • Prüfung Instandhaltungsbedarfe und Instandhaltungsintervalle Verbindungswege sowie Straßen (Zustand Straßenbeleg, Rad- und Gehwege) sowie Umsetzung Instandsetzungen bis hin zur Grundsanierung (z.B. Stadtring, Meisebacher Straße / L3159 etc.) • Ermittlung, Prüfung und Umsetzung identifizierte Straßenbauprojekte (Neubau, Umgestaltung etc.) • Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse • Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Osthessen, Hessen Mobil sowie weiteren relevanten Behörden und Institutionen
M-12-2	Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung	Einrichtung von Kreisverkehren	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Kreisverkehren zur Verbesserung des (kreuzungsfreien) Verkehrsflusses sowie Aufhebung von Unfall- bzw. Gefahrenschwerpunkten • Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse zur Errichtung der Kreisverkehre • Erstellung erforderlicher Planungsunterlagen in Abstimmung mit Aufgaben- bzw. Baulastträgern sowie Umsetzung • Heranziehung von bereits im Umfeld des Hessentages 2019 erstellten Planungen und Untersuchungen zur Umsetzung • Heranziehung beispielsweise von bereits von Zacharias ausgearbeiteten Verkehrsplanungen (Hannover) erstellten Planungen und Verkehrsuntersuchungen zur Umsetzung • Einrichtung von Kreisverkehren zur Verbesserung des Verkehrsflusses, unter anderem an den Knotenpunkten:

¹⁷⁴ Im Februar 2003 führte die Londoner Stadtverwaltung die „London Congestion Charge“ (Londoner Staugebühr) ein. Diese Citymaut gilt in der ausgewiesenen „Charging Zone“ (Gebührenzone) im Stadtzentrum von London. In dieser sind Tagesgebühren von umgerechnet rund 18 Euro im Zeitraum von 7:00 bis 22:00 Uhr zu entrichten. Verkehrliche Wirkungen/ Umweltwirkungen: Die Auswirkungen der Congestion Charge wurde in den ersten fünf Jahren der Umsetzung von Transport for London, der für das Verkehrssystem zuständigen Dachorganisation, evaluiert. Im Jahr 2007 ging im Vergleich zum Jahr 2002 das Gesamtverkehrsaufkommen um 16 % zurück, die Anzahl mautpflichtiger Fahrzeuge wie Pkw und Lieferwagen um 29 %. Zwischen 2002 und 2003 verminderten sich die NOx-Emissionen in der Gebührenzone um acht Prozent, Feinstaub um sieben Prozent und die CO₂-Emissionen um 16 % (TFL 2008, Umweltbundesamt-AT, 2018)

			<ul style="list-style-type: none"> - Nachtigallenstraße/ Eichhofstraße/ Am Kurpark/ Wigbertstraße (auch unter Einbeziehung der Machbarkeitsstudie Ingenieure Rinne & Partner 2016/ 2017) - Johannestor/ Eichhofstraße/ Fuldastraße - Hainstraße/ Eichhofstraße/ Berliner Straße - Berliner Straße/ Heinrich-von-Stephan-Straße
M-12-3	Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung	Optimierung Anfahrt Klinikum	<ul style="list-style-type: none"> • Die anstehende Erweiterung des Klinikums steigert die bestehenden Verkehrsengpässe in der Zu- und Abfahrt über den Seilerweg sowie die Belastung der umliegenden Wohngebiete erwartungsgemäß exponentiell • Bereits im jetzigen Zustand liegt eine starke Belastung insbesondere der an der Zufahrt zum Klinikum liegenden Anwohner bzw. Wohngebiete vor • Neben der Zu- und Abfahrt der Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge liegen die Hauptursachen für das Verkehrsaufkommen bei Logistik-, Mitarbeiter- sowie Besucherverkehren und der An- und Abfahrt von Patienten • Prüfung Anbindung des Klinikums insbesondere für Logistik-, Mitarbeiter- sowie Besucherverkehre und für Patienten beispielsweise auch über: <ul style="list-style-type: none"> - Seilbahnlösungen (auch wenn per heute unwahrscheinlich anmutend) - autonome Shuttlelösungen - Shuttleverkehre (mit Fahrer/ Pendelbetrieb)/ Buslinie • Optimierung der Erreichbarkeit des Klinikums über eine ergänzende, neu zu errichtende Straßenanbindung über die rückwärtige Seite des Wehnebergs zur B27 (siehe auch Umgehungsstraße der B324) beispielsweise über: <ul style="list-style-type: none"> - „Im Zellersgrund“ im Norden der Friedloser Straße - die Friedloser Straße und die Picasso-Kreuzung - eine Verlegung der Friedloser Straße und der Friedrich-Ebert-Straße • Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse • Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Osthessen, Hessen Mobil sowie weiteren relevanten Behörden und Institutionen • Insbesondere Abstimmung mit dem Kreis Hersfeld-Rotenburg wegen Übernahme der Finanzierung bzw. Ausführung • Prüfung der Nutzbarkeit der Verkehrsuntersuchungen von 7P und DLR hinsichtlich der möglichen Szenarien der Entwicklung der Verkehrssituation um das Klinikum • Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
M-12-4	Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung	Erreichbarkeit Bahnhof über Ost-Seite der Gleise	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Lenkung der Zubringerverkehre inklusive StadtBus, Regionalbus und Fernbus zum bzw. über den Bahnhof Bad Hersfeld zur östlichen Seite der Bahntrasse (Rückseite Bahnhof, Heinrich-Börner-Straße), also über das Gewerbegebiet • Dadurch Reduzierung von Verkehrsaufkommen im Gebiet der Kernstadt bzw. auf dem Stadtring, auch

			<p>wegen Vermeidung der Einfahrt nicht unbedingt erforderlicher Verkehre</p> <ul style="list-style-type: none"> • In diesem Zusammenhang auch Prüfung der Verschiebung des Bushubs bzw. Schaffung eines zusätzlichen Hubs auf der östlichen Gleisseite (Prüfung der Machbarkeit auch hinsichtlich Flächen, barrierefreier Querung der Gleise etc.): <ul style="list-style-type: none"> - Aufteilung der Haltepositionen von Regionalbus- und StadtBus-Linien bzw. Fernbus (Gewährleistung Umsteigezeit, Barrierefreiheit etc.) - Prüfung der Grundstücke (P2 östlich der Gleise ist städtisches Grundstück) - Prüfung und ggf. Umsetzung eines direkten Straßenanschlusses der B27 durch das Industriegebiet an den Bahnhof zur Erleichterung der Zufahrt (Zeitersparnis) • Prüfung der Nutzung des Geländes bzw. Gebäudes der früheren Hersfelder Kreisbahn (HKB) • Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse • Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Osthessen, Hessen Mobil sowie weiteren relevanten Behörden und Institutionen • Abstimmung mit der Deutschen Bahn/ DB Netz AG bzw. DB Station&Service AG wegen Einbindung in ein Gesamtmobilitätskonzept für die Erreichbarkeit des Bahnhofs • Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
M-12-5	Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung	Erneuerung Brückenbauwerke (Ablauf Nutzungsdauer)	<ul style="list-style-type: none"> • Sukzessive Erneuerung von Brückenbauwerken, insbesondere des Hauptverkehrsstraßennetzes am Ende der Nutzungsdauer, u.a. betreffend die in der Baulast des Bundes liegenden: <ul style="list-style-type: none"> - B 62 - UF Fußweg bei Bad Hersfeld (LOMO-Kreuzung, Bauwerksnummer: 5124649 und 5124721, Baujahr 1979 bzw. 1977) - B 62 - UF K 17 bei Bad Hersfeld (Abfahrt Obersberg-Schulen und Petersberg, Bauwerksnummer: 5124652, Baujahr (Überbau): 1978) - B 324 - UF Stadtstraße, DB u. B 324 - "Peterstor"/ UF Stadtstraße u. DB (Frankfurter Str.) (Hochbrücke mit Rampen, Bauwerksnummer: 5124520 und weitere, Baujahr 1968) - B 324 - UF Geis in Bad Hersfeld (Nähe Sparkasse Hauptstelle, Bauwerksnummer 5124516, Baujahr 1967) - B 324 - UF Geis in Bad Hersfeld (Kreuzung Schillerplatz, Bauwerksnummer: 5124517, Baujahr 1967) - B 27 - UF DB bei Bad Hersfeld bzw. B 27 - UF L 3159 bei Bad Hersfeld/ UF L 3159 bei Bad Hersfeld (Anschlussstelle zur Friedloser Str., Bauwerksnummer: 5124513 und 5124514, Baujahr (Überbau): 1957 bzw. 1958) - B324 - UF Geis in Bad Hersfeld (Nähe Feuerwache Wehneberger Str., Bauwerksnummer: 5124532, Baujahr 1952) • Prüfung des Erneuerungsbedarfs der Brückenbauwerke über die Fulda und die Bahntrasse der Berliner

			<p>Straße (Stadtstraße, Baujahr 1968) sowie sukzessive Erneuerung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brückenersatz durch im Interesse der Stadtgestaltung bzw. der Stadtentwicklung & -struktur liegende neu zu errichtende Bauwerke in entsprechender Dimensionierung unter dem Leitgedanken des Leitbildes der lebenswerten Stadt und in Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt (besondere Beachtung der Dimensionierung, der Barrierewirkungen von Auf- und Abfahrten, optische Fernwirkung etc.) • Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse • Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Osthessen, Hessen Mobil sowie weiteren relevanten Behörden und Institutionen • Um gleichzeitige Nutzungseinschränkungen von älteren Brückenbauwerken auf Bundesstraßen und der Berliner Straße zu vermeiden (insbesondere während der Bauzeit des Ersatzbauwerks der Hochbrücke Peterstor), bedarf es der Herstellung einer Gesamtübersicht über den Zustand aller Brückenbauwerke in der Gemarkung Bad Hersfeld (Tragfähigkeit, allgemeiner Zustand etc.) sowie eines großräumigen Baustellen- und Verkehrskonzepts (siehe auch „Erstellung Verkehrskonzept“) • Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
M-12-6	Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung	Umstrukturierung Knotenpunkt Hainstraße/ Fuldastraße	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung des Knotenpunkts Hainstraße/ Fuldastraße/ Eichhofstraße/ Johannestor • Für die heutigen Verkehrsverhältnisse und Abbiegebeziehungen überdimensionierter Knoten • Eine Umstrukturierung könnte bessere Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer schaffen wie z.B. geringere Wartezeiten an LSA für Fuß-, Rad- und Kfz.-Verkehr mit insgesamt verbessertem Verkehrsfluss (Reduzierung Verkehrshindernisse) • Potenziell durch Rücknahme bzw. Rückbau von Abbiegestreifen und Verkehrsinsel auf der Eichhofstraße Ecke Johannestor/ Fuldastraße, da durch veränderte Wegebeziehungen im weiteren Stadtgebiet die Nutzungshäufigkeit gering ist
M-12-7	Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung	Kontinuierliches Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> • Ständige Analyse des Erneuerungsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur in der Zuständigkeit von Bund, Land bzw. Kreis zusammen mit den verkehrsinfrastrukturellen Aufgaben der Kreisstadt • Kontinuierliche Erstellung von Anfragen an den jeweiligen Aufgaben- bzw. Baulastträger • Vorbereitung bzw. Durchführung von erforderlichen Machbarkeitsstudien auch als Vorleistung für die Erreichung von Projektumsetzungen • Aufnahmen relevanter Projekte in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

[L] (Urbane) Logistik

Die Zahl der Paketsendungen ist von 2020 auf 2021 erneut zweistellig (11,2 %) auf 4,51 Mrd. Sendungen gewachsen³⁷⁵. Aufgrund des weiterwachsenden Onlinehandels ist eine Abnahme der

³⁷⁵ Vgl. „KEP-Studie 2022“, BIEK, 15.06.2022.

Paketmengen derzeit nicht in Sicht. Verfügbare Flächen im Stadtgebiet werden insbesondere vom Wohnungsbau beansprucht, der Verkehr kann bei steigenden Einwohnerzahlen und verbundenem wachsenden Versorgungsbedarfs weiter zunehmen. Aufgrund der historischen Innenstadt Bad Hersfelds und der relativ schmalen Straßen der Fußgängerzone senken einfahrende Lieferfahrzeuge mit ihrem Platzbedarf die Innenstadtattraktivität. Ziel muss daher sein, die Logistikverkehre bzw. im besten Fall alle Wirtschaftsverkehre stadt- und umweltverträglich zu gestalten, da sie die Stadt am Laufen halten und damit Teil einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt sind.

Maßnahmen für die stadtgerechte Integration von Wirtschafts- und insbesondere Logistikverkehren wurden in Bad Hersfeld nur in geringem Maße umgesetzt, wie z.B. durch Einrichtung von DHL-Paketstationen oder Einfahrtsbeschränkungen der Lieferverkehre in die Fußgängerzone. Letzteres hat wiederholt zu Verstößen außerhalb der freigegebenen Lieferzeiten geführt.

Für eine stadt- und umweltverträgliche Integration von Wirtschaftsverkehren bedarf es darüber hinaus auch der ausreichenden Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern sowie der Verringerung von kleinräumigen Belastungen durch Lärm oder Schadstoffe. Dafür können insbesondere kleine und emissionsfreie Fahrzeuge einen wesentlichen Beitrag leisten. Um das Verkehrsaufkommen aber zu reduzieren, müssen Verkehre gebündelt werden, wodurch teilweise ein Widerspruch zum Einsatz kleinerer Fahrzeuge bestehen könnte. Daher sind laufend genauere Beobachtungen der jeweiligen aktuellen Situation vor Ort sowie Abstimmungen mit den unterschiedlichen Dienstleistern notwendig. Weitere Maßnahmen können nächtliche Belieferungen von Gewerbe, die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen sowie die Installation von Paketstationen und Motivationsanreize der Bürger zur Nutzung sein.

Tabelle 12: Maßnahmen Verkehr - (Urbane) Logistik

Maßnahmenschwerpunkt Verkehr			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
L-13-1	Anknüpfungspunkte Logistik	Erarbeitung übergeordnete Logistik-Konzeption	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines übergeordneten Logistikkonzepts unter Einbindung: <ul style="list-style-type: none"> - der City-/ Urbanen Logistik - der Quell- und Zielverkehre sowie des Durchgangsverkehrs (insbesondere Schwer- und Fernverkehr) und - der Wirtschaftsverkehre • Potenzielle Anknüpfungspunkte: <ul style="list-style-type: none"> - Koordinierung gewerblicher Verkehre zur Reduzierung der Einfahrten in die Innenstadt (Erhebung von Gebühren zur Einfahrt in die Innenstadt, Reduzierung der verursachten Verkehrsmengen durch Verlagerung oder eine bessere Organisation von Logistik- und Routensystemen, Nachtbelieferung (geräuscharm) bzw. Belieferung an Tagesrandzeiten) - Erhebung von Belieferungsfrequenzen des lokalen Gewerbes/ des Handwerks/ der Industrie - Prüfung der Umsetzbarkeit von Sharing-Konzepten der Letzte Meile Belieferung durch Kooperation mit Logistikunternehmen. (Im Optimalfall Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen) - Einsatz alternativer Belieferungsfahrzeuge/ Verkehrsmittel (Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen) - Ausweisen von Be- und Entladezonen oder punktuellen Berechtigungen in den Quartieren, Ausrichtung auf unterschiedliche gewerbliche Mobilitätsprofile.

			<p>Prüfung der Schaffung von sonstigen Abstellflächen für gewerbliche Service-/ Wartungs-/ Versorgungs-verkehre</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenzielle Ernennung eines kommunalen Wirtschafts- und Lieferverkehrsbeauftragten (vgl. O-18-3: Anpassung Verwaltung und Organisation) - Engere Verzahnung von Schiene und Straße, Stärkung des Kombinierten Verkehrs - Einführung von Klein- und Zwischenlagern: Standortanalyse und Einführung Smart-Locker & Micro-Depot etc. (Integration der Logistik an Umsteigepunkten des ÖPNV) - Einrichtung von Verteilzentren im urbanen Raum für mehrere Dienstleister - Gleisanschluss von Industriegebieten/ Güterverkehrsterminal -> Bedarfsanalyse und Entwicklung erster Umsetzungsmöglichkeiten, Rücksprache mit Unternehmen
L-13-2	Anknüpfungspunkte Logistik	Koordination Lkw-Parken	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel: Vermeidung von „unkontrolliertem“ Lkw-Parken im Stadtgebiet, insbesondere in Wohn- und Mischgebieten sowie Vermeidung der Beeinträchtigung des Verkehrs, des Stadtbilds oder der Wohn- und Mischgebiete durch abgestellte Lkw bzw. in ihren Fahrzeugen übernachtende Fahrer • Koordination der Abstell- und Übernachtungsplätze für Lkw und Fahrer • Koordiniertes und gesteuertes Lkw-Kolonnenparken auf dafür vorgesehenen Flächen • Prüfung der Nutzung ungenutzter, aber bereits versiegelter Flächen in Gewerbegebieten, z.B. nicht genutzte Vorrats- oder Brachflächen von Unternehmen bzw. sonstige Freiflächen ggf. mit folgenden Eigenschaften: <ul style="list-style-type: none"> - Lkw dauerhaft parken und betanken bzw. zukünftig laden - Parkplatz mit Sanitäreinrichtungen für Nachtparkende Lkw - Bereitstellung von Müllentsorgungsmöglichkeiten, um Verschmutzung von Parkplätzen vorzubeugen - Warteparkplatz für Anliefer-Lkw - Umladeoptionen für Letzte Meile Verkehre • Nach Erfordernis bzw. Bedarf Gespräche mit Softwarebetreibern (wie z.B. Park your Truck GmbH) suchen, auch um Erfahrungen zu sammeln und gemeinsame Lösung zu erarbeiten und zu implementieren. • Enge Abstimmung mit den zuständigen Stellen des Bundes, Landes und des Kreises zur Identifizierung gangbarer Lösungswege.

[F] Fuß- und Radverkehr

Der Fuß- und Radverkehr als Teil des Umweltverbundes kann einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Hierfür bedarf es insbesondere sicherer Infrastruktur mit baulichen oder visuellen Trennungen der Verkehrsarten sowie attraktiver Wegebeziehungen. Der Ausbau des Fußverkehrs sollte sich primär auf den Kernstadtbereich fokussieren, da die Wege hier meist unter 2 km liegen und keine größeren Höhenunterschiede zu überwinden sind. Der Fußverkehr ist Teil jeder anderen Mobilitätsform, weshalb insbesondere auch im Hinblick auf die Umsteigepunkte in der Kreisstadt Wert auf kurze und attraktive Wege gelegt werden muss. Für die Fortbewegung auf dem Rad werden Ausweitungen des Radnetzes im östlichen Innenstadtbereich und attraktive Verbindungen zu den einzelnen Stadtteilen notwendig, z.B. auch in Form von Radschnellwegen. Aufgrund des Witterungseinflusses

ist der Anteil des Fuß- und Radverkehrs beim Mobilitätsverhalten der Bürger nicht konstant, bei bestimmter Witterung oder Jahreszeit ist vielmehr mit einem Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu rechnen.

Auch an engen und unübersichtlichen Straßen im historischen Stadtkern ist die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger beeinträchtigt, vor allem im nördlichen und südlichen Teil sowie an frequentierten Querungen des Stadtrings. Querungsmöglichkeiten sollten insbesondere im Kernstadtbereich barrierefrei sein. Tatsächlich bieten Lichtsignalanlagen für Fußgänger und Radfahrer punktuell aber keine ausreichende Zeit zur Querung der Straße, womit die Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr unterbrochen sind und damit unattraktiv werden. Insbesondere Versorgungseinrichtungen und Einzelhandelsstandorte müssen allerdings komfortabel zu Fuß und zu erreichen sein. Die Überwindungsmöglichkeiten der Bahntrasse für den Fuß- und Radverkehr sind zumeist umständlich, nicht barrierefrei oder aber gar nicht vorhanden und müssen daher insbesondere auch während der Zeit der Umsetzung eines Ersatzneubaus der Hochbrücke Peterstor berücksichtigt werden. Diese Trennwirkungen werden durch die Fulda, die Bundesstraßen und die Gewerbe- bzw. Industriegebiete verstärkt. Darüber hinaus können eine Prüfung von Beschilderung und Fahrbahnmarkierungen, die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr sowie eine Verbreiterung von Radwegen¹⁷⁶ zur Attraktivitätssteigerung beitragen. Zur Förderung des Radverkehrs bzw. auch den Radtourismus bedarf es einer Ausweitung von sicheren Abstellmöglichkeiten (Bügel, Garagen, Schließfächer, Lademöglichkeiten, ggf. auch in Kombination mit Umkleidungsmöglichkeiten), insbesondere auch bei großen Arbeitgebern.

Die Basis für die Anpassung bestehender der Radinfrastruktur bzw. deren Ausbau liefern das 2018 erstellte Radverkehrskonzept der Kreisstadt Bad Hersfeld durch die LK-Argus Kassel GmbH sowie die im Rahmen des „PLAN“-Workshops übermittelte Mängelliste des ADFC der Meldeplattform für Radverkehr¹⁷⁷. Die Inhalte des Radverkehrskonzepts ergänzen die Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr und sind auch Teil dessen ohne gesondert darin aufgeführt zu sein.

Tabelle 13: Maßnahmen Verkehr - Fuß- und Radverkehr

Maßnahmenswerpunkt Verkehr			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
F-14-1	Attraktivierung Fußverkehr	Verringerung Trennwirkung Stadtring	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung attraktiver Querungen von Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt und den weiteren Stadtteilen (z.B. Hainstraße, Asbach) • Bestehende Konfliktanalyse des Ingenieurbüros Zacharias weist auf häufige Querungen (ca. 700 in 8 Stunden) der Hainstraße in Höhe der Abt-Michael-Str. hin • Für die Verbindung von Innenstadtbereich und den Einzelhandelsstandorten des Rechberg-Geländes stehen zu wenige Querungsmöglichkeiten der Hainstraße zur Verfügung (lediglich drei Querungen) • Attraktivere städtebauliche Fassung/ Gestaltung von Kreuzungsbereichen, um optische Trennwirkungen zu reduzieren • Erweiterung der Verkehrsberuhigung im Kurpark lässt steigendes Verkehrsaufkommen rund um das Rechberg-Areal vermuten • Empfehlung der Prüfung von ober- oder unterirdischen Querungshilfen (Brücke oder Untertunnelung)

¹⁷⁶ bei Unterschreitung des Mindestmaßes nach VwV-StVO

¹⁷⁷ Die Meldeplattform Radverkehr und Meldeplattform Mobilität sind Services der [ivm - Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain](#).

			<p>potenziell auch für den Radverkehr zur Verringerung der Trennwirkung des Stadtrings vorzugsweise zur Verbindung von Abt-Michael-Str. und Hubertusweg)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung attraktiver Wegebeziehungen, insbesondere auch zwischen Bahnhof und Innenstadt • Attraktivierung Dudenstraße z.B. auch durch gestalterische Maßnahmen, Reduzierung des (ruhenden) Verkehrs • Anpassung der LSA-Schaltzeiten insbesondere an der B324 (z.B. Reichsstraße, Dudenstraße) • Barrierefreiheit, insbesondere an Querungen und Mobilitätsstandorten • Fußverkehr ist nicht nur eigene Verkehrsart, sondern Bestandteil jeder Mobilitätsform und muss daher immer (mit) berücksichtigt werden (Multi- & Intermodalität) • Vor der Errichtung des Stadtrings verlief die Führung der B324 über die August-Gottlieb-Str. und die Dippelstraße in Richtung des Peterstors und in gegengesetzte Richtung über den Seilerweg und den Vlämeweg als Einbahnstraßen. Die Verbreiterung der Dippelstraße führte somit durch die Trennwirkung zu einem „Abschneiden“ der historischen Gebäude der Mauer- und Zuse-Scheune von der Innenstadt
F-14-2	Attraktivierung Fußverkehr	Unterstützung Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzen der „Kompaktheit Bad Hersfelds“ – Stadt der kurzen Wege • Beseitigung von „Lücken“ im Fußwegenetz • Schaffung einladender Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünung • Fußwegekarte mit hervorgehobenen Routen für Besucher • Flächendeckende Beschilderung der Fußwege zu Sehenswürdigkeiten mit Angabe der Gehzeit, ggf. Einbindung in ein digitales Informationssystem
F-14-3	Attraktivierung Fußverkehr	Erhöhung Sicherheit Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Schutz des Fußverkehrs - nicht nur vor dem MIV, sondern auch vor dem Radverkehr (inklusive Lastenfahrzeug und Pedelec) bzw. der Mikromobilität (insbesondere auch wegen der teils stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten und deren Auswirkungen auf Reaktionszeiten) • Prüfung und Umsetzung der Errichtung baulicher und/oder visueller Trennungen zwischen Fuß- und Radwegen • Konzept Ausbaustrategie Verkehrswegebeleuchtung und Umsetzung • Konzeption Ausbau Verkehrsberuhigung/ Fußgängerzone (vgl. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung) und Umsetzung
F-15-1	Stärkung Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Anteil Radverkehr am Modal-Split - Steigerung der Attraktivität durch anforderungsgerechte Infrastruktur, Erreichbarkeit der Stadtteile, hohe Sicherheit der 	Attraktivierung (E-) Lastenrad	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines Konzepts zur Erhöhung der Attraktivität von E-Lastenrädern (inkl. potenzieller kommunaler Fahrzeugförderung bzw. geförderter Nutzungstests, z.B. eine kostenfreie Ausleihe für 24h) • Geeignete Stellplätze auch für Lastenräder bzw. Räder mit Lastenanhängern • Anbindung von Orten alltäglicher Besorgungen • Geeignete Abstellmöglichkeiten mit geringer Distanz zu den Einzelhandelsstandorten, Schaffung ausreichender Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse • Sicherstellung geeigneter Infrastruktur: Aufgrund Fahrdynamik und Größe werden breitere Radwege erforderlich (z.B. in Kombination mit Umweltpfeilen) • Schaffung von Leihsystemen mit Abstellflächen (inkl. Buchung)

	Verkehrsteilnehmer und konsequente Instandhaltung der Infrastruktur		<ul style="list-style-type: none"> - Eine Umsetzung kann potenziell auch durch einen „Lastenrad-Automat“ erfolgen. So wird der Zugang zu Lastenrädern auch 24/7 möglich und es bedarf keinem gesonderten Personaleinsatz. (vgl. Lastenrad-Automat Düsseldorf) • Durchführung von Informationskampagnen zur Steigerung der Bekanntheit der Nutzungsoptionen (für Gewerbe und Privat)
F-15-2	<p>Stärkung Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Anteil Radverkehr am Modal-Split - Steigerung der Attraktivität durch anforderungsgerechte Infrastruktur, Erreichbarkeit der Stadtteile, hohe Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und konsequente Instandhaltung der Infrastruktur 	<p>Erhöhung Sicherheit Radverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept Ausbaustrategie Verkehrswegebeleuchtung und Umsetzung • Schutz nicht nur vor dem MIV, sondern auch vor den unterschiedlichen Geschwindigkeiten im Radverkehr selbst (inklusive Lastenfahrrad und Pedelec) bzw. der Mikromobilität (insbesondere auch wegen der teils stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten und damit Reaktionszeiten) • Prüfung und Umsetzung der Errichtung getrennter bzw. unterschiedlicher Streckenführungen für unterschiedliche Geschwindigkeiten auf Radwegen (Fahrrad, Lastenfahrrad, Pedelec, Mikromobilität etc.) • Prüfung und Umsetzung Errichtung bauliche und/ oder visuelle Trennungen zwischen Radwegen bzw. Radspuren und dem MIV sowie Rad- und Fußwegen • Prüfung ausreichender Dimensionierung für neue Radwege mit Umsetzung (Prüfen, wo Fahrradstreifen und wo Radschutzstreifen sinnvoll sind) • Prüfung der Verbreiterung bestehender Radwege mit Umsetzung, inklusive Verlegung der Streckenführung mit Neuerrichtungen • Prüfung des Bedarfs sowie der Machbarkeit für Fahrradstraßen mit Umsetzung (Prüfung der sehr unterschiedlichen Ausgestaltungsmöglichkeiten gemäß STVO) • Prüfung des Bedarfs sowie der Machbarkeit für Rad-schnellwege mit Umsetzung (z.B. Bhf-Stadthalle, Jahnhalle-Bhf, mit Anbindung der Innenstadt, Einbahnregelung des Stadtrings, Fokussierung auch auf Freizeit- und Naherholungseinrichtungen, Nahversorger und Kliniken außerhalb des Kernstadtgebiets)
F-15-3	<p>Infrastruktur/ Stufenkonzept Radverkehr</p>	<p>Optimierung Radinfrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Differenzierte Abstellanlagen für Fahrräder (neben einfachen Anlagen auch sichere Möglichkeiten für E-Bikes/ -Pedelects), Abstellmöglichkeiten für Lastenräder <ul style="list-style-type: none"> - Beispielsweise u.a. für Mitarbeiter in kommunalen Liegenschaften, am Bahnhof mit Lademöglichkeiten für E-Bikes und Schließfächern (Bikestationen, Fahrradgarage), Ausbau auch am Rand der Fußgängerzone als „Umsteigepunkt“ von Rad auf Fußverkehr • Prüfung und Umsetzung dedizierte Radwege • Ausbesserung bzw. Attraktivierung lokaler Radverkehrsinfrastruktur aus der Kernstadt in Richtung der Stadtteile und Umsetzung • Prüfung von Oberflächenstrukturen der Fahrbahnen auch außerhalb des Haupttroutennetzes, wenn wichtig zur Erreichung von sozialen Infrastrukturen etc. Prüfung niederschwelliger Möglichkeiten zur Verbesserung prüfen: asphaltierte Mittestreifen, Entschärfung von Gefährstellung durch Halteverbote für Kfz etc. • Prüfung und Umsetzung von attraktiven Wegebeziehungen mit möglichst wenigen Unterbrechungen (LSA Schaltzeiten, Erweiterung der Radnebenrouten in der östlichen Innenstadt und in Richtung des Bahnhofs,

			<p>insbesondere bei Verlagerung des Busbahnhofs auf die östliche Seite der Gleise auch zur Erreichbarkeit der Stadtteile und Obersberg-Schulen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung und Umsetzung von Hilfslinien für Linksabbieger, Einhaltung des Mindestmaßes nach VwV-StVO, adäquate Führungsform entsprechend ERA, Ausbessern mangelhafter oder fehlender Markierungen • Die Basis für diese Maßnahme ist unter anderem der Maßnahmenkatalog des bestehenden Radverkehrskonzepts. Entwicklung eines Stufenkonzepts zur Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts unter Berücksichtigung bereits umgesetzter Maßnahmen, Ergänzung durch neue bzw. sich zukünftig ergebende Maßnahmen sowie wo sinnvoll Konkretisierung bestehender Maßnahmen.
F-15-4	Infrastruktur/ Stufenkonzept Radverkehr	Attraktive Regionalradwege	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung ausreichender Beschilderung mit Distanzen sowie Fahrtzeitangabe und Umsetzung • Prüfung Instandhaltungszustand des Fahrbahnbelags sowie der Markierungen und Umsetzung • Prüfung ausreichender Dimensionierung zur Erhöhung der Sicherheit und Umsetzung • Prüfung gemeinsames Vorgehen mit umliegenden Gemeinden für gemeinsame Projekte zur Ausbesserung, Instandhaltung (Grünpflege, Fahrbahn) etc. und Umsetzung sinnvoller/ erforderlicher Projekte • Prüfung der Herstellung hochwertiges und nutzerbegeisterndes regionales Radverkehrsnetz und Umsetzung • Prüfung touristischer, aber auch lokal mobilitätsbezogener Attraktivität (Ziel: hohe Attraktivität für Tourismus und lokale Radmobilität) sowie Umsetzung erforderlicher Schritte, auch zur stärkeren Wahrnehmung als Alternative zum MIV • Prüfung der Ausrichtung auf die Nutzung durch alle Formen des Radverkehrs (inklusive Lastenfahrrad, Pedelec etc.) sowie der Mikromobilität • Prüfung der Eignung auf Nutzung durch Radverkehr auch in stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten sowie Umsetzung erforderlicher Schritte • Prüfung der Beachtung der Belange bzw. des Schutzes des Fußverkehrs und Umsetzung erforderlicher Schritte • Attraktive Wegebeziehungen in Ost-West Richtung zur Überwindung der Bahngleise • Insbesondere während der Zeit des Ersatzneubaus der Hochbrücke Peterstor wird die Unterführung nicht nutzbar sein, womit zur Erreichung der Innenstadt nur die Brücke der Sondershäuser Str. im Norden und die Unterführung am Bahnhof (aufgrund Fahrstuhlnutzung für Radverkehr nicht attraktiv) die Querung der Bahngleise ermöglichen. Für diese Zeit bedarf es einer zumindest temporären Ersatzlösung • Prüfung und Umsetzung einer dauerhaften Querung (statt einer kurzweiligen Lösung für ca. 5 Jahre) der Bahngleise für den Radverkehr auch als Kombinationslösung zur Erreichbarkeit der Bahnsteige (barrierefrei). (vgl. Gare du Hagenau, Frankreich; 35.000 Einwohner: Innovative und gestalterisch attraktive Lösung zur Überwindung der Bahngleise mit Fahrstühlen)
F-15-5	Infrastruktur/ Stufenkonzept Radverkehr	Fahrradnutzung im Alltag	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Alltagstauglichkeit des Radverkehrs z.B. durch sichere und attraktive Verbindungen zwischen Wohnorten und Orten des täglichen Bedarfs/ Kitas/ Schulen/ Arbeitsstätten etc.

			<ul style="list-style-type: none"> • Gut erkennbare Beschilderung von Radwegen, auch für touristische Attraktionen • Prüfung und Umsetzung der Attraktivierung der Querungen des Stadtrings, z.B. durch verbesserte Grünphasen für Radfahrer an LSA • Optional: Befragung der Bürger zu den Anforderungen des Radverkehrs an den ÖPNV hinsichtlich Abstellanlagen in Nähe von Haltestellen sowie Fahrradmitnahme in Bussen. Möglich in Form von Interviews/ Fragebögen • Die Basis für diese Maßnahme ist unter anderem der Maßnahmenkatalog des bestehenden Radverkehrskonzepts. Entwicklung eines Stufenkonzepts zur Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts unter Berücksichtigung bereits umgesetzter Maßnahmen, Ergänzung durch neue bzw. sich zukünftig ergebende Maßnahmen sowie wo sinnvoll Konkretisierung bestehender Maßnahmen.
--	--	--	--

[G] Flächenoptimierung

Die prägenden Auswirkungen des in den ersten Jahrzehnten nach 1945 vorherrschenden Leitbilds der „autogerechten Stadt“ erforderten aufgrund des hohen Platzbedarfs einen Rückbau von öffentlichen Plätzen, Begrünung (z.B. des Schillerplatzes) oder den vollständigen Abriss von (historischen) Gebäuden (z.B. Neustadt Bad Hersfeld, Zunfthaus) und spiegeln sich auch in der bestehenden Verkehrs- und Stadtinfrastruktur von Bad Hersfeld wider. Dies führte zu einer weitgehenden Flächenverteilung zugunsten des MIV. Mittels geeigneter Maßnahmen soll der zur Verfügung stehende Raum besser genutzt werden bzw. flächengerecht unter den Verkehrsteilnehmern aufgeteilt werden. Zur Herstellung der Flächengerechtigkeit bedarf es der integrierten Betrachtung von Verkehr, Infrastruktur und Mobilität sowie die ganzheitliche Betrachtung aller Akteure mit Ihren unterschiedlichen Zielen.

Tabelle 14: Maßnahmen Stadtentwicklung & -struktur - Flächenoptimierung

Maßnahmenswerpunkt Stadtentwicklung & -struktur			
Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
G-11-10	- Reduzierung der Verkehrsauswirkungen - Entlastung des Stadtgebiets und der Bürger	Das große Ganze – Übergreifende Koordination Schiene & Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit den jeweils an den Entwicklungen beteiligten Institutionen bzw. Unternehmen hinsichtlich eines Moratoriums bzw. angeordneten Aufschubs der Umsetzung zur Vermeidung der Faktenschaffung bei für die Gesamtkonzeption relevanten Planungs- bzw. sogar Bauprojekten • Einbeziehung der Führung der Trasse der ICE-Neubaustrecke in der Variante „pink“ bzw. der Bahntrasse insgesamt durch das Stadtgebiet von Bad Hersfeld in Form der Tieferlegung im Tunnel oder im Trog: <ul style="list-style-type: none"> - Dadurch würde auch die bisherige Hochbrücke Peterstor der B324 in der heutigen Form entweder vollständig obsolet oder würde nur noch in einer das Stadtbild weniger stark beeinträchtigenden Dimension erforderlich - Einbeziehung der Tieferlegung auch der Bahnsteige • Alternativ Führung der B324 bzw. der Frankfurter Straße im Tunnel unterhalb der Bahntrasse als Ersatz zur Hochbrücke • Verlegung der Führung der B324 aus dem Gebiet der Kernstadt hinaus bzw. weg vom Stadtring und dem

			<p>Engpass der unteren Wehneberger Straße mit der Kernstadt-Feuerwache:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Untersuchung der Auswirkungen auf die Entwicklung der Verkehrsmengen und des Verkehrsflusses bzw. weitere potenzielle Auswirkungen - genaue Analyse des gegenwärtigen Zustands, insbesondere auch der Quell- und Zielverkehre und der Durchgangsverkehre, hier vor allem des Fern- und Schwerverkehrs) - Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen bei einer Verlegung der B324 <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Auswirkungen des Ausbaus der A44 & A49 auf die Verkehrsbelastung in Bad Hersfeld • Einbeziehung aller aktuellen Bauvorhaben und Projekte in Bad Hersfeld für einen Gesamtüberblick („Das große Ganze in den Blick nehmen“, innerstädtische Verkehrsverlagerungen) • Ggf. noch Einbeziehung von raum- und verkehrswirksamen Vorhaben im Kreis • Koordinierung und Abstimmungen der Bauvorhaben in Bad Hersfeld untereinander zur Vermeidung von Konflikten und zur Nutzung von Synergien: Quartiere Antoniengasse & Wever-Gelände, VR-Parkhaus, Neubau Klinikum bzw. Anpassung der Zufahrtssituation Klinikum, Ersatzneubau Hochbrücke Peterstor, Bahnprojekt Fulda-Gerstungen, Entwicklungen des Bahnhofs und generelle bzw. potenzielle, sich aus den Maßnahmen ergebende Anpassungen der Verkehrsführung bzw. -infrastruktur, wie z.B. Sanierungen der Meisebacher und Friedloser Straße (Sanierungsoffensive Hessen), Spurerweiterung A4 • Berücksichtigung von innovativen Fahrbahnbelägen, z.B. zur Geräuschreduzierung oder zur Kühlung des Asphalts (durch Lüftungen und das Sonnenlicht reflektierende Oberfläche des Asphalts) • Darüber Generierung eines Gesamtüberblicks über einzubeziehende Elemente und Entwicklungsoptionen für Mobilität und Verkehr auf Straße und Schiene (Ziel: Identifizierung der für Bad Hersfeld optimalen Gesamtkombination bzw. übergreifenden Lösungen)
<p>G-16-1</p>	<p>Umgestaltung öffentlicher Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Standortattraktivität - Stärkung des Umweltverbunds 	<p>Verträgliche Integration der Verkehrsinfrastruktur in das Stadtbild</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des Rückbaus überdimensionierter Infrastruktur zur Flächengewinnung • Umgestaltung und Neuordnung des Schillerplatzes zur Stärkung der Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt (Attraktivierung Fußverkehr) • Ggf. Prüfung, die „Fliegengeis“ wieder an die Oberfläche zu bringen • Flächengewinnung (z.B. Rückbau Hainstraße, Reduzierung von Parkflächen) erlaubt deren Umwidmung und eine optimierte Nutzung des Verkehrsraums durch alle Verkehrsteilnehmer • Prüfung der Herstellung von Begrünungen, Schaffung von Kommunikations- und Aufenthaltsorten im Innenstadtbereich (auch bei der Quartiersplanung) und im Bahnhofsareal • Intensive Prüfung der Auswirkungen von verkehrsverändernden Maßnahmen auf die Verkehrssituation

<p>G-16-2</p>	<p>Umgestaltung öffentlicher Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Standortattraktivität - Stärkung des Umweltverbunds 	<p>Aufwertung der Nutzbarkeit und urbanen Qualität des Marktplatzes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisoffene Prüfung und Umsetzung Aufwertungsmöglichkeiten des Marktplatzes, Beispiele: <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung der Anzahl der Parkplätze bzw. der dafür genutzten Flächen auf dem Marktplatz - Prüfung der Auslagerung der Parkplätze aus dem Innenstadtbereich zur Erzielung einer Umlagerung in die Parkhäuser (Ausschöpfen der aktuell untergenutzten Kapazitäten) mit fußläufiger und Bus-Anbindung - Optionen für den Ersatz von oberirdischen Parkplätzen durch unterirdische Parkmöglichkeiten (temporäre) Begründungen - Alternative Nutzungsoptionen (Veranstaltungen, Kultur, Gastronomie, Aufenthalts- und Begegnungsflächen etc.) • Einschränkungen: <ul style="list-style-type: none"> - Weitere Nutzbarkeit für das Lullusfest bzw. als Veranstaltungsfläche und damit verbunden auch der weitere Einsatz schwerer Kirmes-Fahrgeschäfte etc., weshalb keine dauerhafte oberirdische Bebauung bzw. Bepflanzung möglich ist - Berücksichtigung der Versorgungsleitungen, Wahrung der historischen Dimensionierung des Platzes - Achtung der geschichtlichen Bedeutung der Fläche („Ebenheit“) - Informationen über die Geschichte und gesamtstädtische Bedeutung des Platzes, um ihn stärker im Bewusstsein der Bewohner zu verankern
<p>G-16-3</p>	<p>Umgestaltung öffentlicher Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Standortattraktivität - Stärkung des Umweltverbunds 	<p>Reorganisation öffentlicher (Verkehrs-) Raum</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konstantes Mitplanen und –denken der Verkehrsflächen (Reorganisation, Aufteilung und Gestaltung von Verkehrsflächen) <ul style="list-style-type: none"> - Zu den möglichen Vorteilen zählen unter anderem die Gewinnung von Wohnflächen, Gewerbeflächen, Verkehrsflächen (insbesondere für Fuß- & Radverkehr) sowie öffentlichem Raum • Beispiele für relevante Bereiche bzw. zu lösende Probleme: <ul style="list-style-type: none"> - Querung Stadtring (für Fußgänger/ Radfahrer) - Stadträumliche Schneisenwirkung Stadtring - Trennung des Bahnhofs von der historischen Innenstadt - Gefahren für Verkehrsteilnehmer senken - Flächengerechtigkeit (Vergleich Kfz mit Fuß/ Radverkehr und Grünraum) - Nach Möglichkeit klare Trennung der Verkehrsarten bzw. verträgliche Integration (Fußverkehr/ Radverkehr/ Motorisierter Verkehr)
<p>G-16-4</p>	<p>Umgestaltung öffentlicher Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Standortattraktivität - Stärkung des Umweltverbunds 	<p>Erhalt historischer Wegebeziehungen und Nutzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In Ansätzen bereits durch die Bahntrasse (Fertigstellung 1866) und verstärkt durch den Bau der Hochbrücke (Fertigstellung 1968) wurde der Altstadtbereich von der Neustadt abgetrennt, was zur Folge hat, dass <ul style="list-style-type: none"> - durch den Wegfall der oberen Neustadt keine attraktive fußläufige Wegebeziehung mehr besteht - sich die Einzelhandelsstandorte in den Randquartieren zunehmend von der Innenstadt separierten (Rechberg-Gelände sowie Einzelhandelsstandorte an der kleinen Industriestraße und der Straße Peterstor) - die historischen Gebäude der unteren Neustadt auch z.B. durch den Schlachthof weiterhin

			<p>bestehen, aber abgetrennt und aus dem städtischen Bewusstsein weitgehend verdrängt sind</p> <ul style="list-style-type: none"> - sich das Gewerbegebiet östlich der Gleise und südlich der Frankfurter Straße erst zu einem Gewerbegebiet in der heutigen Form (Weg von einer Mischnutzung) entwickelt hat • Wiederherstellung einer Wegebeziehung durch räumliche Integration des Schlachthofs in die Innenstadt in Abhängigkeit der Gesamtlösung aus der Führung der Bahnstrecke und der Gestaltung der Hochbrücke Peterstor • Nutzung der Chance für die Stadtentwicklung zur „Erweiterung der Innenstadt“ und der Belebung des angrenzenden Gewerbegebiets mit einer Vielzahl an Einkaufsmöglichkeiten als auch den Standorten der Polizei, der Stadtwerke und dem Medizinischen Versorgungszentrum (potenzielle Entwicklung einer Mischnutzung des Gewerbegebiets) <ul style="list-style-type: none"> - Vorbild ist dabei die Entwicklung des Schilder-parks durch Umsiedlung der Grenzebach BSH GmbH und Neuausrichtung des Areals mit Veranstaltungsort, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie der Wiederfreilegung der Geis, was 2014 zur Verleihung des Deutschen Städtebaupreises führte. - Insgesamt Wiederbelebung historischer Anknüpfungspunkte
--	--	--	--

[O] Organisation

Um eine Umsetzbarkeit der Maßnahmen des vorliegenden Masterplans Mobilität und Verkehr zu gewährleisten bedarfs es einer erweiterten personellen Ausstattung. Erwartungsgemäß wird eine unmittelbare Zuordnung von Maßnahmen zu bestehenden Fachbereichen bzw. -abteilungen aufgrund der laufenden Auslastung der Stadtverwaltung dagegen nicht zielführend sein. Um erforderliche Stellen auch kurzfristig besetzen zu können wird vorgeschlagen, bereits vorhandenes Personal der Kreisstadt Bad Hersfeld einzusetzen und vakante Stellen in der Folge sukzessive neu zu besetzen. Ohne einen entsprechenden Personaleinsatz ist es mit der aktuellen Auslastung der Stadtverwaltung voraussichtlich nicht möglich, die ermittelten Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr umzusetzen. Wichtig im Sinne der Einbeziehung des SUMP-Prozesses ist auch das Controlling des Fortschritts bei der Maßnahmenumsetzung sowie die fortwährende Fortschreiben des Masterplans beispielsweise zur Anpassung an neueste Entwicklungen, politische Einflüsse oder gesetzliche Änderungen.

Um zielführend und nah an der Meinung der Bürger (bzw. Nutzer und daher nutzerzentriert) agieren und planen zu können und dabei auch eine Akzeptanz für Maßnahmen in der Bevölkerung zu schaffen, empfiehlt sich eine fortlaufende Bürgerinformation zur Identifizierung gemeinsamer Ziele und Ideen, mindestens aber die zielgerichtete Information der Bürger über aktuelle Änderungen.

Tabelle 15: Maßnahmen Stadtentwicklung & -struktur - Organisation

Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
O-17-1	<p>Kommunikation und Zusammenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisation und Verwaltung/ Marketing/ 	<p>Bürger-integration zur Ausgestaltung des</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Intensive Bürgerbeteiligung zur Ausgestaltung des öffentlichen Raums: <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Vertrauen durch Kommunikation - Verdeutlichung von Problemen und Potenzialen

	<p>Integration durch Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Austausches und der Zusammenarbeit mit Unternehmen und dem Land/ Bund 	<p>öffentlichen Raums</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ziel der Bürgerintegration ist die Schaffung von Akzeptanz durch frühzeitige Transparenz - Aufzeigen von Beteiligungsmöglichkeiten/ Mitbestimmung • Ausschöpfen der Potenziale der Stadtentwicklung <ul style="list-style-type: none"> - Bürgernahe Entscheidungen für die Ausgestaltung der Stadtentwicklung insbesondere im Zusammenhang mit aktuellen Projekten (z.B. Aufteilung des Verkehrsraums, Wever-Gelände, Bahnhofsvorplatz, Vorschläge zur Nutzung und Begrünung etc.)
O-17-2	<p>Kommunikation und Zusammenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisation und Verwaltung/ Marketing/ Integration durch Kommunikation - Förderung des Austausches und der Zusammenarbeit mit Unternehmen und dem Land/ Bund 	<p>Kompetenzzentrum Mobilität & Verkehr (KCMV)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Derzeit unzureichende Transparenz und nicht ausreichende Beachtung der Belange der Bad Hersfelder Verkehrsinfrastruktur • Daher bedarf es einer zentralen Planungsstelle für die sukzessive Erneuerung bzw. der Neukonzeption der Verkehrsinfrastruktur auch in Abstimmung mit übergeordneten Planungsstellen • KCMV als zu schaffendes zentrales Abstimmungs-/ Planungs-gremium zur Entwicklung von Mobilität und Verkehrsinfrastruktur in Abstimmung auch mit den zuständigen Stellen von Bund/ Land/ Kreis • Das KCMV sollte ggf. als Koordinierungsinanz für den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung sowie für eventuelle Fortschreibungen des Masterplans eingesetzt werden • Teilnahme von Hessen Mobil bereits vorbesprochen, weitere Teilnehmer sind anzusprechen • Dazu Prüfung und Umsetzung Aufstockung der Personalkapazitäten der Kreisstadt Bad Hersfeld zur Schaffung eines Verwaltungsbereichs für die Bereiche Mobilität und Verkehr in Abstimmung mit der Stadtentwicklungsplanung und städtebaulichen Gestaltung • KCMV-Umsetzung anfänglich zumindest als Arbeitsgruppe mit dem Ziel einer dauerhaften Institutionalisierung
O-17-3	<p>Kommunikation und Zusammenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisation und Verwaltung/ Marketing/ Integration durch Kommunikation - Förderung des Austausches und der Zusammenarbeit mit Unternehmen und dem Land/ Bund 	<p>Anpassung Verwaltung & Organisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Personalkapazitäten und Anpassung der Verwaltungs- bzw. Organisationsstrukturen • Als erster Schritt für die Umsetzung von Maßnahmen des Masterplans als auch zur Einrichtung und Aufbau eines Kompetenzzentrums werden zusätzliche Personalkapazitäten erforderlich (z.B. Etablierung eines Mobilitätsbeauftragten oder Schaffung neuer Abteilungen „Mobilitäts- und Verkehrsmanagement“ sowie „Verkehrsinfrastruktur“) • Daher ist eine Veränderung der Verwaltungs- und Organisationsstruktur anzugehen • Personelle Aufstockung der Verwaltungs- und Organisationsstruktur • Zur vollständigen Maßnahmenumsetzung insbesondere auch aufgrund des hohen Koordinierungsaufwands mit unterschiedlichen Planstellen werden innerhalb der nächsten 5 Jahren schätzungsweise 5 Vollzeitstellen (VZÄ = Vollzeitäquivalent) benötigt werden. Der Einsatz kann sich dabei auch auf die definierten Maßnahmenschwerpunkte verteilen: Jeweils 2 VZÄ für die Bereiche Mobilität und Verkehr sowie 1 VZÄ für den Bereich Stadtentwicklung & -struktur. Darüber hinaus kann es sinnvoll sein einen Mobilitätsbeauftragten der Kreisstadt Bad Hersfeld zu benennen, da keiner der aktuell vorliegenden Fachbereiche die Mobilität inkludiert.

			<ul style="list-style-type: none"> • Auch das Überschreiten der Grenze von 30.000 Einwohnern erweitert die Pflichten der Kreisstadt und erfordert potenziell mehr Personal
O-17-4	<p>Kommunikation und Zusammenarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisation und Verwaltung/ Marketing/ Integration durch Kommunikation - Förderung des Austausches und der Zusammenarbeit mit Unternehmen und dem Land/ Bund 	Bürgerkommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation des Fortschritts der Maßnahmenumsetzung gegenüber den Bürgern, insbesondere bei Schaffung neuer Mobilitätsangebote • Kommunikation des Fortschritts der Maßnahmenumsetzung an die Bürger, insbesondere bei Schaffung neuer Mobilitätsangebote • Aufzeigen von sich dadurch ergebenden Möglichkeiten zur nachhaltigen und intermodalen/ multimodalen Gestaltung der Mobilität • Kombinierbar mit den Maßnahmen des Maßnahmenbündels 3 „Kommunizieren, Multiplizieren & Überzeugen“

[S] Standortattraktivität

Bad Hersfeld soll für die Bürger und Besucher, aber auch als Wirtschaftsstandort für Arbeitnehmer und Unternehmen fortwährend attraktiv sein. Insbesondere der Status als Kur- und Festspielstadt soll dabei vorrangig sein und die Innenstadt für Bürger und Besucher unter Erhalt des historischen Stadtcharakters erholsamer Aufenthaltsort auch außerhalb von täglichen Besorgungen sein. Die Ausweitung der Verkehrsberuhigung zur Steigerung der Innenstadtattraktivität spielt hier eine zentrale Rolle. Der gesamte Stadtring sowie die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen zeigen bis auf wenige Ausnahmen keine Elemente der Verkehrsberuhigung. Insbesondere im historischen Stadtkern sollten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit weitere Einbahnstraßen eingeführt werden.

Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt soll z.B. durch verkehrsberuhigend oder geschwindigkeitsreduzierend wirkende Maßnahmen, durch Schaffung von zum Flanieren einladenden Fußwegen abseits des Verkehrs oder durch eine Verringerung des Verkehrs im Innenstadtbereich gesteigert werden. Neue Entwicklungen sollen angestoßen bzw. bestehende Planungen berücksichtigt und ggf. angepasst werden, um zentrale Orte und Quartiere auf neue Mobilitätsangebote auszurichten, dafür notwendige Infrastruktur bereitzustellen und den Verkehr stadtverträglich zu gestalten.

Neben allgemein verfügbaren Flächen oder potenziellen Gebäudenutzungen wie z.B. für „Shared Workspaces“¹⁷⁸ soll insbesondere der Bahnhof- und Bahnhofsvorplatz im Zuge des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen aufgewertet werden und sich zur Mobilitätsdrehscheibe entwickeln.

Tabelle 16: Maßnahmen Stadtentwicklung & -struktur - Standortattraktivität

Nr.	Maßnahmenbündel	Maßnahme	Erläuterungen
-----	-----------------	----------	---------------

¹⁷⁸ Die moderne Arbeitswelt wandelt sich ständig und bringt immer neue Modelle hervor. Eines davon sind die sogenannten shared workspaces. Der Begriff für diese effektive Arbeitsumgebung stammt aus dem Englischen: "shared" bedeutet "geteilt", "workspace" ist der Raum, in dem man arbeitet. shared workspaces - auch unter der Bezeichnung "Coworking spaces" bekannt, sind als Arbeitsplätze, die sich Personen miteinander teilen. Wichtig: Gemeint ist damit nicht das Teilen eines Arbeitsplatzes im Sinne eines Jobs (job sharing). Ein shared workspace ist ein Arbeitsplatz in einem Raum oder einem Gebäude, das mehreren Berufstätigen oder auch Studenten zur Verfügung steht und gegen Miete genutzt wird. Vgl. „[Shared Workspace - Was ist das?](#)“, Glossar, Locaboo GmbH, München.

<p>S-18-1</p>	<p>Stärkung Mobilitäts- punkte</p>	<p>Einrichtung Mo- bilitätsdreh- scheiben</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung der relevanten Flächen am und um den Bahnhof als Drehscheiben der Mobilität <ul style="list-style-type: none"> - Auf beiden Seiten der Bahntrasse - Beispielsweise Bahnhofsvorplatz, Parkplatzflächen, Bahnbetriebsflächen, Flächen Güterverkehr, ehemaliger Kreisbahnhof - Ansiedlung von Nutzungen mit Zentrumsrelevanz (auch über Handel hinaus) • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Wiederherstellung einer engen städtebaulichen Beziehung zwischen der historischen Innenstadt und dem Bahnhof <ul style="list-style-type: none"> - Während sich die Kernstadt mit der Einführung der Eisenbahn zunehmend auf den Bahnhof ausrichtete, wurde diese Beziehung mit der Errichtung des Stadtrings bzw. der Hochbrücke Petersdorfer in der Hochzeit des Leitbilds der autogerechten Stadt weitgehend getrennt - Herstellung einer Achse zum Bahnhof insbesondere über die Dudenstraße - Umgestaltung des Stadtrings sowie der weiteren in Zusammenhang stehenden Straßenführungen, z.B. auch durch Verkehrsberuhigung und attraktive Querungsmöglichkeiten - Prüfung der auch partiellen bzw. ergänzenden Wiederherstellung früherer Verkehrsführungen bzw. Mobilitätsbeziehungen zwischen Bahnhof und Kernstadt • Optimierte Anbindung mit dem StadtBus sowie dem Regional- und Fernbus sowie allen Varianten des öffentlichen Verkehrs • Optimierte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr vom Bahnhof in die Innenstadt • Attraktive und bedarfsorientierte Zu- und Abwegung zum bzw. vom Bahnhof (inkl. Ein- und Ausgänge) ggf. mit Prüfung der Einrichtung von Unterführungen für den Fuß- und Radverkehr zur Verminderung der Trennwirkung des Stadtrings • Prüfung des Einsatzes von Mobilitätsinformationssystemen zur Fahrgast- bzw. Nutzerleitung bzw. Optimierung des multimodalen Umstiegs sowie optimierter Orientierung für nicht Ortskundige • Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsgebäude durch Sanierungen • Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Bahnhofsgeländes mit Bahnhofsvorplatz für Besucher, z.B. durch Ansiedlung von Gastronomie, Begrünung etc. • Steigerung der Attraktivität als Umsteigepunkt unter Berücksichtigung von multimodalen Angeboten bzw. Mobilitätsstationen mit Sharing- und (autonomen) Shuttleangeboten • Ausbau von sehr gut angeschlossenen bzw. ausgestatteten P+R- sowie B+R-Angeboten in der Kernstadt, den Randbereichen und im weiteren Landkreis
---------------	---	--	--

S-18-2	Stärkung Mobilitäts- punkte	Entwicklung des Bahnhofs (-vor- platzes)	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsgebäudes durch Sanierungen • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Bahnhofsgeländes mit Bahnhofsvorplatz für Besucher, z.B. durch Ansiedlung von Gastronomie, Begrünung, gestalterische Maßnahmen etc. (als attraktives Eingangstor und Innenstadterweiterung) • Optimierte Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr vom Bahnhof in die Innenstadt • Attraktive und bedarfsorientierte Zu- und Abwegung zum bzw. vom Bahnhof (inkl. Ein- und Ausgänge) mit Prüfung der Einrichtung von Unterführungen • Optimierte Informationsangebote/ ggf. Buchungsangebote für Mobilität in Bad Hersfeld
S-18-3	Stärkung Mobilitäts- punkte	Erreichbarkeit des Bahnhofs	<ul style="list-style-type: none"> • Wiederherstellung einer engen städtebaulichen Beziehung zwischen der historischen Innenstadt und dem Bahnhof <ul style="list-style-type: none"> - Während sich die Kernstadt mit der Einführung der Eisenbahn zunehmend auf den Bahnhof ausrichtete, wurde diese Beziehung mit der Errichtung des Stadtrings bzw. der Hochbrücke Petersdorfer in der Hochzeit des Leitbilds der autogerechten Stadt weitgehend getrennt - Herstellung einer für Fuß- und Radverkehr attraktiven stadträumlichen Achse zum Bahnhof insbesondere über die Dudenstraße - Umgestaltung des Stadtrings zu einer integrierten Stadtstraße mit umgebungsangepassten Dimensionen sowie der weiteren in Zusammenhang stehenden Straßenführungen, z.B. auch durch Verkehrsberuhigung und attraktive Querungsmöglichkeiten - Neue Baustrukturen in Anlehnung an frühere bauliche Maßstäblichkeiten und mit Nutzungsstrukturen im Sinne einer Innenstadterweiterung • Prüfung Änderungsbedarf lokaler und regionaler Nahverkehrspläne (Landkreis HEF-ROF und NVV) bzw. Aufnahmen der Maßnahme und Ziele in diese • Prüfung der auch partiellen bzw. ergänzenden Wiederherstellung früherer Verkehrsführungen bzw. Raum- und Mobilitätsbeziehungen zwischen Bahnhof und Kernstadt
S-19-1	Zukunftsorientierte Quartiersplanung	Verringerung Stellplatz-kapazi- täten im öffentli- chen Raum	<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der Verkehre in Quartieren als ein Weg aus der autogerechten Stadt: <ul style="list-style-type: none"> - Beispielsweise gemäß der Idee der „Superblocks“ in Barcelona mit Schaffung stellplatzfreier Bereiche - Innerhalb der „Superblocks“ haben Fußgänger und Radfahrer Vorfahrt, Pkw dürfen sich, wenn überhaupt, nur in Schrittgeschwindigkeit bzw. max. nur 10 km/ h bewegen - Im „Superblock“ ist der Durchgangsverkehr verboten, ebenso das Parken im öffentlichen Straßenland - Führung des Verkehres wird über Hauptverkehrsstraßen um den „Superblock“ herum - Anpassung der Idee der „Superblocks“ für die Stadtstruktur von Bad Hersfeld, z.B. nach Straßennetz, Topografie oder Bevölkerungsdichte. Die

			<p>Neugestaltung soll den Verkehrsfluss in der Stadt nicht übermäßig stören, daher bleiben unter anderem Hauptverkehrsstraßen unberücksichtigt (vgl. auch „Kiezblocks“ in Berlin)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung des Parkplatzschlüssels (Stellplatzverordnung) • Schaffung von Begegnungszonen, einladenden Plätzen zum Verweilen mit Sitzmöglichkeiten, Begrünung anstelle der Belegung durch ruhenden Verkehr • Sicherstellung „gemischter“ und „lebendiger“ Quartiere, Kleinzentren, 15 Minuten Stadt • Keine Einschränkung der Mobilität des Einzelnen bzw. der Erreichbarkeit der Stadtquartiere nach innen wie nach außen (Schaffung attraktiver, barrierefreier Alternativen) <p>Informations- und Mitmachkampagne für die Gewinnung der Bevölkerung, Schaffung attraktiver Alternativen zum Autoverkehr, insbesondere durch einen gut ausgebauten und dicht getakteten öffentlichen Verkehr, bessere und breitere Wege für Fuß- und Radverkehr und die Berücksichtigung des Umlands</p>
S-19-2	Zukunftsorientierte Quartiersplanung	Neuausrichtung von Quartieren	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Anbindung an den ÖPNV, Bereitstellung von Sharing-Dienstleistungen • Prüfung und Umsetzung unterirdischer Parkmöglichkeiten in Wohngebieten, insbesondere auch mit geeigneter Ladeinfrastruktur bzw. Anbindung an die Energieversorgung <ul style="list-style-type: none"> - Integrierte Organisation von notwendigen Stellflächen für Anwohner, Besucher, Anlieferung, Service, Handwerke - Potenzielle Einrichtung von Solar- und, wo sinnvoll, auch Windkraftanlagen zur eigenen Energiegewinnung (z.B. durch Nutzung von „Miniatur-Windkraftanlagen“ zur Anbringung auf Gebäuden, ggf. auch Errichtung von Windparks außerhalb des Stadtgebietes) - Berücksichtigung der Energieeffizienz (Energieeinsparung im Sinne von Effizienz im Mitteleinsatz und Effektivität in der Nutzung) • Herstellung ausreichender und attraktiver Durchwegungen • Insbesondere für die Quartiersplanung des Wever-Geländes sollten die Fußwegebeziehungen des Schilder-Parks in Richtung des Bahnhofs berücksichtigt werden • Sicherstellung ausreichender unversiegelter Bodenflächen
S-20-1	<p>Attraktive Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebenswert - Hohe Aufenthaltsqualität 	Ausweitung Verkehrsberuhigung Kernstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der verkehrsberuhigten Bereiche auf z.B. An der Untergeis, Untere Frauenstraße, Hanfsack • Prüfung der Optionen zur Ergänzung bzw. Ausweitung der Fußgängerzone (bzw. anderer Zonenausweisungen mit Kfz-Verkehrsreduzierung) in der historischen Innenstadt mit Umsetzung • Erweiterung der Einbahnstraßenregelungen (nach Möglichkeit (bzw. anderer Zonenausweisungen mit Kfz-Verkehrsreduzierung) mit Freigabe in Gegenrichtung für Radfahrer) • Prüfung der Ausweitung weiterer Tempo-30 Zonen bzw. Spielstraßen im Kernstadtbereich und Umsetzung • Prüfung der Einführung von Tempo 30/ Tempo 40 auf dem Stadtring und Umsetzung (vgl. z.B. Bad Kreuznach) • Prüfung der Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten auf dem Stadtring und Umsetzung

			<ul style="list-style-type: none"> - insbesondere betreffend den Schwer- und Fernverkehr - unter Umlegung der B324 bzw. der Bedarfsumleitungen der Bundesfernstraßen und der Landesstraßen außerhalb der Kernstadt - Prüfung und Umsetzung aller erforderlichen bzw. sinnvollen Maßnahmen zur Kontrolle bzw. Durchsetzung eines Lkw-Durchfahrtsverbots, insbesondere für den Schwer- und Fernverkehr - Unter Aussparung der für den Wirtschafts- bzw. Gewerbestandort bzw. für Service/ Handwerkerfahrten und Privatanlieferungen erforderlichen bzw. sinnvollen Quell- und Zielverkehre - Unter Beachtung des durch den Datenschutz gesetzten Rahmen • Beschränkung der Einfahrt in die Innenstadt bei nicht Vorliegen bestimmter Voraussetzungen <ul style="list-style-type: none"> - Beispielsweise Freigabe nur für lokal emissionsfreie Fahrzeuge • Begrenzung der Einfahrtszeiten für Lieferverkehre -> Mögliche Zufahrtsbeschränkung (technisch oder per Anordnung) • Prüfung bzw. Umsetzung von Liefer- und Servicezonen, auch im Rahmen eines gewerblichen Stellplatz- und Lieferzonenkonzepts • Prüfung der Anknüpfungspunkte bzw. Zusammenhänge zu einem übergeordneten Logistikkonzept (<i>siehe Maßnahmenbündel 14: Anknüpfungspunkte Logistik</i>)
<p>S-20-2</p>	<p>Attraktive Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebenswert - Hohe Aufenthaltsqualität 	<p>Steigerung Innenstadtattraktivität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreie Erreichbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung attraktiver Wegebeziehungen, insbesondere durch <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung der existierenden Trennwirkung des Stadtrings (Schneise), z.B. mittels Querungshilfen, Reduzierung von Fahrspuren, Aufwertung und Verengung von Kreuzungsbereichen - Attraktivere Anbindung des Bahnhofs von und zur historischen Innenstadt, dadurch auch Erweiterung der zusammenhängenden Innenstadt (beispielsweise vergleichbar zur Situation vor 1925/45) - Verbindung der Stadtstruktur von der historischen Innenstadt bis zum Kurpark unter Einbeziehung des Stiftsbezirks und Reduzierung bzw. Aufhebung Trennwirkung des Stadtrings • Ausweitung/ Stärkung der Kultur- und Freizeitangebote (Umsetzer: Stadtmarketing) <ul style="list-style-type: none"> - Beispielsweise hinsichtlich der Anbindung bzw. Erreichbarkeit, des Kosten- und Zeitaufwands - An- und Abfahrt der Besucher der Festspiele/ des Lullusfestes/ des Weihnachtsmarktes bzw. von Sonderveranstaltungen (wie z.B. Mittelalterfestspielen) - Generelle Ausweitung von Freizeit-, Kultur- und Naherholungsangeboten (auch außerhalb der Innenstadt) • Herstellung durchgehender Barrierefreiheit in der Innenstadt <ul style="list-style-type: none"> - Inklusion: „Stadt für alle“ - Unterstützung mobilitätseingeschränkter Personen, z.B. durch Schaffung eines Innenstadtshuttles

			<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungsmöglichkeiten auch unter Einbeziehung der topografischen Verhältnisse
S-20-3	<p>Attraktive Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebenswert - Hohe Aufenthalts-qualität 	Erweiterte Nutzung Parkhäuser	<ul style="list-style-type: none"> • Umnutzung von Stellplatzflächen in Parkhäusern zur erweiterten Nutzung, z.B. <ul style="list-style-type: none"> - für Gastronomie bzw. Event-Locations (oberstes Geschoss) - für Logistikflächen, KEP-Flächen/ City-Hubs, Lagerflächen - für Mobilitätsstationen - für ÖPNV-/ ÖV-/ On-Demand-/ Bus-Hub (Erdgeschoss) - als Veranstaltungsort • Die perspektivische Nutzungserweiterung der Parkhäuser in der Innenstadt ist eine Option, da: <ul style="list-style-type: none"> - ein ausreichendes Parkplatzangebot (Grad der Auslastung der Parkhäuser) besteht - die Erreichbarkeit der Innenstadt mit anderen Verkehrsmitteln bzw. über Ausgleichsflächen, z.B. für P+R, dargestellt werden kann - die Reduzierung der Stellplätze auch die Gesamtzahl an Einfahrten mit dem eigenen Pkw in die Innenstadt reduzieren kann
S-20-4	<p>Attraktive Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebenswert - Hohe Aufenthalts-qualität 	Einrichtung Shared Workspaces	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Coworking-Büros (vorzugsweise in bahnhofsnahe) für Pendler mit Bürotätigkeiten in ländlichen Regionen. Potenzielle Kombination mit Sharing-Angeboten nach dem Vorbild (oder in Kooperation mit) Regiomobil • Benefits für Coworking-Nutzer können sein: Zur Verfügung stehende Car-Sharing-Angebote, gemeinschaftlich nutzbare Pedelecs und Lastenräder, übertragbare ÖPNV-Dauerkarten • Potenzielle Auswirkungen: Reduzierung der gefahrenen Kilometer, Stärkung des gemeinschaftlichen Lebens auf dem Land, Stärkung der lokalen Infrastruktur bzw. des lokalen Handels/ der Gastronomie

5.4. Priorisierte Maßnahmen



Abbildung 24: Der Masterplanprozess HEF-Mobil - Maßnahmenplanung & -bewertung, eigene Darstellung

Die Priorisierung und Bewertung der für Bad Hersfeld besonders bedeutenden Maßnahmen erfolgte in Abstimmung mit dem um relevante Fachbereiche der Stadtverwaltung ergänzten Projektteam des Masterplans HEF-Mobil über einen nach den Anforderungen der Verwaltung entwickelten Maßnahmensteckbrief. Dabei wurde auch eine vertiefende inhaltliche Ausarbeitung der Maßnahmen unter anderem nach Bedarf und Nutzen für die Kreisstadt Bad Hersfeld vorgenommen. Wo für eine

sukzessive Umsetzung im Sinne eines Stufenkonzepts erforderlich oder inhaltlich sinnvoll wurden über die Maßnahmensteckbriefe übergeordnete Projekte aus den ermittelten Einzelmaßnahmen gebildet und damit verbundene Synergieeffekte herausgestellt. Darüber hinaus wurden die Maßnahmen bzw. neu gebildeten Projektkombinationen anhand des in Anhang F. „Klassifizierungen für die Maßnahmensteckbriefe“ dargestellten Bewertungsschema hinsichtlich Kosten, Personalbedarf, Fristigkeit der Umsetzung sowie der Abhängigkeit von externen Institutionen bewertet. Diese Bewertung war zum jetzigen Zeitpunkt nur grob möglich und ist mit zunehmender Maßnahmen- bzw. Projektumsetzung und auf Basis dann verfügbarer Informationen zunehmend zu verfeinern. Die erarbeiteten Maßnahmensteckbriefe finden sich in Anhang A dieses Dokuments. Folgende Einzelmaßnahmen bzw. aus mehreren Maßnahmen gebildeten übergeordneten Projekte wurden darüber priorisiert:

1. **Ö-1-1 bis Ö-1-3:** Leistungsbeschreibung Ausschreibung ÖPNV (in Kombination mit einem emissionsfreien ÖPNV und einer Steigerung der Nutzerfreundlichkeit).
2. **Ö-2-3 und Ö-2-4:** Sharing-Angebote für Mikromobilität („Micromobility“-Sharing) und emissionsfreie Fahrzeuge, insbesondere Car-Sharing (optional erweiterbar durch D-7-2 Umsetzung eines Curbside Managements/ Mobility-as-a-Service-Angebote).
3. **K-4-3 und K-4-4:** Stärkung dienstliche E-Mobilität (öffentliche Hand/ private Unternehmen).
4. **G-16-1 und G-16-3:** Anpassung Verkehrsinfrastruktur an das Stadtbild und Reorganisation des öffentlichen Verkehrsraumes.
5. **O-17-1 und O-17-2:** Kompetenzzentrum Mobilität und Verkehr (als „Kompetenz-Center“ KCMV abgekürzt, ggf. zusammen mit O-18-1 „Bürgerintegration zur Ausgestaltung des öffentlichen Raums“ als Unteraufgabe des KCMV).
6. **S-18-1:** Einrichtung Mobilitätsdrehscheiben (insbesondere betreffend den Bahnhof Bad Hersfeld).
7. **D-10-1 bis D-10-7:** Umsetzung eines adaptiven (proaktiven) umweltsensitiven Verkehrsmanagements (AUVM).
8. **M-11-9:** Parkraumbewirtschaftungskonzept.
9. **E-11-1:** Optimierung Lärmschutz an Schienenwegen.
10. **M-11-6 und M-11-7:** Reduzierung von Durchfahrtsverkehren und Umgehungsstraße der B324.
11. **M-11-4** Erstellung übergreifendes Verkehrskonzept (großräumig).

6. Gesamtergebnis

Bad Hersfeld ist die größte Stadt und Kreisstadt des Landkreises Hersfeld-Rotenburg und als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums für die Region von herausgehobener Bedeutung. Dies zeigt sich durch zahlreiche Standorte wichtiger, unter anderem medizinischer, Versorgungseinrichtungen und einer großen Einzelhandelsdichte. Bad Hersfeld besitzt in der „logistischen Mitte Deutschlands“ eine attraktive Lage für den Bereich Logistik, was zur Ansiedlung zahlreicher Logistikunternehmen führte und auch aufgrund bereits geplanter Neuansiedlungen weiterhin führen wird. In der Folge der hohen Attraktivität des Wirtschaftsstandortes ist Bad Hersfeld auch ein bedeutender Arbeitsstandort, 41 % der Beschäftigten im Landkreis üben ihre Tätigkeit in der Kreisstadt aus. Als Kurort und Festspielstadt zieht Bad Hersfeld jährlich zahlreiche Touristen an, was auch durch ca. eine halbe Million Besucher des Lullusfests¹⁷⁹ und etwa 370.000 jährlichen Übernachtungen deutlich wird.

¹⁷⁹ Vgl. „[Bad Hersfeld feierte mit 500.000 Besuchern sein Lollusfest](#)“: Halbe Million Besucher auf dem traditionellen Volksfest“, Osthesen News, 19.10.22.

Bad Hersfeld hat im Jahr 2020 den Klimanotstand ausgerufen und möchte bis 2035 klimaneutral sein. Insbesondere auch der Verkehrssektor mit den sehr großen über das Stadtgebiet laufenden Verkehrsmengen sowie zahlreichen Logistikunternehmen mit Sitz in der Kreisstadt bietet Potenzial zur Reduzierung lokaler Treibhausgasemissionen. Mit aktuell durchschnittlich über 20.000 Kfz/ 24h auf der Hochbrücke Peterstor der B324 und einer prognostizierten Steigerung der Verkehrsmengen auf bis zu 30.000 Kfz/ 24h besteht sogar konkreter Handlungsbedarf zum Schutz von Mensch und Umwelt. Die Führung großer Verkehrsmengen über das Stadtgebiet einer Mittelstadt wie Bad Hersfeld wurde erst mit der Herstellung der bestehenden und nicht primär am lokalen Bedarf orientierten Verkehrsinfrastruktur möglich. Diese Infrastruktur geht maßgeblich auf einen einzigen Verkehrsplaner, Dr.-Ing Helmut Schubert, und Generalverkehrspläne aus 1961/ 62 sowie 1971 zurück. Zentral Planungen waren dabei Planungen zur Überwindung der Bahngleise durch Bau der Hochbrücke Peterstor, der Bau des Stadtrings sowie der sternförmige Ausbau der Ausfallstraßen. Auf diesem Planungsstand aus der Mitte des vergangenen Jahrhunderts ist die Verkehrsinfrastruktur Bad Hersfeld größtenteils stehen geblieben und entspricht in der Folge nicht mehr den aktuellen Herausforderungen der Verkehrs- und Mobilitätswende bzw. den Anforderungen von Bevölkerung, Verwaltung und Politik der Kreisstadt. Nach aktuellem Planungsstand soll die Hochbrücke Peterstor aus Gründen erwarteter geringerer Wartungskosten mit einem nahezu identischen Ersatzneubau ersetzt werden¹⁸⁰. Die Auswirkungen der mittlerweile veralteten und nicht mehr zeitgemäßen Planungen und Ideen der fünfziger und sechziger Jahre des vorherigen Jahrhunderts würde damit erwartungsgemäß mindestens auf die nächsten 100 Jahre ausgedehnt und damit auch zukünftige Generationen schwer belasten. Aufgrund der zeitgleichen völligen Neuplanung der ICE-Schnellfahrtrasse im Rahmen des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen bietet sich heute aber eine Generationenchanche zur Neugestaltung markanter Teile der Infrastruktur von Bad Hersfeld. Insbesondere aufgrund des Kreuzungsbereichs aus Hochbrücke und Bahntrasse.

Durch das im Rahmen des Masterplanprozesses erarbeitete „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“ sowie den auf dieser Grundlage hergeleiteten und entwickelten Maßnahmen soll Bad Hersfelds fit für die Zukunft gemacht und für das Meistern anstehender Aufgaben und Entwicklungen gestärkt werden. Über das Mobilitätsleitbild erfolgte für die zukünftige Entwicklung von Mobilität und Verkehr im Zusammenspiel mit der Stadtentwicklung der Kreisstadt Bad Hersfeld

- die Herleitung von 25 Leitlinien,
- die Identifizierung von acht übergeordneten Leitlinien („Strategischer Kompass“, siehe Abbildung 25 bzw. Anhang E) durch Bildung der Schnittmenge aller drei Schwerpunktbereiche sowie einer Verdichtung der weiteren 20 Leitlinien und schließlich
- die Bildung des Slogans für Mobilität und Verkehr der Zukunft anhand der drei für die Leitlinien repräsentative Begriffe „zukunftsweisend“, „verbindend“ und „lebenswert“.

Die Gesamtheit der Leitlinien soll Politik und Verwaltung als Leitplanken für zukünftige Entscheidungen und Maßnahmenumsetzungen betreffend Mobilität und Verkehr dienen sowie die Ausrichtung und den Lösungsraum für die zukünftige Entwicklung der Kreisstadt definieren. Für die zielgerichtete Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld gilt es im Idealfall allerdings, alle 25 Leitlinien in ein übergreifendes Gleichgewicht zu bringen. Zur ersten Orientierung auch bei der Prüfung von Maßnahmen oder Lösungsansätzen dient der „Strategische Kompass“ mit den in Abbildung 25

¹⁸⁰ Aufgrund von ab Umzug des ehemaligen Hessischen Straßenbauamts Bad Hersfeld nach Eschwege gemäß Hessen Mobil nicht auffindbaren Dokumenten konnten die ursprüngliche Unterlagen zum Bau des Bestandsbauwerks der Hochbrücke und den damit verbundenen Hintergründen bisher nicht detailliert eingesehen werden. Die das Ersatzbauwerk planende DEGES hat aber auf die ursprüngliche Planung referenziert.

bzw. Anhang E dargestellten acht übergeordneten Leitlinien. Die Herleitung des Mobilitätsleitbildes wird in Anhang D umfassend dargestellt.

Das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“

- bildet das Selbstverständnis und die Grundprinzipien von Mobilität und Verkehr in Zusammenhang mit Stadtentwicklung, Stadt- und Siedlungsstruktur, Stadtraum und Städtebau (im Rahmen des Mobilitätsleitbildes abgekürzt mit Stadtentwicklung & -struktur) in der Kreisstadt ab.
- setzt einen mittel- und langfristigen Orientierungsrahmen für die Umsetzung und Wirkungsentfaltung von Maßnahmen für die Politik und Verwaltung.
- ist vorrangig ausgelegt auf den Zeitraum bis zum Jahr 2035 - und soll auch darüber hinaus Orientierung geben.

Zentrale Leitlinien

Verdichtete Leitlinien

Inklusion

Die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen soll im inklusiven Sinn gewährleistet werden.

Lebenswerte Stadt

Bad Hersfeld soll von einer autogerechten zu einer lebenswerten Stadt entwickelt werden.

Nutzerzentrierung

Der Nutzer steht im Mittelpunkt der Mobilität – der Verkehrsraum und das Mobilitätsangebot sollen mit Fokus auf die Nutzer gestaltet.

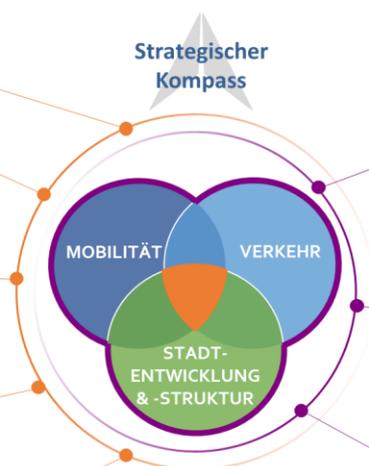
Klima- und Umweltschutz

Die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 sowie des Umweltschutzes soll z.B. mittels ordnungsrechtlicher Maßnahmen unterstützt werden.

Stadt- und Standortattraktivität

Die Attraktivität von Bad Hersfeld soll für Anwohner und Besucher sowie vor allem auch Unternehmen und deren Personal erhalten oder verbessert werden.

Strategischer Kompass



Verkehrsreduzierung

Steuerung der Verkehrsmengen zur Entlastung des Stadtgebietes von negativen Verkehrseinflüssen ohne den Wirtschaftsverkehr auszuschließen.

Konfliktvermeidung

Optimierung der Aufteilung des Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs unter Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Innovativer ÖPNV

Ausweitung sowie optimierte Vernetzung des öffentlichen Verkehrsangebots unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Einbeziehung innovativer Mobilitätslösungen.

Abbildung 25: Die acht übergeordneten Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes Bad Hersfeld 2035+“, eigene Darstellung

Aus den 25 Leitlinien des Mobilitätsleitbildes konnten 12 Handlungsfelder für die anschließende Maßnahmenentwicklung des Masterplans Mobilität und Verkehr extrahiert werden, und zwar „Öffentlicher Verkehr“, „Klimaneutralität“, „Fuß- und Radverkehr“, „Digitalisierung“, „Vernetzung“, „Betriebliche Mobilität“, „Emissionen“, „Motorisierter Verkehr“, „(Urbane) Logistik“, „Flächenoptimierung“, „Organisation“ sowie „Standortattraktivität“. Mittels Durchführung einer Lücken- bzw. Gap-Analyse wurden Handlungsbedarfe zur Erreichung des angestrebten „SOLL“-Zustands in den einzelnen Handlungsfeldern identifiziert und für deren Adressierung gezielt Maßnahmen entwickelt. Die im Ergebnis daraus resultierenden 100 Einzelmaßnahmen (45 für Mobilität, 37 für Verkehr und 18 für Stadtentwicklung & -struktur) bilden zusammengefasst in 20 thematischen Maßnahmenbündeln die Grundlage für den Transformationsprozess von Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld. Abschließend wurden für die Kreisstadt Bad Hersfeld besonders bedeutende Maßnahmen bzw. in Projekten zusammengefasste Maßnahmenkombinationen auch im Sinne eines Stufen- bzw. Handlungskonzepts priorisiert. Diese priorisierten Maßnahmen bzw. übergeordneten Projekte wurden in Anhang A zum Masterplandokument ergänzend über klassifizierte Maßnahmensteckbriefe nach Kosten, Personalbedarf, Fristigkeit und der Abhängigkeit von externen Institutionen bewertet bzw. vertiefend nach Bedarf und Nutzen beurteilt.

Der Aufbau des Masterplans in Form eines strukturierten Maßnahmenplans und der Orientierung am EU-SUMP-Konzept ermöglicht der Stadt diesen als strategisches Gesamtkonzept für die Akquise von

Fördermitteln zu verwenden. Ein solches Gesamtkonzept ist die regelmäßige Voraussetzung auch für die Förderung von Einzelmaßnahmen bei Förderaufrufen auf Landes- und Bundesebene sowie der EU¹⁸¹. Je nach Förderaufruf können auch Personalkosten über die zur Verfügung stehenden Fördergelder finanziert werden. Für eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung ist die Anpassung der Personalkapazitäten in der Stadtverwaltung sowie der Organisationsstruktur der Kreisstadt erforderlich. Nach dem aktuellen Verwaltungsorganigramm sind den übergeordneten Fachabteilungen 45 Bereiche untergeordnet, wovon 24 und damit ca. 50 % der Stellen unbesetzt sind. Insbesondere die Bereiche Mobilität und Verkehr sind in der Stadtverwaltung überhaupt nicht präsent und haben in der Folge den größten Nachholbedarf. Dazu empfiehlt sich die Schaffung eines Kompetenzzentrums Mobilität und Verkehr (KCMV) gemeinsam mit relevanten Aufgabenträgern, wie z.B. auch Hessen Mobil.

Von besonderer Dringlichkeit ist eine neue ÖPNV-Konzeption da zeitnah die Leistungsausschreibung für die Ausschreibung des zukünftigen ÖPNV in Bad Hersfeld erarbeitet werden muss. Auch zur Unterstützung der Erreichung der Klimaneutralität bedarf es der Umsetzung eines emissionsfreien ÖPNV. Im Masterplan wurden dafür Grundlagen geschaffen, deren Fokus auf einer Prüfung zur Neuausrichtung des Rendezvous-Prinzips basieren und dabei auch die Taktung und Betriebszeiten sowie die Anbindung der Stadtteile adressieren. Auch die Anbindung des Bahnhofs und die Anschlussicherung des Schienenverkehrs wurde thematisiert. Insgesamt soll der ÖPNV/ ÖV vor allem auch für Pendler attraktiver werden. Um die Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebiets zu erhöhen und das multimodale Mobilitätsangebot weiter auszubauen knüpfen daran diverse Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des ÖPNV/ ÖV an. Durch Vorgespräche mit Technologieanbietern und Busbetreibern konnten bereits erste Ansätze und Maßnahmen zur Ausgestaltung eines Transformationsprozesses im ÖPNV entwickelt werden. Demnach könnten im ersten Schritt Busse sukzessive auf alternative Antriebe umgestellt werden und im nächsten Schritt und nach vorhandener Marktreife der Technologien bis hin zu einem vollständig autonomen StadtBus- bzw. entsprechendem Nachfolgesystem auch vollständig autonome Lösungen zum Einsatz kommen. Positive Effekte lassen sich bei autonomen Lösungen durch den Wegfall des Fahrpersonals und auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Systems erzielen, allerdings nur wenn nicht noch Sicherheitsfahrer permanent mit im Fahrzeug sein müssen. Durch den Einsatz neuer Technologien werden laufend Daten generiert, die durch Speicherung und Analyse wiederum Potenziale zur Verbesserung der Einsatz- und Kapazitätsplanung liefern können. Damit einhergehend empfiehlt sich der Ausbau von digitalen und nutzerzentrierten Angeboten auch durch Verknüpfung von Mobilität und Tourismus.

Mittel- bis langfristig lässt sich durch ein digitales Verkehrsmanagement auch eine Bevorrechtigung bzw. Beschleunigung des ÖPNV realisieren, wodurch die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV weiter gesteigert werden kann. Für ein digitales Verkehrsmanagement, bzw. ein adaptives und proaktives umweltsensitives Verkehrsmanagement (AUVM), bedarf es zunächst der Umrüstung der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet sowie der Anschaffung und Installation eines Verkehrsleitrechners und entsprechender Sensorik. Der Aufbau dieser Verkehrssteuerung erlaubt die Steuerung von Lichtsignalanlagen und damit die Schaltung von grünen Wellen, um Verkehre bedarfsgerecht und umweltsensitiv durch das Stadtgebiet bzw. aus dem Stadtgebiet heraus führen zu können. Neben einer Beschleunigung des ÖPNV lässt sich auf dieser Grundlage auch eine Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen realisieren, wodurch sich der Konflikt an der Kernstadtwahe Wehneberger Straße der Freiwilligen Feuerwehr entschärfen lässt und somit positive Effekte für die Einhaltung der Rettungsfristen erzielt werden können. Neben den Lichtsignalanlagen des Kraftfahrzeugverkehrs lassen sich darüber auch die Grünzeiten für den Fuß- und Radverkehr flexibel anpassen und Wegebeziehungen somit attraktiveren. Übergeordnetes Ziel ist somit auch, eine deutliche Verbesserung der

¹⁸¹ Einordnung der Maßnahmenumsetzung im Rahmen eines größeren Ganzen bzw. weitergehenden Ziels statt Einzelmaßnahme ohne erfolgsversprechendes Gesamtumfeld.

Reisezeiten der verschiedenen Verkehrsmittel und damit eine Verbesserung des gesamten Verkehrsflusses im Stadtgebiet zu erreichen. Bei einer Umsetzung eines AUVM empfiehlt es sich im ersten Schritt den Verlauf der B324 zu priorisieren, um bereits während der möglichen Baumaßnahmen für einen Ersatzneubau der Hochrücke Verkehre bedarfsgerecht über das Gebiet der Kernstadt zu führen zu können. Das weitere Stadtgebiet kann nachfolgend sukzessive erschlossen werden.

Die bereits beschriebene einmalige Chance zur Neuausrichtung der Infrastruktur Bad Hersfelds birgt Potenzial für innovative Lösungen, insbesondere bei der Gestaltung des Kreuzungsbereichs der Hochbrücke Peterstor der B324 mit der Trasse der Bahnstrecke Frankfurt-Dresden im Rahmen des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen. Insbesondere durch Errichtung einer Umgehungsstraße der B324 und der damit verbundenen Reduzierung der Verkehre im Stadtgebiet der Kreisstadt wird ein völliges Neudenken der betroffenen Führungen der Verkehrsträger Schiene und Straße durch Bad Hersfeld inklusive der Gestaltung der Bahnhofslösung möglich. Es ergibt sich die einmalige Gelegenheit einer völligen Neuplanung und innovativen Lösungsfindung für eine ingenieurtechnische Meisterleistung mit weltweitem Leuchtturmcharakter und Umsetzung einer die Akzeptanz der Bahn steigernden baulichen Lösung des 21. Jahrhunderts.

Das Zusammendenken dieser Bauprojekte kann den Flächenverbrauch der heutigen Hochbrücke im Rahmen eines neuen Projekts reduzieren, wodurch wertvolle Flächen der ehemaligen Neustadt zugunsten der Stadtentwicklung zurückgewonnen werden können. Die Schaffung einer Umgehungsstraße und die daraus resultierende Reduzierung der Verkehrsmengen kann zusätzlich einen Rückbau überdimensionierter Verkehrsinfrastruktur wie z.B. des vierspurigen Stadtrings ermöglichen, wodurch sich weitere Nutzungsmöglichkeiten der gewonnen Flächen ergeben und eine Chance zur flächengerechten Aufteilung des Verkehrsraums zwischen den Verkehrsteilnehmern entsteht.

Aufgrund zahlreicher Bauprojekte mit verkehrlichen Auswirkungen auf die Kreisstadt wie z.B. die Erweiterung des Klinikums, den potenziellen Ersatzneubau der Hochbrücke sowie das Bahnprojekt Fulda-Gerstungen mit der ausgewählten Trassenvariante „pink“ bedarf es eines übergeordneten und großräumigen Verkehrskonzepts zur Abwicklung der Verkehrsströme. Zur Vermeidung eines Verkehrsinfarkt in der Kreisstadt insbesondere auch durch weiträumige Umfahrungen des Stadtgebietes, wodurch eine Einbeziehung des Landkreises Hersfeld-Rotenburg bzw. der umliegenden Städte und Gemeinden sowie Landkreise erforderlich ist.

Um den Anteil des Umweltverbunds am Modal-Split weiter zu verbessern, werden weitere Maßnahmen zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs erforderlich werden. Durch Anpassung bestehender und Schaffung neuer Infrastruktur insbesondere auch zur Verbesserung der Orientierung für Touristen und Besucher soll das Fuß- und Radwegenetz verbessert und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Abstellmöglichkeiten und Sharing-Angebote von E-Pedelecs und E-Lastenrädern sollen ausgebaut werden, auch um die topographischen Hürden für den Radverkehr zu minimieren.

Die Dimensionierung von Verkehrsführung und Verkehrsinfrastruktur kann so dem mittelalterlichen Stadtkern von Bad Hersfeld wieder besser gerecht werden diesen nicht und im Besten Fall die heute bestehende Dominanz der Hochbrücke Peterstor auf das Stadtbild aufheben. Eine entsprechende Umstrukturierung von Verkehr und Mobilität fördert die Stadt- und Standortattraktivität und macht die Kur- und Festspielstadt attraktiver und lebenswerter. Die Orientierung am „Leitbild einer lebenswerten Stadt“ gemäß „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“ kann dabei helfen, die Prägung Bad Hersfelds durch das „Leitbild der autogerechten Stadt“ aus der Mitte des letzten Jahrhunderts überwinden zu helfen.

Anhang

A. Maßnahmensteckbriefe der priorisierten Maßnahmen

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: Mobilität

Maßnahmenbündel: ÖPNV-Konzept

<p>Maßnahmen-Nr.: Ö-1-1 bis Ö-1-3</p> <p><u>Optional</u> Ö-2-5 mit M-12-3 und Ö-1-4, D-7-3, B-9-3 mit V-6-2</p>	<p>Bezeichnung der Maßnahme: Leistungsbeschreibung Ausschreibung ÖPNV + emissionsfrei und nutzerfreundlich</p> <p><u>Optional:</u> Multimodale Seilbahnlösungen (Ö-2-5 und M-12-3, auch wenn per heute unwahrscheinlich anmutend) und Ticketing (B-9-3, V-6-2 und Ö-2-4, M-12-3)</p>	
<p>Umsetzungszeitraum S (sofort) in 2022 bis K (kurzfristig) in 2023</p>	<p>Investitionen/ Fremdleistungen in € Gering (< € 0,5 Mio.)</p>	<p>Personalbedarf [PM] Gering (< 3 PM) bis mittel (< 10 PM)</p>

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Erstellung eines ÖPNV-Konzepts als Gesamtbeschreibung der zukünftig angestrebten Aufstellung des öffentlichen Personennahverkehrs in Bad Hersfeld (Gesamtkonzept ÖPNV). In diesem Rahmen soll auch der Inhalt der Leistungsbeschreibung für die anstehende Neuausschreibung der ÖPNV-Leistungen in Bad Hersfeld entstehen. Dabei Beachtung der Ausrichtung des ÖPNV in Bad Hersfeld auf Emissionsfreiheit und verbesserte Nutzerfreundlichkeit sowie Inklusion bzw. Barrierefreiheit (Orientierung an den Mobilitätsbedürfnissen aller).

Das ÖPNV-Konzept soll von einem Dienstleister im Auftrag der Stadt und unter möglichst weitreichender Mitarbeit der zuständigen Stellen der Stadt bzw. der Wirtschaftsbetriebe Bad Hersfeld erarbeitet werden.

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Der vergangene Vergabezeitraum für das StadtBus-System in Bad Hersfeld ist bereits abgelaufen und wurde infolge einer angestrebten Neuausrichtung des ÖPNV in Bad Hersfeld sowie dafür bestehenden Klärungsbedarfs auch hinsichtlich der technischen Reife bzw. Marktreife neuer Fahrzeugarten und Antriebe zuletzt um zwei Jahre verlängert.

Da weiterhin nur die Betriebsleitung bei den Wirtschaftsbetrieben Bad Hersfeld GmbH liegen wird, soll grundsätzlich auch der zukünftige ÖPNV ab dem 1.1.2024 durch eine nahezu vollständige Fremdvergabe des Betriebs und der Fahrzeuge realisiert werden. Sofern sich hier bessere, kostengünstigere oder das Angebot deutlich ausweitende anderweitige Lösungen finden, wären diese alternativ mit in die Überlegungen für die Neuaufstellung des ÖPNV in Bad Hersfeld einzubeziehen.

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Die Ergebnisse bzw. erstellten Inhalte für die anstehende Neuausschreibung der ÖPNV-Leistungen in Bad Hersfeld unter Ausrichtung auf Emissionsfreiheit und verbesserte Nutzerfreundlichkeit sowie Inklusion bzw. Barrierefreiheit sollen als ÖPNV-Gesamtkonzept dienen sowie für den Text der Leistungsbeschreibung bzw. der erforderlichen Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen genutzt werden.

Angestrebt wird ein Transformationsprozess vom derzeitigen System des Stadtbusses mit Dieseln und auf der Basis des StadtBus-Konzeptes aus 1995 festgelegten insgesamt 14 StadtBus- und Anrufsammeltaxi (AST)-Linienführungen hin zu einem emissionsfreien Betrieb, der auch die Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens sowie unterschiedliche Fahrzeuggrößen mit einbeziehen soll. Inwiefern die vom Landkreis Hersfeld-Rotenburg auf Bestellung und gegen Gebühr getragenen AST-Fahrten mit einbezogen werden können oder sollen bedarf es separater Abstimmungen bzw. Entscheidungen der zuständigen Stellen.

Durch eine Prüfung und potenziell eine Überarbeitung der Abfahrts- und Ankunftszeiten auf Linienführungen sollen möglichst komfortable, nahtlose Umsteigeoptionen mit möglichst geringen Wartezeiten (ca. zwischen 5 und 10 Minuten) bei gleichzeitig hoher Pünktlichkeit angestrebt werden. Auch im Sinne einer hohen Akzeptanz für die betriebliche Mobilität bzw. Pendler und Schulverkehre. Eine vertiefende Analyse des bisherigen Rendezvous-Prinzips mit zentralem Umsteigepunkt in der Breitenstraße wäre sinnvoll bzw. erforderlich.

Für eine eventuelle Justierung bzw. Neuordnung auch im Zusammenhang mit dem gesamten StadtBus-Prinzip wäre auch die Durchführung bzw. Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Neu-Organisation zu prüfen. Einzubeziehen wäre hier die Prüfung einer Ergänzung bzw. Verlegung des Rendezvous-Punkts beispielsweise an den Bahnhof (östlich/ westlich der Gleise). Hier könnte auch die erforderliche Orientierung des ÖPNV-Fahrplans an den Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten des Regionalbusses und des Schienenverkehrs (Regional- und Fernzüge) mit einbezogen werden. Die eingeschränkten Optionen zur Anpassung des Zugfahrplans im Zusammenhang mit StadtBus- und Regionalbus-Linien sowie auch Fernbusverbindungen ist für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und somit die Bereitschaft zum Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkw zumindest bei einzelnen Fahrten unverzichtbar.

Geprüft werden sollen grundsätzliche bzw. auch Erweiterungsmöglichkeiten des ÖPNV im Einzelnen bzw. orientiert an bestimmten Verbindungsanforderungen (z.B. Breite der Straßen, Steigungen/ Gefälle etc.). Dabei soll die Herstellung einer eng getakteten Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof mit im Vordergrund stehen. Das neue ÖPNV-Angebot soll Zielgruppenorientiert bzw. Nutzerzentriert umgesetzt werden. Dabei sollen auch die speziellen Anforderungen der Bad Hersfelder Festspiele, des Lullusfests sowie weiterer Veranstaltungsformen mit in die konzeptionellen Überlegungen einbezogen werden.

In diesem Zusammenhang sollen auch die nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mittlerweile möglichen Umsetzungen von On-Demand-Systemen geprüft und wenn möglich oder sinnvoll einbezogen werden. Dabei ist die Eignung eines kommunalen wie auch eines privaten Betriebs mit zu prüfen. Insbesondere die Spielräume des neuen PBefG für den ländlichen Raum sollen voll genutzt werden sowie mögliche zukünftige weitere gesetzliche Anpassungen zumindest mitgedacht werden (Anpassungsfähigkeit).

Autonome Fahrzeuge bzw. Systeme sollen nicht einbezogen werden, wenn dafür eine gesonderte, baulich völlig getrennte Fahrspur („Segregated Lane“) erforderlich wird. Erst ab einer zugeordneten eigenen Fahrspur solcher Fahrzeuge oder Systeme, die vom sonstigen Straßenland aber nicht baulich völlig getrennt ist („Dedicated Lane“), ist eine Einbeziehung in eine zukünftige

ÖPNV-Gesamtlösung in Bad Hersfeld vorstellbar. Letzteres insbesondere für die Einführung von autonomen Linienverkehren auf der Grundlage bisheriger bzw. für autonome Lösungen optimierter Linienführungen (Ergänzung oder Ablösung von Bussen). Hier sind auch Veränderungen des Verlaufs oder ganz neue Linienverläufe vorstellbar. Angestrebt werden allerdings im Mischverkehr („Mixed Operations“) zusammen mit dem sonstigen Verkehr auf dem regulären Straßenland bzw. den normalen Fahrspuren operierende autonome Fahrzeuge oder Systeme. Bei Einführung eines solchen Systems sollte in den direkten Regelbetrieb übergegangen werden, um lange Testphasen zu vermeiden, eine schnelle Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erzielen und für den Betreiber eine ausreichende Wirtschaftlichkeit garantieren zu können. Infolge des zunehmenden Fachkräftemangels bzw. der mit erforderlichen Sicherheitsfahrern verbundenen Kosten sollen dabei grundsätzlich ohne mitfahrenden Personalbedarf und beispielsweise über eine Leitzentrale betreute Fahrzeuge bzw. Systeme zum Einsatz kommen.

Das Gesamtkonzept des ÖPNV soll auch eine Aussage zum Bedarf für einen Betriebshof mit entsprechender Lade- bzw. Tankinfrastruktur treffen.

Auch wenn dies per heute noch unwahrscheinlich anmutet, soll optional auch die Einbindung einer Seilbahn bzw. von Seilbahnverbindungen in ein multimodales Gesamtsystem mit geprüft werden. Der Betrieb soll dabei sowohl im Rahmen des ÖPNV, wie auch privatwirtschaftlich im Rahmen des Öffentlichen Verkehrs möglich sein. Dabei wäre die Anbindung des Klinikums Bad Hersfeld auf dem Wendenberg bzw. der höheren Lagen auf dem Wehneberg auch für zukünftige Erweiterungen des Siedlungsraums bzw. die Schaffung neuer Wohnlagen mit zu betrachten. Die Talstation wäre im Umfeld des Bahnhofs Bad Hersfeld denkbar, unter einer Führung beispielsweise über nicht bebaute bzw. gewerblich genutzte Flächen wäre eine Mittelstation bei Klinikum sowie eine perspektivische Bergstation auf dem Wehneberg eine Option). Mobile Patienten, Mitarbeiter, Studenten (das Klinikum ist Lehrkrankenhaus der Justus-Liebig-Universität Gießen und der Hochschule Fulda) und Besucher könnten über eine Seilbahn ebenso zum und vom Klinikum weg gelangen wie diese auch für logistische Bedarfe genutzt werden könnte. Neben der Anbindung von Wend- und Wehneberg sind aber auch andere Einsatzgebiete der Seilbahn in und um Bad Hersfeld nicht auszuschließen bzw. bei Bedarf oder Sinnhaftigkeit mit zu prüfen (beispielsweise die Anbindung von Stadtteilen wie dem Johannesberg oder weiteren höherfrequentierten Einrichtungen in Höhenlage wie den Obersbergschulen). Dazu gehören jeweils auch Betriebs- und Finanzierungskonzepte, beim Betrieb auch unter Prüfung vollautomatisierter bzw. autonomer Umsetzungen.

Für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV soll optional auch das Ticketing mit einbezogen werden. Dabei ginge es dann sowohl um die Sicherstellung der Verfügbarkeit multimodal nutzbarer Tickets („Seamless Mobility“), eines hohen Grads der Einfachheit des Ticketings sowie Anforderungen an über Smartphones nutzbarer Apps für Netzkarten wie Einzeltickets. Allerdings sind hier insbesondere auch sich verstetigende Nachfolgeregelungen des temporär in 2022 eingeführten, bundesweit im Nah- und Regionalverkehr geltenden 9 Euro-Ticket abzuwarten bzw. einzubeziehen.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheiden somit von vornherein aus.

Die Maßnahmen und Ziele sind in den regionalen Nahverkehrsplans des Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) und den lokalen Nahverkehrsplans des Landkreises Hersfeld-Rotenburg Landkreis Hersfeld-Rotenburg aufzunehmen bzw. dafür anzumelden.

<p>Abhängigkeit von ext. Institutionen: - "hoch" bis "sehr hoch" -</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beachtung des regionalen Nahverkehrsplans des Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV, integrierte Planung von straßen- und schienengebundenem ÖPNV) bzw. Aufnahme der Ziele und Maßnahmen in diesen. • Sowie Beachtung des lokalen Nahverkehrsplans des Landkreises Hersfeld-Rotenburg Landkreis Hersfeld-Rotenburg („straßengebundener ÖPNV“) bzw. Aufnahme der Ziele und Maßnahmen in diesen. • Abstimmung mit dem Fahrplan der Deutschen Bahn bzw. potenzieller weiterer Bahnanbieter. • Identifizierung und Antragstellung passendes Förderprogramm. 	<p>Fristigkeit/ Bindungszeitraum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • K (kurzfristig) in 2023 bis M (mittelfristig) bis 2028. • Neuaufstellung des ÖPNV in Bad Hersfeld soll starten zum 1.1.2024 und spätestens bis zum 30.9.2023 neu vergeben sein. • Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren.
<p>Erwartete Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuaufstellung des ÖPNV in Bad Hersfeld mit einer besseren Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt, einer Ausweitung des Angebotes sowie damit eine Erhöhung der Mobilität der Einwohner und Besucher von Bad Hersfeld. • Erhöhung des Anteils des ÖPNV an den Arbeitswegen der Arbeitnehmer am Standort Bad Hersfeld, insbesondere auch die Pendler betreffend. • Einschlag des Weges zu einem zukunftsfähigen, auf ein multimodales Gesamtsystem mit passenden Komponenten ausgelegten ÖPNV unter Einbeziehung weiterer Lösungen des Öffentlichen Verkehrs wo notwendig oder sinnvoll. <p>Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoss wären die Auswirkungen bezogen auf die bisherige Gesamtzahl der Busse des StadtBus in Bad Hersfeld unmittelbar zwar als gering einzustufen, über die Schaffung eines anstelle der Nutzung des eigenen Pkw attraktiven ÖPNV ergeben sich aber deutlich höhere mittelbare Auswirkungen durch die Reduktion von Fahrten mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende).</p>	

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: Mobilität

Maßnahmenbündel: Weiterentwicklung ÖV

Maßnahmen-Nr.: Ö-2-3 und Ö-2-4, optional mit D-8-2	Bezeichnung der Maßnahme: <ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote für Mikromobilität („Micromobility“-Sharing) und emissionsfreie Fahrzeuge, insbesondere Car-Sharing • Umsetzung eines Curbside Managements • Mobility-as-a-Service-Angebote (optional) 	
Umsetzungszeitraum K (kurzfristig) in 2023 bis M (mittelfristig) bis 2028	Investitionen/ Fremdleistungen in € Gering (< € 0,5 Mio.)	Personalbedarf [PM] Gering (< 3 PM) bis mittel (< 10 PM)

Beschreibung der Maßnahme:

Definition und Hintergründe zu Mikromobilität:

- *Mikromobilität ist die Fortbewegung mit elektrisch motorisierten sowie nicht motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen, auch Elektrokleinstfahrzeuge genannt. Dazu zählen E-Tretroller bzw. E-Scooter, Tretroller, Segways, E-Leichtfahrzeuge, Hoverboards, Monowheels und auch E-Skateboards und klassische Skateboards.*
- *All diese Fortbewegungsmittel sind leicht, kompakt und in erster Linie für die individuelle Mobilität konzipiert. Ihre geringe Größe und der meist elektrische Antrieb bieten besonders im städtischen Umfeld deutliche Vorteile gegenüber dem Pkw.*
- *Mikromobilität dient nicht in erster Linie dazu, bisherige Hauptverkehrsmittel zu ersetzen. Sie kann die individuelle Mobilität jedoch erleichtern und umweltfreundlicher gestalten.*
- *Die größten Potenziale werden im Einsatz als Zubringer auf der ersten bzw. letzten Meile im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr gesehen, zum Beispiel zur Verknüpfung von Umland, Stadtrand und Innenstadt. [...]*

(Aus: „Was ist eigentlich...? Mikromobilität - Begriffe aus der kommunalen Szene, einfach erklärt“, Difu-Berichte, Bd. 2, 2021, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) 2021, S. 16)

Definition und Hintergründe zu Sharing-Modellen für Mikromobilität („Wirtschaft des Teilens“):

- *Eine effektive Zusammenarbeit zwischen Städten und Mobility-Sharing-Anbietern kann zu nachhaltigem Verkehr führen, indem sie eine bessere intermodale Vernetzung, Transport auf der ersten und letzten Meile und Mobilität für alle bietet.*
- *Leihfahrräder, E-Tretroller-Anbieter oder auch Roller sind inzwischen in vielen, oft auch kleineren, Städten zu sehen. Die Nutzung in Sharing-Systemen ist simpel: Die entsprechende App herunterladen und das Fahrzeug buchen.*
- *Sharing-Angebote im Bereich der Mikromobilität (Leihfahrrad, E-Tretroller, Roller) bestehende klassische öffentliche Verkehrsträger und sichern die Anschlussmobilität der letzten Meile.*
- *Die Einrichtung dezidierter, also speziell gewidmeter Abstellflächen für Sharing-Fahrzeuge für Stadt und Anbieter ist oft sehr sinnvoll. Gerade an stark frequentierten Aufstellpunkten, wie an ÖPNV-Knotenpunkten oder an Marktplätzen, sind diese Parkzonen hilfreich. Im Ergebnis stehen die Fahrzeuge nicht mehr im Weg und die Anbieter profitieren von einer klaren, sichtbaren Kommunikation ihres Angebots.*
- *Im zunehmenden Maße werden diese Angebote mittlerweile in „Mobility-as-a-Service“ (MaaS) Plattformen integriert. So finden sich viele Angebote auch schon in multimodalen Buchungsplattformen wie z.B. in der Mobility-Stuttgart-App oder der Jelbi-App in Berlin.*
- *Es empfiehlt es aus Sicht der Städte und Gemeinden, neue Sharing-Angeboteschrittweise nach und nach auszurollen und diese gemeinsam mit den Anbietern nach einem klassischen „Plan-Do-Check-Act“-Zyklus kontinuierlich zu verbessern und konsequent an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger auszurichten.*

- Um den Städten und Gemeinden sowie den Mobilitätsanbietern die Arbeit zu erleichtern und datenbasierte Entscheidungen zu treffen, ist eine digitale Unterstützung in Form eines Curbside Managements zum Beobachten, Planen und Steuern aller Sharing-Angebote in einer Stadt unerlässlich.

Aus: „Shared Micro-Mobility, Geteilte Mikromobilität in Städten – sicher und nachhaltig“, Slavko Simic/ Deutsche Bahn Connect GmbH und Akshay Kamthe/ DEKRA Digital GmbH, Whitepaper 02/ 21, S. 5 ff.

Definition und Hintergründe zu Car-Sharing-Modellen („Autoteilen“):

- Beim Car-Sharing besitzt man das Auto nicht selbst, sondern teilt es sich mit Anderen. Halter des Autos ist in der Regel der Car-Sharing-Anbieter. Kundinnen und Kunden schließen mit dem Anbieter bei der Anmeldung einen Rahmenvertrag. Danach können sie alle Fahrzeuge des Anbieters selbstständig buchen.
- Die Buchung erfolgt über eine Internet-Seite, Handy-App oder Telefonzentrale des Anbieters. Geöffnet wird das Fahrzeug mit einer Chipkarte oder mit dem Handy. Der Autoschlüssel befindet sich im Fahrzeug. Manche Anbieter verwenden auch sogenannte Schlüsseltresore, die dann direkt neben dem Fahrzeug stehen.
- Bezahlt wird jeweils nur die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs. Alle Kosten sind im Fahrpreis inbegriffen – auch Benzin (oder Strom). Versicherung, Autopflege, Werkstatt, TÜV, Wartung, Reifenwechsel und alle anderen Pflichten liegen beim Car-Sharing-Anbieter.
- Für viele Haushalte ist Car-Sharing günstiger als ein eigenes Auto. Faustregel: Wer weniger als 10.000 Kilometer im Jahr mit dem Auto zurücklegt, der spart mit Car-Sharing bares Geld.
- Etabliert haben sich zwei Carsharing-Varianten:
 - Beim stationsbasierten Car-Sharing stehen die Autos auf einem festen Parkplatz. Kundinnen und Kunden holen den Wagen dort ab, nach der Fahrt bringen sie ihn dorthin zurück.
 - Beim Free-Floating stehen die Autos frei geparkt irgendwo in der Stadt. Nutzerinnen und Nutzer orten und buchen sie über das Smartphone. Nach der Fahrt stellen sie den Wagen irgendwo innerhalb des Nutzungsgebiets wieder ab.

Aus: „Was ist CarSharing?“, [Bundesverband CarSharing e.V.](#), Stand: 16.09.2022

Definition und Hintergründe zu Curbside Management:

- Der öffentliche Raum entlang der Straßenkante (engl. „curbside“) ist eine häufig genutzte Fläche aller Verkehrsträger und rückt zunehmend in den Fokus der Debatte über den Platzmangel sowie die Aufenthaltsqualität in Städten. Neben der Straßenkante werden auch andere entsprechend genutzte Flächen mit einbezogen.
- Sharing- und Poolingdienste bekommen aus verkehrs- und klimapolitischen Gründen zunehmend besondere Aufmerksamkeit, um Alternativen für den motorisierten Individualverkehr bieten zu können. Gerade für neuen Mobilitätsangebote ist der Zugang zur Bordsteinkante besonders wichtig, und erschwert den Marktzugang.
- Die herkömmliche Aufteilung des öffentlichen Bordsteinparkplatzes zwischen den Verkehrsträgern behindert integrierte Mobilitätskonzepte, die Umstellung auf nachhaltige Verkehrsträger und eine Zukunft mit autonomen Fahrzeugen.
- So wächst die Anzahl an Fahrzeugen und Unternehmen, die um den Zugang zur Bordsteinkante konkurrieren, derzeit viel schneller als die Möglichkeiten der Regulierung.
- Um diesen Raum effizient zu nutzen und dabei den Überblick bei der Verwaltung zu behalten, gibt es das Curbside Management.
- Mithilfe von Curbside-Management-Strategien und digitalen Anwendungen kann unter anderem die Flächennutzung von Car-Sharing-, Mikromobilitäts-, Ride-Pooling- und ÖPNV-Anbietern sowie dem Lieferverkehr entlang der Straßenkante digital und bedarfsgerecht organisiert werden.
- Digitale Anwendungen für das Curbside Management enthalten eine Reihe von Komponenten, die die notwendigen Schnittstellen, Datenerfassung, Analyse und Verkehrsplanung für Städte und Kommunen erleichtern und unterstützen.
- Mobilitätspotenziale können so identifiziert, zugewiesen und Regeln für die Inanspruchnahme mit Verkehrsträgern kommuniziert werden.
- Das lokale Mobilitätsangebot kann so durch Städte und Kommunen aktiv gesteuert und auf Basis von realen Daten verbessert werden.
- Durch einen anbieterübergreifenden Austausch über digitale Plattformen werden bestehende Bedürfnisse und Voraussetzungen erfüllt.
- Städte können dadurch lebenswerter und nachhaltiger geplant werden.

Aus: „Curbside Management“, [Romèo Arianna/Deutsche Bahn Connect](#), Stand: 16.09.2022 und „The Multimodal Future of On-Street Parking“, Rachel Nadkarni, Deutsches Institut für Urbanistik 2020, S. 6 ff.

Zielsetzung:

Betreffend Sharing-Angebote für Mikromobilität soll im ersten Schritt und als Mindestanforderung eine Umfrage zur aktuellen bzw. potenziellen Nutzung von privater Mikromobilität bzw. entsprechender Sharing-Angebote in den einzelnen Stadtteilen durchgeführt werden. Auch mit dem Ziel, den Bedarf in der Bevölkerung bzw. bei den Unternehmen für die Einführung von kommerziellen Angeboten der Mikromobilität zu ermitteln. Ebenso zur Ermittlung der grundsätzlichen Bereitschaft zur gelegentlichen bzw. regelmäßigen Nutzung entsprechender Fahrzeuge sowie der dafür erforderlichen Rahmenbedingungen, beispielsweise betreffend Sicherheitsanforderungen. Die Umfrage soll entweder durch die Kreisstadt Bad Hersfeld oder auch einen Dienstleister bzw. eine Hochschule etc. umgesetzt werden.

Darüber hinaus soll ein privatwirtschaftlich organisierter Aufbau eines oder mehrerer Mikromobilitäts-Sharingsysteme von (E-)Bike-Sharing bzw. Mietstationen zur besseren Ausschöpfung der Radfahrpotenziale in der Bad Hersfelder Mittelgebirgslage geprüft und wenn notwendig oder sinnvoll vorbereitet und umgesetzt werden.

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

In Bad Hersfeld gibt es bisher keine Sharing-Angebote für Mikromobilität oder Pkw. Interessenten für das Ausleihen von Fahrrädern sind bisher an die festen Öffnungs- und Mietzeiten der wenigen verfügbaren Radgeschäfte mit Verleihbetrieb gebunden. Da diese, über einen oder mehrere Tage laufenden, Mietverträge mit Radverleihern nicht mit dem kurzfristigen, in der Regel lediglich einzelne Fahrten umfassenden Sharingprozessen übereinstimmen, kommt es faktisch zu einer Angebotsergänzung bzw. einer Ausweitung des gesamten Angebotsspektrums für die Bewohner und Besucher von Bad Hersfeld. Die eigentlichen Geschäftsmodelle der Radverleiher bleiben erwartungsgemäß also unberührt.

Die in Deutschland bereits im Juni 2019 mit der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen (mit Lenk- und Haltestange) am Straßenverkehr erfolgte Einführung von Mikromobilitäts-Sharing ist in Bad Hersfeld bisher noch nicht umgesetzt worden. Insbesondere auch, da die Stadt das Stadtbild durch wild abgestellte E-Tretrollern vermeiden wollte. Anfragen von Anbietern zur Umsetzung ihrer Mikromobilitätslösungen lagen bereits vor, allerdings fehlte bisher die erforderliche Steuerung und nunmehr verfügbare über ein Curbside Management. Letzteres ist daher die Voraussetzung für die Einführung von weitgehenden Sharing-Angeboten in Bad Hersfeld und müsste von der Stadt angeschafft werden. Entsprechende Anbieter, beispielsweise über die Deutsche Bahn Connect oder UBER mit Lime sind am Markt vorhanden.

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Mikromobilität-Sharing:

- Einführung von Sharing-Angeboten für Mikromobilitätslösungen in Ergänzung des bestehenden oder zukünftigen ÖPNV-Angebots und zur Verbesserung der Anschlussmobilität zum Bahnverkehr (Regional- und Fernzüge) sowie zum Regional- und Fernbus (auch über den Busbahnhof am Bahnhof) über einen oder mehrere private Anbieter (inklusive z.B. DB-Rad+ und förderfähige Bike-Offensive mit DB-Flächenclearing oder vergleichbare Angebote anderer Anbieter).
- Dabei geht es in erster Linie um die Einführung eines E-Bike und Bike-Sharings, vorstellbar sind darüber hinaus beispielsweise auch E-Tretroller bzw. E-Roller-Sharing-Angebote.
- Potenzielle Anbieter der Sharing-Systeme können beispielsweise Nextbike, Call-a-Bike, Byke, Donkey Republic, Mobike oder Lime sein.

- Die Identifikation des oder der passenden Anbieter kann durch die Kreisstadt Bad Hersfeld oder auch einen Dienstleister umgesetzt werden.

Emissionsfreies Car-Sharing:

- Einführung von Carsharing mit hybriden oder vollelektrischen Fahrzeugen (z.B. via Regio Mobil durch Integration von Mobilitätsdienstleistern), zunächst im Kernstadtgebiet.
- Bei erfolgreichem Einsatz Ausweitung von Car-Sharing-Angeboten potenziell auch für Betriebe (Reduzierung der Dienstfahrzeuge) und Nachbarschaftsgemeinden

Dazu Einführung eines Curbside-Managements zum digitalen Beobachten, Planen und Steuern aller Sharing-Angeboten im Stadtgebiet umgesetzt werden. Die dafür erforderlichen Abstellflächen sollen im Einklang mit den Interessen der Kreisstadt Bad Hersfeld identifiziert und dann privatwirtschaftlich eingerichtet und betrieben werden.

Für die Einführung der Sharing-Angebote soll insbesondere auch mit den zuständigen Gesellschaften der Deutschen Bahn Kontakt aufgenommen bzw. intensiviert werden, um auch die in Bad Hersfeld vorhandenen Bahnbetriebsflächen in solche Lösungen mit einbeziehen zu können. Weiterhin sollte eine Übersicht der Nutzungsoptionen der vorhandenen Flächen im Stadtgebiet von Bad Hersfeld entstehen, um eine optimierte Flächenidentifizierung durchführen zu können. Das gilt auch für die in Bad Hersfeld gewerblich genutzten, zum Zwecke der Sharing-Angebote aber potenziell nutzbaren bzw. erforderlichen Flächen.

Im Ergebnis soll ein breites Angebot an Sharing-Angeboten aus Mikromobilitäts- und Car-Sharing entstehen, dass im Wesentlichen von der Wirtschaft finanziert und gewerblich betrieben wird. Durch die Nutzungsgebühren für erforderliche öffentliche Flächen sowie weitere verbundene Einnahmen sollten die Kosten für den Betrieb des Curbside Managements perspektivisch erwartungsgemäß sogar überkompensiert werden können.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheidet somit von vorneherein aus.

Die Maßnahmen und Ziele sind in den regionalen Nahverkehrsplans des Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) und den lokalen Nahverkehrsplans des Landkreises Hersfeld-Rotenburg Landkreis Hersfeld-Rotenburg aufzunehmen bzw. dafür anzumelden.

Abhängigkeit von ext. Institutionen:

- "hoch" bis "sehr hoch" -

- Identifikation privater Sharing-Anbieter von Mikromobilitätslösungen.
- Identifikation privater Sharing-Anbieter für Car-Sharing.
- Identifikation Anbieter Curbside Management.
- Abstimmung mit dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg und dem NVV sinnvoll bzw. erforderlich (Aufnahme der Maßnahmen und Ziele in den regionalen bzw. lokalen Nahverkehrsplan).

Fristigkeit/ Bindungszeitraum:

- K (kurzfristig) in 2023 bis M (mittelfristig) bis 2028
- Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren.

- Identifizierung und Antragstellung passendes Förderprogramm.

Erwartete Auswirkungen:

Einführung von Mikromobilitäts-Sharing-Angeboten sowie Car-Sharing-Angeboten in Bad Hersfeld im Rahmen eines geordneten Verfahrens auch bei der Identifikation der dafür erforderlichen Abstellflächen. Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass jeweils stationsbasierte Systeme von der Kreisstadt Bad Hersfeld präferiert werden (Vermeidung von wildem Abstellen bzw. aufwändiger Umpositionierungsfahrten etc.). Grundsätzlich sind aber perspektivisch bzw. bei Bedarf auch Free-Floating-Lösungen mit einzubeziehen, insbesondere beim Car-Sharing (Erhöhung Verfügbarkeit im gesamten Stadtgebiet). Vor der Schaffung von Car-Sharing Angeboten in den Stadtteilen erscheint eine Umfrage zur Nutzung solcher Angebote sinnvoll. Für die Mikromobilität wird die Anzahl der verfügbaren Standorte bzw. Flächen für die Abholung bzw. Rückgabe zur Steigerung der Akzeptanz und Erreichbarkeit beständig ansteigen müssen.

Dazu Umsetzung eines Curbside-Managements zum digitalen Beobachten, Planen und Steuern aller Sharing-Angebote – perspektivisch im gesamten Stadtgebiet. Der Betrieb sollte über die Kreisstadt Bad Hersfeld erfolgen, auch um jederzeit die Anbieter der Sharing-Lösungen bei Verstößen gegen festgelegte Regelungen kontaktieren bzw. im gegebenen Fall auch sanktionieren zu können.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoss wären die Auswirkungen unmittelbar zwar als gering einzustufen, über die Schaffung eines anstelle der Nutzung des eigenen Pkw attraktiven Systems aus verschiedenen, auch zu kombinierenden Sharing-Modellen ergeben sich aber deutlich höhere mittelbare Auswirkungen durch die Reduktion von Fahrten mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende).

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: *Mobilität*

Maßnahmenbündel: Unterstützung der Antriebswende

Maßnahmen-Nr.: K-4-3 und K-4-4	Bezeichnung der Maßnahme: Stärkung dienstliche E-Mobilität (öffentliche Hand/ private Unternehmen)	
Umsetzungszeitraum K (kurzfristig) in 2023 bis M (mittelfristig) bis 2028	Investitionen/ Fremdleistungen in € Gering (< € 0,5 Mio.)	Personalbedarf [PM] Mittel (< 10 PM) bis "hoch" (bis zu 25 PM)

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Beschleunigung des Umstiegs auf emissionsfreie Antriebe durch Verbesserungen der Rahmenbedingungen insbesondere zum Betrieb der Fahrzeuge (z.B. Lade- bzw. Tankinfrastruktur) bzw. wo möglich und sinnvoll gezielte Investitionen in entsprechende Fahrzeuge.

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Bereich private Unternehmen:

Kontaktaufnahme mit den Unternehmen in und unmittelbar um Bad Hersfeld mit dem Ziel der zunehmenden Umstellung der Dienstwagen der Mitarbeiter sowie des betrieblichen Fuhrparks auf Fahrzeuge mit Elektro- bzw. möglicherweise auch Hybrid- oder Wasserstoff/ E-Fuel-Betrieb.

Prüfung der Einführung beispielweise eines ständigen Runden Tisches zum regelmäßigen gemeinsamen Monitoring der Geschwindigkeit der Umstellungen bzw. der Zahl von Fahrzeugen mit emissionsarmen bzw. tatsächlich emissionsfreien Antrieben. Dabei soll auch für die gewerblichen Fuhrparks und Dienstwagen eine Orientierung beispielsweise an den Regeln und Quoten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/ 1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) erfolgen. Die Unternehmen sollen die Möglichkeit erhalten, ihre Bemühungen zur Umstellung auf möglichst ganz emissionsfreie Fahrzeuge sowohl in der Außendarstellung, für die Motivation der Mitarbeiter (z.B. bevorzugtes Parken für E-Autos) sowie auch für die Anwerbung von Mitarbeitern (Standortvorteil für die Fachkräfteanwerbung) verwenden zu können (Partizipationseffekt). Dafür sollen die Einführung und Etablierung eines Nachhaltigkeitsberichts sowie eines Flottensiegels für Unternehmen mit bestimmtem Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen auf lokaler Ebene geprüft und umgesetzt werden. Dieser Bericht bzw. das Siegel kann auch von der Kreisstadt Bad Hersfeld für die eigene Außendarstellung und Heraushebung des Standortes genutzt werden.

Insbesondere die Umstellung von gewerbliche Transporter-Flotten z.B. von bei Lieferdiensten, Handwerkern, Taxiflotten etc. bzw. der Fahrzeuge von Sozialdiensten wären konkrete Beispiele. Dafür bedarf es der direkten und indirekten Unterstützung der Stadt Bad Hersfeld z.B. für die

Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur bei Unternehmen ohne eigene Betriebshöfe oder auch das Angebot direkter Förderungen bzw. Vermittlung von Förderungen des Landes, des Bundes oder der EU.

Mit den Unternehmen soll nach Möglichkeiten gesucht werden, den Mitarbeitern an zentralen Ladestellen tagsüber Strom für das Laden von E-Dienstwagen zur Verfügung stellen. Nach Möglichkeit unmittelbar auf dem Betriebsgelände und z.B. an den Ladepunkten, an denen nachts die Betriebsfahrzeuge laden. Bei Betrieben mit eigenen Betriebsflächen soll wo noch nicht erfolgt ein Umschwenken auf die Errichtung von Anlagen der Erneuerbaren Energien, insbesondere Solar, unterstützt werden. In diesem Rahmen sollen zusammen mit den jeweils vor Ort sitzenden Unternehmen und Gewerbebetrieben auch Konzepte für gemeinsam genutzte Lade- bzw. Tankinfrastrukturen (Wasserstoff, E-Fuels etc.) in Gewerbegebieten und auf Gewerbehöfen geschaffen werden. Dazu sollen im Weiteren auch die Betreiber von Tankstellen sowie Ladeinfrastruktur und die Treibstoffe (Wasserstoff, E-Fuels) erzeugenden Unternehmen und Verbände mit einbezogen werden.

Bereich öffentliche Hand:

In Ergänzung zur Vorgehensweise in der Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen soll die Erarbeitung eines emissionsfreien Mobilitätskonzept für kommunale Fahrzeuge erfolgen, und zwar zumindest unter Beachtung des am 15. Juni 2021 zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in Kraft getretenen das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG). Mit diesem Gesetz sind erstmals Vorgaben für Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen für öffentliche Auftragsvergaben erfolgt, die seit dem 2. August 2021 verbindlich sind. Ziel ist es, diese Vorgaben in Bad Hersfeld bei der Anschaffung von lokal emissionsfreien Fahrzeugen (Pkw, Lkw, E-Bike etc.) klar zu überschreiten.

Es soll dabei auch geprüft werden, ob und wie Fahrzeuge des kommunalen Fahrzeugparks auch während der Arbeitszeit von Mitarbeitern der Stadtverwaltung als Dienstfahrzeuge genutzt werden können (Vermeidung von Doppelstrukturen bzw. Reduzierung des Fahrzeugaufkommens). Eine durchzuführende Bedarfsstudie zur Schaffung öffentlicher Ladeinfrastruktur an kommunalen Liegenschaften soll die vorstehenden Ansätze mit aufgreifen.

Für die Anschaffung von hybriden, vollelektrischen oder anderweitig emissionsfreien Fahrzeugen sollen Leasing-Möglichkeiten bzw. Förderungen konkret geprüft und genutzt werden.

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Die Ergebnisse der vorstehend aufgeführten Initiativen sollen als Blaupausen und Best-Practice-Beispiele auch anderen Städten und Regionen als Vorlagen dienen. Aufgrund dieser angestrebten Übertragungseffekte (Spillover-Effekte) soll diese Initiative auch den zuständigen Stellen auf der Ebene von Land, Bund und EU vorgestellt werden, insbesondere um Fördermittel für die Umsetzung der aufgezeigten bzw. weiterer Initiativen erhalten zu können.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheiden somit von vorneherein aus.

<p>Abhängigkeit von ext. Institutionen: - "hoch" bis "sehr hoch" -</p>	<p>Fristigkeit/ Bindungszeitraum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • K (kurzfristig) in 2023 bis M (mittelfristig) bis 2028
---	---

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Bereitschaft zur Beteiligung der Unternehmen in und unmittelbar um Bad Hersfeld. • Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge zu attraktiven Konditionen am Markt. • Verfügbarkeit der erforderlichen Technologie und der Materialien für die Herstellung einer (hoch-)leistungsfähigen Lade- bzw. Tankinfrastruktur (Wasserstoff, E-Fuels). • Identifizierung und Antragstellung passendes Förderprogramm. | <ul style="list-style-type: none"> • Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren. |
|---|---|

Erwartete Auswirkungen:

Im Ergebnis soll aus dem Gebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld ein Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende geleistet werden, der deutlich über die Stadtgrenzen der Kreisstadt wahrgenommen wird bzw. wirkt. In der Kreisstadt soll dadurch der Anteil an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sukzessive und nachhaltig gesenkt werden sowie ein positiver Beispieleffekt auch zur Nachahmung durch die Bürgerinnen und Bürger gesetzt werden.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoß wären die Auswirkungen unmittelbar zwar als gering einzustufen, über die zunehmende Umsetzung sowie einsetzende Nachahmer und Beispieleffekte kann es allerdings zeitnah zu deutlich höheren Auswirkungen durch die Reduktion von Fahrten mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor kommen (Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende). Für den Verkehrssektor in Bad Hersfeld können sich nach und nach auch hohe Reduktionen ergeben.

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: **Stadtentwicklung & -struktur**

Maßnahmenbündel: Umgestaltung öffentlicher Raum

Maßnahmen-Nr.: G-16-1 und G-16-3	Bezeichnung der Maßnahme: Anpassung Verkehrsinfrastruktur an das Stadtbild/ Reorganisation des öffentlichen Verkehrsraumes	
Umsetzungszeitraum M (mittelfristig) bis 2028 bis L (langfristig) Maßnahmen ab 2029	Investitionen/ Fremdleistungen in € „Gering“ (< € 0,5 Mio.) bis "sehr hoch" (ab € 20 Mio.) - in Abhängigkeit der Gesamtsituation -	Personalbedarf [PM] Mittel (< 10 PM) bis "hoch" (< 25 PM)

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an das Stadtbild, insbesondere auch der historischen Innenstadt mit Reorganisation des öffentlichen Verkehrsraumes wo erforderlich bzw. sinnvoll. Dabei soll eine Ausrichtung am Leitbild der „lebenswerten Stadt“ erfolgen. Hierbei soll eine Prüfung des Rückbaus überdimensionierter Verkehrsinfrastruktur zur Rückgewinnung von Flächen erfolgen, beispielsweise des Schillerplatzes. Die Auswirkungen von verkehrsverändernden Maßnahmen auf die Verkehrssituation insgesamt sollen in diesem Zusammenhang intensiv geprüft werden.

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Mit der Herstellung des Stadtrings in der heutigen Form wurde die früher zentrale Bedeutung des Bahnhofs auch für die Stadtentwicklung regelrecht abgeschnitten. Die Orientierung der Struktur der Hauptverkehrsstraßen in Bad Hersfeld am Leitbild der „autogerechten Stadt“ ab ca. 1961 hat insgesamt zu Schneisen durch das Stadtgebiet mit hoher Trennwirkung insbesondere auch für Fußgänger geführt. Eine Umgestaltung und Neuordnung des Schillerplatzes zur Stärkung der Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt würde sich auch als Attraktivierung des Fußverkehrs auswirken.

Weitere Beispiele für relevante Bereiche bzw. zu lösende Probleme im Stadtgebiet mit verkehrsverändernden Maßnahmen und damit Auswirkungen auf die Verkehrssituation sind:

- Querung Stadtring (für Fußgänger/ Radfahrer)
- Stadträumliche Schneisenwirkung Stadtring
- Trennung des Bahnhofs von der historischen Innenstadt
- Senkung Gefahren für Verkehrsteilnehmer
- Flächengerechtigkeit (Vergleich Flächenbedarf Kfz mit Fuß/ Radverkehr und Grünflächen)

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Das Ziel der Rückgewinnung von Flächen kann im Bereich des Stadtrings beispielsweise durch den Rückbau der Breite der Hainstraße bzw. die Reduzierung von Parkplatz- und Abstellflächen auch

im Straßenland des gesamten Gebiets der Kernstadt verfolgt werden. Die Umwidmung von Teilen der Fahrbahn der Hainstraße erlaubt auch eine optimierte Nutzung des vorhandenen Verkehrsraums durch alle Verkehrsteilnehmer (z.B. Radwege mit konkreter Ausrichtung auf die Nutzung aller Arten der Mikromobilität, Umweltspuren zur Bevorrechtigung von Rad und ÖPNV, dedizierte Fahrspuren für Linienführungen von autonomen Systemen etc.). Bei Rückbau von Flächenversiegelungen sollte auch die Herstellung von Begrünungen bzw. die Schaffung von Kommunikations- / Begegnungs- und Aufenthaltsorten im Innenstadtbereich sowie im Areal um den Bahnhof geprüft werden. Das gilt auch bei der Quartiersplanung z.B. des Wever-Areals bzw. der Antonien-gasse. Auch aus Gründen der Abkühlung in den zunehmend wärmeren Sommern sollte geprüft werden, ob der Lauf der „Fliegengeis“ wieder an die Oberfläche gebracht werden sollte. In Anbe-tracht des Alters der diese im Verlauf des Stadtrings überspannenden Brückenbauwerke stehen entsprechende bauliche Maßnahmen ohnehin zeitnah an.

Insbesondere im Bereich der Landes- und Bundesstraßen ist die Aufgabenträgerschaft auch innerhalb der Gemarkung von Bad Hersfeld auch in Abhängigkeit der Höhe der Einwohnerzahl (< oder > 30.000 bzw. > 50.000) zu prüfen. Darüber leiten sich auch die Kostenträgerschaften ab, die allerdings durch entsprechende Fördermittel jeweils unterschiedliche Auswirkungen auf den Haushalt der Kreisstadt Bad Hersfeld haben. Insbesondere die Anmeldung von Maßnahmen für den ab 2023 potenziell neu aufzustellenden Bundesverkehrswegeplan werden hier erwartungsge-mäß von entscheidender Bedeutung sein.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheiden somit von vor-neherein aus.

Abhängigkeit von ext. Institutionen:

- "hoch" bis "sehr hoch" -
- Abstimmung mit Hessen Mobil bzw. dem hessischen Verkehrsministerium.
- Eventuell Abstimmung mit dem BMDV.
- Eventuell Identifizierung und Antragstel-lung passende Förderprogramme.

Fristigkeit/ Bindungszeitraum:

- M (mittelfristig) bis 2028 bis L (langfristig) Maßnahmen ab 2029.
- Förderungen sind abhängig von den An-trags- bzw. Förderbedingungen eines pas-senden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung ste-henden Förderprogrammen variieren.

Erwartete Auswirkungen:

Bei Maßnahmen im Stadtgebiet sollen die Verkehrsflächen zukünftig konstant mitgedacht bzw. mitgeplant werden (unter anderem hinsichtlich Reorganisation, Aufteilung und Gestaltung). Unter anderem um eine beständige Ausrichtung auf die Gewinnung von Wohnflächen, Gewerbeflä-chen, Verkehrsflächen und Flächen für den Fuß- und Radverkehr zu realisieren. Nach Möglich-keit soll zukünftig daher eine klare Trennung der Verkehrsarten bzw. eine verträgliche Integ-ration von Fuß, Rad- und Motorisierter Verkehr im Fokus stehen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoss wären die Auswirkungen unmittelbar zwar als gering einzustufen, über die zunehmende Anpassung der Verkehrsinfra-struktur an das Stadtbild sowie die Reorganisation des öffentlichen Verkehrsraumes kann es al-lerdings zeitnah zu deutlich höheren Auswirkungen durch die Reduktion von Fahrten mit Fahrzeu-gen mit Verbrennungsmotor kommen (Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende). Im Verkehrs-sektor können sich nach und nach auch hohe Reduktionen ergeben.

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: Stadtentwicklung & -struktur

Maßnahmenbündel: Kommunikation und Zusammenarbeit

Maßnahmen-Nr.: O-17-2 und O-17-1	Bezeichnung der Maßnahme: Kompetenzzentrum Mobilität und Verkehr (als Kompetenz-Center) ggf. mit Bürgerintegration zur Ausgestaltung des öffentlichen Raums, als Unteraufgabe des KCMV	
Umsetzungszeitraum S (sofort) in 2022 bis K (kurzfristig) in 2023	Investitionen/ Fremdleistungen in € Gering (< € 0,5 Mio.)	Personalbedarf [PM] "mittel" (< 10 PM) bis "sehr hoch" (> 25 PM)

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Das Kompetenzzentrum Mobilität und Verkehr (KCMV) soll als Koordinierungsinstanz für den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld sowie für eventuelle Fortschreibungen des Masterplans eingesetzt werden. Dazu soll Aufgabe des KCMV sein, alle das Stadtgebiet Bad Hersfeld betreffende Maßnahmen und Projekte zu analysieren, abzuwägen sowie Entscheidungen von Verwaltung und Politik vorzubereiten.

Parallel und inhaltlich zusammenlaufend kann eine über den partizipativen Prozess bzw. die Workshops mit relevanten Stakeholdern des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld hinausgehende Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger über eine noch genauer zu definierende und auszugestaltende Form der Bürgerbeteiligung erfolgen. Wie beim Masterplan wären die Schwerpunkte bei Mobilität und Verkehr im Zusammenspiel mit der Stadtentwicklung zu setzen. Konkret würde es um die Ausgestaltung des öffentlichen Raums gehen.

Für die Arbeit des KCMV bzw. von diesem zu initiiierende und nachzuverfolgende Projekte soll aufgrund des Pilot- und Nachahmungscharakters die Einwerbung von Fördermittel über geeignete Förderprogramme geprüft werden.

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Für die Einrichtung, Organisation sowie die laufende Betreuung des Kompetenzzentrums Mobilität und Verkehr bedarf es der Prüfung der Aufstockung der Personalkapazitäten der Kreisstadt Bad Hersfeld und deren Umsetzung zur Schaffung eines Verwaltungsbereichs für die Bereiche Mobilität und Verkehr in Abstimmung mit der Stadtplanung/ -entwicklung. Die Belange der Bad Hersfelder Mobilitäts- und Verkehrsinfrastruktur wurden in den vergangenen Jahrzehnten nicht ausreichend beachtet, dazu liegt keine ausreichende Transparenz zu deren Entwicklungsoptionen bzw. -notwendigkeiten vor.

Es bedarf daher einer zentralen Koordinierungs- und Planungsstelle für die sukzessive Erneuerung bzw. Neukonzeption der Verkehrsinfrastruktur auch in Abstimmung mit übergeordneten

Planungsstellen. Diese Aufgabe soll dem KCMV zukommen. Mögliche bzw. notwendige Teilnehmer des KCMV wären aufgrund der Lage bzw. dem Spektrum der zu lösenden Aufgaben der Kreisstadt beispielsweise:

- Hessen Mobil (zumindest mit den für Osthessen zuständigen Bereichen, Teilnahme ist bereits vorbesprochen),
- Vertretung der zuständigen Stellen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, beispielsweise durch den hessischen Mobilitätsbeauftragten,
- Autobahn GmbH des Bundes,
- Deutsche Bahn GmbH (DB Netz, DB Station&Service inklusive dem Bereich Smart City, DB Connect, DB Regio und DB Fernverkehr bzw. inhaltlich voll aussagekräftige Vertreter),
- Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV),
- Regionalmanagement Nordhessen,
- MoWiN.net e.V.,
- Zuständige Bereiche des Landkreises Hersfeld-Rotenburg,
- Fachbereich Technische Dienste der Kreisstadt Bad Hersfeld,
- Fachbereich Technische Verwaltung der Kreisstadt Bad Hersfeld,
- Fachbereich Ordnungsdienste der Kreisstadt Bad Hersfeld,
- Lärmschutzbeirat der Kreisstadt Bad Hersfeld,
- Klimaschutzbeauftragter
- auf dem Stand von Anfang der sechziger Jahre des vorherigen Jahrhunderts basierenden Verkehrsplanung zumindest im Gebiet der Kernstadt besteht ein außerordentlich hoher Bedarf für das KCMV

(ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

Über eine Bürgerbeteiligung zur Ausgestaltung des öffentlichen Raums können bereits im Masterplan erwähnte Lösungsansätze weiterentwickelt bzw. neue kreative Vorschläge eingebracht werden. Auch eine breite Einholung von Resonanz zu den Ergebnissen des Masterplanprozesses kann hier umgesetzt werden. Ziel dieser Bürgerintegration ist die Schaffung von Akzeptanz durch einen möglichst hohen Grad an frühzeitig herzustellender Transparenz. Über diesen Beteiligungsweg können den Bürgerinnen und Bürgern unter Verdeutlichung von Problemen und Potenzialen Möglichkeiten der Entwicklung der Kreisstadt Bad Hersfeld aufgezeigt, proaktiv Chancen zur Mitbestimmung eingeräumt sowie eine breite Vertrauensbasis durch umfassende Kommunikationsprozesse geschaffen werden.

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Umsetzung eines die Interessen und Anforderungen der Kreisstadt Bad Hersfeld adressierenden und möglichst um- bzw. durchsetzenden KCMV als Kompetenz-Centers zu Mobilität und Verkehr in Verbindung mit der Stadtentwicklung.

Konkrete Nachverfolgung des Ziels bürgernaher Entscheidungen für die Ausgestaltung der Stadtentwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit aktuellen Projekten (z.B. Aufteilung des Verkehrsraums, Wever-Gelände, Bahnhofsvorplatz, Vorschläge zur Nutzung und Begrünung etc.) und dabei unter möglicher Einbindung von Rückmeldungen, Anregungen und Wünschen aus einer parallel umsetzbaren Bürgerbeteiligung.

Über das KCMV und damit auch mit Einbeziehung der Verwaltung der Kreisstadt sollen unter Heranziehung der möglichen (Zwischen-)Resultate der Bürgerbeteiligung die Potenziale der

Stadtentwicklung möglichst voll ausgeschöpft werden, insbesondere bezogen auf Mobilität und Verkehr.

Über eine sofortige Umsetzung des KCMV noch in 2022 bzw. kurzfristig bis Anfang 2023 soll auch eine Aufnahme der Interessen und Belange in den voraussichtlich ab 2023 neu aufzusetzenden Bundesverkehrswegeplan bzw. eine Adressierung gegenüber dem hessischen Verkehrsministerium bzw. Hessen Mobil, der Autobahn GmbH des Bundes, der Deutschen Bahn AG mit ihren Geschäftsfeldern, dem NVV, dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg etc. erfolgen. Auch um die faktisch seit Anfang der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts andauernde Prägung Bad Hersfelds vom Leitbild der „Autogerechten Stadt“ möglichst zeitnah zu überwinden und eine Neuorientierung nach dem Leitbild der „Lebenswerten Stadt“ zu unterstützen. Vor allem gilt es, (pro-)aktive und an den Interessen der Bürgerinnen und Bürger und der Wirtschaft ausgerichtete Lösungen zugunsten der Kreisstadt Bad Hersfeld umsetzen zu können.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheidet somit von vornherein aus.

Abhängigkeit von ext. Institutionen:

- "hoch" bis "sehr hoch" -
- Abstimmung mit den für das KCMV zu gewinnenden Institutionen.
- Eventuell Identifizierung und Antragstellung passende Förderprogramme.

Fristigkeit/ Bindungszeitraum:

- S (sofort) in 2022 bis L (langfristig) Maßnahmen ab 2029.
- Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren.

Erwartete Auswirkungen:

Durch das KCMV sowie die mögliche ergänzende Bürgerbeteiligung Beginn der Adressierung der Probleme in Mobilität und Verkehr bei den zuständigen Stellen sowie Erarbeitung möglichst schnell umsetzbarer Lösungen. Vor allem Eröffnung von Einflussmöglichkeiten auf die Auswirkungen von Mobilität und Verkehr auf Bad Hersfeld nach spätestens seit den fünfziger bzw. sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts verloren gegangenen Einfluss- und Mitbestimmungsmöglichkeiten. Letzteres ist insbesondere auch durch Veränderungen der Organisations- und Verwaltungsstrukturen auf der Ebene des Landes und der Kreisstadt über die Jahrzehnte hinweg erfolgt (unter anderem Auflösung des Hessischen Straßenbauamts Bad Hersfeld 1997, nicht erfolgte Neubesetzung der Verkehrsplanungsstelle bei der Kreisstadt etc.). Ergänzend Schaffung einer hohen Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern durch Transparenz und Beteiligungsoptionen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoß wären die Auswirkungen unmittelbar zwar als gering einzustufen, über die zunehmende Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an das Stadtbild sowie die Reorganisation des öffentlichen Verkehrsraumes kann es allerdings zeitnah zu deutlich höheren Auswirkungen durch die Reduktion von Fahrten mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor kommen (Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende). Für den Verkehrssektor in Bad Hersfeld können sich nach und nach auch hohe Reduktionen ergeben.

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: Stadtentwicklung & -struktur

Maßnahmenbündel: Stärkung Mobilitätspunkte

Maßnahmen-Nr.: S-18-1	Bezeichnung der Maßnahme: Einrichtung Mobilitätsdrehscheiben (insbesondere betreffend den Bahnhof Bad Hersfeld)	
Umsetzungszeitraum K (kurzfristig) bis 2028 bzw. L (langfristig) ab 2029	Investitionen/ Fremdleistungen in € Gering (< € 0,5 Mio.) bis "mittel" (< € 5 Mio.) - in Abhängigkeit der Gesamtsituation -	Personalbedarf [PM] "mittel" (< 10 PM) bis "sehr hoch" (25 PM) - in Abhängigkeit der Gesamtsituation -

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Gestaltung der relevanten Flächen am und um den Bahnhof Bad Hersfeld als Drehscheiben der Mobilität sowie Wiederherstellung einer engen städtebaulichen Beziehung zwischen der historischen Innenstadt und dem Bahnhof.

Optimierung der Anbindung mit dem StadtBus, dem Regional- und Fernbus sowie allen Varianten des öffentlichen Verkehrs. Schaffung von Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr vom Bahnhof in die Innenstadt und einer attraktiven und bedarfsorientierten Zuwegung und Zufahrt zum bzw. vom Bahnhof (inkl. Ein- und Ausgänge). Dazu Prüfung von Lösungen zur Verminderung der Trennwirkung des Stadtrings, beispielweise durch Einrichtung von Unterführungen für den Fuß- und Radverkehr zwischen Bahnhof und Innenstadt.

Hier ist insbesondere der zu erwartende Effekt der Eingliederung Bad Hersfelds in das erweiterte Rhein-Main-Gebiet durch Reduzierung der Fahrzeit mit dem ICE nach Frankfurt am Main Hauptbahnhof auf unter eine Stunde einzubeziehen, der durch die Führung der zukünftigen ICE-Schnellfahrstrecke im Projekt Fulda-Gerstungen über Bad Hersfeld entstehen wird. Damit wird Bad Hersfeld auch zum neuen Schnittpunkt der sich damit faktisch erweiternden Metropolregionen FrankfurtRheinMain und Mitteldeutschland.

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Während sich die Kernstadt mit der Einführung der Eisenbahn zunehmend auf den Bahnhof ausrichtete, wurde diese Beziehung mit der Errichtung des Stadtrings bzw. der Hochbrücke Peterstor in der Hochzeit des Leitbilds der autogerechten Stadt auf der Basis von Planungen der fünfziger und sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts weitgehend getrennt. Die seit 1866 existente Beziehung der Innenstadt auf den Bahnhof wurde dadurch weitgehend unterbrochen. Damit verbunden war und ist auch eine Stagnation in der zuvor zunehmenden baulichen Ausrichtung von Wohnen und Gewerbe von der Innenstadt in Richtung Bahnhof. Der Stadtring und die Hochbrücke wirken seither wie Schienen durch das Stadtgebiet, vergleichbar der die Stadt regelrecht in zwei

Hälften trennenden, nur an wenigen Punkten mit großen Steigungen bzw. Gefälle zu überwindenden Bahntrasse. Während früher der Verkehr auch der B27 weitgehend über den damals von einer großen Kreuzung und breiten Straßenführungen geprägten Bahnhofsvorplatz vor dem Bahnhofsgebäude lief, wird dieser heute kaum noch genutzt und wirkt weitestgehend wie isoliert und abgeschieden.

Grundsätzlich bedarf es dabei aber nicht nur der Betrachtung des Bahnhofsvorplatzes, sondern der relevanten Flächen auf beiden Seiten der Bahntrasse und deren Gestaltung als Drehscheiben der Mobilität. Das gilt neben dem Bahnhofsvorplatz für Parkplatzflächen, Bahnbetriebsflächen, Flächen und Gebäude des Güterverkehrs, den ehemaligen Kreisbahnhof etc. Beispielweise ist hier auch mit einzubeziehen:

- Prüfung des Einsatzes von Mobilitätsinformationssystemen zur Fahrgast- bzw. Nutzerleitung bzw. Optimierung des multimodalen Umstiegs sowie optimierter Orientierung für nicht Ortskundige.
- Attraktivitätssteigerungen des Bahnhofsgebäudes durch Sanierungen bzw. Instandsetzungen.
- Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Bahnhofsgeländes mit Bahnhofsvorplatz für Besucher, z.B. durch Ansiedlung von Gastronomie, Begrünung etc.
- Steigerung der Attraktivität als Umsteigepunkt unter Berücksichtigung von multimodalen Angeboten bzw. Mobilitätsstationen mit Sharing- und (autonomen) Shuttleangeboten.
- Ausbau von sehr gut angeschlossenen bzw. ausgestatteten P+R- sowie B+R-Angeboten in der Kernstadt, den Randbereichen und im weiteren Landkreis.
- Neben der Nutzung für die Mobilität sollten Ansiedlungen von Nutzungen mit Zentrumsrelevanz (auch über Handel hinaus) erfolgen.

Grundsätzlich gilt es, in diesem Zusammenhang funktionsfähige Drehscheiben der Mobilität umzusetzen.

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Für die Förderung der Mobilitäts- und Verkehrswende, die Schaffung von attraktiven Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkw sowie in Anbetracht der Entscheidung der DB Netz AG zur Führung der neuen ICE-Schnellfahrstrecke in der Variante „pink“ auch zukünftig über den Bahnhof von Bad Hersfeld ist es notwendig und sinnvoll, diesen Bahnhofsvorplatz wieder zu aktivieren und in die Innenstadt zu integrieren. In diesem Zusammenhang sollte auch die Prüfung der partiellen bzw. ergänzenden Wiederherstellung früherer Verkehrsführungen bzw. Mobilitätsbeziehungen zwischen Bahnhof und Kernstadt erfolgen, z.B. über die Durchführung einer Untersuchung oder die Erstellung einer Machbarkeitsstudie. Die Wiederherstellung einer engen städtebaulichen Beziehung zwischen der historischen Innenstadt und dem Bahnhof Bad Hersfeld ist dabei von besonderer Relevanz, beispielsweise

- unter Herstellung einer Achse zwischen Innenstadt und Bahnhof insbesondere über die Dudenstraße.
- der Umgestaltung des Stadtrings sowie der weiteren in Zusammenhang stehenden Straßenführungen, z.B. auch durch Verkehrsberuhigung und attraktive Querungsmöglichkeiten.

Durch Herstellung funktionsfähiger Drehscheiben der Mobilität um den Bahnhof von Bad Hersfeld herum sinkt auch die Notwendigkeit der Nutzung des eigenen Pkw im gesamten Stadtgebiet. Aufgrund der hohen städtebaulichen Relevanz bzw. der Bedeutung für die Verkehrs- und Mobilitätswende mit dem Fokus auf den ländlichen Raum sollte geprüft werden, welches Förderprogramm sich zur Finanzierung einzelner oder aller erforderlicher Maßnahmen eignet. Auch wegen der

angestrebten Umgestaltungen nach dem Leitbild der „lebenswerten Stadt“. Die erforderlichen Maßnahmen hätten dazu einen großen Pilot- und Nachahmungscharakter.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheidet somit von vorneherein aus.

Die Maßnahmen und Ziele sind in den regionalen Nahverkehrsplans des Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) und den lokalen Nahverkehrsplans des Landkreises Hersfeld-Rotenburg Landkreis Hersfeld-Rotenburg aufzunehmen bzw. dafür anzumelden.

Abhängigkeit von ext. Institutionen:

- "mittel" bis "hoch" -

- Abstimmung mit den Geschäftsfeldern der Deutschen Bahn AG.
- Identifikation von Dienstleistern bzw. Anbietern für Sharing-Angebote, ggf. mit Herstellung von Mobilitätsstationen.
- Abstimmung mit dem NVV, auch wegen Aufnahme in den regionalen Nahverkehrsplan,
- Abstimmung mit dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg, auch wegen Aufnahme in den lokalen Nahverkehrsplan.
- Eventuell Identifizierung und Antragstellung passende Förderprogramme.

Fristigkeit/ Bindungszeitraum:

- K (kurzfristig) in 2023 bis L (langfristig) Maßnahmen ab 2029.
- Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren.

Erwartete Auswirkungen:

Neugestaltung relevanter Flächen am und um den Bahnhof Bad Hersfeld als Drehscheiben der Mobilität sowie Wiederherstellung einer engen städtebaulichen Beziehung zwischen der historischen Innenstadt und dem Bahnhof. Optimierung der Anbindung sowie der Wegebeziehungen vom Bahnhof in die Innenstadt. Adressierung Effekt Einbeziehung von Bad Hersfeld in das erweiterte Rhein-Main-Gebiet durch Reduzierung der Fahrzeit mit dem ICE nach Frankfurt am Main durch zukünftige ICE-Schnellfahrstrecke.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoss wären die Auswirkungen unmittelbar zwar als gering einzustufen, über die quantitative und qualitative Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten insbesondere unter Berücksichtigung der Pendlerverkehre kann es allerdings zu Auswirkungen durch die Reduktion von Fahrten mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor kommen (Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende). Insbesondere auch durch eine Optimierung der Anbindung des Bahnhofs und der dort abgehenden bzw. einlaufenden Verbindungen sowie der möglichst unterbrechungsfreien Anbindung vom und zum Bahnhof (im Sinne einer „Seamless Mobility“ als Konzept der Übergangs- bzw. friktionslosen Mobilität). Für den Verkehrssektor in Bad Hersfeld können sich nach und nach auch hohe Reduktionen ergeben.

Maßnahmenschwerpunkt: Verkehr

Maßnahmenbündel: Reduzierung der Verkehrsauswirkungen

Maßnahmen-Nr.: D-10-1 bis D-10-7 (optional durch D-10-8 bis D-10-10 er- weiterbar)	Bezeichnung der Maßnahme: Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement (AUVM)	
Umsetzungszeitraum S (sofort) in 2022 bis M (mittelfristig) bis 2028	Investitionen/ Fremdleistungen in € "mittel" (< € 5 Mio.) – je nach vorgese- hen Umsetzungen -	Personalbedarf [PM] "mittel" (< 10 PM) bis „hoch“ (< 25 PM) – je nach vorgese- hen Umsetzungen –

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Herstellung eines aus Einzelmaßnahmen bestehenden und entsprechend kombinierten adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements (AUVM) über ein Stufenkonzept mit dem Ziel der Umsetzung von Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktionen auf der Basis einer über eine herzustellende Datenarchitektur nutzbare Transparenz beispielsweise zur Anwendung dynamischer Tempolimits:

- D-10-1 Entwicklung echtzeitfähige Datenplattform (multimodal).
- D-10-2 Digitales Geo-informationssystem.
- D-10-3 Echtzeit-Verkehrsdatenerfassung 24/ 7.
- D-10-4 Echtzeitfähiger Verkehrsleitreechner.
- D-10-5 Modernisierung der Lichtsignalanlagen (echtzeitfähig).
- D-10-6 Errichtung Sensoriknetzwerk.
- D-10-7 Verkehrslenkung und -steuerung in Echtzeit.

Nach Erreichen einer Verkehrslenkung und -steuerung in Echtzeit können optional die nachfolgenden Einzelmaßnahmen

- D-10-8 Umweltverbund-Beschleunigung/ Bevorrechtigung
- D-10-9 Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen.
- D-10-10 Einrichtung (kooperative) Leitzentrale.

in das bereits funktionsfähig hergestellte System integriert bzw. mit diesem zur übergeordneten Gesamtkoordination verbunden werden.

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Durch bzw. unmittelbar am Stadtgebiet von Bad Hersfeld vorbei führen mit der A4 und A7 sowie der A5 stark belastete Autobahnen, zu denen unter anderem noch die Bundesstraßen B27 (Nord – Süd), B62 (Ost – West) und B324 hinzukommen. Die B324 dient dabei konkret der Verbindung der Autobahnabfahrten bzw. -zufahrten „Bad Hersfeld“ an der A4 bzw. „Bad Hersfeld-West“ an der A7, insbesondere auch wegen der überproportionalen Belastung und regelmäßig

vorliegenden Überlastung des „Kirchheimer Dreiecks“. Die Folge sind große Mengen insbesondere an Durchgangsverkehren (Fern- und Schwerverkehr), die über das Stadtgebiet der Kreisstadt fließen bzw. insbesondere über die Bedarfsumleitungen geleitet werden. Als logistische Mitte Deutschlands sowie dadurch auch vielen vor Ort bzw. in der unmittelbaren Umgebung angesiedelten Logistik- bzw. Versandunternehmen wird Bad Hersfeld insgesamt stark überproportional vom Verkehrsaufkommen belastet. Nicht zuletzt spiegelt sich hier auch die große Bedeutung der Kreisstadt für die jeden Tag ein- und ausfahrenden Berufspendler vor allem aus dem gesamten Gebiet des Kreises Hersfeld-Rotenburg und darüber hinaus wider.

Die Verkehrssituation rund um die Innenstadt von Bad Hersfeld ist von permanenten Staus und Stop-and-go-Verkehren geprägt, die insbesondere der fehlenden Gesamtvernetzung und Steuerung durch ein vernetztes Verkehrsmanagement geschuldet sind. Lediglich ein Zusammenspiel aus einem operativen System zur Verkehrssteuerung in Verbindung mit einer analytischen und lernenden Plattform ist in der Lage, Lösungen für die Vielzahl an sich in Bad Hersfeld ergebenden Verkehrssituationen zu generieren. Die dafür benötigten Gesamtlösungen sind grundsätzlich nur unter Einbindung von Lösungen der Künstlichen Intelligenz (KI) zu finden. Dazu ist unter anderem die weitreichende Einbeziehung der im Stadtgebiet liegenden und weitgehend von Hessen Mobil betriebenen Lichtsignalanlagen (LSA)/ Ampeln erforderlich. Das gilt auch für die Umsetzung eines tatsächlich im gesamten Stadtgebiet bzw. im Optimalfall darüber hinaus funktionierenden Bevorrechtigungssystems für Einsatzkräfte und Einsatzfahrzeuge beispielsweise von Feuerwehr, Polizei, Rettungsdiensten, Katastrophenschutz etc.

Über alle Maßnahmen des AUVM bzw. deren Kombination hinweg sollte Bad Hersfeld insgesamt als Pilotkommune für Mittelstädte in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D und EU positioniert werden. Vor allem auch, um eine maximale Unterstützung aller potenziell beteiligten Ministerien und ausführenden Einheiten von Land, Bund und EU, Institutionen, Unternehmen etc. zu erhalten sowie sich den bestmöglichen Zugang zu passenden Förderprogrammen zu sichern. Die Stellung entsprechender Anträge dürfte aufgrund der Einzigartigkeit, des Pilotcharakters und der damit verbundenen Nachahmungseffekte erwartungsgemäß sehr erfolgsversprechend sein.

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Ausgangsbasis ist das Ziel der Entwicklung einer echtzeitfähigen Datenplattform (multimodal, Maßnahme D-10-1) als Grundlage für ein analytisches System für das Verkehrsmanagement zur

- Speicherung und nutzerzentrierte Auswertung von erhobenen bzw. erfassten Verkehrs- und Mobilitätsdaten
- Einbeziehung von Lärm, Umwelt- und Wetterdaten von Feldgeräten.
- Sicherstellung von Latenzzeiten ≤ 1 Sekunde (siehe D-11-5: Errichtung Sensoriknetzwerk) von mittels Glasfaser oder Funk (5G) verbundenen Systemkomponenten.
- Datenzusammenführung/ -integration.
- Ermöglichung kontinuierlicher Datenanalysen, Frühwarnungen und Prognosen.
- Herstellung einer notwendigen Schnittstelle zum operativen System (Verkehrsleitreechner, Feldgeräte etc.).
- Sicherstellung skalierbarer Kapazitäten und Leistungsfähigkeiten für die Stadt Bad Hersfeld bzw. perspektivisch Ausrichtung beispielsweise auch auf den Kreis Hersfeld-Rotenburg.
- Erfassung multimodaler Reise- und Verkehrsdaten: MIV, ÖPNV, Radverkehr, E-Mobilitätsdienstleistungen.
- laufende Ermittlung des Modal-Split.

- Sicherstellung der Möglichkeit der Einbeziehung von Betriebsdaten (beispielsweise Fahrpläne, Informationen über den Zustand des jeweiligen Mobilitätsangebots, insbesondere zur Verfügbarkeit der Angebote, zu Störungen und Verspätungen).
- zur Offenhaltung der Option des Betriebs in eigenen Räumlichkeiten bzw. einem Rechenzentrum oder als hochverfügbare Cloud Lösung.

Ein digitales Geo-Informationssystem (als Datengrundlage der Stadt, Maßnahme D-10-2) soll auf dieser Grundlage:

- die sukzessive Digitalisierung bzw. Zurverfügungstellung von Geobasisinformationen,
- die Erstellung eines umfassenden Straßen-Informationssystems (funktionsübergreifendes Geo-Informationssystem, in dem alle Straßenelemente verortet sind),
- ein laufendes Monitoring des Straßen-Zustands (Aufnahme durch Befahrung, Umsetzung via Software, Vorbereitungen dafür wurden bei der Stadt Bad Hersfeld bereits begonnen) und
- ein laufendes Monitoring zum Bestand und zur Bewirtschaftung von Parkraum

ermöglichen.

Eine Echtzeit-Verkehrsdatenerfassung rund um die Uhr und an sieben Tagen in der Woche (24/7, Maßnahme D-10-3) soll aufsetzend auf der echtzeitfähigen Datenplattform (D-10-1) dann ermöglichen:

- Laufende Erfassung von Zahl und Art des Verkehrsgeschehens nach dem „8+1“ Schema (Fahrräder, Motorräder, Pkw o. Anhänger, Lieferwagen o. Anhänger, Pkw mit Anhänger, Lkw > 3,5t o. Anhänger, Lkw > 3,5t m. Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge, Busse, nicht klassifizierbare Kfz).
- Aufbereitung von Kameradaten beispielsweise über ein geeignetes Videomanagement-system (z.B. Definition und Auswertung von virtuellen Schleifen in den Kameradaten)
- Generierung erhöhter Datenverfügbarkeit von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren (insbesondere auch von Wirtschaftsverkehren) zur laufenden Erstellung eines Lagebilds bzw. zur Nutzung für die Verkehrssteuerung
- Bedarfsermittlung und Standortbestimmung über zu installierende Sensorik, Verkehrskameras, Road Side Units, Schleifenkontakte, Radzählanlagen, Geschwindigkeitsmessgeräte („Blitzersäulen“) mit zusätzlichen Funktionen, Parkraumüberwachung etc. (jeweils bezogen auf Hard- und Software)
- Nutzung auch von Mobilfunkdaten (automatisierte Einbindung von aus Mobilfunkdaten generierten Verkehrsanalysen)
- Eingehen von Partnerschaften zur Generierung von Daten des Wirtschaftsverkehrs

Die Beschaffung und Einrichtung eines echtzeitfähigen lokalen Verkehrsleitrechners (Maßnahme D-10-4) ist dann die Grundvoraussetzung nicht nur für die Verkehrssteuerung bzw. Ansteuerung von Lichtsignalanlagen, sondern ist auch erforderlich zur:

- Koordinierung der Beschaffungen zur Modernisierung von LSA mit Hessen Mobil,
- Einbindung in das Gesamtsystem von Hessen Mobil bzw. der Verkehrsleitzentrale Hessen (und damit der Masterzentrale der Autobahngesellschaft des Bundes) als Ziel,
- Umsetzung eines über alle Ebenen und Teile hinweg echtzeitfähigen Gesamtsystems (Latenzzeit ≤ 1 Sekunde),

- Sicherung der benötigten Kapazität und Leistungsfähigkeit für die Stadt Bad Hersfeld bzw. perspektivisch die Ausrichtung der Leistungsfähigkeit beispielsweise auch auf den Kreis Hersfeld-Rotenburg.

Dazu ist eine Modernisierung der Lichtsignalanlagen (Maßnahme D-10-5) zur Steuerung in Echtzeit unbedingt erforderlich, und zwar unter

- Herstellung echtzeitfähiger Anschlüsse (Glasfaserverlegung oder 5G-Mobilfunk) aller LSA an den Verkehrsleitreechner (zur Erzielung einer Latenzzeit ≤ 1 Sekunde),
- echtzeitfähige Schaltvorrichtungen für die Beeinflussung der LSA und deren Vernetzung,
- Ermöglichung der Bevorrechtigung z.B. des ÖPNV an ausgewählten LSA,
- Ermöglichung der Schaltung „Grüner Wellen“ in Abhängigkeit von der Verkehrslage,
- Umstellung auf eine Netzsteuerung mit Überarbeitung sämtlicher vorhandener Signalpläne plus Erstellung neuer Signalpläne und
- sukzessiver Erschließung aller LSA nach beispielsweise einer Anwendung eventuell zunächst nur auf den Bundesstraßen bzw. einem eventuellen Pilotprojekt auf dem Verlauf der B324.

Das Ziel der Modernisierung der Lichtsignalanlagen gemäß Maßnahme D-10-5 ist die Erreichung maximaler Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Reduzierung der Immissionen auf Mensch und Umwelt auf ein absolutes Minimum bzw. wo möglich auf null (Lärm, Luftschadstoffe, Treibhausgase). Für die Umrüstung von LSA sollte eine Kooperation mit Hessen Mobil geprüft werden.

In die echtzeitfähigen Datenplattform (D-10-1) sollen dann auch die erfassten Daten eines im Stadtgebiet von Bad Hersfeld zu errichtenden Sensoriknetzwerk (Maßnahme D-10-6) miteinfließen. Die Sensorik beispielsweise zur Erfassung von Mobilität, Verkehr, Lärm, Umwelt, Wetter, Wind und Treibhausgase ist dann nach den Vorgaben von Bund und EU zu installieren bzw. zu betreiben und auszuwerten. Damit wird vorbereitet, dass die ermittelten Werte über bestimmte Erfassungszeiträume als offiziell verwertbar anerkannt werden können (beispielsweise bei ermittelten Grenzwert- bzw. Mittelwertüberschreitungen). Dabei soll umgesetzt bzw. erzielt werden:

- Die Errichtung eines jeweils aus den für die einzelnen Standorte relevanten Sensorikkombinationen zusammengesetzten, stadtweiten Netzwerks zur Abbildung des jeweiligen Sachstands vor Ort und. Für Ortsteile bzw. die Gesamtstadt.
- Die echtzeitfähige Vernetzung der steuerungsrelevanten Sensoren mit dem Verkehrsleitreechner (Latenzzeit ≤ 1 Sekunde), optional bzw. zukünftig auch über eine kooperative Leitzentrale (siehe Maßnahme D-10-10).
- Die Klassifizierung der Sensorikstandorte, z.B. gemäß der Intensität der Inanspruchnahmen durch Mobilität und Verkehr sowie der Art der Bebauung.
- Die Klassifizierung der Netzwerkstandorte nach Mobilitäts- und Verkehrsschwerpunkten sowie auch unter Beachtung der Vorgaben der EU-Richtlinie 2008/ 50/ EG bzw. der 39. BimSchV oder deren jeweils aktuellen bzw. gültigen Nachfolgeregelungen.
- Die Errichtung einer an der jeweiligen Standardmessmethode ausgerichteten Sensorik.
- Der Schutz von Menschen, Umwelt und Klima als vordergründige Zielsetzung.

Mit der auch auf der echtzeitfähigen Datenplattform (D-10-1) aufsetzenden, umweltsensitiven und netzadaptiven Verkehrslenkung und -steuerung in Echtzeit wird dann über Maßnahme D-10-7 die Ermittlung und Übertragung von Handlungsanweisungen auf Basis kontinuierlicher

Datenanalysen über die analytische Plattform an den Verkehrsleitreechner möglich. Damit verbunden sind:

- Ansteuerung von zu errichtenden interaktiven Verkehrsschildern für die Verkehrslenkung (Nutzung dieser multifunktionalen digitalen Schilder beispielsweise auch zur zeitweisen Anordnung von Parkverboten),
- ÖPNV-Beschleunigungen an LSA,
- Steuerung und Abstimmung von und mit KEP-Dienstleistern (Einfahrt- und Lieferzeiten),
- variable Spurfreigabe je nach Verkehrslage für ÖPNV/ MIV/ Radverkehr inklusive Bevorrechtigungen,
- Lenkung des Schwer- und Fernverkehrs (Durchgangsverkehr),
- Lenkung der Auswirkungen des Verkehrs von den Bundesstraßen und Autobahnen auf das Stadtgebiet (inklusive Bedarfsumleitungen),
- Restgrünanzeigen für ÖPNV, MIV, Radfahrer an LSA auch als Basis für (temporäre) Tempolimits (z.B. Tempo 30).

In die Verkehrslenkung und -steuerung in Echtzeit kann dann auch um die nach den Vorgaben von Bund und EU errichtete und betriebene Sensorik (Lärm, Umwelt, Wetter, Wind, Treibhausgase) als Erweiterung des Systems mit eingebunden werden, wodurch eine umweltsensitive Lenkung und Steuerung des Verkehrs in Bad Hersfeld umgesetzt wird.

Optional kann dieses adaptive, proaktive und umweltsensitive Verkehrsmanagement (AUVM) noch ergänzt werden um eine Umweltverbund-Beschleunigung/ Bevorrechtigung (Maßnahme D-10-8) mit folgenden Eigenschaften bzw. Zielen:

- Verbesserung des Verkehrsflusses für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV/ ÖV), Verkürzung der Fahrtzeiten.
- Beschleunigung über Bus- bzw. Umweltspuren (u.a. durchgängige Bus- bzw. Umweltspur auf dem Stadtring mit Freigabe für Radfahrer).
- Lichtsignalanlagen für die Bevorrechtigung von Rad- und ÖPNV/ ÖV.

Über Umsetzung der Elemente der Beschleunigung/ Bevorrechtigung in D-10-8 werden über die LSA auch verkehrsmengenabhängige Steuerungen, Pfortnerschaltungen, die Ansteuerung kurzer Busspuren vor Kreuzungen, Abbiegeoptimierungen sowie temporäre Parkverbote vor Kreuzungen möglich. Diese Elemente können nach Bedarf bzw. Notwendigkeit als Erweiterungen des bestehenden Systems umgesetzt werden.

Ebenfalls optional kann über das AUVM auch die Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen (Maßnahme D-10-9) umgesetzt werden. Die proaktive (abschnittsbezogene) Echtzeit-Steuerung des Verkehrs bei Einsätzen von Fahrzeugen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) für die Sicherstellung der Einhaltung der Einsatz- bzw. Rettungsfristen (schnelle Rettung durch vernetzten Einsatz) kann realisiert werden z.B. durch

- die Bevorrechtigung der Einsatzkräfte und Einsatzfahrzeuge bei Anfahrt zum Startpunkt des Einsatzes (z.B. Feuerwache) sowie zum Einsatzort (z.B. Brandherd) etc.,
- die Schaltung von „Grünen Wellen“ entlang der Anfahrts- bzw. Einsatzrouten, um den Verkehr abfließen zu lassen,
- die Schaltung einer Pfortnerampel an der Ausfahrt der Feuerwehrrampe Wehneberger Straße,

- die Übermittlung des aktuellen Verkehrslagebildes an die Einsatzkräfte in den Fahrzeugen sowie
- die Freigabe von möglicherweise einzurichtenden Umwelt- bzw. Busspuren und Signalisierung von sich nähernden Einsatzfahrzeugen gegenüber den Verkehrsteilnehmern (potenziell),

Grundlage für die Umsetzung von D-10-9 und die Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen sind die Maßnahmen D-10-1 sowie D-10-4 bis D-10-7 dieses Maßnahmenbündels. Die Voraussetzungen stellen sich insgesamt wie folgt dar:

- echtzeitfähige Vernetzung der LSA, der Sensorik und der Schaltvorrichtungen für Beeinflussung der LSA zur Wegführung von Einsatzkräften und Einsatzfahrzeugen mit dem Verkehrsleitreechner in der Leitstelle,
- echtzeitfähige digitale Anzeige-/ Hinweistafeln (zur Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmern) für die Steuerung des Verkehrs nach Bedarf, z.B. auf Umwelt- bzw. Busspuren (potenziell, nach Vorhandensein),
- vernetzbare Technik zur Ausstattung von Einsatzkräften und -fahrzeugen: Hardware & Software (z.B. App) zur Kommunikation sowie zur Lokalisierung der Fahrzeuge,
- Technik für die Wegführung von Einsatzkräften und -fahrzeugen: Hardware und Software für Lokalisierung und Routing.

Das Mindestziel der Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen über Maßnahme D-10-9 ist die Sicherstellung der Einhaltung der gesetzlichen Rettungsfristen und die Lösung des latenten Konflikts an der Feuerwache Wehneberger Straße (Schwierigkeiten bei Anfahrt und Ausrücken wegen der Lage und Verkehrssituation). Die flächendeckende Erweiterbarkeit des Systems im Stadtgebiet von Bad Hersfeld wäre mit der Umsetzung des echtzeitfähigen, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements (AUVM) gegeben. Damit könnte die gesamte Stadt von den über D-10-9 zu erschließenden Vorteilen profitieren.

Weitere Details zu Hintergründen und möglicher Ausgestaltung stehen in der von der Kreisstadt Bad Hersfeld beauftragten Projektskizze „Sicherstellung der Einsatzfähigkeit der Kernstadt-Feuerwehr Bad Hersfeld über ein vernetztes Verkehrsmanagement“ mit Stand vom 28.1.2021 und dem Projektkronym: "Vernetzer Einsatz" zur Verfügung. Das Ziel der Projektskizze war die Hilfsfristeneinhaltung der Einsätze der Kernstadt-Feuerwehr Bad Hersfeld über ein vernetztes Verkehrsmanagement.

Abschließend und ebenfalls optional steht die Einrichtung einer (kooperativen) Leitzentrale (Maßnahme D-10-10) mit der Installation und dem Betrieb des gesamten Verkehrsmanagementsystems in einem städtischen Gebäude oder des Landkreises Hersfeld-Rotenburg in Bad Hersfeld:

- Perspektivisch wäre hier die Umsetzung einer gemeinsamen (virtuellen) „Kooperativen Leitzentrale“ unter Einbeziehung z.B. auch der Einsätze von Polizei, Rettungsdiensten, THW bzw. KatS ein Ziel.
- Die (kooperativen) Leitzentrale ist eine zentrale Einheit zur Gewährleistung von Informationsaustausch bzw. -transparenz, damit ein gemeinsames Verkehrsmanagement gelingt.
- Außerdem besteht durch die (kooperative) Leitzentrale die Möglichkeit, bei vom Regelbetrieb abweichenden Ereignissen schnell in Echtzeit eine gemeinsame Lösung zu finden und Handlungsanweisungen an die betroffenen Akteure zu kommunizieren

- Einrichtung der (kooperativen) Leitzentrale beispielsweise in der 2020 eröffneten, neuen Leitzentrale des Kreises (verfügt über die technischen Grundlagen in einem klimatisierten Bereich auf 60 Quadratmetern).

Für die Umsetzung aller Einzelmaßnahmen bzw. der Kombination einzelner bzw. aller Maßnahmen dieses Maßnahmensteckbriefes gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheidet somit von vorneherein aus.

Die Umsetzung der Maßnahmen sollte durch einen oder bei Bedarf mehrere geeignete Dienstleister und Lieferanten erfolgen. Das Projektmanagement sollte durch die Stadt zusammen mit einem in der Umsetzung dieser Maßnahmen nach dem aktuellen bzw. neuesten und dem zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik bereits erfahrenen Dienstleister erfolgen.

Der von der Kreisstadt Bad Hersfeld auf der Grundlage der Projektskizze „Rapid BOS“ über das Förderprogramm "Starke Heimat" des Hessischen Staatskanzlei, Hessische Ministerin für Digitale Strategie und Entwicklung erhaltene Förderbescheid kann erwartungsgemäß für die Umsetzung des proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements (AUVM) mit der Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen genutzt werden, insbesondere auch zur uneingeschränkten Erfüllung der Anforderung nur dem aktuellen bzw. neuesten und dem zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Die Projektskizze zu „Rapid BOS“ selbst wurde für die Erstellung des Masterplans Mobilität und Verkehr trotz regelmäßiger Nachfragen nicht zur Verfügung gestellt, auch wurde das Projekt im Rahmen der Workshops trotz entsprechender Nachfragen den Stakeholdern nicht vorgestellt. Den der erst kurz vor der Fertigstellung des Masterplans veröffentlichten [Pressemitteilung der Stadt Bad Hersfeld vom 3.8.2022](#) zu entnehmenden Informationen nach kann nicht davon ausgegangen werden, dass die bisherige Projektausrichtung den hohen Anforderungen an ein AUVM erfüllen kann, dem aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik entspricht bzw. eine erforderliche tatsächliche Echtzeitfähigkeit (Latenzzeit ≤ 1 Sekunde) aufweist.

Abhängigkeit von ext. Institutionen:

„mittel“ bis „hoch“

- Abstimmung mit Hessen Mobil bzw. dem hessischen Verkehrsministerium.
- Abstimmung mit dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg.
- Abstimmung mit der Polizeidirektion Osthessen.
- Abstimmung mit den Rettungsdiensten sowie der Feuerwehr.
- Stellung eines Förderantrags.

Fristigkeit/ Bindungszeitraum:

- S (sofort) in 2022 bis M (mittelfristig) in 2028 (bezogen auch auf die Umsetzung erforderlicher Installationen sowie die Lieferung erforderlicher Technik und eines erforderlichen Projektmanagements in enger Abstimmung mit der Stadt).
- Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren.

Erwartete Auswirkungen:

Umsetzung eines aus Einzelmaßnahmen bestehenden und entsprechend kombinierten adaptiven, proaktiven und umweltsensitiven Verkehrsmanagements (AUVM) mit Umsetzung von Verkehrssteuerungs- und -lenkungsfunktionen und darüber erwartungsgemäß Lösung der Verkehrsprobleme im Stadtgebiet von Bad Hersfeld auch durch Verflüssigung und Bevorrechtigung bzw. Orientierung an Bedarf und Notwendigkeiten im Stadtgebiet zugunsten der Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher der Kreisstadt. Insbesondere während der

Bauphase der Hochbrücke lässt sich der dadurch voraussichtlich entstehende Rückstau gezielt abführen und kann damit den völligen Stillstand des Verkehrs in der Stadt vermeiden.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoss wären die Auswirkungen mit der Umsetzung als hoch bis sehr hoch einzustufen, da der Verkehr nach entstehenden Emissionen sowohl an lokalen Punkten wie im gesamten Stadtgebiet gesteuert und optimiert werden könnte. Für den Verkehrssektor in Bad Hersfeld können sich nach und nach auch hohe Reduktionen ergeben.

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: Verkehr

Maßnahmenbündel: Reduzierung der Verkehrsauswirkungen

Maßnahmen-Nr.: M-11-9	Bezeichnung der Maßnahme: Parkraumbewirtschaftungskonzept	
Umsetzungszeitraum K (kurzfristig) in 2023 bis M (mittelfristig) bis 2028	Investitionen/ Fremdleistungen in € "Gering" (> € 0,5 Mio.)	Personalbedarf [PM] "Gering" (< 3 PM)

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts für die Kernstadt unter besonderer Beachtung der städtebaulichen Belange und der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der mittelalterlichen Innenstadt.

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Für die Herstellung einer bedarfsgerechten, die Gesamtmobilität eher erhöhenden aber trotzdem auf die Reduzierung der einfahrenden Pkw ausgerichteten Parkraumbewirtschaftung bedarf einer hohen Transparenz hinsichtlich der bisher vorhandenen Parkflächen (Bestandsaufnahme der zur Verfügung stehenden Flächen im gesamten Kernstadtgebiet) sowie des Bedarfs. Auf dieser Grundlage soll eine effektive und effiziente Parkraumbewirtschaftungslösung unter Ausrichtung auf die Reduzierung von nicht tatsächlich erforderlichen Einfahrten in die Kernstadt erarbeitet werden. Dafür bedarf es auch der Identifizierung von Alternativen für die Bürgerinnen und Bürger für den weitgehend barrierefreien Aufenthalt bzw. Besuch der Innenstadt und von Veranstaltungsbereichen (Stärkung des ÖPNV, P+R, Shuttleanbindungen, Sharing-Angebote, Fuß – und Radbevorrechtigung etc.).

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Vorlage eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts für die Kernstadt, dass die städtebaulichen Belange und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der mittelalterlichen Innenstadt in den Vordergrund stellt. Die Aufenthalts- und Begegnungsqualität für die Menschen soll im Vordergrund stehen. Das Konzept soll nicht auf die Verringerung, sondern eher Steigerung der Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner in Bad Hersfeld ausgerichtet sein und vor allem nicht zu einer Schwächung der Kaufkraft in der Innenstadt, sondern eher deren Stärkung führen.

Mit einfließen in die Betrachtungen sollen Optionen

- zur Ausweitung des Bewohnerparkens,

- für priorisiertes Parken für mobilitätseingeschränkte Personen und E-Fahrzeuge,
- zur Bevorrechtigung notwendiger Wirtschafts-, Service-, Ver- und Entsorgungsverkehre,
- zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs insbesondere im öffentlichen Straßenland,
- zum Rückbau bzw. der Verlagerung von Parkplätzen, bzw. zur städtebaulichen Integration (z.B. Tiefgaragen) und
- zur Reduzierung der Stellplatzschlüssel.

Aufgrund der hohen Bedeutung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts im Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrswende sowie der Lösung von mit der Ausrichtung auf das Leitbild der „autogerechten Stadt“ entstandenen Probleme, bestehen gute Aussichten auf Förderung im Rahmen eines geeigneten Förderprogramms. Insbesondere aufgrund der Umsetzung des Parkraumkonzepts für eine Stadt mit mittelalterlicher Innenstadt im ländlichen Raum, das Pilot- bzw. Nachahmungspotenzial ist daher als zumindest mittel bis hoch einzustufen.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheiden somit von vorneherein aus.

Abhängigkeit von ext. Institutionen:

"keine"

- Eventuell Identifizierung und Antragstellung passende Förderprogramme.

Fristigkeit/ Bindungszeitraum:

- K (kurzfristig) in 2023.
- Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren.

Erwartete Auswirkungen:

Vorlage eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts für die Kernstadt unter besonderer Beachtung der städtebaulichen Belange und der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der mittelalterlichen Innenstadt mit Ausrichtung auf eine höhere Mobilität und gute Erreichbarkeit der Innenstadt.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoss wären die Auswirkungen unmittelbar zwar als gering einzustufen, über die zunehmende Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an das Stadtbild sowie die Reorganisation des öffentlichen Verkehrsraumes kann es allerdings zeitnah zu deutlich höheren Auswirkungen durch die Reduktion von Fahrten mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor kommen (Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende). Für den Verkehrssektor in Bad Hersfeld können sich nach und nach auch hohe Reduktionen ergeben.

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: Verkehr

Maßnahmenbündel: Reduzierung der Verkehrsauswirkungen

Maßnahmen-Nr.: E-11-1	Bezeichnung der Maßnahme: Optimierung Lärmschutz an Schienenwegen	
Umsetzungszeitraum S (sofort) in 2022 bis M (mittelfristig) bis 2028	Investitionen/ Fremdleistungen in € "gering" (< € 0,5 Mio.) bis "mittel" (< € 5 Mio.) – je nach eigenen Leistungen -	Personalbedarf [PM] "gering" (< 3 PM) bis "hoch" (< 25 PM) – je nach eigenen Leistungen -

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Tieferlegung der Führung der Bahntrasse des Projekts Fulda-Gerstungen der DB Netz AG in der Führung der Variante „pink“ im Rahmen der Errichtung der ICE-Schnellfahrstrecke über den Bahnhof Bad Hersfeld in Trog- bzw. Tunnelbauweise zur Reduzierung der Emissionen und der Trennwirkung der Bahntrasse auf das Stadtgebiet von Bad Hersfeld möglichst auf null. In diesem Zusammenhang sollen nach Möglichkeit auch die Gleise der Bestandsstrecken in derselben Art tiefergelegt werden.

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Mit der Trog- bzw. Tunnelbauweise soll eine Reduzierung bzw. vollständige Entlastung des Stadtgebietes

- vom seit 1866 bestehenden Schienenlärm,
- von der Trennwirkung der Bahntrasse durch Bad Hersfeld (Zerschneidung des Stadtgebietes westlich und östlich der Gleise),
- von sonstigen Beeinträchtigungen der Führung der Bahntrasse durch das Stadtgebiet

erreicht werden. Die Ausführung soll gemäß Alternative 3 des Argumentationspapiers zum Lärmschutz im Zuge des Ausbaus der ICE-Strecke Fulda - Gerstungen des Magistrats der Kreisstadt Bad Hersfeld (Lärmschutzkonzept) vom 20.05.2021 (einstimmig von der STVV beschlossenen) umgesetzt werden. Diese Maßnahme wurde dazu sowohl im Beteiligungsprozess wie auch vom Lärmschutzbeirat zur Aufnahme in den Masterplan Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld gefordert. Die Umsetzung soll im Rahmen der Herstellung der ICE-Schnellfahrtrasse des Projekts Fulda-Gerstungen der DB-Netze mit Halt am Bahnhof Bad Hersfeld mit Führung gemäß Vorzugsvariante „pink“ (Trassenführung war der einstimmig von der STVV beschlossene Vorschlag der Stadt Bad Hersfeld) erfolgen. Damit verbunden würde dann auch die Tieferlegung der Bahnsteige des Bahnhofs Bad Hersfeld notwendig bzw. sinnvoll. Damit kann auch der Regional- und Güterverkehr in derselben Form tiefergelegt durch Bad Hersfeld geführt werden.

Die Vorzugsvariante „pink“ des Projekts Fulda-Gerstungen der DB Netz AG über den Bahnhof Bad Hersfeld wird gemäß den Dokumentationen und Simulationen der DB Netz weitgehend im Tunnel (28 km Tunnelführungen von ca. 41 km Gesamtstrecke, 2 km Brücken und 11 km freie Strecke) errichtet und käme lediglich zur Durchfahrt durch das Stadtgebiet von Bad Hersfeld an die Oberfläche. Die erforderlichen Maschinen beispielsweise für eine Tunnelführung (Tunnelbohr- und -baumaschinen, Schildvortriebmaschinen) mit der entsprechenden Logistik für die Ver- und Entsorgung wären demnach ohnehin vor Ort. Somit entfallen erwartungsgemäß wesentliche Fixkosten. Tunnelbauwerke gehören zum Standardrepertoire der deutschen und der weltweiten Bauindustrie. Neben dem Bohren von Tunneln ist auch die kostengünstigere offene Bauweise für die Trog- oder Tunnelerrichtung durch Bad Hersfeld möglich.

Die mit weitem Abstand von € 600 Mio. Mehrkosten zweitplatzierte Variante „türkis“ wäre gemäß den bekannten Dokumentationen und Simulationen der DB Netz bei identischer Streckenlänge von 41 km sogar noch weitgehender im Tunnel geführt worden (Tunnel 32 km, 2 km Brücken, 7 km freie Strecke) und wäre lediglich zur Ein- und Ausfahrt in einen ICE-Halt in Unterhaun an die Oberfläche gekommen. Der Bahnhof für einen ICE-Halt in hätte gemäß DB Netz lediglich am Schnittpunkt mit der Bestandsstrecke zur Anbindung des Regionalverkehrs liegen können, allerdings hätte die Trasse „türkis“ gemäß Kartenmaterial der DB Netz an dieser Stelle über eine Brücke über die Bestandsstrecke hinweggeführt. Die Konstruktion eines entsprechenden Bahnhofs hätte damit erwartungsgemäß die Gesamtkosten der Variante „türkis“ noch deutlich erhöht. Dazu hat die Führung über den Bahnhof Bad Hersfeld gemäß DB Netz ohnehin ein mit ein um ca. 40 Prozent deutlich höheres Reisendenpotenzial als die Variante „türkis“ (1.650 zu 1.190 pro Tag). Die anderen untersuchten Varianten violett und orange wurden bereits aufgrund verfehlter Fahrzeitvorgabe aus dem Deutschland-Takt nicht weiterverfolgt.

Die Variante „pink“ wäre somit erwartungsgemäß auch bei eventuellen Mehrkosten durch eine Führung durch Bad Hersfeld in Trog- bzw. Tunnelbauweise kostengünstiger. Der Lärmschutzbeirat der Kreisstadt Bad Hersfeld wird eine parlamentarische Befassung des Bundestages initiieren, um Zusagen für eventuelle Mehrkosten zu erhalten. Da das Projekt Fulda-Gerstungen in der bestehenden Variante „pink“ bereits zum Zeitpunkt der Entscheidung im März 2022 mit Kosten von ca. vier Milliarden Euro kalkuliert wurde, sind entstehende Mehrkosten durch eine Tieferlegung der Bahntrasse durch Bad Hersfeld erwartungsgemäß kein entscheidender Kostentreiber. Auch da entsprechende Baustellen ohnehin einzurichten sind bzw. sich Maschinen und Material ohnehin vor Ort befinden würden.

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Da es sich beim Projekt Fulda-Gerstungen um ein Jahrhundert-Projekt handelt, würde eine oberirdische Umsetzung der Variante „pink“ erwartungsgemäß eine Zementierung der Zerschneidung von Bad Hersfeld entlang der Trassenführung in zwei Stadthälften mit Wirkung zumindest für das kommende Jahrhundert bedeuten. Dazu würde das Stadtgebiet mit der Umsetzung noch deutlich stärker als bisher getrennt werden, da bei oberirdischem Bau erwartungsgemäß mindestens ca. 6 m hohe Lärmschutzwände durch das gesamte Stadtgebiet errichtet werden würden (Höhe der früheren Berliner Mauer: 4,2 m, Höhe des vorgesehenen Grenzzauns USA zu Mexiko bei El Paso: 5,5 m).

Mit einer Tieferlegung der Bahntrassen durch Bad Hersfeld sollen neben so weit wie möglichem Lärmschutz Zentrums- und Siedlungsflächen im Bereich der Bahntrasse und ein Zusammenwachsen der bisher getrennten Stadthälften gewonnen werden. Damit verbunden wäre eine Steigerung der Attraktivität der Kreisstadt, insbesondere durch die Erschließung stadtplanerischer Potenziale für attraktive Lösungen im innerstädtischen Bereich. Ebenso sollen die Voraussetzungen für einen „Fulda-Effekt“ gemäß dem Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte der DB Netz AG,

Gerd-Dietrich Bolte¹⁸² bzw. „Montabaur-Effekt“ der Einbeziehung in das erweiterte Rhein-Main-Gebiet (Fahrzeit < 1 Stunde nach FFM Hbf.) bzw. Schnittpunkt zusammenwachsender Metropolregionen FrankfurtRheinMain und Mitteldeutschland geschaffen werden.

Bei einer Tunnelführung würde die Hochbrücke Peterstor in der heutigen Form und Höhe unter Umständen vollständig obsolet werden (Führung der Frankfurter Straße ebenerdig). Im Fall einer Führung im Trog (tiefergelegt) würde je nach Tiefe zumindest eine deutlich flachere und möglicherweise auch weniger breite Brückenführung über die Bahntrasse möglich werden. Wenn die Verkehrsmengen auf der Frankfurter Straße beispielsweise durch eine Umgehungsstraße der B324 um Bad Hersfeld herum ausreichend reduziert werden könnten, wäre auch eine schmalere Führung (z.B. zwei statt vier Spuren) über die tiefergelegten Bahngleise denkbar. Dazu wäre dann die auch in den sechziger Jahren errichtete Unterführung für den Fuß- und Radverkehr entlang der Hochbrücke nicht mehr erforderlich. Der Zustand dieser Unterführung wurde von der DEGES im Rahmen der Untersuchungen zum Planfeststellungsantrag der Hochbrücke Peterstor nicht geprüft.

Aufgrund des besonderen zeitlichen Zusammentreffens der erforderlichen Baumaßnahmen für die ICE-Schnellfahrstrecke im Projekt Fulda-Gerstungen über den Bahnhof von Bad Hersfeld mit dem Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor eben über die Bahngleise im unmittelbaren Umfeld auch des Bahnhofs ergibt sich eine Jahrhundertchance für die Schaffung und Finanzierung einer Gesamtlösung des 21. Jahrhunderts und ein technisches Leuchtturmprojekt deutscher Ingenieurskunst. Die Errichtung einer stadtgerechten und die Bahn des 21. Jahrhunderts repräsentierenden Gesamtlösung als Kreuzungslösung für Bundesstraßen mit Bahnstrecken im Stadtgebiet hätte einen weltweit strahlenden und präsentierbaren Charakter. Daher sollte für erforderliche Maßnahmen auch ein Förderantrag über ein passendes Förderprogramm erwogen werden.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheiden somit von vorneherein aus.

Abhängigkeit von ext. Institutionen:

"hoch" bis „sehr hoch“

- Parlamentarische Befassung des Deutschen Bundestags.
- Abstimmung mit dem BMDV als Aufgabenträger für das Schienennetz und die Bundesfernstraßen.
- Abstimmung mit der DB Netz AG für das Projekt Fulda-Gerstungen.
- Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Kassel bzw. darüber dem HLNUG zur Prüfung des Heilquellenschutzes.
- Abstimmung mit dem hessischen Verkehrsministerium,
- Abstimmung mit der DEGES.
- Eventuell Identifizierung und Antragstellung passende Förderprogramme.

Fristigkeit/ Bindungszeitraum:

- S (sofort) in 2022 bis K (kurzfristig) in 2023 zur Initiierung bzw. Überzeugung des Deutschen Bundestags und aller anderen Beteiligten, in der Umsetzung ist die Bindungswirkung bis L (langfristig) über 2029 hinaus möglich. Bewertet wurde hier nur die initiale Phase.
- Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren.

¹⁸² Vgl. „[Schnellbahnstrecke Fulda-Gerstungen soll über Bad Hersfeld führen - 28 Kilometer Tunnel](#)“, Nadine Meier-Maaz, Hessische/Niedersächsische Allgemeine (HNA) vom 11.03.2022 (aktualisiert: 12.03.2022), abgerufen am 16.9.2022.

Erwartete Auswirkungen:

Prüfung der Tieferlegung der Bahntrasse durch Bad Hersfeld im Rahmen des Projekts Fulda-Gerstungen, am besten in Verbindung mit einer Alternative zum von der DEGES vorgesehenen Projekt des Ersatzneubaus der Hochbrücke Peterstor in Form einer möglichst ebenerdig und schmaleren Straßenführung über eine tiefergelegte Bahntrasse.

Die verbundenen Kosten und die Machbarkeit sind zu prüfen. Dazu sind Gutachten zur Bauweise (u.a. betreffend Tieferlegung durch das Stadtgebiet, Wasserschutz und Hochwasserschutz, Heilquellenschutz etc.) zu erstellen. Das Regierungspräsidium Kassel, Abteilung III Umweltschutz, 31.2 Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Altlasten, Bodenschutz mit Sitz in Bad Hersfeld hat in Person von Frau Kaemling bereits mitgeteilt, dass es eines Antrages zur Prüfung von tieferem Aushub bzw. tieferen Bauwerken aus Gründen des Heilquellenschutzes bedarf. Das Regierungspräsidium Kassel würde über das HLNUNG dann ein entsprechendes Gutachten erstellen und könne auf Grundlage der Ergebnisse nach eigenem Ermessen entscheiden. Die Kosten sollten grundsätzlich über das Projekt Fulda-Gerstungen bzw. über die vorgesehene parlamentarische Befassung getragen werden, dazu sollte die Beantragung von Fördermitteln aufgrund der hohen Bedeutung des Vorhabens bzw. der Pilot- und Nachahmungsfaktor im ländlichen Raum über ein passendes Förderprogramm geprüft werden.

Mit der Tieferlegung der Bahntrasse durch Bad Hersfeld fällt erwartungsgemäß die Notwendigkeit für einen Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor der B324 weg, die ursprünglich vor allem für die Überwindung der Bahngleise mit Elektrifizierung und des früheren beschränkten Bahnübergangs ist. Die dafür dann nicht benötigten Mittel von ca. € 45 Mio. gemäß Aussagen der DEGES sollen auch auf Vorschlag des Lärmschutzbeirates von Bad Hersfeld für die Tieferlegung der Bahnstrecke umgewidmet werden. Die Kosten beider Projekte obliegen als Baulastträger jeweils dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), den zuständigen Stellen des Ministeriums sollte daher zeitnah ein Anforderungskatalog aus der Sicht von Bad Hersfeld zukommen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoss wären die Auswirkungen unmittelbar zwar als gering einzustufen, da die Bahn ohnehin lokal emissionsfrei fährt. Über die zunehmende Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an das Stadtbild sowie die Reorganisation des öffentlichen Verkehrsraumes kann es allerdings zeitnah zu deutlich höheren Auswirkungen durch die Reduktion von Fahrten mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor kommen (Beitrag zur Mobilitäts- und Verkehrswende). Für den Verkehrssektor in Bad Hersfeld können sich nach und nach auch hohe Reduktionen ergeben. Insbesondere kann es durch einen positiven Beispieleffekt eine umgesetzte Gesamtlösung aus tiefergelegter Bahnstrecke und nicht mehr erforderlicher Brücke auch andernorts zu vergleichbaren Projekten mit einer verbundenen deutlich höheren Akzeptanz der Bahn kommen.

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: Verkehr

Maßnahmenbündel: Reduzierung der Verkehrsauswirkungen

Maßnahmen-Nr.: M-11-6 und M-11-7	Bezeichnung der Maßnahme: Reduzierung von Durchfahrtsverkehren und Umgehungsstraße der B324	
Umsetzungszeitraum S (sofort) in 2022 bis K (kurzfristig) bis 2023	Investitionen/ Fremdleistungen in € "gering" (< € 0,5 Mio.) bis "mittel" (< € 5 Mio.) – je nach eigenen Leistungen -	Personalbedarf [PM] "gering" (< 3 PM) bis "hoch" (< 25 PM) – je nach eigenen Leistungen -

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Grundsätzliche Prüfung alternativer Verkehrsführungen für bisherige Führungen von Durchfahrtsverkehren, in erster Linie betreffend den Fern- und Schwerverkehr insbesondere im Bereich der Kernstadt bzw. an oder in der mittelalterlichen Innenstadt. Vor allem Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse zur Errichtung einer Umgehungsstraße der B324 um das Gebiet der Kernstadt bzw. auch am Stadtgebiet insgesamt herum. Vorbereitung der Aufnahmen in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Das Stadtgebiet von Bad Hersfeld wird durchzogen bzw. liegt an wesentlichen Bundesfernstraßen, die je nach Verkehrs- oder auch Wetterlage große bis sehr große Verkehrsmengen in und über das Stadtgebiet führen. Insbesondere auch Fern- und Schwerverkehre. Insbesondere im Bereich der Kernstadt bzw. an oder in der mittelalterlichen Innenstadt aber auch den Stadtteilen bedarf es daher alternative Verkehrsführungen vor allem für den Durchgangsverkehr. Dazu sollten auch die Auswirkungen früherer Verlegungen der Verkehrsführungen (insbesondere betreffend B27, B62 sowie B324) untersucht und optimierte Lösungen gesucht werden. Dafür sollte die jeweilige Machbarkeit geprüft, Alternativen- bzw. Variantenvergleich durchgeführt sowie Nutzen-Kosten-Analysen bzw. auch Kostenkalkulation erstellt werden. Dazu bedarf es auch der Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Osthessen, Hessen Mobil sowie weiteren relevanten Behörden und Institutionen.

Insbesondere ist die Errichtung einer Umgehungsstraße der B324 um das Gebiet der Kernstadt bzw. auch am Stadtgebiet insgesamt herum weitergehend zu prüfen und voranzutreiben.

Um die Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorzubereiten ist es erforderlich unmittelbar die Prüfung der Machbarkeit, den weitergehenden Alternativen- bzw. Variantenvergleichs sowie Kostenkalkulationen und eine Nutzen-Kosten-Analyse voranzutreiben bzw. vorzubereiten. Dazu bedarf es der engen Abstimmung beispielsweise mit dem Polizeipräsidium

Osthessen, Hessen Mobil sowie weiteren relevanten Behörden und Institutionen. Dies auch um zu ermitteln, welche Aufgaben von Dritten und welche direkt von der Kreisstadt Bad Hersfeld bzw. beauftragten Dienstleistern übernommen werden müssten.

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Potenzielle Führungen für die Umgehungsstraße der B324 wurden bereits identifiziert. Bisher verläuft die Führung zwischen den Aus- bzw. Auffahrten an der A4 und A7 von der Abfahrt Bad Hersfeld an der A4 über die B27 und die LOMO- bzw. Picasso-Kreuzung auf die B324 über die Hochbrücke Peterstor, den Schillerplatz bzw. den östlichen Stadtring und die Wehneberger Straße zur Homberger Straße in Richtung der Auffahrt Bad Hersfeld-West an der A7:

Eine Option könnte dann der neue Verlauf ab der LOMO- oder Picasso-Kreuzung über die B27 nach Norden sein, im Verlauf der B27 würde dann ein Abzweig in eine Tunnelführung mit Generallrichtung Neuenstein auf die bisherige B324 erfolgen (Führung z.B. nördlich von Heenes). Auch Hessen Mobil geht von der Erfordernis auch umfassender Tunnelbauwerke für eine Umgehungsstraße der B324 aus. Die mögliche Führung stellt sich wie folgt dar:

- Führung von der A4/ Anschlussstelle „Bad Hersfeld“ über eine veränderte LOMO-Kreuzung (Baujahr Brückenteile 1977/ 1979) über die Fulda direkt geradeaus nach Norden auf die B27 hinter der Picasso-Kreuzung bzw. entlang der Fuldaauen mit einer späteren Einfädelung auf die heutige Führung der B27.
- Dann könnte von der B27 ein Abzweig in ein Tunnelbauwerk entstehen, beispielsweise über „Im Zellersgrund“.
- Für die Zufahrt zur Kernstadt würde an der veränderten LOMO-Kreuzung dann ein Abzweig nach links entstehen, der weiter über die Frankfurter Straße zur Kernstadt führt (von der Autobahn kommend).
- Damit wird der Durchgangsverkehr, insbesondere der Fern- und Schwerverkehr sowie der Umleitungsverkehr von den Bundesfernstraßen an der Kernstadt vorbeigeführt und es fließt nur noch der direkte Quell- und Zielverkehr in Richtung Stadt.

Alternativ zur Führung über „Im Zellersgrund“ wäre weiter nördlich eine Führung über die Landstraße L3254 „Im Besengrund“ zwischen den Ludwigsauer Ortsteilen Rohrbach und Reilos der Gemeinde Ludwigsau und dann in einen Tunnel denkbar. Da dies von Seiten der Gemeinde Ludwigsau erwartungsgemäß eher nicht präferiert werden würde, könnte eine Kombination mit einer Verlegung der B 27 und der Regionalbahntrasse inklusive Haltepunkt bei Friedlos nach Osten zur Erfüllung der Lärmschutz- und Verkehrsreduzierungsanforderungen in Friedlos (Ortsumgehung Friedlos) als Kompromiss geprüft werden. Die Herstellung der erforderlichen Tunnelbauwerken für die Führung der verlegten Bahntrasse sowie auch der B 27 könnte Anfangs zusammen mit den erforderlichen Tunnelbauwerken der neuen ICE-Schnellfahrtrasse im Projekt Fulda-Gerstungen geführt werden und dann in einen Tunnel in Richtung Bebra/ Rotenburg (Regionalbahn) abzweigen.

Eine alternative Option ohne Tunnelbauwerke könnte ein Abzweig von der B27 auf der Höhe „Beckersgraben“ mit Errichtung einer oberirdischen Straßenführung für die Umgehungsstraße der 324 bis vor oder hinter Allmershausen und dann Weiterführung im bisherigen Verlauf der B324 in Richtung Neuenstein/ „Bad Hersfeld-West“ an der A 7 sein.

Durch Building Information Modelling (BIM) sowie Fortschritte in der Bautechnik insgesamt werden beispielsweise noch vor 10 Jahren als zu aufwendig geltende Tunnelbauten oder Straßenführungen in schwierigem bzw. abschüssigem/ steilem Gelände heute umsetzbar. Die Kontaktaufnahme zu spezialisierten Unternehmen sollte daher möglichst umgehend erfolgen.

Eine innovative Gestaltung auch als Pilotprojekt im ländlichen Raum dürfte auch wegen der hohen Verlagerungseffekte des Durchgangsverkehrs aus dem Gebiet der Kernstadt und damit die Verbesserung der Lebensqualität gute Aussichten auf die Aufnahme in ein passendes Förderprogramm haben. Eine entsprechende Antragstellung bei einem bestehenden Förderprogramm oder auch die spezielle Förderung über das Land oder den Bund sollten daher aktiv geprüft werden. Während die Errichtung der neuen Führung der Bundesfernstraße ohnehin dem BMDV als Bau-träger zuzuordnen ist, würde die Vergabe entsprechender Leistungen erwartungsgemäß über das hessische Verkehrsministerium als Zuständige für Bundesstraßen auf der Landesebene erfolgen. Für die zuvor skizzierten Vorarbeiten sollten aber Förderungen geprüft werden, auch da Hessen Mobil bereits fehlende Kapazitäten beispielsweise für die Durchführung von Machbarkeitsstudien mitgeteilt hat.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich die Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheiden somit von vorneherein aus.

Abhängigkeit von ext. Institutionen:
„hoch“

- Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Osthessen, Hessen Mobil sowie weiteren relevanten Behörden und Institutionen
- Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
- Abstimmung mit dem BMDV als Aufgabenträger für die Bundesfernstraßen bzw. dem hessischen Verkehrsministerium
- Eventuell Identifizierung und Antragstellung passende Förderprogramme.

Fristigkeit/ Bindungszeitraum:

- S (sofort) in 2022 bis K (kurzfristig) in 2023 zur Initiierung aller anderen Beteiligten sowie die rechtzeitige Vorbereitung der Aufnahme in den neunten BVWP, in der Umsetzung ist die Bindungswirkung bis L (langfristig) über 2029 hinaus möglich. Bewertet wurde hier nur die initiale Phase.
- Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren.

Erwartete Auswirkungen:

Vorliegen alternativer Verkehrsführungen für bisherige Führungen von Durchfahrtsverkehren, in erster Linie betreffend den Fern- und Schwerverkehr insbesondere im Bereich der Kernstadt bzw. an oder in der mittelalterlichen Innenstadt. Vor allem abgeschlossene Vorbereitung für eine Umgehungsstraße der B324 um das Gebiet der Kernstadt bzw. auch am Stadtgebiet insgesamt herum für die Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Im weiteren Verlauf Umsetzung der Umgehungsstraße der B324.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoß wären die Auswirkungen unmittelbar zwar als gering einzustufen, da die zuerst anstehenden Planungen und Vorbereitungen keine direkten Auswirkungen haben können. Über die zunehmende Anpassung der Verkehrsinfrastruktur mit den Umgehungsstraßen würden insbesondere der lokale NO₂- Ausstoß im Stadtgebiet deutlich reduziert werden (sehr hohe Wirkung). So werden auch zusätzliche Emissionen durch das wiederholte Anfahren des Durchgangsverkehrs vermieden. Für den Verkehrssektor in Bad Hersfeld können sich nach und nach auch hohe Reduktionen ergeben.

Maßnahmensteckbrief „HEF-Mobil“ – Masterplan Mobilität und Verkehr

Maßnahmenschwerpunkt: Verkehr

Maßnahmenbündel: Reduzierung der Verkehrsauswirkungen

Maßnahmen-Nr.: M-11-4	Bezeichnung der Maßnahme: Erstellung übergreifendes Verkehrskonzept	
Umsetzungszeitraum S (sofort) in 2022 bis K (kurzfristig) bis 2023	Investitionen/ Fremdleistungen in € "gering" (< € 0,5 Mio.)	Personalbedarf [PM] "gering" (< 3 PM) bis "mittel" (< 10 PM)

Beschreibung der Maßnahme:

Zielsetzung:

Erstellung eines übergreifenden, großräumigen Verkehrskonzepts auf der Grundlage des Verkehrskonzepts zum Hessentag 2019 im Sinne einer Machbarkeitsstudie. Aufnahme relevanter Projekte in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:

Für die Kreisstadt Bad Hersfeld liegt noch kein dauerhaftes großräumiges Verkehrskonzept vor. Für den Hessentag 2019 wurde ein solches Konzept temporär und unter großräumiger Umleitung insbesondere des Durchgangsverkehrs zur Substitution der gesperrten Durchfahrt durch die Kernstadt erarbeitet. Die Ergebnisse der Verkehrsverlagerungen bzw. der Gewinn der Kernstadt auch über die Fußgängerzone der Innenstadt hinaus für Begegnungen der Bevölkerung mit den Besuchern wurde als Gewinn empfunden. Auf dieser Grundlage soll daher ein die grundsätzliche Verkehrskonzeption für den Großraum Bad Hersfeld weitergedacht und als Zielbild der zukünftigen Verkehrsführung in und um die Kreisstadt formuliert werden.

Parallel bzw. ergänzend dazu soll ein separates Baustellenkonzept für die Dauer des Umbaus wesentlicher Teile der Verkehrsinfrastruktur in Bad Hersfeld (beispielsweise Hochbrücke Peterstor bzw. potenziell die Fulda-Brücke der Berliner Straße, des Wever-Geländes bzw. der Antonien-gasse, des Klinikums, des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen etc.) erarbeitet werden, dass auch die großräumige Vorbeiführung des Durchgangsverkehrs bzw. vor allem des Fern- und Schwerverkehrs am Stadtgebiet von Bad Hersfeld abbildet.

Ergebnisverwertung/ Nutzen:

Großräumige Vorbeiführung des Durchgangsverkehrs am Stadtgebiet von Bad Hersfeld (vor allem des Fern- und Schwerverkehr). Aufnahme damit zusammenhängender relevanter Projekte in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Da das Verkehrskonzept eine hohe Relevanz für die Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch das Stadtgebiet von Bad Hersfeld hat und somit einen Beitrag zur Verkehrs- und Mobilitätswende leisten soll ist die Antragstellung für ein geeignetes Förderprogramm zu prüfen.

Für die Umsetzung gilt grundsätzlich Einhaltung der Anforderungen der gesellschaftlichen Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts zur nachhaltigen Entwicklung sowie insbesondere des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stand von Wissenschaft und Technik. Nicht mehr zeitgemäße bzw. dem nicht entsprechende Lösungen bzw. Umsetzungen scheidet somit von vorneherein aus.

Abhängigkeit von ext. Institutionen:

„keine“, zumindest für die Konzeptionsphase.

- Abstimmung mit Hessen Mobil bzw. dem hessischen Verkehrsministerium.
- Abstimmung mit dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg.
- Abstimmung mit der Polizeidirektion Osthessen.
- Abstimmung mit den Rettungsdiensten sowie der Feuerwehr.
- Stellung eines Förderantrags.

Fristigkeit/ Bindungszeitraum:

- S (sofort) in 2022 bis K (kurzfristig) in 2023.
- Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren.

Erwartete Auswirkungen:

Vorlage eines großräumigen Verkehrskonzepts auf der Grundlage des Verkehrskonzepts zum Hessentag 2019 im Sinne einer Machbarkeitsstudie. Aufnahme relevanter Projekte in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den lokalen NO₂ und CO₂-Ausstoß wären die Auswirkungen unmittelbar zwar als gering einzustufen, da die zuerst anstehende Konzeptionsphase und Vorbereitungen keine direkten Auswirkungen haben können. Über die zunehmende Verlagerung vor allem des Durchgangsverkehrs aus dem Stadtgebiet würde insbesondere der lokale NO₂- Ausstoß im Stadtgebiet deutlich reduziert werden (sehr hohe Wirkung). Für den Verkehrssektor in Bad Hersfeld können sich nach und nach auch hohe Reduktionen ergeben.

B. Analyse der historischen Verkehrsplanungen zur Hochbrücke Peterstor

Aussagen aus dem Generalverkehrsplan (GVP) Bad Hersfeld 1961/ 62

(Dr.-Ing. Schubert, Hannover aus Juni 1962):

- Die Lage der Fernverkehrsverbindungen (Bundesstraßen und Bundesautobahnen) ist durch die **topografischen Verhältnisse** von Bad Hersfeld bedingt und nicht anders denkbar, wenn **sehr starke Steigungen und scharfe Kurven bei der Neuanlage** vermieden werden sollen (S. 3).
- Insbesondere eine Verlegung der Fernverkehrsstraßen im erweiterten Raum von Fulda ist **ohne Schwierigkeiten nicht möglich** (S. 29).
- Die topografischen und baulichen **Gegebenheiten erschweren eine verkehrsgerechte Führung der Verkehrsströme**. Durchgangs- wie Quell- und Zielverkehre werden von den Stadtgrenzen zum Stadtzentrum sternförmig zusammengeführt, die Folge sei eine Verknotung der noch um die Binnenverkehre ergänzten Verkehrsströme im Stadtkern. **Es muss nach einer Verkehrsentflechtung gesucht werden, die den Durchgangsverkehr und Teile des Quell- und Zielverkehrs aus der Innenstadt herauslöst** (S. 33).
- Im vorhergehenden Gutachten zur Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs am Peterstor (Dr.-Ing. Schubert, Hannover vom 8.4.1961) ist darauf hingewiesen worden, dass die **Lage und Ausbildung der Überführung der Bahn im Bereich des Peterstores das künftige Verkehrsbild stark beeinflussen wird** (S. 33).
- **In diesem früheren Gutachten aus 1961 ist ein Schemaplan mit der künftigen Führung der Hauptverkehrsstraßen in Bad Hersfeld erarbeitet worden**. Auf diese Ergebnisse wurde im GVP 1961/ 62 zurückgegriffen (S. 2).
- Neben der **Beseitigung der schienengebundenen Kreuzung** müsse die **Führung der Verkehrsströme an diesem Anschlusspunkt** berücksichtigt werden, und zwar auf der Grundlage des Ausbaus des **leistungsfähigen Stadtrings und entsprechender Umgehungsstraßen** (S. 36).
- Wichtigster Bestandteil des künftigen Hauptverkehrsstraßennetzes ist der **vierspurig auszubauende innerstädtische Entlastungsring mit seinem Anschlussbauwerk am Peterstor** (S. 40).
- Für eine **Vermeidung von Umwegen über den Bereich des Bahnhofs, der Entlastung der historischen Innenstadt** sowie aus städtebaulichen Gründen (**Verkehrsvermeidung auf engen städtischen Straßen**) sollen zu Lasten der Grünanlagen des Schillerplatzes durch die erforderliche Trassenführung in Mitleidenschaft gezogen werden (S. 41).
- Auf Grundlage der im vorhergehenden Gutachten zur Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs am Peterstor (Dr.-Ing. Schubert, Hannover vom 8.4.1961) vorgeschlagenen Lösung wurde vom **Hessischen Landesamt für Straßenbau** ein endgültiger **Lösungsvorschlag zur Überführung der Bahn ausgearbeitet**, der in Kürze verwirklicht werden soll. Von dort müssten die Verkehrsströme auf das Ringstraßensystem geleitet werden (S. 42).
- Nach Ausbau des innerstädtischen Ringes soll die **B324** über die Wehneberger Straße, die Dippelstraße und die Reichsstraße zur Frankfurter Straße und somit **zur Überführung über die Bahn geführt werden** (S. 46).

- Gemäß Ergebnissen der **Verkehrserhebung vom 8.10.1959** wurde der beschränkte Bahnübergang in beiden Fahrtrichtungen mit **9.328 Kfz./ 24 Std.** belastet, gemäß der Ergebnisse der **Verkehrserhebung vom 28.9.1961** mit **rund 12.000Kfz./ 24 Std.** (S. 22).

Rückschlüsse aus den Inhalten des GVP 1961/ 62:

- Die **Variante der späteren Hochbrücke** (mit der Gesamtstruktur des Stadtrings und den Zubringerstraßen) **stand demnach bereits mit dem vorhergehenden Gutachten von Dr.-Ing. Schubert, Hannover vom 8.4.1961** zur Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs am Peterstor fest.
- Der **GVP 1961/ 62** wurde inhaltlich **gezielt auf den Schemaplan** der künftigen Führung der Hauptverkehrsstraßen in Bad Hersfeld **gemäß dem früheren Gutachten aus 1961 ausgerichtet**. Siehe dazu die nachstehende Abbildung des geplanten Hauptverkehrsstraßennetz aus dem GVP 1961/ 62.
- Damit war **vor über sechzig Jahren die Entscheidung für die Bad Hersfeld heute dominierende Struktur bereits gefallen**. Auf der Grundlage eines einzelnen Planers aus Hannover, der von dort von der **Ausrichtung auf das Leitbild der „autogerechten Stadt“** stark geprägt war (siehe dazu exemplarisch auch den Beitrag [„Rudolf Hillebrecht und der autogerechte Wiederaufbau Hannovers nach 1945“](#)¹⁸³). Vor allem in den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg war es oberstes Ziel der Stadtplanung, die **Verkehrsinfrastruktur optimal auf den Individualstraßenverkehr auszurichten**. Die gesamte **Infrastruktur der Kernstadt von Bad Hersfeld wurde darauf ausgerichtet**.
- Dabei war die **Variante einer Brücke über die Bahnstrecke die alleinige Ausgangsbasis**, was einer **Vorfestlegung ohne ausreichende Prüfung von Alternativen** entsprechen würde.
- Daraus entstand der **Zwangspunkt der heutigen Hochbrücke Peterstor** mit dem Verlauf der B324, wodurch die **Entwicklung des gesamten Stadtrings** insbesondere mit der B324 zur **breiten Straßenschneise um die historische Innenstadt** von Bad Hersfeld vorgegeben war. Insbesondere zur Durchleitung hoher Verkehrsmengen.
- Die **anderen Elemente der Verkehrsinfrastruktur von Bad Hersfeld** inklusive des Stadtrings **wurden demnach auf die kreuzungsfrei auf den Stadtring zu führende Hochbrücke als zentrales Bauwerk für die Verkehrsführung** über die Bahngleise als eine Lösungsvariante für den Ersatz des vorherigen beschränkten ebenerdigen Bahnübergangs **ausgerichtet**.
- Die **Hochbrücke Peterstor der B324 hat somit die weitere damit zusammenhängende Infrastruktur auch des Stadtrings determiniert und dominiert dies noch heute**. Ausgehend auf den verkehrsinfrastrukturellen Anforderungen und Leitbildern der fünfziger und sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts. Das betrifft auch den Verlust der zusammenhängenden Grünanlagen des Schillerplatzes.
- Damals für die Führung der Bundesfernstraßen angegebene **„topografische Gründe“ bzw. starken Steigungen und scharfen Kurven oder allgemein „Schwierigkeiten“** bei der **Neuanlage liegen aufgrund des Fortschritts der Bautechnik heute so nicht mehr vor**.

¹⁸³ Vgl. [„Rudolf Hillebrecht und der autogerechte Wiederaufbau Hannovers nach 1945“](#), Paul Zalewski, in: Rita Seidel (Hrsg.): Universität Hannover 1831-2006, Festschrift zum 175-jährigen Bestehen der Universität Hannover. Band 1, Hildesheim 2006, S. 89–102.

- Neben früheren Restriktionen aufgrund der topografischen Verhältnisse wird durch die Entscheidung der DB Netz zur Führung der neuen ICE-Schnellfahrtrasse (Projekt Fulda-Gerstungen) nunmehr auch die Bahntrasse durch Bad Hersfeld baulich berührt.
- Durch ein aufeinander abgestimmtes Kreuzungsbauwerk aus Straßen- und Bahnführung kann das Ersatzbauwerk der Hochbrücke Peterstor der B324 die in den fünfziger und sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts **geschaffenen verkehrsinfrastrukturellen Fakten in eine für die Stadtentwicklung von Bad Hersfeld sinnvolle Lösung überführen.**
- Insbesondere kann dabei eine **Umgehungsstraße der B324 in den Vordergrund** gerückt und somit der Fern- und Schwerverkehr sowie der sonstige relevante Durchgangsverkehr **am Gebiet der Innenstadt vorbeigeführt** werden. Für die verbleibenden Durchgangs- sowie die Quell- und Zielverkehre wären **adäquate Varianten der Dimensionierung des Ersatzbauwerks der Hochbrücke Peterstor zu prüfen.**

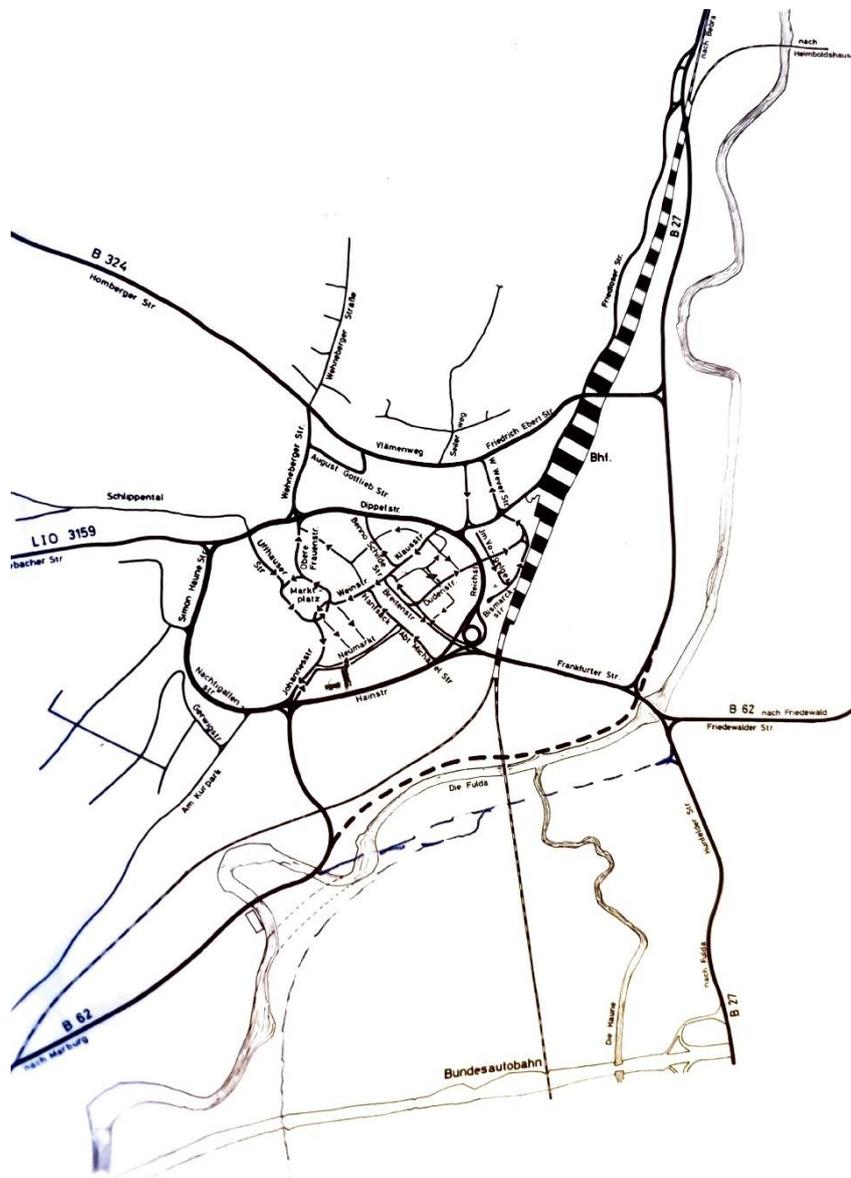


Abbildung: Geplantes Hauptverkehrsstraßennetz aus dem GVP 1961/ 62

Aussagen aus der 1. Fortschreibung des Generalverkehrsplans Bad Hersfeld 1972/ 73

(Dr.-Ing. Schubert, Hannover aus April 1973):

- Durch die Beseitigung des beschränkten Bahnübergangs am Peterstor und die **wegen der erforderlichen Überquerung der Bahnanlagen kreuzungsfreie Ausbildung der am Stadtring liegenden Knotenpunkte** (Verbindungsabschnitte Reichsstraße und Hainstraße) wurde eine der wichtigsten Planungsmaßnahmen des GVP 1961/ 62 umgesetzt (S. 49).
- Das **System des GVP 1961/ 62 bedarf im Rahmen der 1. Fortschreibung des GVP keiner Korrektur. Varianten** seien aufgrund der bisherigen Entwicklung außerhalb des innerstädtischen Bereichs **nicht mehr möglich und aufgrund der vorhandenen Topografie kaum denkbar**. Durch den geplanten innerstädtischen Ring seien Änderungen im Bereich der historischen Innenstadt beliebig möglich, die sich allerdings auf die Belastungen des Rings auswirken würden (S. 50).
- Auf dem innerstädtischen Ring ist die Verbindung von der Reichsstraße über die Dippelstraße bis zum Anschluss Wehneberger Straße möglichst schnell auszubauen, diesem **Ring-system kommt besondere Bedeutung zu** (S. 67).
- Die **absolut stärkste Belastung lag 1972** mit 18.564 Kfz./ 16 Std. **auf dem Straßenzug Peterstor, der Brücke über die Bundesbahnanlagen** (S. 10). 1961 waren dies in diesem Bereich mit beschränktem Bahnübergang 9.630 Kfz./ 16 Std., 1967 14.614 Kfz./ 16 Std. (+ 51,8 %). Von 1961 zu 1972 gab es somit eine Steigerung von + 92,8 %. Dazuzurechnen sind für 1972 aber auch die hergestellte Industriestraße (heutige Berliner Straße) mit 3.220 Kfz./ 16 Std. (S. 13).

Rückschlüsse aus den Inhalten des GVP 1972/ 73:

- In der Überprüfung der eigenen Empfehlungen aus dem GVP 1961/ 62 wird **lediglich ein fehlender Korrekturbedarf festgestellt** und vor allem **deutlich gemacht, dass der Stadtring** für die Aufnahme der über die nunmehr existente Hochbrücke Peterstor durch die Innenstadt von Bad Hersfeld geführten Verkehrsmengen eine besondere Bedeutung zukäme und daher **schnell auszubauen sei**.
- Es wurde somit lediglich die **Schneisenwirkung des Stadtrings vorangetrieben**, weiterhin rein im Sinne einer Führung des Individualverkehrs durch die Innenstadt. Siehe dazu auch die nachstehende Abbildung zum geplanten Hauptverkehrsstraßennetz aus dem GVP 1972/ 73.
- **Optionale Entwicklungsansätze für Neuüberlegungen oder Überprüfungen wurden** durch den Hinweis auf nunmehr nicht mehr mögliche und aufgrund der vorhandenen Topografie kaum denkbare Varianten bzw. Alternativen **regelrecht weggewischt**.
- Die erfolgten **Entwicklungen außerhalb des innerstädtischen Bereichs** (Hochbrücke, Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur darauf etc.) **werden somit als die zukünftige Entwicklung** der Verkehrsinfrastruktur von Bad Hersfeld **determinierend gesetzt**.
- Dabei wurde sichtlich in Kauf genommen, dass durch das **geschaffene Angebot der kreuzungsfreien und für den Individualverkehr** bzw. insbesondere den Durchgangsverkehr mit Fern- und Schwerverkehr **optimierten Führung über die Hochbrücke und den Stadtring die Verkehrsmengen durch die Bad Hersfelder Innenstadt ständig zunehmen** und somit die Schneisenwirkung des geschaffenen Stadtrings noch erhöhen.
- **Ergänzend wird auf die weiteren Rückschlüsse zum GVP 1961/ 62 verwiesen.**

Aussagen aus der Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bad Hersfeld 1980 (Ingenieursozietät Beck-Gravert-Schneider, Frankfurt am Main, April 1980):

- **Verkehrliche Grundlage der Planungen für die Innenstadt ist ein 1972 durch das Hessische Straßenbauamt Bad Hersfeld auf Grundlage des GVP 1972/ 73 erstelltes Erschließungssystem**, das einen **vierspürigen Ring** um die historische Innenstadt von Bad Hersfeld vorsieht (S. 1).
- Die Innenstadterschließung erfolgt durch die konsequente Betonung der Ringerschließung. **Die Ringstraße dient der Verkehrsverteilung für den Quell- und Zielverkehr und der Verbindung verschiedener Bundes- und Landesstraßen.** Im Zuge der Sanierungsmaßnahme „Stadthaus“ soll eine den Ring schließende Lösung geschaffen worden (S. 1).
- Die 1972 vorgeschlagene **Trassenführung eliminiert den Schillerplatz mit seinem erhaltenswerten Baumbestand** (S. 5).
- Der **vorgeschlagene vierspurige Ausbau der Dippelstraße sprengt in der vorliegenden Form die Maßstäblichkeit der historischen Innenstadt** (S. 5).
- Die **Hainstraße scheint mit vier Fahrspuren überdimensioniert** (S. 5).
- Die **Fußgängerbeziehung Innenstadt – Bahnhof ist unattraktiv** (S. 5).

Rückschlüsse aus den Inhalten der Verkehrsuntersuchung 1980:

- Die **selbstbestätigenden Rückschlüsse zu den Planungen des GVP 1961/ 62 im GVP 1972/ 73** wurden demnach **vom damaligen Hessischen Straßenbauamt Bad Hersfeld als Vorgänger von Hessen Mobil (Eschwege/ Fulda) zur Manifestierung eines vierspürigen Rings als Erschließungssystem herangezogen.**
- Damit kam der **Hochbrücke Peterstor als dominierendem Bauwerk** der Verkehrsinfrastruktur und der Stadtentwicklung von Bad Hersfeld eine immer weitere Bedeutung für die Zu- bzw. Abführung von Verkehrsmengen über das Gebiet der Innenstadt von Bad Hersfeld zu.
- Die **Verantwortung dafür liegt demnach beim damaligen Hessischen Straßenbauamt Bad Hersfeld bzw. heute Hessen Mobil.**
- In der Verkehrsuntersuchung Innenstadt Bad Hersfeld 1980 wird im Kontrast dazu aber klar **als Mängel hervorgehoben**, dass der **vierspürige Ausbau der Dippelstraße** die Maßstäblichkeit der historischen Innenstadt sprengt, die **Hainstraße mit vier Fahrspuren überdimensioniert** scheint und die **Fußgängerbeziehung Innenstadt – Bahnhof** unattraktiv ist. Letzteres **nicht zuletzt durch die Schneisenwirkung des über die Hochbrücke Peterstor gespeisten Stadtrings.**
- Ein **Rückbau des Stadtrings setzt demnach eine geringere Zu- und Abführung von Verkehr über ein Ersatzbauwerk der Hochbrücke Peterstor und die Führung des Durchgangsverkehrs bzw. insbesondere des Fern- und Schwerverkehrs über eine großräumig geprüfte Umgehungsstraße der B324** um das Stadtgebiet von Bad Hersfeld herum voraus.
- **Hessen Mobil hat** im Informationsgespräch mit der Stadt Bad Hersfeld zum Masterplan Mobilität und Verkehr am 21.01.2022 **eine Umgehungsstraße der B324 begrüßt** und dabei darauf hingewiesen, dass eine auch **weitgehende Führung im Tunnel** zu erwarten sei.

Aussagen aus dem Verkehrsrahmenplan MIV Bad Hersfeld 1992

(Planungsbüro Mörner, Darmstadt, 1992):

- Im Kapitel 3.5. Mängelanalyse heißt es als **Analyse zur Hochbrücke der B324** (S. 28):
„Die "Haustür" ist das sogenannter Peterstor (B 324). Dies ist ein monumentales Verkehrsdenkmal aus den frühen 70iger Jahren. Der Eindruck einer Stadtautobahn wird vermittelt. Das Bauwerk ist ein städtebaulicher Schandfleck (Fotos 1 bis 4). Es hat eine hohe Trennwirkung für Fußgänger. Die Wegebeziehungen sind unattraktiv oder gefährlich [...]“.
- Ergänzt wird diese Analyse mit der folgenden Aussage zur Ursache der Konstruktion der Hochbrücke der B324 in den sechziger Jahren (S. 28):
"Die Hochbrücke ist aus konstruktiven Gründen nicht anders ausführbar (Zwangspunkt Gleiskörper DB). Unter der Brücke sind attraktive Querungsmöglichkeiten ff[ü]r Fußgänger zu schaffen."

Rückschlüsse aus den Inhalten des Verkehrsrahmenplans 1992:

- Grundsätzlich wurde das Bauwerk der Hochbrücke der B324 also
 - vom Planungsbüro Mörner aus Darmstadt **bereits vor 30 Jahren als "städtebaulicher Schandfleck" identifiziert. 30 Jahre nachdem eben diese Hochbrücke im GVP 1961/1962 als alternativlos bezeichnet wurde** und z.B. auch ein erstmals bereits 1927 (61 Jahre nach Inbetriebnahme der Bahnstrecke 1866) von der Stadt angestrebte Unterführung unter den Gleisen anstelle des ebenerdigen Bahnübergangs abgelehnt worden ist.
 - **wegen des darunter geführten Gleiskörpers als "nicht anders ausführbar" bezeichnet.** Eine Formulierung die so durchaus als wenig überzeugte Anführung einer erhaltenen Erklärung anmutet.

Die **Hochbrücke war** wegen der bevorstehenden Elektrifizierung der Bahnstrecke u.a. gemäß der einsehbaren Berichterstattung in den sechziger Jahren **die einfache und schnelle Präferenz des Bundesverkehrsministeriums und der Deutschen Bundesbahn.**

Die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung von Bad Hersfeld erfolgte damals erst nachdem der **ursprüngliche Kostenbeitrag** von einem Drittel **zulasten des Landes Hessen und des Bundes auf null reduziert** worden ist und **Alternativen nicht zugelassen oder geprüft** worden sind.

Die Stadt litt damals unter dem starken Verkehr auf der über die Breitenstraße in und durch die Stadt führenden B27 , die am Peterstor mit einem ebenerdigen beschränkten Bahnübergang durch zusätzliche Staupotenziale belastet worden ist. Während der Johannesberg damals noch nicht besiedelt war, fuhren die meisten Arbeitnehmer aus der Richtung des Gebietes der heutigen Kernstadt in Richtung der 1966 eröffneten Niederlassung der Hoechst AG (Faserwerk). Diese **Stausituation hat für die damalige Bevölkerung durchaus traumatische Auswirkungen gehabt und möglicherweise auch den Weg zur Hochbrücke der B324 und deren zumindest Hinnahme gebnet.**

- **aufgrund der topologischen Lage Bad Hersfelds in Verbindung mit dem Stand der Bautechnik in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts errichtet.** Zur damaligen Zeit wäre allerdings auch schon eine Unterführung eine Alternative gewesen.

- zur **Überwindung des Verlaufs der 1866 eröffneten Fernbahnstrecke** (ursprünglicher Streckenabschnitt: Bebra - Fulda) sowie der Strecke Bad Hersfeld - Treysa (bis Oberaula eröffnet am 1. Mai 1906, bis Treysa am 31. Juli 1907, Knüllwaldbahn) **in der vorliegenden Form errichtet.**
- Mit der nunmehr laufenden bzw. **anstehenden Neuplanung der ICE-Schnellfahrstrecke im Abschnitt Fulda-Gerstungen der DB-Netze** ergibt sich die grundsätzliche Situation, dass sich die **Gründe, die zur ursprünglichen Hochbrücke der B324 geführt haben, verändern** können.
- Dergestalt, dass sich **je nach Art der Lage der Führung der Neubaustrecke die seit 1866 die Stadt beeinträchtigenden Auswirkungen** ohne Einschränkung der Funktionalität der Bahnstrecke **aufgehoben werden könnten.** Damit könnte dann auch die Lösung von **bestehenden oder zukünftigen Lärmproblemen gelöst werden.**
- **In der Folge könnte die Hochbrücke der B324 dauerhaft zurück gebaut und durch eine ebenerdige Straßenführung ersetzt werden,** alternativ wäre auch eine deutlich flacher verlaufende Führung der Hochstraße denkbar (siehe vergleichsweise auch die Berliner Straße).
- **Damit könnte auch auf die Unterführung unterhalb der Hochbrücke verzichtet werden,** Fuß- und Radverkehr könnte dann wie vor deren Errichtung wieder ebenerdig geführt werden. Auch die Ergänzung des westlichen Zu- bzw. Abgangs der Unterführung durch eine raumgreifende, hochkomplexe und wenig komfortabel zu nutzende Rampe mit Serpentina gemäß Planungen der DEGES zur Herstellung von Barrierefreiheit wäre damit nicht mehr notwendig. Ebenso wenig der Fahrstuhl auf der östlichen Seite der Bahngleise.
- **Die Aussagen aus dem Mängelkataster des Verkehrsrahmenplans MIV Bad Hersfeld aus dem Jahr 1992** in Zusammenhang mit den Planungen für die ICE-Neubaustrecke **sind damit geeignet,**
 - die bisherigen **Planungen der DEGES** zur Errichtung des nahezu identischen Ersatzbauwerks der bestehende Hochbrücke als **Wartungsmaßnahme auch insgesamt in Frage zu stellen.**

Die DEGES hat diese Planungen in der vorliegenden Form nach eigener Darstellung auch bei der 2. Bürgerinformationsveranstaltung am 31.08.2022 in der Stadthalle Bad Hersfeld insbesondere auf die **Vermeidung einer Kreuzungsvereinbarung mit der DB-Netze** ausgerichtet.

Dazu habe gemäß der öffentlichen Bekanntmachung des Anhörungsverfahrens im Rahmen des **Planfeststellungsverfahrens** die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach dem Gesetz über die **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)** ergeben, dass durch das Vorhaben des Ersatzneubaus des Bauwerks „Hochstraße Peterstor“ **keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten** seien und somit **keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung** bestehe. Als Begründung wurde angeführt, dass der **Eingriff in einem durch Verkehr deutlich vorbelasteten Bereich stattfände** und die **Schutzgüter des UVPG nicht oder nur gering beeinträchtigt werden würden.**

Hierzu ist grundsätzlich anzumerken, dass

- zum Zeitpunkt der Planung des Bestandsbauwerk in den fünfziger bzw. sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts gänzlich **andere Umweltschutzstandards zur Anwendung kamen** und diese nicht auf die heutigen Anforderungen übertragen werden können.
- für die Errichtung des Bestandsbauwerk in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts nahezu der **gesamte seit dem Mittelalter existente Stadtteil**

Neustadt sowie Teile gewerblicher Bauten zurückgebaut werden mussten, um den erforderlichen Platz für das bezogen auf das Stadtbild von Bad Hersfeld weit überdimensionierte Brückenbauwerk zu schaffen. Mit auch **gravierenden Umwelteinwirkungen**.

- das Bestandsbauwerk sich **inmitten des Stadtgebietes von Bad Hersfeld** befindet und somit immer die aktuellen Planungsanforderungen für die Errichtung vergleichbarer Bauwerke im städtischen Umfeld zu beachten sein werden. **Es handelt sich nicht um den Ersatz einer Brücke z.B. einer Autobahn in nicht besiedelten Bereichen.**
- selbst bei Bestandsbauten von Brückenbauwerken an Autobahnen durch 1:1 Ersatzbauwerke bisher **keine Möglichkeit besteht, der Verpflichtung zur Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen zu entgehen.**
- **eine umfassende Abstimmung der Jahrhundertvorhaben des Ersatzneubaus der Hochbrücke und der Bahntrasse mit einer tiefgreifender Variantenprüfung (Alternativenvergleich) durchzuführen**, um die **bestmögliche Kombination** bzw. Kreuzung zu identifizieren.
- **Während beim Bau der Hochbrücke der B324 in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts eine andere konstruktive Lösung nicht möglich gewesen mag, hat sich die Bautechnik seitdem deutlich weiterentwickelt.** Das betrifft sowohl den Bahn- wie den Straßenverkehr, auch bei eventuell schwieriger Situation des Untergrunds sowie dem Schutz von Heilquellen.
- **Das Verfahren der DB Netze AG zum Streckenabschnitt Fulda - Gerstungen sollte mit dem Verfahren zum Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor der B324 synchronisiert werden.** Der Gestaltungsspielraum für eine optimierte Gesamtlösung sollte genutzt werden. Vor allem auch **zusammen mit den Aufgabenträger BMDV für ein die deutsche Ingenieurskunst des 21. Jahrhunderts repräsentierendes Vorzeige- bzw. Leuchtturmprojekt mit internationalem Beispielcharakter auch zur Förderung der Auftragslage der spezialisierten deutschen Ingenieurbüros und Bauunternehmen.**

Ergänzende Zitate zur Ausrichtung des Bestandsbauwerks der „Hochbrücke Peterstor“ am Leitbild der autogerechten Stadt und den damit zusammenhängenden Folgen:

- Bedarf verkehrsgerechter Städte gemäß dem Vorstand des Staatshochbauamtes Kassel 1946: „Wir werden zwangsläufig zu einem Volkswagen kommen. **Die Autobahn, deren Linien jetzt am Stadtrand enden, gehört in die Stadt hinein, so biegsam und kreuzungsfrei, wie sie durch die offene Landschaft führt [...]**“¹⁸⁴.
- Das Versprechen einer automobilen Gesellschaft und die wieder aufkeimende Hoffnung auf den Volkswagen für alle trifft sich mit dem Nimbus Nordamerika. **Immer neue „patterns“ aus dem amerikanischen Lebensstil werden adaptiert. Im Zuge dieser Kulturdiffusion wird ein Aufgeben der gewohnten Stadtbilder immer einfacher**¹⁸⁵.
- Als Fußgänger beispielsweise müssen wir jedoch feststellen, dass die **„autogerechte Stadt“ nur für die Autofahrer, die mit ihren Autos schnell den Stadtraum durchfahren, passend**

¹⁸⁴ zit. in: Hessische Nachrichten Nr. 56/ 57: Reihe „Wir stellen zur Diskussion“ vom 8.6.1946

¹⁸⁵ Vgl. „Die westdeutsche Gesellschaft: Strukturen und Formen“ von Bernhard Schäfers; in: „Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre“ von Axel Schildt; Arnold Sywottek (Hg.), Bonn 1993, S.315

ist. Als Fußgänger hingegen können wir die Straße nur unter Lebensgefahr überqueren. **In einer solchen Umwelt fühlen wir uns ausgesetzt, verloren und fremd**¹⁸⁶.

- Für die Bewertung des **nach 1945 eingeschlagenen Wegs von der Utopie des Leitbilds „autogerechte Stadt“ zu dessen Vollzug als Automobil-orientierter Stadtumbau** ist die Grundfrage der Raumbezüge von kaum zu überschätzender Bedeutung: Insbesondere die **europäischen Alt- bzw. Innenstädte mit ihren engen Straßen wiesen ganz andere Voraussetzungen auf als die amerikanischen Städte**, aber auch als der suburbane Raum beiderseits des Atlantiks¹⁸⁷.
- Während das Leitbild in den Neubauquartieren der suburbanen Stadterweiterungsgebiete praktisch uneingeschränkt umgesetzt werden konnte, dominierten bei den Planungen für die Innen- bzw. Altstädte im Kontext der Neubegründung des (west)deutschen Staates lokale Konstellationen¹⁸⁸. **In Abhängigkeit von der Persönlichkeit des jeweiligen Stadtbau- direktors und den Diskussionen in den Stadtgesellschaften**¹⁸⁹ kam es entweder zu stärker rekonstruktionsorientierten oder **konsequent Moderne-affinen Planungen, die die Gunst der Stunde nutzten, um dem Autoverkehr Breschen zu schlagen** – in den ersten Nachkriegsjahren immer noch im Zeichen des prognostischen Denkens bei zunächst weiterhin niedrigen PKW-Zahlen¹⁹⁰.

¹⁸⁶ Vgl. Schriftenreihe Architekturtheorie und empirische Wohnforschung, Band 3, herausgegeben von Prof. Dr. Achim Hahn, Technische Universität Dresden, S. 379

¹⁸⁷ Vgl. „Autophobia. Love and Hate in the Automotive Age“ von Brian Ladd, Chicago 2008, S. 83

¹⁸⁸ Vgl. „Wiederaufbau europäischer Städte/ Rebuilding European Cities. Rekonstruktionen, die Moderne und die lokale Identitätspolitik seit 1945/ Reconstructions, Modernity and the Local Politics of Identity Construction since 1945“ von Georg Wagner-Kyora (Hg.), Stuttgart 2014

¹⁸⁹ Vgl. „Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit“ von Durth, Werner/ Gutschow, Niels [Hrsg.], München, 1992

¹⁹⁰ Zur Rolle des prognostischen Denkens im Zeichen von »Trendextrapolationen« vgl. „Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990“ von Ueli Haefeli, Stuttgart 2008, S. 83; zu den PKW-Zahlen „Why the »Los Angelization« of German Cities Did Not Happen: The German Perception of U.S. Traffic Planning and the Preservation of the German City“ von Christopher Kopper, in: ders./ Massimo Moraglio (Hg.), The Organization of Transport. A History of Users, Industry, and Public Policy, New York, 2015, S. 110.

Anwendung der 8 Leitlinien des Strategischen Kompass des „Mobilitätsleitbilds 2035 + Bad Hersfeld“ für die Mobilität und den Verkehr der Zukunft

– ohne Anspruch auf Vollständigkeit –

I. Inklusion

*- Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen
im inklusiven Sinn gewährleisten -*

- Beachtung der Belange aller Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer, Ausrichtung insbesondere der Stadtringquerungen für den Fußverkehr an Mobilitätseingeschränkten bzw. Personen mit Kindern (z.B. mit Kinderwagen).
- Erweiterung Zu- und Abgänge des Bahnhofs sowie der Bahnsteige um weitere barrierefreie Lösungen (Störanfälligkeit und Alternativlosigkeit vorhandener Aufzüge).
- Vollständig barrierefreie Umsetzung des ÖPNV in Bad Hersfeld. Ausrichtung der Fahrzeuge insbesondere auf Mobilitätseingeschränkte bzw. Kinder (allein und in Begleitung).
- Umsetzung durchgehend ebenerdiger Ein- und Ausstiege sowie barrierefreier Zugänge bei den Haltestellen des ÖPNV.
- Die Nutzung von (digitalen) Mobilitätsangeboten/ Verkehrsmitteln sollte so simpel und komfortabel wie möglich gestaltet werden sowie intuitiv zu bedienen sein, mit einem Minimum an Anstrengung.

II. Lebenswerte Stadt

*- Entwicklung von Bad Hersfeld von einer
autogerechten zu einer lebenswerten Stadt -*

- Überwindung der autogerechten Verkehrsinfrastruktur der Kernstadt (Planung nach dem Leitbild der autogerechten Stadt aus der Mitte des letzten Jahrhunderts) und Neuausrichtung am Leitbild der lebenswerten Stadt sowie den erweiterten Anforderungen des „Mobilitätsleitbilds 2035+ Bad Hersfeld“.
- Schaffung einer Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern (gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer) und Sicherstellung ausreichender Erholungszonen bzw. verkehrsreduzierten Bereichen

- Führung des Durchgangsverkehrs (insbesondere Schwer- und Fernverkehr) nicht mehr über die Innenstadt, orientiert an den positiven Effekten des Hessentages 2019.
- Führung der B324 als Verbindung zwischen den Abfahrten „Bad Hersfeld“ (A4) und „Bad Hersfeld-West“ (A7) über eine ebenerdig oder im Tunnel geführte Umgehungsstraße (nördlich) um das Stadtgebiet herum.
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Herstellung attraktiver und sicherer Wegeführungen.
- Stadtweite Schaffung ausreichender und sicherer Rad-/ E-Bike-Abstellmöglichkeiten (Diebstahlschutz).
- Umsetzung attraktiver, im Angebot ausreichender und gut erreichbarer Mobilitätsflächen bzw. Mobilitätsstationen (für Einwohner, Besucher, Pendler etc.).

III. Nutzerzentrierung

*- Für die Gestaltung von Verkehrsraum und
Mobilitätsangebot die Nutzer in den Mittelpunkt setzen -*

- Mobilität und Verkehr der Zukunft in Bad Hersfeld vielseitiger, sicherer, umweltfreundlicher und nutzerorientierter gestalten.
- Konsequente Ausrichtung zukünftiger öffentlicher Mobilitätsangebote in Bad Hersfeld (ÖPNV und ÖV) am Nutzerbedarf (Bedien- und Taktzeiten, Art und Ausstattung der Fahrzeuge etc.).
- Beachtung der Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen bei der Angebotsgestaltung, insbesondere auch von Pendlern (Anschlussicherung und attraktive Umsteigezeiten)
- Nutzung der Chancen digitaler Lösungen und vernetzter Mobilität mit Fokus auf Nutzerattraktivität (Mobility-as-a-Service/ MaaS mit nutzerorientierten Geschäftsmodellen, flexiblere Bedienformen, Ride Hailing-Angeboten wie z.B. von Uber mit Vermittlung von Fahrgästen an professionelle Fahrer etc.).
- Unterstützung der Schaffung attraktiver und in der Fläche gut verfügbarer Sharing-Angebote (Car-, E-Bike-, E-Roller-Sharing etc.).
- Umgestaltung des Verkehrsraums mit besonderer Ausrichtung auf die sich darin bewegendenden Menschen (Schutz vor Unfällen, Entschärfung von Gefahrenstellen, Vermeidung nicht einsehbarer Bereiche, eindeutige und gut erkennbare Beschilderungen ohne „Schilderwald“ etc.).

IV. Klima- und Umweltschutz

*- Umsetzung Klimaneutralität sowie Umweltschutz
(auch über ordnungsrechtliche Maßnahmen) -*

- Neben ordnungsrechtlichen auch Nutzung ökonomischer und infrastruktureller Instrumente sowie technischer Erneuerungen für die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 in Mobilität und Verkehr.
- Konsequente Umsetzung klimaneutraler und umweltverträglicher Mobilität auch unter Erweiterung autofreier Bereiche in der Kernstadt und den Stadtteilen.
- Förderung Fuß- und Radverkehr mit Senkung der Emissionen als Folgewirkung.
- Regelgeschwindigkeit von 30 km/ h (oder 40 km/ h) innerorts auch auf Hauptverkehrsstraßen (erfordert entsprechende Kontrollen durch die Stadt).
- Optimierung der Anbindung des Bahnhofs zum ÖPNV/ ÖV sowie der Bahnverbindungen von und nach Bad Hersfeld zur konsequenten Stärkung der Schiene.
- Umstellung kommunaler Fahrzeuge auf effiziente und vor allem lokal emissionsfreie Antriebe bzw. wo möglich auch (Lasten-)Räder mit und ohne Elektromotorunterstützung (Vorbildfunktion im öffentlichen Straßenraum).
- Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur (dadurch auch Sicherstellung einer leistungsfähigen Energieversorgung) für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben im öffentlichen Raum für private und gewerbliche Verkehre
- **Sicherstellung durchgängig und nachhaltig funktionierender Infrastruktur zur Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) sowie attraktiver Verbindungen zwischen Kernstadt und Stadtteilen.**
- Erhöhung der Lebensqualität auch durch verstärkte Nutzung des öffentlichen Raums als Begegnungsbereiche durch Schwerpunktsetzung auch auf den Rad- und Fußverkehr (Verringerung Flächenverbrauch).

V. Stadt- und Standortattraktivität

*- Verbesserung der Attraktivität von Bad Hersfeld für Bewohner,
Besucher sowie Unternehmen und deren Belegschaft -*

- Reduzierung Schneiden- bzw. Barrierewirkungen der Straßeninfrastruktur, beispielsweise im Übergang vom Stiftsbezirk zum Kurpark.
- Sicherstellung eines hinreichenden und attraktiven ÖPNV- und ÖV-Angebots als Alternative zum eigenen Pkw (im Alltag wie auch bei hoher Nachfrage, z.B. Lullusfest, Festspiele etc.) – auch unter Einbeziehung von Randlagen der Stadtteile.
- Umsetzung eines leistungsfähigen Angebots an ÖPNV- und ÖV-Lösungen (24/7), darüber Stärkung der gewerblichen und gastronomischen Einrichtungen und des kulturellen Angebots (vor allem in der Innenstadt).

- Stärkung betrieblicher Mobilität mit attraktiven Anbindungen, unter anderem des Bahnhofs sowie Unternehmens- und Verwaltungsstandorten.
- Verbesserung der (digitalen) Informationsbereitstellung und Orientierung für Bürger und Tourismus, Verknüpfung von Mobilität und Tourismus/ Kultur

VI. Verkehrsreduzierung

- Entlastung Stadtgebiet von negativen Verkehrseinflüssen durch Lenkung des Verkehrs - ohne den Wirtschaftsverkehr auszuschließen -

- Entlastung der Bevölkerung in Kernstadt und Stadtteilen vor allem von Durchgangsverkehren durch Bundesfernstraßen (insbesondere Schwer- und Fernverkehr) sowie Reduzierung Verkehrsaufkommen insgesamt.
- Umsetzung Lkw-Durchfahrtsverbote auch unter Gewichtsbeschränkung (Erhöhung Lebensdauer der Brücken)
- Führung der über die B324 und vor allem den Stadtring laufenden Durchgangsverkehre vorbei am Gebiet der Kernstadt (Grundlage Verkehrskonzept Hesttag 2019).
- Verringerung Fahrspuren des Stadtrings bei Rückbau der Hochbrücke Peterstor und zukünftig möglichst ebenerdigen Führung der Frankfurter Straße in die Stadt.
- Umgehungsstraßen für Führung der Verkehre auf der B62 um die Stadtteile Sorga und Asbach herum.
- Umweltsensitive Lenkung der Verkehrsflüsse durch Bad Hersfeld über kooperative Leitstelle mit lokalem Verkehrsleitreehner und echtzeitfähigem, proaktivem Verkehrsmanagement (Latenzzeit $1 \leq$ Sekunde).
- Stetige Verbesserung der Verkehrssteuerung durch analytische Auswertung von Zusammenhängen aus Verkehrsgeschehen, Klima, Umwelt und Wetter aus Daten einer umfassend zu installierenden Sensorik. Darüber hinaus Ermittlung von Beförderungsbedarfen (Anzahl Fahrgäste) über erweiterte Sensorik.
- Permanente Zählung des Straßenverkehrs über die Sensorik für ein Abbild der aktuellen Auslastung und dadurch situationsgenaue Verkehrslenkung.
- Stärkung des weiter in der Entwicklung befindlichen Wirtschafts- und Unternehmensstandorts Bad Hersfeld in der logistischen Mitte Deutschlands, auch durch Absicherung der Erreichbarkeit für gewerbliche Verkehre auf der Straße sowie perspektivisch von Schiene und Luft.
- Optimierung der logistischen Verkehre über das Stadtgebiet sowie der City Logistik.
- Stärkung Geschäfts- und Arbeitsort Bad Hersfeld durch Optimierung der Erreichbarkeit für Pendler auf Straße und Schiene sowie Luftweg (Geschäftsreisen)

VII. Konfliktvermeidung

- Optimierung des Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs unter Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer –

- Vermeidung Gefahrensituationen für alle Verkehrsteilnehmer untereinander.
- Entflechtung Radverkehrsinfrastruktur vom motorisierten Verkehr, wo möglich und erforderlich.
- Attraktive Führung und Optimierung von Fußwegen mit geringen Wartezeiten für Fußgänger auch bei Straßenquerungen (geringe Wartezeiten an Fußgängerampeln, Vermeidung zu schmaler Bürgersteige etc.).

Beachtung des unterschiedlichen Mobilitätsbedarfs und Mobilitätsverhaltens von Familien mit Kindern sowie Schülern.

VIII. Innovativer ÖPNV

- Ausweitung des öffentlichen Verkehrsangebots mit optimierter Vernetzung innovativer Mobilitätslösungen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit -

- Umsetzung multimodaler und aufeinander abgestimmter ÖPNV, der die Stärken verschiedener Verkehrsmittel und -Systeme verbindet.
- Erweiterung des ÖPNV-Angebots auch über Taktung und Qualität.
- Sicherstellung ausreichender ÖPNV- und ÖV-Abdeckung auch in den Stadtteilen.
- Umsetzung emissionsfreier ÖPNV (Vermeidung Luftschadstoffe, Treibhausgase & Lärm - „Gesunder ÖPNV“).
- Optimierung der Einsatz- und Kapazitätsplanung durch digitale Infrastruktur - Ermittlung von Beförderungsbedarfen (Anzahl Fahrgäste) über erweiterte Sensorik.
- Einbeziehung individualisierter ÖPNV-Angebote für kostengünstige und weitreichende Abdeckungen des Stadtgebietes (z.B. kommunale oder privatwirtschaftliche On-Demand-Angebote).
- Ergänzung des StadtBus-Systems mit festen Linienführungen und um im Linienverkehr wie für Haustür zu Haustür-Beförderungen je nach Bedarf variabel einsetzbaren Fahrzeuggrößen.
- Einführung autonomer Linienverkehre (Level 4) oder vollautonomer Haustür zu Haustür-Verkehre (Level 5).
- Umsetzung von Mobilitätsstationen zur Vernetzung von Haltepunkten des ÖPNV mit Car-Sharing und E-Bike- bzw. E-Roller-Sharing (Mikromobilität).

- Prüfung der Einführung von in ein multimodales ÖPNV- und ÖV-Angebot eingebundener Seilbahnverbindungen (Mittelgebirgslage mit zunehmend stark bebauten Hanglagen), auch wenn heute noch unwahrscheinlich anmutend.

D. Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld

Gesamtübersicht

Für die zukünftige Entwicklung von Mobilität und Verkehr im Zusammenspiel mit der Stadtentwicklung der Kreisstadt Bad Hersfeld wurden im „**Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld**“

- **25 Leitlinien** hergeleitet,
- **acht übergeordnete Leitlinien** (siehe Abbildung 1) durch Bildung der Schnittmenge aller drei Schwerpunktbereiche sowie einer Verdichtung der weiteren 20 Leitlinien identifiziert,
- aus den drei für die Leitlinien repräsentativen Begriffen „**zukunftsweisend**“, „**verbindend**“ und „**lebenswert**“ der **Slogan für die Mobilität und den Verkehr der Zukunft** gebildet.

Die **Gesamtheit der Leitlinien** soll Politik und Verwaltung als **Leitplanken** für zukünftige Entscheidungen und Maßnahmenumsetzungen betreffend Mobilität und Verkehr dienen sowie die Ausrichtung und den Lösungsraum für die **zukünftige Entwicklung der Kreisstadt** definieren.

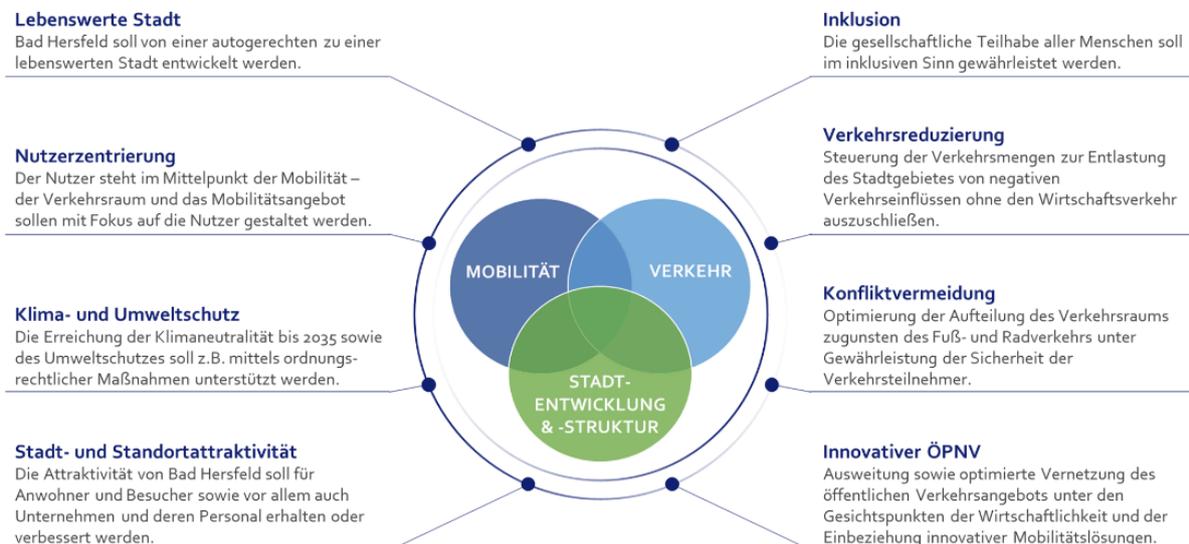


Abbildung 26: Acht übergeordnete Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld, eigene Darstellung

Für die zielgerichtete Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld gilt es im Idealzustand, **alle 25 Leitlinien in ein übergreifendes Gleichgewicht** zu bringen. Als **strategischer Kompass und erste Orientierung** dienen die acht **übergeordneten Leitlinien**.

Das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“

- bildet das **Selbstverständnis und die Grundprinzipien von Mobilität und Verkehr in Zusammenhang mit Stadtentwicklung, Stadt- und Siedlungsstruktur, Stadtraum und Städtebau** (im Rahmen des Mobilitätsleitbildes abgekürzt mit Stadtentwicklung & -struktur) in der Kreisstadt ab.
- setzt einen mittel- und langfristigen **Orientierungsrahmen für die Umsetzung und Wirkungsentfaltung von Maßnahmen** für die Politik und Verwaltung.
- ist vorrangig ausgelegt auf den **Zeitraum bis zum Jahr 2035 - und soll auch darüber hinaus Orientierung geben**.

Grundlage für das Mobilitätsleitbild sind die im Gesamtprozess zum „Masterplan Mobilität und Verkehr“ der Kreisstadt Bad Hersfeld

- **erfassten Bedürfnisse und Mobilitätswünsche von Bewohnerinnen und Bewohnern sowie der ansässigen Wirtschaft,**
- **ermittelten Zielsetzungen für die zukünftige Ausrichtung** von Mobilität und Verkehr im Zusammenspiel mit der Stadtentwicklung & -struktur,
- **den Rahmen setzenden Handlungsspielräume** und alle für das Mobilitätsleitbild der Kreisstadt Bad Hersfeld **relevanten Themenfelder,**
- als grundlegend herangezogenen gesellschaftlichen **Wertvorstellungen des 21. Jahrhunderts** zur nachhaltigen Entwicklung sowie des aktuellen bzw. **neuesten und zukunftsfähigsten Stands von Wissenschaft und Technik.**

1. Einleitung

Leitbilder¹⁹¹ entwickeln sich im Zusammenspiel zwischen dem Wandel der Wertvorstellungen der Gesellschaft und dem jeweiligen Stand der Wissenschaft bzw. der Entwicklung der technischen Machbarkeiten beständig weiter. Leitbildwandlungen finden dabei zumeist erst sukzessive Niederschlag im konkreten gesellschaftlichen Handeln und angesichts der Persistenz bestehender Strukturen erst zuletzt in der baulichen Realität.

Das in den ersten Jahrzehnten nach 1945 vorherrschende Leitbild der „autogerechten Stadt“, das in Bad Hersfeld für eine Stadt dieser Größe vergleichsweise prägend war, führte aufgrund des damals angenommenen hohen Platzbedarfs des motorisierten Individualverkehrs zu einem massiven Rückbau bzw. zu einer Umnutzung von ehemals multifunktionalen öffentlichen Plätzen sowie zum vollständigen Abriss von (historischen) Gebäuden. Resultat dieser Entwicklung sind auch deutliche baulich-funktionale Brüche innerhalb der historischen Stadtstruktur (insbesondere zwischen Altstadt und Vorstädten). Trotz der schon vor längerer Zeit erfolgten Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt (zumindest in der extremen Variante der Nachkriegszeit), spiegeln sich die Maßnahmen der 1960er und 1970er Jahre weiterhin deutlich in der bestehenden Verkehrs- und Stadtinfrastruktur und damit im Stadtbild von Bad Hersfeld wider. Der laufende Leitbildwandel hin zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit einer stärkeren Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr hat bislang noch kaum eine bauliche Umsetzung erfahren.

Dieses Leitbild für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität (nachstehend: „Mobilitätsleitbild“) einer modernen und sowohl klimagerechten wie mobilen Stadtgesellschaft im 21. Jahrhundert ist nicht mehr vorrangig auf den Automobilverkehr ausgerichtet, sondern reflektiert vielmehr auch

- die zunehmende Verflechtung individueller Mobilitätsketten mit dem Ziel der Reduzierung des Ressourcenverbrauchs
- weiterentwickelte oder neue öffentliche (sowohl linienbasierte wie bzw. bedarfsorientierte) Mobilitätsangebote sowie vor allem auch
- eine lebenswerte Stadtstruktur, die durch Wiedergewinnung bzw. Neuschaffung maßstäblicher und nutzungsvielfältiger Stadträume auch die alltäglichen Mobilitätsanforderungen reduziert bzw. stadtverträglicher gestaltet.

¹⁹¹ Ein Leitbild stellt eine leitende Vorstellung oder deren Verkörperung; Ideal, Vorbild dar und somit ein erstrebenswertes Ideal[bild] bzw. Vorbild, von dem man sich leiten lässt, bzw. dem man nacheifert. Vgl. [Duden](#) sowie [Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache \(DWDS\)](#) zu „Leitbild“, jeweils aufgerufen am 14.07.2022.

Dazu führt auch in Bad Hersfeld das zunehmende Bewusstsein für Klima- und Umweltschutz, Nachhaltigkeit sowie gesamtgesellschaftlichen Zusammenhalt zu einem Wandel des Mobilitätsverhaltens. Auch in der Kreisstadt zeigt sich die grundsätzliche Tendenz von Bewohnerinnen und Bewohnern zu einer wachsenden Orientierung an einem umfassenderen Verständnis von Lebensqualität und somit in Richtung des Leitbildes der „lebenswerten Stadt“^{192,193}.

Der begrenzte öffentliche Raum in der Stadt kann in Zukunft nicht mehr vorrangig dem ruhenden oder fließenden motorisierten Verkehr dienen. Die Herausforderung der aktuellen Stadt- und Verkehrsplanung liegt darin eine ausgewogene Neuaufteilung vorzunehmen, die den Mobilitätsbedürfnissen von Fußgängern, Radfahrern und öffentlichen Verkehren sowie den Platzansprüchen für neue Grün- und Aufenthaltsbereiche mehr Raum gewährt ohne weiterhin notwendige motorisierte – private wie gewerbliche – Mobilitätsbedürfnisse unnötig einzuschränken.

Bei der Erarbeitung des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld („HEF-Mobil“) stellt das vorliegende „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“ einen integralen Bestandteil dar, weiter wurden die Stadtentwicklung sowie die rahmensetzenden Handlungsspielräume besonders berücksichtigt.

Im Beteiligungsverfahren zum Masterplan wurden die Mobilitätswünsche und -bedürfnisse der Bevölkerung und der ansässigen Betriebe sowie die Zielsetzungen der Stadtgesellschaft für die zukünftige Ausrichtung von Mobilität und Verkehr erfasst und miteinander abgestimmt. Neben dem Magistrat und den zuständigen Fachbereichen der Verwaltung wurden dafür insbesondere relevante Stakeholder¹⁹⁴ bzw. Interessensvertreter der Kreisstadt Bad Hersfeld sowie Fachleute eingebunden.

Der partizipative Prozess wurde über die Erarbeitungsphasen „IST“, „SOLL“ und „PLAN“ des Masterplans Mobilität und Verkehr in mehreren ganztägigen Workshops durchgeführt. Dabei wurden alle für das Mobilitätsleitbild der Kreisstadt Bad Hersfeld relevanten Themenfelder zusammen mit den aktuellen gesellschaftlichen Wertvorstellungen, dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft und dem letzten Stand des heute bzw. zukünftig technisch Machbaren beachtet.

Der Masterplan Mobilität und Verkehr orientiert sich auch an den Anforderungen eines „Sustainable Urban Mobility Plan“ (nachhaltiges urbanes Mobilitätskonzept, kurz SUMP) der Europäischen

¹⁹² Mit Leitbildern für die Stadtplanung reagieren Stadtplanung und Sozialwissenschaften auf die Herausforderungen der jeweiligen Epoche. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das europäische Stadtbild vom Leitbild der „autogerechten Stadt“ geprägt. Die historisch gewachsene Verdichtung sollte aufgehoben, Funktionen entmischt und räumlich getrennt werden. Auf die belastende Wirklichkeit der so gestalteten Städte reagiert das Leitbild der „lebenswerten Stadt“ mit einer Orientierung an der Lebensqualität. Vgl. „Stadt, Urbanisierung – Planungsleitbilder“ von Wolfgang Schlicht, erschienen in: Urban Health, Springer Fachmedien Wiesbaden, 2017. Ergänzend siehe „[Städte im Wandel](#)“, Monica Rütters, Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn, 09.07.2018.

¹⁹³ Der wichtigste Grundsatz des Architekten und Stadtplaners Jan Gehl: „Der Stadtraum muss – statt aus einem fahrenden Auto heraus oder von oben herab – mit der Geschwindigkeit eines Fußgängers erlebt werden.“ Die lebenswerte Stadt ordnet die Prioritäten neu: Die Achtung der Menschen, Würde, Lebensfreude und die Stadt als Ort der Begegnung stehen im Vordergrund. Vgl. „Lebenswerte Städte und Mobilität – ein Dilemma?“ von Christine Stecker, erschienen in: Lynx-Druck, Hamburg, 02/ 2017.

¹⁹⁴ „Person, für die es aufgrund ihrer Interessenlage von Belang ist, wie ein bestimmtes Unternehmen sich verhält (z. B. Aktionär, Mitarbeiter, Kunde, Lieferant)“. Vgl. [Duden](#) zu „Stakeholder“, aufgerufen am 14.07.2022.

Kommission¹⁹⁵ und stellt einen strukturierten Maßnahmenplan mit einer faktenbezogenen Strategieentwicklung dar, der dem hier beschriebenen langfristigen Mobilitätsleitbild folgt¹⁹⁶.

Die im Mobilitätsleitbild festgehaltenen Leitlinien definieren einen Rahmen für die Umsetzung und Wirkungsentfaltung auch der innerhalb des Masterplans definierten konkreten Maßnahmen für Mobilität und Verkehr bis zum Jahr 2035 und geben auch darüber hinaus Orientierung. Diese Leitlinien sollen das Zielbild für die Mobilität und den Verkehr in Bad Hersfeld abbilden sowie der zielgerichteten Auswahl und Priorisierung aller kurz-, mittel- oder langfristigen Maßnahmen dienen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Dokument bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern durchgehend die männliche Form verwendet. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung. Im Sinne der Gleichbehandlung gelten entsprechende Begriffe grundsätzlich geschlechterübergreifend.

2. Ausgangslage für die Erarbeitung des Mobilitätsleitbildes

Bad Hersfeld ist Kur- und Festspielstadt, attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie Verwaltungssitz des Landkreises Hersfeld-Rotenburg. Als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums ist die Kreisstadt von besonderer zentralörtlicher Bedeutung für die gesamte Region. Dem Ort kommt in Hinblick auf die grundsätzliche Attraktivitätssicherung und -steigerung des umgebenden ländlichen Raums bei den Lebens- und Arbeitsbedingungen, bei der Sicherung und Neuansiedlung von Arbeitsplätzen sowie der Erfüllung von Versorgungsaufgaben der Bevölkerung eine große und sogar über die Kreisgrenzen hinausreichende Bedeutung zu. Diese ökonomisch wichtige zentralörtliche Bedeutung führt allerdings im Gegenzug über das gesamte Jahr hinweg zu einem beständig hohen Verkehrsaufkommen mit entsprechenden Belastungswirkungen, die mit intelligenten Konzepten bewältigt werden sollten.

Für einen solchen Ansatz bestehen gute Voraussetzungen: Die Kreisstadt hat sich in den letzten Jahren einen Namen als Smart City gemacht. Die damit gelegten Grundlagen zur Digitalisierung in Verwaltung und Stadtgesellschaft gilt es auch im Verkehrssektor sowie bei der Mobilität zu erweitern. Dafür bedarf es auch der Einbeziehung der den Handlungsspielraum der Politik und der Fachbereiche der Verwaltung in Bad Hersfeld in den Bereichen Mobilität und Verkehr unmittelbar beeinflussenden gesetzlichen Regelungen auf Bundes- und Landesebene.

Unter Einbeziehung der Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ gilt es, frühzeitig aktuelle wie zukünftige, nationale wie internationale Trends und Entwicklungen in Zusammenhang mit den regionalen und lokalen Entwicklungsoptionen der Kreisstadt Bad Hersfeld zu erkennen und

¹⁹⁵ Ein SUMP ist ein "Strategischer Plan, entwickelt um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Unternehmen in den Städten und ihrer Umgebung für eine bessere Lebensqualität zu erfüllen. Es ist ein auf Menschen ausgerichteter Planungsansatz mit Fokus auf Lebensqualität und hoher Qualität des öffentlichen Raumes. Ein SUMP sollte eine sichere, umweltfreundliche und (kosten-) effiziente Mobilität sowie Zugang zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen für alle garantieren. Vgl. „Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität sind eine Chance für Mobilitätsmanagement“, EPOMM (European Plattform on Mobility Management), e-update, November 2012.

¹⁹⁶ Ein Leitbild ist eine qualitative Beschreibung eines Mobilitätsleitbildes, das während des gesamten SUMP-Prozesses als Leitfaden dient, um Teilziele, strategische Indikatoren und Leitziele zu entwickeln und geeignete Maßnahmen auszuwählen. Das Leitbild hat in der Regel einen langfristigen Horizont und dient dazu, die Entwicklung entsprechender Planungsmaßnahmen zu steuern. Das Leitbild sollte den Verkehr wieder in den übergreifenden Kontext der städtischen und gesellschaftlichen Entwicklung einordnen. Vgl. „[Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung](#)“, Rupprecht Consult (Hrsg.), Übersetzung Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität, 2. Ausgabe, Köln, 2019 und Frankfurt, 2021, S. 4, 88-89.

einzu beziehen. So können für die Entwicklung der Kreisstadt bedeutende Chancen frühestmöglich identifiziert und für eine positive Stadtentwicklung genutzt werden.

Das gilt insbesondere für weitreichende Entscheidungen wie beispielsweise den ICE-Halt des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen für die neue Schnellfahrstrecke am Bahnhof von Bad Hersfeld, die Umsetzung eines tatsächlich echtzeitfähigen adaptiven umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems (Latenzzeit ≤ 1 Sekunde) mit einem um ein analytisches System zur automatisierten Auslösung der passenden Strategien erweiterten lokalen Verkehrsleiters wie auch die technischen und regulatorischen Entwicklungen rund um das autonome Fahren in Deutschland¹⁹⁷.

Auch im ländlichen Raum sind autonome Mobilitätslösungen in Ergänzung und Verschränkung mit liniengebundenen ÖPNV-Systemen ein zukünftig wichtiger Schlüssel zu einem zeitlich uneingeschränkten und für die Bürgerinnen und Bürger jederzeit verfügbaren ÖPNV-Angebot mit je nach Erfordernis unterschiedlichen Fahrzeuggrößen. Mit Wegfall des Erfordernisses von Fahrern kann zudem eine tatsächliche Eigenwirtschaftlichkeit im ÖPNV erreicht werden. Von besonderer Bedeutung ist im Gesamtzusammenhang der Modernisierung der Flotten des ÖPNV unter anderem das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“ (SaubFahrzeugBeschG) als gesetzliche Vorgabe zur Beschaffung emissionsarmer und emissionsfreier Pkw sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge. Dies gilt insbesondere auch für Auftragsvergaben (Beschaffungsaufträge bzw. Beauftragungen für Verkehrsdienstleistungen) im ÖPNV¹⁹⁸.

Für die Betrachtung der spezifischen Ausgangslage des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ wurden auch die unter 2.1 bis 2.5 kurz zusammengefassten Sachverhalte herangezogen.

2.1 Bevölkerung und Einwohnerentwicklung

- Von 2015 bis 2020 konnte Bad Hersfeld ein durchschnittliches Bevölkerungswachstum von ca. 0,5 % verzeichnen, was einem jährlichen Zuzug von knapp 200 Personen entspricht.
- Hingegen kam es im Landkreis Hersfeld-Rotenburg zu einem Rückgang der Bevölkerung von 2010 bis 2020 um ca. 7 %, womit sich ein tendenzieller räumlicher Konzentrationsprozess feststellen lässt.
- Im Zeitraum von 2015 bis 2020 entwickelten sich die Einwohnerzahlen in den Ortsteilen meist positiv, mit Ausnahme der Ortsteile Kathus (-0,9%), Beiershausen (-4,6%) und Kohlhausen (-8,1%).
- Den größten Zuwachs erhielt der Ortsteil Allmershausen mit 9%.
- Die Anzahl der Einwohner in der Kernstadt stieg in diesem Zeitraum um 315 auf 15.886, was einem Zuwachs von 2% entspricht.

¹⁹⁷ Mit Inkrafttreten des Gesetzes am 28. Juli 2021 ist Deutschland das erste Land weltweit, das unter bestimmten Voraussetzungen Fahrzeuge ohne Fahrer auf öffentlichen Straßen erlaubt (SAE-Level 4 – vollautomatisiertes Fahren). In Hessen sollen bereits ab 2024 die ersten autonomen On-Demand Shuttle ohne erforderlichen Sicherheitsfahrer in einem Testbetrieb am Straßenverkehr teilnehmen und das ÖPNV-Angebot in der Wissenschaftsstadt Darmstadt sowie dem Kreis Offenbach ergänzen. Vgl. „[Gesetz zum autonomen Fahren tritt in Kraft](#)“, BMVI, Berlin, 27.07.2021 sowie „[Bahn und RMV: Ab 2023 autonome Fahrzeuge auf Abruf in Hessen](#)“, dpa, Zeit Online, 20. Juni 2022, „[On-Demand im ÖPNV: ab 2023 mit autonom fahrenden Shuttles](#)“, Deutsche Bahn, 20. Juni 2022 und „[RMV plant erste autonom fahrende On-Demand-Flotte ab 2023](#)“, RMV, 20. Juni 2022.

¹⁹⁸ Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 vom 20. Juni 2019 (Clean Vehicles Directive-Richtlinie, kurz CVD) zu verbindlichen Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge. Siehe dazu unter anderem „[Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge](#)“, BMVI, Berlin, 2022.

- Die Einwohnerzahlen der Ortsteile unterliegen einer Fluktuation, lediglich Sorga und Hohe Luft zeigen ein durchgehendes Wachstum auf¹⁹⁹.

2.2 Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte und Pendler

- Von 2011 bis 2021 stieg die Anzahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter am Arbeitsort um 17,5 % auf insgesamt 20.262 an²⁰⁰.
- Die Arbeitsplatzdichte stieg in 10 Jahren um ca. 25 % auf nunmehr 684 Beschäftigten pro 1000 Einwohner an (Stand 2018)²⁰¹.
- Von den Beschäftigten in Bad Hersfeld sind heute 66,9 % Einpendler; nur 33,1 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Kreisstadt wohnen auch tatsächlich dort, was die starke zentralörtliche Rolle der Stadt unterstreicht.
- Die Tagesbevölkerung von knapp 39.000 und der Einpendlerüberschuss von knapp 10.000 unterstreichen die Bedeutung von Bad Hersfeld als Arbeitsstandort.
- Die Anzahl der Auspendler des Landkreises Hersfeld-Rotenburg übersteigt die Auspendleranzahl Bad Hersfelds um das Dreifache, was auch die vorrangige Richtung des Weges zur Arbeit in die Kreisstadt abbildet²⁰².

2.3 Modal Split

- Für Bad Hersfeld liegen keine eigens erhobenen Zahlen zum Modal-Split vor, weshalb sich näherungsweise an Studienergebnissen orientiert wurde. In Mittelstädten im ländlichen Raum werden 20 % aller Wege zu Fuß und 9 % mittels Radverkehr absolviert. Der motorisierte Individualverkehr (MIV)²⁰³ liegt bei 65 % aller, der Anteil des öffentlichen Verkehrs lediglich bei 6%²⁰⁴. Womit der Anteil der ÖPNV im Vergleich zu Mittelstädten in Ballungsräumen sowie zu Großstädten stark unterrepräsentiert ist.
- Die Mittelgebirgslage von Bad Hersfeld sowie die zu überwindenden Distanzen zwischen der Kernstadt und den einzelnen Stadtteilen wirken sich entsprechend negativ auf die Anteile des Fuß- und Radverkehrs im monomodalen Sinne aus. Erwartungsgemäß liegen die Anteile deshalb noch unter den Durchschnittswerten vergleichbarer Städte.
- Innerhalb der Kernstadt bzw. historischen Innenstadt Bad Hersfelds ist aufgrund der kurzen Wege von einem höheren Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal-Split auszugehen.
- Erfahrungsgemäß hat sich die globale Sars-CoV-2 Pandemie negativ auf den ÖV-Anteil am Modal-Split ausgewirkt. Zumindest in Großstädten ist in diesem Zusammenhang neben dem Ausweichen auf den Pkw auch ein Anwachsen der Rad- und Fußgängerverkehre festzustellen. Zu Klein- und Mittelstädten liegen dazu noch keine belastbaren Erfahrungswerte vor. Im Falle von Bad Hersfeld dürfte jedoch die Zunahme des Pkw-Verkehrs gegenüber den anderen Effekten dominieren.

¹⁹⁹ Einwohnermelderegister Bad Hersfeld

²⁰⁰ Hessisches Statistisches Landesamt, Hessische Gemeindestatistik der Jahre 2011 und 2021

²⁰¹ Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2019) - [Einzelhandelskonzept für die Stadt Bad Hersfeld](#), Ludwigsburg

²⁰² [Pendleratlas der Kreisstadt Bad Hersfeld & Pendleratlas des Landkreises Hersfeld Rotenburg](#), aufgerufen am 27.04.2022

²⁰³ Als motorisierter Individualverkehr (MIV) wird die Nutzung von Pkw und Krafträdern im Personenverkehr bezeichnet. Der MIV ist eine Art des Individualverkehrs (IV) – [FIS 2017](#), aufgerufen am 14.07.2022

²⁰⁴ [Mobilität in Deutschland](#) - Studie des BMVD, 2017

2.4 Fahrzeugbestand

- Der Pkw-Bestand ist sowohl in der Kreisstadt mit aktuell 17.200 Pkw als auch im Landkreis Hersfeld-Rotenburg mit 79.600 Pkw über die letzten Jahre kontinuierlich gewachsen²⁰⁵.
- Mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von ca. 1,39% wächst der Fahrzeugbestand in der Kreisstadt Bad Hersfeld schneller als im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (1,15 % Wachstum).
- Das Verhältnis von Pkw/ Einwohner steigt seit 2015 für Bad Hersfeld und seit 2016 auch für den Landkreis Hersfeld Rotenburg an. Innerhalb eines Jahres wurden mehr Pkw von Unternehmen oder Privatpersonen angeschafft als Einwohner ihren Wohnsitz in die Kreisstadt bzw. den Landkreis verlegt haben²⁰⁶.
- Der Lkw-Bestand ist innerhalb der vergangenen 3 Jahre (2018 bis 2021) um ca. 25% gestiegen, wohl bedingt durch die große Rolle des Logistiksektors.
- Zum 26.12.2021 waren in der Kreisstadt Bad Hersfeld 149 Pkw mit Batterieelektrischem-Antrieb und 458 Pkw mit Hybridantrieb (inklusive Plug-In) zugelassen, was ungefähr einer Verdopplung zum Vorjahr entspricht.
- Im Verhältnis von hybriden Pkw zum gesamten Pkw-Bestand einer Region liegt Bad Hersfeld damit um 0,35 Prozentpunkte über dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg und um ca. 1 Prozentpunkte unter dem Verhältnis des Landes Hessen⁴⁰.
- Der Bestand batterieelektrisch angetriebener Pkw in Bad Hersfeld lag im Dezember 2021 um 0,06 Prozentpunkte über dem Landkreis und 0,19 Prozentpunkte unter dem Verhältnis des Bundeslandes.

2.5 Prognosen auf Basis des ICE-Halts

- Der ICE-Haltepunkt an der neuen Schnellfahrstrecke im Abschnitt Fulda-Gerstungen bringt Bad Hersfeld nicht nur einen stündlichen (statt bisher zweistündlichen) ICE-Halt, sondern lässt die Kreisstadt auch zum Teil des erweiterten Rhein-Main-Gebiets (Fahrzeit nach Frankfurt/ Main von ca. 60 Minuten) bzw. zum Schnittpunkt der dadurch zusammen-wachsenden Metropolregionen Frankfurt/ Rhein-Main und Mitteldeutschland werden²⁰⁷.
- Die Bevölkerung der Kreisstadt Bad Hersfeld könnte nach ersten Prognosen auf ca. 38.400 steigen, wenn durch den Halt an der künftigen ICE-Schnellfahrtrasse ein Wachstumseffekt vergleichbar zu Montabaur in den Jahren 2013-2018 ausgelöst werden würde²⁰⁸ (durch Verstärkung sowohl der Attraktivität für Fernpendler aus der Stadt heraus in Ballungsräume als auch durch zusätzliche Wirtschaftsansiedlungen vor Ort).
- Bei Übertragung der Steigerungsraten der Stadt Fulda im Bereich Tourismus auch für Bad Hersfeld bis zum Jahr 2030, könnte die Anzahl der Gäste um bis zu 50.000 auf insgesamt 151.500 anwachsen. Die Anzahl der Übernachtungen könnte um ca. 180.000 auf insgesamt 550.000 ansteigen, womit eine erhebliche Umsatzsteigerung der Tourismusbranche und im Einzelhandel verbunden wäre²⁰⁹. Deshalb ist eine weitere Attraktivitätssteigerung des Stadtbildes eine wichtige Voraussetzung.

²⁰⁵ Daten der Zulassungsbehörde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, Dezember 2021

²⁰⁶ Kraftfahrt-Bundesamt, [Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden](#), Januar 2022

²⁰⁷ Vortrag der DB-Netz AG, 11. Beteiligungsforum

²⁰⁸ Einwohnermelderegister Bad Hersfeld, Verbandsgemeindeverwaltung Montabaur, Stadt Montabaur, Bürgerbüro – Statistikstelle Stadt Fulda, eigene Berechnungen

²⁰⁹ Hessisches Landesamt für Statistik, [Gäste und Übernachtungen im Tourismus](#), Dezember 2022/ Rheinland Pfalz – Statistisches Landesamt, [Gäste und Übernachtungen im Tourismus](#)

- Auch die Zahl an Einpendlern kann im Zuge der Entwicklung Bad Hersfelds steigen. In Montabaur wurde im Zeitraum von 2013-2021 durch den ICE-Halt eine durchschnittliche Wachstumsrate von 3,23 % ermittelt. Auf dieser Grundlage könnte die Einpendlerzahl nach Bad Hersfeld bis 2030 von 13.600 auf 17.600 ansteigen²¹⁰.

²¹⁰ Eigene Hochrechnung auf Basis der Angaben des Hessischen Landesamts für Statistik, [Hessische Gemeindestatistik, 2021/](#) des Statistischen Landesamts Rheinland-Pfalz

3. Mobilitätsleitbild 2035+: Leitlinien für die zukünftige Mobilität und den Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld

Ausgehend von einer mobilitätspolitischen Leitidee (Vision) bildet das „Mobilitätsleitbild 2035+“ das Selbstverständnis und die Grundprinzipien für Mobilität und Verkehr in Zusammenhang mit der Stadtentwicklung ab. Darüber hinaus stellt es einen mittel- und langfristigen Orientierungsrahmen für die Politik und die Verwaltung dar. Die darin festgehaltenen Zielsetzungen sollen bis 2035 so weitgehend wie möglich erreicht sein und wurden mit dem Anspruch formuliert, auch darüber hinaus Orientierung zu bieten.

Grundlage waren die im Gesamtprozess der Erstellung des Masterplans Mobilität und Verkehr für die Kreisstadt Bad Hersfeld („HEF-Mobil“) erfassten Bedürfnisse und Mobilitätswünsche der Bevölkerung, die ermittelten Zielsetzungen für die zukünftige Ausrichtung von Mobilität und Verkehr im Zusammenspiel mit der Stadtentwicklung & -struktur sowie die den Rahmen dafür setzenden Handlungsspielräume.

Für das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“ wurden insgesamt 25 Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Kreisstadt ermittelt und jeweils durch ihre grundsätzlichen Aussagen reflektierende Oberbegriffe charakterisiert (in Klammern). Nachstehend wurden diese Leitlinien in 3.1 bis 3.7 den drei Schwerpunkten des Masterplans, Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur, sowie deren jeweiligen Schnittmengen zugeordnet. Die Schnittmengen der drei Schwerpunkte für Bad Hersfeld weisen einen übergreifenden Charakter auf. Die schwerpunktübergreifenden Leitlinien in den Schnittmengen werden nachstehend mit den Großbuchstaben A – D bezeichnet. Der besonders relevanten Schnittmenge zwischen allen drei Schwerpunkten wurde dabei das A zugeordnet.

3.1 Leitlinien Mobilität

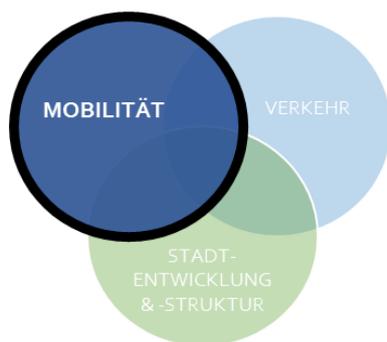


Abbildung 27: Schwerpunkt Mobilität, eigene Darstellung

1. Die Gesamtmobilität muss sicher und sauber (emissionsfrei) werden und damit zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen („**sichere & saubere Mobilität**“)²¹¹.
2. Der Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr und ÖPNV soll gestärkt werden („**Stärkung des Umweltverbundes**“):
 - Konsequentes Ausschöpfen der Potenziale des Radverkehrs, Ausbau eines innerstädtischen Radnetzes.
 - (Bedarfsgerechte) Ausweitung des (inner-)städtischen ÖPNV-Angebotes, z.B., Erhöhung der Taktfrequenz, Schaffung von Tangentialverbindungen und mittels Ergänzung von Liniensystemen durch On-Demand Angebote.

²¹¹ Oberstes Ziel des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035 ist die körperliche Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Beim Schutz stehen vor allem die besonders gefährdeten Gruppen wie Radfahrerinnen und Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger, Kinder, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Behinderungen im Fokus. Die Landesregierung bekennt sich, wie auch das Parlament der Europäischen Union, zur „Vision Zero“, dem langfristigen Ziel eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Vgl. „[Verkehrssicherheitskonzept Hessen 2035](#)“, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Wiesbaden) sowie „[EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Recommendations on next steps towards "Vision Zero"](#)“, European Parliament, 2021.

3. Das Mobilitätsangebot soll im Sinne eines multimodalen und intermodalen „Mindsets“ aus-
geweitet bzw. modifiziert werden („**Vernetzung der Mobilität**“).
 - Insbesondere auch verkehrsmittelübergreifend z.B. durch Schaffung von P+R/ ÖPNV-
Tickets, Angebote zur Nutzung von Leihfahrzeugen und Micro-Mobility, Verbesse-
rung von Abstell- bzw. Umsteigemöglichkeiten zur Erleichterung multimodaler An-
sätze.
4. Die Weiterentwicklung der Mobilität soll sich an innovativen und möglichst selbsttragenden
Systemen mit einem bestmöglichen Verhältnis aus Kosten zu Nutzen orientieren („**Wirt-
schaftlichkeit der Mobilität**“).
5. Es sollen (verkehrsmittelübergreifende) betriebliche Mobilitätsangebote für Beschäftigte ge-
schaffen und innerbetriebliche Mobilitätskonzepte für die eigenen Fuhrparks erarbeitet wer-
den („**Stärkung Betriebliche Mobilität**“).
 - z.B. die Förderung von Jobrädern oder die Einführung von Jobtickets für den ÖPNV.

3.2 Leitlinien Verkehr (& Infrastruktur)

6. Die durch das Stadtgebiet laufenden motorisierten Ver-
kehrsmengen reduziert werden, bei den Durchgangs-ver-
kehren sollen vor allem die Fern- und Schwerverkehre an
der Kernstadt vorbeigeführt werden. („**Umsetzung Umge-
hungsstraßen & Durchfahrtsbeschränkungen**“).
7. Auch im Sinne der Klimaverträglichkeit soll der Verkehrs-
fluss über ein digitales Verkehrsmanagement und -leitsys-
tem gesteuert und optimiert werden („**Umsetzung proak-
tives umweltsensitives Verkehrsmanagement**“).
8. Die Umstellung auf alternative Antriebe und das Bereitstel-
len der dazu notwendigen Infrastruktur soll vorangetrieben
und unterstützt werden („**Fokus auf alternative An-
triebe**“).
9. Das zukünftige Angebot ausreichender (Pkw-)Parkplätze soll das Stadtbild und die Nutzung
des öffentlichen Raums so wenig wie möglich beeinträchtigen („**Koordinierung Parkraum**“)
Der ruhende Verkehr soll
 - optimal koordiniert und bewirtschaftet werden.
 - insbesondere ausreichenden Verkehrsraum für umweltfreundliche Mobilitätsformen
bieten bzw. deren Entwicklung Vorrang eingeräumt werden.
 - wertvoller öffentlicher Raum (z.B. heute mit Stellplätzen belegte historische Platzsi-
tuationen) vom ruhenden Verkehr befreit werden.
10. Im gesamten Bereich der Kernstadt und der Stadtteile soll die Verkehrsberuhigung ausgw-
eitet werden („**Ausweitung Verkehrsberuhigung**“).
11. Die Einwohner und Besucher von Bad Hersfeld sollen von Luftschadstoffen und Lärm entlas-
tet werden („**Vision Zero bei Luftschadstoffen & Lärm**“).
 - Eine Temporeduzierung in Durchgangsstraßen soll die Umwelt- und Lärmbelastung
reduzieren. Geeignete Maßnahmen sollen dabei Ausweichverkehre in Nebenstraßen
verhindern.

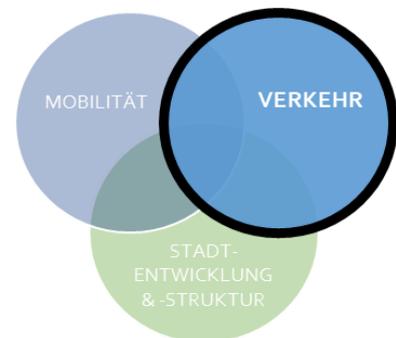


Abbildung 28: Schwerpunkt Verkehr, ei-
gene Darstellung

3.3 Leitlinien Stadtentwicklung & -struktur

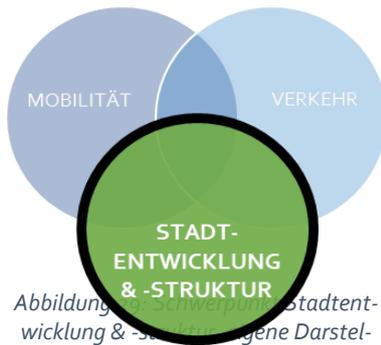


Abbildung 29: Schnittmenge A aus Stadtentwicklung & -struktur, eigene Darstellung

12. Ausrichtung der Kreisstadt auf eine flächen- und verkehrssparende Siedlungs(innen)entwicklung sowie optimale Erreichbarkeit und gute Zugänglichkeit („**Stadt der kurzen Wege**“).
13. Die sich im Rahmen des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen ergebenden Chancen einer integralen Planung der Stadtentwicklung sollen genutzt werden („**Hebeleffekt ICE-Halt**“).
 - Die dafür notwendigen Flächenansprüche sollen im Rahmen einer verkehrsmindernden Innenentwicklung realisiert werden.
14. Unter Erhalt des historischen geprägten Stadtcharakters soll eine „**stadtgerechte Mobilität**“ entwickelt werden.
 - a. Die Innenstadt muss grundsätzlich mit allen vorhandenen Mobilitätsarten und Verkehrsträgern erreichbar sein, jedoch im Rahmen neuer Prioritätensetzungen.
 - b. Für Quartiere und Neubaugebiete werden MIV-reduzierende Erschließungen verfolgt, die zur Schaffung von vielfältig nutzbaren Stadträumen beitragen.
 - c. Wieder- und Neugewinnung von räumlichen Zusammenhängen von Altstadt, Vorstädten und Randorten.
 - d. Schaffung neuer Aufenthalts- und Grünqualitäten, die auch zur Stärkung der Attraktivität der Nahversorgungsfunktion im Stadtkern beitragen.
 - e. Reduzierungen von Verkehrsbelastungen bieten Möglichkeiten für neue Funktionsmischungen im Stadt-kern, die die bisherige Handelsorientierung ergänzen.

3.4 Leitlinien Schnittmenge A aus Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur

15. Bad Hersfeld soll von einer autogerechten zu einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt entwickelt werden („**Lebenswerte Stadt**“).
 - a. Neben der Verbesserung der Lebensqualität vor Ort steht dabei die globale Verantwortung für den Übergang zu einer klimaneutralen Mobilität im Fokus.
16. Die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen soll im inklusiven Sinn gewährleistet werden („**Inklusion - Stadt für alle**“).
 - a. Neue Angebote sollen mehr und bessere Mobilität gerade für heute benachteiligte Gruppen bringen.
17. Der Nutzer steht im Mittelpunkt der Mobilität – der Stadt- und Verkehrsraum und das Mobilitätsangebot sollen mit Fokus auf die Nutzer gestaltet werden („**Nutzerzentrierung**“)²¹².



Abbildung 30: Schnittmenge A aus Mobilität, Verkehr & Stadtentwicklung & -struktur, eigene Darstellung

²¹² Die Nutzerzentrierung ist einer der wichtigsten Grundsätze der User Experience, Usability und des User-Centered Designs. Kern der Nutzerzentrierung ist es, Produkte und Prozesse entlang der Bedürfnisse der tatsächlichen Nutzer (User) zu gestalten, den Nutzer also ins Zentrum aller Überlegungen zu stellen (Ableitung des englischen Begriffs „customer centricity“). Vgl. „[Nutzerzentrierung](#)“, Usability.de, Hannover, aufgerufen am 14.07.2022

- a. Dabei sind insbesondere schwächere Nutzergruppen in den Blick zu nehmen.
18. Die Attraktivität von Bad Hersfeld soll für Anwohner und Besucher sowie vor allem auch Unternehmen und deren Personal erhalten oder verbessert werden („**Stadt- & Standortattraktivität**“).
19. Die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 sowie des Umweltschutzes soll sowohl durch Angebotsausweitung als auch mittels ordnungsrechtlicher Maßnahmen unterstützt werden („**Klima- & Umweltschutz**“).

3.5 Leitlinien Schnittmenge B aus Mobilität und Verkehr

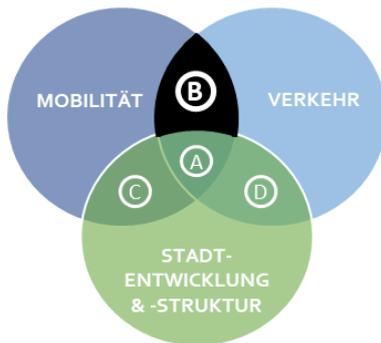


Abbildung 31: Schnittmenge B aus Mobilität und Verkehr, eigene Darstellung

20. Statt über Verbote sollen die verschiedenen Nutzergruppen vor allem durch neue Angebote von einer höheren Variabilität im Mobilitätsverhalten überzeugt werden („**Nutzungsvariabilität**“).
- mit Tendenz zur Nutzung von Angeboten des Umweltverbunds.
 - Initiierung Bewusstseinswandel.
21. Die Digitalisierung von Verkehr und Mobilität am Standort Bad Hersfeld soll vorangetrieben werden („**Vorantreiben der Digitalisierung**“).
- Wenn erforderlich soll der MIV auch durch Ordnungsrecht aus dem Kernstadtgebiet herausgehalten werden.
22. Alle Mobilitätsangebote auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luft sollen entsprechend ihrer Stärken und Schwächen sinnvoll kombiniert werden („**Optimale Verkehrsträgerkombination**“).
- Gilt für innerörtliche und überregionale Verkehre.
 - Hierfür bedarf es ggf. auch des Ausbaus von Schienenverbindungen.

3.6 Leitlinien Schnittmenge C aus Mobilität und Stadtentwicklung & -struktur

23. Die Stadtentwicklung und die Anforderungen an Mobilität und Verkehr müssen ganzheitlich betrachtet werden („**Ganzheitliche Betrachtung**“):
- Gewährleistung gesundheitserhaltender Lebensbedingungen.
 - Erhalt des Status als Kurort.
 - Erhalt eines breiten Angebots zur Nahversorgung.
 - Erhalt der Funktionsfähigkeit des Wirtschafts- und Versorgungsverkehrs.

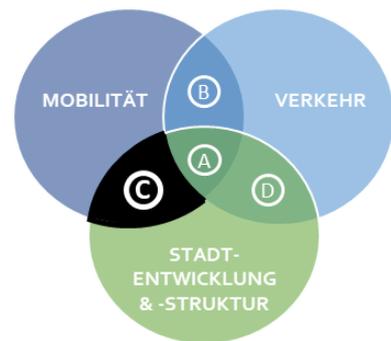


Abbildung 32: Schnittmenge C aus Mobilität und Stadtentwicklung & -struktur, eigene Darstellung

3.7 Leitlinien Schnittmenge D aus Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur

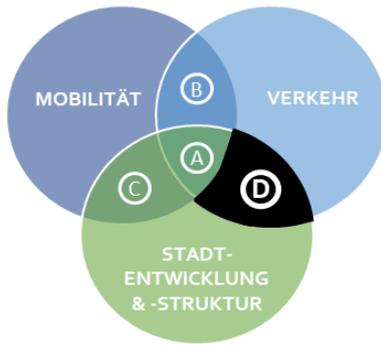


Abbildung 33: Schnittmenge D aus Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur, eigene Darstellung

24. Die vorhandenen Verkehrsflächen sollen unter den Verkehrsteilnehmern optimiert werden („**Flächenoptimierung**“)
 - Optimierte Aufteilung des Verkehrsraums auch im Sinne der erforderlichen Flexibilität.
 - Die Verkehrsinfrastruktur soll die Mobilität aller gewährleisten und sich in das Stadtbild einfügen.
 - Prioritätssetzung auf umweltgerechte Mobilitätsarten.
25. Die Wirtschaftsverkehrsplanung soll in ihrer ganzen Differenziertheit als integraler Bestandteil der nachhaltigen Gesamtstadtentwicklung angesehen werden („**integrierte Wirtschaftsverkehrsplanung**“).
 - a. Sowohl innerörtliche Versorgungs- und Serviceverkehre der ansässigen KMU²¹³, als auch überregionale Wirtschaftsverkehre.
 - b. Dabei sind sowohl Logistiksysteme für großräumige Anlieferverkehre als auch Optimierungen für innerörtliche Verkehre in den Blick zu nehmen.

4. Leitplanken für die Entwicklung der Kreisstadt Bad Hersfeld

Die zuvor vorgestellten 25 Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ sollen der Politik und der Verwaltung von Bad Hersfeld als konkrete Leitplanken für alle relevanten zukünftigen Gestaltungsaufgaben in Mobilität, Verkehr und der damit zusammenhängenden Aufgaben der Stadtentwicklung dienen und den Lösungsraum für zukünftige Entscheidungen und Maßnahmenumsetzungen definieren. Für die Stakeholder bzw. Interessenvertreter, die Bürgerinnen und Bürger sowie die Unternehmen und Institutionen sollen diese Leitplanken konkrete Orientierungshilfen darstellen.

Auf dieser Grundlage bilden die 25 Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ auch die Ausgangsbasis für die Entwicklung und Umsetzung sowohl konkret umsetzbarer, als auch potenzieller Maßnahmen. Über die Abgrenzung der Schwerpunkte und deren Schnittmengen soll auch die Identifizierung positiver wie negativer Wechselwirkungen mit deren jeweiligen Rückwirkungen auf die Entwicklung von Bad Hersfeld ermöglicht werden.

An den ermittelten Leitlinien orientiert sich auch die Entwicklung der kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen des finalen Masterplans und damit auch die Kanalisierung und Priorisierung der zukünftigen Maßnahmenumsetzungen für Mobilität und Verkehr aus der Sicht der Kreisstadt Bad Hersfeld.

Aktuelle wie zukünftige Vorhaben bzw. Projekte in und für Bad Hersfeld sollten daher mit den jeweils zuständigen Fachbereichen der Verwaltung der Kreisstadt in hinreichender Tiefe abgestimmt sein. Das gilt sowohl für übergeordnete Aufgabenträger, für die Abstimmung der Politik und der Verwaltung bzw. dem Magistrat und auch der Fachbereiche untereinander.

²¹³ Der Begriff KMU umfasst Kleinst-unternehmen, kleine Unternehmen und mittlere Unternehmen. Vgl. „[Kleine und mittlere Unternehmen \(KMU\)](#)“, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, abgerufen am 21.07.2022.

Insgesamt ist das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“ damit zum einen wegweisend für die inhaltliche Ausrichtung des finalisierten Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt sowie dessen zukünftige Fortschreibungen, zum anderen ergeben sich dadurch konkrete Leitplanken für das zukünftige Handeln von Politik und Verwaltung in Bad Hersfeld. Damit stellen die Leitlinien des Mobilitätsleitbildes insgesamt auch konkrete Leitplanken für die zukünftige Entwicklung der Kreisstadt dar. Diese Leitplanken richten sich auch an die für die Verkehrsinfrastruktur in Bad Hersfeld zuständigen Aufgabenträger auf der Ebene von Kreis, Land und Bund.

Um für die Politik und die Verwaltung von Bad Hersfeld zur Vermittlung auch bei übergeordneten Aufgabenträgern wie auch für die Maßnahmenformulierung des Masterplans Mobilität und Verkehr eine leicht handhabbare und schnell anwendbare Nutzung der Gesamtheit der 25 Leitlinien des Mobilitätsleitbildes zu ermöglichen bietet es sich an, die das Mobilitätsleitbild 2035+ repräsentierenden übergeordneten Leitlinien als strategischen Kompass besonders hervorzuheben.

5. Übergeordnete Leitlinien und Slogan des „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“

5.1 Zentrale Leitlinien

Von den 25 ermittelten Leitlinien sind insbesondere die sich als gemeinsame Schnittmenge (A) aller drei Schwerpunkte ergebenden fünf Leitlinien (15. – 19.) in Abschnitt 3.4 von zentraler Bedeutung für das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“.

Diese zentralen Leitlinien werden daher in der nachstehenden Abbildung unter Verwendung der zugehörigen Oberbegriffe in Zusammenhang mit den drei Schwerpunkten Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur als Kern des Mobilitätsleitbilds hervorgehoben.



Abbildung 34: Die fünf zentralen Leitlinien – Kern des „Mobilitätsleitbilds 2035+ Bad Hersfeld“, eigene Darstellung

Die zentralen Leitlinien (15. – 19.) bilden damit logischerweise die erste Ebene der 25 Leitlinien und sind für die Politik und die Verwaltung der Kreisstadt Bad Hersfeld demnach bereichsübergreifend zu priorisieren.

5.2 Verdichtete Leitlinien

Die weiteren 20 Leitlinien lassen sich als horizontale Verdichtung der zweiten Ebene der Leitlinien ergänzend noch weiter zusammenfassen und erweitern die fünf zentralen Leitlinien gemäß 5.1.

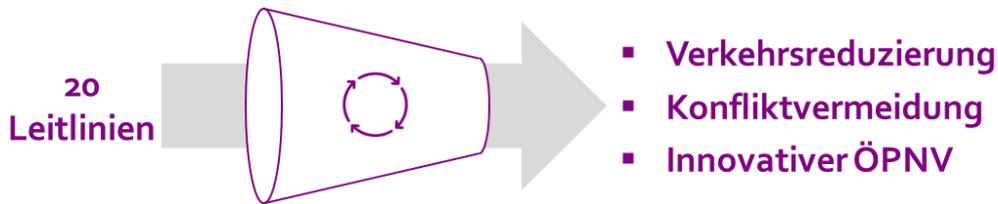


Abbildung 35: Herleitung der drei verdichteten Leitlinien (horizontale Verdichtung), eigene Darstellung

Die wesentlichen Aussagen dieser 20 Leitlinien lassen sich zu den drei folgenden Leitlinien verdichten:

VERKEHRSREDUZIERUNG

„Steuerung der Verkehrsmengen zur Entlastung des Stadtgebietes von negativen Verkehrseinflüssen ohne den Wirtschaftsverkehr auszuschließen.“*

KONFLIKTVERMEIDUNG

„Optimierung der Aufteilung des Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs unter Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.“

INNOVATIVER ÖPNV

„Ausweitung sowie optimierte Vernetzung des öffentlichen Verkehrsangebots unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Einbeziehung innovativer Mobilitätslösungen.“

Abbildung 36: Die drei verdichteten Leitlinien als Erweiterung des Kerns des Mobilitätsleitbildes

*Der Fokus liegt auf der Reduzierung von Verkehren mit hohen Belastungen für Stadtraum, Bevölkerung und Umwelt.

Zusammen mit den zuvor dargestellten fünf zentralen Leitlinien ergeben diese drei (horizontal) verdichteten Leitlinien die **insgesamt acht übergeordneten Leitlinien** des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“. Die Gesamtübersicht dieser übergeordneten Leitlinien ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen.

Zentrale Leitlinien

Verdichtete Leitlinien

Inklusion

Die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen soll im inklusiven Sinn gewährleistet werden.

Lebenswerte Stadt

Bad Hersfeld soll von einer autogerechten zu einer lebenswerten Stadt entwickelt werden.

Nutzerzentrierung

Der Nutzer steht im Mittelpunkt der Mobilität – der Verkehrsraum und das Mobilitätsangebot sollen mit Fokus auf die Nutzer gestaltet.

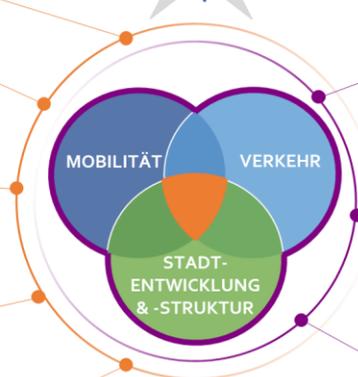
Klima- und Umweltschutz

Die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 sowie des Umweltschutzes soll z.B. mittels ordnungsrechtlicher Maßnahmen unterstützt werden.

Stadt- und Standortattraktivität

Die Attraktivität von Bad Hersfeld soll für Anwohner und Besucher sowie vor allem auch Unternehmen und deren Personal erhalten oder verbessert werden.

Strategischer Kompass



Verkehrsreduzierung

Steuerung der Verkehrsmengen zur Entlastung des Stadtgebietes von negativen Verkehrseinflüssen ohne den Wirtschaftsverkehr auszuschließen.

Konfliktvermeidung

Optimierung der Aufteilung des Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs unter Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Innovativer ÖPNV

Ausweitung sowie optimierte Vernetzung des öffentlichen Verkehrsangebots unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Einbeziehung innovativer Mobilitätslösungen.

Abbildung 37: Die acht übergeordneten Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ (zentrale und verdichtete Leitlinien), eigene Darstellung

Diese acht übergeordneten Leitlinien sind in ihrer Bedeutung und Relevanz gleichgewichtig, sie stellen das zusammenfassende Abbild des Mobilitätsleitbildes dar. Für die erste Orientierung bei der Bewertung bzw. Beurteilung von Aufgabenstellungen oder Maßnahmen für die Mobilität und den

Verkehr in der Kreisstadt dienen die acht übergeordneten Leitlinien dabei als strategischer Kompass bei der ersten Beurteilung. Im Idealzustand gilt es dann aber, grundsätzlich alle 25 Leitlinien aus den drei Schwerpunkten Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld ins Gleichgewicht zu bringen. Diesen Idealzustand gilt es jederzeit durch die Umsetzung von (zukünftigen) Maßnahmen zu erreichen. Die Leitlinien dienen Politik und Verwaltung als Leitplanken für die Ausrichtung von Mobilität und Verkehr und markieren auch für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft, Verbände und Wissenschaft den Lösungsraum für zukünftige Entscheidungen und Maßnahmenumsetzungen der Kreisstadt.

5.3 Slogan für das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“

Für die Bildung eines allumfassenden Slogans von Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld wurden die 25 Leitlinien zu drei für diese repräsentativen, miteinander verwebten Begriffe „zukunftsweisend“, „verbindend“ und „lebenswert“ verdichtet (horizontale Verdichtung).



Abbildung 38: Herleitung des Slogans für Mobilität & Verkehr (vertikale Verdichtung)

In Einklang mit der Eigenschaft als Kur- und Festspielstadt wurden die einzelnen Begriffe daher zur Gesamtaussage „ZUKUNFTSWEISEND - VERBINDEND - LEBENSWERT“ kombiniert.

Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld



Abbildung 39: Slogan für Bad Hersfeld in Mobilität und Verkehr, eigene Darstellung²¹⁴

²¹⁴ Quelle der Silhouette: [Lassners SchulZeit](#)

E. Strategischer Kompass: Acht übergeordnete Leitlinien des Mobilitätsleitbildes 2035+

Zentrale Leitlinien

Verdichtete Leitlinien

Inklusion

Die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen soll im inklusiven Sinn gewährleistet werden.

Lebenswerte Stadt

Bad Hersfeld soll von einer autogerechten zu einer lebenswerten Stadt entwickelt werden.

Nutzerzentrierung

Der Nutzer steht im Mittelpunkt der Mobilität – der Verkehrsraum und das Mobilitätsangebot sollen mit Fokus auf die Nutzer gestaltet.

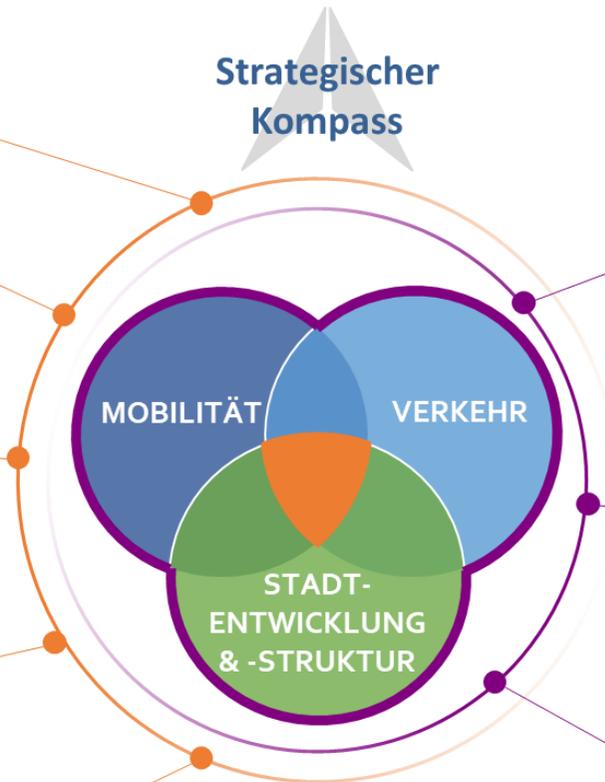
Klima- und Umweltschutz

Die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 sowie des Umweltschutzes soll z.B. durch Angebotsausweitung als auch mittels ordnungsrechtlicher Maßnahmen unterstützt werden.

Stadt- und Standortattraktivität

Die Attraktivität von Bad Hersfeld soll für Anwohner und Besucher sowie vor allem auch Unternehmen und deren Personal erhalten oder verbessert werden.

Strategischer Kompass



Verkehrsreduzierung

Steuerung der Verkehrsmengen zur Entlastung des Stadtgebietes von negativen Verkehrseinflüssen ohne den Wirtschaftsverkehr auszuschließen.

Konfliktvermeidung

Optimierung der Aufteilung des Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs unter Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Innovativer ÖPNV

Ausweitung sowie optimierte Vernetzung des öffentlichen Verkehrsangebots unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Einbeziehung innovativer Mobilitätslösungen.

Die acht übergeordneten Leitlinien des „Mobilitätsleitbildes 2035+ Bad Hersfeld“ (zentrale und verdichtete Leitlinien), eigene Darstellung

F. Klassifizierungen für die Maßnahmenstreckbriefe

Kostenabschätzung:		
Klasse 1	"gering"	-> bis 500.000 €
Klasse 2	"mittel"	-> bis 5.000.000 €
Klasse 3	"hoch"	-> bis 20.000.000 €
Klasse 4	"sehr hoch"	-> ab 20.000.000 €

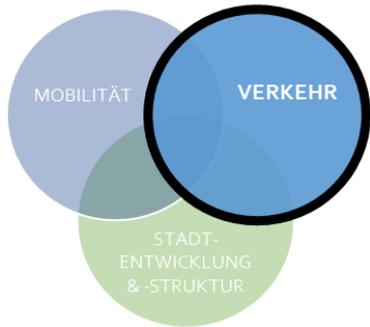
Fristigkeiten:		
Klasse 1	S (sofort)	Maßnahmen in 2022
Klasse 2	K (kurzfristig)	Maßnahmen in 2023
Klasse 3	M (mittelfristig)	Maßnahmen bis 2028
Klasse 4	L (langfristig)	Maßnahmen ab 2029

Personalbedarf Stadtverwaltung (Planungsaufwand in Personenmonaten*):		
Klasse 1	"gering"	weniger als 3 PM
Klasse 2	"mittel"	bis zu 10 PM
Klasse 3	"hoch"	bis zu 25 PM
Klasse 4	"sehr hoch"	über 25 PM

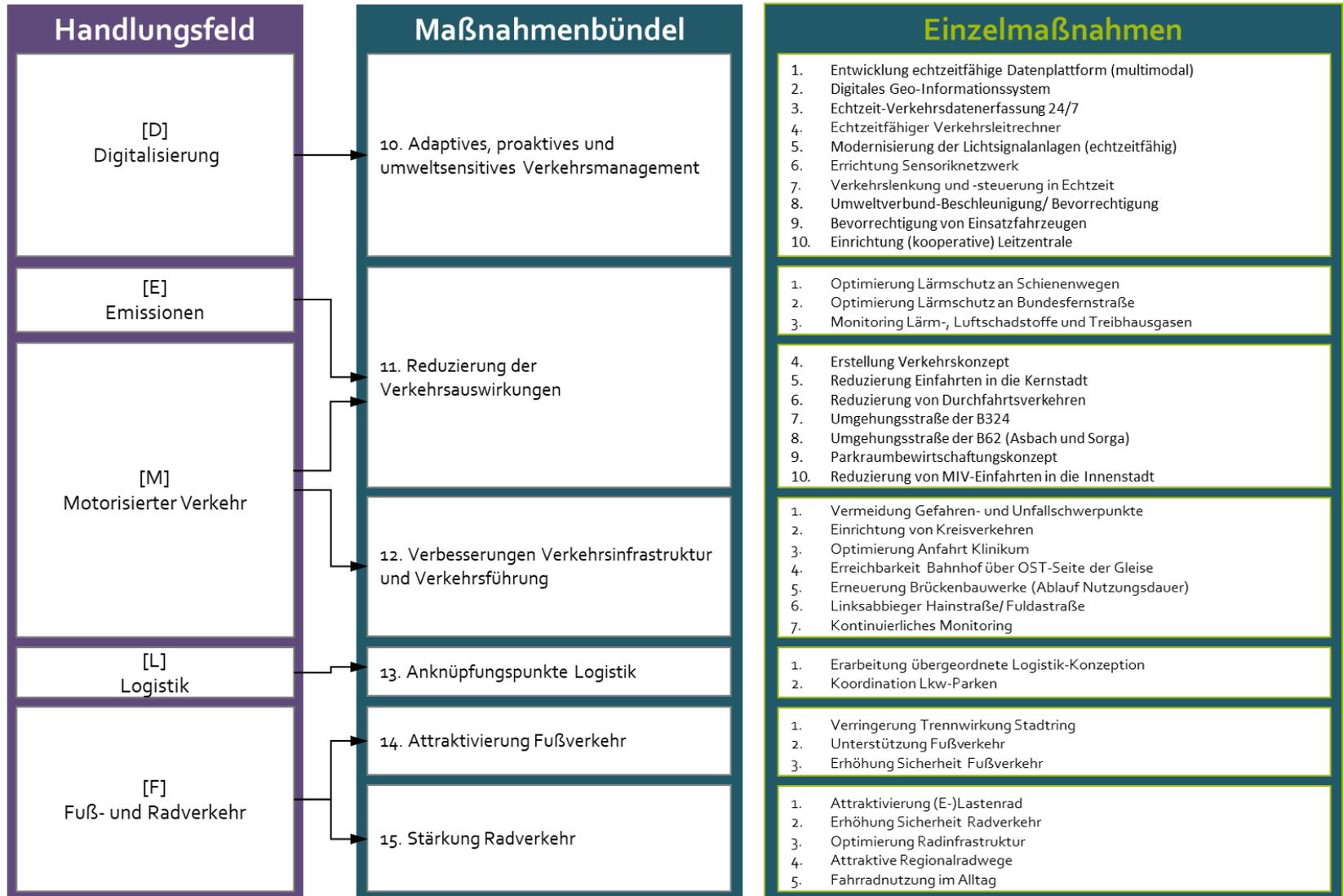
Abhängigkeit von externen Institutionen bzw. Aufgabenträgern wie z.B. Bund & Land bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen:		
Klasse 1	"keine"	Planung und Umsetzung ist Aufgabe der Kreisstadt (Fremdvergabe möglich)
Klasse 2	"mittel"	Planung und Umsetzung erfordert externe Unterstützung
Klasse 3	"hoch"	Planung und Umsetzung ist maßgeblich abhängig von externen Institutionen
Klasse 4	"sehr hoch"	Planung und Umsetzung kann nur durch externe Institutionen erfolgen (z.B. Hessen Mobil)

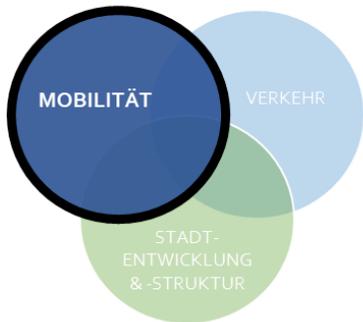
*Als Personenmonat wird die Arbeitszeit eines/ einer Vollzeit-Beschäftigten innerhalb eines Monats bezeichnet. Ein Personenmonat besteht aus 20 Tagen mit jeweils 8 Arbeitsstunden, insgesamt also 160 Arbeitsstunden.

G. Strukturierte Maßnahmenübersichten

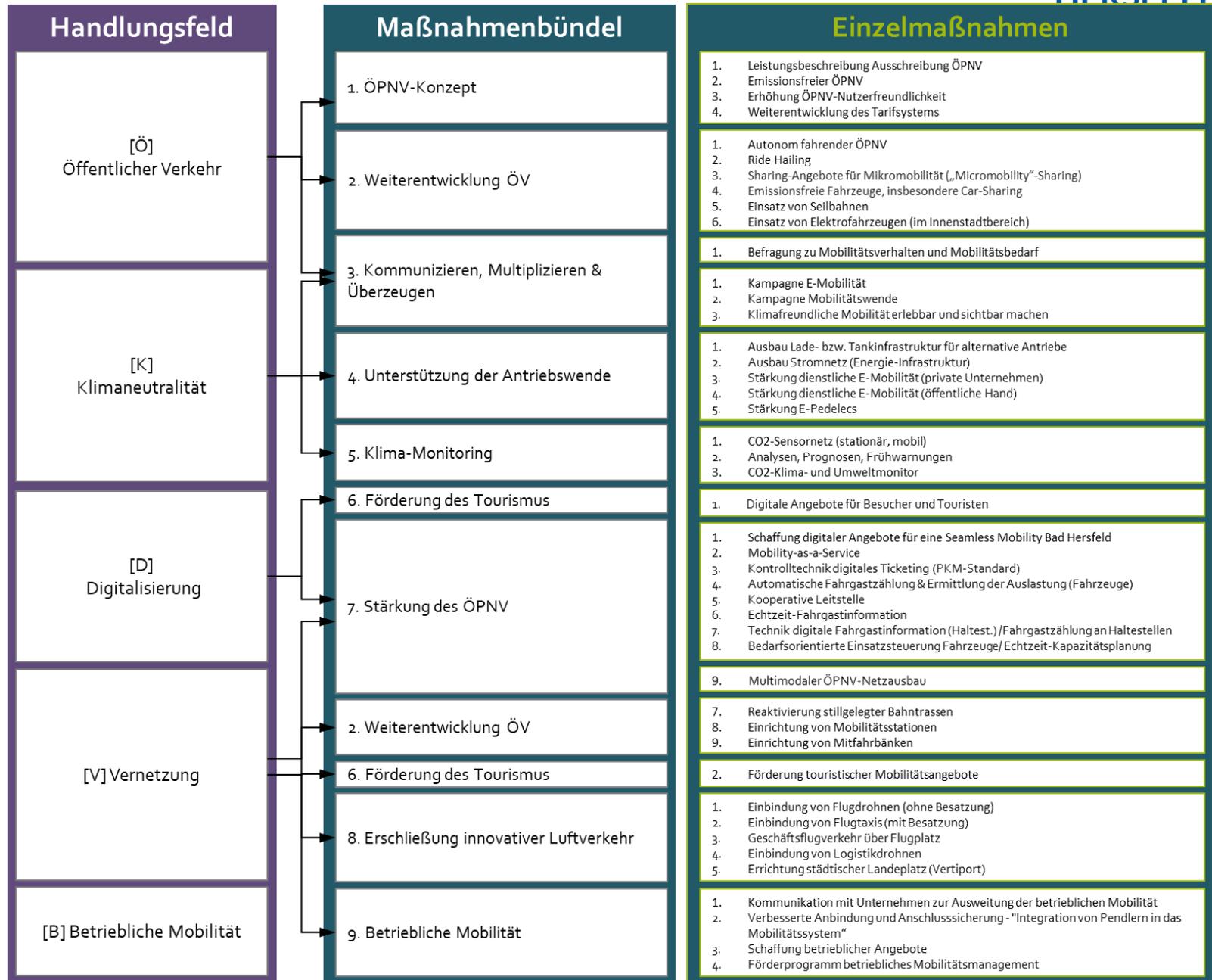


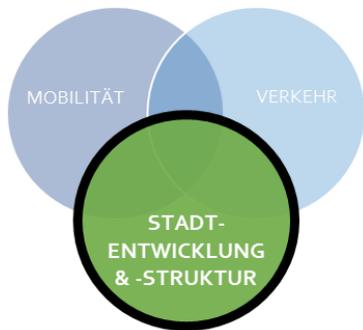
- **5 Handlungsfelder**
- **6 Maßnahmenbündel**
- **37 Einzelmaßnahmen**





- 5 Handlungsfelder
- 9 Maßnahmenbündel
- 45 Einzelmaßnahmen





- **3 Handlungsfelder**
- **6 Maßnahmenbündel**
- **18 Einzelmaßnahmen**



H. Verkehrszahlen BASt (Rohdatenanalyse)

Die auf den beiden nachfolgenden Grafiken visualisierten Daten entstammen eigenen Hochrechnungen der zum Auswertungszeitpunkt noch nicht verifizierten Rohdaten aus den manuellen/ temporären Verkehrszählungen bzw. Verkehrszählungen mittels Seitenradaren der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021.

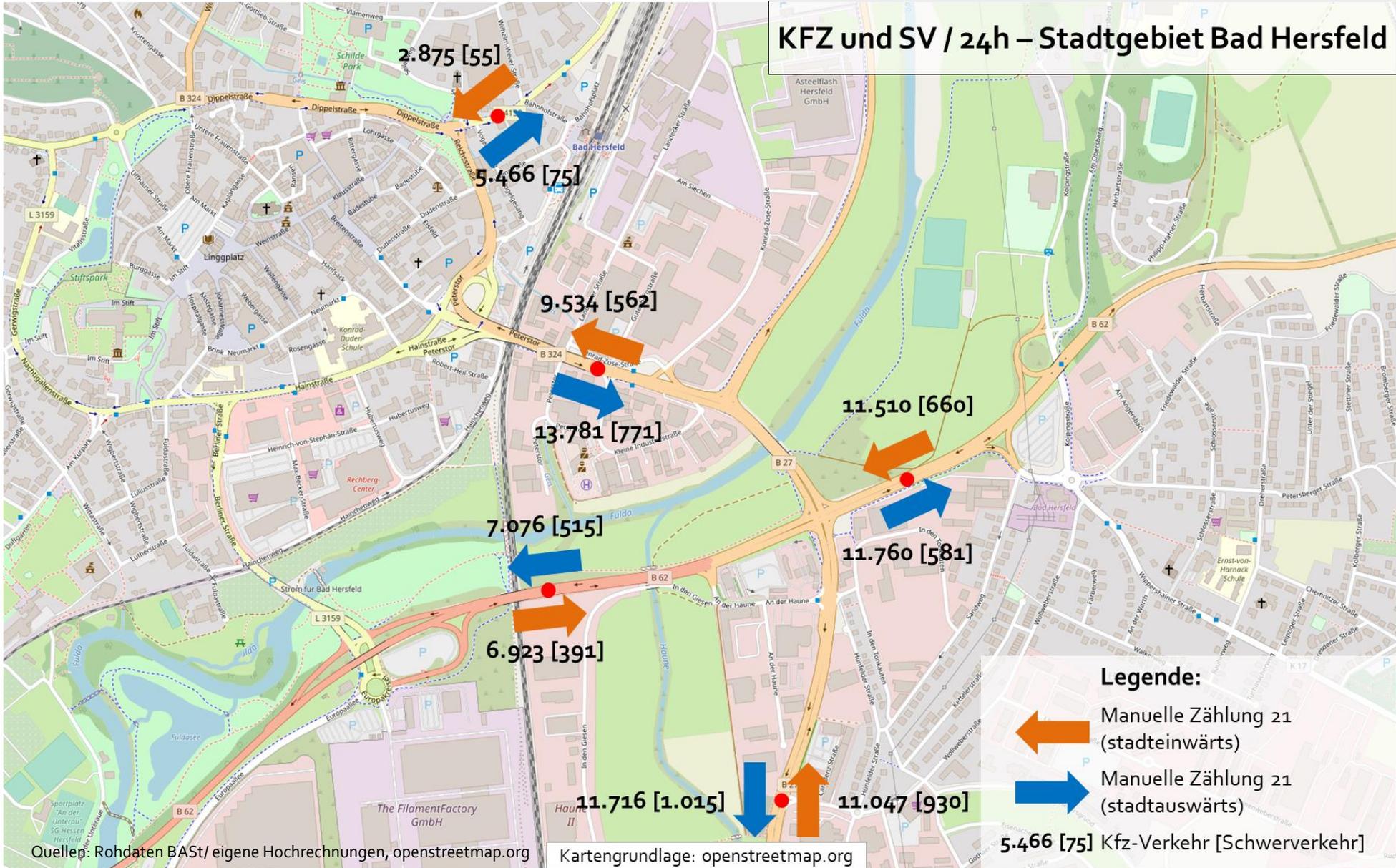
Die Daten konnten nur bedingt nach dem Ablaufschema der BASt (keine 1:1 Anwendung) hochgerechnet werden. So wurden die Daten z.B. nicht mit den Werten aus vergangenen Verkehrszählungen plausibilisiert oder hinsichtlich verkehrsverstärkender oder -verringender Ereignisse relativiert.

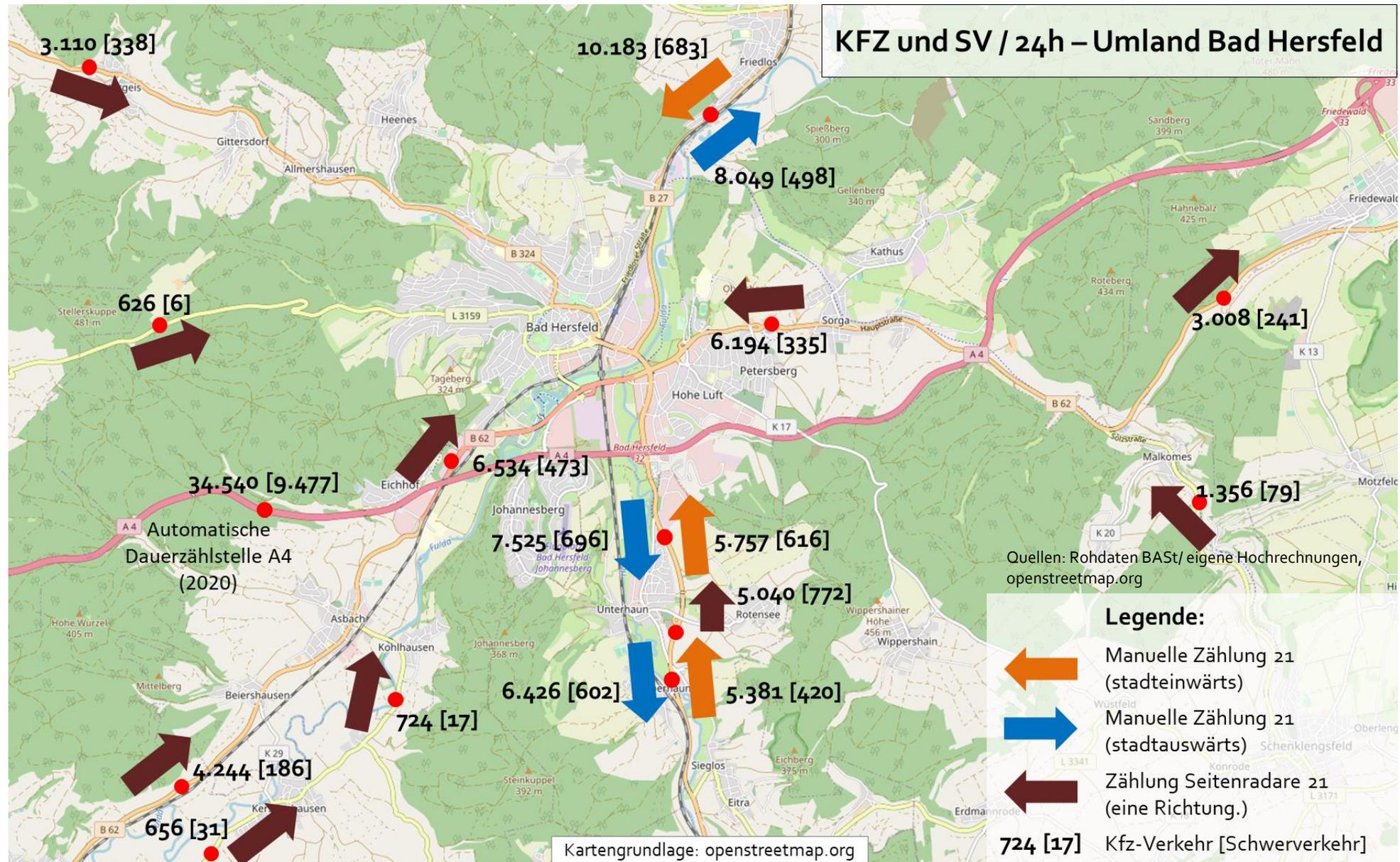
Die gezeigten Werte sind nicht mit den endgültigen Daten der BASt gleichzusetzen, die im Herbst 2022 veröffentlicht werden.

Die Daten wurden auf Kartenmaterial von [openstreetmap.org](https://www.openstreetmap.org) eigens visualisiert.

- Die Angabe der nachstehenden Daten erfolgt daher unter Vorbehalt und ohne Anspruch auf Richtigkeit -

KFZ und SV / 24h – Stadtgebiet Bad Hersfeld





I. Brücken im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld

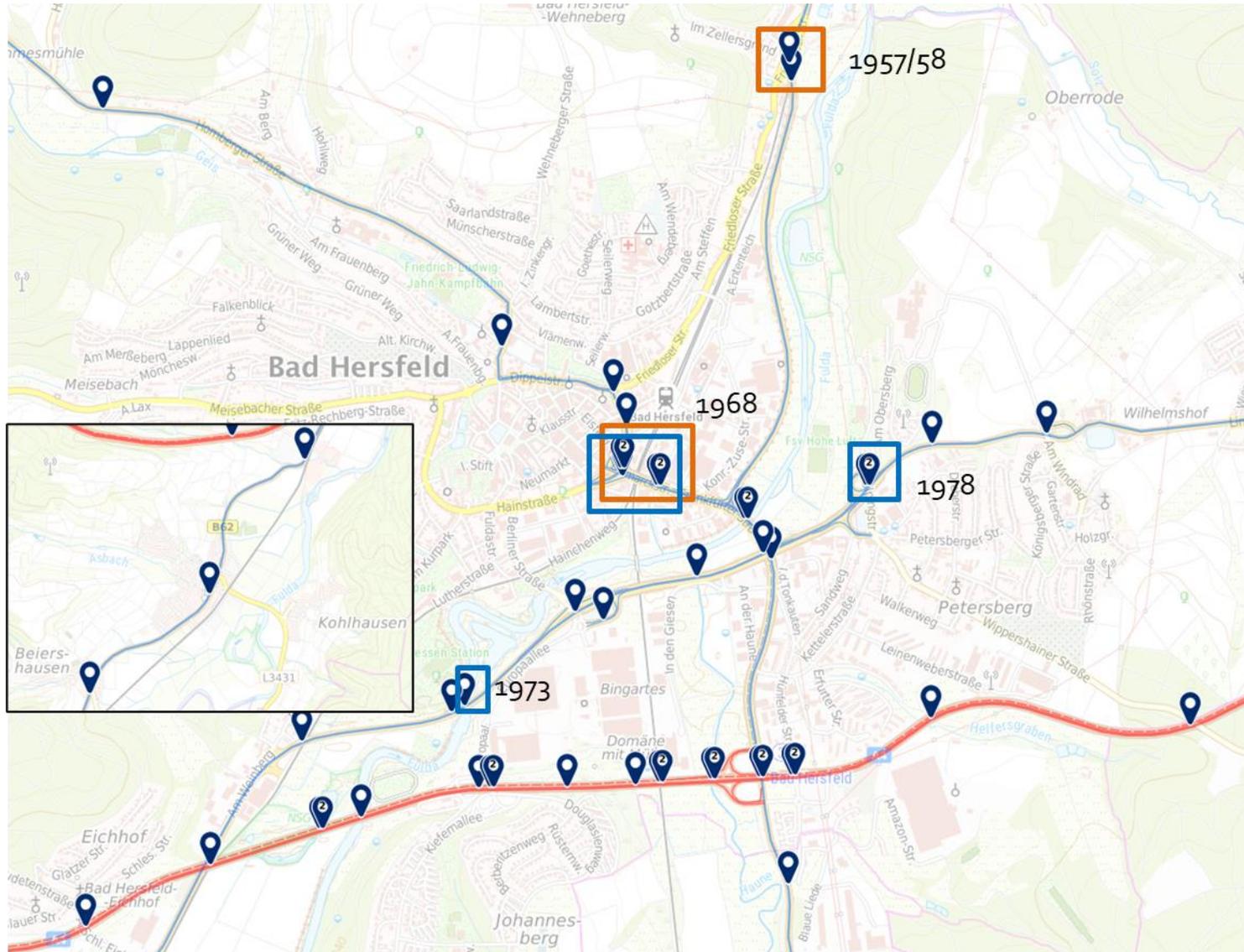
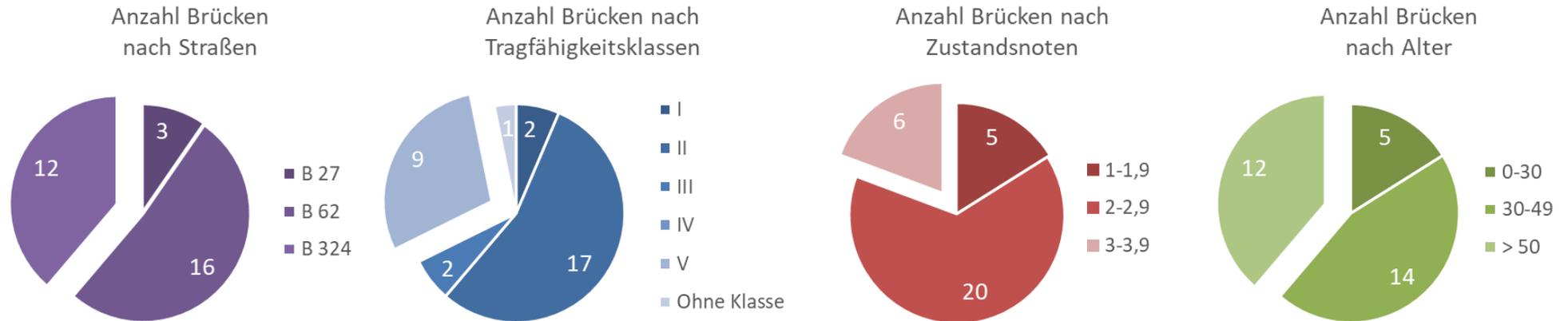


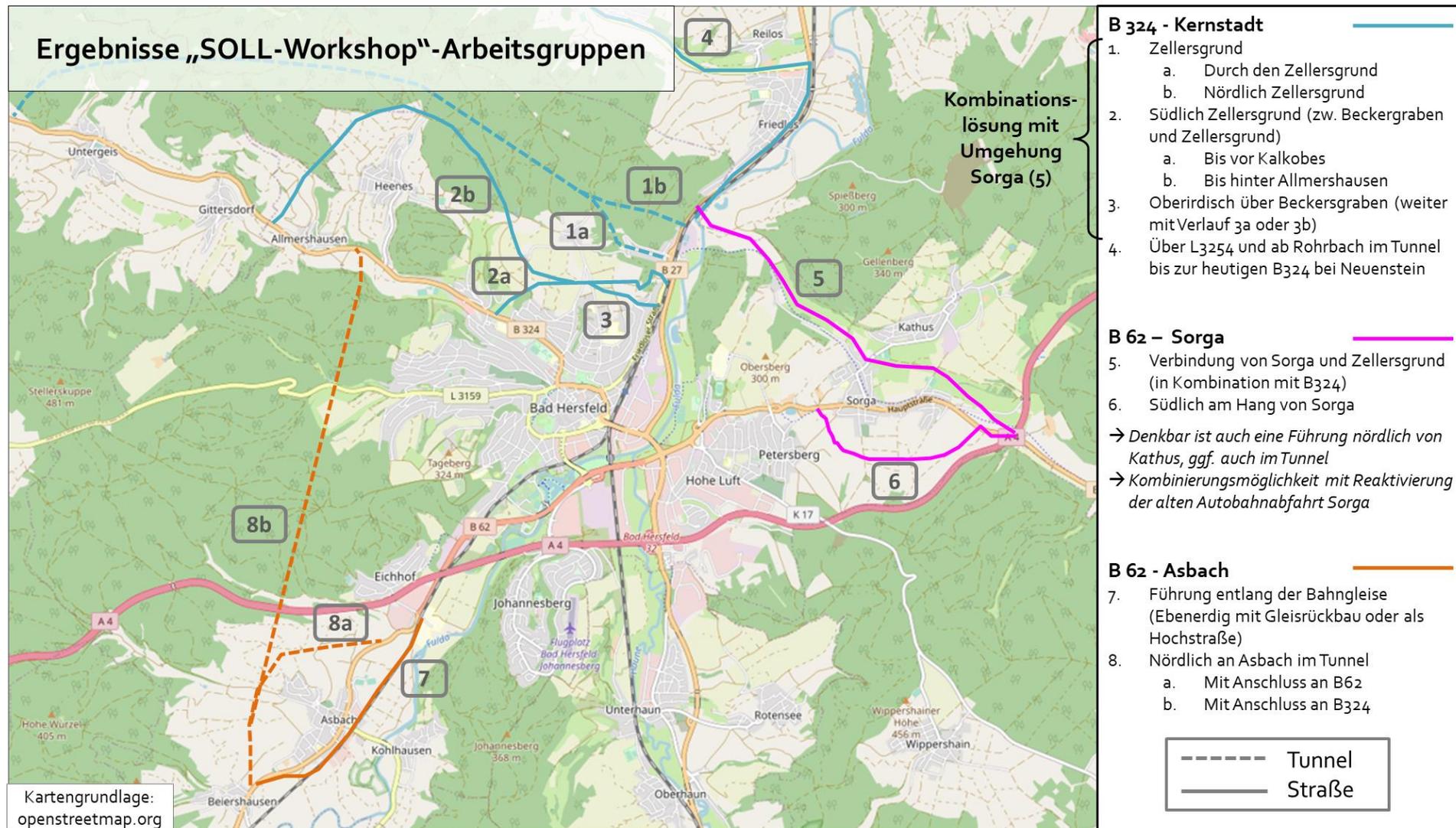
Bild- und Datenquelle: [BAST Brückendaten](#)



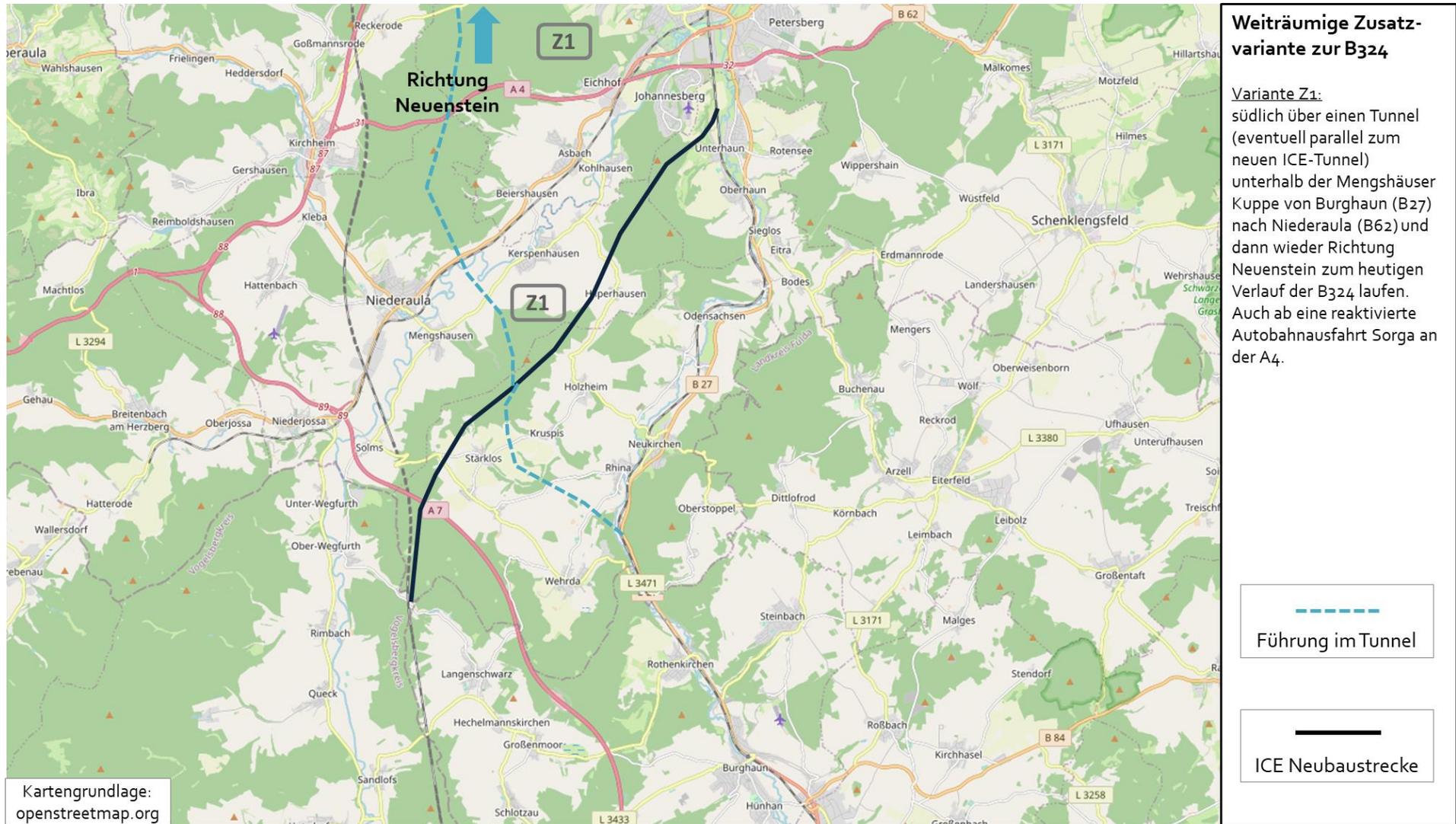
- **9 der 12 Brücken der B324 liegen im Stadtbereich der Kernstadt**
 - **30 % der Brücken auf Bundesstraßen in der Kreisstadt Bad Hersfeld haben die Tragfähigkeitsklasse 5**
 - Vier Brückenklassen vom Ziellastniveau entfernt → Nachrechnungen erforderlich (liegen diese nicht vor bedarf es weiterer Untersuchungen)
 - **20 % der Brücken auf Bundesstraßen haben die Zustandsnote 3 oder schlechter**
 - „Unzureichender Bauwerkszustand“ von Zustandsnote 3,0 – 3,4, ab Zustandsnote 3,5 „ungenügender Bauwerkszustand“*
 - **Knapp 40 % der Brücken auf Bundesstraßen sind älter als 50 Jahre**
- Die Bad Hersfelder Verkehrsinfrastruktur steht vor **umfangreichen Erneuerungsmaßnahmen**
- Brücken von **Landes, Kreis- und Gemeindestraßen sind nicht einbezogen** (wie z.B. die Berliner Straße)
- Kommt es zur gleichzeitigen Sperrung verkehrsführungsrelevanter Brücken **droht ein Verkehrskollaps**

Quellen: [BASt Brückendaten](#) | [Erläuterungen](#), eigene Visualisierung

J. Visualisierung Möglichkeiten für Umgehungsstraßen B62 und B324

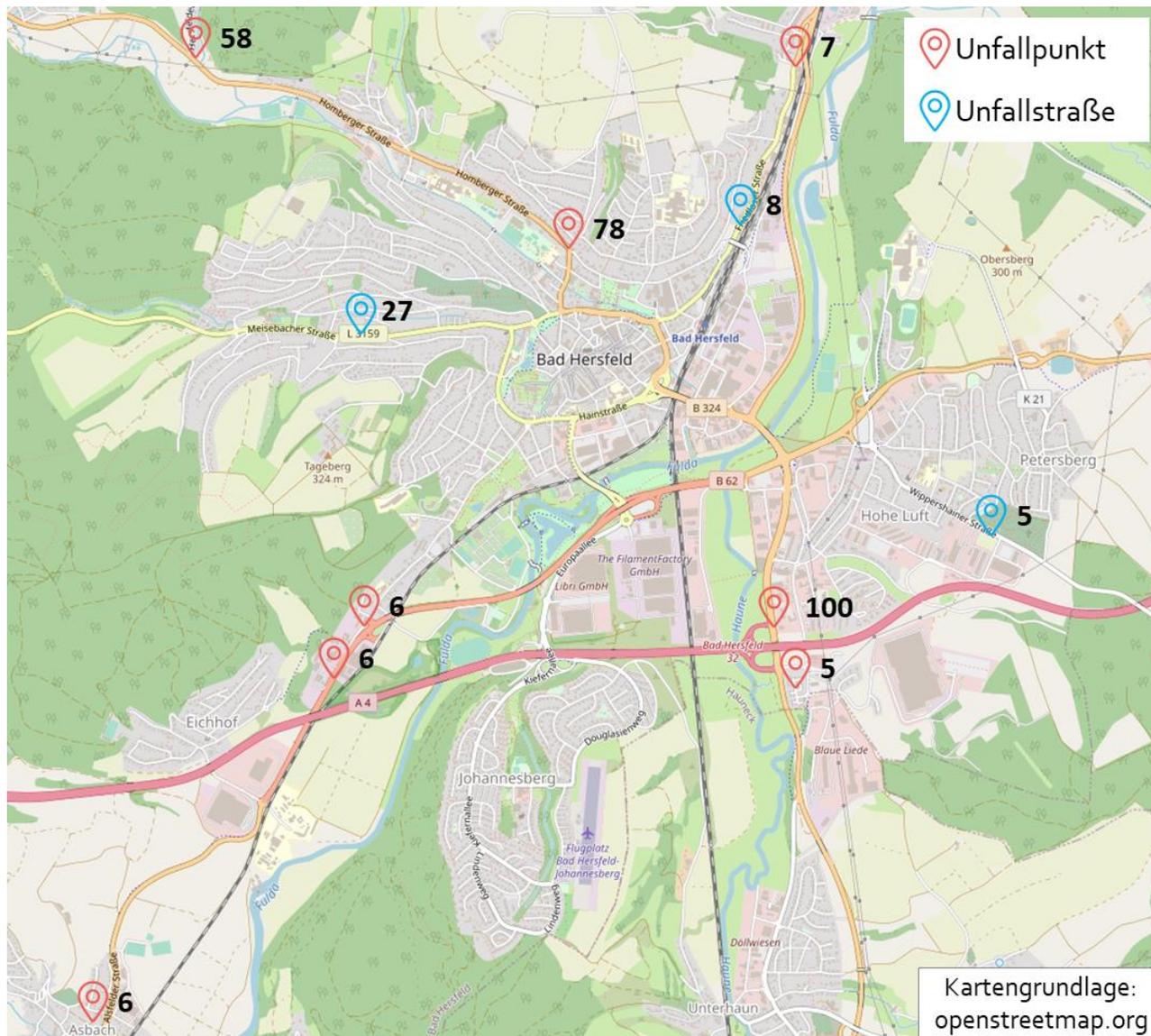


Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Arbeitsergebnisse des „SOLL“-Workshops (Qualifizierte Prüfung der Alternativen erforderlich)

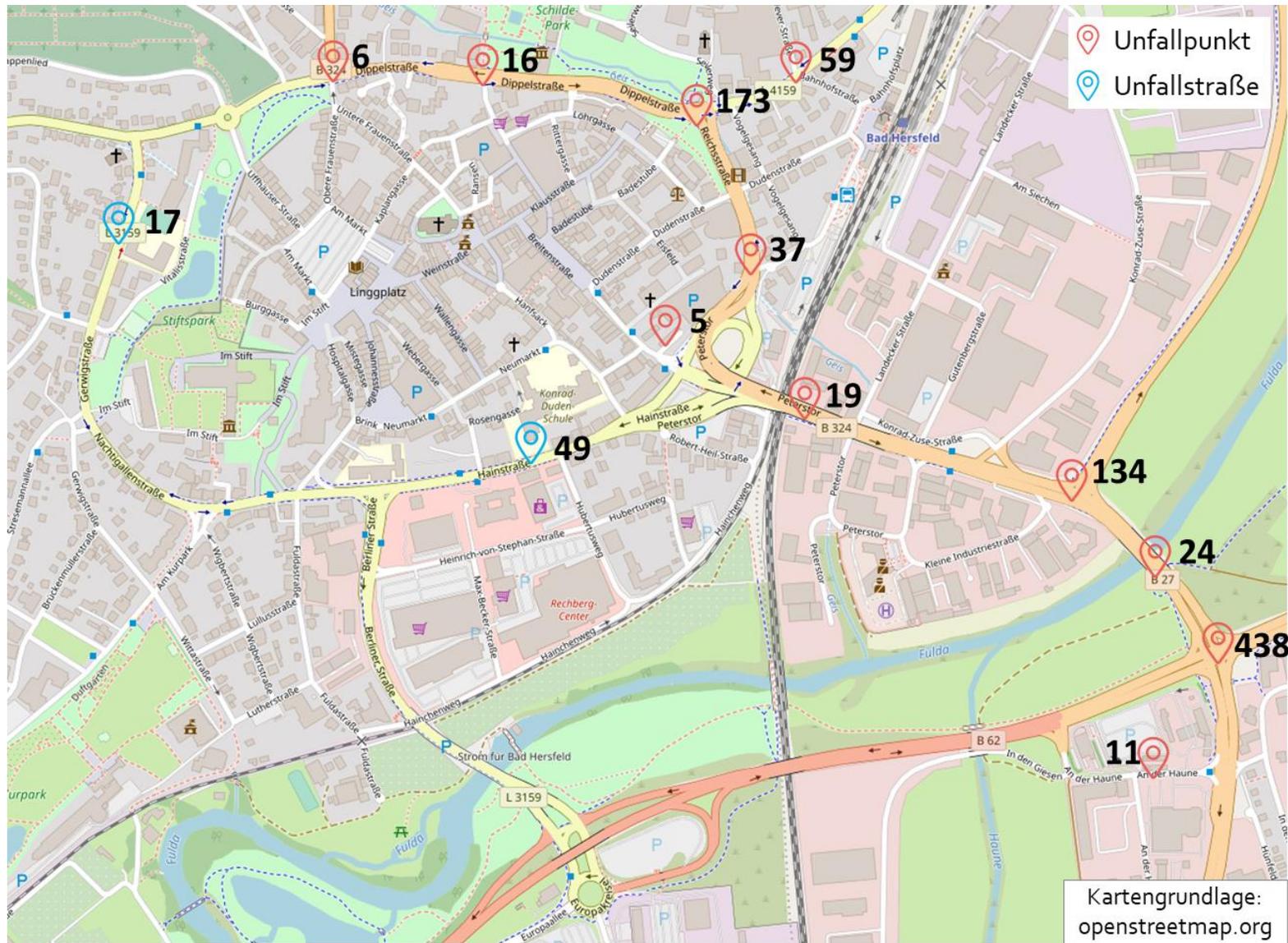


Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Arbeitsergebnisse des „SOLL“-Workshops (qualifizierte Prüfung der Alternativen erforderlich), openstreetmap.org

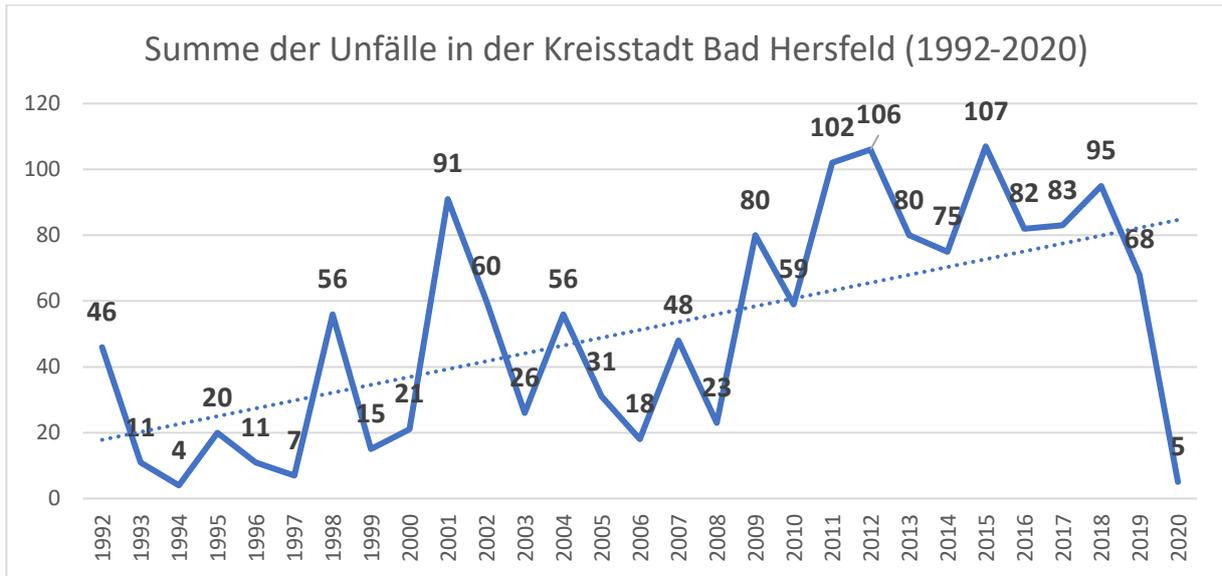
K. Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet der Kreisstadt Bad Hersfeld



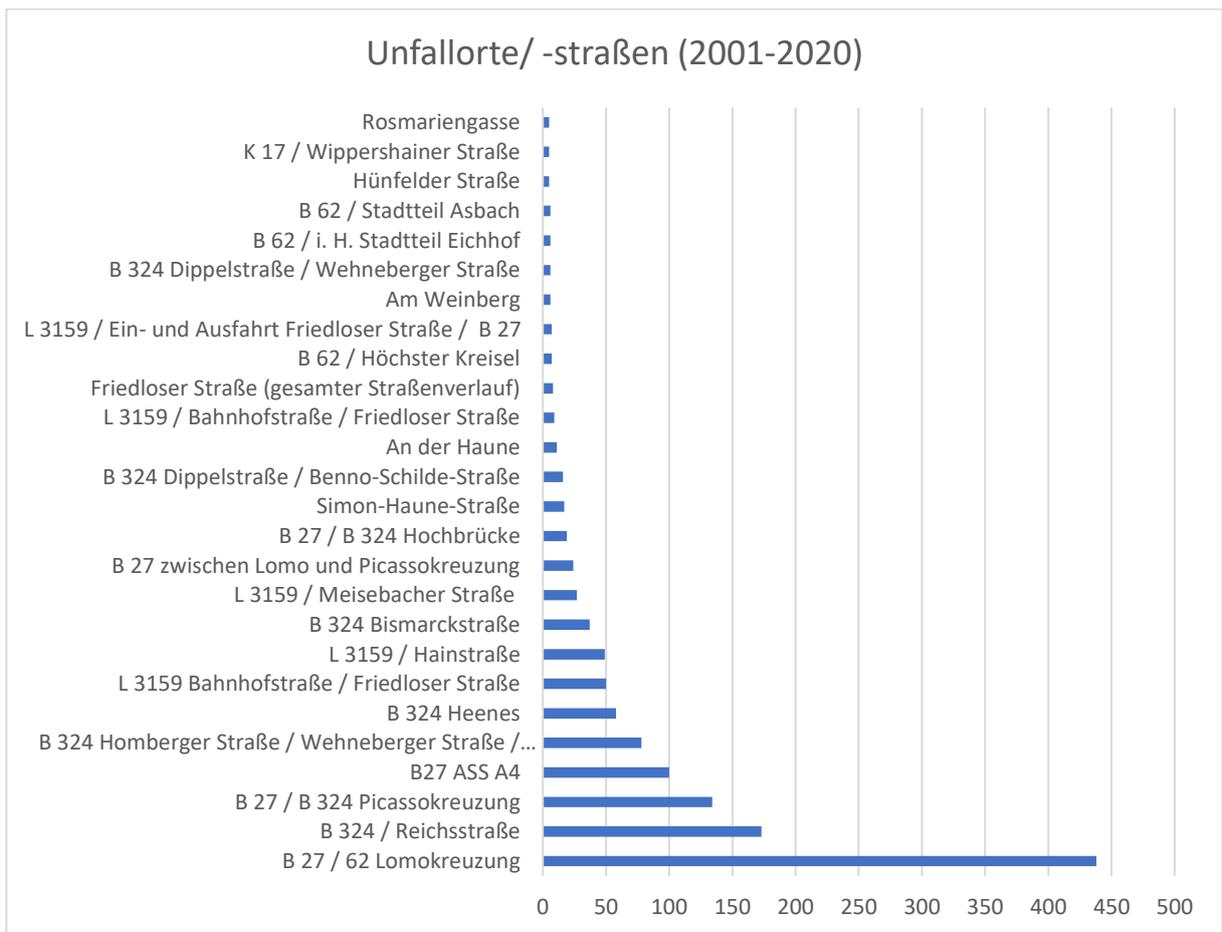
Quellen: Unfalldaten der Straßenverkehrsbehörde der Kreisstadt Bad Hersfeld für die Jahre 2001-2020/ eigene Visualisierung, openstreetmap.org



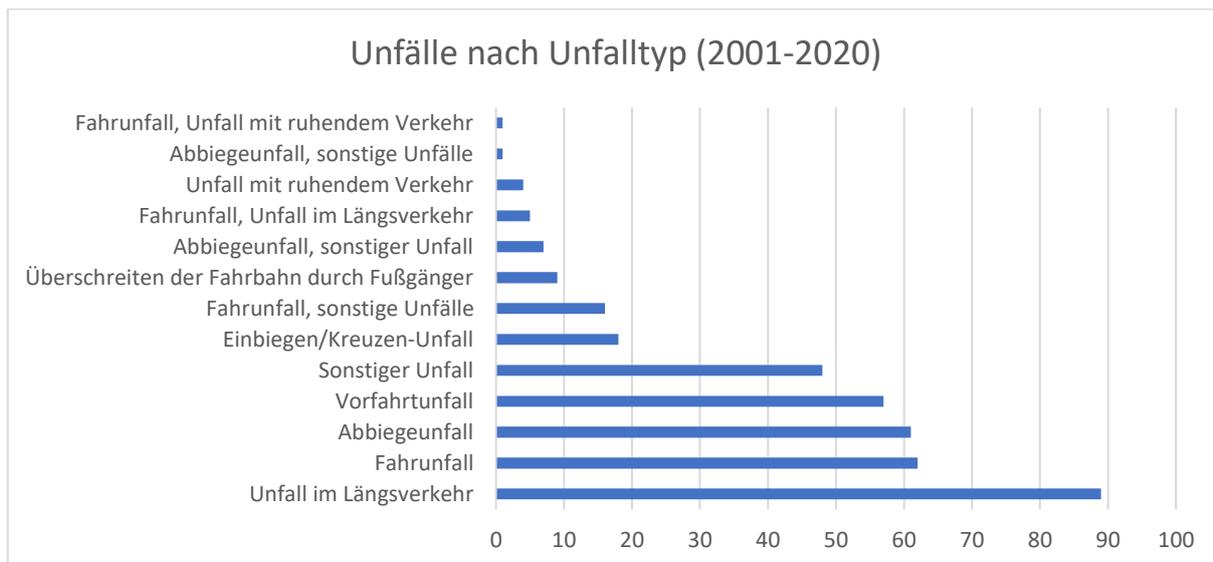
Quellen: Unfalldaten der Straßenverkehrs-
behörde der Kreisstadt Bad Hersfeld für die
Jahre 2001-2020/ eigene Visualisierung, o-
penstreetmap.org



Quellen: Unfalldaten der Straßenverkehrsbehörde der Kreisstadt Bad Hersfeld für die Jahre 1992-2020/ eigene Visualisierung



Quellen: Unfalldaten der Straßenverkehrsbehörde der Kreisstadt Bad Hersfeld für die Jahre 2001-2020/ eigene Visualisierung



Quellen: Unfalldaten der Straßenverkehrsbehörde der Kreisstadt Bad Hersfeld für die Jahre 2001-2020/ eigene Visualisierung